

Elektronický nákladný list v medzinárodnej cestnej nákladnej doprave

Electronic consignment note for international carriage of goods by road

Jozef Gnap¹

Abstrakt

Príspevok predstavuje elektronický nákladný list v medzinárodnej cestnej nákladnej doprave, ktorý bude možné využívať aj v SR od mája 2014. Poukazuje na požiadavky dodatkového protokolu, ktorým sa dopĺňa Dohovor o prepravnej zmluve v medzinárodnej cestnej nákladnej doprave (CMR). Autor uvádza niektoré výhody ale aj možné problematické aspekty praktickej aplikácie elektronického nákladného listu v podmienkach SR a súčasných právnych predpisov najmä zákona o dani z pridanej hodnoty ale aj dopravnej praxe.

Kľúčové slová: cestná nákladná doprava, elektronický nákladný list, dohovor CMR

Key words: carriage of goods by road, electronic consignment note, Convention CMR

Úvod

Organizácia spojených národov (OSN) oznámila, že Slovenská republika pristúpila dňa 21. februára 2014 k dodatkovému protokolu o elektronickom nákladnom liste. Pre Slovenskú republiku bude protokol záväzný od 20. mája 2014 [2].

SR sa stane stranou tohto dodatkového protokolu, ako strany Dohovoru o prepravnej zmluve v medzinárodnej cestnej nákladnej doprave (CMR) podpísaného v Ženeve 19. mája 1956, ktoré majú záujem o doplnenie dohovoru s cieľom umožniť **nepovinné vystavovanie nákladných listov pomocou postupov používaných pri elektronickom zaznamenávaní a nakladaní s údajmi** [1].

Elektronický letecký nákladný list (AirWaybill – AWB) sa využíva už v leteckej nákladnej doprave [5]. Nie je ešte plošne zavedený a aj v SR sú problémy s jeho aplikáciou pri tovare, ktorý sa prepravuje na colné územie EÚ z tretích štátov a colný úrad na letisku, kde sa tovar vykladá alebo predkladá požaduje papierový letecký nákladný list. V leteckej osobnej doprave je najviac skúseností s elektronickým letenkami, ktoré sa do praxe veľmi rýchlo zaviedli.

Odborná terminológia

„dohovor“ znamená Dohovor o prepravnej zmluve v medzinárodnej cestnej nákladnej doprave (CMR) [3], [4].

„elektronická komunikácia“ predstavuje informácie vytvorené, odoslané, prijaté alebo uchovávané elektronickými, optickými, digitálnymi alebo podobnými prostriedkami spôsobom, ktorý umožňuje, aby dané komunikované informácie boli prístupné tak, aby mohli byť ďalej použiteľné,

„elektronický nákladný list“ znamená nákladný list vystavený prostredníctvom elektronickej komunikácie dopravcom, odosielateľom alebo akoukoľvek inou stranou,

¹Prof. Ing. Jozef Gnap, PhD., vedúci katedry cestnej a mestskej dopravy, FPEDAS, Žilinská univerzita v Žiline, e-mail: jozef.gnap@pedas.uniza.sk

ktorá má záujem o plnenie prepravnej zmluvy, na ktorú sa vzťahuje dohovor, vrátane náležitostí logicky sa vzťahujúcich na elektronickú komunikáciu prostredníctvom príloh, alebo inak prepojenú s elektronickou komunikáciou súbežne s alebo následne po jej vydaní tak, aby sa stali súčasťou elektronického nákladného listu,

„elektronický podpis“ predstavuje údaje v elektronickej podobe, ktoré sú pripojené alebo logicky sa vzťahujú na iné elektronické údaje, a ktoré slúžia ako metóda na overenie platnosti.

Rozsah a účinnosť a overenie platnosti elektronického nákladného listu

V súlade s ustanoveniami dodatkového protokolu, nákladný list uvedený v dohovore, **ako aj akákoľvek požiadavka, vyhlásenie, pokyn, žiadosť, výhrada alebo iná komunikácia týkajúca sa plnenia prepravnej zmluvy, na ktorú sa vzťahuje dohovor, môžu byť vystavené prostredníctvom elektronickej komunikácie.** Treba upozorniť, že sa zvyrazňuje význam elektronickej komunikácie, ktorá sa v praxi intenzívne využíva aj v súčasnosti napr. zasielanie objednávok e-mailom, potvrdzovanie nakládok a vykládok, sťažnosti na dopravcu a podobne.

Elektronický nákladný list, ktorý je v súlade s ustanoveniami dodatkového protokolu, je považovaný za rovnocenný nákladnému listu uvedenému v dohovore, a preto má rovnakú dôkaznú hodnotu a účinnosť ako nákladný list.

Elektronický nákladný list musí byť overený zmluvnými stranami prepravnej zmluvy prostredníctvom spoľahlivého elektronického podpisu, ktorý zaisťuje spojenie s elektronickým nákladným listom. Ak nie je ustanovené inak, metóda využívajúca elektronický podpis sa považuje za spoľahlivú, ak je elektronický podpis:

- a) viazaný výhradne na podpisujúcu osobu,
- b) schopný identifikovať podpisovateľa,
- c) zriadený spôsobom, ktorý má podpisovateľ pod plnou kontrolou, a
- d) prepojený na údaje, ktorých sa týka tak, že je možné zistiť každú ďalšiu zmenu týchto údajov.

Elektronický nákladný list môže byť overený inou elektronicke overovacou metódou, ktorú dovoľuje právny poriadok štátu, v ktorom bol elektronický nákladný list vystavený.

Údaje obsiahnuté v elektronickom nákladnom liste musia byť prístupné zmluvnej strane, ktorá je na to oprávnená.

Podmienky pre vydanie elektronického nákladného listu

Elektronický nákladný list musí obsahovať rovnaké údaje ako nákladný list uvedený v dohovore. Postup pri vystavovaní elektronického nákladného listu musí zabezpečiť integritu jednotlivých údajov, ktoré nákladný list obsahuje od okamihu, keď bol prvýkrát vytvorený v jeho konečnej podobe. Integrita je zabezpečená, len čo sú všetky údaje úplné a nezmenené, s výnimkou doplnkov a zmien, ktoré vyplývajú z bežnej komunikácie, uchovávaní a zobrazovania nákladného listu.

Údaje obsiahnuté v elektronickom nákladnom liste môžu byť doplnené alebo upravené v prípadoch, ktoré povoľuje dohovor.

Postup použitý na doplnenie alebo zmenu elektronického nákladného listu má umožniť realizovať doplnenie alebo zmenu elektronického nákladného listu a musí zachovať pôvodné údaje v ňom obsiahnuté.

Implementácia elektronického nákladného listu

Zmluvné strany, ktoré majú záujem o plnenie prepravnej zmluvy sa dohodnú na jednotlivých postupoch a ich implementácii s cieľom splniť požiadavky dodatkového protokolu a dohovoru, predovšetkým pokiaľ ide o:

- a) spôsob vystavenia a dodania elektronického nákladného listu oprávnenej zmluvnej strane,
- b) zabezpečenie integrity elektronického nákladného listu,
- c) spôsob, ktorým si zmluvná strana, uplatňujúca si práva vyplývajúce jej z elektronického nákladného listu, môže tento nárok uplatniť,
- d) spôsob, ktorým sa potvrdzuje, že bola realizovaná dodávka konečnému príjemcovi,
- e) postupy pre dopĺňanie a úpravy elektronického nákladného listu, a
- f) postupy pre prípadné nahradenie elektronického nákladného listu nákladným listom vydaným iným spôsobom.

Postupy vyššie uvedené v elektronickom nákladnom liste a musia byť ľahko zistiteľné.

Dokumenty dopĺňajúce elektronický nákladný list

Dopravca odovzdá odosielateľovi na jeho neskoršiu žiadosť príjmový doklad o tovare, ako aj všetky informácie nevyhnutné na identifikáciu zásielky a na prístup k elektronickému nákladnému listu, ktorý je predmetom tohto dodatkového protokolu [4].

Dokumenty vyššie uvedené môžu byť odosielateľom poskytnuté dopravcovi formou elektronickej komunikácie, ak dokumenty existujú v tejto forme, a ak sa zmluvné strany dohodli na postupoch umožňujúcich vytvorenie prepojenia medzi týmito dokumentmi a elektronickými nákladnými listami, ktoré sú predmetom dodatkového protokolu takým spôsobom, ktorý zaručuje ich integritu.

V praxi SR môže byť problém, ako zabezpečiť požiadavku zákon NR SR č. 246/2012 Z. z. o dani z pridanej hodnoty v znení neskorších zmien a doplnkov.

Platiteľ je povinný preukázať, že sú splnené podmienky oslobodenia od dane okrem iných dokladov aj:

- potvrdením o prijatí tovaru odberateľom alebo osobou ním poverenou, ak prepravu tovaru vykoná dodávateľ alebo odberateľ; toto potvrdenie musí obsahovať:
- meno a priezvisko odberateľa alebo názov odberateľa a adresu jeho sídla, miesta podnikania, prevádzkarne, bydliska alebo adresu miesta, kde sa obvykle zdržiava,
- množstvo a druh tovaru,
- adresu miesta a dátum prevzatia tovaru v inom členskom štáte, ak prepravu tovaru vykoná dodávateľ, alebo adresu miesta a dátum skončenia prepravy, ak prepravu tovaru vykoná odberateľ,
- **meno a priezvisko vodiča pozemného motorového vozidla uvedené paličkovým písmom a jeho podpis,**
- evidenčné číslo pozemného motorového vozidla, ktorým sa uskutočnila preprava

tovaru.

Vodič je zástupca dopravcu a prijíma zásielku (tovar na prepravu) a odovzdáva zásielku príjemcovi, mnohokrát na miestach, kde nie je prístup k počítačom a internetu (napríklad. stavby a pod.). Vodič by musel byť vybavený prístupom od dopravcu pre aplikáciu elektronického podpisu resp. v SR vybavený elektronickou identifikačnou kartou (eID), ktoré sa v SR začali vydávať od 2.12.2013, prístupom na internet a čítačkou týchto kariet. Technické podrobnosti pre aplikáciu v rámci elektronického nákladného listu CMR ešte nie sú známe.



Obr. 1. Čítačka elektronickej identifikačnej karty (eID), Zdroj: [6].

Platnosť dodatkového protokolu

Tento dodatkový protokol môžu podpísať štáty, ktoré sú signatármi alebo zmluvnými stranami dohovoru, a zároveň sú buď členmi Európskej hospodárskej komisie, alebo boli prijaté za členov komisie vo funkcii poradných orgánov.

Tento dodatkový protokol nadobúda platnosť deväťdesiateho dňa po tom, čo **päť zo štátov** uložilo svoje ratifikačné listiny alebo listiny o prístupe k dodatkovému protokolu.

Na základe údajov zo 6.3.2014 je stav v prijímaní dodatkového protokolu o elektronickom nákladnom liste CMR uvedený v tab.1.

Tab. 1 Prehľad členských štátov Dohovoru CMR a informácie o pristúpení k dodatkovému protokolu o elektronickom nákladnom liste

Členský štát CMR	Podpísaný protokol (signatári)	Ratifikovaný protokol	Pristúpenie
Belgicko	27.5.2008		
Bulharsko			15.9.2010
Česká republika			14.11.2011
Dánsko			28.6.2011
Fínsko	27.5.2008		

Členský štát CMR	Podpísaný protokol (signatári)	Ratifikovaný protokol	Pristúpenie
Lotyšsko	27.5.2008	3.2.2010	
Litva	27.5.2008	7.3.2011	
Holandsko	27.5.2008	7.1.2009	
Nórsko	27.5.2008		
Slovenská republika			21.2.2014
Španielsko			11.5.2011
Švédsko	27.5.2008		
Švajčiarsko	27.5.2008	26.1.2009	

Zdroj: [2]

Záver

V súčasnosti sa pripravuje zverejnenie Dodatkového protokolu k Dohovoru o prepravnej zmluve v medzinárodnej cestnej nákladnej doprave (CMR) týkajúci sa elektronického nákladného listu v Zbierke zákonov Slovenskej republiky. Elektronický nákladný list by mohol pomôcť zjednodušiť medzinárodný obchod a najmä veľké nadnárodné spoločnosti, ktoré pôsobia vo viacerých štátoch to privítajú. Tiež by mohol obmedziť daňové úniky na dani z pridanej hodnoty, ale veľa bude závisieť od jeho reálnej implementácie v bežnej dopravnej praxi.

Tento príspevok vznikol vďaka podpore v rámci operačného programu Výskum a vývoj pre projekt:



Centrum excelentnosti pre systémy a služby inteligentnej dopravy II., ITMS 26220120050 spolufinancovaný zo zdrojov Európskeho fondu regionálneho rozvoja.

Podporujeme výskumné aktivity na Slovensku/Projekt je spolufinancovaný zo zdrojov EÚ"

Použitá literatúra:

- [1] https://lt.justice.gov.sk/Attachment/vlastnymat_doc.pdf?instEID=1&attEID
- [2] http://www.unece.org/trans/conventn/legalinst_27_olirt_e-cmr.html
- [3] POLIAK, M.: Podnikanie v zasielateľstve a v cestnej doprave, 1.vydanie, Žilinská univerzita v Žiline v EDIS – vydavateľstvo ŽU, Žilina, 2011
- [4] GNAP, J.: Medzinárodná cestná nákladná doprava, 1.vydanie, Žilinská univerzita v Žiline v EDIS – vydavateľstvo ŽU, Žilina, 2004
- [5] <http://www.transport.sk/spravy/letecka-doprava/5979-podari-sa-zefektivnit-nakladnu-letecku-dopravu.html>
- [6] <http://www.minv.sk/?tlacove-spravy&sprava=od-decembra-2013-vydava-slovenska-republika-elektronicke-obcianske-preukazy-eid-karty>
- [7] POLIAK, M.: Zmeny v dohovore CMR, In: Logistický monitor, ISSN 1336-5851,2008, <http://www.logisticmonitor.sk/en/images/prispevky/zmeny-v-cmr.pdf>

Recenzoval: doc. Ing. Miloš Poliak, PhD.

