

ÚMLUVA CMR

PROMLČENÍ PRÁVA NEZNAMENÁ, ŽE PRÁVO ZCELA ZANIKNE

Není žádnou novinkou, že věřitel může svá práva účinně vymáhat vůči dlužníkovi pouze po určitou dobu, tedy po dobu, než se právo promlčí. Promlčení práva neznámá, že právo zanikne, nýbrž je fakticky ponecháno na vůli dlužníka, zda vůči věřiteli vznesou námitku promlčení, čímž se nárok stane nevymahatelným. Nebo se dlužník může rozhodnout, že námitku promlčení neuplatní, a věřiteli tak nárok zůstane zachován.

Tato druhá varianta, kdy dlužník dobrovolně plní promlčené právo, bývá naprosto ojedinělá, a pokud se tak již stane, zpravidla to bývá omylem, respektive v důsledku neznalosti práva. Délka promlčecí doby je u různých typů nároků rozdílná. Ohledně nároků z přepravy je důležité mít na mysli, že práva z přepravy se promlčují, zejména pokud podléhají Úmluvě CMR, ve velmi krátké době. Tuto skutečnost by vždy měly mít na paměti strany smlouvy o přepravě a lze jen doporučit, aby v rámci uplatňování práv z přepravní smlouvy nic neodkládaly, nevyčkávaly na smírné vyřešení případného sporu a neprodleně svá práva a nároky uplatňovaly.

Zásadní rozdíly obou právních úprav spočívají zejména ve stanovení počátku běhu promlčecí doby a v její délce. Pro úplnost dodávám, že Úmluva CMR se vztahuje na každou smlouvu o přepravě zásilek za úplaty silničním vozidlem, jestliže místo převzetí zásilky a předpokládané místo jejího dodání leží ve dvou různých státech, z nichž alespoň jeden je signatářem Úmluvy CMR. To platí bez ohledu na trvalé bydliště a státní příslušnost stran.

České právo počítá většinou s roční promlčecí lhůtou

Podléhá-li konkrétní smluvní vztah českému právu, tedy obchodnímu zákoníku, pak pro nárok na náhradu škody na dopravovaných věcech (ztráta, zničení, znehodnocení, poškození) a nárok z opožděného doručení zásilky platí jednoletá promlčecí doba, s výjimkou případů,

kdy se jedná o škodu způsobenou úmyslně. V tomto případě platí čtyřletá promlčecí lhůta. Tvrdí-li poško-

Nároky z mezinárodní přepravy – a to jak nárok na náhradu škody, tak nárok na přepravné, na něž se vzta-

c) ve všech ostatních případech po uplynutí tří měsíců ode dne uzavření přepravní smlouvy.

Na běh promlčecí doby podle Úmluvy CMR nemá žádný vliv doba splatnosti stanovená ať již smlouvou či fakturou. Nárok na zaplacení přepravného se vždy promlčuje uplynutím jednoho roku ode dne následujícího po dovršení tří měsíců od data uzavření přepravní smlouvy a promlčecí doba se nikdy neodvozuje od sjednaného data splatnosti přepravného. Pokud je mezi stranami přepravní smlouvy podléhající Úmluvě CMR sjednána promlčecí doba delší, než stano-

vi Úmluva CMR, pak takové ujednání je neplatné a nelze je na smluvní vztah aplikovat.

Náhradu škody může požadovat i příjemce zásilky

Uplatní-li věřitel vůči dopravci písemnou reklamaci, stává se během promlčecí doby až do dne, kdy dopravce reklamaci písemně odmítne a vrátí k ní připojené doklady. Je-li reklamační zčásti uznána, běží promlčecí doba pouze u té části reklamáce, která zůstala nedořešena. Důkaz o přijetí reklamáce nebo o odpovědi na ni a o vrácení dokladů přísluší té straně, která se na tyto skutečnosti odvolává. Pozdější reklamáce v téže věci během promlčecí doby nestaví.

Z pohledu uplatnění nároku na náhradu škody podle Úmluvy CMR považují za důležité upozornit na sku-

tečnost, že v případě ztráty zásilky nebo překročení dodací lhůty je příjemce zásilky oprávněn vlastním jménem uplatňovat proti dopravci nároky z přepravní smlouvy, aniž by byl smluvní stranou smlouvy o přepravě. Rovněž je důležité zdůraznit, že podle Úmluvy CMR lze nárok na náhradu škody způsobené překročením dodací lhůty uplatnit jen tehdy, byla-li dopravci zaslána písemná výhrada do jedenadvaceti dnů poté, kdy byla zásilka dána k dispozici příjemci, což bývá v praxi mnohdy opomíjeno. Pokud takto není učiněno, pak tento nárok na náhradu škody zaniká.

Úmluva CMR se nevztahuje na zasilatelské smlouvy

Podle obchodního zákoníku je nárok věřiteli zachován, je-li nejpozději poslední den promlčecí lhůty uplatněn u soudu nebo pokud dlužník písemně uzná svůj dluh co do důvodu a výše nebo dlužník vůči věřiteli učiní prohlášení o prodloužení promlčecí doby. Promlčené nároky v mezinárodní silniční nákladní přepravě nelze uplatňovat ani vzájemnou žalobou, ani námitkami, ani je nelze započítat, ani nelze prodloužovat promlčecí lhůtu. Závěrem považuji za nezbytné uvést, že Úmluva CMR se nevztahuje na zasilatelské smlouvy. Tento fakt působí v praxi za situace, kdy zasilatel uzavře zasilatelskou smlouvou, na jejímž základě má obstarat pro objednatel mezinárodní přepravu, mnoho potíží. V případě vzniku nároku na náhradu škody způsobené dopravcem často dochází k situacím, kdy se zasilatel od objednatel včas nedozví o vzniku škody, tento nárok pak nemůže vůči dopravci z důvodu promlčení uplatnit, ovšem nárok objednatel vůči zasilateli zůstane zachován a zasilatel je povinen škodu objednateli nahradit.

*Mgr. Hedvika Hartmanová,
advokátka spolupracující s bpv
Braun Partners, s. r. o.*



Foto: DPD

zený, že mu škoda byla způsobena úmyslně, pak tuto skutečnost musí dopravce prokázat, což v praxi bývá velmi obtížné. V případě přepravného pak promlčecí doba běží ode dne následujícího po dni splatnosti přepravného a činí čtyři roky.

Začátek běhu roční promlčecí doby je v obchodním zákoníku upraven v závislosti na tom, zda zásilka byla doručena či nikoliv. V případě ztráty a zničení zásilky je pro stanovení počátku běhu promlčecí doby rozhodný den, kdy měla být zásilka doručena. Při poškození či znehodnocení zásilky a opožděném doručení zásilky začíná promlčecí doba běžet ode dne, kdy byla zásilka skutečně doručena.

huje Úmluva CMR – se promlčují uplynutím jednoho roku.

Na promlčecí dobu nemá žádný vliv doba splatnosti

V případě úmyslného zavinění činí promlčecí doba tři roky. Podle Úmluvy CMR začíná promlčecí doba běžet odlišně od obchodního zákoníku:

- v případě částečné ztráty, poškození nebo opožděného dodání dnem vydání zásilky;
- v případě úplné ztráty třicátým dnem po uplynutí dohodnuté dodací lhůty, a nebyla-li dodací lhůta sjednána, šedesátým dnem po převzetí zásilky dopravcem;

EVROPSKÁ UNIE

SMĚRNICE PODPORÍ ALTERNATIVNÍ POHONY

Na konci listopadu by měl být definitivně připraven návrh směrnice o zavedení infrastruktury pro alternativní paliva, která se má zasadit o zpřístupnění těchto paliv pro běžné spotřebitele. Směrnice je součástí iniciativy s názvem Čisté zdroje pro dopravu.

Jejím hlavním cílem je podpořit využívání alternativních paliv, přispět k omezení závislosti EU na fo-

liva přítom nejsou příliš rozšířená. Asi devět milionů vozidel jezdí na LPG, jeden milion na CNG (stlače-

važována chybějící infrastruktura čerpacích a dobijecích stanic a absence společných technických standardů v rámci EU. Zatímco benzin a naftu řidiči natankují takřka na každém rohu, síť LPG stanic v EU stále není rovnoměrná, CNG lidé načerpávají po celé Evropě jen asi u tří tisíc výdejních míst a vodík na pouhých 120 stanicích. „Důvodů, proč rozvoj dopravy na alternativní pohon probíhá pomalu, je celá řada. Samozřejmě jde o problém málo rozvinuté infrastruktury, která nicméně musí odrážet místní podmínky, ale důležitá je nepochybně i komunikační strategie směrem k potenciálním zákazníkům,“ uvedla europoslankyně Olga Sehnalová, která je členkou Výboru pro dopravu a cestovní ruch. Poslankyně dále považuje za důležité zaměřit se na další překážky, kterými jsou nesrovnatelně vyšší nákupní ceny zejména elektrických vozidel, jejich přetrvávající omezení a vývoj v oblasti technologie baterií.

(tj)



Foto: NGVA

silních palivech a snížit produkci skleníkových plynů. Až 84 procent ropy se totiž do Evropy dováží, přičemž výdaje za ropné produkty v roce 2011 vzrostly až na jednu miliardu € denně, což má negativní dopad na obchodní bilanci. Alternativní pa-

ný zemní plyn) a pouhých 500 automobilů využívá vodíkový pohon.

Největší překážkou je chybějící infrastruktura

Za největší překážku v procesu zavádění alternativních paliv je po-

EVROPSKÁ UNIE

PACHATELÉ DOPRAVNÍCH PŘESTUPKŮ BY NEMĚLI UJÍT TRESTU

Řidiči, kteří spáchají dopravní přestupek v členském státě Evropské unie, by neměli uniknout pokutě. Od prvního listopadového týdne totiž v Evropě platí směrnice o přeshraničním vymáhání dopravních předpisů. V praxi to znamená, že státy si mezi sebou budou moci vyměňovat informace o pachatelích, které pak po návratu ze zahraničí zastihne odpovídající peněžní sankce.

Vyšší pokuty si určí příslušný členský stát, ve kterém byl dopravní přestupek spáchán. Nová pravidla se mají vztahovat jen na nejnebezpečnější prohřešky – nezapnuté bezpečnostní pásy, průjezd na červenou, překročení maximální povolené rychlosti, alkohol či návykové látky za volantem, použití vyhrazeného pruhu a telefonování za jízdy. „To, co by již mělo platit ve všech členských státech, se však zatím netýká cizinců, kteří spáchají přestupky na území České republiky,“ uvedla europoslankyně Olga Sehnalová, členka Výboru pro dopravu a cestovní ruch Evropského parlamentu.

„Podle informací z ministerstva dopravy je směrnice u nás transponovaná jen částečně, což je velká škoda. Chybí úprava informačního formuláře, který by měl být využíván při výměně údajů s ostatními členskými státy, a příslušný prováděcí předpis. To znamená, že není způsob, jak pachatele z ciziny kontaktovat,“ dodala.

Na radě je sněmovna

Nyní je na nové Poslanecké sněmovně, aby zpoždění v transpozici co nejrychleji dohnala a země mohla i na svém území problematiku řídit. (tj)