

# DOPAD NEUTRALIZÁCIE PREPRAVNÝCH DOKUMENTOV NA ZODPOVEDNOSŤ CESTNÉHO DOPRAVCU

## IMPACT OF NEUTRALIZATION OF TRANSPORT DOCUMENTS ON THE RESPONSIBILITY OF THE ROAD CARRIER

Miloš Poliak<sup>1,\*</sup>, Jana Tomicová<sup>1</sup>

---

**Abstrakt** V roku 1956 bol prijatý významný dokument v oblasti cestnej nákladnej dopravy - Dohovor CMR. Jeho prijatím sa zjednotili niektoré pravidlá v medzinárodnej preprave tovarov. Zjednotila sa najmä sprievodná dokumentácia zásielky a zodpovednosť cestného dopravcu. Od prijatia Dohovoru CMR sa zmenil spôsob výpočtu zodpovednosti dopravcu, ktorý zaviedol Protokol k Dohovoru CMR. Protokol zmenil systém výpočtu zodpovednosti zo zlatého franku na systém založený na zvláštnych právach čerpania. Sprievodná dokumentácia je zjednotená v cestnej nákladnej doprave v podobe nákladného listu CMR. Preukázalo sa, že neutralizácia nákladného listu sa v niektorých prípadoch využíva pri podvode na odosielateľovi. Cieľom príspevku je zistiť dopad využívania neutralizácie nákladného listu na zodpovednosť dopravcu a postoj poisťovne voči dopravcovi v prípade preukázania neutralizácie nákladného listu CMR. Z dôvodu, že prijatie Protokolu nie je samozrejmosťou, existujú členské krajiny Dohovoru, ktoré Protokol neprijali. Vzhľadom na to, že v súčasnosti teda existujú dva spôsoby ohraničenia zodpovednosti cestného dopravcu, chceme taktiež poukázať na dôležitosť prijatia Protokolu k Dohovoru CMR a jeho vplyv na konkurencieschopnosť v prípade ak dopravcovi hrozí riziko z vykonania neutralizácie.

**Kľúčové slova** nákladný list, Dohovor CMR, Protokol, zodpovednosť, poistenie.

**Summary** In 1956, an important document in the field of road freight transport was adopted - the CMR Convention. Its adoption unified certain rules in the international carriage of goods. This unified in particular the accompanying documentation of the consignment and the liability of the road carrier. Since the adoption of the CMR Convention, the method of calculating the liability of the carrier, which has introduced the Protocol to the CMR Convention, has changed. The Protocol changed the system for calculating liability from a gold franc to a system based on special drawing rights. The accompanying documentation is unified in road freight transport in the form of a CMR consignment note. In recent years, carriers have been required to neutralize this accompanying document. It has been shown that neutralization of the consignment note is used in some cases for fraud on the consignor. The aim of the paper is to determine the impact of the use of neutralization of the CMR consignment note on the liability of the carrier and the attitude of the insurance company towards the carrier in case of proving the neutralization of the CMR consignment note. As the adoption of the Protocol is not a matter of course, there are the Member States of the Convention which have not accepted the Protocol. Given that there are currently two ways of limiting the liability of a road carrier, we also want to point out the importance of adopting the Protocol to the CMR Convention and its impact on competitiveness if the carrier is exposed to the risk of neutralization.

**Keywords** consignment note, CMR Convention, Protocol, liability, insurance

---

<sup>1</sup> Žilinská univerzita v Žiline, Fakulta prevádzky a ekonomiky dopravy a spojov, Katedra cestnej a mestskej dopravy, Univerzitná 8215/1, 010 26 Žilina, Slovenská republika

\* korespondenční autor, tel.: +421 917 924 876, e-mail: milos.poliak@fpedas.uniza.sk

## 1 ÚVOD

Prepravovať tovar v rámci medzinárodného obchodu je možné len na základe uzatvorenia prepravnej zmluvy. Uzatváranie prepravnej zmluvy pri medzinárodnej preprave upravuje Dohovor o prepravnej zmluve v medzinárodnej cestnej nákladnej doprave (Dohovor CMR). Tento dohovor je veľmi dôležitým aspektom pre dopravcov pri uzatváraní prepravných zmlúv, pretože zjednodušuje prácu dopravcom, jednotne upravuje sprievodnú dokumentáciu prepravy tovaru, stanovuje zodpovednosť dopravcu a vytvára postupy, ktoré je možné použiť v prípade ak dopravcovi vznikne škoda. Neskôr bol k Dohovoru prijatý Protokol dôsledkom čoho sa zmenil spôsob a jednotka ohraničenia zodpovednosti cestného dopravcu. V súčasnosti všetky krajiny EÚ sú členskými krajinami Protokolu, okrem Bulharska.

Neodmysliteľnou súčasťou Dohovoru CMR je jeho nákladný list, ktorý predstavuje najdôležitejší doklad pri preprave. Je to doklad o uzatvorení prepravnej zmluvy a zároveň je dokladom o prevzatí zásielky dopravcom (Quigley, 2006). V posledných rokoch sa v odvetví dopravy často vyžaduje od dopravcu aby vykonal neutralizáciu nákladného listu CMR. Pod pojmom neutralizácia sa rozumie výmena originálnych nákladných listov alebo prepravných dokladov inými nákladnými listami alebo prepravnými dokladmi. Ide o zrušenie účinku platnosti prvého nákladného listu, pričom počas celej prepravnej trasy z miesta fyzickej nakládky na miesto fyzickej vykládky nie je s tovarom manipulované. Dochádza iba k vyhotovovaniu viacerých nákladných listov na jedno premiestnenie tovaru. Počas prepravy dochádza k umelému prerušovaniu prepravy z dôvodu odoberania pôvodných prepravných dokladov a vyrábania, výmeny nových prepravných dokladov (Mukherjee a Zhao, 2012). Zmyslom neutralizácie nákladného listu by malo byť zabezpečenie obchodného tajomstva, kde predajca chce zabrániť tomu aby príjemca poznal výrobcu a jeho nákupné podmienky (Ahmadi a Yang, 2000; Ahmadi et al., 2017). Z výskumu „Poliak et al.,(2019) vyplýva, že pri neutralizácii prepravných dokladov taktiež môže dochádzať k porušovaniu právneho poriadku v Slovenskej republike zo strany predajcu, presnejšie k porušeniu zákona č. 300/2005 Z.z. Trestný zákon - porušenie paragrafov: § 213 Sprenevera, § 221 Podvod, § 259 Skresľovanie údajov hospodárskej a obchodnej evidencie a § 375 Poškodzovanie cudzích práv“. Z uvedeného dôvodu, je potrebné zaoberať sa otázkou, či neutralizácia nákladného listu predstavuje riziko aj pre dopravcu. Konkrétne v tomto článku chceme preskúmať dopad neutralizácie na zodpovednosť dopravcu (poistenie zodpovednosti) v prípade poškodenia alebo zničenia tovaru, ak sa preukáže že bol vykonaný podvod na zákazníka. Cieľom je teda overiť hypotézu, či neutralizácia prepravných dokumentov môže predstavovať v takomto prípade riziko pre dopravcu. Vzhľadom na to, že v súčasnosti existujú dva spôsoby ohraničenia zodpovednosti cestného dopravcu, chceme taktiež poukázať na dôležitosť prijatia Protokolu k Dohovoru CMR a jeho vplyv na konkurencieschopnosť v prípade ak dopravcovi hrozí riziko z vykonania neutralizácie. Z hľadiska problematiky je potrebné zamerať sa na Dohovor CMR. Je to z toho dôvodu, že tento dohovor sa vzťahuje na každú zmluvu o preprave zásielok kde dokladom o uzavretí prepravnej zmluvy je nákladný list CMR. Pri neutralizácii prepravných dokladov dochádza práve k výmene nákladného listu CMR.

## 2 ANALÝZA SÚČASNÉHO STAVU

Z dôvodu rozdielnosti právnych predpisov v jednotlivých krajinách vo vzťahu k prepravnej zmluve bol prerokovaný na úrovni Európskej hospodárskej komisie OSN a v roku 1956 v Ženeve Rakúskom, Belgickom, Spolkovou republikou Nemecka, Francúzskom, Juhosláviou, Luxemburskom, Holandskom, Poľskom, Švédskom a Švajčiarskom podpísaný Dohovor CMR. Pri tvorbe sa okrem národných vlád 10 štátov podieľali aj ďalšie nevládne organizácie a to Medzinárodná únia cestnej dopravy (IRU) v Ženeve a Medzinárodná obchodná komora (ICC) v Paríži. Pri formulácii Dohovoru CMR sa kládol dôraz najmä na to, aby bola jednotne upravená sprievodná dokumentácia prepravy tovaru, zásady zodpovednosti dopravcu a postup pri uplatňovaní náhrady škody. Dohovor upravuje aj pravidlá, práva, povinnosti dopravcu a prepravcu pri preprave tovaru. Je však potrebné spomenúť, že Dohovor CMR neupravuje všetky súkromnoprávne otázky, s ktorými je možné sa stretnúť pri prepravách tovaru cestnými vozidlami

(Verheyen, 2016) V priebehu svojej platnosti bol Dohovor CMR doplnený v roku 1978 o Protokol k Dohovoru CMR a v roku 2008 o Dodatokový protokol. V tabuľke 1 sú uvedené členské krajiny Dohovoru CMR, Protokolu a Dodatkového protokolu.

Tab. 1 Rozdelenie členských krajín Dohovoru CMR; Zdroj: vlastné spracovanie

Členské krajiny Dohovoru CMR, Protokolu a Dodatkového Protokolu	Členské krajiny Dohovoru CMR a Protokolu	Členské krajiny len Dohovoru CMR	Členské krajiny Dohovoru a Dodatkového protokolu
Bielorusko	Albánsko	Azerbajdžan	Tadžikistan
Belgicko	Arménsko	Bosna a Hercegovina	
Česká republika	Rakúsko	Bulharsko	
Dánsko	Chorvátsko	Kazachstan	
Estónsko	Cyprus	Mongolsko	
Fínsko	Georgia	Čierna Hora	
Francúzsko	Nemecko	Maroko	
Lotyšsko	Grécko	Srbsko	
Litva	Maďarsko	Sýria	
Luxembursko	Irán	Ukrajina	
Holandsko	Írsko		
Nórsko	Taliansko		
Poľsko	Jordánsko		
Portugalsko	Kirgizsko		
Moldavská republika	Libanon		
Rumunsko	Malta		
Ruská federácia	Severná Macedónsko		
Slovensko	Tunisko		
Slovinsko	Turecko		
Španielsko	Turkménsko		
Švédsko	Uzbekistan		
Švajčiarsko			
Spojené kráľovstvo			
Veľkej Británie a Severného Írska			

Dohovor CMR sa vzťahuje na každú zmluvu o preprave zásielok za odplatu vykonanú cestným vozidlom, ak miesto prevzatia zásielky a aj predpokladané miesto jej dodania, ako sa uvádzajú v zmluve, ležia v dvoch rôznych štátoch, z ktorých aspoň jeden je zmluvným štátom Dohovoru CMR, bez ohľadu na trvalé bydlisko a štátnu príslušnosť strán. Dohovor neupravuje medzinárodnú cestnú nákladnú dopravu ale iba náležitosti súvisiace s prepravnou zmluvou v medzinárodnej cestnej nákladnej doprave, pričom sú povinné pri prepravách v prípade, keď aspoň jeden štát (odoslania alebo prijatia) je členským štátom Dohovoru CMR. Existujú štáty napr. Česká republika, kde sa Dohovor CMR vzťahuje aj na vnútroštátnu prepravu. V Slovenskej republike dopravca môže použiť nákladný list CMR na vnútroštátnu prepravu, ale ustanovenia samotného Dohovoru CMR nie je možné na ňu uplatniť.

Podľa Dohovoru CMR sa preprava tovaru musí uskutočniť po ceste „pomocou vozidiel“, a preto zásielka musí byť naložená na vozidle. Preto tento dohovor nie je možné uplatniť pri preprave vozidiel na vlastných kolesách. Ďalej existujú aj tri výnimky, kde nie je možné uzatvoriť prepravu podľa Dohovoru CMR aj napriek tomu, že ide o medzinárodnú prepravu. Dohovor sa nevzťahuje na prepravu poštových zásielok, mŕtvych osôb a sťahovacích zvrškov. Hlavným dôvodom, prečo nie je možné uvedené zásielky



V Dohovore CMR nie je stanovená osoba, ktorá má vyplňať nákladný list. V praxi vo väčšine prípadov vyplňa NL odosielateľ alebo zasielateľ, prípadne dopravca (vodič) podľa údajov poskytnutých odosielateľom. Dopravca musí odosielateľovi poskytnúť formuláre nákladného listu. Údaje, ktoré sa musia nachádzať v každom nákladnom liste:

- miesto a dátum vystavenia,
- meno a adresa odosielateľa,
- meno a adresa dopravcu,
- miesto a dátum prevzatia zásielky a miesto jej určenia,
- meno a adresa príjemcu,
- obvyklé pomenovanie povahy prepravovanej veci a druh obalu; pri veciach nebezpečnej povahy ich všeobecne uznávané označenie,
- počet kusov, ich zvláštne značky a čísla,
- hrubá váha zásielky alebo iným spôsobom vyjadrené množstvo tovaru,
- náklady spojené s prepravou (dovozné, vedľajšie poplatky, clá a ostatné výdavky vznikajúce od okamihu uzavretia zmluvy až do vydania zásielky),
- pokyny potrebné pre colné a iné úradné konania,
- údaj o tom, že preprava aj napriek akejkoľvek opačnej doložke podlieha ustanoveniam tohto Dohovoru.

Do nákladného listu môžu byť zapísané aj iné údaje, ktoré zmluvné strany považujú za potrebné. V nákladnom liste CMR je vhodné uvádzať aj evidenčné číslo ťahača a návesu, aj keď to nepatrí medzi povinný údaj. Je to z dôvodu platnosti poisťovnej zmluvy dopravcu. Ak sa evidenčné číslo vozidla, ktoré je uvedené v NL CMR nezhoduje s evidenčným číslom, ktoré je uvedené v poisťovnej zmluve dopravcu, v takomto prípade nie je možné vyplatiť škodu dopravcovi.

Nákladný list je, pokiaľ sa nedokáže opak, vierohodným dokladom o uzavretí a obsahu prepravnej zmluvy, ako aj o prevzatí zásielky dopravcom. Ak nákladný list neobsahuje výhrady dopravcu s ich odôvodnením, platí právna domnienka, že zásielka a jej obal boli v okamihu prevzatia dopravcom v dobrom zjavnom stave a že počet kusov, ich značky a čísla sa zhodovali s údajmi v nákladnom liste (Bonnet, 2016).

V roku 2008 bol k Dohovoru o prepravnej zmluve v medzinárodnej cestnej nákladnej doprave prijatý Dodatokový protokol, ktorý požadoval, aby sa prepravné dokumenty CMR mohli spravovať aj elektronicky prostredníctvom elektronického nákladného listu, tzv. „e-CMR“. Do 9.3.2020 k tomuto protokolu pristúpilo 25 krajín. V súčasnosti sa e-CMR využíva menej ako papierový. Je to z toho dôvodu, že jeho veľkou nevýhodou je obmedzený geografický rozsah pôsobnosti. Medzinárodná preprava v rámci systému e-CMR je možná medzi dvoma signatárskymi krajinami iba vtedy, ak sa preprava neuskutočňuje cez krajiny, ktoré nie sú členskými krajinami Dodatokového protokolu. Ak dopravca prejde cez takúto krajinu, musí mať vypísaný papierový nákladný list vo vozidle.

### **3 ZODPOVEDNOSŤ CESTNÉHO DOPRAVCU**

Jednou z najväčších výhod existencie Dohovoru CMR je jednotné ustanovenie ohraničujúce zodpovednosť dopravcu v prípade, že preprava podlieha ustanoveniam Dohovoru CMR. Zodpovednosť dopravcu začína v momente, keď prevezme tovar na prepravu a končí v momente vydania tovaru príjemcovi. Pri prevzatí zásielky na prepravu dopravca by mal preskúmať:

- a) správnosť údajov v nákladnom liste o počte kusov a o ich značkách a číslach,

## b) zjavný stav zásielky a jej obalu.

Dopravca zodpovedá za poškodenie alebo stratu zásielky počas prepravy a tiež za prekročenie dodacej lehoty. Oprávnený môže zásielku bez ďalších dôkazov považovať za stratenú, ak zásielka nebola vydaná do 30 dní po uplynutí dojednanej lehoty, a pokiaľ nebola stanovená lehota, tak do 60 dní po prevzatí zásielky dopravcom na prepravu. Dopravca podľa ustanovení Dohovoru CMR je povinný nahradiť škodu za úplnú alebo čiastočnú stratu zásielky, ktorá vznikne od okamihu jej prevzatia k preprave až do okamihu jej vydania. Náhrada sa vypočíta z hodnoty zásielky v mieste a čase jej prevzatia na prepravu. Hodnota zásielky sa určuje podľa burzovej ceny, ak nie je burzová cena, podľa bežnej trhovej ceny, a ak nie je ani burzová ani bežná trhovacia cena, podľa všeobecnej hodnoty tovaru rovnakej povahy a kvality.

Dopravca je oslobodený od zodpovednosti, ak stratu zásielky, jej poškodenie alebo prekročenie dodacej lehoty zaviniel oprávnený, príkaz oprávneného, nebol zavinený nedbalosťou dopravcu, vlastnou chybou zásielky alebo okolnosťami, ktoré dopravca nemôže odvrátiť a ktorých následky odstrániť nie je v jeho moci (Lorenc a Kuznar, 2018). Zodpovednosť dopravcu v medzinárodnej cestnej nákladnej doprave je podľa článku 23 odsek 3 Dohovoru CMR upravená tak, že náhrada škody nesmie presahovať 25 frankov za kilogram chýbajúcej hrubej hmotnosti, pričom frankom sa rozumie zlatý frank hmotnosti 10/31gramu a rýdzosti 0,900. Ak teda v rámci prepravy dôjde k poškodeniu alebo ku strate zásielky, dopravca zodpovedá za škody maximálne do výšky 25 frankov za každý poškodený alebo stratený kilogram zásielky (Sker, 2003). Tento systém obmedzenia zodpovednosti súvisí s určitou hodnotou zlata. Datuje sa od doby Bretton Woods Agreement, kedy svetový finančný systém sa spoliehal na stabilnú cenu zlata napriek kolísaniu meny vyjadrenú deklarovanou oficiálnou paritou zlata členmi Medzinárodného menového fondu (IMF). Bretton Woods Agreement sa zrušila v roku 1971 a meny už nemali pevný výmenný kurz v zlate a zlato sa začalo voľne kolísať na trhoch. Odvtedy existovali dve hodnoty zlata: umelá oficiálna sadzba a sadzba voľného trhu, ktorá bola výrazne vyššia ako oficiálna a neustále kolísala. Dohovor CMR neposkytol riešenie problému akú hodnotu treba brať do úvahy pri výpočte hodnoty obmedzenia záväzku 25 zlatých frankov v národnej mene. Preto bol prijatý Protokol v roku 1978 v Ženeve s jediným účelom, nahradiť zlatý frank novou jednotkou SDR definovanou IMF, čím sa zrušil problém s výpočtom hodnoty zlata pre zmluvné štáty Protokolu. Podľa protokolu je dopravca povinný odškodniť vlastníka prepravovaného tovaru vo výške 8,33 SDR za každý kilogram poškodeného, zničeného alebo strateného tovaru (Radionov, 2016). Konkrétna hodnota závisí od výmenného kurzu SDR a €. Jeho hodnota je založená na hodnotách 5 národných mien (americký dolár, euro, japonský jen, čínsky jüan a libra šterlinkov). Taká suma je krytá aj poistením zodpovednosti dopravcu. Ak je však v nákladnom liste CMR uvedený osobitný záujem na dodaní, v tomto prípade dopravca ručí do hodnoty osobitného záujmu, ktorý môže byť nad limitom hranice stanoveným Protokolom CMR.

Ako už bolo uvedené 56 krajín sveta je členskými krajinami Dohovoru CMR. Pristúpenie k Protokolu týkajúceho sa Dohovoru CMR nie je automatické, nevyplyva z postavenia členského štátu Dohovoru CMR. V tomto prípade z 56 krajín 11 krajín k tomuto Protokolu nepristúpilo. Medzi krajinami, ktoré ho neprijali je aj jedna krajina EÚ a tou je Bulharsko. Na nasledujúcom obrázku 2 sú znázornené členské krajiny Protokolu k Dohovoru CMR a zoznam jednotlivých krajín je uvedený v tabuľke 1.



Obr. 2 Členské krajiny Protokolu; Zdroj: United Nations Treaty Collection

Ako už bolo spomínané nie všetky krajiny pristúpili k Protokolu, čoho následkom je rozdielne obmedzenie zodpovednosti dopravcu za poškodený, zničený alebo stratený tovar v jednotlivých krajinách. To má tiež vplyv na konkurencieschopnosť dopravcu. V Dohovore a Protokole je stanovená horná hranica obmedzenia zodpovednosti dopravcu. Hodnota zodpovednosti závisí od jednotky (GF alebo SDR), hrubej hmotnosti tovaru a aktuálneho výmenného kurzu. Prepočty zodpovednosti dopravcu za 1 kg hrubej hmotnosti tovaru sú uvedené v tabuľke č.2. V prípade Dohovoru CMR sú uvedené dva výpočty zodpovednosti dopravcu. Prvý vychádza z poslednej definovanej umelej oficiálnej sadzby GF z roku 1978, druhý z aktuálnej voľnej sadzby zlata. Výmenné kurzy a hodnota zlata je vyjadrená k dátumu 19.5.2020.

Tab. 2 Výpočet maximálnej zodpovednosti dopravcu za 1 kg hrubej hmotnosti tovaru; Zdroj: autor

Obmedzenie zodpovednosti podľa CMR 1956	Obmedzenie zodpovednosti podľa CMR 1956	Obmedzenie zodpovednosti podľa Protokolu CMR
Obmedzujúca jednotka: GF	Obmedzujúca jednotka: GF	Obmedzujúca jednotka: SDR
Obmedzenie: 25 GF	Obmedzenie: 25 GF	Obmedzenie: 8,33 SDR
1GF = 1,94149 USD	1GF = 10/31 g rýdzosť 900 = 0,323 g	1 SDR = 1,259604 €
1 USD = 0,92 €	1 g zlata = 46,28 €/g	8,33 SDR = 8,33 x 1,25960 = 10,49 €
1 GF = 1,94149 x 0,92 = 1,79 €	25 GF = 25 x 0,323 x 46,28 = 373,71 €	
25 GF = 25 x 1,79 = 44,75 €		
Maximálna zodpovednosť za 1 kg <b>44,75 €</b>	Maximálna zodpovednosť za 1 kg <b>373,71 €</b>	Maximálna zodpovednosť za 1 kg <b>10,49 EUR</b>

Z tab. 2 vyplýva, že dopravcovia, ktorí si môžu uplatniť obmedzenie zodpovednosti podľa Protokolu CMR, maximálne zodpovedajú do výšky 10,49 €/kg hrubej hmotnosti poškodeného, zničeného alebo strateného tovaru. Krajiny, kde obmedzujúcou jednotkou je GF a používajú na výpočet zodpovednosti poslednú umelo vytvorenú hodnotu GF, zodpovedajú do výšky 44,75 €/kg hrubej hmotnosti tovaru. Ak by sa uvažovalo so súčasnou hodnotou zlata, dopravca by zodpovedal až do výšky 373,71 €/kg hrubej hmotnosti tovaru.

## 4 POISTENIE ZODPOVEDNOSTI CESTNÉHO DOPRAVCU

Dopravca, ktorý vykonáva medzinárodnú cestnú dopravu zodpovedá za škodu na prepravovanom tovare podľa Dohovoru CMR. Z tohto Dohovoru mu vyplýva povinné poistenie, známe pod názvom poistenie zodpovednosti cestného dopravcu. Účelom tohto poistenia je eliminovať riziká dopravcu, ktoré môžu ohroziť jeho podnikanie.

V súčasnej dobe je na poisťovacom trhu široká ponuka poisťovacích produktov, vzťahujúcich sa taktiež na krytie zodpovednosti cestného dopravcu. Aby sa dopravca v prípade spôsobenej škody na prepravovanej zásielke mohol na svoje poistenie spoľahnúť, musí pri jeho uzatváraní venovať veľkú pozornosť pri špecifikovaní potrieb spoločnosti (prepravovaný druh tovaru, typy prepravy,...) ako aj pri rozsahu krytia a podmienkach jednotlivých poisťovní (Novák et al., 2018). Medzi dôležité špecifikácie rozsahu poisteného krytia patria:

- **Limit poistného plnenia** – maximálna horná hranica plnenia zo strany poisťovne,
- **Spoluúčasť** – čiastka, ktorou sa dopravca podieľa na škode (najčastejšie kombinácia % a fixnej čiastky, napr. 10 % minimálne 300 €),
- **Územná platnosť poistenia:** Európa, Turecko, mimo štátov bývalého ZSSR s výnimkou Estónska, Lotyšska a Litvy,...
- **Zoznam vozidiel:** nákladné vozidla, ťahače,
- **Rozsah poistenia** – základný rozsah poistného krytia a voliteľné pripoistenia – vnútroštátna, medzinárodná alebo kabotážna preprava.

V nasledujúcej tabuľke 3 sú uvedené ročné poistné sumy jednej z mnohých poisťovní, ktoré závisia od poistného limitu a od počtu vozidiel v rámci uzatvorenia jednej poistnej zmluvy. Tieto poistné náklady sú platné pre základný rozsah poistného krytia a pre voľne ložený náklad.

Tab. 3 Poistné sumy pre základný rozsah poistného krytia; Zdroj: interné informácie poisťovne

Počet vozidiel	Poistný limit				
	200 000,00 €	300 000,00 €	400 000,00 €	500 000,00 €	600 000,00 €
1	1 292 €	2 112 €	2 239 €	2 365 €	2 490 €
5	2 069 €	2 958 €	3 134 €	3 310 €	3 487 €
10	2 908 €	4 225 €	4 478 €	4 730 €	4 982 €
15	3 555 €	5 282 €	5 597 €	5 912 €	6 228 €

Z tabuľky 3 vyplýva, že z hľadiska nákladov na poistenie je najvhodnejšie vybaviť si poistnú zmluvu na čo najväčší počet vozidiel. Je potrebné však brať do úvahy typ prepravy. Je zbytočné poisťovať všetky vozidlá, s čím sa zvyšujú náklady na poistenie, napr. na kabotážne prepravy, ak sa na to využívajú iba určité vozidlá. Všeobecne platí, že poistný limit, na ktorý sa dopravca poisťuje, by mal zodpovedať výpočtu, v ktorom užitočná hmotnosť vozidla predstavuje rozhodujúcu úlohu. Dopravca, ktorý prevádzkuje jazdnú súpravu s užitočnou hmotnosťou 25 t, by mal zvoliť také poistenie svojej zodpovednosti, ktoré bude kryť jeho zodpovednosť podľa Protokolu CMR pri totálnom zničení zásielky, z toho vyplýva výška poistného by sa mala stanoviť podľa nasledujúceho vzťahu:  $8,33 \text{ SDR/kg} \times 25\,000 \text{ kg} = 208\,250 \text{ SDR}$  za zásielku, čo pri výmennom kurze (1,2596 €/SRD k 19.5.2020) predstavuje hodnotu 262 312 €. Bolo by zbytočné



poisťovať sa na vyššiu sumu poistného limitu. Taktiež v prípade vozidiel s nižšou užitočnou hmotnosťou je vhodné si prepočítať maximálnu zodpovednosť dopravcu a podľa toho si stanoviť poistný limit.

## 5 VÝSLEDKY A DISKUSIA

Poisťovne vždy skúmajú, či dopravca nesie zodpovednosť za škodu, či boli splnené zo strany dopravcu a jeho subdodávateľov všetky povinnosti dané poistnou zmluvou a či sa na danú udalosť nevzťahuje niektorá z výluk uvedených v poistnej zmluve (Gnap a Skřivánek Kubíková, 2020). Poisťovne dávajú obyčajne dopravcom za povinnosť hlásiť škody bezodkladne, poprípade s konkrétnym časovým limitom. Preto je veľkou chybou nenahlásiť poisťovni škodu ihneď, keď sa o nej dopravca dozvie a čakať s jej oznámením až do doby, kedy poškodený uplatní voči dopravcovi reklamáciu. Ak sa jedná o poškodenie alebo zničenie zásielky, poisťovne veľmi často trvajú na možnosti zdokumentovať, čo najskôr aktuálny stav zásielky (rozsah škody), likvidátorom alebo nezávislým havarijným komisárom. Neumožnenie tohto úkonu zo strany dopravcu môže mať za následok výrazne krátenie poistného plnenia, prípadne aj úplné odmietnutie plnenia poisťovňou.

Pri likvidácii škôd je nutné doložiť nasledujúce doklady:

- objednávku prepravy,
- **prepravné doklady (napr. nákladný list CMR, dodacie listy),**
- zápis o škode medzi vodičom a príjemcom (ak nie je uvedená výhrada v príslušnom prepravnom doklade),
- protokol a konečné uznesenie polície (v prípade dopravných nehôd a škôd vzniknutých trestným činom),
- doklady preukazujúce hodnotu zásielky v dobe a mieste nakládky,
- doklady preukazujúce rozsah škody,
- fotodokumentácia rozsahu škody,
- vyjadrenie vodiča k okolnostiam škody.

Vzhľadom na to, že pri likvidácii škôd je potrebné doložiť prepravný doklad, vo väčšine prípadov nákladný list CMR, jeho neutralizácia by mohla spôsobiť komplikácie pri riešení škodovej udalosti. Ak náhodou nebude existovať nákladný list, dopravca sa nebude mať čím preukázať. Dopravca sa teda dostane do sporu s poisťovňou, keďže nebude môcť preukázať, že evidenčné čísla vozidiel v poistnej zmluve sa zhodujú s evidenčnými číslami v nákladnom liste CMR a poisťovňa nemusí uhradiť škodu, ktorú zapríčinil dopravca. Poisťovňa s ktorou sme spolupracovali uviedla, že ak sa pri preskúmaní škodovej udalosti zistí, že sa využila neutralizácia nákladného listu v rámci podvodu, čiže trestného činu, môže dôjsť k zrušeniu poistného plnenia ale aj samotnej zmluvy zo strany poisťovne. V takom prípade by poisťovňa nič neuhradila a za celú zodpovednosť dopravcu by dopravca zodpovedal sám.

Náklady, ktoré by musel dopravca znášať sám sú vyjadrené na modelových príkladoch, ktoré sú uvedené v nasledujúcej tabuľke 4. Do nákladov sú započítané aj náklady na poistnú zmluvu, ktoré musí dopravca uhradiť, aby mohol vykonávať medzinárodnú dopravu. Je to náklad, ktorý musí uhradiť, ale to mu nezaručuje, že sa poisťovňa bude spolupodieľať na škode. V týchto modelových príkladoch dopravca prepravuje tovar s celkovou hmotnosťou 12 t. V každom príklade dochádza k poškodeniu celej zásielky, mení sa len hodnota tovaru. Poistné náklady sú stanovené pre jedno vozidlo s poistným limitom stanoveným podľa hodnoty obmedzenia zodpovednosti. Hodnoty obmedzenia zodpovednosti dopravcu sú uvedené pod tabuľkou 4. Všetky jednotky sú uvedené v €.

Tab. 4 Škoda vzniknutá dopravcovi v prípade odmietnutia spoluúčasti poisťovne, ; Zdroj: vlastné spracovanie

Hodnota tovaru (€)	Obmedzenie podľa Dohovoru (€)	Obmedzenie podľa Protokolu (€)	Poistné náklady (Dohovor) (€)	Poistné náklady (Protokol) (€)	Celková škoda pre dopravcu (Dohovor)(€)	Celková škoda pre dopravcu (Protokol)(€)	Rozdiel v nákladoch (€)
100 000	100 000	100 000	2 490	1 292	102 490	101 292	1 198
200 000	200 000	125 880	2 490	1 292	202 490	127 172	75 318
300 000	300 000	125 880	2 490	1 292	302 490	127 172	175 318
400 000	400 000	125 880	2 490	1 292	402 490	127 172	275 318
500 000	500 000	125 880	2 490	1 292	502 490	127 172	375 318
600 000	537 000	125 880	2 490	1 292	539 490	127 172	412 318

Zodpovednosť podľa Dohovoru CMR sadzba z roku 1978 = 12 000 x 44,75 = 537 000 €  
 Zodpovednosť podľa Dohovoru CMR aktuálna sadzba zlata = 12 000 x 373,71 = 4 484 520 €  
 Zodpovednosť podľa Protokolu CMR = 12 000 x 10,49 = 125 880 €

V prípade poškodenia tovaru s hodnotou 100 000 € nedochádza k výraznému rozdielu v nákladoch. Rozdiel je spôsobený iba tým, že dopravca, ktorého zodpovednosť je obmedzená Dohovorom CMR by mal mať uzatvorenú poistnú zmluvu s vyšším poistným limitom, s čím sú spojené aj vyššie náklady na poistenie. Pri tovare s hodnotou 200 000 € už dochádza k výraznejšiemu rozdielu. Tento rozdiel je spôsobený okrem rozdielu v poistných nákladoch, najmä ohrozením zodpovednosti dopravcu podľa Protokolu. Čím je hodnota tovaru vyššia tým je tento rozdiel v nákladoch vyšší. Z týchto príkladov vyplýva, že dopravcovi (ktorý sa riadi Protokolom) vznikne maximálne škoda vo výške 127 172 €, pričom dopravcovi ktorý sa riadi ustanoveniami Dohovoru môže vzniknúť škoda až 539 490 €, v závislosti od hodnoty zásielky. V prípade ak by sa uvažovalo s aktuálnou hodnotou zlata, zodpovednosť dopravcu by bola minimálne obmedzená, ak vôbec (iba v prípade veľmi drahého tovaru).

Aj keď Protokol, v niektorých krajinách iba Dohovor, obmedzuje zodpovednosť dopravcu za škodu na zásielke, dopravca je povinný uhradiť vzniknutú škodu aj keď poisťovňa odmietne spoluúčasť na základe porušenia poistných podmienok. Náhrada škody bez spoluúčasti poisťovne predstavuje pre dopravcu výraznú nákladovú položku, ktorá môže predstavovať v niektorých prípadoch aj katastrofálne následky pre dopravnú spoločnosť. Z toho dôvodu je možné pokladať dopad na poistenie zodpovednosti za jedno z najzávažnejších rizík, ktoré by si mal dopravca uvedomiť, keď príjme príkaz na neutralizáciu prepravných dokladov. Tieto závažnosti by si mali uvedomiť najmä dopravcovia (napr. Bulharskí), ktorý sa riadia ustanoveniami Dohovoru CMR, im hrozí z pohľadu vzniknutých nákladov oveľa väčšie riziko.

## 6 ZÁVER

Dohovor CMR, ktorý upravuje prepravnú zmluvu pri medzinárodnej cestnej nákladnej doprave patrí dnes k najdôležitejším nástrojom rozdelenia zodpovednosti medzi dopravcu a objednávateľa prepravy. Prijatím Dohovoru sa dopravcom obmedzila zodpovednosť, pričom toto obmedzenie bolo postavené na jednotke GF, ktorej hodnota bola závislá od pevnej hodnoty zlata. Neskôr, kvôli problémom s dvoma hodnotami zlata bol prijatý Protokol, ktorý mal vyriešiť tento problém. Hodnota zodpovednosti už nebola viac závislá od hodnoty zlata ale od jednotky SDR ktorej hodnota závisí v súčasnosti od 5 národných mien. Vzhľadom na to, že prístupenie k Protokolu nie je automatické, existujú krajiny ktoré prijali Dohovor CMR ale už

neprijali Protokol. V súčasnosti 1/5 zmluvných strán Dohovoru nepristúpila k Protokolu. Je dôležité poznamenať, že všetky krajiny EU sú zmluvnými stranami okrem Bulharska. To je obzvlášť dôležité vzhľadom na skutočnosť, že niektoré z hlavných koridorov transeurópskej dopravnej siete prechádzajú touto krajinou a takéto neprimerané vystavenie zodpovednosti môže mať vplyv na obchodné záujmy všetkých zúčastnených strán na zmluve o medzinárodnej preprave tovaru. Vzhľadom na to, že táto krajina nepristúpila je tu vyššia úroveň zodpovednosti pre dopravcu ako v ostatných členských krajinách EU. To mení aj podmienky poistenia zodpovednosti a má to vplyv aj na náklady za poistenie zodpovednosti.

V súvislosti s neutralizáciou nákladného listu CMR hrozí veľké riziko dopravcovi v prípade ak dôjde k poškodeniu tovaru, kde pri preskúmaní škodovej udalosti sa zisti podvod. Ak sa vykoná neutralizácia prepravných dokladov, môže to spôsobiť komplikácie pri riešení škodovej udalosti. Ak by náhodou neexistoval nákladný list, dopravca sa nebude mať čím preukázať. Dopravca sa môže dostať do sporu s poisťovňou, a poisťovňa môže zrušiť s dopravcom poistné plnenie a aj samotnú poistnú zmluvu. Dopravca bude musieť uhradiť škodu sám.

## Pod'akovanie

Tento dokument bol vypracovaný na podporu projektu: VEGA č. 1/0245/20 Poliak: Identifikácia dopadu zmeny právnych predpisov v oblasti dopravy na konkurencieschopnosť dopravcov a bezpečnosť prepravy.

## Literatura

Ahmadi, R., Iravani, F. a Mamani, H. **2017**. Supply Chain Coordination in the Presence of Gray Markets and Strategic Consumers. *Production and operations management*, 26(2), s. 252-272.

<<https://doi.org/10.1111/poms.12635>>

Ahmadi, R., Yang, B. R. **2000**. Parallel imports: Challenges from unauthorized distribution channels. *Marketing science*, 19(3), s. 279-294. DOI: 10.1287/mksc.19.3.279.11799.

Bonnet, J.C. **2016**. CMR - International Convention of Geneva relating to the Contract for the International carriage of goods by Road 19 May 1956. *Uniform Law Review*, 21(4), s. 418-420. DOI: 10.1093/ulr/unw052

Denes, A. **2018**. Considerations on the contract for the international carriage of goods by road. *Revista De La Facultad De Derecho*, s. 253-285. DOI: 10.22187/rfd2018n44a9

Dohovor o prepravnej zmluve v medzinárodnej cestnej nákladnej doprave. Dostupné na internete: <<https://www.cesmad.sk/kategoria/26-legislativa/1712-dohovor-o-prepravnej-%20zmluve-%20v-medzinarodnej-cestnej-nakladnej-doprave-cmr->>

Gnap, J., Skřivánek Kubíková, S. **2020**. Possible effects of lacking parking areas for road freight transport on logistics and transport safety. *Transportation Research Procedia*, 44, s. 53-60. <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2020.02.009>

Interné informácie poisťovne

Lamont-Black, S. **2016**. The UK Supreme Court on jurisdiction over successive CMR Convention carriers and European Union rules. *Uniform Law Review*, 21(4), s. 487-509. DOI: 10.1093/ulr/unw041

Lorenc, A., Kuznar, M. **2018**. An Intelligent System to Predict Risk and Costs of Cargo Thefts in Road Transport. *International journal of engineering and technology innovation*, 8(4), s. 284-293.

Mukherjee, A., Zhao, L. **2012**. Profitable parallel trade in unionized. *Journal of Economics*, 107(3), s. 267-276. DOI: 10.1007/s00712-012-0267-7

Novák, R. a kol. 2018. *Mezinárodní silniční nákladní přeprava a zásílatelství*, Praha: Nakladatelství C. H. Beck, 342 s.

Poliak, M., Tomicová, J., Jaśkiewicz, M. **2020**. Identification the risks associated with the neutralization of the CMR consignment note. *Transportation Research Procedia*, 44, s. 23-29. DOI: 10.1016/j.trpro.2020.02.004

Protokol k Dohovoru o prepravnej zmluve v medzinárodnej cestnej nákladnej doprave. Dostupné na internete: <https://www.noveaspi.sk/products/lawText/1/67138/1/2/oznamenie-c-163-2008-zz-o-podpisani-protokolu-k-dohovoru-o-prepravnej-zmluve-v-medzinarodnej-cestnej-nakladnej-doprave-cmr/oznamenie-c-163-2008-zz-o-podpisani-protokolu-k-dohovoru-o-prepravnej-zmluve-v-medzinarodnej-cestnej-nakladnej-doprave-cmr>

Quigley, I. **2006**. Freight Carrier`s Liability under the CMR convention 1956. *Acta Oeconomica Pragensia*. 2006 (4), s. 41-45.

Radionov, N. **2016**. Limitation of liability right in road freight carriage in Croatia: an extinct institute. *Uniform Law Review*, s. 457-468. DOI: 10.1093/ulr/unw035

Sker, T. **2003**. Analysis of Road Carriers Liability for Robbery of Cargo According to CMR Convention. *Promet- Traffic- Traffico*, s. 371-374.

United Nations Treaty Collection. [Online]. Dostupné z: [https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg\\_no=XI-B-11-a&chapter=11&clang=en](https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-B-11-a&chapter=11&clang=en) [cit: 2020-05-23].

Verheyen, W. **2016**. National judges as gatekeepers to the CMR Convention. *Uniform Law Review*, 21(4), s. 441-456. <<https://doi.org/10.1093/ulr/unw039>>