

# 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 vročením 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 přispěvateli, včetně autora tohoto příspěvku, navrženo na úplné vyloučení ze souboru doporučených Pravidel v revizi 2020. To by samozřejmě neznamenalo 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 přispěvatele kupních smluv před jeho nepochopěním 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 překládky 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 nepopiratelným 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 vyzvednutí, 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 objednává 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 zbytlí, 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. Převáděno 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 popsáním krokem, tedy předáním zásilky zástupci Kupujícího (rejdaři) **nestává** náloďovatelem (Shipper), což ho zcela deklaruje 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 přehledem 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.

*Príspevek 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 železnici 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