

# Vážené čtenářky, vážení čtenáři,

ani v období letních prázdnin a dovolených jsme nezapomněli a díky tomu se Vám dostává do rukou již třetí pravidelné číslo časopisu Právo v přepravě a zasilatelství. Ať už máte dovolenou za sebou, nebo Vás teprve čeká, pevně věřím, že si najdete čas na přečtení toho, co jsme pro Vás v tomto vydání připravili.

Nebaví-li vás číst všude se objevující články o aktuálním počtu nakažených nemocí Covid-19, navrhuji jako alternativu článek, který se věnuje tématu postavení zasilatele a dopravce v přepravě, kterých naopak dle mého názoru není nikdy dost. Přestože tento článek zcela jistě při současném stavu právní úpravy neodpoví ve všech případech na otázku, jakáže smlouva to byla uzavřena, zcela jistě může být vodítkem a nápomocí při řešení mnohých sporných situací.

Pokud vás v minulém čísle zaujal článek s tématem INCOTERMS 2020, určitě si nenechte ujít jeho pokračování. Je-li oblastí Vašeho zájmu železniční přeprava, mohou pro Vás být přínosem články zabývající se touto tematikou.

V neposlední řadě doporučuji k přečtení článek pojednávající o odpovědnosti zasilatele v rámci obstarávání námořních přeprav ve vztahu k závaznosti konosamentních podmínek. Je to téma zajímavé a zároveň v odborné literatuře opomíjené.

Závěrem si Vám dovoluji popřát pevné zdraví, mnoho nově nabytých vědomostí a zachovejte nám přízeň.

Michal Florián

## REDAKČNÍ RADA

Mgr. Michal Florián | JUDr. Vladimír Handl | PhDr. Jana Krausová, MBA | JUDr. Jiří Krofta |  
prof. JUDr. Monika Pauknerová, CSc. | Ing. Petr Rožek, Ph.D. | JUDr. Pavel Sedláček

## PARTNEŘI ČASOPISU

AK Sedláček, Vaca & spol. | AK VKS Legal | Česká společnost pro dopravní právo |  
JUDr. Jiří Lojda, LL.M. EUR., Ph.D. | Svaz spedice a logistiky ČR

## STATĚ

|                                                                                                                                                                          |    |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| <b>Aplikace vybraných úprav a novinek pravidel Incoterms® 2020 v budoucí praxi</b>   Petr Rožek . . . .                                                                  | 2  |
| <b>Otázka zcela prostá aneb více dopravců na jedné manipulační koleji u složiště<br/>či rampy</b>   Tomáš Tyll . . . . .                                                 | 5  |
| <b>Zamyšlení nad postavením zasilatele a dopravce v nákladní přepravě</b>   Jan Pravda . . . . .                                                                         | 13 |
| <b>Odpovědnost zasilatele v rámci obstarávání námořních přeprav ve vztahu k závaznosti<br/>konosamentních podmínek</b>   Alice Kubová Bártková, Vladimír Handl . . . . . | 19 |
| <b>Cena za železniční dopravní cestu</b>   Tomáš Tyll . . . . .                                                                                                          | 26 |

## SOUDNÍ ROZHODNUTÍ

|                                                                                                                                                            |    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| <b>Rozsudek Vrchního soudu Anglie a Walesu – divize Královského soudu ohledně způsobilosti lodi<br/>k plavbě v důsledku vadného plánu plavby</b> . . . . . | 35 |
| <b>Rozsudek Odvolacího soudu Anglie a Walesu k úmyslně založenému požáru posádkou plavidla</b> . . . .                                                     | 37 |
| <b>Rozhodnutí rakouského Nejvyššího soudního dvora k náhradě škody za zpožděný let</b> . . . . .                                                           | 38 |

# Aplikace vybraných úprav a novinek pravidel Incoterms® 2020 v budoucí praxi



Ing. PETR ROŽEK

Výkonný ředitel Svazu spedice a logistiky ČR, z. s.

Certifikovaný lektor ICC pro Incoterms® 2020

*Jak již bylo uvedeno v nultém čísle tohoto časopisu, v závěru loňského roku byla zveřejněna revize Pravidel Incoterms® s vrocením 2020. Rozhodli jsme se věnovat této revizi na stránkách našeho časopisu patřičný prostor. Vzhledem k rozsahu novinek a počtu Pravidel v revizi 2020 (11) měl být tento text původně rozdělen do dvou částí: 1) obecné zásady a jejich dopady na výsledek kupní smlouvy – ta se objevila v prvním čísle časopisu, a 2) změny či doplnění v konkrétní rovině jednotlivých Pravidel. Z konkrétních dotazů, ale i obecných reakcí našich čtenářů však vyplynulo, že jde o téma navýsost zajímavé a atraktivní pro širší čtenářskou obec, a proto jsme uvítali možnost druhou část rozdělit na více oddílů (každý věnovaný dvěma až třem Pravidlům podrobněji). Následuje tudíž kapitola věnovaná změnám a úpravám v pravidlech EXW a FCA Incoterms 2020 a jejich možným dopadům a výstupům do výsledku kupní smlouvy, tedy tomu, na co by měly smluvní strany při sjednávání smlouvy pamatovat.*

## Pravidlo EXW Incoterms® 2020

**„Prodávající splní svou povinnost (dodání) tím, že dodá zboží do sjednaného místa či bodu v takovém místě, kde si ho bude Kupující moci na svoje náklady a riziko odebrat. Prodávající nemá povinnost zboží celně odbavit v zemi exportu“.**

Úvodem dlužno připomenout, že pravidlo EXW Incoterms bylo během práce na revizi mnohými příspěvateli, včetně autora tohoto příspěvku, navrženo na úplné vyloučení ze souboru doporučených Pravidel v revizi 2020. To by samozřejmě neznamenovalo úplný konec „života“ tohoto v mnoha světových regionech nadmíru oblíbeného pravidla, neboť veškerá doposud vydaná a/nebo změněná pravidla zůstávají v platnosti; avšak cílem vypuštění tohoto pravidla ze

souboru nové revize bylo poněkud umenšit jeho již zmíněnou oblíbenost a ochránit tak mnohé účastníky i příspěvatele kupních smluv před jejím nepochopením či vynucenou, často nevhodnou úpravou. Důvodů bylo hned několik:

### 1. Možné komplikace při provedení nakládky dotčené zásilky v místě dodání

Jak vyplývá z originálního textu pravidla EXW, nakládku a uložení zásilky v místě dodání zajišťuje na své náklady a riziko Kupující. Tím se automaticky předpokládá znalost místa dodání na straně Kupujícího a také přístupnost tohoto místa včetně volnosti provádět nakládkové operace. Tyto momenty nejsou však automaticky splnitelné – v mnoha místech je práce řidiče (který bude nakládku fyzicky provádět)

omezena místními překážkami nejrůznějšího druhu, od například tvaru rampy až po dočasné či úplné základy vstupu cizích osob do prostoru závodu, kde se nachází místo dodání. Tyto překážky lze samozřejmě ze strany Kupujícího předem detekovat, některé z nich však mohou mít v čase velmi proměnný charakter a řidič je v okamžiku příjezdu „na scénu“ často vystaven zcela neočekávané situaci.

Pravidlo EXW Incoterms je z tohoto důvodu nejčastěji upravovaným a doplňovaným pravidlem ze všech. Smluvní strany, vedené zjevně snahou o odstranění největší překážky vytýčené tímto pravidlem, zcela běžně (odhadem až v 85 % případů) buď předem či alespoň ad hoc na místě mění pravidlo tím způsobem, že Prodávající – jeho zástupce – svolí k pomoci či dokonce k úplnému převzetí úkonu nakládky, tedy provede nakládku svými silami. Pomineme-li eventualitu sporu o úplné či alespoň částečné refundaci nákladů s takovou asistencí spojených, vyvstane do popředí otázka jiná – často bohužel opomíjená – a to nové dělení rizik, neboli redefinice pravidla EXW v jednom ze základních momentů, tedy přechodu rizik z Prodávajícího na Kupujícího. Nedojde-li současně s dohodou o převzetí fyzických úkonů spojených s nakládkou a uložením zboží do přepravní jednotky také k posunu úkonu dodání, tedy přechodu rizik, vznikne kuriózní (bohužel však zcela obvyklá) situace, kdy zástupce Prodávajícího nakládá Kupujícímu zboží, ovšem riziko poškození či ztráty zboží během přepravy je již plně – zcela dle definice pravidla EXW – alokováno na straně Kupujícího = tedy jinými slovy, jakékoliv poškození vzniklé během nakládky bude Kupující nucen řešit nikoliv s Prodávajícím, jak strany obvykle očekávají, ale (zřejmě v jisté podobě občanskoprávního řízení) s fyzickou osobou provádějící nakládku (skladníkem).

## **2. Dalším nepopíratelným úskalím pravidla EXW je důkazní nouze v případě řešení sporu.**

Zboží je expedováno, tedy „dodáno“ často v nepřítomnosti zástupce Kupujícího. Podobně často může být dodaná zásilka přebírána zástupcem Kupujícího bez přítomnosti Prodávajícího. Diskutuje se tudíž jak průkaznost avíza o dodání ze strany Prodávajícího (nabízejí se různé formy moderní elektronické komunikace) a bezzávadnosti zásilky v rozhodném okamžiku dodání, tak i okamžitý stav zásilky v okamžiku vyvednutí, a tudíž i průkaznost eventuálních záznamů v přepravních dokladech provedených zástupcem Kupujícího. Nelze totiž jednoznačně vyloučit alibistické pokusy o nepravdivé záznamy a sdělení z obou stran.

## **3. Zcela okrajovou se jeví otázka dalších údajů v přepravních dokladech, a to především definice odesílatele a příjemce zásilky.**

Při podcenění tohoto momentu však může dojít k již dokumentované situaci, kdy se příkazce, tedy obvykle Kupující, který přepravu včetně nakládky objednáva a hradí, nechá uvést do obou oddílů nákladního listu (tedy „Odesílatel“ a „Příjemce“) současně. Takovému kroku bohužel nestojí ve smyslu mezinárodních předpisů a úmluv nic v cestě. Je-li však taková konstrukce navázána na konkrétní platební podmínku v kupní smlouvě, tedy „proti přepravním dokladům“, může být Prodávající konfrontován s pro něho velmi nepříjemnou situací, kdy nebude mít v držení ani jedno paré nákladního listu (nebude mu v návaznosti na definici odesílatele vydáno) a tudíž i nebude mít prokazatelný nárok na úhradu svého zboží, jak bylo již uvedeno v předchozím oddíle.

## **4. Posledním a zřejmě nejsilnějším argumentem proti nadužívání pravidla EXW je pak ustanovení o zajištění celní obsluhy na zásilce v zemi exportu Kupujícím.**

Opět považuji za vhodné zmínit, že i tento bod bývá častou záminkou k doplnění/změně původního smyslu pravidla EXW. Smluvní strany totiž často narážejí na místní předpisy a omezení v příslušné zemi exportu, která diskvalifikují Kupujícího z přímé účasti na celním řízení v zemi exportu. Nám nejbližším příkladem jsou ustanovení Celního kodexu EU, který požaduje po účastnících daňový domicil v některé ze zemí EU. Nesplňuje-li Kupující tuto podmínku, může být samozřejmě zastoupen subjektem místním, například celním deklarantem či zaslátele, tito však s ohledem na jiná ustanovení Celního kodexu, například o zárukách požadovaných pro režim tranzit, často přímé zastoupení odmítají. Volba pak zcela logicky padne na Prodávajícího, tedy je vyžádán jeho podpis pod zplnomocněním příslušného celního deklaranta zásilku do režimu tranzit vývoz navrhnout. V tu chvíli by však měl mít podepisující Prodávající na paměti to, že svým podpisem zaručuje splnění podmínek pro povolení režimu tranzit, tedy průkazné ukončení takového režimu v daném bodě a ve stanoveném čase – na které však z titulu pravidla EXW nemá právní vliv a ani bez vyžádání nebude umožněno tyto skutečnosti kontrolovat a ověřovat. Moment přechodu hranic EU je navíc rozhodným momentem pro nárokování odpočtu DPH ve vývozu, čehož též mnozí vývozci využívají, ač pro případ nesplnění a následné kontroly ze strany celního dozoru nemají k dispozici žádné, obvykle ani náhradní doklady. Dopady

takového nesplnění podmínek pak mohou být pro Prodávajícího velmi dramatické.

**Z výše uvedených důvodů proto spolu s autory originální (anglické) verze doporučujeme minimalizovat četnost volby pravidla EXW a pokud není zbytlý, omezit jeho užití na vnitrostátní obchodní styk.**

Poznámka: Pravidlo EXW je vzhledem ke kolizi s předpisy IMO zcela nevhodné pro přepravy v (námořních) kontejnerech, neboť v takovém případě musí bezpodmínečně nakládku i uložení zásilky do přistavného kontejneru zajistit Prodávající, respektive jeho zástupce (odesílatel).

## Pravidlo FCA Incoterms 2020

**„Prodávající dodává zboží kupujícímu jedním ze dvou způsobů**

**a) za prvé, jestliže se místo dodání nachází v sídle prodávajícího, je zboží dodáno**

- **jakmile je naloženo na dopravní prostředek zajištěný kupujícím.**

**b) za druhé, nachází-li se místo dodání jinde, zboží je dodáno**

- **poté, co bylo naloženo na dopravní prostředek prodávajícího,**
- **dosáhne sjednaného místa a**
- **je připraveno k vykládce z dopravního prostředku prodávajícího a**
- **je k dispozici dopravci či jiné osobě určené kupujícím.“**

Bez ohledu na volbu jedné z možností místa dodání, toto místo určuje, kde přechází riziko na kupujícího, a okamžik, od kterého jsou náklady k tíži kupujícího.

Rozsah povinností Prodávajícího u varianty a) netřeba šířeji komentovat. Převezeno do jazyka logistiky, Kupující obstará dopravní prostředek (obvykle kamion, lze však aplikovat i na nakládku do železničního vozu, zde zřejmě na vlastní vlečce), který bude přistaven v určený čas do závodu Prodávajícího, aby ten provedl nakládku zboží do takového prostředku – ukládku a zajištění zásilky pravidlo neurčuje – a též zajistil celní odbavení zásilky v exportu. Tím de facto toto pravidlo vyplňuje veškeré mezery, které vznikají při plnění pravidla EXW, zmíněné výše.

V textu Pravidel Incoterms 2020 se však oproti předchozím verzím objevuje ještě jedna, a to zcela logická varianta. Reflektují se jejím prostřednictvím situace,

kdy dodání neproběhne dle dohody na „rampě“ Prodávajícího, ale v místě rozhodném pro další osud zásilky z logistického pohledu. Povaha zásilky totiž může často způsobovat faktickou nemožnost přímého doručení; zásilku je třeba po cestě sdružovat, či překládat na jiný dopravní prostředek, obvykle v rámci takové kombinace na prostředek hlavního (nejvýznamnějšího) úseku přepravy. Jde ovšem o pravidlo skupiny F, tedy pravidlo, které předpokládá, že náklady na takový (hlavní) dopravní prostředek ponese Kupující. Prodávající tedy dodává na svoje náklady a riziko s nižším podílem na celkovém objemu přepravy, a to obvykle do místa označovaného jako terminál; zde je zboží předáno zástupci Kupujícího, který obstará další dodání až do konečného místa určení.

Tato varianta je určena pro:

1. sběrnou kamionovou přepravu, kde Prodávající přistaví na svoje náklady a riziko (na svém dopravním prostředku) zásilku k rampě konsolidátora, a to bez vykládky. Tato varianta je vzhledem ke své četnosti již dokonale prozkoušená, jediným úzkým místem může být provedení celní obsluhy v exportu u Prodávajícího s následnou změnou registrovaného dopravního prostředku (lze řešit plnou mocí konsolidátorovi provést jménem Prodávajícího celní úkony až po sdružení zásilek na sběrný kamion);
2. přepravu ucelenými vlaky, kde Prodávající dodá zásilku na svoje náklady a riziko na stanici odchozí, kde ji převezme vlakový operátor. Zásilka může být přistavena jak po silnici (intermodální přeprava) tak po železnici, kde lze uvažovat i o pouhém vyvlečkování železničního vozu do nejbližší stanice, kde bude zástupcem Kupujícího proveden prodej. Opět doporučujeme nezapomenout na obtíže, které mohou vzniknout na již vystaveném tranzitním povolení při změně dopravního prostředku;
3. leteckou přepravu v případě, kdy Prodávající smluvně odmítl podílet se na zajištění letecké části přepravy. Zásilka je opět dodávána vlastními prostředky Prodávajícího k rampě letištního terminálu, kde si ji přebírá zástupce – letecký speditér či konsolidátor – Kupujícího, který ji následně odbaví a připraví k odletu. Vzhledem k tomu, že letiště jsou obvykle celními body (výstupu ze země, Unie), odpadá zde starost o osud tranzitní průvodky, neboť ta je automaticky ukončena průchodem letištním celním úřadem. Z praxe nám však vyvstal jiný neméně závažný problém, a to možné poškození obalu během celní kontroly. Na tomto místě je nutno připomenout, že zásilky jsou před odletem bezpodmínečně kontrolovány, a to

obvykle průchodem X-ray rámem. Nelze-li však z jakýchkoliv důvodů kontrolu takovým způsobem zajistit, má právo zástupce celního orgánu do zásilky nahlédnout, tedy částečně ji rozbalit. V takovém případě je záhodno, aby si Prodávající již v kupní smlouvě vymezil – omezil – možnost reklamace poškozeného zboží z titulu poškozeného obalu (za který obecně odpovídá bezezbytku) či si vyhradil přítomnost svého zástupce vybaveného prostředky pro uvedení obalu do původního stavu, nebude-li již možné zakázat pootevření obalu vůbec.

#### 4. námořní přepravu zboží v kontejnerech.

Toto doporučení se objevilo již v revizi Incoterms 2010, a již tehdy s ním bylo intenzivně polemizováno. Základní premisa, tedy podmínky přepravy kontejnerů na tzv. liniové bázi, kdy je vlastní nakládka kontejneru na plavidlo zahrnuta v námořním dopravném, je

v pořádku. Prodávající se však popsaným krokem, tedy předáním zásilky zástupci Kupujícího (rejdaři) **nestává** nálořovatelem (Shipper), což ho zcela deklasuje ve vztahu k nabytí palubního konosamentu (Shipped/Clean on Board Bill of Lading), který je v námořní praxi považován za zcela zásadní dokument s širokým přesahem do sféry úhrad za zboží či případných reklamací škod. Autoři jsou si tohoto problému překvapivě vědomi a nabízejí řešení v podobě tzv. přejímacího konosamentu (Received for Shipment B/L), ten však očekávané funkce nenabízí a může být proto pro Prodávajícího minimálně velkým zklamáním. **Proto i při znalosti a uznání původního úmyslu užití pravidla FCA přístav nakládky pro zásilky v kontejnerech nedoporučujeme, naopak dáváme z více důvodů přednost celosvětově známému a roky odzkoušenému pravidlu FOB Incoterms (2020).**

(pokračování)

## Otázka zcela prostá aneb více dopravců na jedné manipulační koleji u složiště či rampy



Mgr. TOMÁŠ TYLL

advokát a společník VKS Legal, advokátní kancelář, s. r. o.

*Příspěvek řeší případ, kdy kapacitu téhož nakládkového a vykládkového místa v též čas žádají dva a více železničních dopravců. Věc fakticky jednoduchá, ale právně dosti složitá svou podstatou: kde začíná a končí zneužití případného dominantního postavení? A existuje postup, jímž by bylo možno alespoň zčásti vyhovět oběma či všem sobě navzájem konkurentům?*

Ačkoli z faktického hlediska jde o stále tutéž drážní dopravní a přepravní manipulaci, ať už jde o železniční unitární nebo po evropsku liberalizovaně oddělenou na infrastrukturu, zařízení služeb a dopravce, právní prostředí EU a ČR z této jednoduché operace činí v případě střetu zájmů více dopravců uzel v pravdě gordický.

Právní a faktická východiska v ČR jsou za dnešního stavu taková, že manipulační kolej, není-li výslovně jejím provozovatelem určeno a stanoveno jinak, je součástí drážní infrastruktury, k tomu srov. novelizované znění § 2 odst. 9 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, v účinném znění k 1. 4. 2020 (ZoD), čl. 3 odst. 11 a contr. a přílohu I směrnice Evropského parlamentu



a Rady 2012/34/EU v účinném znění (dále též jen „směrnice 2012/34“). Manipulační kolej tedy není ze své právní podstaty sama o sobě automaticky zařízením služeb. Důležité pro pochopení věci je, že zařízení služeb je definováno svou funkcí, účelem, a to svým provozovatelem<sup>1</sup>. Shodně též národní úprava v § 2 odst. 9 ZoD.

Není to jediné možné právní řešení. Čl. 13 odst. 2 směrnice 2012/34 totiž stanoví, že provozovatel zařízení služeb poskytne k němu přístup po železnici, tzn., že alespoň část kolejí nejtěsněji přiléhajících k zařízení služeb je možno považovat za součást zařízení služeb, ačkoliv definice zařízení služeb v čl. 3 odst. 11 směrnice o traťovém přístupu výslovně nenormuje.

Nicméně Správa železnic, s. o., jako provozovatel zařízení služeb v čl. 3 svého popisu zařízení služeb, železniční stanice, místa nakládky a vykládky, vydaném pod č.j. 16396/2019-SŽDC-GŘ-O11, manipulační koleje v popisu instalací zařízení služeb, v tam definovaných jejich délkách součástí zařízení služeb svým určením ve smyslu ust. § 2 odst. 9 ZoD učinila.

K tomu přistupuje i čistě právní úvaha, resp. její důsledky, že by zřejmě nebylo možné ukládat povinnost zajištění traťového přístupu, kdyby část kolejí vedoucích k zařízení nebyla pojmána jako součást zařízení služeb. Pokud by manipulační koleje v tomto případě nebyly součástí zařízení služeb, pak by se případný konflikt poptávky řešil v rámci koordinace přidělu kapacity dráhy, nikoliv v rámci koordinace přidělu kapacity zařízení služeb. Vedle toho, pokud by manipulační koleje nebyly součástí zařízení služeb, nebylo by za jejich užití možno nabídnout slevu, resp. účtovat nulovou cenu, ledaže by byly splněny podmínky čl. 33 směrnice 2012/34. Již proto, aby bylo možné za manipulační koleje účtovat nulovou cenu, je nutno je považovat i z tohoto důvodu za součást zařízení služeb.

Manipulační kolej jako součást zařízení služeb slouží obvykle k přístupu k manipulační ploše nebo rampě, z níž a na níž lze železniční vůz vyložit a naložit. Z hlediska práva jde též o zařízení služeb dle § 2 odst. 9 ZoD, § 3 odst. 1 písm. k) vyhl. MD ČR č. 76/2017 a čl. 5.3 písm. a) Prohlášení o dráze Správy železnic, s. o.<sup>2</sup>

Problém nastane v okamžiku, kdy o možnost přistavit jimi dopravované vozy na tutéž kolej v týž nebo si konkurující čas požádají dva nebo více dopravců.

Tento konflikt má být řešen postupem dle čl. 6.2.2. Popisu zařízení služeb (č.j. 16396/2019\_SŽDC-GŘ-O11) ve znění k 1. 4. 2020 (PoZaŘS) – tzv. ad hoc přidělení kapacity:

*„Správa železnic přidělí kapacitu pro ad hoc použití místa nakládky a vykládky za podmínky, že:*

- požadovaná kolej je provozuschopná;
- na požadované koleji není po celou požadovanou dobu plánována omezení provozování dráhy;
- po celou požadovanou dobu nebyla již rezervována nebo přidělena kapacita jinému dopravci.

*V případě, že výše uvedené podmínky jsou splněny pouze v části požadované doby, je možno po dohodě s dopravcem přidělit kapacitu pouze na dobu, po kterou budou výše uvedené podmínky splněny. Při přidělování kapacity místa nakládky a vykládky postupuje Správa železnic vůči všem dopravcům nediskriminačně.*

*V případě konfliktů dvou a více žádostí se Správa železnic nejprve pokusí o dohodu s dopravci. V případě, že k dohodě nedojde, Správa železnic přednostně přidělí kapacitu místa nakládky a vykládky dopravci, který podal žádost dříve.*

*Správa železnic se smí při koordinaci žádostí dle předchozího bodu v nezbytné míře odchýlit od požadovaného rozsahu kapacity místa nakládky a vykládky, pokud je to vhodné pro efektivnější využití kapacity, přitom však dbá, aby byl zachován účel, pro který je kapacita místa nakládky a vykládky dopravcem požadována. Je-li to účelné a technicky možné, může Správa železnic přidělit kapacitu místa nakládky a vykládky současně více dopravcům. V takovém případě má Správa železnic právo určit technologii spolupráce mezi dopravci a požadovat technické zajištění této spolupráce (např. přítomnost hnacího vozidla pro posun drážními vozidly).“*

Čl. 6.2.1. PoZaŘS pak upravuje přiděl kapacity dlouhodobé, tzv. dlouhodobé použití místa nakládky a vykládky:

*Správa železnic rezervuje kapacitu pro dlouhodobé použití místa nakládky a vykládky za podmínky, že:*

- žádost o dlouhodobé použití místa nakládky a vykládky navazuje na žádost o přidělení kapacity dráhy do ročního jízdního řádu a jeho pravidelných změn (řádná žádost do jízdního řádu, pozdní žádost do jízdního řádu, žádost do změny jízdního řádu) nebo na dlouhodobou ad hoc žádost;

<sup>1</sup> Odlišný nesprávný názor zastával ještě před novelizací § 2 odst. 9 ZoD ÚPDI v Praze, věc nyní čeká na rozhodnutí soudu.

<sup>2</sup> Zde pro rok 2020.

- po celou požadovanou dobu nebyla již rezervována kapacita jinému dopravci. Správa železnic přidělí kapacitu pro dlouhodobé použití místa nakládky a vykládky za podmínky, že:
- dopravce má již kapacitu rezervovanou dle předchozího odstavce;
- dopravce podal upřesňující žádost v souladu s ustanovením kapitoly 4.1.1;
- požadovaná kolej je provozuschopná;
- na požadované koleji není po celou požadovanou dobu plánováno omezení provozování dráhy.

V případě, že výše uvedené podmínky jsou splněny pouze v části požadované doby, je možno po dohodě s dopravcem přidělit kapacitu pouze na dobu, po kterou budou výše uvedené podmínky splněny. Při rezervaci kapacity místa nakládky a vykládky postupuje Správa železnic vůči všem dopravcům nediskriminačně.

V případě konfliktů dvou a více žádostí se Správa železnic nejprve pokusí o dohodu s dopravci. V případě, že k dohodě nedojde, Správa železnic přednostně rezervuje kapacitu místa nakládky a vykládky tomu dopravci, který má přidělenou kapacitu dráhy a plánuje využití kapacity zařízení služeb ve větším rozsahu (delší časové období, větší počet cyklů apod.).

V případě stejného rozsahu žádosti přednostně rezervuje kapacitu místa nakládky a vykládky tomu dopravci, který podal žádost dříve. Správa železnic se smí při koordinaci žádostí dle předchozího bodu v nezbytné míře odchýlit od požadovaného rozsahu kapacity místa nakládky a vykládky, pokud je to vhodné pro efektivnější využití kapacity, přitom však dbá, aby byl zachován účel, pro který je kapacita místa nakládky a vykládky dopravcem požadována.

Je-li to účelné a technicky možné, může Správa železnic přidělit (rezervovat) kapacitu místa nakládky a vykládky současně více dopravcům. V takovém případě má Správa železnic právo určit technologii spolupráce mezi dopravci a požadovat technické zajištění této spolupráce (např. přítomnost hnacího vozidla pro posun drážními vozidly).

Na první pohled je věc jednoduchá, kapacitu zařízení služeb obdrží ten dopravce, který o ni požádal dříve, resp. který požádal dříve, nedojde-li k dohodě. Dohodovací řízení je v základu, zčásti a v zásadě převzato z přímo použitelného nařízení Evropské komise 2017/2177, jeho čl. 10 až 13.

Problémem je, že PoZařS výslovně řeší konflikty a stanoví postupy k jejich vyřešení uvnitř kategorií užití

místa nakládky a vykládky „ad hoc“ (tedy příležitostně) a dlouhodobého užití, nikoli však mezi nimi.

Tedy případ, kdy dopravce požádá o kapacitu místa nakládky a vykládky v režimu ad hoc a půjde o takové místo, které bude již rezervováno pro dlouhodobé použití místa nakládky a vykládky. Je zde koordinace možná nebo platí bezvýhradně princip priority?

Pro zodpovězení této otázky nutno tedy prozkoumat jak národní, tak evropskou legislativu.

Ustanovení § 23d odst. 3 písm. b) bod. 1 ZoD stanoví, že provozovatel zařízení služeb smí poskytnutí těchto služeb odepřít jen tehdy, nemůže-li poskytnout tyto služby, byť jen v omezeném rozsahu nebo v jiném než požadovaném čase, z důvodu naplnění provozního objemu zařízení služeb.

Předně, odmítnout může jen provozovatel zařízení služeb.

„Smí odmítnout“ – znamená, že provozovatel není povinen odmítnout, jde jen o možnost, navíc podmíněnou jediným možným důvodem, která národní legislativa zná, a tím je „naplnění provozního objemu zařízení služeb“.

Naplněním provozního objemu dlužno rozumět technologickou nemožnost, kdy je např. poptávána delší užitná délka koleje u vykládkového a nakládkového místa, než kolik se na ni vejde vozů, neb kolej je již v požadovaném čase úplně obsazena, příp. organizačně dopravní nemožnost, kdy kolejový plán a příslušné zabezpečovací zařízení neumožňuje požadovanou manipulaci v požadovaném čase uskutečnit.

„Nemůže-li poskytnout tyto služby, byť jen v omezeném rozsahu nebo v jiném než požadovaném čase“ – znamená, že provozovatel zařízení služeb může odmítnout jen tehdy, pokud nemůže poptávané služby poskytnout, což znamená, že nabídl jejich poskytnutí, buď v omezeném rozsahu (např. pro méně vozů), nebo v jiném čase, případně obojí (spojka „nebo“ není užitá ve vylučovacím významu).

Na první pohled je zde rozpor mezi ust. § 23d odst. 3 písm. a) ZoD („Provozovatel zařízení služeb smí poskytnutí těchto služeb odepřít jen tehdy, může-li být dopravci stejná služba poskytnuta v jiném zařízení služeb, 1. aniž by tím bylo narušeno využití kapacity dráhy přidělené tomuto dopravci nebo by s tím bylo spojeno navýšení jeho nákladů, a 2. provozovatel jiného zařízení služeb službu v požadovaném rozsahu poskytné“,

a ust. čl. 10 odst. 2 nařízení („Provozovatelé zařízení služeb ... nesmí zamítnout žádosti o přístup ke svým zařízením služeb nebo poskytnutí služby ani uvádět žadateli přijatelné alternativy, je-li kapacita, která odpovídá potřebám žadatele, dostupná v jejich zařízení služeb nebo se očekává, že se stane dostupnou během koordinačního postupu či po něm.“). Formálně zde rozpor je, protože ZoD umožňuje žadatele odmítnout i v případě, že může být uspokojen v jiném zařízení služeb, aniž by původně požadované zařízení služeb muselo mít naplněn provozní objem. Nicméně podmínky, za nichž k odmítnutí může dle ZoD dojít, tedy „aniž by tím bylo narušeno využití kapacity dráhy přidělené tomuto dopravci nebo by s tím bylo spojeno navýšení jeho nákladů“ fakticky znamená, že by muselo jít v praxi o stejné, bezprostředně sousední zařízení služeb, které nevyžaduje změnu („narušení“) přidělu kapacity dráhy. Konečný praktický důsledek je ten, že ust. § 23d odst. 3 písm. a) je v praxi nevyužitelný a odmítnutí i podle ZoD může dojít fakticky jen kvůli vyčerpání kapacity („naplnění objemu“) zařízení služeb.

Dále je zde otázka, jak rozumět slovům „je-li kapacita, která odpovídá potřebám žadatele, **dostupná v jejich zařízení služeb**“, v čl. 10 odst. 2 prov. nař. 2017/2177.

Nelze ust. interpretovat i tak, že pokud týž provozovatel provozuje více zařízení služeb, a v jiném svém zařízení služeb disponuje kapacitou, která objektivně odpovídá potřebám dopravce, neuvádí alternativy, ani nezamítá, ale automaticky dopravce převede na toto jiné své zařízení služeb, je to považováno za vyhovění žádosti? Tomu by nasvědčoval i čl. 12 odst. 4 prov. nař. Odpověď zní, že za určitých podmínek ano.

Pokud by totiž zařízení služeb pro tytéž služby téhož dopravce bylo pokládáno za alternativní, nebyly pro něho informace o dostupné kapacitě neznámé. Jinak řečeno, všechna zařízení téhož provozovatele se stejnými službami dlužno pro účely výkladu této otázky považovat za jedno zařízení služeb, tedy nikoliv za alternativu, a uspokojení na kterémkoliv z nich, byť si je dopravce původně nevybral, by představovalo řádné vyhovění žádosti dopravce, to ovšem pouze za podmínky, že s tím dopravce dobrovolně souhlasil, ať už proto, že náklady pro dopravce jsou stejné a dopady do přidělené kapacity nejsou nebo náklady jsou ekonomicky srovnatelné.

Za takových okolností by provozovatel byl oprávněn odkázat dopravce na jiné své zařízení služeb, a pokud to dopravci podle § 23d odst. 3 písm. a) ZoD nezvýší náklady, ani nenaruší přidělenou kapacitu, jednalo by se o vyhovění žádosti, bez uvádění alternativ.

Ostatně i § 23d odst. 3 písm. a) bod 2 ZoD předpokládá souhlas provozovatele jiného zařízení služeb, jímž tedy z povahy věci není provozovatel zařízení služeb, které si dopravce původně vybral, protože ten by s plněním v jiném zařízení souhlasil vždy. Protože pokud by nabízel jiné své zařízení služeb, znamenalo by to, že s poskytnutím služby v jiném svém zařízení služeb souhlasí.

To ale tedy znamená, že jiným zařízením podle § 23d odst. 3 písm. a) ZoD se míní zařízení služeb jiného provozovatele, nikoliv jiné zařízení služeb téhož provozovatele. Což by korespondovalo s nadepsanou úvahou ohledně interpretace citované části čl. 10 odst. 2 prov. nař. 2017/2177.

Články 10 až 13 přímo použitelného nařízení Evropské komise 2017/2177 stanoví pro posuzovaný případ následující:

#### Článek 10 (Koordinační postup)

*Odstavec 1: Obdrží-li provozovatel zařízení ..... žádost o přístup k zařízení služeb nebo poskytnutí služby, jež je v rozporu s jinou žádostí nebo se týká již přidělené kapacity zařízení služeb, pokusí se zajistit nejlepší možné uspokojení všech žádostí pomocí diskuze a koordinace s dotčenými žadateli. .... Jakákoli změna již udělených práv přístupu podléhá souhlasu dotčeného žadatele.*

Provozovatel zařízení služeb je povinen pokusit se o koordinaci rozporných, tedy sobě konkurujících žádostí, a to po diskusi, čili jednání se všemi dotčenými žadateli a koordinaci jejich požadavků. Byla-li již kapacita přidělena, nelze ji bez souhlasu toho, komu byla již přidělena, změnit, ani co do objemu (v praxi zejména počtu vozů), ani časově. Uplatní se tedy princip ochrany již nabytých práv. Pokus o jednání a koordinaci jsou **obligatorní**, provozovatel zařízení služeb je nemůže **pominout**.

*Odstavec 2: Provozovatelé zařízení služeb ... nesmí zamítnout žádosti o přístup ke svým zařízením služeb nebo poskytnutí služby ani uvádět žadateli přijatelné alternativy, je-li kapacita, která odpovídá potřebám žadatele, dostupná v jejich zařízení služeb nebo se očekává, že se stane dostupnou během koordinačního postupu či po něm.*

Výslovně je stanoveno, že v žádném případě nesmí provozovatel odmítnout poskytnout přístup k zařízení služeb, je-li kapacita dostupná. Převeďeno do konkrétního příkladu, je-li na manipulační koleji



o užitečné délce 200m manipulováno např. 5 vozů o délce celkem 100m, pak je nepochybné, že provozovatel musí nabídnout dalšímu žadateli zbývajících 100m, pokud to je z hlediska organizování drážní dopravy možné, pokud kolej a místo vyhovují přechodností a průjezdným profilem. Nelze žádost odmítnout bez konkrétního dopravně technologického nebo stavebně technického zdůvodnění nemožnosti poskytnutí služby (kapacity).

*Odstavec 3: Provozovatelé zařízení služeb posoudí různé možnosti, které jim umožní vyhovět kolidujícím žádostem o přístup k zařízení služeb nebo poskytnutí služby v zařízení služeb. Tyto možnosti zahrnou v případě nutnosti opatření pro maximalizaci kapacity dostupné v zařízení v míře, ve které to nevyžaduje dodatečné investice do zdrojů nebo zařízení. Tato opatření mohou zahrnovat:*

- návrh alternativního programu
- je-li to možné, změnu provozní doby nebo rozvržení práce na směny
- umožnění přístupu k zařízení služeb z vlastních zdrojů.

Po provozovateli se vyžaduje určitá míra zákaznický orientované invence vůči dopravcům, opatření jsou příkladná, nikoli jediná možná, pod „návrhem alternativního harmonogramu“ je třeba rozumět změnu, je-li možná, trasy vlaku, příp. technologie dopravního bodu (stanice), opět, je-li možná. Odrážku „umožnění přístupu k zařízení služeb z vlastních zdrojů“, je třeba vykládat dle anglického textu „allowing access to the facility for self-supply of services“, případně německého „Gewährung des Zugangs zu der Einrichtung für die Eigenerbringung von Leistungen“, prakticky tedy zpřístupnění manipulační plochy pro jeřáb, vysokozdvižný vozík, přenosnou rampu atd. Bezpečnost a právní bezvadnost musí být přitom však zachována, jak vyplývá z ostatních obecně závazných předpisů a je zopakováno v preambulním bodě 5 prováděcího nařízení.

K investici do zařízení však provozovatel není povinen.

*Odstavec 4: Žadatelé a provozovatelé zařízení služeb mohou společně požádat regulační subjekt, aby se zapojil do koordinačního postupu jako pozorovatel.*

Jde o možnost, nikoli povinnost účasti regulátora, v podmínkách ČR pak ÚPDI v Praze. Žádost musí být společná, jednostranná (jen provozovatel, nebo jen určití žadatelé) není možná. Takovou by musel regulátor už s ohledem na svou nestrannost odmítnout.

Úloha pozorovatele není specifikována, zřejmě však nebrání regulátorovi přispět návrhem nebo radou k řešení problému, už proto, že s ohledem na § 4 odst. 3 správního řádu může ÚPDI již v této fázi dokonce sdělit, podle jakých zásad bude postupovat v řízení podle čl. 14 prov. nař. 2017/2177, tedy v případě, že některému z žadatelů bude i po koordinaci přístup k zařízení služeb zamítnut.

Tím do značné míry ÚPDI může ovlivnit rozhodování žadatelů v rámci procesu koordinace. Tzn., že žadatel, který se takto dozví, že v případě řízení podle čl. 14 prov. nař. 2017/2177 patrně nebude úspěšný tak, jak předpokládá, bude více ochotný ke kompromisu, než kdyby zásady postupu ÚPDI podle čl. 14 v dané věci neznal.

*Odstavec 5: Nebylo-li možno žádosti o přístup k zařízení služeb uvedenému v příloze II bodě 2 směrnice 2012/34/EU po koordinačním postupu vyhovět a zařízení služeb je blízko přetížení, regulační subjekt může provozovatele zařízení služeb požádat, aby přijal opatření s cílem umožnit vyhovění dalším žádostem o přístup k jeho zařízení. Taková opatření musí být transparentní a nediskriminační.*

Regulátor je oprávněn vyzvat k zvýšení kapacity ještě dříve, než k přetížení dojde.

#### Článek 11 (**Kritéria přednosti**)

*Provozovatelé zařízení služeb mohou stanovit kritéria přednosti pro přidělování kapacity v případě kolidujících žádostí o přístup k zařízením služeb a k službám souvisejícím s železniční dopravou, nemůže-li být těmto žádostem vyhověno po koordinačním postupu.*

*Tato kritéria přednosti musí být nediskriminační a objektivní a musí být zveřejněna v popisu zařízení služeb v souladu s čl. 4 odst. 2 písm. k). Zohlední účel zařízení, účel a povahu dotčených služeb železniční dopravy a cíl zajištění účinného využívání dostupné kapacity.*

*Kritéria přednosti mohou rovněž zohlednit následující aspekty:*

- stávající smlouvy,
- záměr a schopnost využít požadovanou kapacitu, včetně dřívějšího nevyužití, došlo-li k němu, veškeré přidělené kapacity nebo její části a důvodů nevyužití,
- již přidělené trasy vlaků spojené s požadovanými službami,
- kritéria přednosti pro přidělování tras vlaků,
- včasné předložení žádosti.

Jde o jedno z nejdůležitějších ustanovení. Předně umožňuje zavést provozovatelům upřednostňující kritéria v přidělu kapacity. Tato kritéria však musí být:

- nediskriminační, přeloženo do češtiny nerozlišující bez povoleného právního nebo faktického důvodu mezi žadateli nebo žádostmi téhož druhu; je častým, avšak mylným názorem, že jakákoli diskriminace ve významu rozlišení je nepřipustná, přípustná je, avšak za splnění podmínky že ve stejných případech se postupuje stejně; to ostatně potvrzuje sama směrnice 2012/34 v případě přidělu kapacity dráhy, tedy procesu svou povahou obdobnému přidělu kapacity zařízení služeb. V čl. 39 odst. 1 stanoví povinnost přidělovat kapacitu dráhy nediskriminačně, avšak v čl. 47 odst. 4 a v čl. 45 odst. 2 umožňuje při přidělu kapacity dráhy preferovat určité kategorie přepravních služeb. Z toho plyne, že např. upřednostnění určitých kategorií služeb nebo v daném případě určitých žádostí o kapacitu zařízení služeb není samo o sobě diskriminační, pokud se též preferenci za splnění stanovených podmínek těší každý, kdo je splní;
- objektivní, čili rozumově nebo fakticky seznatelná nebo měřitelná, nikoli závislá na subjektivní volné úvaze provozovatele zařízení služeb;
- musí být zveřejněna v popisu zařízení služeb.

Článek 11 citovaného nařízení dále uvádí některá (může jich být více, arg. slov „mohou zohlednit“) z použitelných kritérií, jimiž jsou:

- existence stávajících smluv (nepraví se explicitně jakých, v úvahu přicházejí jak přepravní, tak o rámcovém přidělu kapacity);
- záměr a schopnost využít požadovanou kapacitu, tedy efektivní využití zařízení služeb vzhledem k modu dopravy;
- návaznost přidělu kapacity zařízení služeb na přiděl trasy vlaku, což je logické, protože jinak by v mnoha případech nebylo možno sestavit jízdní řád;
- kritéria přednosti při přidělování tras vlaků, kde jde jen o logické rozvedení a zpřesnění pravidla předchozího;

- včasné předložení žádosti, je třeba vyjít z anglického a německého znění textu („*timely submission of requests*“, resp. „*die fristgerechte Einreichung der Anträge*“), jde tedy o prioritu doručení žádosti.

Pořadí, případná návaznost a váha uvedených i jiných v úvahu přicházejících kritérií je na provozovateli zařízení služeb, který však tyto aspekty, jsou-li užity a jsou-li nediskriminační a objektivní ve smyslu shora uvedeném, musí předem zveřejnit.

#### Článek 12 (*Přijatelné alternativy*)

*Odstavec 1: Nemůže-li být žádosti o přístup k zařízením služeb a k službám souvisejícím s železniční dopravou po koordinačním postupu vyhověno, provozovatel zařízení služeb .....<sup>3</sup> informuje bez zbytečného odkladu dotčeného žadatele a na jeho žádost regulační subjekt. Členské státy mohou vyžadovat, aby regulační subjekt byl informován i bez této žádosti.*

Český zákonodárce informační povinnost vůči regulačnímu úřadu, tedy ÚPDI v Praze, nestanovil. ÚPDI je tedy informován jen k žádosti žadatele. Tuto žádost o informování ÚPDI však nelze zaměňovat s žádostí dle § 23d odst. 4 ZoD<sup>4</sup>, ta je národním provedením práva dle čl. 13 odst. 1 in fine tohoto nařízení a čl. 13 odst. 5 směrnice 2012/34/EU.<sup>5</sup>

Již z textu v odkazech a poznámkách pod čarou citovaných ustanovení se podává, že evropský zákonodárce se snaží vytvořit prostor pro quasi-smírčí nebo dohodovací řízení před podáním stížnosti pro zamítnutí přidělu kapacity v zařízení služeb. Cílem je vyjasnit si před stížnostním řízením vedeným u regulátora technologické a dopravně organizační možnosti a také dosáhnout rychlejšího a maximálně kompromisního uspokojení všech žádostí v co největším rozsahu bez rozhodnutí ÚPDI, které navíc nemusí být zcela stabilní a neměnné v čase, protože je přezkoumatelné soudem.

<sup>3</sup> V textu článku neopakuji ustanovení „uvedeného v příloze II bodě 2 směrnice 2012/34/EU“ a nahrazuji jej třemi tečkami kvůli vyšší přehlednosti.

<sup>4</sup> Ust. § 23d odst. 4: Úřad na žádost toho, komu provozovatel zařízení služeb poskytnutí těchto služeb zcela nebo zčásti odepřel v rozporu s tímto zákonem, uloží provozovateli zařízení služeb uzavřít s žadatelem smlouvu umožňující tyto služby poskytnout alespoň v omezeném rozsahu nebo v jiném než požadovaném čase. Žádost lze podat ve lhůtě 30 dnů ode dne, v němž bylo poskytnutí služeb odepřeno.

<sup>5</sup> Čl. 13 odst. 5 směrnice: Pokud provozovatel zařízení služeb uvedeného v příloze II bodu 2 zjistí střet mezi různými žádostmi, pokusí se je vyřešit tak, aby zajistil co možná nejlepší uspokojení všech požadavků. Pokud není dostupná žádná přijatelná alternativa a není možné vyhovět všem žádostem o kapacitu příslušného zařízení na základě prokázaných potřeb, může žadatel podat stížnost regulačnímu subjektu uvedenému v článku 55, který případ posoudí a případně přijme opatření, aby zajistil vyčlenění přiměřené části kapacity pro uvedeného žadatele.

Obecně platí, že stížnost regulačnímu úřadu však lze podat i bez této předchozí informace, postačí zamítnutí přístupu, resp. nepřidělení kapacity provozovatelem. Rozhodnutí provozovatele o nepřidělení kapacity není nijak právně formalizováno, může se stát jakýmkoli jednoznačným a průkazným způsobem.

Právě uvedené platí mimo případy podle čl. 13 odst. 3 směrnice, kdy podle čl. 13 odst. 3 prov. nař. 2017/2177 musí být rozhodnutí písemně tam uvedeným způsobem zdůvodněno. Tzn., že pokud by dopravce dominantní na trhu příslušných přepravních služeb, pro něž je zařízení služeb využíváno, provozoval takové zařízení služeb a manipulační koleje zajišťující traťový přístup k němu, musí rozhodnutí o nepřidělení kapacity podle uvedených ustanovení zdůvodnit, aby bylo zřejmé, že nezneužívá svého postavení provozovatele zařízení služeb v hospodářské soutěži na trhu příslušných přepravních služeb.

*Odstavec 2: Nelze-li žádosti vyhovět, provozovatel zařízení služeb ... a žadatel společně posuzují, zda existují přijatelné alternativy umožňující provozovat příslušnou nákladní či osobní dopravu po stejných nebo alternativních trasách za ekonomicky přijatelných podmínek. Od žadatele se nepožaduje, aby prozradil svou obchodní strategii.*

Jedno z ustanovení na pomezí měkkého práva („soft law“). Žadatel má na výběr prozradit svou obchodní strategii a tím zvýšit svoji naději na úspěch při nalezení alternativní trasy (a tím i místa nakládky a vykládky) nebo spokojit se s prostým odmítnutím. Vzhledem k odstavci 5 tohoto článku nařízení lze soudit, že provozovatel zařízení služeb je povinen alternativy navrhnout, ledaže žadatel jej přímo požádá, aby tak nečinil. Vystavuje se tím ovšem riziku stížnostního neúspěchu v dalším řízení, pokud alternativa objektivně existovala.

*Odstavec 3: Provozovatel zařízení služeb uvede pro účely odstavce 2 možné alternativy, v příslušných případech včetně v jiných členských státech, na základě jiných popisů zařízení služeb, informací zveřejněných na společném internetovém portálu podle článku 5 a veškerých informací poskytnutých žadatelem. Při navrhování možných alternativ se v míře, ve které je může posoudit provozovatel zařízení služeb, zohlední přinejmenším tato kritéria:*

- nahraditelnost provozních vlastností alternativním zařízením služeb,
- nahraditelnost fyzikálních a technických vlastností alternativním zařízením služeb,
- jasný dopad na přitažlivost a konkurenceschopnost služby železniční dopravy zamýšlenou žadatelem,

- předpokládané dodatečné náklady žadatele.

*Provozovatel zařízení služeb respektuje obchodní tajemství, pokud jde o informace poskytnuté žadatelem.*

Je otázkou, zda je stanoven minimální počet nabízených alternativ, a to, jak lze usuzovat z použití plurálu, alespoň dvě, či nikoli a postačí jen jedna.

**Předně, číslovka „2“ v odst. 3 českého textu označuje odstavec 2 čl. 12, nikoliv 2 možné alternativy, k tomu viz i jazykové verze něm. „Für die Zwecke des Absatzes 2 zeigt der Betreiber der Serviceeinrichtung mögliche Alternativen“, resp. aj. „For the purpose of paragraph 2 the operator of the service facility shall indicate possible alternatives...“.**

Tzn., že provozovatel navrhne všechny (jednu, příp. více) takové alternativy, **které splňují kritéria** podle § 23d odst. 3 písm. a) ZoD a současně kritéria podle čl. 12 odst. 3 prov. nař. 2017/2177.

Tedy z povahy věci všechny takové alternativy, byť to ZoD, ani prov. nař. neukládají, a to proto, aby minimalizoval riziko ingerence ÚPDI podle čl. 14 prov. nař. 2017/2177.

Pokud by totiž provozovatel navrhoval alternativy jen podle čl. 12 odst. 3 prov. nař. 2017/2177, nebyly by žadateli příliš k užítku, jestliže by neměl souhlas provozovatele alternativního zařízení služeb a/nebo by neměl přidělenou kapacitu dráhy, která žadateli umožní takové alternativní zařízení použít.

To je navíc další potvrzení závěrů v komentáři u čl. 10 odst. 2, že totiž zařízení téhož provozovatele nejsou alternativní ve smyslu prov. nař., resp., že je provozovatel nabídne předtím, než učiní nabídku zařízení služeb jiných provozovatelů jako alternativ a než poté případně odmítne žádost.

Alternativy nejsou omezeny územím členského státu. Hodnotící kritéria nejsou taxativně vypočtena, mohou být doplněna, nesmějí však být opominuta.

Obchodní tajemství žadatele se opakovaně deklaruje za chráněné, tedy informace poskytnuté žadatelem musí vždy provozovatel považovat za obchodní tajemství, pro vyloučení omylu a pochybností se však doporučuje v praxi příslušné obchodně tajné informace jako takové předem označit.

*Odstavec 4: Nejsou-li informace o kapacitě navrhované alternativy veřejně dostupné, žadatel si je ověř.*

Provozovatel vychází dle odst. 3 z popisů zařízení služeb, které jsou zveřejněny. Poskytne-li neveřejné informace žadateli, je na žadateli, aby si je ověřil. Prov. nař. 2017/2177 mu k tomu poskytuje nástroj v čl. 6 odst. 2.

*Žadatel posoudí, zda by mu využití navrhované alternativy umožnilo provozovat zamýšlenou dopravní službu za ekonomicky přijatelných podmínek. Informuje provozovatele zařízení služeb o výsledku svého posouzení ve společně dohodnuté lhůtě.*

Zde může nastat jistý rozpor mezi § 23d odst. 3 písm. a) ZoD na straně jedné a komentovaným ustanovením čl. 12 odst. 4 prov. nař. 2017/2177 na straně druhé.

Zatímco zákon o dráhách stanoví, že užití alternativního zařízení služeb „nesmí být spojeno s navýšením nákladů“ dopravce (bez rozlišení povahy nákladů), prov. nař. limituje užití „ekonomicky přijatelnými podmínkami“ pro předmětnou přepravní službu dopravce.

Oba předpisy nemusí být nutně za všech okolností v rozporu, protože nenavýšení nákladů je ekonomicky přijatelnou podmínkou vždy.

V praxi však může nastat situace, kdy k navýšení nákladů při užití alternativního zařízení dojde, ale přesto bude ekonomicky přijatelné.

S ohledem na aplikační přednost bezprostředně závazného předpisu evropského práva před národním předpisem a s ohledem na zájem všech zúčastněných stran maximálně rychle dosáhnout co nejvýhodnějšího kompromisu a maximálně ochránit jejich ekonomické zájmy se při aplikaci upřednostní prov. nař. před ZoD.

Pokud totiž platí závěr v komentáři k čl. 10 odst. 2 prov. nař., že totiž zařízení služeb téhož provozovatele se nabízí před nabídkou alternativ, takže zařízení služeb téhož provozovatele nejsou alternativou ve smyslu prov. nař., pak při nabídce jiného zařízení služeb téhož provozovatele, než jakou dopravce původně požadoval, není rozhodné, zda mu umožní provozovat přepravní službu za ekonomicky přijatelných podmínek. A pokud platí v tomtéž komentáři pro tentýž závěr nastolená argumentace § 23d odst. 3 písm. a) ZoD, pak není ani rozhodné, zda nabídka jiného zařízení služeb téhož provozovatele způsobí navýšení dopravních nákladů.

Co je však podstatné, takové zařízení služeb téhož provozovatele může žadatel odmítnout a pak je provozovatel povinen nabídnout alternativy přinejmenším ekonomicky srovnatelné.

Žadatel v dohodovacím jednání o alternativách nemůže zůstat mlčenlivým.

*Odstavec 5: Žadatel může požádat provozovatele zařízení služeb, aby neuváděl přijatelné alternativy a neprováděl přípravu na společné posouzení.*

Pokud žadatel takto požádá, provozovatel není povinen navrhovat alternativy. Žadatel se ovšem tím vystavuje riziku, že při posuzování jeho případné stížnosti před regulátorem vyjde najevo, že přijatelné alternativy existovaly a žádost bude z toho důvodu zamítnuta.

### Článek 13 (Zamítnutí přístupu)

*Odstavec 1: Dojdou-li provozovatel zařízení služeb uvedeného v příloze II bodě 2 směrnice 2012/34/EU a žadatel k závěru, že neexistuje žádná přijatelná alternativa a po koordinačním postupu není možné vyhovět žádosti o přístup k zařízení služeb nebo poskytnutí služby v něm, může provozovatel zařízení služeb žádost zamítnout.*

*Nemohou-li se provozovatel zařízení služeb a žadatel shodnout na přijatelné alternativě, může provozovatel zařízení služeb žádost zamítnout a uvést alternativy, které považuje za přijatelné.*

*Žadatel může podat stížnost regulačnímu subjektu podle čl. 13 odst. 5 směrnice 2012/34/EU.*

*Odstavec 2: Pokud provozovatel zařízení služeb a žadatel společně určili přijatelné alternativy, provozovatel zařízení služeb může žádost zamítnout.*

*Odstavec 3: Provozovatelé zařízení služeb uvedeného v čl. 13 odst. 3 směrnice 2012/34/EU zdůvodní žadateli písemně, proč žádosti nebylo možno po koordinačním postupu vyhovět a proč se na základě dostupných informací domnívají, že každá navrhovaná alternativa splňuje požadavky žadatele a je přijatelná.*

*Odstavec 4: Provozovatel zařízení služeb, který zamítne žádost, doloží regulačnímu subjektu a žadateli na požádání důvody zamítnutí, včetně posuzovaných alternativ a výsledku koordinačního postupu.*

*Odstavec 5: V případech uvedených v čl. 12 odst. 5 může provozovatel zařízení služeb žádost zamítnout bez splnění požadavků stanovených v odstavcích 3 a 4 tohoto článku.*

*Odstavec 6: Pokud žadatel opakovaně neplatil za již udělená a využívaná práva přístupu, provozovatel zařízení služeb může požadovat finanční záruky, aby*



chránil svá oprávněná očekávání ohledně budoucích výnosů a využití zařízení. Informace o těchto zárukách se zveřejní v popisu zařízení služeb.

S tímto článkem nařízení souvisí již shora citované ust. § 23 d odst. 4 ZoD. V praxi tedy půjde o případy, kdy žádost o kapacitu v řízení služeb byla zamítnuta. Nařízení výslovně normuje, že k alternativním způsobům vyřízení žádosti není provozovatel zařízení služeb povinen jen tehdy, pokud se jejich uvedení žadatel vzdá. Totéž platí pro povinnost písemného (nebo jemu na roveň národním právem postavenému, např. elektronicky<sup>6</sup>) zdůvodnění.

Z právě výše uvedeného plyne, že byť výslovně není konflikt mezi žádostmi dlouhodobými a ad hoc řešen, je třeba v těchto případech postupovat povinně dle ust. čl. 10 až 13 nařízení 2017/2177, tedy nabídnout technologicky, obchodně a dopravně použitelné alternativy. Samotná rezervace ani dlouhodobé přidělení kapacity nejsou samy o sobě důvodem zamítnutí další, byť ad hoc žádosti o kapacitu, tím je až technologická či dopravní nemožnost anebo (z hlediska žadatele o kapacitu) obchodní nemožnost případných alternativ.

«

## Zamyšlení nad postavením zasílatele a dopravce v nákladní přepravě



Mgr. JAN PRAVDA

advokátní koncipient Sedláček, Vaca & spol.,  
advokátní kancelář, s. r. o.

SEDLÁČEK VACA & SPOL.  
ADVOKÁTNÍ KANCELÁŘ · LAW OFFICE · RECHTSANWALTSKANZLEI

*V nákladní přepravě, ať mezinárodní či vnitrostátní, často vyvstává mezi smluvními stranami otázka, zda byla uzavřena smlouva zasílatelská či smlouva o přepravě věci, přičemž odpověď na tuto otázku je zcela zásadní pro následné určení práv a povinností a především také pro odpovědnost smluvních stran z uzavřené smlouvy. Odpověď na tuto otázku však smluvní strany hledají zpravidla až ex post, a to tehdy, dojde-li při realizaci, resp. při obstarávání přepravy, ke komplikacím, případně tehdy, dojde-li při přepravě samotné ke vzniku škody na zásilce či k prodlení s jejím dodáním.*

Taková praxe samozřejmě nepřispívá k právní jistotě smluvních stran či osob přepravním procesem dotčených, jelikož v případě pochybností o obsahu uzavřené smlouvy se stanoviska smluvních stran obvykle liší s ohledem na jejich odlišné ekonomické zájmy. Na jedné straně (příkazce, odesílatel) je dán zájem na dosažení maximální náhrady škody a na straně druhé (zasílatel, dopravce) snaha se odpovědnosti za škodu zprostit, případně aplikovat limity náhradové povinnosti. Smluvní strany pak v zájmu dosažení svých cílů využívají nedokonalostí současné právní úpravy a nedostatku péče,

kterou vynaložily při uzavírání smlouvy a dle potřeby volí mezi oběma smluvními typy. Často až soud pak s konečnou platností stanoví, mnohdy k překvapení účastníků sporu, jakáže smlouva byla mezi nimi uzavřena a jaké z toho pro ně vyplývají povinnosti. Tato nejistota v právech a povinnostech smluvních stran je velmi často na překážku i snaze o nalezení řešení nestandardních situací během přepravy a při snaze o dosažení smíru při řešení škodných událostí. Na straně druhé někdy naopak tato nejistota k nalezení smíru přispěje, ale zcela jistě to není žádoucí stav.

<sup>6</sup> § 562 odst. 1 a 2 obč. zák.

Co je příčinou těchto problémů? Zcela jistě se jedná o nedostatečnost současné právní úpravy. K tomu se přidává i velmi specifický výklad obou smluv prováděný soudními orgány v rámci jejich rozhodovací praxe, který je často v rozporu s realitou praxe fungování trhu s logistickými službami. V neposlední řadě jsou to sami účastníci smluvních vztahů, kteří z důvodů neznalosti či v rámci snahy o zjednodušení své činnosti rezignují při kontrakčním procesu na jasné vymezení druhu a obsahu uzavírané smlouvy.

## 1. Legální definice v ČR

### Zasílatelská smlouva (§§ 2471–2482 občanského zákoníku)

**Dle ustanovení § 2471 občanského zákoníku se zasílatel zavazuje příkazci obstarat mu vlastním jménem a na jeho účet přepravu zásilky z určitého místa do jiného místa, případně i obstarat nebo provést úkony s přepravou související, a příkazce se zavazuje zaplatit zasílateli odměnu.**

Zasílatel se nezavazuje uskutečnit přepravu samotnou, ale tuto pouze obstarat (zajistit, zprostředkovat), a to svým vlastním jménem, avšak na účet (náklady) příkazce. Za zasílatele se považují i osoby, které obstarají, popřípadě i samy provedou úkony s přepravou související, tedy například zabalení zásilky, provedení celních úkonů, označení zásilek a podobně. Samotné obstarání přepravy nemusí být výhradním úkonem zasílatele, postačí, pokud zasílatel obstará nebo i sám provede pouze úkony s přepravou související.

**Zasílatel se tedy svému příkazci zasílatelskou smlouvou zavazuje přepravu obstarat, nikoli provést, jakož i případně obstarat či přímo provést s přepravou související sjednané úkony. Hlavní závazek zasílatele je splněn, jakmile zasílatel uzavře smlouvu na provedení příkazcem požadované přepravy nebo s přepravou souvisejících úkonů a podá příkazci zprávu o splnění svého závazku (při aplikaci ustanovení o komisionářské smlouvě) nikoliv provedením přepravy, tedy doručením zásilky příjemci.<sup>1</sup>**

Mimo výše uvedené pak zasílatele stíhají i povinnosti vyplývající z jeho postavení účastníka obstarané smlouvy (smlouvy uzavřené jeho jménem) s dopravcem či dalším zasílatelem. Zasílatel tak v rámci

faktické realizace přepravy uděluje v souladu se zájmy příkazce pokyny k přepravě, zejména při vzniku komplikací v průběhu přepravy, při doručování zásilky či při vzniku škodní události. V této souvislosti je dobré zdůraznit, že ani pro druhou smluvní stranu nekončí vše udělením zasílatelského příkazu, ale příkazce stíhá povinnost na vyžádání zasílatele udělit nezbytné pokyny k odstranění nastalých překážek v přepravě. Zejména v poslední době se lze často setkat s ledabylým přístupem příkazců, kdy byl udělen zasílatelský příkaz a o nic dalšího se již příkazci zajímat nechtějí, nechávají na zasílateli, aby vše rozhodl i uhradil sám ze svého. Zasílatel samozřejmě není vědmou a má-li postupovat v souladu se zájmy příkazce a tyto nejsou zjevné, musí příkazce své zájmy zasílateli v podobě pokynů ozřejmit. Klasickým případem mohou být nastalé překážky v dodání zásilky, kdy je možné zásilku dodat z důvodů na straně příjemce zásilky až po lhůtě, která byla uvedena v zasílatelském příkazu, a zasílatel bez dalších informací nemůže vědět, zda příkazce má zájem na opožděném dodání zásilky či je vhodnější vrácení zásilky zpět odesílateli (příkazci).

**Zasílatel odpovídá zejména za sjednání způsobu a podmínek přepravy, jež odpovídají co nejlépe zájmům příkazce, které zasílatel zná, přičemž při této činnosti je povinen postupovat s vynaložením odborné péče.**

Při porušení této povinnosti a vzniku škody není odpovědnost zasílatele za tyto škody nijak omezena. Nedojde-li tedy ke smluvnímu omezení odpovědnosti přímým smluvním ujednáním, popř. odkazem například na Všeobecné zasílatelské podmínky Svazu spedice a logistiky ČR, bude zasílatel povinen nahradit vzniklou újmu (škodu) v plném rozsahu. Na zasílatele, který nepřevzal odpovědnost dopravce, nebo který nebyl za dopravce označen, se neaplikují ani omezující ustanovení mezinárodních úmluv, vztahujících se výhradně k činnosti dopravce (Úmluva CMR, Montrealská úmluva apod.).

**V kontextu úvodu tohoto článku tak pro účastníka smluvního vztahu dovození postavení zasílatele může být žádoucí v případě, že ke vzniku škody došlo v průběhu realizace přepravy, a nikoliv při jejím obstarávání ani v důsledku vad obstarání. V postavení zasílatele za takovéto škody nenese odpovědnost.**

**Pokud škoda vznikne v průběhu přepravy s tím, že vznik škody má původ v obstarání přepravy**

<sup>1</sup> SEDLÁČEK, Pavel, FLORIÁN, Michal. Vybrané otázky z přepravy a zasílatelství. Praha: Wolters Kluwer ČR, a. s., 2017, s. 1.

(např. objednání nevhodného vozidla), může se týž účastník snažit dovolávat svého postavení dopravce s cílem hradit pouze limitovanou náhradu škody dle příslušné mezinárodní úmluvy.

### Smlouva o přepravě věci (§§ 2555–2581 občanského zákoníku)

Dle ustanovení § 2555 občanského zákoníku se dopravce zavazuje odesílateli, že přepraví věc jako zásilku z místa odeslání do místa určení a odesílatel se za to zavazuje zaplatit dopravci přepravné. Smlouvou o přepravě dopravce přejímá přímý závazek k uskutečnění samotné přepravy zásilky. Jeho úkolem tedy, na rozdíl od zasílatele, není konkrétní přepravu pouze obstarat (zprostředkovat, zajistit), ale provést, **tedy fakticky věc či zásilku z určitého místa na určité jiné místo přepravit**. Dopravce současně ve smyslu § 1935 občanského zákoníku může použít ke splnění svého závazku jinou osobu. Často tak dochází k řetězení subjektů na straně dopravců (poddopraců, následných dopravců), když dopravce uzavírající s odesílatelem smlouvu o přepravě se označuje za **hlavního dopravce**, a dopravce, s nímž hlavní dopravce uzavře smlouvu o provedení konkrétní přepravy, pak jako **poddopracce**, popřípadě jako **provádějící dopravce**, realizuje-li skutečně (fyzicky) přepravu věci.

Je přitom nerozhodné, zda dopravce sám skutečně disponuje dopravními prostředky, řidiči, nebo využije k faktické přepravě služeb dalšího dopravce (poddopracce). I zasílatel ve smyslu § 2473 občanského zákoníku může k obstarání přepravy použít dalšího zasílatele, nazývaného také jako **mezizasílatel**. Zasílatel také může prostřednictvím takzvaného samovstupu (§ 2474 občanského zákoníku) sám provést přepravu a vstoupit tak do postavení dopravce. Tímto tak po praktické stránce dochází k dalšímu ztížení rozlišení, jakáže smlouva to vlastně byla mezi účastníky uzavřena.

Z hlediska odpovědnosti dopravce je, jak již bylo zmíněno, zásadním rozdílem od smlouvy zasílatelské, že dopravce s ohledem na obsah převzatého závazku odpovídá za řádné **provedení přepravy**, a za škody vzniklé na zásilce od okamžiku jejího převzetí do jejího vydání příjemci. Dalším stěžejním rozdílem je rozsah náhradové povinnosti dopravce, kdy v rámci mezinárodní přepravy a vnitrostátní silniční přepravy (§ 9a zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě) je náhradová povinnost dopravce při škodě na zásilce limitována v souladu se zněním příslušných mezinárodních úmluv.

## 2. Problémy při uzavírání smluv spojených s přepravou zboží

Stejně jako jakékoliv jiné smlouvy, i uzavírání smluv o přepravě věci a smluv zasílatelských se řídí obecnými principy obsaženými v § 1731 a násl. občanského zákoníku. Smlouva je uzavírána na základě návrhu na uzavření smlouvy, ze kterého musí být zřejmé, že ten, kdo jej činí, má úmysl uzavřít určitou smlouvu s osobou, vůči níž návrh činí. Smlouva je pak uzavřena, bez přihlídnutí k odchylkám, přijetím tohoto návrhu bez výhrad.

Zde pak narážíme na prvotní problém. Zatímco u kupní smlouvy si je každý kupující i prodávající zpravidla vědom, co je předmětem smlouvy, a tomu odpovídá i návrh smlouvy a navrhovaný obsah (jen stěží by účastníci uzavřeli smlouvu darovací namísto kupní), v případě požadavku na přepravu zboží je zcela běžné, že ten, kdo činí návrh na uzavření smlouvy, nemá často představu o tom, zda objednávku zasílá dopravci či zasílateli a jaký je rozdíl mezi oběma smlouvami, a co má být vzhledem k odlišnostem obou smluv obsahem objednávky.

Stejně tak zaměstnanci dopravců či zasílatelů povětšinou obsah objednávky příliš neřeší, neboť mají pocit, že ke splnění jejich úkolu postačí, je-li v objednávce uvedeno co, odkud, kam a za kolik mají dopravit a je-li návrh na uzavření smlouvy ze strany zákazníka označen jako objednávka přepravy či zasílatelský příkaz či kombinace obou jako *příkaz k přepravě, přepravní příkaz, pokyn k přepravě* apod., konkrétní smluvní typ je to poslední, co při potvrzení objednávky řeší. To, zda je v návrhu na uzavření smlouvy uvedeno, že si objednává přepravu či obstarání přepravy, je pak už často zcela mimo jejich rozlišení.

Požaduje-li příkazce po zasílateli provedení přepravy a zasílatel potvrdí pokyn k jejímu provedení, neznamená to ještě, že byla v daném případě uzavřena smlouva o přepravě. Obdobně v případě, kdy dopravce potvrdí objednávku přepravy, nutně to ještě neznamená, že skutečně provede přepravu vlastními dopravními prostředky, popřípadě, že tyto vůbec má k dispozici. Rovněž nic nebrání zasílateli, aby se oficiálně deklaroval jako dopravce a také jako dopravce převzal pro konkrétní přepravu odpovědnost. Stejně tak může dopravce, který nemá kapacitu k provedení přepravy, označit svou činnost za obstarání přepravy u jiného dopravce, aniž by vstupoval do řetězce dopravců jako hlavní dopravce (první z řady dopravců).

Pro odlišení zasílatele od dopravce je vždy rozhodující a stěžejní skutečný obsah převzatého závazku, tedy to, k čemu se zasílatel nebo dopravce svému smluvnímu

partnerovi skutečně zavázal. Nelze-li obsah závazku určit z návrhu smlouvy a její akceptace, lze při určování uzavřené smlouvy využít dalších ukazatelů, které mohou převážet při rozhodování ve věci misku vah na tu či onu stranu, ale samozřejmě vždy bude záležet na konkrétních okolnostech daného obchodního případu.

Za skutečnosti, jež mohou svědčit o uzavření přepravní smlouvy a tedy o postavení dopravce, můžeme označit např. existenci řidičů v pracovním či obdobném poměru, vlastnictví či nájem dopravních prostředků, existenci živnostenského oprávnění k provozování nákladní přepravy, vystavování vlastních nákladních listů či uvedení subjektu v nákladním listu na pozici dopravce, označování subjektu jako „dopravce“ na hlavičkovém papíře, fakturách, webových stránkách a dalších dokumentech, přijetí všeobecných přepravních podmínek, a to vlastních nebo podmínek určitého sdružení dopravců, např. ČESMAD BOHEMIA.

Za okolnosti, které mohou naopak svědčit o uzavření zasílatelské smlouvy a o postavení zasílatele, můžeme označit např. to, že daný subjekt nevlastní dopravní prostředky (což však není podmínkou), nezaměstnává řidiče, má uzavřeno pojištění odpovědnosti zasílatele, vystavuje za svoji činnost daňové doklady (faktury) za obstarání přepravy, nikoli na její provedení, nevystavuje nákladní listy apod.

### 3. Zahraniční úprava a možnosti inspirace

Jak tomu často bývá, i v tomto případě můžeme nalézt inspiraci pro možné změny legislativy a řešení popsaných problémů u našich sousedů v Německu či Rakousku, neboť německá a rakouská právní úprava zasílatelství a přepravy je o něco důslednější a podrobnější, přesto rozlišení těchto dvou právních institutů provázejí i v těchto zemích určitá úskalí.

Lze konstatovat, že v základních právních definicích se česká právní úprava od té zahraniční příliš neliší.

Na rozdíl od české právní úpravy však ta německá i rakouská obsahují institut takzvaného **zasílatele za pevnou sazbu** (*Fixkostenspediteur*) a **zasílatele provádějícího sběrnou službu** (*Sammelladungsspediteur*), kdy v těchto definovaných případech vstupují zasílatelé do postavení dopravců. Tyto instituty pak v mnoha případech poměrně jasným a pro praxi předvídatelným způsobem rozlišení odpovědnosti ulehčují.

#### Zasílatel za pevnou sazbu

Sjedná-li zasílatel se svým příkazcem pevnou sazbou na přepravní náklady (tj. sloučení přepravného a případných dalších nákladů přepravy s odměnou zasílatele), označuje se za zasílatele za pevnou sazbu a vstupuje do práv a povinností dopravce, a to bez ohledu na to, zda se dle německého či rakouského práva jedná o tuzemskou či mezinárodní přepravu.

Současná praxe českých zasílatelů je taková, že je téměř zárukou setkat se v zasílatelské smlouvě či v daňovém dokladu s rozúčtováním zasílatelské odměny a nákladů spojených s přepravou. Taková praxe by se z celkem pochopitelných důvodů nezměnila i v případě, že by český právní řád tento právní institut upravoval. Ve většině případů totiž není zájmem zasílatelů sdělovat příkazci výši své provize (zejména ve spojení s povinností oznámit příkazci s kým byla smlouva o přepravě uzavřena), a to z důvodu obavy o ztrátu klientely, která by se mohla napříště obracet přímo na použité dopravce s vědomím konkrétní úspory na nákladech spojených s realizací přepravy.

Lze tak konstatovat, že u značného množství obstaraných přeprav by odpadl problém právní nejistoty spočívající v tom, zda zasílatel ustojí své postavení zasílatele či bude shledán odpovědným v pozici dopravce.

#### Zasílatel ve sběrné službě

Přebírá-li zasílatel jednotlivé zásilky za účelem jejich konsolidace a společné přepravy (sběrná zásilka, sběrná služba), přecházejí na něj stejně jako na zasílatele za pevnou sazbu práva a povinnosti dopravce, a to jak v tuzemské, tak i mezinárodní přepravě.

Zahrnutí tohoto institutu do našeho právního řádu by bylo rovněž přínosem ve vztahu k právní jistotě účastníků přepravních vztahů, a to i s ohledem na dlouhodobý trend rozvoje nabídek poskytovaných sběrných služeb zasílateli.

### 4. Soudní rozhodnutí v ČR

#### Neoznámení osoby najatého dopravce

Dle rozhodnutí **Nejvyššího soudu ČR**<sup>2</sup> potvrzeného následně řadou dalších rozhodnutí<sup>3</sup> je zasílatel povinen informovat příkazce o osobě dopravce (obchodní

<sup>2</sup> Srov. rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 26. 9. 2007, sp. zn. 32 Odo 1254/2005.

<sup>3</sup> Např. rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 26. 11. 2007, sp. zn. 32 Cdo 348/2007.



firmě či názvu), kterého obstaral (zajistil) k provedení přepravy.

Tato dovozená povinnost vychází z ustanovení § 2482 občanského zákoníku a požadavku na přiměřené použití ustanovení o komisi na smlouvu zasílatelskou a §§ 2460 a 2461 občanského zákoníku týkajících se úpravy smlouvy komisionářské, dle kterých je zasílatel jako komisionář povinen zpravit příkazce (komitenta) o plnění jeho příkazu, přičemž neuvede-li komisionář ve zprávě o provedení příkazu osobu, s níž na účet komitenta uzavřel smlouvu, může komitent uplatnit svá práva proti samotnému komisionáři jako závázanému z této smlouvy.

To znamená, že pokud zasílatel nesdělí příkazci jméno dopravce, s nímž sjednal přepravní smlouvu, odpovídá ze zasílatelské smlouvy jako dopravce, v důsledku čehož se příkazce může po zasílateli domáhat splnění závazku z přepravy a zasílatel tak odpovídá příkazci jako dopravce.

Tento právní názor nepochybně značně rozšířil možnosti příkazců tam, kde se příkazci nedozvěděli až do doby vzniku škodní události, popřípadě dokončení přepravy od svého zasílatele osobu dopravce, což nastává zejména v situacích, kdy zasílatel použije meziasílatele k obstarání přepravy, popřípadě z obchodních důvodů ani jméno jím použitého dopravce sdělit nechce.

Toto soudní rozhodnutí bylo pro mnohé ze zasílatelů značně překvapivé a zastihlo je zcela nepřipravené, kdy škody hrazené z důvodů změny kvalifikace jejich právního postavení soudem museli s ohledem na neexistující nabídku pojištění těchto rizik hradit ze svého. S odstupem času naštěstí na tento stav zareagovaly pojišťovny s úpravou nabídky pojištění a v současné době by každý zodpovědný zasílatel měl být i na tyto případy pojištěn.

### Odpovědnost zasílatele a dopravce

Jak naznal Nejvyšší soud ČR v jednom ze svých rozhodnutí,<sup>4</sup> pokud žalovaný zasílatel sjednal **způsob a podmínky přepravy v souladu s příkazy žalobce a neporušil tak své povinnosti vyplývající pro něho z uzavřené zasílatelské smlouvy**, neodpovídá navrhovateli coby příkazci za tvrzenou škodu na zásilce při obstarané přepravě, jak ve svém rozhodnutí původně dovodil soud prvního stupně, neboť žalovaný jako zasílatel přepravovanou věc k přepravě nepřevzal.

**Uvedené rozhodnutí trefně vymezuje základní rozdíl v odpovědnosti dopravce a zasílatele s tím, že zasílatel za faktickou škodu způsobenou na zásilce v době od jejího převzetí do vydání neodpovídá, pokud neporušil své povinnosti ze zasílatelské smlouvy (například sjednáním chybné trasy přepravy či nevhodného dopravního prostředku).** Zasílatel tedy neodpovídá za skutečnou škodu na zásilce, k níž dojde v době, kdy tato je v péči dopravce, pokud vznik škody nemá původ v pochybení zasílatele při obstarání přepravy.

K uvedenému lze rovněž zmínit rozsudek Vrchního soudu v Praze,<sup>5</sup> ze kterého vyplývá, že žalobce v rámci řízení po žalovaném uplatňoval nárok na zaplacení přepravného z námořní přepravy zboží. Obrana žalovaného spočívala v tvrzení, že mezi ním a žalobcem nebyly uzavřeny smlouvy o přepravě s obsahem uvedeným v námořním konosamentu, a na vztah mezi účastníky je nutno použít ustanovení o smlouvě zasílatelské. Žalovaný zejména tvrdil, že z konosamentů vyplývá, že námořním dopravcem byla osoba odlišná od žalobce. Konosament nebyl dle názoru žalovaného sám o sobě přepravní smlouvou, ale pouze jedním z možných důkazů o takové smlouvě.

Vrchní soud však konstatoval, že mezi stranami sporu byly uzavřeny smlouvy o přepravě zboží, a to přijetím objednávky přepravy vystavené žalovaným. K posouzení existence smluv a splnění závazku k provedení přeprav, jako právního důvodu uplatněného práva, byla použita příslušná ustanovení mezinárodní úmluvy (Hamburská pravidla).

Tvrzení žalovaného, že mezi účastníky mohla být uzavřena právě smlouva zasílatelská, neodpovídalo žádnému žalobnímu tvrzení ani žádnému zjištění z provedených důkazů. K názoru žalovaného, že z konosamentů vyplývá, že námořním dopravcem byla osoba odlišná od žalobce, pak **odvolací soud konstatoval, že je v praxi běžné, že na přepravě se podílejí i další dopravci**, jak rovněž předpokládá Úmluva OSN o námořní přepravě zboží z roku 1978 (článek 1, bod 2 Úmluvy). **Tato skutečnost v daném případě neznámá, že nebyly mezi účastníky uzavřeny přepravní smlouvy, jejichž existence byla prokázána provedenými důkazy. V předmětném případě tedy odvolací Vrchní soud v Praze vyšel ze stanoviska, že žalovaný byl prvním z řady dopravců, nikoli zasílatel.** Vystavené konosamenty pak soud považoval za důkaz o sjednání přepravních

<sup>4</sup> Srov. rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 15. 10. 2002, sp. zn. 29 Odo 337/2001.

<sup>5</sup> Srov. rozsudek Vrchního soudu v Praze ze dne 20. 5. 2015, č.j. 12 Cmo 330/2014-214.

smluv (řady přepravních smluv), v nichž byl žalovaný prvním z řady dopravců.

Nejvyšší soud ČR k otázce odpovědnosti dopravce a zasílatele<sup>6</sup> konstatoval, že ze žádného (zákoného) ustanovení upravujícího zasílatelskou smlouvu nevyplývá, že by **zasílatel v případě, že fakturuje služby spojené s obstaráním dopravy zboží takzvanou přejímací sazbou, vstupoval do postavení dopravce**. Tato skutečnost by, dle názoru soudu, mohla pouze sloužit jako důkaz při zjišťování charakteru smlouvy uzavřené mezi účastníky, respektive mohla by být pomůckou při výkladu uzavřené smlouvy.

Z předmětného rozhodnutí jasně vyplývá, že se Nejvyšší soud nepřiklonil k možnosti označit zasílatele za dopravce v případě, že pracuje s takzvanou přejímací sazbou, tedy, že účtuje své výkony jednotnou sazbou bez rozlišení přepravného, nákladů a své zasílatelské odměny. Soud konstatoval, že žádné ustanovení českého zákona neumožňuje označit zasílatele pracujícího za přejímací sazbu za dopravce. Naopak, soud se přiklonil k aplikaci ustanovení § 584 zákona č. 513/1991 Sb., obchodní zákoník, o smlouvě komisionářské, když označil za dopravce toho zasílatele, který nepodal zprávu o sjednání přepravní smlouvy a neoznačil osobu, s níž pro svého příkazce smlouvu o přepravě uzavřel. Nejvyšší soud proto konstatoval, že v takovém případě je příkazce oprávněn uplatňovat nároky z přepravní smlouvy, tedy zejména nároky na náhradu škody na zásilce, přímo po zasílateli, byť by to v případě řádného splnění zasílatelské smlouvy nebylo možné.

**Z rozsudku Vrchního soudu** v Praze<sup>7</sup> vyplývá, že žalobce zaslal žalovanému „objednávku na dopravu“ **aniž by uvedl, zda požaduje provedení přepravy nebo obstarání přepravy**. Pokud žalobce zaslal takto označenou objednávku žalovanému, který působí jako zasílatel, musel si být vědom toho, a byl s tím srozuměn, že žalovaný byl oprávněn provádět přepravu sám, nebo obstarat její provedení uzavřením příslušné smlouvy o přepravě s dopravcem, jak se stalo v daném případě. Skutečnost, že žalovaný sám předmětnou přepravu zásilky alkoholu neprováděl a ani předmětnou zásilku nikdy k přepravě nepřevzal, je především osvědčena mezinárodním nákladním listem, který prokazuje, že dopravcem dle kolonky 17 nákladního listu a tím, kdo skutečně převzal zásilku k přepravě, je subjekt, u kterého žalovaný objednanou přepravu obstaral.

Podstatnými částmi zasílatelské smlouvy podle ustanovení § 601 obchodního zákoníku je závazek zasílatele obstarat příkazci přepravu vlastním jménem na účet příkazce, vymezení věcí, které mají být přepraveny, určení místa odeslání a místa určení a závazek příkazce zaplatit za obstarání přepravy úplat. Všem těmto náležitostem objednávka žalobce, zasílatelský příkaz, a úkony žalovaného v této věci, tj. obstarání přepravy uzavřením přepravní smlouvy s dopravcem a oznámení požadovaných údajů dle objednávky, vyhovuje. Žalobce sám ve svých žalobních tvrzeních vycházel z toho, že mezi ním a žalovaným byla uzavřena smlouva zasílatelská a tuto skutečnost opakovaně ve svých podáních soudu tvrdil. Žalobou uplatněný nárok také žalobce původně uplatňoval jako nárok na náhradu škody ze zasílatelské smlouvy, až následně svá tvrzení změnil tak, že nárok na náhradu škody požaduje z důvodu porušení přepravní smlouvy.

Z uvedeného rozhodnutí je zřejmé, že žalobce až teprve v průběhu soudního řízení, ve snaze dosáhnout **v tomto sporu výhodnějšího právního postavení, změnil svůj názor na typ smlouvy, jakou se svým zasílatel v postavení příkazce uzavřel**. Žalobce dospěl k závěru, že požadovat svůj nárok ze smlouvy o přepravě pro něj bude výhodnější, avšak odvolací soud změně jeho právního pohledu nevyhověl. V daném případě použitá „objednávka na dopravu“ zasláná zasílateli představuje přesně ten druh nejasného dokumentu, který pochybnosti o obsahu uzavřené smlouvy vyvolává.

Jak uvedl Nejvyšší soud ČR,<sup>8</sup> porušením povinnosti ze závazkového vztahu ve smyslu ustanovení § 602 odst. 1 a § 603 odst. 1 obchodního zákoníku je, **jestliže zasílatel při zajištění přepravy nepostupoval s odbornou péčí, a to nejen při uzavírání smlouvy s dopravcem, ale i při zajišťování ostatních podmínek přepravy**, jejichž součástí bylo upozornit příkazce na zjevnou nesprávnost, resp. neúplnost jeho pokynů k přepravě. Úkolem dopravce je zboží dopravit; úkolem zasílatele může pak být zajistit v přepravním řetězci pro svého příkazce vše potřebné k tomu, aby se zásilka dostala od odesílatele k příjemci bez jeho starostí. Povinností zasílatele je uzavřít smlouvu o přepravě (či uskutečnit přepravu sám), přičemž pro jeho postup při sjednávání přepravy jsou určující požadavky odborné péče a zájmy příkazce známé zasílateli. Obecně lze konstatovat, že je třeba vždy zkoumat zachování odborné péče.

<sup>6</sup> Srov. rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 26. 3. 2008, č.j. 32 Odo 272/2006-239.

<sup>7</sup> Srov. rozsudek Vrchního soudu v Praze ze dne 4. 11. 2004, č.j. 12 Cmo 59/2003-115.

<sup>8</sup> Srov. rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 31. 10. 2018, č.j. 32 Cdo 5316/2016-388.

Závěrem lze uvést, že problémy s posuzováním smluv a jejich obsahu lze minimalizovat zvyšováním odborných znalostí dotčených pracovníků zasílate-lů či dopravců a rovněž i informovanosti zákazníků, a to právě ve vztahu ke kontraktačnímu procesu. Určitou formou řešení představuje rovněž vytvoření

a používání standardních objednávkových formulářů (objednávek přepravy, zasílatelských příkazů), potvrzení objednávek či uzavírání rámcových smluv s dostatečně vymezeným obsahem a zahrnující všechny dílčí smlouvy mezi účastníky následně uzavírané.

«

# Odpovědnost zasílatele v rámci obstarávání námořních přeprav ve vztahu k závaznosti konosamentních podmínek



JUDr. ALICE KUBOVÁ BÁRTKOVÁ

advokátka u společnosti Rödl & Partner, se specializací na právo přepravy a zasilatelství, členka předsednictva České společnosti pro dopravní právo



JUDr. VLADIMÍR HANDL

Předseda předsednictva České společnosti pro dopravní právo, do konce roku 2019 byl 29 let mj. odpovědný za právní záležitosti ve společnosti DB SCHENKER v ČR, která je součástí koncernu s celosvětovou působností v oblasti spedice, dopravy a logistiky

*V rámci obstarávání námořních přeprav zasílateli dochází často k vydávání různých druhů konosamentů. Jedním z nich je také zasílatelský konosament (často nazývaný jako tzv. house konosament) zpravidla vystavovaný jako multimodální konosament pokrývající celou trasu multimodální přepravy. V praxi se pak lze ze strany zasílate-lů často při řešení různých škod, potíží a sporů v rámci obstarávání přepravy setkat s námitkou, že se v daném případě řídí podmínkami konosamentu, myšleno podmínkami uvedenými na rubové straně konosamentu. Je třeba konstatovat, že z právního pohledu je tato námitka obvykle ve většině případů nesprávná, zejména je-li zasílatelem uplatňována ve vztahu k jeho smluvnímu partnerovi – příkazci, resp. objednateli přepravy.*

## I. Co je to konosament a jeho funkce

Pro zodpovězení otázky, zda skutečně a případně kdy a v jakém rozsahu jsou ve vztazích mezi zasílatelem

a jeho zákazníkem, případně zasílatelem a osobou oprávněnou z konosamentu použítelné konosament-ní podmínky, je třeba nejdříve pochopit, co to vlastně konosament je a k čemu skutečně slouží.

Vymezením pojmu a vlastností konosamentu se zabývá rozsáhlá, zejména však zahraniční odborná právní literatura. Česká odborná právní literatura se daným pojmem nezabývá, nebereme-li v úvahu publikace spíše ekonomického charakteru dotýkající se otázek právních v zásadě okrajově. Chápání pojmu konosament se liší zejména v rámci práva angloamerického a práva kontinentálního. Stejně tak se liší stát od státu a v současnosti nabývá na významu hledání vymezení pojmu konosament v rámci práva evropského. Stanovení pojmu, náležitostí a funkcí konosamentu z celosvětového pohledu pak není v současnosti prakticky možné. Při hledání odpovědi na tyto otázky je tedy třeba se primárně zabývat tím, jakým právním řádem se konosament a vztahy z konosamentu řídí a podle něj si pak dané otázky zodpovědět. Jejich zodpovězení má následně podstatné dopady do praxe použití konosamentu a následků jeho použití. Jedná se o takové následky, jako je odpovědnost za škodu na zásilce a z překročení dodací lhůty, odpovědnost za vydání zboží neoprávněné osobě bez předložení konosamentu. Stejně tak sem spadá i řešení otázky závaznosti konosamentních podmínek, určení otázky příslušnosti soudu a mnohé další.

Z německé literatury jednak vyplývá, že konosament, resp. náložný list, je cenným papírem a lze z ní dále dovodit zejména následující zásadní funkce konosamentu<sup>1</sup>.

1. **Důkazní funkce** – ve vztahu mezi dopravcem a osobou oprávněnou z konosamentu je náložný list svým způsobem dokladem o uzavření smlouvy. Velmi problematická je tato funkce v rámci českého právního řádu ve vztahu mezi dopravcem a odesílatelem. Náložný list vydaný na základě občanského zákoníku totiž ve vztahu mezi odesílatelem a dopravcem obsah smlouvy neprokazuje. Jinak je tomu však v případě konosamentu dle Hamburských pravidel<sup>2</sup>. Nicméně i dle Hamburských pravidel jde v tomto případě o důkaz vyvratitelný. A tedy i zde je primární samotná smlouva, a pokud tato je v rozporu s konosamentními podmínkami, použijí se podmínky smlouvy a nikoliv konosamentu. Navíc máme za to, že v případě náložných listů vydávaných zasláteli na celou trasu multimodální přepravy se úprava konosamentu dle Hamburských pravidel zásadně neaplikuje (viz níže). Tato skutečnost pak velmi úzce

souvisí se zodpovězením otázky použitelnosti konosamentních podmínek.

2. **Potvrzující funkce** – náložný list potvrzuje, že dopravce převzal zásilku k přepravě ve stavu v náložném listu uvedeném. Tento závěr platí v rámci českého právního řádu v zásadě jen u konosamentů v rámci námořních přeprav vydaných dle Hamburských pravidel<sup>3</sup>. Z občanského zákoníku nelze u náložných listů dle českého práva tuto jeho funkci bez dalšího přímo dovodit. Máme za to, že v tomto směru představuje náložný list dle českého práva jen jeden z možných důkazů jako jakýkoliv důkaz jiný. Nejedná se v daném případě o důkaz *de facto* kvalifikovaný, jako tomu bývá u náložných listů či konosamentů dle jiných právních řádů jako např. dle německého či dle Hamburských pravidel.

3. **Legitimační funkce** – náložný list i dle českého občanského zákoníku, stejně jako konosament dle Hamburských pravidel v sobě inkorporuje právo na vydání zásilky. (Neinkorporuje však v sobě vlastnické právo k zásilce.) Z logiky lze dovodit, že míněno je spíše dodání (vydání) ve smyslu splnění závazku z přepravy a nikoliv vydání ve smyslu převedení vlastnického práva. Opak by totiž byl zjevně v rozporu s povinnostmi dopravce, jimiž jsou zejména přepravení zásilky do místa určení a nikoliv převedení vlastnického práva k zásilce. Takovéto dodání nastane již v okamžiku, kdy se dopravce se souhlasem příjemce vzdá péče o zásilku a umožní příjemci nad ní vykonávat skutečnou moc.

Dále německá literatura dovozuje, že náložný list má, na rozdíl od některých jiných čistě abstraktních cenných papírů, polokauzální povahu. Dopravce totiž může osobě oprávněné z náložného listu namítat typické zákonem předpokládané námitky vyplývající ze smlouvy o přepravě.<sup>4</sup>

Tyto závěry lze podle nás dovodit i pro konosamenty, resp. náložné listy, na něž je aplikovatelné české právo. Nemusí však platit u konosamentů resp. náložných listů, na něž je aplikovatelné jiné nežli české právo. Zde bude záležet na příslušném na ně použitelném právním řádu.

<sup>1</sup> Srov. Klaus Rammig, *Hamburger Handbuch Multimodaler Transport*, 1. Auflage, München, 2011, C. H. Beck online, Rn. 767. Dále srov. Kotásek, Pihera, Pokorná, Vítek: *Právo cenných papírů*, 1. vydání, Praha, 2014, C. H. Beck, str. 218–219.

<sup>2</sup> Dle čl. 1 odst. 7 Hamburských pravidel představuje výslovně konosament vydaný na jejich základě dokument, který je průkazem o smlouvě o námořní přepravě.

<sup>3</sup> Viz čl. 1 odst. 7 Hamburských pravidel.

<sup>4</sup> Srov. Klaus Rammig, *Hamburger Handbuch Multimodaler Transport*, 1. Auflage, München, 2011, C. H. Beck online, Rn. 764.



Pro potřeby tohoto článku ponecháváme zcela stranou tzv. FIATA náložné listy (FBL), stejně jako tzv. master konosamenty (MBL) vystavované rejdaři. Těžištěm tohoto příspěvku je problematika konosamentů vystavovaných zasílateli pro multimodální přepravy, které bývají v praxi nazývány jako tzv. house konosamenty (HBL).

Dle českého právního řádu je náložným listem (cenný) papír, který splňuje jeho zákonem předvídané náležitosti, tedy mimo jiné zákonem předvídaný obsah a formu. Obsah a náležitosti jsou v případě náložného listu stanoveny v § 2572<sup>5</sup> občanského zákoníku. V případě námořního konosamentu je jeho obsah stanoven v čl. 1 odst. 7<sup>6</sup> a čl. 15<sup>7</sup> Hamburských pravidel. Co se formy náložného listu týče, § 2572 odst. 1 občanského zákoníku stanoví,

že může být vydán na jméno, na řad nebo na doručitele. Není-li v náložném listu uvedeno, na čí řad je vydán, platí, že je vydán na řad odesílatele. Neobsahuje-li cenný papír jméno oprávněné osoby, platí, že se jedná o cenný papír na doručitele. Z hlediska formy je též otázkou, zda je možné vydat elektronický náložný list. Literatura dospívá k závěru, že vzhledem k tomu, že není vyžadována striktně u náložného listu písemná forma, měla by být taková (elektronická) forma možná<sup>8</sup>. Toto tedy bude platit pro náložné listy dle českého práva. Hamburská pravidla formu onosamentu výslovně neupravují a bude tak třeba vyjít z národního právního řádu použitelného na konosament – v případě použitelného práva českého z úpravy náložného listu v občanském zákoníku.

<sup>5</sup> Dle § 2572 občanského zákoníku platí:

- (1) Potvrzení o převzetí zásilky lze nahradit náložným listem. Náložný list je cenný papír, se kterým je spojeno právo požadovat na dopravci vydání zásilky v souladu s obsahem náložného listu; lze jej vydat na jméno, na řad nebo na doručitele.
  - (2) Náložný list obsahuje alespoň
    - a) jméno dopravce a jeho bydliště nebo sídlo,
    - b) jméno odesílatele a jeho bydliště nebo sídlo,
    - c) označení, množství, váhu nebo objem přepravovaných věcí,
    - d) formu náložného listu; pokud byl vydán na jméno nebo na řad, i označení osoby, na jejíž jméno nebo řad byl vydán,
    - e) údaj o místě určení a
    - f) místo a den vydání náložného listu a dopravcův podpis.
  - (3) Neobsahuje-li náložný list jméno osoby, na jejíž řad je vydán, považuje se za vystavený na řad odesílatele.
- <sup>6</sup> Dle čl. 1 odst. 7 Hamburských pravidel „Konosament“ znamená dokument, který je průkazem o smlouvě o námořní přepravě a o tom, že dopravce převzal zboží nebo je naložil, a jímž se dopravce zavazuje, že vydá zboží při odevzdání tohoto dokumentu. Ustanovení o tom, že zboží má být vydáno na řad jmenované osoby nebo na řad nebo doručiteli, zakládá takový závazek.
- <sup>7</sup> Dle čl. 15 odst. 1 Hamburských pravidel Konosament musí obsahovat mimo jiné tyto údaje:
- a) obecnou povahu zboží, hlavní značky nutné pro identifikaci zboží, výslovné prohlášení, přichází-li to v úvahu, o nebezpečné povaze zboží, počet obalů nebo kusů a hmotnost zboží nebo jeho množství vyjádřené jiným způsobem tak, jak všechny tyto údaje poskytl odesílatel;
  - b) zjevný stav zboží;
  - c) jméno a hlavní podnikatelské sídlo dopravce;
  - d) jméno odesílatele;
  - e) příjemce, jestliže byl odesílatelem jmenován;
  - f) přístav nakládky podle smlouvy o námořní přepravě a datum, kdy bylo zboží převzato dopravcem v přístavu nakládky;
  - g) přístav vykládky podle smlouvy o námořní přepravě;
  - h) počet originálů konosamentu, jestliže je jich více než jeden;
  - i) místo vydání konosamentu;
  - j) podpis dopravce nebo osoby jednající v jeho zastoupení;
  - k) přepravné v rozsahu, v jakém má být hrazeno příjemcem, nebo jiný údaj o tom, že přepravné má hradit příjemce;
  - l) prohlášení, o němž je zmínka v odstavci 3 článku 23;
  - m) prohlášení, přichází-li to v úvahu, o tom, že zboží bude nebo může být přepravováno na palubě;
  - n) datum nebo dobu vydání zboží v přístavu vykládky, jestliže to bylo výslovně ujednáno mezi stranami;
  - o) jakékoliv zvýšené omezení nebo zvýšená omezení odpovědnosti, kde to bylo ujednáno v souladu s odstavcem 4 článku 6.
2. Jestliže zboží již bylo naloženo na loď a odesílatel o to požádá, dopravce musí vydat odesílateli „palubní“ konosament, který vedle údajů požadovaných v odstavci 1 tohoto článku musí potvrdit, že zboží bylo naloženo na jmenovanou loď nebo jmenované lodě, a datum nebo data nakládky. Jestliže dopravce již předtím vydal odesílateli konosament nebo jiný dokument opravňující k vydání takového zboží, odesílatel musí na žádost dopravce odevzdat takový dokument výměnou za „palubní“ konosament. Dopravce může upravit jakýkoliv dříve vydaný dokument, aby vyhověl odesílatelovu požadavku na vydání „palubního“ konosamentu, jestliže takový dokument po úpravě bude zahrnovat všechny informace, které musí být obsaženy v „palubním“ konosamentu.
3. Skutečnost, že v konosamentu chybí jeden nebo více údajů uvedených v tomto článku, nemá vliv na právní povahu dokumentu jako konosamentu za předpokladu, že jinak vyhovuje požadavkům stanoveným v odstavci 7 článku 1.

<sup>8</sup> Smlouvy o přepravě v občanském zákoníku, J. Hrádek, C. H. Beck, Praha, 2017, 1. vydání, Rn. 738.

Máme za to, že v případě náložných listů vydávaných zasilateli pro celou trasu multimodální přepravy by i v souladu s čl. 1 odst. 6<sup>9</sup> Hamburských pravidel u náložných listů podléhajících českému právu bylo třeba naplnit právě obsah dle § 2572 občanského zákoníku, stejně jako formu předvídanou občanským zákoníkem tak, aby se jednalo o cenný papír s tam předvídanými důsledky včetně jeho shora uvedené funkce legitimační a důkazní.

Nicméně, dle § 521 občanského zákoníku také platí, že obsahuje-li cenný papír všechny náležitosti stanovené pro něj právním předpisem, je řádně vydán i přesto, že nebyly dodrženy náležitosti postupu při jeho vydání, nebo že se nestal majetkem svého prvního nabyvatele zákonem stanoveným způsobem, byl-li první nebo kterýkoliv další nabyvatel v dobré víře, že nabývá řádně vydaný cenný papír. Jedná se o vyvratitelnou právní domněnku, tedy že nabyvatel jednal v dobré víře, nebude-li prokázán opak.<sup>10</sup>

Pro platnost vydání konosamentu či náložného listu jako cenného papíru dle českého právního řádu je dále nezbytné, aby se ve smyslu § 520 občanského zákoníku stal majetkem prvního nabyvatele. V tomto směru je třeba odlišovat vydání konosamentu či náložného listu od jeho pouhého vystavení (popř. emise) a případně i předání pouze odesílateli, není-li tento současně osobou dle konosamentu či náložného listu oprávněnou. Cenným papírem se všemi předvídanými důsledky se totiž konosament či náložný list dle českého právního řádu stává až okamžikem jeho vydání, resp. tedy okamžikem, kdy splní všechny požadované náležitosti a je předán prvnímu oprávněnému a do té doby nelze práva z něj vyplývající uplatňovat.<sup>11</sup> Do té doby je i otázkou, zda by případně konosament vydaný byť na základě Hamburských pravidel, ale jinak podléhající českému právnímu řádu, mohl plnit ve vztahu mezi dopravcem a odesílatelem svou shora uvedenou důkazní funkci. Máme za to, že nikoliv, protože do té doby není cenným papírem s předvídanými důsledky. Hamburská pravidla sama totiž žádnou odchýlnou zvláštní definici konosamentu neobsahují.

## II. Právo použitelné na konosament

Jak popsáno shora, zodpovězení otázky, zda je předložený přepravní dokument cenným papírem (konosamentem či náložným listem), jakou má mít povahu, náležitosti, formu a následky použití, záleží na příslušném národním právním řádu použitelném na daný dokument. Stanovení takového právního řádu také nebývá jednoduché a závisí i na tom, u soudu kterého státu je případně veden příslušný související soudní spor. Je třeba říci, že ani volba práva či volba soudu v konosamentních podmínkách v tomto směru nemusí být s ohledem na konkrétní okolnosti případu vždy relevantní a to buď pro svou neaplikovatelnost v daném smluvním vztahu, nebo pro svou případnou neplatnost.

Bohužel, v praxi se lze jen velmi zřídka setkat s konosamenty či náložnými listy, které by se řídily českým právním řádem. Tento příspěvek se pak zabývá problematikou daných dokumentů v případě, že se řídí českým právním řádem. Pokud by se daný dokument podle dále uvedených pravidel řídil jiným nežli českým právním řádem, bude pak třeba si pro zodpovězení otázky, zda jde skutečně o tzv. dispoziční cenný papír opravňující k vydání zásilky, jaké mají být jeho náležitosti, forma, podmínky převoditelnosti a důsledky jeho použití, toto vždy v daném konkrétním případě vyjasnit s právníkem znalým daného právního řádu použitelného na příslušný dokument. Pouze skutečnost, že je dokument označen např. jako „bill of lading“ totiž samo o sobě nemusí znamenat, že se jedná skutečně o cenný papír, bez něž nelze zásilku vydat a ani že by měl mít náležitosti, formu a funkci popsanou v kapitole I. Tyto otázky je třeba vždy vyjasňovat s příslušným právníkem ad hoc jak podle konkrétního dokumentu a jeho obsahu, tak podle vztahů v jehož rámci má být tento použit. Není možné „celosvětově“ paušálně určit, který dokument je konosamentem a cenným papírem a jaké jsou následky jeho použití včetně toho, zda a v jakém vztahu jsou aplikovatelné jeho podmínky uvedené zpravidla na rubové straně.

<sup>9</sup> Dle čl. 1 odst. 6 Hamburských pravidel „Smlouva o námořní přepravě“ znamená jakoukoliv smlouvu, kterou se dopravce zavazuje za úhradu přepravného přepravit zboží po moři z jednoho přístavu do druhého; avšak smlouva, která zahrnuje námořní přepravu a také přepravu nějakým jiným prostředkem, se pokládá za smlouvu o námořní přepravě pro účely této úmluvy jenom potud, pokud se vztahuje na námořní přepravu.

<sup>10</sup> Smlouvy o přepravě v občanském zákoníku, J. Hrádek, C. H. Beck, Praha, 2017, 1. vydání, Rn. 751.

<sup>11</sup> Srov. Kotásek, Pihera, Pokorná, Vítek: Právo cenných papírů, 1. vydání, Praha, 2014, C. H. Beck, str. 53–56. Tato úprava v českém občanském zákoníku se odchyluje od německé tzv. teorie domnělého práva, dle níž je emitent z cenného papíru zavázán již okamžikem emise a nikoliv okamžikem vystavení – tedy převedení na prvního nabyvatele. Na druhou stranu ale dle § 521 odst. 2 občanského zákoníku ten, do jehož práva bylo zasaženo tím, že nebyly dodrženy náležitosti postupu při vydání cenného papíru nebo že se cenný papír nestal vlastnictvím prvního nabyvatele stanoveným způsobem, má právo na náhradu škody vůči emitentovi i vůči osobě, která v této záležitosti jednala jménem emitenta nebo na jeho účet, za podmínek stanovených tímto zákonem.

V případě sporů vedených před státními soudy členských zemí Evropské unie se zásadně použité národní právo v případě smluvních vztahů určí podle Nařízení Evropského Parlamentu a Rady (ES) č. 593/2008 – tzv. Nařízení Řím I.

Nicméně, podle čl. II. odst. 1) písm. d) ve spojení s čl. 9) Preambule Nařízení Řím I. se toto nepoužije na závazkové vztahy vyplývající z převoditelných konosamentů v rozsahu, v jakém závazky z těchto převoditelných konosamentů vyplývají z jejich převoditelnosti. Odborná literatura si pak klade otázku, jednak co je třeba rozumět pod pojmem konosament dle Nařízení Řím I. a dále co zahrnuje pojem „obchodovatelnost“ a pojem „závazky vyplývající z jejich nepřevoditelnosti“ ve smyslu tohoto nařízení. Ani jeden z těchto pojmů není jasný a judikatura se k němu doposud ve vztahu k Nařízení Řím I. nevyjádřila. Německá odborná literatura dospívá k závěru, že pod výjimku z působnosti Nařízení Řím I. nespádají neobchodovatelné konosamenty. Co se týče konosamentů na jméno, má za to, že tyto obchodovatelnými jsou a tedy spadají pod výjimku z použití Nařízení Řím I. Ohledně pojmu „závazky vyplývající z jejich nepřevoditelnosti“ dospívá německá odborná literatura k závěru, že lze spíše očekávat, že v budoucnu může Soudní dvůr EU dospět k závěru, že jimi jsou zejména závazky vznikající z převodu konosamentu jako rozsáhlé vyloučení námitky dopravce proti osobě oprávněné z konosamentu, povinnost dopravce k vydání zásilky, stejně jako jeho odpovědnost za škodu na zásilce či z přechodu dodací lhůty apod. Naopak jimi nejsou mimo jiné otázka výkladu konosamentu a jeho podmínek či povinnost vzájemné (smluvní) loajality dopravce a osoby oprávněné z konosamentu.<sup>12</sup>

Lze tedy uzavřít, že v praxi valná většina konosamentů vydávaných zasílateli v rámci multimodálních přeprav a z nich plynoucích zásadních závazků zpravidla nebude spadat pod Nařízení Řím I., ledaže z nich bude jasně vyplývat, že jde o konosamenty neobchodovatelné (což a priori bez dalšího nejsou konosamenty na jméno).

Avšak právo použitelné na konosament se naopak dle Nařízení Řím I. bude určovat vždy **u konosamentů neobchodovatelných a dále v případě výkladu konosamentních podmínek a v případě povinnosti vzájemné (smluvní) loajality dopravce a osoby oprávněné dle konosamentu**. U těchto konosamentů nebo u daných otázek se tedy **ve vztahu k osobě oprávněné z konosamentu** (nikoliv tedy ve vztahu k odesílateli, není-li současně osobou oprávněnou z konosamentu) **použije právo v konosamentu zvolené**, pokud zde nějaké zvoleno je a jde-li o platnou volbu práva dle čl. 3 Nařízení Řím I.<sup>13</sup> Pokud nebylo buď vůbec právo zvoleno nebo jeho volba je neplatná, případně tzv. částečně neplatná apod., je třeba použít právo stanovené dle čl. 5 Nařízení Řím I.<sup>14</sup> Zpravidla tedy buď **právo státu místa sídla dopravce nebo právo státu místa doručení**.

**Ve všech ostatních případech** se právo použitelné na konosament, resp. náložný list v rámci multimodálních přeprav a příslušné s ním související vztahy, určí podle pravidel mezinárodního práva soukromého platného v zemi, kde je veden příslušný soudní spor. V případě sporů vedených před soudy českými by se aplikoval zejména § 82 a § 83 zákona o mezinárodním právu soukromém a procesním (dále jen „ZMPS“).<sup>15</sup> Obvykle se tedy opět bude jednat **ve**

<sup>12</sup> Klaus Rammig, *Hamburger Handbuch Multimodaler Transport*, 1. Auflage, München, 2011, C. H. Beck online, Rn. 869 až 880.

<sup>13</sup> Pro platnost volby práva je ve smyslu čl. 3 Nařízení Řím I. zejména podstatné, že volba musí být vyjádřena výslovně nebo jasně vyplývat z ustanovení smlouvy nebo okolností případu. V případě, že všechny ostatní prvky pro situaci významné se v okamžiku volby nacházejí v jiné zemi než v zemi, jejíž právo bylo zvoleno, není volbou práva, kterou strany učinily, dotčeno použití ustanovení práva této jiné země, od nichž se nelze smluvně odchýlit. V případě, že se všechny ostatní prvky pro situaci významné v okamžiku volby nacházejí v jednom nebo více členských státech, není volbou jiného rozhodného práva stranami, než je právo členského státu, dotčeno použití těch ustanovení práva Společenství, případně v podobě, v jaké je provedeno v členském státě sídla soudu, od nichž se nelze smluvně odchýlit.

<sup>14</sup> Dle čl. 5 odst. 1 Nařízení Řím I. v míře, ve které nebylo právo rozhodné pro smlouvu o přepravě zboží zvoleno podle článku 3, je právem rozhodným pro takové smlouvy právo země obvyklého bydliště dopravce za předpokladu, že se místo převzetí nebo místo doručení nebo obvyklé místo bydliště odesílatele nacházejí rovněž v této zemi. Nejsou-li tyto požadavky splněny, použije se právo země, ve které se na základě dohody smluvních stran nachází místo doručení.

<sup>15</sup> Dle § 82 ZMPS zda je cenný papír platně vydán, zda jsou s ním spojena práva takovým způsobem, že je po vydání cenného papíru nelze po dobu jeho platnosti bez cenného papíru uplatnit, a jaká práva a jaké právní účinky jsou s ním spojeny, se řídí podle povahy cenného papíru

a) právem, kterým se řídí právní způsobilost a vnitřní poměry právnické osoby, která cenný papír vydala,  
b) právem, kterým se řídí právní poměr, jehož úprava vydání cenného papíru zakládá,  
c) právem platným v místě, v němž byl cenný papír vydán,  
d) právem státu, v němž má sídlo nebo obvyklý pobyt osoba, která cenný papír vydává, neodpovídá-li povaze cenného papíru použití jiného práva, nebo  
e) právem, které je v cenném papíru určeno, jestliže to povaha cenného papíru připouští.

**vztahu k osobě oprávněné z konosamentu** (nikoliv tedy ve vztahu mezi dopravcem a odesílatelem) o **právo v konosamentu zvolené**. Co se týče platnosti takovéto volby práva, dovozuje německá judikatura, že ačkoliv se v těchto případech výslovně čl. 3 Nařízení Řím I. nepoužije, je možné jej zde také zohlednit.<sup>16</sup> Nicméně, i § 87 ZMPS upravující volbu práva je v zásadě shodný s úpravou čl. 3 Nařízení Řím I.<sup>17</sup> V případě, že volba práva v konosamentu nebyla provedena nebo je neplatná, použije se **právní řád státu, jímž se řídí smlouva zakládající vydání konosamentu**<sup>18</sup>. Tím dle našeho názoru bude zpravidla příslušná smlouva o přepravě, popř. smlouva zasilatelská s odpovídajícím byť např. pouze tzv. smluvním samovstupem, mezi dopravcem, popř. zasilatelem a jeho zákazníkem (odesílatelem, resp. příkazcem)<sup>19</sup>. Toto opět může být právo v dané smlouvě zvolené popř. určené na základě čl. 5 Nařízení Řím I.

Co se týče **vztahů mezi dopravcem (resp. zasilatelem případně i v postavení dopravce) a odesílatelem (resp. příkazcem)**, tyto se budou řídit primárně smlouvou mezi nimi (objednávkou a jejím potvrzením apod.) a nikoliv konosamentními podmínkami a na určení pro ně použitelného právního řádu se tedy zpravidla Nařízení Řím I. použije. Máme za to, že podle právního řádu použitelného na tento vztah bude třeba i určit, zda případně konosament mezi nimi plní v čl. I. uvedenou funkci důkazní či nikoliv a s jakými konkrétními důsledky.

*Je tedy zřejmé, že pouze určení toho, jakým právním řádem se řídí příslušný konosament a jednotlivé z něj vyplývající závazky, je problematika vysoce právně složitá a komplikovaná. Tím spíše pak stanovení toho, zda*

*přepravní dokument, který držím v ruce, bez ohledu na jeho název, je skutečně cenným papírem a jaké z toho plynou důsledky. Zda je skutečně nezbytné jej předložit pro vydání zásilky, kdo je osoba z něj oprávněná, co se stane, když dopravce vydá zásilku, aniž by si jej nechal předložit a řádně identifikoval osobu z něj oprávněnou a mnohé další, o otázce použitelnosti tzv. konosamentních podmínek nemluvě.*

České právo a v rámci multimodálních přeprav úprava náložního listu v jeho rámci se pak zásadně použije, je-li takovéto právo v daném konosamentu platně zvoleno. Není-li v konosamentu platně zvoleno české právo a jedná-li se o konosament resp. doklad neobchodovatelný, použije se české právo v případě, kdy zde sice bylo zvoleno být i právo jiné, avšak neplatně popř. v odpovídajícím rozsahu částečně neplatně a kdy je buď místo sídla dopravce (popř. zasilatele v pozici dopravce) a současně místo doručení nebo místo sídla odesílatele v České republice. Není-li tomu tak, tak se české právo užije v případě, kdy je dle dohody stran místo určení v České republice. V případě obchodovatelného konosamentu a u otázek vyplývajících z jeho obchodovatelnosti pak v případě, kdy se smlouva mezi odesílatelem a dopravcem (resp. zasilatelem v pozici dopravce) řídí českým právem.

Dále uvedené úvahy se budou zakládat na konosamentech, na něž se ve shora uvedeném smyslu použije právo české. U konosamentů, na něž se na základě shora uvedeného české právo nepoužije, dané závěry platit nemusí a zodpovězení příslušných otázek je třeba zkoumat vždy ad hoc na základě práva na konosament použitelného.

Dle § 83 odst. 1 ZMPS Pokud ze zákona nevyplývá něco jiného, právo k cennému papíru se řídí právním řádem platným v místě, v němž je cenný papír, a převod práva k cennému papíru se řídí právním řádem platným v místě, v němž je cenný papír v době nakládání s ním.

<sup>16</sup> Klaus Rammig, *Hamburger Handbuch Multimodaler Transport*, 1. Auflage, München, 2011, C. H. Beck online, Rn. 883.

<sup>17</sup> Dle § 87 odst. 1 ZMPS smlouvy se řídí právem státu, s nímž smlouva nejúžeji souvisí, pokud smluvní strany nezvolily rozhodné právo. Volba práva musí být vyjádřena výslovně nebo musí vyplývat bez pochybností z ustanovení smlouvy nebo z okolností případu.

<sup>18</sup> Srov. Jan Brodec, komentář k § 82 in *Zákon o mezinárodním právu soukromém. Komentář*. Wolters Kluwer ČR, Praha, 2013.

<sup>19</sup> Z německé literatury se však i podává, že tímto může být případně i zvláštní smlouva o vydání konosamentu uzavíraná mezi odesílatelem a dopravcem. Tato smlouva je smlouvou ve prospěch třetího – ve prospěch osoby z konosamentu oprávněné. Německá literatura takovouto smlouvu nazývá jako tzv. Begebungsvertrag a zabývá se i možnostmi, kdy je takováto smlouva a tím pak i na jejím základě vydaný konosament v rozporu se samotnou smlouvou o přepravě či zasilatelskou, v jejímž rámci je dopravci, popř. zasilateli stanovena povinnost vystavení konosamentu. Česká odborná literatura a ani judikatura otázku, co je smlouvou zakládající vydání konosamentu ve smyslu ZMPS, výslovně neřeší. Nicméně, literatura k problematice cenných papírů dovozuje, že česká úprava vydání cenných papírů v zásadě vychází z německé teorie tzv. Begebungsvertrag. Máme pak za to, že v praxi zpravidla příslušná smlouva o přepravě či zasilatelská v sobě budou zahrnovat i závazek k vydání konosamentu – tzv. Begebungsvertrag. Pro úplnost je třeba říci, že dopravce či zasilatel nemá povinnost vystavení konosamentu bez dalšího, nýbrž toto je ve smyslu § 2572 občanského zákoníku buď předmětem dohody stran, nebo rozhodnutí o jeho (ne)vystavení v případě neexistence takovéto dohody leží čistě na dopravci.



### III. Jak posuzovat konosamentní podmínky a jaká je jejich právní závaznost

Německá odborná a komentářová literatura dovozuje z § 444 odst. 3, věta první, německého obchodního zákoníku<sup>20</sup> nezávislost vztahu z konosamentu na podmínkách samotné smlouvy o přepravě (tedy smlouvy mezi odesílatelem jako smluvní stranou smlouvy o přepravě a dopravcem). Stejně tak stanoví, že pro vztah mezi dopravcem a osobou oprávněnou z konosamentu je rozhodující výlučně konosament a jeho přední a rubová strana. Konosament je zcela nezávislý na samotné smlouvě o přepravě.<sup>21</sup>

Máme za to, že dané ustanovení německého obchodního zákoníku je v zásadě téměř shodné s ustanovením § 2576 občanského zákoníku, dle něž po vydání náložního listu má právo na vydání zásilky osoba oprávněná k tomu podle náložního listu. Tedy, podle našeho názoru je třeba i v rámci českého právního řádu u náložního listu přijmout shodné závěry o nezávislosti konosamentu a jeho podmínek ve vztahu mezi osobou z něj oprávněnou a dopravcem na podmínkách samotné smlouvy o přepravě ve vztahu mezi odesílatelem (resp. tedy zákazníkem dopravce či zasílatelem tzv. v postavení dopravce) a dopravcem. Konosamentní podmínky, resp. rubové podmínky náložního listu, tak mohou být aplikovatelné výlučně na

vztahy mezi dopravcem (resp. zasílatelem) vystavujícím náložný list a osobou z něj oprávněnou, nikoliv však již na vztahy mezi dopravcem (popř. zasílatelem tzv. v postavení dopravce) a jeho zákazníkem (odesílatelem), ledaže je takovýto odesílatel současně osobou oprávněnou podle náložního listu<sup>22</sup>. Tyto závěry lze dle našeho názoru učinit i z § 2577 občanského zákoníku.<sup>23</sup>

Podmínkou závaznosti konosamentních podmínek pro osobu z něj oprávněnou však je platné vydání konosamentu, resp. náložního listu, tedy mj. skutečnost, že se tento stal majetkem prvního oprávněného. Použití konosamentních podmínek na něj tak v zásadě může osoba oprávněná zabránit tím, že konosament nepřijme. Přijme-li jej řádně zákonem předvídaným způsobem, musí v mezích českého právního řádu počítat i s aplikovatelností konosamentních podmínek ve vztahu k němu<sup>24</sup>. Nicméně, i v tomto případě je třeba zkoumat, zda konosamentní podmínky jako de facto obchodní podmínky neodporují především použitelné právní úpravě donucujícího (kogentního) charakteru a zda tedy v tomto směru nejsou neplatné či částečně neplatné. Obdobně, obsahují-li konosamentní podmínky volbu práva a/nebo volbu mezinárodně příslušného soudu, je opět třeba zkoumat, zda takováto volba proběhla platně v souladu s příslušnou úpravou mezinárodního práva soukromého a procesního a je tedy z tohoto pohledu platná či nikoliv.<sup>25</sup>

<sup>20</sup> Ust. § 444 odst. 3, věta první, německého obchodního zákoníku zní: Die im Ladeschein verbrieften frachtvertraglichen Ansprüche können nur von dem aus dem Ladeschein Berechtigten geltend gemacht werden. (V náložním listu inkorporované smluvně přepravní nároky mohou být uplatňovány pouze osobou oprávněnou dle náložního listu.)

<sup>21</sup> Klaus Rammig, *Hamburger Handbuch Multimodaler Transport*, 1. Auflage, München, 2011, C. H. Beck online, Rn. 765. Nebo Ingo Koller, *Transportrecht*, C. H. Beck online, München, 2020, 10. Auflage, Rn. 36-37h.

<sup>22</sup> Samozřejmě ledaže by byly konosamentní podmínky řádně a platně učiněny součástí dané smlouvy o přepravě či smlouvy zasilatelské zejména jako její obchodní podmínky. K tomu by v mezích českého právního řádu bylo nezbytné naplnit podmínky § 1751 až § 1753 občanského zákoníku. Zejména tedy dané konosamentní podmínky ke smlouvě pokud možno připojit a dosáhnout výslovného přijetí těch jejích ustanovení, která nebylo možné rozumně očekávat. Případně se lze v praxi setkat i s řešením, že zasílatel přikládá konosamentní podmínky svého HBL k cenové nabídce a příkazce potvrzením nabídky potvrdí, že s nimi byl seznámen. V praxi by však v takových případech bylo i třeba zejména řádně posoudit zda a kdy byla skutečně smlouva zasilatelská uzavřena, zejména zda se tak stalo již potvrzením cenové nabídky zasílatele příkazcem. To bude záležet především na obsahu a okolnostech zaslání jak cenové nabídky, tak jejího potvrzení.

<sup>23</sup> Dle § 2577 obč. zák.: (1) Vůči držiteli náložního listu může dopravce uplatnit jen námitky plynoucí z obsahu náložního listu nebo ze svých práv proti držiteli. (2) Vůči držiteli náložního listu se dopravce může dovolat ujednání obsažených ve smlouvě, kterou uzavřel s odesílatelem, jsou-li tato ujednání v náložním listu obsažena, anebo odkazuje-li na ně náložný list výslovně.

<sup>24</sup> V tomto směru lze případným osobám oprávněným z konosamentu zejména doporučit řádně otázky vydání konosamentu a jeho podmínek řešit ve smlouvě kupní.

<sup>25</sup> Zde je možné poukázat např. na rozhodnutí Evropského soudního dvora ve věci C-71/83 (Tylli Russ) nebo ve věci C-159/97 (Castelletti) či ve věci C-387/98 (Correck). Dle těchto rozhodnutí je nabyvatel (námořního) konosamentu vázaný ujednáním o sudišti v konosamentních podmínkách, aniž by bylo třeba jeho souhlasu, pokud ujednání o sudišti bylo platné mezi přepravcem (odesílatelem) a dopravcem a pokud nabyvatel platně dle použitelného národního práva vstoupil do práv a povinností přepravce (odesílatele). (Obdobně uzavírá danou problematiku i Nejvyšší soud ČR ve své judikatuře – rozhodnutí sp. zn. 32 Cdo 1404/2012.) Máme za to, že pokud by bylo použitelné právo české, byly by tyto podmínky ve smyslu § 2577 obč. zák., případně ve spojení s § 2561 obč. zák. splněny.

#### IV. Závěr

Je zřejmé, že problematika (nejen) zasílatelských konosamentů, resp. náložných listů v rámci obstarávání mezinárodních multimodálních přeprav a odpovědnost zasílatele dle nich je jednou z nejsložitějších otázek již tak komplikovaného přepravního práva.

Nelze jednoznačně předem uzavřít, že odpovědnost zasílatele (resp. zasílatele v postavení dopravce) se řídí konosamentními podmínkami. V tomto případě je zejména třeba odlišovat jejich závaznost ve vztahu k odesílateli/příkazci jako smluvnímu partnerovi zasílatele a ve vztahu k osobě oprávněné z náložného listu, resp. konosamentu. Je třeba také pečlivě stanovit, zda skutečně došlo k platnému vydání konosamentu – tedy, v případě konosamentu dle českého právního řádu, mj. zda

obsahuje zákonem předvídané náležitosti a zda se stal majetkem prvního oprávněného.

Veškeré tyto otázky je nezbytné nejdříve důkladně posoudit z pohledu předpisů mezinárodního páva soukromého a procesního.

Závěr, že by se odpovědnost zasílatele a další podmínky přepravy řídily konosamentními podmínkami, tedy nelze učinit paušálně a nemusí být vždy správný. Zjevně nesprávný je podle nás v případě vztahu mezi příkazcem a dopravcem, popř. zasílatelem v pozici dopravce u náložných listů podléhajících českému občanskému zákoníku, ledaže by výslovně sama zasílatelská smlouva odkazovala na použití konosamentních podmínek jako obchodních podmínek a tyto by i k zasílatelské smlouvě byly přiloženy či jinak řádně učiněny součástí smlouvy v souladu s požadavky českého právního řádu.

«

## Cena za železniční dopravní cestu



Mgr. TOMÁŠ TYLL

advokát a společník VKS Legal, advokátní kancelář, s. r. o.

*Článek podává základní informaci o právních normách tuzemských i evropských, v jejichž mezích lze stanovovat a měnit cenu za použité dráhy – železniční dopravní cesty. Zabývá se rovněž možnostmi a způsoby, jimiž lze manažery drážní infrastruktury z veřejných rozpočtů sanovat.*

### I. Soutěžně – právní východiska

V EU se železniční doprava v nynější době odehrává na teritoriálně rozčleněné síti zákonného evropského

kartelu národních (státních) manažerů těchto sítí, jimž je přikázána různá úroveň spolupráce<sup>1</sup>, zejména, nikoli však pouze, technologické a v každodenní praxi sestavy jízdních řádů a řízení provozu.

<sup>1</sup> Nejde o žádné Evropskou unií zavedené dobrodíní a novum. Mezinárodní spolupráce železnic, v 19. a 20. století unitárních, má více než 150letou tradici. Přes veškerou cílevědomou a usilovnou snahu Evropské komise, přičemž důsledky této snahy, např. přesun poplatkových a rozhodovacích kompetencí, ještě stále nejsou na české národní, ale ani státní úrovni dostatečně analyzovány a důsledně podnikatelským sektorem uvědoměny, nahradit např. působnost Mezinárodní železniční unie (UIC) v oboru železničnictví vlastními předpisy a vlastními byrokratickými orgány, se jí tento cíl podařil jen zčásti, když musela v předpisové základně rezignovat a do vlastních nařízení zařadit a uznat za účinné a platné nejdůležitější části dohody COTIF. V institucionální části byla EK nepoměrně úspěšnější zřízením Evropské agentury pro železnice, i ta však alespoň v části odborné báze UIC uznává a spolupracuje s ní. Toto téma je však tak rozsáhlé, že by zasluhovalo samostatné analytické a strategické pojednání, daleko přesahující nejen rozsah této informativní poznámky pod čarou, ale i několika časopiseckých článků.

V podmínkách České republiky je takovým manažerem drážní infrastruktury<sup>2</sup> Správa železnic, státní organizace<sup>3</sup> (dále „SpŽ“). Jde o zákonem<sup>4</sup> založenou státní organizaci, která se přiměřeně řídí ustanoveními zákona o státním podniku, není-li zvláštními předpisy stanoveno jinak.

Shora zmíněný evropský, resp. euro-asijský kartel, ať už zákonný nebo mezinárodně-smluvní, provozovatelů drah<sup>5</sup>, je organizační a technologickou nutností v důsledku užívání technického principu kolo-kolejnice.

Vzhledem k tomu, že jde o zákonné monopolní (dominantní) postavení, nejde v případě SpŽ o protiprávní stav. Tím je, resp. může být v jednotlivých případech až zneužití tohoto postavení.

Subjekty, které stojí na straně poptávky po kapacitě (propustnosti) dráhy a jejího přidělu, nabízené SpŽ jako monopolistou, jsou drážní dopravci, tedy provozovatelé drážní dopravy<sup>6</sup> („doprací“).

Na území ČR je v současnosti u Drážního úřadu licencováno<sup>7</sup> přes sto dopravců. K tomu je třeba připočítat dopravce s licenci z jiných států EU s českým vnitrostátním osvědčením. Vzhledem k výkonům lze na trhu kapacity (propustnosti) dráhy a jejího přidělu v praxi uvažovat oligopol dopravců, neboť jak v osobní, tak nákladní dopravě jde o jednotky rozhodujících dopravců s tím, že dominanty jsou – zatím – České dráhy, a. s., v osobní a ČD Cargo, a. s., v nákladní dopravě. Za bedlivé povšimnutí stojí, že hospodářská soutěž v ČR odehrává se v nákladní i v osobní dopravě mezi dopravci, vlastněnými evropskými státy

nebo municipalitami či dalšími veřejnoprávními subjekty, dopravci s vyšším (přes 5 %) podílem na trhu drážních přeprav v ČR, vlastnění zároveň jen soukromým kapitálem, jsou naprostou výjimkou. Výstižnou zkratkou řečeno, na českých státních kolejích odehrává se v zásadě konkurenční boj evropských státních dopravců nebo jejich dceřiných společností, v osobní závazkové dopravě umocněný soutěží o českou státní či veřejnoprávní dopravní objednávku<sup>8</sup> a její peněžní kompenzaci z veřejných rozpočtů ČR<sup>9</sup>.

Princip oddělení provozování drážní infrastruktury a provozování drážní dopravy z jednotného (unitárního) podniku do účetně, ekonomicky a provozně oddělených entit má svou inspiraci uspořádáním v dopravě letecké. Značná a klíčová obtíž spočívá v tom, že kapacita železniční dopravní cesty pro dopravce v čase je konečná a v praxi, kvůli konfiguraci a parametrům železniční sítě je konkrétní požadovaná trasa jinými trasami (směrovými nebo časovými) soutěže (bez výjimky alespoň na území ČR) nesubstituovatelná<sup>10</sup>.

Důsledkem oddělení provozování dráhy od provozování drážní dopravy je i přenesení původně vnitřních ekonomických, organizačních a technologických problémů s jednoznačným manažerským řešením do obchodní, správní a soudně-správní agendy mezi odlišnými subjekty. Jinými slovy, původní řešení např. otázky, zda a jak a v jaké míře a kdy konat výluky či stavět nové trati nebo upřednostnit stávající provoz dnes už není interním ředitelským rozhodnutím ve vedení unitárního železničního podniku, nýbrž složitou správní, soudně správní a manažerskou agendou mezi dopravci, Správou

<sup>2</sup> Terminologií českého zákona o dráhách „provozovatelem dráhy“.

<sup>3</sup> Do 31. 12. 2019 jednající pod přesným technokratickým názvem Správa železniční dopravní cesty, s. o.

<sup>4</sup> Zák. č. 77/2002 Sb., v účinném znění.

<sup>5</sup> Např. ukrajinské, běloruské a ruské železnice jsou unitárními podniky, tedy jak provozovateli infrastruktury, tak drážní dopravy.

<sup>6</sup> Terminologií EU práva, dle směrnice EP a Rady 2012/34/EU v účinném znění, železniční podniky.

<sup>7</sup> Právně jde samozřejmě o koncese, neboť se jedná o veřejnoprávní povolení k provozování drážní dopravy, nikoli soukromoprávní licenci (oprávnění, přivolení držitele práva).

<sup>8</sup> Z hlediska formálního k liberalizaci došlo, z hlediska ekonomického volný trh a soutěž pouze a ryze soukromých, tj. nestátních dopravců mezi sebou na železnici o cestujícího a jeho platbu za jízdné v ČR prakticky neexistuje.

<sup>9</sup> Jde tedy v osobní dopravě jednoznačně o soutěž o trh, nikoli o soutěž na trhu, kde primárním zákazníkem je veřejnoprávní objednatel závazku veřejné služby a teprve sekundárním cestující volič, jemuž je taková železniční osobní doprava závislá na tržbách za jízdné je omezena na dvě trasy a i její provozovatelé v současnosti dotují své provozní rozpočty masivním využíváním bohaté státní kompenzace za studentské jízdné, v zásadě tak teoretiky a propagátory liberalizace vzývaná soutěž na trhu o cestujícího jako primárního zákazníka mezi dopravci v praxi v ČR vůbec neexistuje; naopak v nákladní dopravě jde vždy o soutěž na trhu o zákazníka – přepravce a jeho platby za dovozní (přepravné).

<sup>10</sup> Což ostatně je dopravně politickým dědictvím rozhodnutí předlitavských vlád Habsburské monarchie, totiž v zásadě nebudovat (resp. neudílet) koncese dráhám s takovým trasováním, které je vzájemně konkurenční.

železnic, s. o., Úřadem pro přístup k dopravní infrastruktuře a soudy<sup>11</sup>.

## II. Stát, Správa železnic, Úřad, soud

Český stát všechny modalit cenotvorby, směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU umožněné<sup>12</sup>, netransponoval. V současnosti tedy pro SpŽ platí, že její cenová nabídka dopravcům, regulovaná Cenovým výměrem MF ČR<sup>13</sup> a prováděcím nařízením EK 2015/909 se musí omezit na platbu přímých nákladů za dopravní cestu. Přímé náklady jsou definovány v citovaném výměru a prováděcím nařízení, přesto věc není prostá nejasností.

Do určení ceny, která, byť veřejnoprávně regulována shora uvedeným způsobem, je obsažena v prohlášení o dráze<sup>14</sup> jako ujednání v zásadě soukromého práva<sup>15</sup>, vstupuje Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře v Praze (ÚPDI) svou mimořádně účinnou a rozsáhlou kasační pravomocí dle ust. čl. 55 a 56 směrnice 2012/34/EU, provedenými pak ust. § 34e zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách (ZoD), v účinném znění.

Ač směrnice 2012/34/EU jasně stanoví, že řízení před ÚPDI je jednoinstanční, neboť české znění jejího čl. 56, odst. 9 pododst. druhého zní: „Rozhodnutí regulačního subjektu je závazné pro všechny strany, na něž se toto rozhodnutí vztahuje, a nepodléhá kontrole jiné správní instance.“, v anglickém jazyce „A decision of the regulatory body shall be binding on all parties covered by that decision, and shall not be subject to the control of another administrative instance.“ v německém pak „Entscheidungen der Regulierungsstelle sind für alle davon Betroffenen verbindlich und unterliegen keiner Kontrolle durch eine andere Verwaltungsinstanz“. Slova „administrative instance“ i „Verwaltungsinstanz“ mají jednoznačný význam, jde o další správní instanci čili stupeň správního řízení. Přesto český zákonodárce v přímém rozporu se směrnicí pro tato řízení před ÚPDI zavedl dvojinstančnost tím, že ji nevyloučil a podřídil řízení před ÚPDI správnímu řádu, druhou instancí je tedy předseda ÚPDI k poradě své rozkladové komise. V praxi dosud

žádný z účastníků tento rozpor zatím nenapadl, lze soudit, že též proto, aby řízení neprodužoval.

Soudní vyřizování žalob proti rozhodnutím ÚPDI je co do lhůt vyřizování naprosto tristní a lze konstatovat jediné: naprostou nefunkčnost, soudní ochrana proti rozhodnutím ÚPDI v praxi v ČR vůbec neexistuje, je pouze formálně stanovena v zákoně, a to občanském soudním řádu, části V.

Soudní řízení do meritorního rozhodnutí proti rozhodnutím ÚPDI (dříve MD jako odvolací instance Drážního úřadu) trvá dva roky i více let, to v kauzách, kde jde o např. změnu textu aktuálně účinného prohlášení o dráze, má vpravdě už jen akademickou hodnotu, neboť mezi podáním žaloby a pravomocným rozsudkem uběhnou dva tři grafiky vlakové dopravy.

Fakticky, z praktického hlediska, má tak ÚPDI soudně nekontrolovatelnou a absolutní moc.

Nedostí na tom, zákonodárce při zřízení ÚPDI opět (jako v řadě jiných případů předtím) proměškal příležitost jasně zákonem určit procesní normu a soudní soustavu, která případné žaloby proti rozhodnutím ÚPDI projednává.

Tím se stalo, že ač již v roce 2014 Nejvyšší soud (po odmítnutí žaloby soudem nižšího stupně) rozsudkem ze dne 7. května 2014 pod č.j. 1 As 28/2014-62 v kauze zažalované v roce 2013 rozhodl, že prohlášení o dráze je soukromoprávní povahy a rozhodnutí o něm tedy je rozhodnutím správního orgánu v soukromoprávní věci, takže k rozhodování jsou příslušné soudy dle části V. o. s. ř. a nikoli soudy správní, přesto ještě v roce 2019 opět v další kauze žaloby nyní již proti rozhodnutí ÚPDI Obvodní soud pro Prahu 1 rozhodl zcela opačně, kdy citované rozhodnutí NS zcela ignoroval. Důsledky pro efektivitu a rychlost řízení byly a jsou zničující.

A přitom stačí tak málo, místo ponechání složitého právního uvažování a argumentování uvnitř soudní soustavy, zda věc patří do rozhodovací kompetence soudů obecných dle části V. o. s. ř. nebo soudů

<sup>11</sup> Taková úprava sama o sobě navíc zvyšuje oproti předchozí úpravě náklady osob, jejichž přepravní potřeba (nebo povinnost zajistit dopravní obslužnost) je uspokojována (plněna) železniční dopravou. A to minimálně o DPH při účtování ceny za přiděl kapacity, za užití dráhy, za užití zařízení služeb.

<sup>12</sup> Zejména jejím čl. 32.

<sup>13</sup> Naposledy cenový výměr MF ČR č. 1/2020.

<sup>14</sup> Evropskou terminologií zpráva o síti.

<sup>15</sup> A to obchodních podmínek svého druhu, srov. rozh. NSS ČR 1 As 28/2014-62.



správních (k čemuž lze snést knihy a knihovny rovnocenných protichůdných argumentů), lze uvést jedinou procesní normu: „Žaloby proti rozhodnutí ÚPDI rozhodují soudy ve správním soudnictví.“ příp. „Proti rozhodnutí ÚPDI je přípustná žaloba dle části V. o. s. ř.“<sup>16</sup>

### III. Cenotvorba – právní východiska

Čl. 31 odst. 3 směrnice 2012/34/EU o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru (dále také jako „směrnice 2012/34“) stanoví, že výše poplatků za minimální přístupový balík, (tedy v tuzemských poměrech výše ceny za přiděl kapacity a výše ceny za užití dráhy) „**se stanoví ve výši nákladů přímo vynaložených na provoz železniční dopravy**“. Z toho plyne, že výše uvedené poplatky, resp. uvedené ceny nemají být ani vyšší, ani nižší než přímé náklady.

Výměr MF ČR č. 01/2020 ze dne 17. prosince 2019, kterým se vydává seznam zboží s regulovanými cenami v části II. pol. č. 3 odst. 10 stanoví: „Celková výše tržeb přidělce za přidělení dráhy a provozovatele infrastruktury z ceny za užití železniční infrastruktury na celé síti včetně případně uplatněné přírážky na části infrastruktury s nedostatkem kapacity dráhy během období přetížení **nesmí přesáhnout celkovou výši nákladů přímo vynaložených na realizaci regulovaných služeb. Tato přírážka za regulované služby nesmí přesáhnout 100 % regulované ceny.**“ Posuzováno izolovaně, výhradně jen citovaným textem výměru, lze dojít k závěru, že celková výše poplatků za minimální přístupový balík, tedy celková souhrnná cena za přiděl kapacity spolu se souhrnnou cenou za užití dráhy **mohou být i nižší než celková výše přímých nákladů vynaložených na provoz železniční dopravy.**

**Problém spočívá v tom, že taková právní interpretace výměru je zřejmě v rozporu s čl. 31 odst. 3 směrnice 2012/34,** přičemž taková interpretace v konečném důsledku by mohla být Evropskou komisí posouzena jako porušení Smlouvy o fungování EU,

a tedy následována řízením před Soudním dvorem EU proti ČR za vadnou transpozici směrnice<sup>17</sup>. Transpozici se totiž nerozumí jen právní převod do národní legislativy, ale faktický výkon práv a povinností a administrativní postup v praxi.

Navíc je třeba neopomíjet pravidlo § 19 odst. 5 zákona č. 77/2002 Sb., o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železnic a o změně zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, a zákona č. 77/1997 Sb., o státním podniku, ve znění pozdějších předpisů, podle něž se, mimo jiné, i činnost Správy železnic, s. o., „řídí přiměřeně ustanovením zákona o státním podniku“.

Ust. § 17b odst. 1 zákona č. 77/1997 Sb., o státním podniku, pak stanoví: „Podnik je povinen **využívat majetek podniku účelně, hospodárně a efektivně k jeho podnikání.** Podnik s majetkem hospodář a nakládá tak, aby svým jednáním majetek nepoškozoval a **neodůvodněně nesnižoval jeho rozsah a hodnotu anebo výnos z tohoto majetku.**“ Nelze vyloučit přísný (a formální výklad), že dosahování nižšího příjmu Správy železnic, s. o., tím, že cena za přiděl kapacity a cena za užití dráhy je nižší než přímé náklady, je v rozporu se směrnicí 2012/34, takže by mohla být v krajním případě formálně hodnocena jako rozpor s § 17b odst. 1 zákona č. 77/1997 Sb.

Na druhou stranu je třeba vzít v bedlivou úvahu, že smyslem a účelem provozování státní drážní sítě (raison d'être) není primárně zisk (výnos), nýbrž poskytnutí drážní infrastruktury dopravcům za ceny, které jsou pro ně jako sektor v modální konkurenci ještě únosné, neboť Správa železnic, s. o., zde pouze plní dopravní politiku státu. Lze tedy uzavřít, že pokud existují právní důvody pro snížení eventuálního výnosu, je takové snížení po právu.

Je tedy třeba určit a stanovit, zda takové právní tituly (důvody), vedle důvodů právně politických (které zakládají legitimitu, nikoli však legalitu), existují, a umožňují tak Správě dopravcům účtovat méně, než činí celková výše přímých nákladů.

<sup>16</sup> Soudní rozhodování věci dle části V. o. s. ř. považuje autor za relikt z dob neexistence řádného soudnictví správního. Případná námitka existence vkladového řízení katastrálního jako opodstatnění existence části V. o. s. ř. nemá místa, žaloby proti rozhodnutím katastrálních úřadů by měly rozhodovat nově zřízené řádné knihovní soudy (ze stávajících již specializovaných senátů v této věci) v řízení sui generis dle zákona o zvláštních řízeních soudních. Jest se však obáváti, že cesta ke stavu doby řádně a perfektně vedených železničních a obecně pozemkových knih na základě úplného intabulačního principu území ČR bude ještě hodně dlouhá.

<sup>17</sup> Může se zdát, že jde o zbytečné opatření, ale to se ve věcech financování infrastruktury zdálo mnohým také až do rozhodnutí ESD ve věci Lipsko/Halle (jde o Rozsudek Soudního dvora, osmého senátu, ze dne 19. prosince 2012 ve věci Mitteldeutsche Flughafen AG a Flughafen Leipzig-Halle GmbH v. Evropská komise, a to kasační rozhodnutí věci projednávané u Tribunálu ve spojených věcech T-443/08 a T-455/08).

Budiž tedy předesláno, že v případě přiděle/provozovatele dráhy, jehož činnost se řídí, byť přiměřeně, zákonem o státním podniku, což je i případ Správy železnic, s. o., nelze s ohledem na § 17b odst. 1 zákona č. 77/1997 Sb. interpretovat **bez dalšího** odst. 10 pol. č. 3 části II. Výměru MF č. 01/2020 tak, že by tento odstavec dovoľoval sám o sobě účtovat nižší celkovou cenu za užití dráhy v součtu s celkovou cenou za přiděl kapacity, než činí celkové přímé náklady.

Možnosti, které poskytuje směrnice 2012/34, jsou omezené. Směrnice 2012/34 totiž umožňuje výjimku z pravidla podle svého čl. 31 odst. 3 spočívající v účtování nižších poplatků/ceny jen v případech uvedených v jejím čl. 33.

Tedy, podle čl. 33 odst. 4 „se slevy mohou vztahovat pouze na poplatky vybírané za určitý úsek železniční infrastruktury“, **tedy nikoliv na celou síť**.

Slevy se přitom mohou poskytovat jen ve třech případech.

Jednak se slevy mohou poskytovat v situaci, kdy dochází k úsporám administrativních nákladů dosažovaných provozovatelem dráhy, přičemž slevy mohou dosahovat maximálně jen výše těchto úspor (čl. 33 odst. 2 směrnice 2012/34).

Druhým případem jsou slevy „pro určité dopravní toky, poskytující časově omezené slevy na podporu rozvoje nové železniční dopravy“ (čl. 33 odst. 3 směrnice 2012/34). V praxi se za takové toky již několik let považují v zemích EU např. jak jednotlivé vozové zásilky, tak kombinovaná (kontejnerová) přeprava, jsou zde tedy legitimní očekávání dopravců.

Konečně třetím případem jsou „slevy na podporu používání značně nevytížených tratí“ (čl. 33 odst. 3 směrnice 2012/34).

Není tedy na první pohled v souladu s textem směrnice 2012/34, aby byla dopravcům účtována celoplošně a dlouhodobě souhrnná cena za užití dráhy/přiděl kapacity nižší než celkové přímé náklady.

Zásadní však je, že podle čl. 93 Smlouvy o fungování EU (dále jen „SFEU“) **jsou dovoleny ty veřejné podpory, které odpovídají potřebě koordinovat dopravu nebo které představují náhradu za určitá plnění související s pojmem veřejné služby**. Vycházejí z legitimního

právního předpokladu, že koordinace jednotlivých politik v EU a jejich přímého výkonu Komisí je účelně koordinována, pak potřeba koordinovat dopravu musí se týkat modální koordinace včetně souladu s environmentální strategií EU, jinak by nedávala žádný smysl.

Z právě výše uvedeného se podává, že výše ceny za užití železniční infrastruktury může být i nižší, než celková výše přímých nákladů přímo vynaložených na realizaci regulovaných služeb.

Správě ve funkci provozovatele infrastruktury tak není obecně závaznými právními předpisy účinnými na území ČR<sup>18</sup> zakázáno, tedy jinými slovy je jí dovoleno, nabízet a poskytovat slevy pro vybrané tzv. produktové faktory, které jsou navíc běžnou a dlouholetou praxí v podmínkách a na území ČR. Rozdíl mezi základní cenou a cenou po takové slevě Správě doplácí její zřizovatel, tedy stát, který dbá na její vyrovnané hospodaření.

Poskytování a uplatňování takových slev na platbu ceny za užití železniční dopravní cesty je pak jedním z nejúčinnějších nástrojů, jimiž Správa může plnit úkoly, které jsou uloženy nařízeními vlády v České republice subjektům soukromým i veřejným a orgánům státu v oblasti převodu nákladních přeprav ze silnice na železnici, zvýšení podílu ekologické dopravy v elektrické trakci a snížení tzv. uhlíkové stopy ve smyslu tzv. uhlíkové neutrální dopravy, kde dosud Česká republika neplní plány vytyčené jí Evropskou unií.

Evropská komise standardně dovozuje ve svých rozhodnutích, např. Network Railway, že provozování a správa vnitrostátní železniční infrastruktury v EU je oblastí týkající se pouze teritoria daného členského státu, a už z toho důvodu na tomto trhu nevládne hospodářská soutěž. Pokud je provozování a správa sítě železniční infrastruktury definována ať právně, ať fakticky jako monopol v rámci daného území, pak z toho vyplývá, že na trhu provozování a správy národní železniční infrastruktury není dána žádná hospodářská soutěž.

V ČR není Správě dán monopol či dominance zákonem, nýbrž faktickým majetkovým uspořádáním zákonem tolerovaným čili povoleným, které je však z hlediska hospodářské soutěže po právu.

Není-li dán trh, v tomto případě trh konkurujících si správců infrastruktur, absentuje v zásadě, tedy s možnými výjimkami, riziko nedovolené veřejné podpory.

<sup>18</sup> Mezi něž nutno počítat i normy „acquis“, přesto se autor čas od času setkává s požadavky na nemožné, totiž rozbory a dobrozdání „jen podle českého práva, evropské zanedbejte“.

Avšak jestliže Správa jako příjemce podpor poskytuje služby na jakémkoli trhu provozovatelů drážní dopravy – dopravců, pak veřejné financování (ať EU, vnitrostátní spolufinancování či jen vnitrostátní financování) je třeba zkoumat z hlediska čl. 107 odst. 1 SFEU.

Toto zkoumání se u investičních akcí (investic) děje běžně.

Ve Spolkové republice Německo jsou notifikovány EK i přímé provozní podpory dopravců a jsou povolovány. Tyto podpory jsou notifikovány EK ve smyslu čl. 93 SFEU.

Po vydání rozsudku ve věci Lipsko/Halle (věc T-443/08 a T-455/08), který v roce 2013 významně zpřisnil kritéria poskytování veřejných podpor do investic a provozování infrastruktur obecně, je třeba věnovat řešení otázky, zda provozní podpora v podmínkách ČR ve smyslu krytí schodků mezi přímými náklady a tržbami po slevách za užití dráhy při využití např. ustanovení § 2 odst. 1) písm. b) zákona o SFDI (zák. č. 104/2000 Sb.) je dovolena ve smyslu čl. 93 SFEU, zvýšenou pozornost.

Totíž veřejná podpora v podobě slev za užití dráhy podle čl. 93 Smlouvy o fungování EU musí, mimo jiné, splňovat podmínky Sdělení Komise – Pokyny Společenství ke státním podporám železničním podnikům (2008/C 184/07), zejména bodu 25, tedy souladu zpoplatnění se směrnicí 2012/34, a kapitoly 6., zejména bodů 102 a 104.

Slučitelnost podpor pro oblast dopravy má právní základ v čl. 93 SFEU, kde je výslovně upraveno, že „Se Smlouvami jsou slučitelné podpory, které odpovídají potřebě koordinovat dopravu nebo které představují náhradu za určitá plnění související s pojmem veřejné služby.“

Výše uvedené je speciální výjimkou z obecného zákazu veřejné (státní podpory), tak jak jsou tyto podpory zakázány v čl. 107 odst. 1 SFEU: „Podpory poskytované v jakékoli formě státem nebo ze státních prostředků, které narušují nebo mohou narušit hospodářskou soutěž tím, že zvýhodňují určité podniky nebo určitá odvětví výroby, jsou, pokud ovlivňují obchod mezi členskými státy, neslučitelné s vnitřním trhem, nestanoví-li Smlouvy jinak.“

Pro připomenutí, základní **definiční znaky této podpory**, uvedené výše, jsou tedy následující:

- a) podpora je poskytována státem nebo ze státních prostředků,

- b) podpora narušuje nebo může narušit hospodářskou soutěž tím, že zvýhodňuje určité podniky nebo určitá odvětví výroby,
- c) podpora je způsobilá ovlivnit obchod mezi členskými státy a
- d) podpora je neslučitelná s vnitřním trhem.

K výše uvedeným definičním znakům je potřeba rovněž uvést, co je **podnik**. Podnikem je dle judikatury Evropského soudního dvora, např. rozsudku ESD C-41/90 Hofner a Elser v Macrotron, jakákoliv entita bez ohledu na právní status či způsob financování vykonávající ekonomickou aktivitu. Není tedy důležitý právní status (např. státní organizace), ale činnost, kterou vykonává (např. je správcem infrastruktury – hospodářská činnost).

Následující odstavec čl. 107 SFEU poté stanovuje, které podpory jsou slučitelné, tedy povolené: „a) podpory sociální povahy poskytované individuálním spotřebitelům za podmínky, že poskytují bez diskriminace na základě původu výrobků; b) podpory určené k náhradě škod způsobenými přírodními pohromami nebo jinými mimořádnými událostmi<sup>19</sup>; c) podpory poskytované hospodářství určitých oblastí Spolkové republiky Německo postižených rozdělením Německa, pokud jsou potřebné k vyrovnání hospodářských znevýhodnění způsobených tímto rozdělením. Pět let po vstupu Lisabonské smlouvy v platnost může Rada na návrh Komise přijmout rozhodnutí, jímž se toto písmeno zruší.

Odstavec 3 čl. 107 SFEU vyjmenovává podpory, které mohou být považovány za slučitelné s vnitřním trhem, jsou to:

- „a) podpory, které mají napomáhat hospodářskému rozvoji oblastí s mimořádně nízkou životní úrovní nebo s vysokou nezaměstnaností, jakož i rozvoj regionů uvedených v článku 349 s ohledem na jejich strukturální, hospodářskou a sociální situaci;
- b) podpory, které mají napomoci uskutečnění některého významného projektu společenského evropského zájmu anebo napravit vážnou poruchu v hospodářství některého členského státu;
- c) podpory, které mají usnadnit rozvoj určitých hospodářských činností nebo hospodářských oblastí, pokud nemění podmínky obchodu v takové míře, jež by byla v rozporu se společným zájmem;
- d) podpory určené na pomoc kultuře a zachování kulturního dědictví, jestliže neovlivní podmínky obchodu a hospodářské soutěže v Unii v míře odporující společnému zájmu;
- e) jiné kategorie podpor, které určí Rada na návrh Komise rozhodnutím.“

<sup>19</sup> Nikoli tedy jen pandemií označovanou jako COVID-19.

Zopakujme, že čl. 93 SFEU je zákonným vyjádřením toho, že podpory pro koordinaci dopravy jsou možné. Procesně se podpory poskytované ve smyslu čl. 93 SFEU řídí postupem pro podpory dle čl. 107 odst. 3 SFEU.

Rada EU pravidelně novelizuje Nařízení Rady (EU) 2015/1588, ze dne 13. července 2015, o použití článků 107 a 108 Smlouvy o fungování Evropské unie na určité kategorie horizontální státní podpory (dále také jako „Nařízení Rady EU 2015/1588“). Toto nařízení stanovuje tzv. blokové výjimky, to jsou výjimky stanovené prohlášením Komise, že tam uvedené kategorie podpory jsou slučitelné s vnitřním trhem a nevztahuje se na ně oznamovací povinnost podle čl. 108 odst. 3 SFEU.

Vedle blokových výjimek je povolené např. poskytování podpory ve formě podpory *de minimis*, regionální podpory, či vyrovnávací platby za výkon veřejné služby v souladu s příslušnými pravidly.

Článek 108 SFEU poté určuje, že Komise ve spolupráci s členskými státy zkoumá průběžně režimy podpor. Proces přezkoumání podpor je rozveden v odstavci 2 téhož článku. Ten mimo jiné stanovuje, že Rada může na **žádost členského státu** jednomyslně rozhodnout, že podpora, kterou tento stát poskytuje nebo hodlá poskytnout, má být odchylně od čl. 107 nebo nařízení podle čl. 109 považována za slučitelnou s vnitřním trhem. Třetí odstavec výše zmiňovaného čl. 108 SFEU pak stanovuje, že Komise musí být včas informována o záměrech poskytnout nebo upravit podpory, aby mohla podat svá vyjádření, pokud shledá, že záměr není slučitelný s vnitřním trhem, poté zahájí neprodleně řízení podle odstavce 2, tedy po zjištění připomínek zúčastněných stran Komise dospěje k závěru, že je podpora neslučitelná s vnitřním trhem, poté stanoví lhůtu pro dotyčný stát, aby takovou podporu zrušil nebo upravit. Pokud tak dotyčný stát neučiní, poté je Komise nebo jiný zainteresovaný stát aktivně legitimován k předložení věci Soudnímu dvoru Evropské unie.

V případech, kdy je veřejná podpora poskytnuta předtím, než Komise vydá své rozhodnutí, je zde latentní

riziko nezákonnosti této podpory, pokud by následně byla shledána neslučitelnou s vnitřním trhem. Pokud by tedy došlo k vyplacení této protiprávní podpory, je Komise oprávněna rozhodnout o vrácení této podpory navýšené o úroky.

Výše uvedený proces je upraven v Nařízení Rady (EU) č. 2015/1589, kterým se stanoví prováděcí pravidla k čl. 108 SFEU<sup>20</sup>.

Na výše uvedené předpisy EU navazuje a veřejnou podporu upravuje zák. č. 215/2004 Sb., o úpravě některých vztahů v oblasti veřejné podpory a o změně zákona o podpoře výzkumu a vývoje (dále také jako „**Zákon o veřejné podpoře**“). Tento Zákon o veřejné podpoře upravuje v návaznosti na výše uvedené předpisy EU výkon státní správy v oblasti veřejné podpory a dále některé otázky součinnosti České republiky s Evropskou komisí.

Osobou povinnou notifikovat je poskytovatel podpory, tím je, podle § 2 písm. c) Zákona o veřejné podpoře, ten, kdo rozhoduje o poskytnutí veřejné podpory. Pokud o poskytnutí podpory rozhoduje vláda ČR, poté se poskytovatelem rozumí ministerstvo nebo jiný správní úřad, který návrh na poskytnutí veřejné podpory nebo návrh programu veřejné podpory předložil vládě ČR.

V ČR probíhá notifikace prostřednictvím Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže (dále také jako „**ÚOHS**“) a to vyplněním notifikačních formulářů. ÚOHS finální verze notifikačních formulářů odešle Komisi, Komise dále jedná prostřednictvím ÚOHS.<sup>21</sup>

Následuje předběžné posouzení, které končí rozhodnutím Komise, které má být vydáno do 2 měsíců po obdržení úplné notifikace. Komise může rozhodnout následovně: a) opatření nepředstavuje podporu, b) představuje podporu, ale ta je slučitelná s vnitřním trhem, c) představuje podporu a jsou pochybnosti o její slučitelnosti s vnitřním trhem, Komise zahájí formální vyšetřovací šetření.

V rámci šetření Komise vyzve dotčené subjekty ke sdělení připomínek a následně rozhodne, že: a) se nejedná

<sup>20</sup> Budiž poznamenáno, že z důvodu koronavirové pandemie EU přijala zejména Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 2020/461 a Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 2020/460, jako investiční iniciativu pro reakci na koronavirus, která částečně modifikuje pravidla pro čerpání peněz z evropských fondů; a že dále Komise publikovala množství návodných sdělení, například Koordinovanou ekonomickou reakci na koronavirovou nákazu COVID-19 nebo Dočasný rámec pro opatření státní podpory na podporu hospodářství při stávajícím šíření koronavirové nákazy COVID-19 (2020/C 91 I/01).

<sup>21</sup> Formuláře se nacházejí na následujících webových stránkách: [https://ec.europa.eu/competition/state\\_aid/legislation/forms.html](https://ec.europa.eu/competition/state_aid/legislation/forms.html).



o podporu, b) podpora je slučitelná s vnitřním trhem, c) podpora je slučitelná s vnitřním trhem a stanoví povinnosti, které umožní sledovat, zda je příslušné rozhodnutí naplňováno, d) notifikovaná podpora není v souladu s vnitřním trhem a nesmí být uskutečněna.

Notifikovat je také možné a víc než vhodné, i když se o veřejnou podporu nemusí pro přezkoumání jednat, a to proto, aby byla zachována právní jistota, že dané jednání veřejnou podporou není a při zachování klauzule *rebus sic stantibus* („že věci zůstanou, jak jsou“), ani o veřejnou podporu nepůjde. I s ohledem na recentní aktivity orgánů činných v trestním řízení v těchto věcech a vyšetřovací a kontrolní aktivity orgánů EU vůči subjektům v ČR lze doporučit nanejvýš obezřetný procesní postup.

#### IV. Recentní rozhodovací praxe ÚPDI

Ve věcech pojednávané cenotvorby je zásadní rozhodovací praxe ÚPDI, a to zejména závěry rozhodnutí o rozkladu č.j. UPDI-2060/20/KP z 21. 5. 2020.

ÚPDI na str. 4 rozhodnutí o rozkladu uvedl, že „Podle názoru odvolacího orgánu, pravidla pro výpočet ceny za užití dráhy, uvedená v prohlášení o dráze, by měla obsahovat principy rozdělení všech nákladů na provozování dráhy a zajištění provozuschopnosti mezi náklady hrazené jednotlivými dopravci podle kategorií tratí prostřednictvím cen a náklady hrazené ze státního rozpočtu prostřednictvím Státního fondu dopravní infrastruktury. **Dopravce by měl mít přehled, které složky a v jakém poměru nákladů hradí sám, které složky jsou hrazeny ze státního rozpočtu a jaké jsou poskytovány slevy.**“

Dále ÚPDI na str. 4 prvoinstančního rozhodnutí č.j. UPDI-0470/20/GP ze dne 6. 2. 2020 dovodil a na str. 5 rozhodnutí o rozkladu potvrdil, že „**pravidla pro výpočet ceny jsou pravidla pro výpočet jednotkové ceny, uvedené v prohlášení o dráze, a nikoliv jenom pravidla pro výpočet konečné ceny** za jízdu konkrétního vlaku z jednotkových cen a skutečné hmotnosti, vzdálenosti, kategorie a dalších údajů ovlivňujících výslednou cenu“.

Pravidla pro výpočet jednotkové ceny jsou uvedena v čl. 5 prováděcího nařízení 2015/909 o způsobech výpočtu nákladů přímo vynaložených na provoz železniční dopravy (dále též jen „prováděcí nařízení

2015/909“). Protože tato úprava poskytuje více možností, zřejmě v PoD (Prohlášení o dráze) jen stačí uvést, kterou možnost podle čl. 5 prováděcího nařízení 2015/909 SpZ vybrala a popsat ji. ÚPDI nikterak nestanovil, jak podrobná pravidla pro výpočet jednotkové ceny mají být.

Co se týče zásad zpoplatnění obecně, ÚPDI na str. 6 rozhodnutí o rozkladu uvedl toto: „*V zásadách zpoplatnění by mělo být formou tabulek uvedeno, které nákladové položky byly do nákladů zahrnuty, které byly posouzeny jako přímé, zda byl výpočet jednotkových nákladů proveden na tunokilometry, vlakové či vozidlové km. Mělo by být popsáno, jak byl výpočet proveden pro jednotlivé kategorie drah. Uvedené tabulky by měly obsahovat jak veškeré údaje o nákladech, tak o vypočtených poplatcích (tarifech). Zásady zpoplatnění by měly obsahovat informace o poplatku při nedostatku kapacity, zohlednění vlivu na životní prostředí, poplatky za přístup po železnici k zařízením služeb, přírážky, slevy a způsob jejich stanovení. Zásady zpoplatnění by měly obsahovat principy stanovení hodnot pro systém odměňování výkonů.*“

Uvedený požadavek by pro správce infrastruktury neměl představovat neřešitelný problém, s ohledem na jeho povinnost „zpracovat způsob určování nákladů, které mu vznikají při poskytování jednotlivých služeb dopravcům, a způsob přiřazení těchto nákladů k jednotlivým službám“ podle § 23 odst. 2 písm. g) ZoD.

K tomu je dále nutno dodat, že **povinnost změny PoD 2020 podle obou rozhodnutí ÚPDI se týká rovněž poplatků za přístup po železnici k zařízením služeb, pokud traťový přístup představuje dráha celostátní/regionální, na kterou se předmětné prohlášení o dráze vztahuje.**

Avšak pokud traťový přístup zajišťuje veřejně přístupná vlečka, na kterou rozhodnutím dotčený správce infrastruktury vydává zvláštní prohlášení o dráze, toto rozhodnutí o rozkladu se na něj nevztahuje, neboť toto rozhodnutí formálně nerozhoduje o souladu zvláštního PoD, vydávaného Správou pro veřejně přístupné vlečky, se zákonem o dráhách.

Rozhodnutí o rozkladu se nevztahuje ani na veřejně přístupné vlečky jiných provozovatelů, protože ti vydávají pro tyto vlečky vlastní PoD<sup>22</sup>. Rozhodnutí o rozkladu se nevztahuje ani na veřejně nepřístupné vlečky s veřejným užíváním, zajišťující přístup k zařízení služeb podle § 22a odst. 3 písm. b) ZoD.

<sup>22</sup> Lze však důvodně očekávat, že případná rozhodnutí jich se týkající budou založena na témže právním posouzení a názoru ÚPDI.

Podstatné je, že ÚPDI výslovně potvrdil někdejší rozhodovací praxi drážních správních úřadů ve věci prohlášení o dráze, totiž, že implementace rozhodnutí o rozkladu nemůže vést ke zvýšení cen, alespoň nikoliv v rámci GVD<sup>23</sup> 2019/2020. Ke snížení cen implementace rozhodnutí o rozkladu případně vést může, pokud se ukáže, že jsou přímé náklady nižší než dosavadní cena za užití dráhy a cena za přiděl kapacity. Jelikož, jak uvedeno na str. 7 rozhodnutí o rozkladu, „podle názoru Úřadu změny cen v neprospěch dopravců v průběhu jízdního řádu provozovatel dráhy provádět nemůže. Pokud jsou tyto ceny vyšší, než vyplývá z cenových předpisů, je ale nutné změny provést. Provozovatel dráhy pak nemůže změny provést k tíži dopravců.“

Je záhodno doplnit, že k případnému zvýšení cen nemůže dojít ani pro GVD 2020/2021, jelikož termín pro řádný přiděl kapacity do nového jízdního

řádu 2020/2021 již uplynul před koncem 90denní lhůty k plnění rozhodnutí o rozkladu. Dopravci si tak žádost o kapacitu v řádném termínu podávali s vědomím platnosti dosavadních cen a tuto skutečnost zohlednili ve svých obchodních plánech, to je princip legitimního očekávání.

## V. Závěr

Právní titulem (který je v některých státech EU, např. Německu, dlouhodobě používán) pro účtování nižších cen, než jsou přímé náklady za užití dráhy (a přiděl kapacity), je tedy postup dle čl. 93 SFEU.

Účtování nižších než přímých nákladů správcem infrastruktury je možné a nebrání mu ani recentní rozhodovací praxe ÚPDI v Praze.

«



Česká společnost pro dopravní právo, z. s.,  
si Vás dovoluje pozvat na následující semináře,  
pořádané v říjnu a listopadu 2020:

| Téma                                              | Datum        | Lektor                                                                   |
|---------------------------------------------------|--------------|--------------------------------------------------------------------------|
| Na co si dát pozor při uzavírání smluv v přepravě | 14. 10. 2020 | JUDr. Vladimír Handl,<br>JUDr. Alice Kubová Bártková, M. E. S.           |
| Celní služby a předpisy v praxi                   | 21. 10. 2020 | Pavel Ráž, manažer celních služeb<br>společnosti SCHENKER, spol. s r. o. |
| Smluvní vztahy v železniční nákladní přepravě     | 04. 11. 2020 | JUDr. Jiří Lojda, LL. M. EUR., Ph. D.                                    |
| Úmluva CMR                                        | 11. 11. 2020 | JUDr. Václav Roubal,<br>JUDr. Milan Třebeška                             |
| Pojištění přepravy                                | 18. 11. 2020 | Ing. Markéta Remetančíková,<br>Martin Slečka, DiS.                       |

Semináře se budou konat v Praze (Univerzita Pardubice, Dopravní fakulta Jana Pernera, Vzdělávací a informační pracoviště, Pod výtopnou 367/2, 186 00 Praha 8 – Karlín), vždy v době od 9.00 do 13.00 hod.

Informace o programu jednotlivých seminářů, lektorech a výši účastnického poplatku najdete na webových stránkách [www.csdp.cz/seminare-csdp](http://www.csdp.cz/seminare-csdp).

Na shora uvedené semináře se můžete přihlásit e-mailem zasláným na adresu [info@csdp.cz](mailto:info@csdp.cz). V přihlášce prosím uveďte název semináře a jména osob, které k účasti na semináři přihlašujete.

Děkujeme za Váš zájem o naše akce a těšíme se na setkání s Vámi.

*Předsednictvo ČSDP*

<sup>23</sup> GVD – grafikon vlakové dopravy obsahující jízdní řád a všechny pomůcky s ním související pro výkon dopravní služby.

# Rozsudek Vrchního soudu Anglie a Walesu – divize Královského soudu ohledně způsobilosti lodi k plavbě v důsledku vadného plánu plavby

*High Court of England and Wales Queen's Bench Divison (Admiralty Court)  
ze dne 8. března 2019, sp. zn. [2019] EWHC 481 (Admlty), European  
Transport Law – 2019, s. 298*

*V tomto řízení se soud zabýval otázkou, zda je loď způsobilá k plavbě (podle čl. 3 odst. 1 písm. a) Mezinárodní úmluvy o sjednocení některých pravidel ve věci konosamentů – Haagská pravidla) v případě, kdy velitel lodi a druhý důstojník nevykonají náležitou péči při přípravě plánu plavby lodi, jak je vyžadováno podle Mezinárodní úmluvy o bezpečnosti lidského života na moři (SOLAS).*

Dne 17. května 2011 moderní kontejnerová loď typu post-Panamax CMA CGM LIBRA při vyplutí z přístavu Xiamen v Číně, která směřovala do Hong Kongu a dále do Evropy, vybočila z vyznačené plavební dráhy a uvízla na mělčině mezi skalami Juijie Jiao. Tato loď byla naložena 8.950 TEU<sup>1</sup> lodního nákladu, jehož hodnota přesahovala 500 milionů USD. V důsledku uvíznutí vznikly náklady ze společné havárie ve výši 13 milionů USD a z toho náklady na uvolnění lodi ve výši 9,5 milionů USD. Celkem 92 % vlastníků přepravovaného zboží (dále jen „odesílatelé“) uhradilo příspěvek na náhradu škody vzniklé ze společné havárie, nicméně 8 % odesílatelů odmítlo přispět. Předmětem tohoto řízení tedy byla přibližně částka ve výši 800.000 USD, kterou odesílatelé odmítli přispět na vzniklou škodu ze společné havárie v souladu s York-Antverpskými pravidly.

Hlavní otázkou v tomto případě bylo, zda byla založena odpovědnost provozovatele lodi (dále jen „dopravce“) za způsobenou havárii podle čl. 3 odst. 1 písm. a) Haagských pravidel, konkrétně tedy, zda dopravce vynaložil náležitou péči, aby učinil loď způsobilou k plavbě. V tomto případě měla být kauzalita založena tím, že kapitán lodi a druhý důstojník neprovedli řádnou přípravu plavebního plánu (čímž se stal plavební plán vadným), a tím mělo dojít k porušení povinnosti náležité péče.

V době, kdy k nehodě došlo, bylo již plánování plavebních cest ustáleno, nicméně v roce 2011 právě docházelo ke změně ve způsobu navigace, a to z papírových map (Standard Nautical Charts) na mapy

elektronické (Electronic Navigational Charts). Loď byla vybavena papírovými mapami, které vyhovovaly požadavkům stanoveným dle SOLAS. Od června roku 2016 již musely být lodě vybaveny elektronickými navigačními mapami.

Soud během tohoto případu do velké míry vycházel z expertních výpovědí dvou zkušených lodních kapitánů, které si každá ze stran předvolala. Za dopravce to byl kapitán Whyte a za odesílatele kapitán Hart. V průběhu tohoto řízení se soud přikláněl spíše k expertní výpovědi kapitána Harta.

Přístav Xiamen je jeden z největších přístavů v Číně a plavební dráha je vyznačena světelnými bójkami. V místech plavební dráhy, kde loď uvízla, byla podle navigačních map hloubka v rozmezí od 19 do 21 metrů. Avšak na základě oznámení námořníkům NM 6274(P)/10 vydaného v prosinci roku 2010 bylo upozorněno, že nejmenší hloubka je 14 metrů. V okolí plavební dráhy se nacházejí nebezpečné zóny, které v minulosti (v období Druhé světové války a Korejské války) byly zamínovány. Tato zóna však sama o sobě není považována za riskantní, nicméně v souvislosti s výše uvedeným faktem je možné, že se zde mohou vyskytovat nezmapované lodní vraky či mělčiny, které mohou být nebezpečné pro loď s hlubokým ponorem. K tomuto bylo vydáno vnitřní stanovisko v organizaci dopravce, které upozorňovalo na problematičnost těchto vod, především na dopravu, počasí, mořské proudy, mělké vody, úzké průplavy a slabou dopravní organizaci. Sám kapitán lodi při své výpovědi uznal, že navigace do nebo z přístavu je obtížná.

<sup>1</sup> Twenty-Foot Equivalent Unit – jedna jednotka TEU se rovná jednomu 20 stop dlouhému lodnímu kontejneru.

S ohledem na skutkový stav, tedy, že loď uvízla mimo naplánovanou plavební dráhu, bylo otázkou, proč vůbec kapitán lodi Culusi vyplul ze stanovené plavební dráhy. Kapitán lodi Culusi vypověděl, že v den, kdy připlul do přístavu Xiamen, byl upozorněn řídicím centrem, že v místech, kudy byla cesta plavby naplánována, se měla nacházet mělčina. Proto se tedy při plavbě z přístavu rozhodl, že se místu, které mu bylo předchozí den nahlášeno, vyhne, a to tak, že vyplul z dráhy mimo bójku č. 14-1 a dalším plavebním manévrem se chtěl do plavební dráhy vrátit zpět. Toto se však kapitánovi lodi nepovedlo a při výše uvedeném manévru loď uvízla. Kapitán lodi při svém manévru vycházel z navigačních map, které v místech, kam kapitán Culusi uhýbal, značily hloubku 29.9-33 metrů, avšak reálně byla hloubka mnohem menší (a to právě v návaznosti na oznámení NM 6274(P)/10).

Předmětnou otázkou tedy bylo, zda plavební manévr, který kapitán Culusi provedl, by ve srovnatelné situaci provedl i jiný rozumný námořník. Tuto otázku zodpovídal jak kapitán Hart, tak i kapitán Whyte. Soud se přiklonil k názoru kapitána Harta tedy, že jiný stejně rozumný námořník v postavení kapitána Culusiho by z oznámení NM 6274(P)/10 vyvodil, že je nebezpečné vyplouvat mimo plavební dráhu, a to mimo jiné z konkrétního ustanovení oznámení: „*jasné varování... pokud opustíte vyhloubenou plavební dráhu je pravděpodobné, že narazíte na nezmapované mělké oblasti*“. Proto soud dovodil, že jednání (rozhodnutí vyplout mimo značenou plavební dráhu), kterého se při plavbě kapitán Culusi dopustil, bylo nedbalé.

Dalšími stěžejními otázkami navazujícími na otázku předchozí je, zda nedbalé jednání kapitána Culusiho bylo v příčinné souvislosti s připraveným plavebním plánem a zda chybně či nedostatečně připravený plavební plán má za následek to, že loď jako taková není plavby schopná. Podle expertního názoru kapitána Harta měly být informace z oznámení NM 6274(P)/10 obsaženy v navigačních mapách, ze kterých posléze vycházela příprava plavebního plánu. Kapitán Whyte mu oponoval, že postačuje, aby toto oznámení bylo pouze přiloženo (tedy nemuselo být přímo součástí navigačních plánů). I v tomto případě se soud přiklonil k názoru kapitána Harta a dovodil, že nebezpečí, které hrozilo při vyplutí z přístavu Xiamen, nebylo dostatečně vyznačeno, a to jak v plavebním plánu, tak v navigačních mapách.

Dále tedy bylo třeba zkoumat, zda v důsledku vadného plavebního plánu se stala loď nezpůsobilou k plavbě podle čl. 3 odst. 1 písm. a) Haagských pravidel. V tomto ohledu soud vycházel z judikatury<sup>2</sup> a testu způsobilosti lodi k plavbě stanoveném v *McFadden -v- Blue Star Line* [p.706]. Podle právního zástupce dopravce vadný plavební plán sám o sobě nemůže být důvodem, že loď by byla k plavbě nezpůsobilá. Nezpůsobilost lodi k plavbě může být založena na chybějících prostředcích či pomůckách, které jsou nutné pro samotnou přípravu (nákresu) plavebního plánu, ale nikoliv nedbalá příprava, která má za důsledek vadný plavební plán. Podle názoru soudu, který vycházel ze *Scrutton on Charterparties and bills of Lading* 23rd.ed. at paragraph 7-028 a *Bills of Lading by Aikens and others* 2nd.ed at paragraph 10.127, kdy způsobilost plavby lodě je rozšiřována na povinnost mít na palubě odpovídající navigační plány, vzhledem k tomu, že druhý důstojník neupravil navigační plány podle nově provedených měření, které odhalily velmi nízké hloubky před vyplutím lodě, mohlo takové pochybení zapříčinit, že se loď stala nezpůsobilou k plavbě. Ohledně této otázky soud dospěl k závěru, že loď skutečně již na začátku své cesty byla nezpůsobilá k plavbě.

Poslední otázku, kterou se musel soud zabývat, bylo, zda byla dána příčinná souvislost mezi tím, že loď nebyla způsobilá k plavbě a jejím uvíznutím. V této chvíli již měl soud jasno v tom, že rozhodnutí kapitána Culusiho vyplout mimo vyznačenou plavební dráhu k přístavu bylo nedbalé. Dále bylo prokázáno, že ve chvíli, kdy kapitán prováděl tento plavební manévr, nemohl vědět, že oblast, kterou proplouval, měla hloubku 30 metrů, jak tvrdil ve své výpovědi. Dále také bylo prokázáno, že v navigačních plánech lodi nebylo v době vyplutí přiloženo oznámení NM 6274(P)/10. Bylo tedy prokázáno, že kapitán lodi (i když mohl o oznámení vědět dříve před samotnou cestou do Xiamenu) při svém rozhodnutí o provedení posuzovaného plavebního manévru nevzal v potaz informace vyplývající z oznámení.

Po zjištění všech informací důležitých pro posouzení věci soud ve svém rozhodnutí shrnul, že loď byla nezpůsobilá k plavbě jak před samotným započítím plavby z přístavu Xiamen, tak při jejím započítí, a to proto, že kapitán lodi při plavbě vycházel z vadného plavebního plánu. Soud rozhodl, že vadný plavební plán byl příčinou uvíznutí lodi. Náležitá péče v přípravě způsobilosti lodi pro plavbu nebyla dopravcem dodržena, a to z důvodu, že kapitán lodi a druhý důstojník

<sup>2</sup> *The "TOREPO"* [2002] 2 Lloyd's Rep. 535; *Cosco Bulk carrier Co Ltd -v- Tianjin General Nice Coke and Chemicals, The Jia Li Hai* [2018] 1 Lloyd's Rep. 396; *A Meredith Jones & Co. Ltd. -v- Vangemar Shipping Co. Ltd. (The "Apostolis")* [1999] 2 Lloyd's Rep. 241.



selhali při přípravě plavebního plánu, když nevynaložili rozumně požadovanou úroveň odbornosti a péče. Závěrem soud uvedl, že uvíznutí lodi bylo způsobeno chybou přičitatelnou dopravci, a tudíž odesílatelé nejsou povinni přispět na společnou havárii.

### Komentář k rozsudku:

Vrchní soud Anglie a Walesu se v tomto případě zabýval otázkou výkladu způsobilosti lodě k plavbě, resp. výkladem této podmínky. Svým rozhodnutím přispěl ke konkretizaci této odpovědnosti dopravce a zároveň stanovil podmínky, které musí být splněny k tomu, aby dopravce byl odpovědný za škodu vzniklou v důsledku nevynaložení náležité péče v souvislosti s přípravou plavebního

plánu. Tento rozsudek je důležitým znamením pro odesílatele, aby se v důvodných pochybnostech ohledně náležité péče dopravce domáhali svých práv, tedy, aby na náhradu škody ze společné havárie v těchto případech nepřispívali (a to i s ohledem na náklady pojištění v přepravě). Zároveň se jedná o vyslaný signál směrem k vlastníkům lodí (a také dopravcům), aby náležitá péče ohledně způsobilosti lodí k plavbě byla splněna, a to především s akcentem na oblasti, kde jsou na personál lodí kladeny vyšší nároky z důvodu komplikované sjízdnosti některých vodních tras. Lze uzavřít, že v tomto konkrétním případě měli vlastníci lodí štěstí, že nedošlo k úniku provozních či jiných pro přírodu škodlivých kapalin, nedošlo k poškození lodí (nebo došlo pouze zanedbatelnému poškození) či poškození přepravovaného zboží.

«

## Rozsudek Odvolacího soudu Anglie a Walesu k úmyslně založenému požáru posádkou plavidla

*Court of Appeal (England and Wales) ze dne 14. 3. 2019, sp. zn. [2019] EWCA Civ 388, European Transport Law 2019, s. 267*

*V této věci Odvolací soud přezkoumával správnost rozhodnutí Obchodního soudu, které se týkalo otázky, zda podle článku 4 odst. 2 písm. b) Mezinárodní úmluvy o sjednocení některých pravidel ve věci konosamentů ve znění protokolu z Visby (dále jen „Haagsko-Visbyská pravidla“), je možné dopravce zprostit odpovědnosti za škodu způsobenou na zásilce požárem, který byl založen vědomě či úmyslně.*

V ranních hodinách dne 14. 5. 2015 byla loď (ropný tanker) „Lady M“ na cestě z přístavu města Taman v Rusku do přístavu v Houstonu ve Spojených státech amerických. Tato loď převážela přibližně 62,250 tun paliva. V průběhu plavby však došlo ve strojovně lodi k požáru, jehož následkem byla nutnost zapojení záchranářů a loď poté musela být odtažena do přístavu v Las Palmas, ve kterém byla prohlášena škoda ze vzniklé společné havárie. Dále bylo zjištěno, že požár strojovny byl založen hlavním mechanikem strojovny.

Navrhovatelé podali žalobu k Obchodnímu soudu, ve které požadovali náhradu částky, která byla zaplacená záchranářům. Žaloba byla založena na údajném porušení přepravních smluv společně s nákladními listy ze dne 28. 4. 2015.

Výše uvedené přepravní smlouvy se řídily Haagsko-Visbyskými pravidly, přičemž stěžejními články pro posuzování tohoto případu jsou články 3 a 4. V předmětném případě šlo především o výklad a znění článku 4 odst. 2 písm. b) Haagsko-Visbyských pravidel, podle kterého ani dopravce ani loď neodpovídá za ztrátu nebo poškození vznikající nebo vyplývající z požáru, ledaže by byl způsoben činem nebo zaviněním dopravce. Primárně bylo posuzováno, zda je při založení požáru u členů posádky vyžadován úmysl či nikoliv.

Soud tuto otázku posuzoval z několika hledisek, a to konkrétně z hlediska postupu při výkladu Haagsko-Visbyských pravidel v souvislosti s Vídeňskou úmluvou o smluvním právu, v jejímž článku 31 je

stanoveno, že smlouva má být vykládána v dobré víře v souladu s běžným významem použitých termínů úmluvy společně v kontextu a duchu jejich významu. Toto běžné chápání a význam slov je v Anglii ustálené, a proto se zjišťovalo, zda i slova a použítá terminologie v Haagsko-Visbyských pravidlech jsou ustálené. Právě tento aspekt byl hlavním těžištěm případu.

Bylo tedy třeba posoudit, zda podle znění článku 4 odst. 2 písm. b) Haagsko-Visbyských pravidel za požár založený hlavním mechanikem lodi odpovídá dopravce. S ohledem na výklad tohoto ustanovení soud dospěl k závěru, že vzhledem k tomu, že požár byl založen hlavním mechanikem lodi, nebyly splněny podmínky předmětného ustanovení Haagsko-Visbyských pravidel, a to v tom smyslu, že by za způsobený požár odpovídal dopravce. Především tak soud rozhodl z toho důvodu, že v posuzovaném případě vyšlo najevo, že hlavní mechanik založil požár úmyslně či alespoň vědomě „sám za sebe“, a nikoliv z pokynu dopravce. Vzhledem ke znění a výkladu předmětného ustanovení Haagsko-Visbyských pravidel nebyl dopravce za způsobený požár odpovědný. Nebyla tedy prokázána příčinná souvislost mezi jednáním dopravce a způsobenou škodou vzniklou právě z tohoto požáru.

Po rozsáhlém přezkumu důkazních prostředků předložených oběma stranami sporu před Obchodním soudem

dospěl Odvolací soud k názoru, že není podstatné, zda hlavní mechanik způsobil požár úmyslně, vědomě či v důsledku pomatení smyslů (neboť v tomto případě bylo posuzováno i psychické zdraví hlavního mechanika), jelikož v každém případě dopravce není odpovědný za jeho jednání podle článku 4 odst. 2 písm. b) Haagsko-Visbyských pravidel. V závěru Odvolací soud zkonstatoval, že dopravce nebyl za způsobenou škodu odpovědný a potvrdil tak rozhodnutí Obchodního soudu.

### Komentář k rozsudku:

*V posuzovaném případě Odvolací soud velmi podrobně posuzoval výklad Haagsko-Visbyských pravidel, konkrétně exkulpačního důvodu zakotveného v článku 4 odst. 2 písm. b) Haagsko-Visbyských pravidel a to, zda dopravce (i když obecně podle tohoto ustanovení za způsobený požár, který on sám nezavinil, neodpovídá) odpovídá za úmyslné či vědomé jednání posádky lodi, která požár založila s úmyslem způsobit škodu. Soud dospěl k rozhodnutí, že je třeba rozlišit mezi tím, jestli je požár způsoben a organizován dopravcem samotným, anebo se jedná o samostatné jednání posádky. V případě, když je prokázáno, že člen posádky založil požár vědomě ze svého vlastního rozhodnutí za účelem loď poškodit, dopravce za způsobenou škodu neodpovídá.*

«

## Rozhodnutí rakouského Nejvyššího soudního dvora k náhradě škody za zpožděný let

*Oberste Gerichtshof ze dne 23. 2. 2018, sp. zn. 8 Ob 14/18v, dostupné z webových stránek [www.ogh.gv.at](http://www.ogh.gv.at)*

*V uvedeném případě došlo ze strany bezpečnostního personálu letiště k zabránění cestujícím v nástupu na bezprostředně navazující let, a to z důvodu chybějícího zavazadla. Rakouský Nejvyšší soudní dvůr se zabýval otázkou odpovědnosti poskytovatele souhrnných služeb cestovního ruchu, jenž ke splnění svého závazku použil leteckého dopravce, za škodu způsobenou cestujícím jednáním bezpečnostního personálu letiště.*

Žalobce si u žalované, která je provozovatelem cestovní kanceláře, rezervoval pro sebe a svou rodinu zájezd po USA, který byl žalovanou poskytován jako celek za paušální cenu ve výši 9.009 EUR, která zahrnovala následující plnění

- dne 27. 3. 2015 let z Vídně přes Barcelonu do Miami

- dne 27. 3. 2015 do 28. 3. 2015 přenocování v Miami

- dne 28. 3. až 4. 4. 2015 plavba lodí

- od 4. 4. 2015 do 9. 4. 2015 pobyt v Orlandu včetně pronájmu vozu na 5 dní

- dne 9. 4. 2015 odlet z Orlanda přes Paříž do Vídně

- a to včetně poplatku za formuláře ESTA (*Electronic system for travel authorisation*) pro bezvízový vstup na území USA.

Žalobce dne 27. 3. 2015 nastoupil se svou rodinou na zakoupený zájezd a letěl z Vídně do Barcelony. Při čekání na let do Miami v Barceloně byl žalobce a celá jeho rodina vyvolána a odvedena ozbrojeným personálem do separované zóny letiště, zde byli všichni podrobeni osobní prohlídce a výsledku, přičemž dostali pouze informaci, že měl údajně chybět jeden jejich již odbavený kufr.

Žalobce sdělil personálu letiště, že ztráta kufru není pro jeho rodinu problém a že se bez tohoto kufru obejdu, i přesto jim však nebylo umožněno nastoupit na další navazující let. Ostatní cestující mezitím nastoupili na palubu letadla směřujícího do Miami. Zavazadla žalobce byla z tohoto letu vyřazena, přičemž byl nalezen i ztracený kufr žalobce. Žalobce a jeho rodina proto byli propuštěni, ale let do Miami již nestihli, neboť letadlo mezitím odstartovalo. Letecký dopravce se pokusil pro žalobce obstarat náhradní let, nejbližší možný byl však dostupný až dne 29. 3. 2015, ovšem dne 28. 9. 2015 již začínala v Miami jejich plavba, proto se rozhodli tento náhradní let nerezervovat a namísto toho se vrátit zpět do Vídně letadlem startujícím za dvě hodiny.

Členové rodiny žalobce na žalobce postoupili své nároky na náhradu škody za ztrátu radosti z dovolené. Žalovaná cestovní kancelář poskytla již dne 1. 2. 2016 částku 1.735 EUR a její pasivní legitimace, jakožto poskytovatelky souhrnných služeb cestovního ruchu, nebyla dále v řízení sporná.

Žalobce žádal po žalované částku ve výši 9.963,22 EUR s příslušenstvím z titulu slevy z kupní ceny a náhrady škody. U jednotlivých dílčích plnění ze souboru služeb poskytovaného žalovanou došlo k tomu, že buď nebyly splněny vůbec, nebo se pro žalobce staly bezcennými. Náklady na formuláře ESTA byly vynaloženy zbytečně a krom toho byl uplatněn nárok na náhradu ztráty radosti z dovolené, a to ve výši 35 EUR na den a osobu za celkem 15 dnů.

Žalovaná navrhovala zamítnutí žaloby, kdy uvedla, že nenese odpovědnost za zrušení cesty. Podle žalované to bylo naopak chování žalobce a jeho rodiny na letišti v Barceloně vyvolané dalšími problémy s cestou do USA, které zjevně zalarmovalo bezpečnostní složky letiště a vedlo k odepření další cesty do USA, aby nedošlo k ohrožení bezpečnosti letu a cestujících. Mimo to dle názoru žalobce došlo k porušení povinnosti

minimalizace škody, neboť žalobce a jeho rodina si mohli a také měli zarezervovat jiný let do Miami, což neučinili a raději se vrátili do Vídně.

Soud prvního stupně žalobě vyhověl, přičemž žalovaná dle soudu prvního stupně odpovídala za splnění a poskytnutí celkového plnění jako poskytovatelka souhrnných služeb cestovního ruchu, a proto jí musí být přičítáno i pochybení osoby, kterou použila ke splnění svého závazku, tedy leteckého dopravce. Žalobci a jeho rodině byl odepřen bez jejich zavinění přístup na let z Barcelony do Miami. Argument žalované, že žalobce měl nastoupit na další možný let, soud nepovažoval za přijatelný, zejména za situace, kdy zarezervovaná plavba byla zahájena již den před tím, než by se do Miami mohl žalobce dalším letem dostat. Proti tomuto rozhodnutí se žalovaná odvolala.

Odvolací soud odvolání žalované vyhověl, kdy uvedl, že bezpečnostní personál letiště nepatří k personálu leteckého dopravce ve smyslu čl. 19 věty první Montrealské úmluvy a porušení hlavních nebo vedlejších smluvních závazků ze strany žalované nebo osob, které použila ke splnění svého závazku a jejichž jednání je jí přičitatelné, nebyl odvolací soud schopen na základě zjištěného skutkového stavu shledat. Proti rozhodnutí odvolacího soudu se žalobce dovolal z důvodu nesprávného právního posouzení.

Nejvyšší soudní dvůr Rakouska posoudil uzavřenou cestovní smlouvu jako smíšenou smlouvu, která obsahuje prvky smlouvy o dílo, smlouvy o poskytování služeb a komisionářské smlouvy. V rámci celku jednotlivých plnění poskytovaných žalovanou jakožto poskytovatelkou souhrnných služeb cestovního ruchu byla žalovaná povinna v daném případě zajistit také leteckou přepravu pro žalobce a jeho rodinu z Vídně do Miami, a to jako vlastní plnění. Dle názoru dovolacího soudu je v tomto případě třeba na smlouvu o přepravě pohlížet jako na smlouvu o dílo a k přepravě jakožto prvku smlouvy o dílo v rámci cestovní smlouvy. Dopravce nese odpovědnost za přepravu dopravované osoby a jejich zavazadel bez újmy do místa určení.

Nesplnění cestovní smlouvy spočívá v nepřepravení žalobce a jeho rodiny a jejich zavazadel prostřednictvím příslušné letecké společnosti. S nesplněním hlavního smluvního závazku – zde letecké přepravy – je spojeno obrácené důkazní břemeno dle ustanovení § 1298 rakouského všeobecného občanského zákoníku (ABGB). Pokud zhotovitel smluvně převzatý závazek nesplní, stíhá ho dle ustanovení § 1298 ABGB důkazní břemeno v tom smyslu, že jemu (a osobám,

kteřé použil ke splnění svého závazku a za které dle § 1313a ABGB převzal odpovědnost) nelze přičítat žádné pochybení, že tedy vynaložil náležitou péči.

Montrealská úmluva upravuje odpovědnost leteckého dopravce, pokud jde o škody na zdraví, zavazadlech a škody v důsledku zpoždění. Pokud však vůbec nedojde k přepravě cestujícího, zavazadla nebo zboží do místa určení, nelze tuto situaci podřadit pod případ zpoždění při letecké přepravě ve smyslu čl. 19 Montrealské úmluvy.

Žalovaná se zavázala ke splnění hlavního závazku, tedy k přepravě žalobce a jeho rodiny a dále jeho zavazadel z Vídně do Miami prostřednictvím provádějího leteckého dopravce, jehož jednání je jí proto třeba jako jednání osoby, kterou použila ke splnění svého závazku dle ustanovení § 1313a ABGB, přičítat. Prostřednictvím řetězce osob, které použila ke splnění svého závazku, odpovídá žalovaná také za osoby, které letecká společnost pověřila registrací, tříděním a přepravou cestovních zavazadel a zejména kontrolou těchto zavazadel v průběhu mezipřistání.

Žalobce v průběhu řízení prokázal, že jemu a jeho rodině bylo z důvodu nejprve ztraceného a poté znovu nalezeného zavazadla zabráněno v další přepravě do Miami a osoby, které žalovaná použila ke splnění svého závazku, se na tom každopádně podílely. Žalovaná v rozporu se svými procesními tvrzeními neprokázala, že nepřepravení cestujících lze přičítat jednání žalobce nebo jeho rodinných příslušníků, tedy že nepřepravení nastalo z jiného důvodu, než sdělil bezpečnostní personál.

Nejvyšší soudní dvůr přisvědčil žalované v tom, že nebylo zjištěno, z jakých důvodů chyběl nebo byl považován za chybějící kufr jednoho z účastníků cesty. Nemožnost zjistit skutkový stav jde však k tíži žalované. Nepodařilo se jí předložit důkaz o opaku, tedy důkaz, že osoby, které použila ke splnění svého závazku, při nakládání s cestovními zavazadly rodiny žalobce při spolupráci s bezpečnostním personálem vynaložily objektivně náležitou péči a zpoždění je tak třeba přičítat chybě – suverénně zasahujícího – bezpečnostního personálu, za který žalovaná odpovídá.

Důvody, proč žalobci a jeho rodině bylo zabráněno v nástupu do navažujícího letadla, zde nespádají hlouběji do sféry žalobce, než do sféry žalované. Žalobce poznatky, které měl o této věci k dispozici, konec konců v řízení vylíčil.

Proto dle názoru Nejvyššího soudního dvora soud prvního stupně správně shledal odpovědnost žalované za žalobcem uplatněné nároky na náhradu škody. K námitce žalované, že žalobce a jeho rodina měli letět dalším letem do Miami dne 29. 3. 2015, je třeba odvětit, že podle judikatury je smlouva o letecké přepravě osob s určeným termínem letu tam a zpět „relativní fixní smlouvou“ ve smyslu § 919 druhé věty ABGB, neboť povaha a účel sjednaných termínů letu již obecně dává tušit, že věřitel (cestující letadlem) nemá na opožděném plnění již žádný zájem, zejména k paušálně sjednané cestě. Plavba rezervovaná žalobcem a jeho rodinou v rámci paušálně sjednané cesty byla zahájena z Miami již dne 28. 3. 2015, cestující tedy zjevně neměli žádný zájem na tom, aby letěli do Miami až dne 29. 3. 2015, proto žalobce nebyl povinen přijmout pozdější plnění.

## Právo v přepravě a zasilatelství

ročník I.  
číslo 3/2020

### Redakční rada:

Mgr. Michal Florián  
JUDr. Vladimír Handl  
PhDr. Jana Krausová, MBA  
JUDr. Jiří Krofta  
prof. JUDr. Monika Pauknerová, CSc.  
Ing. Petr Rožek, Ph.D.  
JUDr. Pavel Sedláček

Články publikované v tomto časopisu jsou recenzovány.

### Vydává:

Wolters Kluwer ČR, a. s.  
U Nákladového nádraží 3265/10,  
130 00 Praha 3-Strašnice

### Odpovědná redaktorka:

Mgr. Veronika Kučerová

Příspěvky posílejte na adresu:  
veronika.kucerova@wolterskluwer.com

Nevyžádané příspěvky nevracíme.

Za správnost údajů uvedených v člancích odpovídají jejich autoři. Přetisk a jakékoli šíření dovoleno pouze se souhlasem vydavatele.

Vydávání povoleno Ministerstvem kultury pod číslem MK ČR E 23797.  
ISSN 2694-5095.

Roční předplatné činí 1 350 Kč bez DPH.

Časopis lze objednat na  
[www.wolterskluwer.cz/obchod](http://www.wolterskluwer.cz/obchod).

Všeobecné obchodní podmínky naleznete na  
[www.wolterskluwer.cz/obchod](http://www.wolterskluwer.cz/obchod).

Vychází čtyřikrát ročně, číslo 3/2020, celkově číslo 3, ročník I.

Redakční uzávěrka 21. 7. 2020, den vydání 20. 8. 2020.

Tisk: **SERIFA**®, Jinonická 80, 158 00 Praha 5 Jinonice

© Wolters Kluwer ČR, a. s., 2020



Časopis je dostupný také v ASPI



Vytištěno na 100% recyklovatelném papíru se značkou Eco-label EU.

