

SHP 8

Mezinárodní právní regulace silniční dopravy

[Úvodem] Silniční (cestná) doprava je v regulaci států (územní svrchovanost). Ty vytvářejí národní silniční (bezpečnostně-provozní), odpovědnostní (objektivní odpovědnost a požadavek pojištění odpovědnosti) a podnikatelské silniční právo (kdo může provozovat komerční silniční dopravu). Mezinárodní právo silniční dopravy se rozvíjí od počátku 20. století v reakci na počátky mezinárodní silniční dopravy. První byla Mezinárodní dohoda smlouva o jízdě automobily z roku 1909 (archaická ustanovení o nárocích na vozidlo, řidiče, cesty, evidenci, dopravní značky, poznávací značky atd.). Před tím však existovalo mezinárodní právo o dopravě povozy na cestách. Mezinárodní právo silniční dopravy – smluvní – je decentralizované. Sousední i další státy uzavírají mezinárodní smlouvy o rozsahu silniční dopravy mezi oběma státy. Rovněž se uzavírají dohody o tranzitu. Vedle těchto smluv existují ještě vícestranné anebo mnohostranné smlouvy o technických aspektech silniční dopravy. V Evropském prostředí byly sjednávány zejména na půdě Evropské hospodářské komise, dceřiné struktury Organizace spojených národů, navázané na Hospodářskou a sociální radu. To je mezinárodní organizace pro tento typ dopravy. V prostředí Evropského společenství byla zavedená postupně větší liberalizace v oblasti silniční dopravy v souvislosti se svobodou podnikání a poskytování služeb.

[Evropský systém dopravních značek] Evropská úmluva o dopravních značkách z roku 1957 (Ženeva) stanoví základní dopravní značky, zejména značky na vozovce (plná čára, přerušovaná čára, příčná čára a šipky). Na značky stojící a podobné se vztahují základní zásady: značky podobného druhu mají být tvořeny stejnými barvami nebo stejnou kombinací barev. Smluvní strany se stavějí vstřícně k přijímání doporučení mezinárodních konferencí, jež se na toto téma na půdě Evropské hospodářské organizace konají. K základní dohodě se vytvářejí smluvní dodatky (protokoly), jež mají následně různý okruh smluvních stran. Přijímání dodatků je tacitní: tj. jestliže strana nevznesla námitky, je považován za přijatý (otázka teorie mezinárodního práva). Mezinárodní právo dopravních značek nemá obecně žádnou přímou účinnost. Jemu se adaptuje vnitrostátní právo (zákon č. 361/2000 o provozu na pozemních komunikacích a vyhláška č. 30/2001 Sb.).

[Evropský systém homologace motorových vozidel] Ženevská dohoda z roku 1958 – má evropský dopad, je sjednána na půdě Evropské hospodářské komise. Stanoví principy pro vytváření technických předpisů týkajících se výzbroje a výstroje silničních motorových vozidel. Nevytváří sama nějaké specifické technické předpisy. Cílem je nepochybně zjednodušení mezinárodní silniční dopravy. Technické předpisy se vytvářejí cestou mezinárodní, dohodou dvou nebo více smluvních stran. Na základě souhlasu s dohodou (technickým předpisem) smluvní strany udělují kontrolovaným vozidlům splňujícím požadavky stanovené příslušnými předpisy homologační značky. Tyto se udělují jednotlivým výrobcům a konstruktérům motorových vozidel. Smluvní strany si vyměňují rozhodnutí o homologaci, popřípadě o odnětí homologace. V případě zjištění neoprávněného použití homologační značky mají druhé smluvní strany povinnost oznámit straně vydávající závadu, v případě ohrožení bezpečnosti silničního provozu mohou dovoz a užívání takových vozidel zapovědět. Pro případné spory dohoda zavádí smířčí a rozhodčí řízení na půdě Evropské hospodářské komise. Evropský systém homologace samozřejmě respektují výrobci aut na jiných světadílech, kteří se chtějí uplatnit na evropském trhu.

[Evropský systém zdanění dopravních vozidel] V roce 1956 byla sjednána dohoda o zdanění motorových vozidel provozujících mezinárodní silniční dopravu.

[Celní systém TIR] Založen dohodou sjednanou v roce 1959, v roce 1975 nová náhradní dohoda. Usnadňuje celní odbavení. Operace TIR (*Transports Internationaux Routiers*) je transport zboží mezi celníci odesílací a celníci přijímací, což mohou být i vnitrozemské celnice. Zboží je na celnici odesílacího státu zapečetěno, na pohraničních celnicích se pouze kontroluje zapečetění, popř. se připojují další pečete, clo a další poplatky (jen dovozní,

nikoli průvozní) se platí až na celnici přijímacího státu. Jedná se vesměs o celnice vnitrozemské. Vozidlo se viditelně označuje značkou TIR. Vozy či soupravy se zbožím doprovází tzv. karnety TIR, jejichž útržky se odebírají na pohraničních celnicích, do karnetů se zapisují plomby atd. Karnety TIR vydávají tzv. záruční sdružení (v Česku Česmad Bohemia (sdružení automobilových dopravců) za peníze, které licencují jednotlivé smluvní strany. Karnet se vydává – samozřejmě za peníze - na dopravce (majitele). Tato záruční sdružení nesou odpovědnost (podpůrná garance, původní odpovědnost zůstává na přepravci) za nedoplačená cla v místě dovozu a za porušení fiskálních právních předpisů při průvozu či dovozu. Při odbavení na pohraničních celnicích se zpravidla nedělá kontrola zboží. Karnet se v případě bezproblémové a předpisové dopravy (mohou být stanoveny i trasy atd.) tzv. propouští bez výhrad. Pak již nelze požadovat náhradu. Smluvní strany si sdělují všechny celnice a také jinak spolupracují. Úmluva stanoví postup v případě nehod, zničení nákladu apod. Smluvními stranami, kde lze provádět operace TIR, jsou převážně evropské a přilehlé asijské země.

[Kontejnerová doprava] V roce 1956 byla sjednána v rámci OSN první a v 70. letech druhá Celní úmluva o kontejnerech. Úmluva je otevřená všem členským státům OSN a jejich odborných organizací. Stanovuje bezcelní dočasný oběh kontejnerů v souvislosti s dopravou zboží, stanovuje ve své příloze detailně technické nároky kladené na kontejnery a jejich opravy. V rámci RVHP byla v roce 1973 uzavřena dohoda o jednotném systému kontejnerů pro všechny druhy dopravy. Dohoda odkazuje na standardizaci v rámci International Standardization Organization (ISO), stanoví základní a podpůrné druhy kontejnerů. Systém má být otevřen třetím státům a umožňovat oběh kontejnerů se třetími státy. Následně pak sjednána v rámci RVHP dohoda o společném využívání kontejnerů.

[CMR – úvod] Zavádí přímou metodu regulace soukromého práva mezinárodní silniční dopravy. Uzavřena v Ženevě v roce 1956 na půdě Evropské hospodářské komise (smluvními stranami mohou být členové EHK). Týká se mezinárodní silniční přepravy motorovými vozidly (výjimkou pošta, zemřelí a stěhování). Smluvní strany nesmějí uzavírat měnicí dohody s výjimkou flexibilní úpravy pro pohraniční styk. Úprava se uplatní i při dopravě vozidel po železnici, vodě či letecky, není-li zboží překládáno a vykládáno. Dopravce odpovídá podle jiných předpisů, provozuje-li jinou dopravu než silniční, šlo-li o dopravu více druhů dopravy. Dopravce odpovídá za veškeré své zaměstnance a pracovníky s výjimkou excesu – tj. plní-li tito své pracovní úkoly. CMR představuje rigorózní (kogentní) úpravu, odchylky jsou možné jen v některých případech, smlouva je jinak parciálně (avšak nikoli totálně neplatná). Ani rozhodčí soudy nemohou rozhodovat jinak.

[CMR – dohoda] Přepravní smlouva se uzavírá vyhotovením nákladního listu. Ten se vyhotovuje třikrát (třetí dostane příjemce při vyložení a předání zboží). Musí být vyhotoven oddělený nákladní list pro každé vozidlo. Nákladní list má stanovenou řadu náležitostí: identifikaci stran a místo a čas konsensu, identifikace přepravovaných předmětů, start a cíl, dovozní a další poplatky včetně cla, pokyny pro celní jednání, popř. zákaz překládky, vzetí výtahů na sebe, případnou výši dobírky. Odesílatel odpovídá za všechny škody vzešlé nesprávnými nebo nepravdivými údaji.

[CMR – doprava] Dopravce kontroluje převzaté zboží s nákladním listem – podle obalu. Výhrady se zapisují. Odesílatel odpovídá komukoli za škody způsobené vadami obalu, ledaže bylo převzato s vadami, resp. vada vzešla až na cestě. Musí připojit všechny doklady pro celní a podobné odbavení. Odesílatel může změnit destinaci a odběratele zásilky.

[CMR – odpovědnost dopravce] Dopravce odpovídá za škodu vzešlou ztrátou nebo poškozením zásilky, ledaže šlo o nedbalost odesílatele či o vyšší moc. Nelze se dovolávat pochybení třetí osoby spolupracující na dopravě. Dopravce neodpovídá za ztrátu či poškození vzešlou dohodnutou dopravou v otevřené korbě (bez plachty), při vadě obalu, při pochybení odesílatele či příjemce při naložení či vyložení, za úbytek přirozený či za živá zvířata. Má břemeno dokázat liberaci. Dopravce odpovídá také za překročení dodací lhůty (otázka vyšší moci, požaduje se pečlivý přepravce, neodpovídá se za přírodní zásahy či

státní omezení). Hodnota zásilky se určuje podle ceny burzovní či tržní, resp. podle sjednané, jinak jsou omezení za cenu na kilogram zásilky.

[CMR – reklamace] Reklamace související s vadou předaného zboží lze uplatňovat obecně jen ve velmi krátké (sedmidenní) lhůtě od vydání zásilky, pro vymáhání přepravních pohledávek (jednorocní).

[CMR – více dopravců] Při jednotné přepravě, jíž dopravce zajišťuje od dalších dopravců, platí jeden nákladní list a je uzavřena jen jedna smlouva (je samozřejmě možná také přeprava na základě více dohod – nákladních listů). Všichni dopravci odpovídají společně za provedenou dopravu zboží. Při předávání se předává nákladní list, na který se vyznačují další dopravci. Nároky lze uplatnit proti prvnímu, poslednímu či tomu, při kterém došlo ke škodné události. Mezi dopravci pak existují regresní odpovědnostní vztahy. Ty mohou dopravci upravit vzájemnými smlouvami.

[Práce osádek vozidel v evropském prostředí] V roce 1970 sjednána Evropská dohoda o práci osádek vozidel v silniční dopravě (AETR). Stanoví rozsah aplikace a technické definice, výluky z určitých vozidel (dopadá totiž jen na přepravu mezinárodní silniční), minimální věk pro řízení vozidel, maximální dobu řízení vozidla, přestávky. Odchytky jsou možné v případě nouze. Za účelem kontroly maximálních dob řízení policí se zavádí do vozidel kontrolní zařízení ("kolečko").

[Přeprava zkazitelných potravin] Evropská dohoda z roku 1982 stanoví technické nároky na přepravu zkazitelných potravin společně s principy jejich označování. Výslovně připouští sanitární omezení dovozu, vývozu či průvozu.

[Přeprava nebezpečných věcí] Evropská dohoda z roku 1957 stanoví okruh nebezpečných věcí – přílohy, jež lze přepravovat jen za podmínek a za označení stanovených v přílohách. Státy si však vyhrazují možnost dalších omezení přepravy takových věcí.

[Evropská podpora kombinované dopravy] V roce 1991 evropské státy na půdě EHK sjednaly dohodu o podpoře kombinované silniční a železniční přepravy na vybraných železničních tazích, které mají být touto způsobu přepravy zpřístupněny.

[Pojištění odpovědnosti] V evropském prostoru existuje mechanismus pojištění odpovědnosti za provoz motorových vozidel, založený na společných základních standardech a koordinaci prostřednictvím národních pojistných kanceláří a komerčních pojišťoven. Dokladem o pojištění je tzv. zelená karta.

[Dvoustranné dohody o vzájemné silniční dopravě] Státy obvykle vyhrazují tzv. silniční kabotáž vlastním dopravcům. Nákladní přeprava a komerční přeprava osob (autobusová doprava) mezi dvěma státy je pak zpravidla předmětem dílčí liberalizace na základě vzájemnosti. V evropském prostředí existuje rozsáhlá síť dvoustranných dohod o vzájemné mezinárodní silniční přepravě. Pravidelně tyto dohody uvolňují individuální nekomerční osobní dopravu. Liberalizována je také osobní turistická doprava autobusy jako komerční příležitostná doprava. Proti zneužití jsou však stanovené její znaky. Řada dohod stanoví pravidla pro provozování kyvadlové dopravy (např. do rekreačních zařízení). Linková autobusová doprava naopak podléhá striktní regulaci obou stran. Součástí licencí je obvykle zákaz kabotáže. Naopak nákladní doprava je předmětem licencování oběma stranami, zpravidla je dohodnut kontingent přeprav mezi dvěma státy. Tyto dohody na hlavní dohody navazují. Z těchto licenčních systémů jsou vyloučeny příležitostné přepravy osobního rázu nebo rázu, který nevykazuje trvalou dopravní činnost (doprava vzorků, veletržní obsluha, služební cesty, přeprava kulturních zařízení apod.).

[Česká republika a mezinárodní (evropské) silniční právo] ČR měla smlouvy o silniční dopravě (osobní, nákladní, v souvislosti s hraničními přechody, speciální a další) s asi 30 převážně evropskými státy. První smlouvy jsou ze 60. let, poslední z 90. let.

[Silniční právo ES] Evropské společenství se mnohostranně angažuje při regulaci silniční dopravy. Úprava pomocí dvoustranných anebo vícestranných mezinárodních smluv

členských států je nahrazována primárním a sekundárním právem, jak nařízeními, tak směrnicemi. Vztahy se třetími státy více a více regulují smlouvy smíšené anebo smlouvy uzavřené namísto členských států Evropským společenstvím. Evropské společenství postupně unifikovalo kvalifikační standardy pro řidiče (obecně uznávaný řidičský průkaz). Liberalizace silniční dopravy v rámci ES byla poměrně opožděná, teprve od roku 1993 jsou odstraněny kvóty na vzájemnou mezistátní silniční nákladní dopravu, kabotáž outsiderů (poskytování silničních služeb) postupně před rokem 1998. Za určitých podmínek mohou členské státy ovšem stále zavést ochranná opatření. Evropské společenství reglementuje ukládání silniční daně (jen registrovaná vozidla, zahraniční vozidla zdaňovat nelze, předpokládá se reciprocita). Mýta (za dálnice a hlavní tahy) se vybírat smějí, ovšem v mezích poměrně složitých pravidel a nesmějí být diskriminační. Připravuje se vytvoření jednotného systému omezení provozu těžkých vozidel v určitých časech. Příležitostná autobusová doprava je liberalizována (dohodou Interbus z roku 2003) liberalizovaná nejen pro 25 členských států, ale také pro některé další státy. Nařízení z roku 1992 stanovuje pravidla pro vydávání licencí na mezistátní autobusové linky. Osobní automobilová doprava je plně liberalizovaná. V rámci ES se postupně prosazuje možnost pojištění odpovědnosti z provozu v zahraničí.