

## E-bulletin soudní rozhodnutí v přepravě a zasilatelství

4. Vydání

Prosinec 2018



K čl. 5 a 7 Nařízení EP a Rady č. 261/2004

**Rozsudek Spolkového soudního dvora (BGH) ze dne 12.9.2017, sp. zn. X ZR 102/16, Transportrecht 10/2018, str. 405**

Žalobci požadovali po žalované letecké společnosti úhradu částky 400,- EUR za prodlení, k němuž došlo při jejich přepravě z německého Düsseldorfu do marockého Nadoru, a to dne 25.7.2014. Požadavek vychází z článku 5 odst. 1 písm. c) a článku 7 odst. 1 věta první písm. b) Nařízení EP a Rady (ES) č. 261/2004 ze dne 11. února 2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů.

Let byl označen IATA-kódem žalované letecké společnosti, nicméně na základě smluvního ujednání o tzv. Wet-Lease (krátkodobý pronájem) byl proveden španělskou leteckou společností, která poskytla i posádku.

Soud I. i soud II. instance žalobu zamítl, zejména z důvodu, že žalovaná letecká společnost není pasivně legitimovaná, když měla být žalována letecká společnost, která na základě Wet-Lease skutečně let realizovala.

Dovolací Nejvyšší soud konstatoval, že revizní žaloba je úspěšná, byť se žalovaná nedostavila a jednalo se tak o rozsudek pro zmeškání. Soud konstatoval, že smlouvy o nájmu letadel (Wet-Lease) obsahují ujednání, že pronajímatel zůstává odpovědný za technickou a operační část provozu (tj. letištní poplatky, pojištění, palivo), zatímco nájemce je odpovědný za kapacitní naplnění letadla.

Dle ustanovení článku 5 německého Nařízení o právech leteckých cestujících (FluggastrechteVO) je provádějícím dopravcem ten letecký dopravce, jenž uzavřel smlouvu s cestujícím a let buď sám provádí, nebo ho provést zamýšlí. Ve smyslu tohoto německého nařízení Nejvyšší soud konstatoval, že let, jenž je proveden letadlem s posádkou na základě nájemního vztahu, je stále prováděn nájemcem, tedy smluvním partnerem cestujících. Z uvedeného důvodu byl tedy také letecký dopravce stojící ve smluvním vztahu s cestujícími povinen tyto informovat, že zůstává stranou odpovědnou za provedení přepravy a též odpovědnou za veškeré nároky cestujících, případně vplynuvší z takové letecké přepravy.

S ohledem na to přiznal Nejvyšší soud cestujícím nárok za zpoždění přesahující 6 hodin a vzdálenost 1.500 km ve výši 400,- EUR.



K čl. 17 odst. 2 Úmluvy CMR

**Rozsudek Spolkového soudního dvora (BGH) ze dne 26.4.2018, sp. zn. I ZR 269/16, Transportrecht 10/2018, str. 384**

Žalobce se domáhal náhrady škody za ztrátu zboží – balíků během jeho přepravy po dopravci, který, popíraje zavinění, argumentoval tím, že zásilka se ztratila v důsledku nehody v Polsku, kterou nezavinil ani dopravce, ani řidič nákladního vozu vezoucího zásilku. Protože však dopravce neprovádí žádné úsekové kontroly a ani konkrétně netvrdil, že balíky byly před nakládkou do kamionu zkontrolovány a že bylo organizačně zjištěno, že balíky nebyly odcizeny předtím, shledal soud, že zde není pro akceptaci nevyhnutelných okolností ve smyslu čl. 17 odst. 2 Úmluvy CMR místo. Nelze totiž dospět k závěru, že zboží vůbec do nákladního vozu bylo naloženo a tvrzenou nehodou zasaženo. Důkazem pro to dopravci není ani samotné provedení naskenování balíků před nakládkou, neboť chybí údaj, kdo balíky skenoval, kolik času uplynulo mezi naskenováním balíků a nakládkou na výměnnou nástavbu a kdo provedl požadované kontroly. Návrhy na provedení důkazů výsledkem řídiče, který již naloženou a zaplombovanou výměnnou nástavbu převzal, stejně jako nadřízeného dohláze, jsou zde zjevně bez užítu.



K čl. 17 odst. 1 a 2 Úmluvy CMR

**Rozsudek Spolkového soudního dvora (BGH) ze dne 23.11.2017, sp. zn. I ZR 51/16, European Transport Law 2018, str. 77**

Žalobce uplatňující náhradu škody po dopravci z důvodu, že zmražené zboží nebylo během přepravy nákladním vozem dopravce dostatečně mrazeno, musí postavit na jisto a prokázat, že zboží předal dopravci v požadovaném stavu zmrazení. Pokud však dopravce bez výhrady podepíše dodací list, v němž se uvádí, že jím přebírané zboží je dostatečně předmrazeno, pak na dopravci leží důkazní břemeno o jeho tvrzení, že mu nebylo umožněno zkontrolovat teplotu převzatého zboží.



K čl. 23 a 29 Úmluvy CMR

**Rozsudek Odvolacího soudu v Barceloně ze dne 24.11.2017, sp. zn. 393/2016, Transportrecht 9/2018, str. 340**

Žalobkyně žalovala dopravce na náhradu škody za ztrátu zboží – palet s veterinárními léky v celkové hodnotě 36.000,- EUR během přepravy ze Španělska do Německa. Dle názoru žalobkyně zavinil dopravce škodu úmyslně ve smyslu hrubé nedbalosti při provádění služby, jež se ukázala v absenci jakéhokoli způsobu bezpečnostních a kontrolních opatření, a proto je za škodu plně odpovědný dle čl. 17 Úmluvy CMR. Dopravce se bránil tvrzením, že odesílatel nevyužil možnosti uvést v nákladním listu zvláštní cenu dle čl. 24 ani dle čl. 26 Úmluvy CMR. Také nebyla pro zásilku objednána individuální přeprava, nýbrž přeprava byla provedena v rámci sběrné služby, jež prokazatelně do skladu v Německu dorazila. Dopravce

rozporoval, že by jednal úmyslně, a dovolával se tedy čl. 23 odst. 3 Úmluvy CMR, dle kterého by byl povinen k náhradě škody do výše 1.278,90 EUR. Prvoinstanční soud dal dopravci za pravdu a uložil mu zaplatit žalobkyni 1.278,90 EUR spolu s úroky.

Proti tomu se žalobkyně odvolala a odvolací soud odvolání zcela vyhověl. Odvolací soud odmítl argumentaci dopravce, že měl nad přepravovaným zbožím aktivní kontrolu, naopak jeho pasivní chování založilo zavinění rovnocenné úmyslu ve smyslu čl. 29 Úmluvy CMR, v důsledku čehož se dopravce nemohl omezení své odpovědnosti dovolávat. Dopravce totiž nedokázal srozumitelně vysvětlit, jak ke ztrátě zboží došlo – sice uvedl, že disponoval systémem, který umožňoval dohled nad přepravovaným zbožím, avšak nevysvětlil, proč tento systém lze považovat za dostačující, zvláště když dopravce nebyl schopen konkretizovat místo a čas ztráty. Odvolací soud tedy dospěl k závěru, že tento dohlížecí systém nefungoval a dopravce ve skutečnosti žádnou kontrolu nad přepravovaným zbožím neměl. Neschopnost dopravce podat konkrétní informace ke ztrátě zboží tedy nasvědčovala tomu, že svou smluvní povinnost k úschově a zabezpečení jemu svěřeného zboží porušil způsobem, který připouští závěr o existenci úmyslu ve výše uvedeném smyslu.



K čl. 23, 26 a 28 Úmluvy CMR

**Rozsudek Odvolacího soudu v Murcii ze dne 26.10.2017, sp. zn. 749/2017, Transportrecht 9/2018, str. 340**

Žalobkyně žalovala dopravce na náhradu škody za ztrátu lékařských receptů sloužících k účetnictví pojistníka žalobkyně, které byly dopravci předány k pozemní přepravě kurýrem. Recepty byly uloženy v kontejnerech, z nichž se čtyři kontejnery při přepravě ztratily, čímž byla způsobena škoda v celkové výši 20.587,02 EUR, požadovaná žalobkyní pro tvrzenou hrubou nedbalost dopravce. Prvoinstanční soud dal žalobkyni za pravdu a uložil dopravci uhradit žalobkyni celou částku. Dopravce se nemohl vyvinut argumentem, že lékárnická komora ztrátu reklamovala až po měsíci od ní, ani argumentem, že po tomto incidentu spolupráce ze smlouvy nadále pokračovala a k žádné další ztrátě během dalších let nedošlo.

Odvolací soud se neztotožnil s právním posouzením prvoinstančního soudu co se týkalo omezení odpovědnosti. Prvoinstanční soud nepovažoval omezení odpovědnosti samo o sobě aplikovatelné na mimosmluvní nároky, vycházející z ustanovení španělského národního dopravního práva, podobného čl. 26 Úmluvy CMR. Odvolací soud naproti tomu shledal, že u omezení odpovědnosti nelze rozlišovat mezi smluvními a deliktními nároky, a došel k závěru, že lze aplikovat i na tento případ. Ačkoli se dopravci nepodařilo ztrátu kontejnerů s recepty vysvětlit a odvolací soud má za prokázané, že dopravce neměl žádnou kontrolu nad těmito kontejnery, tudíž se za ztrátu zodpovídat musí, nebyla z tohoto vyvozována vědomá nedbalost dopravce při plnění jeho povinností, neboť z jedné konkrétní ztráty kontroly dle názoru odvolacího soudu nelze docházet k závěru, že u dopravce nefungovala žádná kontrola (což by vylučovalo omezení odpovědnosti). *Dolus eventualis* (úmysl nepřímý) odvolacím soudem „nemohl být přijat“, když se při takovém objemu přepravy ztráta týkala ojedinělého případu a dopravce se bezprostředně po oznámení ztráty snažil o vyjasnění věci, obzvláště když byly jeho snahy ztíženy relativně pozdě učiněným ohlášením ztráty. Odvolací soud tedy odvolání dopravce částečně vyhověl, a změnil výši uložené náhrady škody na 36,- EUR dle čl. 23 odst. 3 Úmluvy CMR.



**Rozsudek Odvolacího soudu (England and Wales Court of Appeal) ze 17.4.2018, sp. zn. [2018] EWCA 654 Civ 778, European Transport Law 2018, str. 127**

Žalobce objednal přepravu 12 Super Freezer kontejnerů vychlazených na -60 °C se zásilkou zmrazených tuňáků ze španělské Cartageny do Japonska, a to s plánovanými zastávkami ve Valencii a Singapuru. Tyto kontejnery byly přijaty k přepravě žalovaným dopravcem na základě smlouvy o přepravě obsahující odkaz na všeobecné přepravní podmínky dopravce, které obsahovaly oprávnění odesílatele požadovat vystavení nákladního listu nebo námořního nákladního listu. Loď Maersk Tangier vyplula se všemi 12 kontejnery z Cartageny do Valencie, kde bylo 9 kontejnerů přeloženo na loď Maersk Emden a 3 kontejnery na loď Maersk Eindhoven. Obsah těchto 3 kontejnerů byl následující, první kontejner A obsahoval 206 kusů zmrazených filetů tuňáka, přičemž každý kus vážil od 20 kg do 70 kg a dále 460 pytlů se zmrazenými částmi tuňáků. Kontejner B obsahoval 520 kusů zmrazených tuňáků a kontejner C obsahoval 500 kusů zmrazených tuňáků. Jednotlivé kusy tuňáka byly v kontejneru loženy volně bez obalu.

Po vyplutí z Valencie se spustil alarm na kontejneru C, tento kontejner musel být následně vyložen v Barceloně a jeho obsah byl přeložen do náhradního kontejneru. Po doručení příjemce uplatnil vůči dopravci nárok na náhradu škody ve výši 850.000,- GBP, kdy zásilka v náhradním kontejneru byla poškozena v důsledku zvýšené teploty a/nebo nešetrného zacházení během překládky z poškozeného kontejneru C do náhradního kontejneru.

Nákladní list nebyl vystaven ani pro jeden z přepravovaných kontejnerů. Dopravce poskytl příjemci pouze návrh nákladního listu, který obsahoval 11 kontejnerů s uvedeným počtem kusů tuňáků, přičemž kontejner A byl uveden na separátním návrhu nákladního listu včetně počtu kusů tuňáků a pytlů s částmi tuňáka. V zájmu předejít dalšímu zpoždění s dodáním se dohodli příjemce a dopravce na vydání námořních nákladních listů namísto konosamentů, každý z nich výslovně uváděl, že se jedná o „neobchodovatelný přepravní list“, společnost C byla uvedena jako odesílatel a žalobce jako příjemce.

Soud se zabýval především otázkou, zda je odpovědnost dopravce limitována dle článku 4 odst. 5 Haagských pravidel nebo Haagsko-Visbyských pravidel a zda lze vůbec tyto předpisy na předmětný případ aplikovat. A dále zda lze považovat za kus či jednotku pro účely limitované odpovědnosti dle uvedeného článku Haagských nebo Haagsko-Visbyských pravidel jednotlivé volně ložené kusy tuňáka nebo celý kontejner. Zároveň vyvstala otázka, co je relevantním dokumentem, v němž musí být uvedeno množství jednotek pro účely limitované odpovědnosti dopravce, zda je možné vycházet z množství, které bylo uvedeno v návrhu nákladního listu anebo je rozhodující množství uvedené v námořním nákladním listu (konosamentu) i s ohledem na to, že ustanovení čl. 4 odst. 5 písm. c) Haagských a Haagsko-Visbyských pravidel zmiňuje „kusy či jednotky vypočtené v nákladním listě“, ale, jak bylo zmíněno výše, v tomto případě k vydání nákladního listu (konosamentu) nedošlo.

Odvolací soud dospěl k názoru, že zásilka byla vypravena z přístavu ve Španělsku, které je smluvním státem dle čl. 10 písm. b) Haagsko-Visbyských pravidel a uzavřená smlouva o přepravě splňuje definici smlouvy o přepravě z článku 1 písm. b) Haagsko-Visbyských pravidel, tedy jde o přepravní smlouvu krytou nákladním listem nebo jiným podobným

dokumentem, ač nebyl vystaven konosament, smluvní podmínky jeho vystavení na žádost umožňovaly a na základě následné dohody stran došlo namísto toho k vydání jiného dokumentu než konosamentu a je nepodstatné, že právo na vystavení konosamentu nebylo uplatněno. Haagsko-Visbyská pravidla jsou na daný případ tedy aplikovatelná.

Ohledně další otázky příjemce tvrdil, že jednotlivé zamrazené kusy tuňáka je třeba považovat za kus či jednotku ve smyslu článku 4 odst. 5 Haagsko-Visbyských pravidel, protože takto jednotlivě byly naloženy do kontejneru. Dopravce tvrdil opak, tedy že kusem či jednotkou mohou být pouze takové věci, které lze přepravovat samostatně, nenaložené do kontejneru, což zásilka zmrazených kusů tuňáka nenaplnuje. Odvolací soud potvrdil rozhodnutí soudu prvního stupně, který se přiklonil k názoru příjemce, tedy, že pro účely omezené odpovědnosti dopravce je třeba jednotlivé zmrazené kusy tuňáka volně ložené v kontejneru považovat za kus či jednotku zejména proto, že byly jejich počty uvedeny v návrhu nákladního listu bez ohledu na to, že nejsou jednotlivě baleny.



#### K čl. 29 Úmluvy CMR

#### **Rozsudek Zemského soudu v Brémách (LG Bremen) ze dne 5.6.2018, sp. zn. 11 O 169/17, Transportrecht 10/2018, str. 390**

Dne 31.5.2016 pověřila žalobkyně žalovanou přepravou textilií (sportovních oděvů) z Brém do Francie. Přepravní podmínky obsahovaly v čl. 12 ujednání, že návěs lze parkovat výhradně na hlídaných parkovištích chráněných kamerovým systémem (CCTV). Žalovanou najatý dopravce zboží naložil v místě nakládky na skříňový návěs s tím, že řidič v průběhu přepravy přenocoval v Belgii na parkovišti, které nebylo kamerovým systémem hlídáno. V průběhu této přestávky však došlo k vypáčení dveří návěsu a k odcizení zboží.

Žalobkyně se domnívala, že žalovaná odpovídá za ztrátu zboží neomezeně z důvodu porušení smlouvy. Žalobní nárok činil 55.546,- EUR. Žalovaná s tímto názorem nesouhlasila, poukazovala přitom na to, že návěs byl parkován na hlídaném parkovišti, což dle jejího názoru mělo podmínce smlouvy vyhovět. Žalovaná v průběhu soudního řízení dále argumentovala tím, že nejsou splněny podmínky pro neomezenou odpovědnost ve smyslu čl. 29 Úmluvy CMR za ztrátu zboží, neboť parkoviště bylo osvětleno, nacházela se zde sanitární místnost s obchodem, přičemž i samotný návěs lze považovat za dostatečné zabezpečení zboží, neboť se jednalo o skříňový návěs.

Soud posuzoval platnost a překvapivost ujednání smlouvy ohledně způsobu parkování návěsu a dospěl k závěru, že ujednaná podmínka není překvapivá a je sjednána určitě a platně. Pokud dopravce nebyl schopen splnění podmínky hlídaného parkoviště kamerovým systémem zajistit, měl uvedené ujednání smlouvy odmítnout. Vzhledem k tomu byla podmínka platně ujednána a tím, že došlo k jejímu porušení, jsou splněny podmínky pro neomezenou odpovědnost za ztrátu zboží ve smyslu čl. 29 Úmluvy CMR. Žalobě na náhradu škody ve výši 55.546,- EUR tak bylo soudem zcela vyhověno.



**Rozsudek Spolkového soudního dvora (BGH) ze dne 21.11.2017, sp. zn. X ZR 30/15, Transportrecht 9/2018, str. 358**

Předmětem žaloby byl nárok žalobce na náhradu škody a odškodnění vůči leteckému dopravci. Žalobce si dne 9.2.2013 zarezervoval se svou manželkou u žalované let z Düsseldorfu do Hamburku. Při nástupu do letadla žalobce uklouznul na nástupním můstku a způsobil si patelární zlomeninu. Pád byl způsoben zkondenzováním vody na nástupním můstku. Žalobce proto požadoval po žalované náhradu nákladů vzniklých za léčbu a ztrátu pracovní schopnosti, náhradu mzdy a též náhradu za vytrpěnou bolest. Okresní soud žalobu zamítl, přičemž odvolání žalobce také bylo neúspěšné.

Vyšší zemský soud v rozhodnutí uvedl, že žalovaná nemá povinnost platit náhradu škody ve smyslu čl. 1, věta 2, čl. 3 VO (ES) č. 2027/97 (ve znění nařízení (ES) č. 889/2002) ve spojení s čl. 17 odst. 1 Montrealské úmluvy. Definice odpovědnosti se podle soudu vztahuje pouze na ty události, jejichž příčina spočívá v typických rizicích letecké přepravy, nikoli však v událostí, ke které může dojít i v jiných oblastech života. Pád žalobce tak dle soudu rizika letecké přepravy nenaplnuje.

Spolkový soud však názor nižších soudů nesdílel, jejich rozhodnutí zrušil a věc vrátil k novému projednání odvolacím soudem. Spolkový soud dospěl k závěru, že žalovaná je odpovědná za škodu způsobenou žalobci ve smyslu čl. 17 odst. 1 Montrealské úmluvy. Odpovědnost za újmu na zdraví cestujícího totiž podle něj není omezena požadavkem na naplnění rizika letecké přepravy, neboť cílem článku 17 odst. 1 Montrealské úmluvy je ochrana cestujícího jak před zvláštním rizikem úrazu během letecké dopravy, tak i po dobu nástupu a výstupu z letadla. Pokud tedy žalobce nezajistil žalobci bezpečný nástup na palubu letadla, žalobce nebyl na rizika pádu v důsledku kondenzace vody upozorněn, neměl možnost se chytit zábradlí, odpovídá letecká společnost za škodu, která žalobci v důsledku pádu vznikla.



**Rozsudek Vrchního zemského soudu ve Frankfurtu nad Mohanem (OLG Frankfurt am Main) ze dne 23.2.2018, sp. zn. 13 U 151/16, Transportrecht 9/2018, str. 363**

Žalobce, společnost se sídlem v Berlíně, působící v oblasti výroby nábytku, uplatnila u soudu nárok na náhradu škody za ztrátu nákladu v průběhu přepravy. V březnu 2010 si žalobce objednal u žalované přepravu nábytku z Berlína do Londýna. Platby za nábytek byly zákazníkem provedeny kreditní kartou, když hodnota nábytku činila 11.993,- EUR. Dle dopisu platební společnosti ze dne 15.6.2010 nebyly platby kryty.

V listopadu 2010 žalovaná, v důsledku obavy z možného nezaplacení přepravného, žalobci oznámila, že nábytek se nachází v jejím skladu v USA a odmítla nábytek vydat do doby, než dojde k zaplacení přepravného, poukazujíc na své zástavní právo k přepravovanému nábytku. Jelikož nebyl žalobce se žádostí o vydání nábytku u žalované úspěšný, podal žalobu na náhradu škody ve výši prodejní ceny nábytku, tj. ve výši 11.993,- EUR. Soud prvního stupně žalobě vyhověl a uložil žalované uvedenou částku zaplatit. Žalovaná s rozsudkem nesouhlasila a podala odvolání.

Odvolací soud odvolání žalované vyhověl, pokud šlo o úroky z prodlení, jinak odvolání zamítl a rozsudek soudu prvního stupně potvrdil. Odvolací soud v rozhodnutí sice dospěl k závěru, že letecký dopravce může čl. 29 Montrealské úmluvy aplikovat též na vlastníka přepravovaného nákladu, který není stranou smlouvy o letecké přepravě, avšak zároveň dodal, že skladování nákladu ve skladu dopravce nacházejícího se mimo letiště, se uskutečňuje pouze v době odpovědnosti podle čl. 18 odst. 1, 3 Montrealské úmluvy. Tato podmínka však nebyla v daném případě splněna a žalovaná tak nebyla oprávněna nábytek skladovat mimo letiště. S ohledem na nesplnění podmínek pro uplatnění zástavního práva soud žalobě vyhověl a žalované uložil nahradit škodu ve výši 11.993,- EUR.



K čl. 8 odst. 6 a 8 Nařízení EP a Rady (ES) č. 561/2006

**Rozsudek Soudního dvora EU ze dne 20.12.2017, sp. zn. C-102/16, Transportrecht 10/2018, str. 419**

V srpnu 2014 společnost Vaditrans, přepravní společnost se sídlem v Belgii, podala na státní radu Belgie (Raad van State) žalobu na zrušení královské vyhlášky ze dne 19.4.2014, podle které lze uložit přepravní společnosti pokutu ve výši 1.800,- EUR, pokud řidič tráví pravidelnou týdenní dobu odpočinku ve svém vozidle. Žalobkyně podanou žalobu odůvodnila tím, že napadená královská vyhláška je v rozporu se zásadou legality trestů, když je v rozporu s nařízením unie, které takový zákaz nestanoví. Žalovaná s podanou žalobou nesouhlasila a namítla, že z dotčeného nařízení vyplývá zákaz, aby řidiči pravidelného týdenní dobu odpočinku trávili ve svém vozidle, přičemž napadená královská vyhláška má vést k tomu, aby tento zákaz byl přepravními společnostmi dodržován. Vzhledem k výkladové nejasnosti požádala žalovaná Soudní dvůr Evropské unie, aby dotčené nařízení objasnil. Žalovaná vznesla otázku, zda nařízení obsahuje implicitní zákaz pravidelného týdenního odpočinku řidiče ve vozidle s tím, že pokud dotčené nařízení tento zákaz obsahuje, aby žalované soud sdělil, zda je její regulace v rozporu s principem legality trestných činů a trestů.

Soudní dvůr Evropské unie na položené otázky žalované odpověděl tak, že článek 8 odst. 6 a 8 nařízení č. 561/2006 musí být vykládán v tom smyslu, že řidič pravidelnou týdenní dobu odpočinku ve smyslu čl. 8 odst. 6 tohoto nařízení nemá trávit ve svém vozidle. Přezkum druhé otázky neodhalil nic, čím by mohla být dotčena platnost nařízení č. 561/2006, pokud jde o čl. 49 odst. 1 Listiny základních práv Evropské unie týkající se zásady legality v oblasti trestního práva. Soudní dvůr Evropské unie zdůraznil, že řidiči jsou oprávněni trávit ve vozidle pouze zkrácenou týdenní dobu odpočinku, avšak nikoliv pravidelnou týdenní dobu odpočinku, když toto nařízení bylo přijato za účelem ochrany řidiče. Soud dále dodal, že komise nechala na jednotlivých členských státech, aby určily, které sankce jsou vhodné k zajištění platnosti a účinnosti nařízení, a aby zajistily, že tyto sankce budou uloženy v souladu s hmotněprávními a procesními pravidly obdobnými těm, které se uplatňují podle jejich vnitrostátního práva.

---

Sedláček, Vaca & spol., advokátní kancelář, s.r.o.  
Dlouhá 16, 110 00 Praha 1  
e-mail: info@ak-sv.cz  
<http://www.ak-sv.cz>  
Tel.: (+420) 221 779 970  
Fax: (+420) 221 779 999