

**Česká zemědělská univerzita v Praze**

**Provozně ekonomická fakulta**

**Katedra práva**



**Diplomová práce**

**Export a import zásilek v právní teorii a praxi**

**Bc. Dana Bartoňová**

© 2019 ČZU v Praze

# ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE

Provozně ekonomická fakulta

## ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

Bc. Dana Bartoňová

Veřejná správa a regionální rozvoj

Název práce

**Export a import zásilek v právní teorii a praxi**

Název anglicky

**Export and import of consignments in legal theory and practice**

---

### Cíle práce

Hlavním cílem diplomové práce je seznámení s možnostmi řešení exportu a importu zásilek v praxi s ohledem na právní předpisy v dané oblasti. Dílčím cílem práce je zpřehlednění právních norem, vztahujících se k danému tématu a navržení způsobů řešení co nejefektivnějšího exportu a importu zásilek, které by umožnilo plynulé odbavování v logistických firmách. Praktická část diplomové práce seznamuje s vybranou mezinárodní logistickou společností, která se zabývá exportem a importem zásilek jak v České republice, tak i po celém světě. Dalším dílčím cílem práce je zhodnocení procesu dosavadního způsobu exportu a importu zásilek až po doručení zákazníkovi. Praktická část diplomové práce se věnuje zjištění možností zefektivnění celého odbavovacího a přepravního procesu exportu a importu zásilek. Výstupem předložené práce bude posouzení dodržování národního práva včetně mezinárodních úmluv v dopravách vůči nastaveným procesům mezinárodní logistické společnosti a doporučení pro zlepšení zjištěných nedostatků.

### Metodika

Metodika práce, která bude použita k vypracování této práce, spočívá v použití metod studia právních předpisů a odborných publikací, odborných článků, včetně internetových odkazů. Dále bude použito metody analýzy logistických procesů ve vybrané firmě, metody vlastního zjištění a šetření. Dále bude použito metody popisu a komparace. Závěr a vyhodnocení.

**Doporučený rozsah práce**

60-80 stran

**Klíčová slova**

doručení, expanze na zahraniční trhy, export zásilek, import zásilek, inovace, logistika, logistické procesy, zásilky delivery

---

**Doporučené zdroje informací**

CIHELKOVÁ, E. *Vnější ekonomické vztahy Evropské unie*. Praha: C.H. Beck, 2003. ISBN 80-7179-804-5.

JUROVÁ, Marie a kolektiv. *Výrobní a logistické procesy v podnikání*. Grada Publishing a.s., 2016, 264 s. ISBN 80-2719-330-3

Logistic services. Dostupné z: <http://www.praxismet.gr/index.php/en/services/logistics-services>

Logistics guide. Dostupné z: <http://praxisinternational.org/institutional-analysiscommunity-assessment-2/product-page-the-start/product-page-2/>

MACHKOVÁ, H. – SATO, A. – ČERNOHLÁVKOVÁ, E. *Mezinárodní obchodní operace*. Praha: Grada, 2007. ISBN 978-80-247-1590-2.

*SBÍRKA ZÁKONŮ ČESKÉ REPUBLIKY*. Praha: ISSN 1211-1244.

ŠTŮSEK, J. *Řízení provozu v logistických řetězcích*. V Praze: C.H. Beck, 2007. ISBN 978-80-7179-534-6.

VÁVROVÁ, V. – TOMEK, G. *Jak zvýšit konkurenční schopnost firmy*. Praha: C.H. Beck, 2009. ISBN 978-80-7400-098-0.

VEBER, J. *Řízení jakosti a ochrana spotřebitele*. Praha: Grada, 2007. ISBN 978-80-247-1782-1.

VYMĚTAL, D. *Informační systémy v podnicích : teorie a praxe projektování*. Praha: Grada, 2009. ISBN 978-80-247-3046-2.

---

**Předběžný termín obhajoby**

2018/19 LS – PEF

**Vedoucí práce**

Mgr. Ivana Hájková

**Garantující pracoviště**

Katedra práva

**Konzultant**

60-80 stran

Elektronicky schváleno dne 12. 2. 2019

**JUDr. Jana Borská, Ph.D.**

Vedoucí katedry

Elektronicky schváleno dne 20. 2. 2019

**Ing. Martin Pelikán, Ph.D.**

Děkan

V Praze dne 02. 03. 2019

---

### **Čestné prohlášení**

Prohlašuji, že svou diplomovou práci "Export a import zásilek v právní teorii a praxi" jsem vypracovala samostatně pod vedením vedoucího diplomové práce a s použitím odborné literatury a dalších informačních zdrojů, které jsou citovány v práci a uvedeny v seznamu použitých zdrojů na konci práce. Jako autorka uvedené diplomové práce dále prohlašuji, že jsem v souvislosti s jejím vytvořením neporušila autorská práva třetích osob.

V Praze dne

---

### **Poděkování**

Ráda bych touto cestou poděkovala Mgr. Ivaně Hájkové za její podnětné rady, vedení a za čas, který mi věnovala.

# **Export a import zásilek v právní teorii a praxi**

## **Abstrakt**

Diplomová práce na téma Export a import zásilek v právní teorii a praxi se v teoretické části zabývá teoretickým a metodologickým vymezením jednotlivých druhů přeprav, problematikou evropského přepravního práva a v návaznosti na něj úlohou českého přepravního práva, které na evropské právo velmi úzce navazuje. Rozebírá podrobně podmínky a působení obou přepravních práv s ohledem na ekonomickou nezastupitelnost přepravy ve vnitrostátní i mezinárodní přepravě. Teoretický výklad přepravních práv dává přehled o složitosti přepravy jako takové již s ohledem na fakt, že se přepravuje celosvětově zboží každoročně v miliardových částkách dolarů, popř. jiných světových měn. Praktická část diplomové práce představuje ekonomickou činnost jedné z poboček celosvětové sítě United Parcel Service, jednoho z největších celosvětových přepravců, který působí v Praze jako samostatná právnická osoba. Závěr diplomové práce tvoří návrh na řešení zefektivnění plynulého odbavování zboží z pobočky UPS v Praze.

**Klíčová slova:** Doručení, expanze na zahraniční trhy, export zásilek, import zásilek, inovace, logistika, logistické procesy, zásilky.

# **Export and import of consignments in legal theory and practice**

## **Abstract**

The topic of this Diploma thesis is about Export and Import of consignments in legal theory and practice. In the theoretical part, it deals with the theoretical and methodological definition of individual types of transport, with the issue of European transport law and, consequently, with the role of Czech transport law, which closely follows the European law. It examines in detail the conditions and effects of both transport laws with regard to the economic irreparable nature of transport in domestic and international transport.

The theoretical interpretation of traffic rights gives an overview of the complexity of transport as such, and given the fact that global goods are transported annually in billions of dollars, other world currencies.

The practical part of the diploma thesis represents the economic activity of one of the branches of the worldwide network United Parcel Service, one of the largest worldwide carriers operating in Prague as a separate legal entity.

The conclusion of this diploma thesis is a proposal for a solution to streamline the smooth handling of goods from the UPS branch in Prague.

**Keywords:** Delivery, expansion to foreign markets, export of consignments, import of consignments, innovation, logistics, logistics processes, consignments.

## Obsah

|       |  |    |
|-------|--|----|
| 1     | Úvod.....  | 11 |
| 2     | Cíl práce a metodika .....                             | 13 |
| 2.1   | Cíl práce.....   | 13 |
| 2.2   | Metodika.....  | 13 |
| 3     | Teoretická východiska .....                            | 15 |
| 3.1   | Teoretické a metodologické vymezení.....               | 15 |
| 3.1.1 | Přeprava nákladů v logistice a vybrané pojmy .....     | 15 |
| 3.1.2 | Silniční přeprava nákladů a vybrané pojmy .....        | 17 |
| 3.1.3 | Železniční přeprava nákladů a vybrané pojmy .....      | 18 |
| 3.1.4 | Námořní a říční přeprava nákladů a vybrané pojmy.....  | 20 |
| 3.1.5 | Letecká přeprava nákladů a vybrané pojmy .....         | 21 |
| 3.1.6 | Kombinovaná přeprava nákladů a vybrané pojmy .....     | 21 |
| 3.2   | Evropské přepravní právo.....                          | 22 |
| 3.2.1 | Úmluva o přepravní smlouvě CMR.....                    | 23 |
| 3.2.2 | Pravidla INCOTERMS® .....                              | 24 |
| 3.2.3 | Dohoda ADR .....                                       | 25 |
| 3.2.4 | AETR .....   | 26 |
| 3.3   | České přepravní právo .....                            | 26 |
| 3.4   | Stručná charakteristika druhů přepravy.....            | 29 |
| 3.4.1 | Železniční přeprava.....                               | 29 |
| 3.4.2 | Silniční přeprava .....                                | 30 |
| 3.4.3 | Námořní a říční přeprava .....                         | 31 |
| 3.4.4 | Letecká přeprava.....                                  | 34 |
| 3.4.5 | Kombinovaná přeprava.....                              | 34 |
| 3.5   | Zasílatelské služby.....                               | 35 |
| 3.5.1 | Právní postavení zasílatelství v ČR .....              | 35 |
| 3.5.2 | Smlouva zasílatelská.....                              | 38 |
| 3.5.3 | Smlouva o přepravě věci.....                           | 39 |
| 4     | Charakteristika UPS, s. r. o.....                      | 46 |
| 4.1   | Základní informace o společnosti.....                  | 48 |
| 4.1.1 | Předmět podnikání .....                                | 49 |
| 4.1.2 | Vývoj hospodaření .....                                | 49 |
| 4.2   | Způsoby doručování zásilek zákazníkům - odesílání..... | 55 |
| 4.2.1 | UPS Express Critical .....                             | 59 |



|       |   |    |
|-------|---|----|
| 4.2.2 | UPS Worldwide Express Plus.....   | 59 |
| 4.2.3 | Služba UPS Express.....   | 60 |
| 4.2.4 | UPS Worldwide Express Freight™ .....  | 60 |
| 4.2.5 | UPS Worldwide Express Freight s doručením uprostřed dne .....   | 61 |
| 4.2.6 | UPS Express Saver .....   | 61 |
| 4.2.7 | Služba UPS Expedited .....  | 61 |
| 4.2.8 | Služba UPS Standard .....   | 62 |
| 4.3   | Způsoby doručování zásilek zákazníkům – sledování .....   | 62 |
| 4.3.1 | Sledování UPS .....   | 62 |
| 4.3.2 | UPS My Choise .....   | 62 |
| 4.3.3 | UPS Mobile.....   | 63 |
| 4.3.4 | Quantum View®.....  | 63 |
| 4.3.5 | Flex™ Global View .....   | 63 |
| 4.3.6 | Sledování podle referenčního čísla .....  | 63 |
| 4.4   | Bezpečnostní rizika.....  | 64 |
| 4.5   | Reklamace .....   | 65 |
| 5     | Výsledky a diskuse .....  | 67 |
| 5.1   | Vyhodnocení dílčích cílů diplomové práce.....   | 67 |
| 5.1.1 | První dílčí cíl.....  | 67 |
| 5.1.2 | Druhý dílčí cíl .....   | 68 |
| 5.2   | Návrhy na zefektivnění přepravního procesu a objednání zásilek .  | 71 |
| 5.2.1 | Analýza stávajícího systému objednávek včetně doporučení zefektivnění a zjednodušení objednávek pro občasné zákazníky ..... | 71 |
| 5.2.2 | Zefektivnění stávajícího sortování zásilek.....   | 73 |
| 5.3   | Posouzení dodržování mezinárodního práva.....   | 74 |
| 6     | Závěr .....   | 75 |
|       | Seznam použitých zdrojů .....   | 77 |

## Seznam grafů

|        |   |    |
|--------|---|----|
| Graf 1 | Přehled o výsledcích hospodaření v letech UPS 2015 - 2017 v tis. Kč.....    | 52 |
| Graf 2 | Přehled o vývoji vlastního kapitálu UPS v letech 2015 - 2016 v tis. Kč..... | 52 |
| Graf 3 | Výnosy z běžné činnosti podle hlavních činností UPS v tis. Kč.....          | 53 |
| Graf 4 | Vývoj počtu zaměstnanců v UPS v letech 2016 a 2017 .....                    | 54 |
| Graf 5 | Výsledky hospodaření za I. - IV. čtvrtletí 2018 UPS v mil. USD.....         | 55 |

## Seznam tabulek

|            |  |    |
|------------|--|----|
| Tabulka 1  | Stavby dálnic zahájené v roce 2017 (v tis. Kč vč. DPH) .....         | 28 |
| Tabulka 2  | Počet zahájených staveb v letech 2011-2017 .....                     | 28 |
| Tabulka 3  | Délka splavných vodních cest pro pravidelnou dopravu .....           | 34 |
| Tabulka 4  | Základní údaje o společnosti UPS .....                               | 50 |
| Tabulka 5  | Výsledky hospodaření a změny vlastního kapitálu UPS v tis. Kč .....  | 51 |
| Tabulka 6  | Výnosy z běžné činnosti podle hlavních činností UPS v tis. Kč .....  | 52 |
| Tabulka 7  | Počet zaměstnanců v UPS v letech 2016 a 2017 v tis. Kč .....         | 53 |
| Tabulka 8  | Výsledky hospodaření za I. – IV. čtvrtletí 2018 UPS v mil. USD ..... | 55 |
| Tabulka 9  | Údaje o výsledcích importu UPS v roce 2018 v tis. Kč .....           | 71 |
| Tabulka 10 | Údaje o výsledcích exportu UPS v 2018 v tis. Kč .....                | 72 |

## Seznam použitých zkratk

|       |  |
|-------|--|
| ADR   | Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečného zboží   |
| AETR  | Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě  |
| ATP   | Dohoda o mezinárodních přepravách zkazitelných potravin a specializovaných prostředcích určených pro tyto přepravy |
| CMR   | Convention Marchandise Routière  |
| ČR    | Česká republika  |
| EU    | Evropská unie  |
| IRU   | Mezinárodní silniční unie  |
| MD ČR | Ministerstvo dopravy České republiky   |
| OSN   | Organizace spojených národů  |
| ŘSD   | Ředitelství silnic a dálnic  |
| SDR   | Special Draving Rights – zvláštní práva čerpání  |
| TCE   | Společný mezinárodní tarif pro přepravu spěšnin  |
| UPS   | United Parcel Service  |

# 1 Úvod

Téma diplomové práce bylo zaměřeno na import a export zásilek. Jedná se o téma, jež je stále velmi aktuální. Ve svém životě si jen málokdo připustí, jak náročný je logistický proces, díky němuž mohou spotřebitelé dostat v obchodech zboží všeho druhu, které potřebují buď ke každodennímu, nebo občasnému užívání a spotřebovávání. S trochou nadsázky, bylo by velmi obtížné, ne-li nemožné, přesně spočítat, kolik milionů tun je denně v celém světě přemísťováno jen z toho důvodu, aby byly uspokojeny základní, ale také nevšední, potřeby každého jedince. V diplomové práci se věnuji problematice mezinárodní logistické přepravy. Podle mého názoru se jedná o velmi zajímavé a také důležité téma s ohledem alespoň na jednu zásadní záležitost. Lidé, ať žijí v kterémkoli státě na světě, jsou spokojeni tehdy, pokud mají snadno dosažitelné potřeby, o nichž jsou přesvědčeni, že se bez nich neobejdou. Současný životní styl je zásadním faktorem, jenž do značné míry určuje spokojenost spotřebitelů. Vytváří se řetězce subjektů, které se do určité míry vzájemně kontrolují v tom, zda každý z nich plní to, co od nich další účastníci očekávají.

Diplomovou práci jsem kromě úvodu a závěru rozdělila do pěti hlavních kapitol a jejich podkapitol. Druhou kapitolu tvoří cíl práce a metodika. Nejprve jsem musela uvážit, na co budou cíle zaměřeny, co chci zjistit a následně jsem jednotlivé cíle formulovala. V metodice popisuji postup tvorby praktické části, protože zejména v ní budu vyhledávat informace v odborných příspěvcích, ale také využiji praktických zkušeností osob, jež se podílejí na řídicích procesech v logistických firmách. Zvolila jsem formu případové studie. Mám za cíl zjistit a použít informace o ekonomických výsledcích za konkrétní období s konkrétními statistickými údaji, postupy managementu logistických společností při hledání jejich nových možností za účelem zvýšení zisku.

Třetí kapitola je částí teoretickou a je zaměřena na teoretická a metodologická vymezení týkající se přepravy nákladů s vysvětlením nejvíce používaných pojmů v logistice. Dále se v podkapitole 3.1 věnuji jednotlivým druhům dopravy, kterou lze zařadit mezi dopravu nejčastěji používanou.

V podkapitole 3.2 se zabývám evropským přepravním právem, jež zahrnuje nejdůležitější dokumenty, které mají v praktické rovině nezastupitelnou úlohu. Na tuto podkapitolu navazuji podkapitolou 3.3, v níž seznamuji s českým přepravním právem. Hovořím o českém přepravním právu, ale v podstatě je jeho základem mezinárodní přepravní právo, které je Česká republika povinna implementovat do národní legislativy. V podkapitole 3.4 se zabývám stručnými charakteristikami druhů přepravy. Charakteristiky jsem zpracovala jako stručné informace, které, dle mého názoru, prezentují vše podstatné. V podkapitole 3.5 jsou základním bodem zásilkové služby.

Čtvrtou kapitolou zahájím zpracování praktické části diplomové práce. Ke zpracování jsem zvolila společnost United Partner Service (dále jen UPS), společnost s ručením omezeným působící v Praze, doplněnou o údaje mateřské společnosti UPC sídlící v Atlantě v USA. Základem celé případové studie je hledání odpovědí na způsoby objednávání a sledování zásilek, reklamační činnosti, pokud musí k tomuto kroku ze strany zákazníků dojít. Zároveň také zpracuji statistická data, která dávají přehled o čtvrtletních a ročních hospodářských výsledcích. Pro lepší názornost jsou u většiny položek zpracována data v grafické podobě. Podkapitolu 4.2 zaměřím na zpracování všech způsobů doručování zásilek zákazníkům v etapě odesílání zásilek, následující kapitolu 4.3 věnuji způsobům sledování zásilek. Podkapitolu 4.4 zaměřím na zpracování bezpečnostních rizik a jejich eliminaci a poslední podkapitolu čtvrté kapitoly 4.5 věnuji zpracování řešení reklamací. Pátou kapitolou uzavřu praktickou část a provedu vyhodnocení dílčích cílů, dále posoudím dodržování mezinárodního práva uplatňovaného v přepravě.

## **2 Cíl práce a metodika**

### **2.1 Cíl práce**

Hlavním cílem diplomové práce je seznámení s možnostmi řešení exportu a importu zásilek v praxi s ohledem na právní předpisy v dané oblasti. Dílčím cílem práce je zřehlednění právních norem vztahujících se k danému tématu a navržení způsobů řešení co nejefektivnějšího exportu a importu zásilek, které by umožnilo plynulé odbavování v logistických firmách. Praktická část diplomové práce seznamuje s vybranou mezinárodní logistickou společností UPS, která se zabývá exportem a importem zásilek v České republice (dále jen „ČR“) i po celém světě. Dalším dílčím cílem práce je zhodnocení procesu dosavadního způsobu exportu a importu zásilek exportu od vyzvednutí do doručení zákazníkovi. Praktická část diplomové práce se věnuje zjištění možnosti zefektivnění celého odbavovacího a přepravního procesu exportu a importu zásilek. Výstupem předložené práce bude posouzení dodržování národního práva, včetně mezinárodních úmluv, v dopravách vůči nastaveným procesům mezinárodní logistické společnosti a doporučení pro zlepšení zjištěných nedostatků.

### **2.2 Metodika**

Metodika práce, která bude použita k vypracování praktické části práce, spočívá v použití metod studia právních předpisů a odborných publikací, odborných článků včetně internetových odkazů. Praktická část bude vypracována formou případové studie, jež patří v posledních letech mezi preferované způsoby, jak představit činnost konkrétních podnikatelských subjektů v celém komplexu. Konstatování se týká také společnosti, která bude v praktické části autorkou prezentována. Lze si položit otázku, proč právě případová studie, která nebyla v minulosti příliš často používána. V odborné literatuře jsou na toto téma prezentovány názory mnoha autorů, kteří hledali zdůvodnění, proč se užití případových studií více věnovat. Fox-Wolfgramm (1997, s. 439-455) ve své analýze konstatoval, že případová studie byla v počátcích svého vzniku zaměřena na obtížně strukturovatelná data, což mnohé výzkumníky při kvalitativním sběru dat odrazovalo. Během let se případová studie měnila. Podle Štracha (2007, s. 25) začala v 60. letech 20. století zažívat svou renesanci. Byly rozvinuty nové metodologické postupy k případovým studiím, což způsobilo, že se akademická obec začala stále více zabývat jejich využitím,

tvorbou více rigorózních postupů a prezentacemi těchto studií. Přesto se mezi akademiky našli odpůrci. Mezi ně patřil např. Shugan (2006, s. 109-115) nebo Kyburz-Graber (2004, s. 53-65), kteří podrobovali využívání případových studií kritice s tím, že jsou nevhodné, ať již na úrovni výuky nebo výzkumných šetření. Štrach (2007, s. 32) v závěru svého příspěvku konstatoval, že uvážlivé využití zdrojů v případové studii „může vést k lepším dosahovaným výsledkům ve výzkumné a publikační činnosti.“ Z tohoto důvodu se lze oprávněně domnívat, že případová studie je vhodná pro zpracování praktické části diplomové práce.

Případová studie má vlastní metodiku a stanoven vlastní postup, jež je nezbytné dodržet, aby mohlo být dosaženo jejího cíle. V první řadě bude podrobně stanoveno, proč případová studie vzniká a co je jejím cílem ve vztahu k firemním zákazníkům. Ti očekávají, že firma pro ně připraví nové návrhy, jež budou prospěšné pro obě strany. Z tohoto důvodu nesmí chybět nejen dostatek informací o firmě, která si případovou studii vypracovává, aby se představila stávajícím i potenciálním zákazníkům, ale obsahuje také obecné informace o firmě, počtu zaměstnanců, o obratu firmy a o konkrétních výsledcích firmy. Součástí je analýza, proč je případová studie vypracovávána, jaký přínos se od ní očekává ze strany firmy i ze strany zákazníky. Je nutné zdůraznit, jak se firma vyrovnávala a bude nadále vyrovnávat s požadavky zákazníků. Co bylo v průběhu případové studie zjištěno, jaká stanoviska a řešení ve vztahu k zákazníkům firma přijme. Jaký přínos budou mít nová opatření pro zákazníky. To je základ, který bude zákazníky nejvíce zajímat. Zároveň bude také zajímat management firmy a její vlastníky. Na základě provedené analýzy je nutné stanovit vize do příštího období, formulovat doporučení. Při analýze logistických procesů bude přihlédnuto především k současné legislativě mezinárodních přeprav zásilek a konkrétní technologické situaci společnosti. S ohledem na současné konkurenční prostředí na přepravním logistickém trhu se jedná o problematiku, která může společnosti pomoci k odlišení se na trhu logistiky, pro společnost bude analýza zajímavá. Na základě analýzy bude zpracováno doporučení na vyhotovení plánu celkového zlepšení logistiky při exportu a importu zásilek k zákazníkovi a od zákazníka.

### 3 Teoretická východiska

V úvodu třetí kapitoly jsou vysvětleny nejdůležitější pojmy, jež jsou v diplomové práci nejčastěji používány. Jedná se o jejich stručné definice, které různí autoři zabývající se logistikou používají a které často doplňují dalšími poznámkami. Z historie je známo, že pojem **logistika** byl i dříve poměrně běžnou záležitostí v nezbytných organizačních procesech, které v tehdejších společnostech probíhaly. Mnoho současných autorů zabývajících se problematikou logistiky připomíná některé nejznámější příklady. Pernica (1998, s. 11) připomíná její využití ve velkolepých stavbách dnes již historického významu – v pyramidách. Neopomněl ale doplnit, že logistika byla pojmem, který se tehdy často používal ve vojenství. V současnosti pojem nabyl mnoha významů. Autoři formulovaných definic v jejich obsahu vyjadřují stručně názor na konkrétní záležitost. Např. Aristoteles (in Vlček, 1996, s. 9) chápal definici jako specifický soud, jenž má strukturu trojčlenného soudu (subjekt – kopula – predikát).

#### 3.1 Teoretické a metodologické vymezení

Vzhledem k tomu, že jsou v diplomové práci často používány pojmy spojené s různými druhy přepravy, tvoří téma přepravy úvodní část podkapitoly 3.1 a v následných podkapitolách jsou definovány základní pojmy.

##### 3.1.1 Přeprava nákladů v logistice a vybrané pojmy

Zejména 21. století je v dopravě faktorem charakteristickým zvýšenou intenzitou zaměřenou na optimalizaci nákladů včetně minimalizace rizik souvisejících s přepravou zboží. Díky stále probíhající globalizaci a internacionalizaci výrobních sil je nutné velmi efektivně zvýraznit využití logických procesů - počínaje výrobou s vynecháním úlohy meziskladů a zajištění co nejrychlejšího dodání zboží do obchodů. Základem je propracovaná **logistika**. Někteří odborníci vyjádřili názor, že pojem se stal neprávem slovem módním. „*Slovo logistika se stalo módním a nahradilo neprávem pojem doprava.*“ (Svatoš, 2009, s. 246). Pro její správné využití je nezbytné poznat základní trendy v logistice včetně jejich dalšího vývoje a definování zpětného působení do ekonomiky státu. Zásadním úkolem pro splnění cílů je zaměření se na zákazníka, na efektivnost logistických procesů. Důležité je, aby logistika byla chápána jako nauka nebo vědní

disciplína (Štůsek, 2007, s. 4). Evropská logistická asociace definovala logistiku jako „*Organizaci, plánování, řízení a realizaci toků zboží vývojem a nákupem počínaje, výrobou a distribucí podle objednávky finálního zákazníka konče tak, aby byly splněny všechny požadavky trhu při minimálních nákladech a minimálních kapitálových výdajích.*“ (Haskelt a Ivie, 1964). Nad úlohou logistiky se zamýšlel Keřkovský (2009, s. 117), jenž si sám sobě, a následně i čtenářům, pokládá otázku: „*Logistika – móda, nebo potřeba?*“ Upozorňuje zejména na zkušenosti ze zahraničí, kdy se výrazně projevují požadavky zákazníků na dodržování kvality zboží a jeho přepravy tak, aby nedocházelo k jeho poškození. Konstatoval, že „*Obsahem logistiky je integrální řízení veškerých materiálových toků od dodavatelů k odběratelům, včetně informačních toků.*“ (Keřkovský, 2009, s. 117).

S ohledem na současné požadavky kvalitní a efektivní přepravy zboží jsou jeho slova aktuální. Z hlediska přepravy zboží je důležitá jeho zmínka o informačních tocích. Zboží je mnohdy přepravováno na velké vzdálenosti, překládáno, u potravinářského zboží je navíc nutné dbát na způsob chránění zboží, dodržování předepsaných teplot apod. Z tohoto důvodu je právě důležitost přesných informací zřejmá. Ekonomická data dokazují, že z celého procesu jsou nejnákladnější a nejdražší náklady na dopravu a zásobování. Podle údajů činí zpravidla polovinu až dvě třetiny z celkových logistických nákladů (Štůsek, 2007, s. 8). Také Jakubíková (2013, s. 240) potvrdila, že podle odborníků na logistické procesy distribuční náklady často představují až 30 - 50 % celkových nákladů zboží. Proto je nutné věnovat pozornost již přípravě distribuce a tomu, aby distributoři považovali za svůj úkol eliminaci rizik. Podle Solomona a kol. (2006, s. 456) je distribuce považována za poslední hranici marketingového úspěchu.

Problémem logistiky a její části distribuce je, že se, na rozdíl od ostatních nástrojů marketingového mixu, nedá změnit, jedná se o dlouhodobou a již zmíněnou vysokou nákladovost. Je nezbytné, aby firemní management dokázal vytvořit efektivní distribuční systém a správnou distribuční strategii. Management musí rozhodnout, zda bude dána přednost vertikální distribuci, tj. korporační, smluvní a administrativní, anebo distribuci horizontální, jež je založena na smlouvě o vzájemné spolupráci a zaměřena na distribuci výrobků mezi firmami.



Třetí možnosti v logistice jsou mnohostranné hybridní distribuční systémy. Cílem distribuce je zajistit výrobky pro spotřebitele, a to co nejrychleji a se snadnou dostupností. „Zprostředkování pohodlné dostupnosti znamená pro podnik mít správný produkt ve správný čas na správném místě, za správnou cenu a za přispění správně cílené komunikace.“ (Kašík a Havlíček, 2007, s. 133). Štůsek (2007, s. 8) zmiňuje další pojem, jenž má souvislost s ekonomikou., tzv. „paradox zesilovače nákladů“. Jedná se o stav, kdy jsou náklady na zpracování objednávek v porovnání s dalšími nutnými činnostmi relativně nízké. Díky dokumentům se zboží nebo služby následně dostávají k zákazníkovi. Jedná se o faktor, jenž zajišťuje efektivní a účinné pohyby zboží a dodávky služeb. Mnozí odborníci považují tento paradox za nejlepší a nejvhodnější místo, kde je možné organizovat optimalizaci logistického řetězce. Logistika se bezprostředně dotýká dalších dopravních oborů.

V závěru podkapitoly se stručně vyjadřuji k definici logistických služeb, které jsou vyjádřením celého komplexu služeb umožňujících přepravu zboží na konkrétní místo. Pregnantně definoval logistické služby Novák (2011, s. 18). Vymezil je jako „individualizované služby poskytovatelů, určené klientským firmám (zákazníkům), v souvislosti s outsourcingem v logistice (přenesením dílčího logistického procesu nebo souboru činností na poskytovatele), respektive outsourcingu logistiky (pověření poskytovatele řešením, řízením a realizací uceleného klientova logistického řetězce).“

### 3.1.2 Silniční přeprava nákladů a vybrané pojmy

V úvodu kapitoly věnující se silniční přepravě a dalším typům přeprav je nutné se ve stručnosti vyjádřit k definici pojmu **přeprava**. V širším slova smyslu se jí rozumí všechny aktivity, jež zahrnují vlastní dopravní proces včetně souvisejících služeb, např. nakládka, vykládka, vyprazdňování přepravních prostředků, meziskladování atd. V užším slova smyslu jde o výsledný efekt přemístování, přičemž v konečném výsledku se jedná o „realizaci užité hodnoty dopravy (vlastního přemístění).“ (Novák, 2011, s. 15 - 16). Základní pojmy týkající se přepravy nákladů jsou obsahem ust. § 2 zákona o silniční dopravě.<sup>1</sup> Ustanovení obsahuje celkem 20 odstavců, silniční přepravy nákladů se jich týká celkem 11. Odst. 3 definuje **silniční dopravu** pro cizí potřeby jako dopravu, kdy mezi

---

<sup>1</sup> Zákon č. 111/94 Sb. o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů.

subjekty vzniká závazkový vztah v kontextu s přepravou osob, zvířat nebo věcí. Odst. 4 charakterizuje dopravce, tuzemského dopravce a podnikatele v silniční dopravě. Podrobnější je odst. 5, jenž definuje **dopravce** jako fyzickou nebo právnickou osobu provozující silniční dopravu. Definuje tuzemského dopravce, který dopravu provozuje na základě koncese.<sup>2</sup> Odst. 5 zákona charakterizuje **vnitrostátní silniční dopravu**, kdy celá dopravní cesta leží v jednom státu. Za vnitrostátní dopravu se také považuje doprava, při které výchozí a cílové místo je na území Evropské unie (dále jen „EU“) nebo jiného smluvního státu Dohody o Evropském hospodářském prostoru nebo Švýcarské konfederace.<sup>3</sup> **Mezinárodní silniční doprava** je definována v ust. § 2 odst. 6 jako doprava, jejíž výchozí a cílové místo leží na území dvou různých států. Druhá varianta uvádí, že místo výchozí a cílové sice leží na území stejného státu, ale část jízdy je absolvována na území jiného státu. To platí v případě, že se nejedná o vnitrostátní silniční dopravu.

### 3.1.3 Železniční přeprava nákladů a vybrané pojmy

Základní pojmy týkající se železniční přepravy jsou obsahem zákona o drahách.<sup>4</sup> Základní pojmy jsou definovány v ust. § 2 zákona. V této souvislosti je nezbytné prezentovat názor Lojdy (2017, s. 99), jenž se podrobně zabýval základními pojmy (ust. § 2) a dále definicemi, jež se týkaly novelizace zákona o drahách (ust. § 24). Lojda uvedl důležitou informaci, která se věnovala novelizaci zákona o drahách.<sup>5</sup> Tento zákon omezil některé definice. Důvodem bylo, že definice byly z gramatického hlediska téměř shodné v kontextu ke všem druhům dopravy, ve své podstatě platily pro všechny. Podrobně zůstalo rozpracováno ust. § 2 odst. 4, jenž se týká železniční dopravy. „*Provozováním drážní dopravy je činnost, při níž mezi provozovatelem této dopravy („dále jen dopravce“) a osobou, jejíž přepravní potřeba se uspokojuje, vzniká právní vztah, jehož předmětem je přeprava osob, věcí, zvířat nebo činnost, kterou se zajišťuje podnikání podle zvláštních předpisů.*“<sup>6</sup> Lojda zejména upozorňuje na předpisy EU. Důvodem je fakt, že předpisy

---

<sup>2</sup> Zákon č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů.

<sup>3</sup> Rozhodnutí Rady a Komise ze dne 13. prosince 1993 o uzavření Dohody o Evropském hospodářském prostoru mezi Evropskými společenstvími, jejich členskými státy a Rakouskou republikou, Finskou republikou, Islandskou republikou, Lichtenštejnským knížectvím, Norským královstvím, Švédským královstvím a Švýcarskou konfederací.

<sup>4</sup> Zákon č. 319/2016 Sb., zákon, kterým se mění zákon č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony.

<sup>5</sup> dtto

<sup>6</sup> Zákon č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů.

nehovoří o dopravci, ale o železničním podniku. EU vychází přitom z legální definice uvedení v čl. 3 odst. 1 směrnice č. 2012/34/EU.<sup>7</sup>

### **Přeprava vozových zásilek**

Mezi základní pojmy týkající se železniční přepravy nákladů patří pojem přeprava vozových zásilek. Je podaná jedním nákladním listem a díky své hmotnosti je nutné ji naložit na jeden, v mnoha případech na více železničních vozů. Vozy pro vozovou zásilku, popř. zásilku v tzv. ucelených vlacích, musí přepravce předem objednat s uvedením množství a druhu přepravovaného zboží. Nakládku obstarává odesílatel, vykládku příjemce. Možná je vykládka s pomocí železnice za předpokladu dřívější dohody. Rozlišuje se tzv. rychlá vozová zásilka, dodací lhůta je nejméně o 25 % kratší, než je lhůta vyhlášená. Je možné vypravit tzv. přednostní vlaky s předem stanovenou dobou přepravy. (Toušek, 2016, s. 91).

### **Přeprava kusových zásilek**

Jedná se o zásilky do 5 tun. Přeprava se zpravidla dopředu neobjednává. Přeprava vnitrostátních a mezinárodních zásilek je cenově vyšší než u zásilek vozových. Je možné je podávat pouze na předem deklarovaných místech. Kusové zásilky jsou vícekrát překládány, proto mají delší dodací lhůty. Zásilky, které jsou zasílány z ČR do zahraničí, se v mezinárodní přepravě zasílají přednostně v přímých vozech z místa odeslání do místa určení.

### **Přeprava spěšnin**

Hmotnost zásilky nesmí obvykle přesáhnout 100 kg. Přeprava je zajišťována podle Společného mezinárodního tarifu pro přepravu spěšnin (TCE). Celkové přepravné je součtem dovozného jednotlivých železnic v €. (Toušek, 2016, s. 92).

---

<sup>7</sup> Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU ze dne 21. listopadu 2012 o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru (přepřacované znění). Úř. věst. EU L 344/32 ze dne 14. 12. 2012.

### 3.1.4 Námořní a říční přeprava nákladů a vybrané pojmy

Jedná se o významný druh přepravy v mezinárodním obchodě. Z hlediska hodnocení výhod je nutné vzhledem k ostatním druhům dopravy uvést nízké náklady, možnost využití velkých ložných ploch. Na straně nevýhod stojí delší doba přepravy, u námořní dopravy je patrná úzká vazba na klimatické podmínky, nutnost překládání zboží v přístavech.

**Broker** - označovaný také jako makléř nebo rejdařský agent. Zprostředkovatel v námořní dopravě, jeho prací je urychlit a zefektivnit jednání o nájmu lodi včetně zajištění optimalizace celé přepravy nákladu. (Toušek, 2016, s. 93).

**Knihovací agent** – shromažďuje a zajišťuje knihování lodního prostoru u liniových přeprav pro konkrétní linky. Může provádět akvizici pro rejdaře, je často pověřován vystavováním konosamentů. (Toušek, 2016, s. 93).

**Druhy plavby** - podle délky, na kterou je nutné zboží dopravit, je rozlišována plavba pobřežní, nazývaná také kabotážní, a plavba zaoceánská. Další členění je definováno podle délky trasy, velikosti nákladu a jeho druhu, na plavidla tzv. na suchý náklad, je určeno pro přepravu kusových zásilek a dále kontejnerová plavidla nebo také plavidla pro přepravu hromadných nákladů. Další skupinou jsou pravidla, s jejichž pomocí jsou dopravovány do místa určení tekuté náklady (tankery), určené především pro přepravu ropy. (Mulačová a Mulač, 2013, s. 512).

**Konosament** – náložný list, rejdař jím potvrzuje převzetí zboží do své péče, kapitán nebo agent rejdaře zase potvrzují, že přijali k přepravě konkrétní množství zboží, zavazují se, že ho v jiném přístavu předají nepoškozené, ve stejném množství, jak je v konosamentu uvedeno. Konosament je nerozšířenější a nejvýznamnější doklad v námořní dopravě zboží. (Toušek, 2016, s. 94).

**Říční přeprava** – v podmínkách ČR je provozována převážně na řekách Vltava a Labe (obě řeky se stýkají v Mělníku). Labe pokračuje dále až ke svému ústí v Baltickém moři. Říční přeprava v ČR závisí na kvalitě vodních kanálů, jež je zcela nedostatečná

a je kritizována ze strany EU. Je využívána omezeně k přepravě uhlí, šterku nebo písku. (Mulačová a Mulač, 2013, s. 512).

### 3.1.5 Letecká přeprava nákladů a vybrané pojmy

Letecká přeprava nákladů patří k nejmladším přepravním oborům. Ve srovnání s ostatními druhy se jedná o nejmladší přepravní službu.

**Letecký dopravce** – konkrétní subjekt zabezpečující rychlou přepravu osob a nákladů. Provozuje letadla zabezpečující přepravu nákladů podle písemných pokynů. Přehlédnout nelze tzv. integrované dopravce zajišťující expresní služby drobných zásilek, zpravidla do 70 kg hmotnosti a také komplexní servis doručení zásilek „z domu do domu“. (Toušek, 2016, s. 96).

**Zasílatelé v letecké přepravě nákladů** – zajišťují služby počínaje shromažďováním zásilek od odesílatelů až po případné doručení příjemcům. Poskytují různé logistické služby přes shromažďování zásilek, paletizaci, kontejnerizaci, knihování nákladního prostoru, celní projednání, vyzoomění příjemců apod. (Toušek, 2016, s. 96).

### 3.1.6 Kombinovaná přeprava nákladů a vybrané pojmy

Kombinovanou dopravu podrobně charakterizuje zákon o silniční dopravě v ust. § 2 odst. 16.<sup>8</sup> Vysvětlení, co kombinovaná přeprava zahrnuje, je v tomto odst. podrobnější, což logicky vychází z faktu, že do kombinované dopravy je zapojeno více subjektů. Podstatou je, že v rámci jedné přepravní jednotky při svozu a rozvozu se využívá kombinace více druhů doprav „z místa nakládky, případně vykládky do překladiště kombinované dopravy nebo z překladiště kombinované dopravy do místa jejich vykládky, případně nakládky.“ Ministerstva dopravy ČR (2016) pro obecnou potřebu této dopravy používá následující definici: „Kombinovanou dopravou se označuje přeprava zboží v jedné a téže přepravní jednotce nebo silničním vozidle, kdy převážná část trasy se uskutečňuje po železnici, vnitrozemské vodní cestě nebo na moři bez manipulace se samotným zbožím, přičemž počáteční (svoz) nebo závěrečná část (rozvoz) probíhá zpravidla po silnici.“ Ministerstvo

---

<sup>8</sup> Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů.

dopravy ČR (dále jen „MD“) doporučuje používat terminologii dle ČSN 269375 „Terminologie kombinované dopravy“. „Kombinovaná doprava je intermodální přeprava, kdy převážná část trasy se uskutečňuje po železnici, vnitrozemskou vodní cestou nebo na moři a přičemž počáteční (svoz) nebo závěrečná část (rozvoz) probíhá po silnici a je zpravidla co nejkratší.“ Jedná se o přepravu nákladů v rámci stejné dopravní jednotky nebo v silničním vozidle, při které se využívá několik druhů dopravy. Cílem je zajištění dopravy „z domu do domu“ s efektivním využitím různých druhů dopravy tak, aby byla preferována železniční doprava, doprava pro vnitrozemských vodních cestách, přičemž silnice je používána v počátcích dopravy, a to jen minimálně. (Svatoš, 2009, s. 265). Mezi nejčastěji používaný pojem v této dopravě je kontejner, který je charakteristický poměrně velkým množstvím variant. Např. kontejner pro všeobecné použití – nejrozšířenější varianta, dále jsou to kontejnery s otevřeným povrchem, se sklopnými čely, nádržkový kontejner atd. (Toušek, 2016, s. 100).

### **3.2 Evropské přepravní právo**

Mezinárodní přepravní právo je zařazeno do kategorie práva mezinárodního obchodu. Právní normy, které upravují veškeré vztahy týkající se mezinárodní přepravy zboží, jsou zahrnovány do norem upravujících vztahy vyplývající z mezinárodního obchodu, přičemž zahrnují obecně mezinárodní hospodářský styk. (Kučera a kol., 2008, s. 17). Evropské přepravní právo zahrnuje normy, jež jsou pramenem mezinárodního práva soukromého. Normy jsou obsaženy v mezinárodních smlouvách včetně norem vnitrostátních (Ondřej, 2012, s. 420). V úvodu je vhodné připomenout úlohu překladatelů textů týkajících se zejména evropského přepravního práva. Významnou překladatelkou právních textů je Marta Chromá, která na toto téma uvedla: „V oblasti překladů právních textů zejména v souvislosti s jeho významem a nezastupitelnou úlohou v rámci Evropské unie se hledají cesty, jak objektivizovat hodnotící hlediska, a zajistit tak odpovídající právnělingvistickou úroveň přeložených textů. Vedle různých kritérií stanovených Evropskou komisí se lze setkat i s akademickými analýzami a návrhy řešení.“ (Chromá, 2014, s. 13).

### 3.2.1 Úmluva o přepravní smlouvě CMR

Forma zpracování přepravních smluv CMR (Convention Marchandise Routière, Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě) doznala některých změn v kontextu s účinností nového občanského zákoníku.<sup>9</sup> Mnohé odborné práce a statistická data dokazují, že zejména po skončení druhé světové války, kdy začala obnova válkou zničených ekonomik velké většiny států, se stále více projevovala nutnost nejen zrychlení přepravy zboží, ale také zvýšení jejího rozsahu. Bylo nutné hledat cesty, jak dát tomuto způsobu podnikání efektivnější řád, jenž by byl podepřený kvalitním a moderním přepravním právem, které legislativním způsobem zajistí, aby bylo možné uplatnit jednotný systém pro kamionovou dopravu, která po stránce logistické nabývá stále většího významu. Významnou úlohu tehdy měla Evropská hospodářská komise OSN v součinnosti s Mezinárodní silniční unií (dále jen „IRU“). Oba subjekty spolupracovaly na vytvoření jednotné právní úpravy s cílem zkvalitnit, zefektivnit mezinárodní silniční smlouvy, jež se týkaly přepravy.

Prvním počinem, který se osvědčil do dnešních dnů, je Úmluva CMR. Podle čl. 1 odst. 1 se *„Tato Úmluva vztahuje na každou smlouvu o přepravě zásilek za úplaty silničním vozidlem, jestliže místo převzetí zásilky a předpokládané místo jejího dodání, jak jsou uvedena ve smlouvě, leží ve dvou různých státech, z nichž alespoň jeden je smluvním státem této Úmluvy. Toto ustanovení platí bez ohledu na trvalé bydliště a státní příslušnost stran.“*<sup>10</sup> Úmluva byla v originálu formulována ve dvou světových jazycích, a to v anglickém a francouzském. (Sedláček, 2009, s. 605). Úmluva znamenala zásadní zlom v mezinárodní legislativě. Podařilo se vytvořit plně unifikovaný právní systém určený speciálně pro mezinárodní kamionovou přepravu. Byl vytvořen a schválen jednotný přepravní doklad tzv. mezinárodní silniční nákladní list CMR. (Novák, 2003, s. 111). Úmluva CMR je charakterizována vůči vnitrostátním předpisům jako *lex specialis*.<sup>11</sup> Pro tehdejší Československou socialistickou republiku se stala závaznou 3. prosince 1974. Byla publikována ve sbírce zákonů jako Vyhláška ministra zahraničních

---

<sup>9</sup> Zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, ust. § 2555 a násl.

<sup>10</sup> Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR) and Protocol of Signature done at Geneva on 19 May 1956.

<sup>11</sup> Speciální právní úprava mající k jiné obecnější právní úpravě podřízený charakter, obvykle upřesňuje určitou oblast.

věcí č. 11/1975 Sb.<sup>12</sup> Novák (2003, s. 120) v souvislosti s Úmluvou zdůraznil, že se nejedná o dohodu, jež upravuje všechny aktivity, které se mezinárodní silniční dopravy týkají. Neřeší v celém komplexu právní záležitosti, které by měly pomoci řešit smluvní vztahy v mezinárodní kamionové dopravě. Postupně bylo nutné řešit např. vznik a uzavření přepravní smlouvy, odstoupení od ní, nároky na přepravné a jeho výši, povinnost odpovědnostního pojištění dopravce, druh vozidla apod. (Krofta, 2009, s. 22). V kontextu s Úmluvou CMR je nutné zmínit ustanovení čl. 29, které má velký význam pro dopravce, odesílatele, příjemce. Týká se rozsahu dopravcovy odpovědnosti. Pokud se šetřením prokáže, že škoda byla způsobena ze strany dopravce úmyslně nebo zaviněním, které bude u soudu prokázáno jako úmysl, nelze se ze strany dopravce dovolávat na svou omezenou odpovědnost dle čl. 23 Úmluvy CMR. Za škodu odpovídá neomezeně. Důsledky jsou však značné. Nelze uplatnit další omezení dopravce chránící v mezinárodní přepravě, domněnky, které by mu pomohly zabránit negativním dopadům. (Sedláček a Florián, 2017, s. 59-60). Oba autoři upozorňují, že pro dopravce z čl. 29 Úmluvy vyplývá zásadní riziko – má přímou odpovědnost za osoby, které nemá přímo pod vlastní pravomocí, tj. zejména subdoprovce, brigádníky, firmy najaté pro nakládku a vykládku zboží atd.

### 3.2.2 Pravidla INCOTERMS®

Pravidla vznikla již v roce 1936 v Paříži. Vznik byl důsledkem řešení stále probíhajících sporů vyplývajících z rozdílností obchodních zákoníků mnoha zemí. Od té doby Pravidla prošla několika změnami, reagovala na změny probíhající v právních systémech mnoha zemí a měnící se podmínky využití dopravy. Nová pravidla nabyla účinnosti 1. ledna 2011. Jejich přínosem je zohlednění trendů mezinárodního podnikatelského prostředí (např. využívání moderních komunikačních technologií, zavádění přísnějších bezpečnostních opatření v souvislosti s rostoucími riziky mezinárodního podnikání. Důraz je kladen zejména na zvýšení významu elektronického obchodování, které nově umožnilo používat elektronické doklady, „*pokud se na nich strany dohodnou anebo v případě, kdy je jejich použití obvyklé (obecnější formulace vychází z předpokladu dalšího rozšíření a možných nových forem elektronického obchodování).*“ Hlavní změnou oproti INCOTERMS 2000 je vypuštění několika doložek,

---

<sup>12</sup> Vyhláška č. 11/1975 Sb., ministra zahraničních věcí, o Úmluvě o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční dopravě (CMR), ve znění pozdějších předpisů



kteře si byly obsahově značně podobné, byly proto nahrazeny jinými. (Machková a kol., 2014, s. 62). Pravidla z roku 2010 zůstávají v platnosti, důležité je rozhodnutí smluvních stran, jak je budou využívat. Podmínkou je, že vzájemně dohodnutá pravidla musí být v souladu s určenými pravidly. Ke všem změnám v Pravidlech sepsal podrobný výklad Šubert (2010). Ocenil, že se po mnoha letech konečně dala tzv. zelená využití přenosu elektronických dat, podrobnějším, ale srozumitelným textům pro uživatele Pravidel (Šubert, 2010, s. 8). Nová Pravidla sjednotila výklad zásadních pojmů, mezi které byly zařazeny: dopravce, celní formality, dodání, doklad o dodání, elektronický doklad nebo postup, balení. (Machková a kol., 2014, s. 63).

### 3.2.3 Dohoda ADR

Mezi důležité dohody patří mezinárodní multilaterální Dohoda ADR.<sup>13</sup> Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (ADR) byla podepsána v Ženevě dne 30. září 1957 pod záštitou Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů a vstoupila v platnost dne 29. ledna 1968. Dohoda byla změněna protokolem, kterým se mění čl. 14 odst. 3, podepsaný v New Yorku dne 21. srpna 1975 a který vstoupil v platnost dne 19. dubna 1985. Přílohy A a B Dohody ADR byly pravidelně, na základě nově vzniklých, dosud nepředpokládaných událostí změněny, postupně na základě analýzy nových situací formulačně v některých bodech měněny, následně aktualizovány. Nejnovější změny vstoupily v platnost dne 1. ledna 2017, revidovaná konsolidovaná verze byla zveřejněna jako dokument ECE /TRANS / 257, sv. I a II („ADR 2017“). Pro Dohodu ADR bylo rozhodující, že byla nově upravena v souladu „s doporučeními vydanými OSN týkajícími se přepravy nebezpečných věcí, vzorovými předpisy, Mezinárodním námořním předpisem o nebezpečných věcech (Mezinárodní námořní organizaci), technickými pokyny pro bezpečnou přepravu nebezpečného zboží leteckou dopravou Mezinárodní organizace pro civilní letectví) a nařízení o mezinárodní železniční přepravě nebezpečných věcí (mezivládní organizace pro mezinárodní železniční přepravu).“ (UNECE, 2018).

---

<sup>13</sup> Vyhláška č. 64/1987 Sb., Ministra zahraničních věcí, o Evropské dohodě o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (ADR), ve znění pozdějších předpisů.

### 3.2.4 AETR

Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě vznikla v Ženevě 1. července 1970, v účinnost vstoupila 5. ledna 1976. V českém právním řádu je obsahem vyhlášky č. 108/1976 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Dohoda AETR se nyní řídí sdělením Ministerstva zahraničních věcí, nahrazuje vyhlášky č. 108/1976 Sb., č. 82/1984 Sb. a č. 80/1994 Sb., o vyhlášení přijetí změn a dodatků Evropské dohody o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě, doplněnou o sdělení 82/2010 Sb. m. s. Dokument vymezuje nejdůležitější základní pojmy, stanovuje podmínky pro osádky kamionů, udává věkové požadavky na řidiče. Definována je maximální doba řízení, povinné přestávky pro řidiče, udělování výjimek (Doprava v praxi, 2018). Dohoda AETR platí pro vozidla a soupravy s největší přípustnou hmotností nad 3,5 tuny včetně povinnosti používat záznamové zařízení, tj. digitální tachograf, povinnost se vztahuje i na vozidla, jež mají méně než 3,5 tuny (užitkové automobily a dodávky s největší přípustnou hmotností). Rozsah odpovědnosti byl přenesen do české národní legislativy zejména do zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů.

### 3.3 České přepravní právo

České přepravní právo doznalo značných změn po vstupu ČR do EU v květnu 2004. Dosud platnou národní legislativu bylo nutné upravit, implementovat do ní legislativní dokumenty EU, v některých případech také legislativní dokumenty celosvětového významu. Zejména v posledním desetiletí bylo nezbytné novelizovat převážně dokumenty pocházející ze 60. let 20. století a let následujících. Velký a rychlý rozvoj ekonomik jednotlivých států si vyžádal postupné změny. Příkladem je např. úprava Úmluvy CMR v kontextu s národním právem dvou pramenů, které jsou na sobě nezávislé, každý má vlastní úpravu přepravního práva.<sup>14</sup> Ve Sbírce zákonů vyšel v září 2017 novelizovaný zákon č. 111/1994 o silniční dopravě. Nový zákon č. 304/2017 Sb. přinesl několik změn týkajících se vnitrostátní silniční nákladní dopravy v ČR, a to zejména odpovědnosti dopravce v kontextu s ust. § 9a zákona č. 111/1994 Sb. Roubal (2017) ve svém příspěvku položil otázku, co je nutné od změn očekávat. Za prvé byla přijata podrobnější úprava vztahů mezi stranami přepravní smlouvy ve vnitrostátní silniční nákladní dopravě (dosud platilo pouze v zahraničí).

---

<sup>14</sup> Viz zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník.

Byla formulována zcela nová pravidla pro přepravu věci. Je nutné si uvědomit, že kamionová doprava v ČR patří společně s dopravou železniční k nejvíce rozšířeným způsobům přepravy zboží. Skutečností je, že s ohledem na neuspokojivý stav českých silnic a dálnic, na velké množství uzavírek na nich se všeobecně hovoří převážně o problematice kamionové dopravy. Kamionová doprava prochází v ČR složitým obdobím. Přetížené a doslova zablokované dálnice z důvodu modernizace, nedořešený systém mýtného Ředitelstvím silnic a dálnic, další problémy s tím spojené, znamenají pro silniční dopravu i značné ekonomické ztráty. Je nutné si uvědomit, že ČR projíždí denně tisíce kamionů z okolních států, ČR je prakticky dálniční a silniční křižovatkou. Pro řidiče je v této době velkým rizikem častá nemožnost zaparkovat z důvodů dodržení bezpečnostní přestávky nařízené AETREM. Pokuty za nedodržení těchto přestávek jsou pro řidiče finančně velmi citelné. České dálnice se tak staly v negativním slova smyslu doslova „*strašákem*“ pro řidiče kamionů. Vláda ČR si uvědomuje důležitost průjezdnosti českých dálnic pro bezproblémový přejezd českých i zahraničních řidičů kamionů. Pro lepší názornost tabulka 1 prezentuje statistické údaje týkající se staveb dálnic v ČR zahájených v roce 2017.

Tabulka 1 Stavby dálnic zahájené v roce 2017 v ČR (v tis. Kč vč. DPH)

| Název   | Celkové náklady<br>(v tis. Kč vč. DPH) | Délka<br>v km |
|---|--|---------------|
| D1 Modernizace - úsek 04, EXIT, Ostředek EXIT 41 Šenov                          | 1 084 171                              | 74,2          |
| D1 Modernizace - úsek 10, EXIT 75 Hořice-EXIT 81 Koberovice                     | 1 078 279                              | 6,5           |
| D1 Modernizace - úsek 20, EXIT 146 Velké Meziříčí – východ –<br>EXIT 153 Lhotka | 1 054 519                              | 6,6           |
| D1 SSÚD Mirošovice  | 184 956                                | 0             |
| D3 0309/II Ševětín-Borek  | 1 433 898                              | 10,8          |
| D6 Nové Strašecí-Řevničov   | 935 349                                | 5,6           |
| D6 Řevničov, obchvat  | 1 404 490                              | 4,2           |
| D48 Rybí-MÚK Rychaltice   | 2 632 783                              | 11,5          |

Zdroj: ŘSD ČR. *Silnice a dálnice v České republice 2017, 2018, s. 7.*

Tabulka 2 Počet zahájených staveb v letech 2011-2017 v ČR

| Typ            | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 |
|----------------|------|------|------|------|------|------|------|
| Dálnice        | 0    | 0    | 5    | 0    | 9    | 7    | 8    |
| Silnice I. tř. | 1    | 5    | 5    | 6    | 11   | 6    | 14   |
| Celkem         | 1    | 5    | 10   | 6    | 20   | 13   | 22   |

Zdroj: ŘSD ČR. *Silnice a dálnice v České republice 2017, 2018, s. 7.*

Tabulku 1 doplňuje tabulka 2, na základě uvedených dat je možné si udělat přehled o tom, jakým způsobem se vláda snaží přispět k rychlejšímu uvedení do provozu dálnic a silnic I. tř. Mezi dopravci není žádným tajemstvím, že pokud je to možné, zahraniční řidiči kamionů se snaží přejezdu přes ČR vyhnout s ohledem na velké časové ztráty. ČR přichází každý měsíc o obrovské finanční částky, které by jinak od kamionů do státního rozpočtu získávala. Tento stručný přehled je jen malou ukázkou toho, jakým způsobem je možné ohrozit dodržování mezinárodní dohody AETR.

Roubal (2017) v souvislosti s českým přepravním právem a novelizací některých částí silničního zákona se zabývá problematikou Úmluvy o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR). Upozorňuje na fakt, že tato mezinárodní Úmluva se používá ve vnitrostátní silniční nákladní dopravě v kontextu se smlouvou o přepravě věci včetně odpovědnosti jednotlivých dopravců při přepravě věci, kdy se k jejímu splnění spojilo několik dopravců. Úprava nabyla účinnosti 1. ledna 2019. Roubal v této souvislosti trochu s nadsázkou pokládá otázku, zda české dopravce nečekají v blízké budoucnosti možná překvapení (jeho osobní poznámka: nemálo souvisejících s pověstnou „českou kreativitou“ v zacházení s právními předpisy). Proto uvádí, že snahou jeho článku je odpovědět na některé otázky subjektů činných v oboru vnitrostátní silniční nákladní dopravy. Proto položil následující otázky: „*Odkud se právní úprava přijatá novým § 9a zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, vzala, jaký má důvod a smysl, co přinese?*“ – „*Jaké nesnáze s aplikací právní úpravy přijaté novým § 9a zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, lze v českém podnikatelském a právním prostředí očekávat?*“ Roubal potvrzuje, že česká odborná veřejnost (Hospodářská komora, Česmad Bohemia a další) důrazně požadovaly, aby se mezinárodní Úmluva CMR vztahovala i na vnitrostátní silniční nákladní dopravu v ČR. Chybějící zákonná úprava byla chápána jako konkrétní vakuum a doslova nežádoucí stav. Zásadní je, že Roubal úpravu přivítal, protože v ní jednoznačně vidí efektivní využití souboru pravidel, která již na českém dopravním trhu nákladní silniční dopravy působí, zejména dopravci, kteří provozují mezinárodní silniční nákladní dopravu, s ní mají zkušenosti. Autor svůj příspěvek uzavřel konstatováním, že „*všichni účastníci přepravního procesu – odesílatel, zasílatel (pokud v konkrétní přepravě figuruje), dopravce, příp. příjemce – mají každý svou odpovědnost za výsledek přepravy a povinnost svým jednáním předcházet vzniku škod.*“

### 3.4 Stručná charakteristika druhů přepravy

Pro zajištění přepravy zboží v rámci ČR a mezinárodního obchodu je nutné využívat různé druhy dopravních oborů. Z hlediska polohy ČR v rámci Evropy mají nejdůležitější úlohu doprava silniční a železniční, s jejímž využitím je zajišťována obchodní činnost s dalšími státy. Výhodná poloha ČR podnikatelským subjektům dává možnost realizovat obchodní aktivity s relativně nízkými přepravními náklady. Za základní druhy přepravy jsou v současné době považovány čtyři druhy dopravních oborů a jejich kombinace. Všechny systémy mají vlastní logistiku fungování, které jsou charakteristické tím, že se vzájemně doplňují a respektují. Základními dopravními obory jsou silniční, železniční, námořní a letecká (Toušek, 2016, s. 87).

#### 3.4.1 Železniční přeprava

Vlastníkem většiny železničních tratí ČR je stát. Zastupuje ho Správa železniční dopravní cesty. České dráhy, a. s. jsou největším národním dopravcem zboží a cestujících. Zaujímá čtvrté místo v Evropě. (SZDC, 2018). Původní zákon o drahách č.266/1994 Sb. byl postupně novelizován, aby byl v souladu s požadavky EU. Poslední novelou zákona o drahách byl zákon č. 319/2016 Sb. Podle ust. § 24a musí subjekt, který chce provozovat drážní dopravu, splňovat několik zásadních podmínek, jež jsou rozděleny podle toho, pro který druh dopravy po železnici se konkrétní subjekt rozhodl. S ohledem na skutečnost, že se jedná o import a export zásilek, tedy o nákladní drážní úpravu, je nutné respektovat ust. § 24a odst. 1, jenž definuje podmínky, které je nutné dodržovat na celostátní a regionální úrovni. Další podmínkou je být nositelem platné licence (ust. § 25), musí mít osvědčení dopravce (ust. § 34h), dále přidělenou kapacitu dráhy, kterou plánuje využívat (ust. § 32a násl.). Důležité je mít s provozovatelem dráhy uzavřenou smlouvu týkající se provozování drážní dopravy. To vše při splnění dalších podmínek – starší 18 let, u fyzické osoby svéprávnost, být bezúhonný, odborně a finančně způsobilý. Závažným způsobem neporušil pracovněprávní a celní předpisy, je pojištěn a usazen na území ČR (ust. § 25, odst. 1, písm. a) až h). Z hlediska současného pohledu na úlohu železniční dopravy je významný článek Johánka (2016/1), který analyzuje problematiku nákladní železniční dopravy v ČR ve srovnání s dalšími státy EU. Autor ve svém článku připomněl, že již v roce 2011 Evropská komise stanovila cíl přesunout dopravu zboží ze silnice na železnici. De facto se ani v roce 2016 příliš nezměnilo a cíl zůstal stejný. Auditoři Evropského účetního dvora analyzovali

situaci od roku 2000. Součástí zemí, ve kterých šetření probíhalo, byla také ČR. Museli konstatovat, že „Z rozpočtu EU bylo na financování železničních projektů v letech 2007 až 2013 poskytnuto přibližně 28 miliard €. Navzdory této skutečnosti a prioritě, kterou komise přisoudila přesunu nákladní dopravy ze silnice na železnici, nebyla železniční nákladní doprava v EU v uplynulých 15 letech schopna účinně reagovat na konkurenci silniční dopravy. Její celková výkonnost zůstává neuspokojivá.“ Auditoři doporučili, aby se jednotlivé členské státy EU problematikou aktivně zabývaly. Jaké jsou podmínky pro zvýšení konkurenceschopnosti nákladní železniční dopravy v ČR? Konkurenceschopné ceny, vyšší garance spolehlivosti dodávání zásilek příjemci, zvýšení hmotnosti na nápravu nejméně 22,5 t, traťovou rychlost minimálně 100 km/hod., možnost provozovat vlaky o délce 740 metrů. (Johánek, 2016/1).

### 3.4.2 Silniční přeprava

Silniční přeprava nákladů je organizována podle požadavků objednatelů přepravy. Všeobecně platí, že většina odběratelů využívá plně vytížené vozidlo k přepravě jedné zásilky jednou jízdou vozidla. Jedná o celosvazovou přepravu. Pravidelně jsou přepravovány kusové zásilky tzv. dokládkou nebo sběrnou službou. Dokládku lze charakterizovat v případě, že kusová zásilka je dopravována společně s jinými zásilkami pouze jedním dopravním prostředkem, což umožňuje efektivně využívat ložný prostor nebo hmotností kapacitu konkrétního vozidla. Druhým případem je využití tzv. sběrné služby, tj. „z domu do domu“. Zásilky jsou shromažďovány v tzv. sběrných střediscích, jedná se o celosvazovou aktivitu.

Nelze přehlédnout tzv. speciální přepravy:

- a) nadgabaritní, tj. nadměrné a nadrozměrné. Jedná se o přepravy charakteristické hmotností nákladu, jehož rozměry jsou nadlimitní a jejichž přeprava vyžaduje mimořádná opatření a zvláštní povolení. (Toušek, 2016, s. 89)
- b) Dále do skupiny patří přeprava živých zvířat,
- c) Přeprava nebezpečných věcí a látek (Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečného zboží - ADR).
- d) Přeprava zboží pod kontrolovanou teplotou (Dohoda o mezinárodních přepravách zkazitelných potravin a specializovaných prostředcích určených pro tyto přepravy – ATP).

### 3.4.3 Námořní a říční přeprava

#### Námořní přeprava

Přestože ČR je vnitrozemní stát, jeho ekonomika je do velké míry závislá na exportu zboží s využitím mezinárodních dopravních cest, včetně dopravy námořní. Pro ekonomiku má velký význam Hamburská úmluva o námořní přepravě zboží, navíc je členským státem Úmluvy OSN o námořní přepravě zboží.<sup>15</sup> Úmluva byla přijata v březnu 1978, stala se účinnou 1. listopadu 1992. Nová úmluva byla přijata na konferenci Spojených národů v Hamburku v březnu 1978. ČR Úmluvu podepsala 6. března 1979.<sup>16</sup> Hamburská úmluva nebyla tvořena snadno, protože se při jednání zájemců o členství střetávaly dva rozdílné přístupy. První byl dokumentární a druhý smluvní. Podstatou bylo, zda bude schválen jeden konkrétní dokument, tj. konosament, který bude unifikován anebo bude schválen obsah ujednání stran. Oproti dřívějším haagským pravidlům „*zvítězil*“ smluvní přístup. (Lojda, 2014). Podrobné odůvodnění uvedli Sturley a kol. (2010, s. 25). Podle jejich názoru byl dokumentární přístup do pozadí potlačen s odůvodněním, že „*pokud by námořní dopravce nevydal konosament, ale jiný obdobný dokument (který by třeba nebyl převoditelný) vyhnul by se aplikaci Haagských pravidel.*“

Nelze přehlédnout Lojdovo (2014) upozornění, že podle ust. čl. 1 odst. 6 Hamburské úmluvy se museli dopravci v přepravní smlouvě zavázat k přepravě zboží „*po moři z jednoho přístavu do druhého*“. Lojda se proto domnívá, že Hamburská úmluva se dotýká pouze vždy dvou přístavů, které se nacházejí na pobřeží. Dále odkazuje na fakt, že v anglicky psané smlouvě je použito spojení „*against payment of freight*“, což zakládá na tvrzení, že protiplnění musí být provedeno pouze v penězích a nikoli ve zboží či „*protislužbě*“. Lojda (2014) zároveň připomíná definici o námořní přepravě při posouzení aplikace Hamburské úmluvy na kombinovanou přepravu. „*Smlouva, která zahrnuje námořní přepravu a také přepravu nějakým jiným prostředkem, se pokládá za smlouvu o námořní přepravě pro účely této smlouvy jenom pokud, pokud se vztahuje na námořní přepravu.*“

---

<sup>15</sup> SDĚLENÍ Ministerstva zahraničních věcí č. 193/1966 Sb. ÚMLUVA Organizace spojených národů o námořní přepravě zboží, 1978.

<sup>16</sup> dtto.

Námořní přeprava nákladů je rozdělena na dopravu liniovou a trampovou. *Liniová doprava* zabezpečuje přepravu nákladů mezi konkrétně definovanými přístavy na pravidelných linkách podle vyhlášených cenových tarifů a pevně stanovených plavebních řádů. (Novák, 2005, s. 33). Na trhu působí tzv. námořní liniová konference, ve které jsou sdruženy liniové rejdářské společnosti. Mají společný cíl – ovládnout co největší trh v rámci vzniklého monopolu. Přesto na tomto trhu úspěšně podniká i řada menších, nezávislých rejdářů. Jejich výhodou je, že jsou se svými službami velmi operativní, flexibilní, nemají pevně stanovené ceny, Je možné o jejich výši oboustranně vyjednávat, což vytváří podmínky pro rychlé přizpůsobení se požadavkům. Námořní tarify mají zpravidla neveřejný charakter. (Toušek, 2016, s. 95).

**Trampová námořní doprava** – jedná se o plavby, jež nemají pevně stanovené území podnikání, ani dopravní tarif včetně přesně vyhraněného plavebního řádu. Doprava je organizována na základě charterových smluv. Rejdař po zaplacení konkrétní dohodnuté částky a sjednaných podmínek přepraví požadovaný náklad nebo poskytne svou loď. Ceny jsou pružné, vycházejí z okamžité tržní situace na trhu, ze stavu nabídky a poptávky po vhodném lodním prostoru. (Toušek, 2016, s. 95). „*Česká republika je jediným státem EU, který nemá přístup k námořním přístavům kvalitní a spolehlivou vodní cestou přesto, že v důsledku Versailleské smlouvy vlastní od roku 1929 v Hamburku své přístavní území a k němu ještě má další pronajaté. Přitom vliv existence přístupu k námořnímu přístavu odhadují někteří odborníci až na 4 % HDP.*“ (Bártová, 2016, s. 4).

## **Říční přeprava**

Rozvoj vnitrozemských vodních cest po legislativní stránce definuje zákon č. 114/1995 Sb. o vnitrozemské plavbě ve znění pozdějších předpisů a prováděcí vyhlášky, zejména vyhláška č. 222/1995 Sb. o vodních cestách, plavebním provozu v přístavech, společné havárii a dopravě nebezpečných věcí, ve znění pozdějších předpisů. Podle zákona č. 114/1995 Sb., ust. § 3 odst. 1 se vodní cesty dělí na sledované (musí odpovídat provozním podmínkám) a nesledované. Podle odst. 2 sledované vodní cesty se dělí na cesty dopravně významné a na vodní cesty účelové.

Vnitrozemská nákladní doprava v ČR se nachází v kritickém stavu, protože ani po mnoha letech není dobudována vodní cesta na Labi, které je tak nesplavné nebo má



omezenou splavnost. Statistická data prokazují, že se jedná o celkový úsek v rozhraní šesti měsíců, což provozovatelům vodní dopravy přináší velké finanční ztráty. **Labská vodní cesta** je dlouhá 247 km, ale není celá splavná. Hlavním důvodem je, že se již od roku 1995 nedaří vybudovat výstavbu Plavebního stupně Děčín. V současné době bude možné realizovat výstavbu Plavebního stupně Děčín až na konci roku 2021. Zatím bylo vybudováno 23 plavebních stupňů a zbývají vybudovat uvedené dva. **Vltavská vodní cesta** je dlouhá 240 km. Je na ní celkem 18 plavebních stupňů, na třech z nich nebyla dokončena plavební zařízení, cesta není souvisle splavná. Po dokončení plavebních zařízení bude souvisle splavná až do Českých Budějovic. **Morava** - vodní cesta vede od ústí Bečvy po soutok s Dyjí včetně průplavu Otrokovice - Rohatec, zvaného Bařův kanál. Z iniciativy místních samospráv, později (po jejich vzniku) i krajů již byla tato cesta zesplavněna v původní délce. (Odborový svaz dopravy a Svaz dopravy ČR, 2014, s. 1, 4).

Tabulka 3 Délka splavných vodních cest pro pravidelnou dopravu v ČR (v km)

|                             | 2010         | 2013         | 2014         | 2015 <sup>1)</sup> | 2016 <sup>1)</sup> | 2017 <sup>1)</sup> |
|-----------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| <b>Hl.m. Praha</b>          | 31,9         | 31,9         | 31,9         | 31,9               | 31,9               | 31,9               |
| <b>Středočeský kraj</b>     | 237,2        | 237,2        | 237,2        | 237,2              | 237,2              | 237,2              |
| <b>Jihočeský kraj</b>       | 134,0        | 145,0        | 145,0        | 145,0              | 145,0              | 145,0              |
| <b>Plzeňský kraj</b>        | 0,0          | 0,0          | 0,0          | 17,0               | 17,0               | 17,0               |
| <b>Karlovarský kraj</b>     | 0,0          | 0,0          | 0,0          | 0,0                | 0,0                | 0,0                |
| <b>Ústecký kraj</b>         | 99,4         | 99,4         | 99,4         | 99,4               | 99,4               | 99,4               |
| <b>Liberecký kraj</b>       | 0,0          | 0,0          | 0,0          | 8,0                | 8,0                | 8,0                |
| <b>Královéhradecký kraj</b> | 24,5         | 24,5         | 24,5         | 24,5               | 24,5               | 24,5               |
| <b>Pardubický kraj</b>      | 52,2         | 52,2         | 52,2         | 52,2               | 52,2               | 52,2               |
| <b>Kraj Vysočina</b>        | 16,1         | 16,1         | 16,1         | 16,1               | 16,1               | 16,1               |
| <b>Jihomoravský kraj</b>    | 45,4         | 45,4         | 45,4         | 45,4               | 45,4               | 45,4               |
| <b>Olomoucký kraj</b>       | 0,0          | 0,0          | 0,0          | 2,0                | 2,0                | 2,0                |
| <b>Zlínský kraj</b>         | 35,1         | 35,1         | 35,1         | 36,0               | 36,0               | 36,0               |
| <b>Moravskoslezský kraj</b> | 0,0          | 0,0          | 0,0          | 5,5                | 5,5                | 5,5                |
| <b>Celkem ČR</b>            | <b>675,8</b> | <b>686,8</b> | <b>686,8</b> | <b>720,2</b>       | <b>720,2</b>       | <b>720,2</b>       |

Zdroj: SYDOS.CZ, 2018. *Ročenka dopravy 2017*. [online]. © 2018. [cit. 2018-08-25]. Dostupné

z [https://www.sydos.cz/cs/rocenka-2017/rocenka/htm\\_cz/cz17\\_376000.html](https://www.sydos.cz/cs/rocenka-2017/rocenka/htm_cz/cz17_376000.html)

Poznámka: 1) Včetně cest na nádržích a jezerech třídy 0. a bez klasifikace sloužících převážně k dopravě osobními loděmi a sportovní plavbě.

Tabulka 3 prezentuje statistické údaje Ministerstva dopravy ČR v letech 2010-2017. Z tabulky vyplývá, že v uvedených letech došlo pouze k nepatrnému prodloužení alespoň některých vodních cest v ČR.

#### 3.4.4 Letecká přeprava

Výrobci zboží si v rámci logistických procesů objednávají **pravidelnou leteckou přepravu**, a to na základě leteckého nákladního listu, jenž je v podstatě smlouvou zajišťující převzetí zásilky až do jejího konečného předání. Charterová přeprava je **přepřavou nepravidelnou**. Jedná se většinou o větší množství zboží, které je určeno do přesně stanovené cílové destinace včetně návratu do stejného místa. (Toušek, 2016, s. 97). Letečtí přepravci v rámci nabídky svých přepravních služeb používají tři základní druhy tarifů. Nejčastěji používané jsou tarify všeobecné s konkrétními váhovými slevami. Platí pro přepravu z místa A do místa B. Sazba je účtována za 1 kg pro zásilky, které mají celkovou hmotnost do 45 kg. U těchto zásilek je stanovena minimální sazba – přepravce musí zaplatit cenu za 5 kg i v případě, že hmotnost zásilky bude nižší. Druhou možností jsou třídobé tarify, jež mají standardní přírážky. Zpravidla se používají pro přepravu živých zvířat a zboží, které má vyšší hodnotu. Opačným případem jsou nižší třídobé tarify, které jsou uplatňovány např. u přepravy novin a časopisů. Třetí možností tarifů jsou tzv. komoditní tarify, jež se týkají dlouhodobě nasmlouvaných přeprav. Jsou specifické pro každý druh přepravy. Mají platnost neomezenou nebo omezenou na předem stanovené období. (Toušek, 2016, s. 98).

#### 3.4.5 Kombinovaná přeprava

Dělí se podle několika hledisek např. dle způsobu přepravy na mezikontinentální, v tomto případě je rozhodující přeprava po moři, kontinentální se naopak uskutečňuje v rámci jednoho kontinentu s rozhodující přepravou po železnici nebo vnitrozemské vodní cestě. Lze ji dělit také podle způsobu doprovodu na doprovázenou a nedoprovázenou, rozhodnutí závisí na tom, zda konkrétní zásilku doprovází osádka silničních nákladních souprav po celou dobu přepravy, dále podle použití kombinace dopravy atd. (Toušek, 2016, s. 99). Různá statistická data týkající se kombinované přepravy prokazují, že tento druh přepravy má velké výhody. Protože používá tzv. přepravní jednotky, je tedy velmi efektivní. Je zárukou, že přijatými opatřeními zajišťuje zkvalitnění ochrany nákladu, což

zamezí ztrátám. Prokazatelně snižuje náklady na balení a obalové materiály. Nelze přehlédnout možnosti racionalizace při manipulaci s materiálem ve skladech. Při překládce umožňuje rychlejší manipulaci s nákladem. Významné je snížení dopravních nákladů. (Svatoš, 2009, s. 265).

### **3.5 Zasílatelské služby**

#### **3.5.1 Právní postavení zasílatelství v ČR**

Nový občanský zákoník přinesl několik úprav v přepravních vztazích. Významná je úprava definice zastupitelství, do níž byly nově zahrnuty i úkony mající souvislost s přepravou. Zasílatelská smlouva definuje svým obsahem svou úlohu a postavení v tzv. přepravních vztazích. Podle ust. § 2471 odst. 1 obč. zák. oslovený zasílatel se v navazovaném obchodním vztahu zavazuje příkazci obstarat na své vlastní jméno a vlastní účet přepravu konkrétně definované zásilky z určeného místa odeslání do místa příjmového včetně všech úkonů, které mají s touto aktivitou cokoli společného. Naopak, příkazce se zavazuje, že bez prodlení zaplatí zasílateli odměnu. Zasílatel se ve skutečnosti nezavazuje k tomu, že uskuteční samotnou přepravu, ale pouze ji obstará vlastním jménem, přičemž náklady vyúčtuje na účet příkazce. Po nové úpravě v kontextu nového obč. zák. není samotné obstarání požadované přepravy výhradou pouze zasílatele. Ten může pouze zajistit nebo sám provést úkony, které s požadovanou přepravou mají souvislost. Z toho vyplývá, že závazek zasílatele je splněn v okamžiku, kdy uzavře smlouvu na příkazcem požadovanou přepravu anebo smlouvu na úkony, jež s tímto požadavkem mají souvislost. Dle ust. § 2555 obč. zák. se musí zavázat odesílateli, že jím požadovanou věc přepraví jako zásilku z požadovaného místa odeslání do zadaného místa určení. Závazkem odesílatele je zaplatit sjednanému dopravci přepravné. (Sedláček a Florián, 2017, s. 1).

Novák (2016) deklaruje, že v souvislosti s novými legislativními ustanoveními občanského zákoníku je úprava v podstatě potvrzením již dřívějšího způsobu podnikání. Zasílatel obstarává i nadále přepravu zásilky z „určitého místa do jiného určitého místa“. De facto zajišťuje i další úkony, které jsou potřebné pro zajištění přepravy, prakticky téměř celou obchodní operaci. Zmíněné úkony jsou v praxi nazývány přepravní služby. Novák se dále domnívá, že je „nanejvýš vhodné tuto činnost ošetřit v rámci konkrétních ustanovení zasílatelské smlouvy, eventuálně v rámci smlouvy přepravní (jedná-li se o činnost

vykonávanou dopravcem). *Obdobný závěr platí i pro ostatní přepravní služby zajišťované zasílatелеm.*“ Zároveň důrazně upozorňuje, že rozšíření zasílatelské činnosti nedává oprávnění, aby zasílatel mohl sám provádět dopravu.

Znaky zasílatelství (Sedláček a Florián, 2017, s. 3):

- Zasílatel nevlastní dopravní prostředky (není ale zásadní podmínkou).
- Zasílatel nezaměstnává řidiče (piloty).
- Nemá k dispozici vlastní parkovací místa ani je v žádném případě nenajímá.
- Má prokazatelně uzavřené pojištění odpovědnosti určené pro zasílatele.
- Na prokázání své činnosti vystavuje předepsané daňové doklady (faktury), ze kterých jasně vyplývá, že se jedná o zprostředkovatelskou činnost, ne o její provedení.
- Má prokazatelně vyšší odbornost pro zprostředkování a zabezpečení potřebných přeprav, v tom se odlišuje od dopravce.
- Často se specializuje pouze na určitý druh přepravy (námořní atd.) nebo na vybrané destinace.
- Poskytuje pouze úkony, jež mají souvislost s přepravou (např. celní služby).
- Nevystavuje nákladní listy.

Mulačová a Mulač (2013, s. 27) uvedli, že zasílatel je ve své podstatě speciální kategorií komisionáře. Ve zdůvodnění doplnili, že se zabývá přepravou, logistikou a aktivitami, které s nimi bezprostředně souvisí. Přitom zasílatel jedná vlastním jménem na účet příkazce. Poskytuje komplexní služby v oblasti dopravy, kromě toho obstarává přepravy zásilek na základě dopředu naplánovaných přepravních cest, včetně zajištění dopravních prostředků. Prakticky zajišťuje komplexní logistické služby s cílem doručit zásilku na požadované místo. Oba autoři upozorňují, že speditérské podniky často pracují nad rámec svých povinností, tedy pouhých zprostředkovatelů, a působí intenzivně v roli dopravců, protože musí využívat vlastní dopravní prostředky, jednat vlastním jménem, na vlastní účet a také na vlastní nebezpečí. Pojem zasílatel je také často prezentován, protože je subjektem, kterého se logistická aktivita rozhodným způsobem dotýká. Sedláček a Florián (2017, s. 3-4) z charakteristik zasílatelství odvozují, že zasílatel má k dispozici prokazatelně detailnější a odbornější informace, které se týkají přepravy, celních řízení, různých odborných předpisů apod. Jako příklad uvádějí podmínky použití konkrétního obalového materiálu zásilek směřujících do USA apod. Tvrdí, že silniční nebo letecký

dopravce takové znalosti k dispozici nemá již z pouhého faktu, že jeho zásadní odpovědností je pouze přepravit zásilku z místa na místo, dodržení odborných podmínek závisí na samotném odesílateli nebo zasílateli. Rozhodující je skutečný obsah převzatého závazku, ke kterému se dopravce nebo zasílatel svému smluvnímu partnerovi zavázali. Dle ust. § 2471 až 2482 obč. zák. není odpovědnost zasílatele omezena, což ve své podstatě znamená, že pokud zasílatel nepřevzme odpovědnost dopravce, který nebyl za dopravce označen, nevztahují se na něj, a dokonce ho ani nijak neomezují ustanovení mezinárodních úmluv. Ty se vztahují výhradně na dopravce.

Po podrobné analýze zpracovali Sedláček a Florián (2017, s. 12-13) doporučení, o nichž se domnívají, že by měla všem dopravcům a zasílatelům, kteří se prezentovanou problematikou podnikatelsky zabývají, pomoci.

**Prvním doporučením** je zjednodušení obsahu dokumentace, kterou zasílatelé a dopravci používají. Že je ČR z hlediska zahlcení podnikatelů „papírováním“ pověstná, není žádným tajemstvím. Nikdo nepopírá, že pořádek v administrativě, natož v účetnictví, musí být, ale vše by mělo mít určité hranice. Stále se projevuje snaha uvádět na různých úředních a podnikatelských dokumentech, „*dostat*“ na stránku, co nejvíce informací. Jen málo tvůrců těchto dokumentů umí uvažovat racionálně. Řada údajů je uvedena ve smlouvách, pokud jsou v konkrétně vyjmenovaných případech uzavírány.

Do faktury stačí zaznamenat základní údaje o obou stranách smlouvy doplněné o čísla účtu, celkové ceně, heslovité označení zboží, popř. další potřebné informace, které jsou dány legislativou. Řada současných používaných dokumentů je spíše opakem. Přitom pro ověření je potřeba pouze několik základních údajů. Druhou podstatnou záležitostí jsou formulace obsahu smluvních podmínek. Mnohdy mají podnikatelé pocit, že čím bude popsáno více stránek, tím budou navozovat u druhé strany dojem, jak jsou v právních otázkách, na rozdíl od druhé strany, kvalifikovaní. Samozřejmě, nejde podnikatele podceňovat, ale sáhodlouhé informační „*elaboráty*“ jsou zcela zbytečné, protože jen opravdu práva znalí lidé jsou schopni obsah napsaného textu posoudit. Zkvalitnění prezentací na webových stránkách je další oblastí, v níž mají podnikatelé poměrně velké rezervy. Při hodnocení vzhledu je nutné přihlídnout k finančním možnostem dopravců a přepravců. Vytvoření prezentace není levnou záležitostí, menší a malé firmy si nemohou

dovolit zaplatit několik set tisíc korun za webovou prezentaci. Malé firmy vyhledávají spíše levnější tvůrce, kteří většinou nemají bohaté a dlouholeté zkušenosti z tvorbou odborných webů. To stejné se týká obsahového ztvárnění – naplnění webových stránek obsahem. Často se lze setkat s tím, že webové stránky jsou tzv. zahlceny zbytečně dlouhými texty, v tomto případě méně někdy znamená více. „*Jednoznačnost a nezpochybnitelnost obsahu těchto dokumentů je tedy prvotním předpokladem obhájení vlastní pozice v budoucnosti.*“ (Sedláček a Florián, 2017, s. 12).

**Druhé doporučení** - zajištění záruk budoucí odpovědnosti – je nutné, aby se dopravci a zasílatelé nechali pojistit u vybrané pojišťovny na širší rozsah své odpovědnosti. Šetřit se zejména v případě zasílatelů a dopravců nemusí vyplatit. (Sedláček a Florián, 2017, s. 12).

**Třetí doporučení** – je nutné souhlasit s výše uvedenými autory, že by dopravci a zasílatelé měli skutečně velmi pečlivě uvážit možnosti, jak ještě lépe s využitím různé smluvní dokumentace využít a stanovit... rozsah své odpovědnosti. Menším dopravcům doporučují, aby využili dlouholetých zkušeností českých dopravců, kteří již roky úspěšně v nákladní silniční dopravě podnikají.

**Čtvrté doporučení** – je velmi důrazné a zároveň potřebné. Je nezbytné plně souhlasit s názory obou autorů, že „*způsob vystupování a vlastní prezentace ve vztahu k příkazcům či odesílatelům, je rovněž významným důkazem standardního chování zasílatele či dopravce. Nejednotnost jejich vystupování zavádá příčinu ke zpochybnění jejich skutečného postavení.*“ (Sedláček a Florián, 2017, s. 13).

### **3.5.2 Smlouva zasílatelská**

Smlouvu definuje zákon č. 89/2012 Sb., obč. zák. ust. § 2471 odst. 1. „*Zasílatelskou smlouvou se zasílatel zavazuje příkazci obstarat mu vlastním jménem a na jeho účet přepravu zásilky z určitého místa do jiného určitého místa, případně i obstarat nebo provést úkony s přepravou související, a příkazce se zavazuje zaplatit zasílateli odměnu.*“

Prudký rozvoj ekonomiky, obchodu a všech druhů dopravy si vyžádal souběžně vznik oddělení (spedice), které mělo a má na starosti provoz obstaravatelské činnosti v oblasti přepravy zásilek. Zasílatelství, jako obstarávání dopravy, bylo odděleno od

přímého provádění přepravy. V zasílatelské smlouvě se zasílatel zavazuje, že včas obstará přepravu, udělí správné dispoziční pokyny k provedení přepravy, upozorní příkazce na případnou nesprávnost jeho pokynů atd. Základním předpokladem je, a také se z toho vychází, že zasílatelem je osoba, která je velmi dobře obeznána s problematikou zasílatelství v celém komplexu. Marek (2014, s. 29) upozorňuje na to, že s tím však nekoresponduje živnostenský zákon, protože ten dříve zařazoval „*vnitrostátní zastupitelství*“ mezi koncesované živnosti. „*Mezinárodní zasílatelství*“, které je po odborné stránce náročnější, v přílohách živnostenského zákona vůbec uváděno nebylo, takže to byla činnost volná. Po provedené novele živnostenského zákona vnitrostátní zasílatelství bylo vyjmuta z koncesovaných živností, které je nyní volnou činností jako celek.

V posledním období se často hovoří o tom, že je vhodnější připravit zboží tzv. na klíč, což umožní výrobcům i prodejcům zboží zaměřit se na předmět vlastní činnosti, zatímco aktivity, které souvisely s tokem zboží, přenechali zasílatelům. Marek (2014, s. 30) upozorňuje na možnost, že může dojít k situaci, kdy zasílatel přepravu neuskuteční, ale použije k obstarání přepravy další osobu tzv. meziasílatele. V tomto případě je však stále nositelem zasílatel odpovědnosti - jako by přepravu zajišťoval sám. Tento způsob zajištění se používá zejména v případech přeprav do míst v zahraničí a při klasických tzv. „*sběrných službách*“. Základní podmínkou je, aby zasílatel byl profesním subjektem pro obstarávání přepravy. Na druhou stranu nemusí mít dobré znalosti o přepravovaném zboží, opak by přesto byl výhodou. Zasílatel je povinen další průběh přepravy sledovat a podávat informace příkazci, protože má zákonnou preventivní a oznamovací povinnost. Závěrem je nutné doplnit, že zasílatelská smlouva je speciální úpravou smlouvy komisionářské. Vše řeší zákonnou úpravou v obč. zák. V ust. § 2471-2481, pro další potřebné aktivity poté odkazuje na ust. § 2455-2470 obč. zák. (Marek, 2014, s. 31).

### **3.5.3 Smlouva o přepravě věci**

Nový občanský zákoník smlouvu o přepravě věci definuje v ust. § 2555 odst. 1 jako smlouvu, v níž se „*dopravce zavazuje odesílateli, že přepraví věc jako zásilku z místa odeslání do místa určení, a odesílatel se zavazuje zaplatit dopravci přepravné.*“ Prokazatelně se tedy jedná o dvoustranný vztah, tj. mezi dopravcem a odesílatelem. Z právního hlediska dopravce provádí dopravu vlastním jménem a na vlastní účet. Jeho

výhodou je, že k tomu může využít další osoby, tzv. subdopravce. Podpůrně může použít smlouvu komisionářskou, která je po právní stránce označována jako smlouva příkazního typu. Naopak, zasílatelská smlouva musí výslovně obsahovat závazek zasílatele, že přepravu obstará. (Krofta, 2009, s. 240). Ust. § 2556 definuje povinnost odesílatele potvrdit dopravci na jeho žádost objednávku přepravy. Zároveň dopravce potvrdí odesílateli na jeho žádost převzetí zásilky. Obě formy vyžadují písemnou formu. V ust. § 2557 odst. 1 je deklarována povinnost odesílatele poskytnout dopravci správné údaje o obsahu zásilky a jeho povaze. V odst. 2 je sděleno, že pokud je nutné vystavení zvláštní listiny, je povinnosti odesílatele předat ji nejpozději při předání zásilky k přepravě. Ust. § 2558 pokládá za samozřejmost, že dopravce zajistí přepravu do místa určení s odbornou péčí a také ve sjednané době bez zbytečného odkladu. Podmínkou je, že přeprava nebyla přesně termínově sjednána. Občanský zákoník má ve svém ust. § 2558 za to, že se jedná o dobu, jež začíná běžet dnem následujícím po převzetí. Podle ust. § 2555 odst. 2 není povinné, aby dopravce převzal zásilku. V kontextu s ust. § 1935 obč. zák. může použít k převzetí zásilky jinou osobu (na rozdíl od již neplatného obch. zák. - ust. § 619). Nová možnost postavila před dopravce reálnou možnost, že může dojít k jejich tzv. řetězení, tj. využití možností spolupráce s poddopravci. Dopravce uzavírající smlouvu týkající se přepravy konkrétní zakázky je označován jako hlavní dopravce a ti, se kterými dále hlavní dopravce uzavírá konkrétní smlouvu o provedení konkrétní přepravy, jsou legislativně označováni jako poddopravci nebo také jako provádějící dopravci s podmínkou, že musí fyzicky opravdu přepravu věci zajistit. (Sedláček a Florián, 2017, s. 2).

Sedláček a Florián (2017, s. 3) definují postavení dopravce takto.

- Základní podmínkou je, že zaměstnávají řidiče z povolání v pracovním poměru.
- Vlastní nebo mají prokazatelně v nájmu dopravní prostředky.
- Mají živnostenské oprávnění k provozování přepravy.
- Mají uzavřené pojištění odpovědnosti pojištění dopravce pro případ krizových situací.
- Mají buď vlastní parkovací místa, nebo prokazatelně pronajatá pro svá vozidla.
- Provádějí řádně fakturaci výkonů přepravy.
- Prokazatelně vystavují řádně nákladní listy.
- Své veřejné dokumenty (např. faktury, firemní dokumenty), označují jako „dopravce“.
- Pro zabezpečení nepoškození přepravovaného zboží mají vlastní sklady nebo je mají prokazatelně smluvně v pronájmu.



- Vlastníci nebo pronajímatelé mohou prokázat svou specifickou odbornost v určitém oboru přepravy.
- Přijímají prokazatelně odpovědnost za možnou škodu, která vznikla v průběhu konkrétní přepravy.

V souvislosti s účinností nového občanského zákoníku č. 89/2012 Sb., došlo k nové úpravě závazkových vztahů. Tato změna se týká také smluv uzavíraných v oblasti přepravy. Výhodou je, že odpadl dualismus, který byl obsahem v bývalých obchodněprávních závazkových vztazích. Ustanovení je možné uplatnit ve všech přepravních smlouvách s tím, že je nutná propojenost s konkrétními přepravními řády. Základními podmínky pro to, aby smlouvu bylo možné charakterizovat jako smlouvu o přepravě, musí být jasná identifikace zásilky, specifikace místa odeslání a určení, musí být zřejmý závazek dopravce provést přepravu a závazek odesílatele zaplatit za tyto služby úplatu. Pokud některá podmínka chybí, nejedná se o přepravní smlouvu. (Štilec, 2014). Smlouva o přepravě věci je záležitostí konsenzuální, protože vzniká jako souhlas vůle zúčastněných stran. Přitom je podstatné, že dopravce se může zavázat k plnění pouhým potvrzením objednávky. Je možné uzavřít také smlouvu, ale pouze v případě, že si obě strany vzájemně nesjednají dobu, ve které zásilku převezmou. Zákon definuje, že podmínkou je sjednání do šesti měsíců od uzavření smlouvy. Pokud podmínka splněna není, práva a povinnosti zanikají.

Základními subjekty jednajícími podle smlouvy o přepravě jsou odesílatel a dopravce. Nový občanský zákoník nepřipouští, aby dopravce mohl využít služeb subdoprovce. Nová právní úprava ale připouští možnost, že dlužník je oprávněn využít jinou osobu, protože to je klasické pravidlo závazkového práva. Z tohoto důvodu dle ust. § 1935 je možné využít jinou osobu k plnění, ale věřiteli odpovídá dlužník. Nutno dodat, že dopravce se nemůže zbavit odpovědnosti za řádné splnění svého závazku, tj. splnění smlouvy. Po všech úpravách, jež byly provedeny v souvislosti s účinností nového obč. zák., platí, že je to pouze tento zákon, který upravuje režim závazkových vztahů. Proto není důležité, kdo smlouvu uzavírá. Jedinou výjimkou, pro kterou toto neplatí, jsou právní úpravy týkající se ochrany spotřebitelů a spotřebitelských smluv. Z hlediska přepravních podkladů je nutné uvést, že představují pro obě jednající strany potřebnou míru právní jistoty pro vztahy, které mezi sebou uzavírají ústně. Konkrétní znění úprav obsahují

přepravní řády. Specifickým druhem je tzv. náložný list. S jeho využitím si obě strany vzájemně potvrzují převzetí zásilky. Náložný list je považován za cenný papír, se kterým může příjemce zásilky požadovat po dopravci její vydání. Obsah náložného listu má přednost před obsahem smlouvy. (Štílec, 2014). K náložnému listu podal další vysvětlení Marek (2014, s. 32). Podle jeho názoru úloha náložného listu se zvedla v souvislosti „s vázanosti ČR mezinárodními smlouvami a v důsledku užívání mezinárodních pravidel (např. FIATA) dochází k našemu ovlivnění mezinárodně uznávanou terminologií.“ Jakmile je náložný list vydán, právo přerušit přepravu má jen osoba, jejíž oprávněnost je podpisem potvrzena v náložném listu. Tato osoba má také právo na vydání zásilky. Marek (2014, s. 32) se také věnoval problematice zástavního práva v případě, že je zásilka vedená jako zásilka, na které je několik zástavních práv. Takovéto zástavní právo dostává přednost před zástavními právy, která vznikla dřív, zástavní právo dopravce má přednost před zástavním právem zasílatele.

Protože se jedná o řešení vzájemných obchodních vztahů, předpokladem je, že pro jejich úspěšné splnění je nutná součinnost plnění práv a povinností smluvních stran. Především odesílatel je povinen zaplatit přepravné, odevzdání zásilky na dohodnutém místě včetně dodržení sjednané doby. Dopravce má povinnost zásilku také ve sjednané době převzít, provést přepravu do smluvně objednaného místa. Ust. § 2558 obč. zák. deklaruje, že dopravce musí poskytnout všechny služby s odbornou péčí. Štílec (2014) k této větě doplňuje, že nikdo ale nesmí očekávat, že když to takto zákonodárce formuloval, že se bude jednat o jakýsi „vyšší“ stupeň profesionality.

### **Domněnka doručování zásilek**

Nelze popřít skutečnost, že v doručování zásilek bez ohledu na to, zda se jedná o fyzické anebo právnické osoby, je v mnoha případech spojeno s nespokojeností, která může následně vyústit až v soudní spor. Opožděné doručení nebo dokonce ztráta očekávané zásilky může způsobit adresátovi značné potíže. V posledních letech se stalo poměrně běžnou praxí, že zásilka se považuje po odeslání po určité době za doručenu, přestože reálně nedošla. Na základě právních ustanovení došlo k tomu, že byla výrazně posílena pozice odesílatele v případě, že dojde k soudnímu sporu. Zásadním důvodem této změny byl fakt, že Česká pošta se potýkala se stále se zvyšujícím procentem z různých důvodů nepřevzatých zásilek, včetně doporučených, což se automaticky promítalo do

řešení situací, kdy bylo nutné u soudu apod. projednat jednotlivé spory. Pokud by dohoda nebyla, v případě vyvolaného soudního sporu by odesílatel musel prokázat doručení přímo adresátovi, ať ten se nachází kdekoli. V případě dohody stačí, pokud prokáže odeslání konkrétní zásilky, v případě podnikatelských vztahů např. na adresu sídla adresáta, které je uvedeno v obchodním rejstříku doporučenou poštou s dodejkou. Tímto způsobem, jenž je odborně označován jako fikce doručení, si odesílatel vylepšil svou důkazní pozici. Zásadním problémem je prokázání, že *„zásilka nesporně dorazila k adresátovi a je třeba překlenout pouze nejistotu ohledně dne doručení (typicky kvůli určení počátku běhu lhůty).“* – (Lavický, 2014, s. 205). Zásadní názor vyjádřil k problematice doručování jakýchkoli zásilek v kontextu s podnikatelskou činností Sum (2015). V úvodu svého vyjádření podrobně analyzoval situaci v této oblasti. Zamýšlel se nad tím, zda je nutné a výhodné pro podnikatele zahrnout do smluvního vztahu s obchodními partnery i domněnku doručení a akceptovat související rizika. Výhodou bude, pokud se bude jednat o subjekty, *„které mají vzájemně rovné postavení (a tedy u kterých nebude možno dovodit postavení slabší strany ve smyslu § 433 nového občanského zákoníku), mám za to, že by jim mělo být umožněno si domněnku doručení platně sjednat. Veřejný zájem na ochraně podnikatelů, kteří jednají jako rovnocenní profesionální partneři, by zde neměl převážet nad zásadou autonomie vůle.“*

### **Regulace balíkových ano nebo ne**

Evropský parlament hlasoval dne 13. března 2018 o nařízení Rady EU týkající se pravidel pro přeshraniční dodávání balíků objednaného zboží prostřednictvím elektronické cesty. Po všech potřebných podpisech bude toto nařízení vyhlášeno v Úředním věstníku EU. Balíkové služby budou povinny dodávat více informací, včetně cen za přepravu menších zásilek, které bude zveřejňovat na webu. EU na základě vyjádření prodejců v e-shopech uvádí, že ty ztrácejí až dvě třetiny zájemců o nákup právě kvůli vysoké ceně přepravy. EU tak tvrdí, že má přeshraniční e-commerce daleko větší potenciál, jenž ale zůstává nevyužitý. EU se domnívá, že cenové tarify za doručování jsou vysoké. Je logické, že podnikatelům zajišťujícím přepravu objednaného zboží se to nelíbí. Dle jejich názoru jeden sektor bude posílen na úkor sektoru druhého. Novotný (2018) v této souvislosti připravil pro svůj příspěvek stručný přehled výše nákladů od nákupu až k objednateli zboží. Uvedl, že Evropská komise tvrdí, že *„ceny za přeshraniční transport neodrážejí skutečné náklady. Např. cena přepravy dvoukilového balíku z jedné*

*evropské země do druhé může být podstatně vyšší než v druhém směru.*“ Uvedl také, že studie prokázala, že *„přeshraniční přepravy bývají při podobných parametrech třikrát až pětkrát dražší než vnitrostátní.“* Výsledkem je, že Evropané raději nakupují v čínských e-shopech. Z nedávného průzkumu vyplynulo, že *„v čínských on-line obchodech občas nakupuje už 42 procent českých uživatelů internetu, e-shopy v EU využívá jen 13 procent Čechů.“* Jedním z důvodů je levná přeprava z Číny.

Nové nařízení se bude týkat všech přeshraničních doručovatelů balíkových zásilek včetně jejich subdodavatelů, pokud zaměstnávají více než 50 zaměstnanců. Výjimku tvoří některé firmy ve zvláštních případech deklarovaných, které mají 25-49 zaměstnanců. Dopravci budou muset zajistit řadu nových povinností, tj. předávat informace národním regulačním institucím (ČR – Český telekomunikační úřad). Dále musí posílat údaje o svém fungování, tj. právní formu, registraci, finanční obrat, počet přepravených balíků, popis nabízených služeb, seznamy přepravních tarifů apod. Nebude chybět ani „sledování“, zda dopravci dodržují, co jim bylo nařízeno. Národní regulační instituce mají za úkol vyhledávat „bezdůvodně“ vysoké sazby, informovat o nich Evropskou komisi, která je také zveřejní. Udělení výše pokuty je v kompetenci jednotlivých států. (Novotný, 2018). Názor na to si musí udělat každý sám za sebe. Čeští dopravci s tímto nařízením nesouhlasí. *„Regulace prý vznikla proto, že hospodářská soutěž v této oblasti není funkční, takže ceny za tyto služby jsou příliš vysoké“.* Sdružení českých spotřebitelů toto opatření vítá. S opatřením ale nesouhlasí někteří balíkoví a expresní dopravci, kteří ho nazývají *„balíkový rooming“.* Všechna tato opatření mají velké dopady na mezinárodní dopravu výrazným zvýšením administrativní zátěže. Např. balíková přeprava je založena na sdružování zásilek, což znamená provedení řady dílčích opatření v třídících centrech. Jako celek se ale dopravci příliš tomuto opatření nevzpírají, zejména větší dopravci v něm dokonce vidí přínos.

## **K pojmu hrubá nedbalost**

V souvislosti s přepravou nákladů se můžeme stále častěji setkávat s pojmem hrubá nedbalost. Dnes již neplatný obchodní zákoník tento pojem neznal, neznal ani jiné podobné pojmy. Přitom existence tohoto pojmu byla potřebná s ohledem na ustanovení některých mezinárodních úmluv vztahujících se k mezinárodní přepravě, kterými byla ČR vázána. Teprve nový občanský zákoník (zákon č. 89/2012 Sb.) má tento pojem ve svých ustanoveních, např. ust. § 1032 odst. 1 písm. b), ust. § 2071, § 2544 používá, ale nijak ho přesně nedefinuje. Obecnou definici pojmu definoval Nejvyšší soud.<sup>17</sup> „*To, zda se v konkrétním případě jedná o hrubou nedbalost rovnocennou úmyslu ve smyslu čl. 29 odst. 1 a článku 32 odst. 1 Úmluvy CMR, je vždy nezbytné zkoumat podle konkrétních okolností daného případu a přihlížet například k chování řidiče či jiných zaměstnanců dopravce, k úsilí, které dopravce vyvinul k ochraně zásilky, jeho zkušenostem, hodnotě přepravované zásilky, místu, kde ke ztrátě či poškození zásilky došlo, technickému zabezpečení zásilky, k pokynům odesílatele a jejich dodržení dopravcem apod.*“

Sedláček a Florián (2017, s. 56-57) upozorňují na to, že v případných soudních sporech české občanské právo často používá trestní právo. Své stanovisko na danou problematiku uvedli Švestka a kol. (2009, s. 1207). Dle jejich názoru v případě vědomé nedbalosti musel škůdce vědět, že může způsobit škodu, ale z různých důvodů spoléhal na to, že k ní nedojde. Naopak, v případě nevědomé nedbalosti „*nevěděl, že svým jednáním může škodu způsobit, ačkoli to podle okolnosti a vzhledem ke svým osobním poměrům předvídat měl a mohl.*“ Podrobně se k této problematice vyjádřili také Šámal a kol. (2012, s. 239). Ti rozumí hrubou nedbalostí „*vyšší stupeň intenzity nedbalosti, ať již vědomé či nevědomé, a to na základě přístupu (postoje) pachatele k požadavku náležité opatrnosti, kterou zákon charakterizuje jako „zřejmou bezohlednost“ ..., kde je použita formulace „byť z hrubé nedbalosti“, což znamená buď úmyslně, nebo alespoň z hrubé nedbalosti, ať už vědomé či nevědomé.*“ Je logické, že se záležitost hrubé nedbalosti stala přirozenou součástí českého národního práva. Je nutné si uvědomit, že ať se jedná o jakýkoli druh nákladní přepravy, vždy se jedná o zboží, jehož hodnota představuje několikamilionové částky, což je pro obchodníky velmi citelná finanční ztráta, kterou nenahradí ani pomoc pojišťoven. Hrubá nedbalost při mezinárodní silniční přepravě, která je nejčastěji

---

<sup>17</sup> Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 17. 12. 2014, sp. zn. 23 Cdo 2702/2012.

používaná, je proto oprávněně v centru pozornosti všech subjektů, jež se na ní podílejí. Pro dopravce je důležitý čl. 29 Úmluvy CMR, jenž je upozorňuje na skutečnost, že se dopravce nemůže odvolávat na ustanovení čtvrté kapitoly, tj. čl. 23 Úmluvy CMR (rozsah 8,33 SDR za 1 kg hrubé váhy zásilky<sup>18</sup>), která deklaruje vyloučení nebo omezení jeho odpovědnosti včetně přenosu důkazního břemena, pokud škoda byla způsobena úmyslně nebo zaviněním, které soud bude považovat za rovnocenné úmyslu. Stejně konstatování platí pro jeho zástupce nebo pracovníky dopravce a také jiné osoby, které jím byly pověřeny k provedení přepravy v rámci svých pracovních úkolů. Do této oblasti spadají zejména čl. 17 odst. 2 až 5 (upřednostňující okolnosti), čl. 18 Úmluvy CMR (upřednostnění v důkazním řízení), omezení článků 23 a 25 Úmluvy. Podle čl. 21 Úmluvy CMR dopravce poskytuje odesílateli za nevybranou dobírku náhradu škody pouze do její výše. „*Soudy v České republice se tak stále častěji opírají o stanoviska zahraničních soudů vyšších stupňů a využívají závěry, které nenalézají oporu v přímých ustanoveních českého právního řádu, popř. se týkají otázek, jež nebyly ve vztahu k ustanovením zahraničních úmluv v České republice judikovány.*“ (Sedláček a Florián, 2017, s. 61).

## **4 Charakteristika UPS, s. r. o.**

### **Úvodem**

Praktickou část autorka zaměřila na problematiku podnikání v oblasti, která je z hlediska organizačního a také časového velmi náročná. Jedná se o proces, který je z hlediska daných legislativních povinností a také opatření, různých směrnic apod. potřebný, zároveň náročný a vyčerpávající. Podnikatelská činnost subjektu, který je v praktické části prezentován, je výsledkem mnoha desítek let zkušeností v mezinárodním obchodu. Původně firma, jež podnikala v USA, postupně rozšiřovala své obchodní aktivity, téměř do celého světa. Zásílatelské služby a přeprava zboží po celém světě využívají moderní dopravní a komunikační technologie, které umožňují dopravu zboží do místa určení neustále zrychlovat. Příkladem takové firmy je společnost, jež před několika lety otevřela v ČR svou další pobočku - United Parcel Service Czech Republic,

---

<sup>18</sup> SDR (Special Drawing Rights) – měnová jednotka tzv. zvláštních práv čerpání užívaná v rámci Mezinárodního měnového fondu – používá se kód měny XDR, odpovídá cca 30 Kč.

s. r. o. Právě tato společnost se stala subjektem, který bude nyní prezentován s využitím případové studie.

Otázka může znít, proč právě případová studie. S jejím využitím je možné zjistit odpovědi na položené otázky, které pomohou řešit konkrétní problém s tím, že je nutné dojít ke konkrétnímu závěru a dát odpovědi, zda a jak byl problém vyřešen, a které návrhy budou do budoucna schopné pomoci konkrétní problém vyřešit. Při vyslovení pojmu problém mohou někteří lidé tento pojem chápat jako výsledek doslova tragické situace nebo situace, která způsobila nenahraditelnou škodu. Nemusí tomu tak vždy být. Může se řešit např. ekonomický problém. Majitel nebo majitelé firmy vidí, že firma sice nemá vyloženě ekonomické potíže, tedy dluhy, ale může jít o situaci, kdy si uvědomují, že výroba, a tedy i zisk začínají stagnovat a hrozí nebezpečí, že firma skutečně bude generovat finanční ztráty. Proto rizikový management firmy musí okamžitě vyhodnotit celou situaci a přijmout opatření na zvládnutí situace. V praktickém případě se to může stát i prezentované firmě. Česká (ale i zahraniční) média začínají opatrně upozorňovat na to, že je nutné se pomalu připravovat na období, kdy výroba začne stagnovat a ekonomika celosvětově slábnout, Snad většina lidí má ještě v paměti poslední celosvětovou ekonomickou krizi.

Podobnou situaci možná již řeší anebo bude muset brzy řešit celý podnikatelský celosvětový kolos United Parcel Service of America, Inc. Logicky, pokud celosvětová ekonomická krize přijde (otázkou je kdy přesně), o čemž jsou nejnámější celosvětoví ekonomové přesvědčeni, pak se musí dotknout také prezentované společnosti. Platí přímá úměra, méně vyrobeného zboží, méně odesílaného zboží. Po vysvětlení, proč bude použita případová studie, další otázka zní: Co bude případová situace řešit? Odpověď lze najít. Zatímco teoretická část řešila současnou problematiku procesu dosavadního způsobu exportu a importu zásilek až po doručení zákazníkovi tak praktická část řeší jiný úkol, se kterým musí dospět k cíli, aby bylo možné připravit návrhy na zefektivnění celého odbavovacího a přepravního procesu exportu a importu zásilek.

V praktické části jsou soustředěny veškeré poznatky a údaje týkající se společnosti United Parcel Service Czech Republic, s. r. o., (dále jen UPS), která v ČR zajišťuje jako jedna z mnoha poboček této společnosti zasílatelské služby. Praktická část je zpracována

na základě využití případové studie. Podkapitola 4.1 uvádí základní informace o jedné ze společností UPS, která působí v Praze. Podkapitola 4.2 prezentuje informace o činnosti UPS v České republice a podkapitola 4.3 informuje o nabídce služeb UPS.

#### 4.1 Základní informace o společnosti

Společnost UPS byla založena v USA v roce 1907. Začínala jako malá firma, ale dobrou tehdejší manažerskou činností zakladatelů se firma postupně dostávala mezi velké, navíc velmi úspěšné společnosti s ročním obratem více než několik miliard korun. Postupně rozvíjela své aktivity do celého světa. Současná společnost je již uznávanou celosvětovou značkou, největší světovou společností, která se zaměřuje na zasílatelství. Je celosvětovým dodavatelem v přepravě a v logistice. Každý den zabezpečuje služby ve více než 200 zemích a teritoriích na celém světě. (UPS, 2019/1).

Pro podnikání v ČR byla vytvořena malá organizační struktura. První pobočka byla vybudována na pražském letišti, tehdejší Ruzyni. Postupně se činnost začala rozšiřovat, bylo nutné přijmout další organizační opatření spočívající ve vytvoření dalších poboček, a to v letech 2004-2005. Kromě Prahy byly další pobočky organizačně vytvořeny v Brně, Ostravě, Plzni. Výhodou všech je, že ČR se nachází, jak je v mnoha všeobecných materiálech zdůrazňováno, ve středu Evropy, což z ní činí významné dopravní uzly u všech typů mezinárodní dopravy. Tabulka 4 prezentuje základní údaje o UPS Czech Republic

Tabulka 4 Základní údaje o společnosti UPS Czech Republic

| Obchodní firma                     | United Parcel Service Czech Republic, s. r. o. |
|------------------------------------|--|
| Sídlo                              | K Letišti 1049/57, Ruzyně, 161 00 Praha 6      |
| IČ                                 | 256 84 094                                     |
| Datum vzniku a zápisu              | 29. července 1998                              |
| Právní forma                       | Společnost s ručením omezením                  |
| Rejstříkový soud                   | Městský soud v Praze                           |
| Číslo zápisu u rejstříkového soudu | oddíl C, vložka 60935                          |

Zdroj: <https://or.justice.cz/ias/ui/vypis-sl-firma?subjektId=42474>



#### **4.1.1 Předmět podnikání**

Podle obchodního rejstříku u Městského soudu v Praze je předmětem podnikání United Parcel Service Czech Republic, s. r. o. pronájem nemovitostí, bytů a nebytových prostor, výroba, obchod a služby neuvedené v přílohách 1 až 3 živnostenského zákona. Stoprocentním vlastníkem je společnost UPS EUROPE SPRL. Mateřskou společností je společnost United Parcel Service of America Inc.

#### **4.1.2 Vývoj hospodaření**

##### **Období let 2010-2014**

Z dlouhé historie jsou prezentovány kromě současného období, roky 2010-2014. Jedná se o období, kdy se společnost stala veřejně obchodovatelnou společností. Na základě této skutečnosti UPS výrazně rozšířila své obchodní aktivity, rozsah služeb, zejména díky akvizici více než 40 firem. Podařilo se získat vedoucí firmy v oboru nákladní a letecké dopravy, zasílání, doručování a další služby maloobchodu. Postupně přibýlo zajištění celního odbavení, finančních služeb a služeb v mezinárodním obchodu. Prohloubily se vztahy se stávajícími zákazníky včetně zákazníků nových, zkvalitněny byly základní služby dopravce. (UPS, 2019/2).

##### **Rok 2017**

Jak je uvedeno ve výroční zprávě, v červenci 2017 zavedl UPS novou metodologii převodních cen, díky které muselo být provedeno rozdělení operací se zaměřením na malé evropské přeshraniční zásilky, a to na vnitroeurospkou přepravu a mezinárodní přepravu. Obě byly definovány jako dovoz a vývoz pro Evropu a ostatní státy světa. Celá akce byla nazvána „*Waterloo*“. Z názvu jednoznačně vyplývá, že zavedení nové metodologie převodních měn byla skutečně „*revoluční*“ událost znamenající provedení mnoha organizačních směn. Vznikla čtyři obchodní střediska představující evropské geografické regiony. V praktické podobě již plní úlohu lokálních rozhodovacích center pro sekci vnitroeurospkou. Jedno středisko má sídlo v Praze. To, že se podařilo v roce 2017 zvýšit zisk společnosti UPS Czech Republic je, podle názorů představitelů UPS, důsledkem implementace projektu včetně rozhodnutí z července 2017. Zvýšení zisku, jak je uvedeno v tabulce 5 je velmi výrazný, zvláště když se vezme do úvahy, kolik různých spedičních,

přepравních firem včetně zasílatelství v ČR existuje. Tomu také odpovídá konkurenční boj, jenž mezi těmito subjekty existuje, i když se o něm oficiálně nehovoří a nepíše.

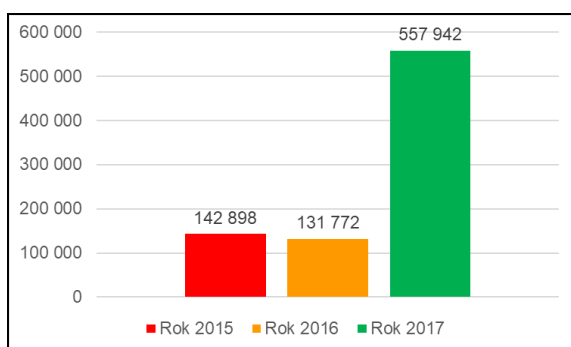
Tabulka 5 Výsledky hospodaření a změny vlastního kapitálu UPS v tis. Kč

|                                      | Základní kapitál | Fondy ze zisku | Nerozdělený zisk min. let | Výsledek hospodaření | Vlastní kapitál |
|--------------------------------------|------------------|----------------|---------------------------|----------------------|-----------------|
| <b>Stav k 31. 12. 2015</b>           | <b>100</b>       | <b>20</b>      | <b>113 528</b>            | <b>29 250</b>        | <b>142 898</b>  |
| Rozdělení výsledků hosp.             |                  |                |                           | -29 250              |                 |
| Výsledek hospodaření za běžné období |                  |                |                           | 8 824                | 8 824           |
| <b>Stav k 31. 12. 2016</b>           | <b>100</b>       | <b>20</b>      |                           | <b>8 824</b>         | <b>131 772</b>  |
| Rozdělení výsledku hosp.             |                  |                |                           | -8 824               |                 |
| Výsledek hospodaření za běžné období |                  |                |                           | 406 220              | 406 220         |
| <b>Stav k 31. 12. 2017</b>           | <b>100</b>       | <b>20</b>      |                           | <b>406 220</b>       | <b>557 942</b>  |

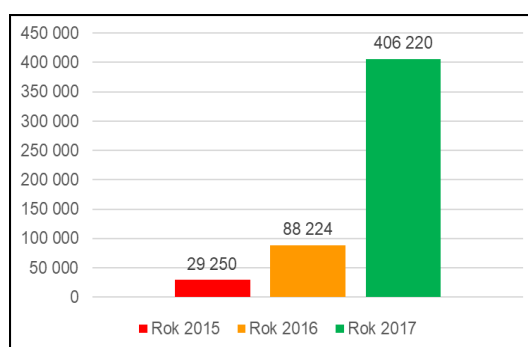
Zdroj: UPS, 2018. *Výroční zpráva za rok 2017*. s. -0-. (pozn. nečíslovaná strana)

Tabulka 5 prezentuje výsledky hospodaření, tj. rozdíl mezi výnosy a náklady podniku a také přehled o změnách vlastního kapitálu v tis. Kč v letech 2015-2017. Ze statistických údajů vyplývá, že nejúspěšnějším byl rok 2017. Zatímco výsledek hospodaření v roce 2015 byl ve výši 29 150 tis. Kč, o rok později klesl na 8 824 tis. Kč. V roce 2017 došlo ke skokovému zvýšení výsledku hospodaření na celkovou výši 406 220 tis. Kč. Ve výroční zprávě není informace o tom, co bylo příčinou tohoto razantního zvýšení výsledku hospodaření. Grafické vyjádření v grafu 1 prezentuje výsledky přehledněji a názorně.

Graf 1 Přehled o výsledcích hospodaření UPS v letech 2015-2016 v tis. Kč



Graf 2 Přehled o vývoji vlastního kapitálu UPS v tis. Kč



Zdroj: UPS, 2018. *Výroční zpráva za rok 2017*. s. -0-.

Graf 1 prezentuje výsledky hospodaření v letech 2015-2017, které dokazují, že nejlepšího výsledku dosáhla společnost v logistických službách v roce 2017. Graf 2 názorně ukazuje na značné rozdíly týkající se každoročních výsledků změn vlastního kapitálu také v letech 2015-2017.

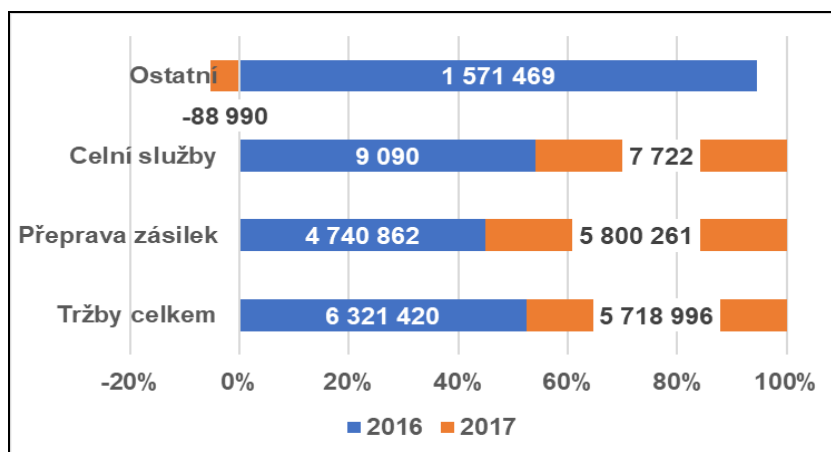
Tabulka 6 Výnosy z běžné činnosti podle hlavních činností UPS v tis. Kč

|  | Období do     | 31. 12.          | 2016             | Období do     | 31. 12.          | 2017             |
|--|---------------|------------------|------------------|---------------|------------------|------------------|
|  | Tuzemsko      | Zahraničí        | Celkem           | Tuzemsko      | Zahraničí        | Celkem           |
| Přeprava zásilek   | 33 402        | 4 707 459        | 4 740 862        | 23 161        | 5 777 103        | 5 800 261        |
| Celní služby   | 9 090         | 0                | 9 090            | 7 722         | 0                | 7 722            |
| Ostatní  | 0             | 1 571 469        | 1 571 469        | 0             | -88 990          | -88 990          |
| <b>Tržby za prodej vlastních výrobků a služeb celkem</b> | <b>42 492</b> | <b>6 278 928</b> | <b>6 321 420</b> | <b>30 883</b> | <b>5 688 113</b> | <b>5 718 996</b> |

Zdroj: UPS, 2018. *Výroční zpráva za rok 2017*, s. 15.

Tabulka 5 a graf 3 uvádějí přehled výnosů, tj. zisku z běžné činnosti za roky 2016 a 2017 podle hlavních činností. Z grafů je patrné, že služby v rámci vnitrostátní dopravy v ČR dosahují mnohem méně významnou část hospodářských výsledků. Výsledky za zahraniční tržby jsou mnohonásobně vyšší. Jak výsledky napovídají, u tzv. ostatních služeb došlo v roce 2017 k nevídanému peněžnímu propadu. Z částky 1 571 469 Kč nastal propad do minusu 88 990 Kč. Ve výroční zprávě není okomentováno, z jakých důvodů k takovému propadu došlo.

Graf 3 Výnosy z běžné činnosti podle hlavních činností UPS v tis. Kč



Zdroj: UPS, 2018. *Výroční zpráva za rok 2017*, s. 15.

Následující tabulka 7 uvádí statistické údaje týkající se počtu zaměstnanců v UPS v letech 2016 a 2017. Po srovnání obou let lze konstatovat, že kolektiv zaměstnanců patří ke kolektivům stabilním, počet členů vedení zůstal neměnný, zaměstnanců přibýlo pouze pět. Při hodnocení lze konstatovat, že kolektiv je stabilní, což je pro vlastníka společnosti velmi dobrá zpráva.

Tabulka 7 Počet zaměstnanců v UPS v letech 2017 a 2016 UPS v tis. Kč

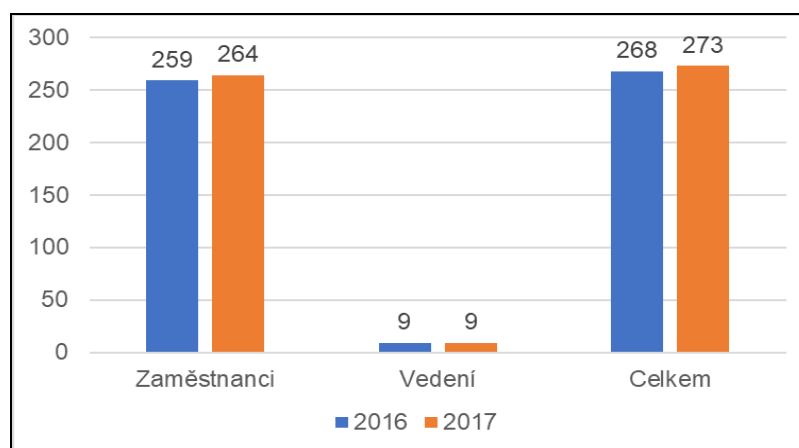
| <b>Rok 2017</b>    | Počet      | Mzdové náklady | Soc. a zdrav. zabezpečení | Ostatní náklady | Osobní náklady |
|--------------------|------------|----------------|---------------------------|-----------------|----------------|
| Zaměstnanci        | 264        | 163 994        | 44 947                    | 18 146          | 227 087        |
| Vedení společnosti | 9          | 9 583          | 2 877                     | 323             | 12 783         |
| <b>Celkem</b>      | <b>273</b> | <b>173 577</b> | <b>47 824</b>             | <b>18 469</b>   | <b>239 870</b> |

| <b>Rok 2016</b>    | Počet      | Mzdové náklady | Soc. a zdrav. zabezpečení | Ostatní náklady | Osobní náklady |
|--------------------|------------|----------------|---------------------------|-----------------|----------------|
| Zaměstnanci        | 259        | 115 410        | 38 873                    | 6 395           | 160 678        |
| Vedení společnosti | 9          | 9 998          | 2 920                     | 272             | 13 190         |
| <b>Celkem</b>      | <b>268</b> | <b>125 408</b> | <b>41 793</b>             | <b>6 667</b>    | <b>173 868</b> |

Zdroj: UPS, 2018. *Výroční zpráva za rok 2017*, s. 21.

Graf 4 Vývoj počtu zaměstnanců v UPS (Praha) v letech 2016 a 2017



Zdroj: UPS, 2018. *Výroční zpráva za rok 2017*, s. 21.

## **Stručný přehled výsledků hospodaření společnosti United Parcel Service of America Inc.**

V souvislosti s následně uveřejněnými výsledky hospodaření je nutné uvést, že přehled je potřebný v kontextu s tím, že nelze pominout celkové výsledky hospodaření společnosti UPS, přestože podniká mimo území ČR. Společnost sídlící v Praze je jednou z více než 220 společností působících po celém světě. UPS je světovým lídrem v oblasti logistiky, zajišťuje přepravu balíků a nákladní přepravu, usnadňuje mezinárodní obchod, nabízí pokročilé technologie usnadňující a zrychlující aktivity v obchodním světě. Časopis Newsweek společnost označil za „nejvíce zákaznický orientovanou americkou firmu (*America Best Customer Service*) v oblasti zasílatelství a distribuce; podle časopisu *Fortune* je firma *Nejhodnotnější značkou v dopravě*.“ Společnost UPS je nositelkou několika dalších významných ocenění. (Krejčí, 2019). Vzhledem k rozsáhlosti dokumentů hodnotících činnost každého čtvrtletí roku 2018 jsou z jednotlivých čtvrtletních zpráv použity pouze vybrané statistické údaje. Jednotlivé čtvrtletní zprávy obsahují podrobné analýzy jednotlivých údajů, proto je proveden výběr pouze nejdůležitějších z nich.

### **Konsolidované výsledky za rok 2018**

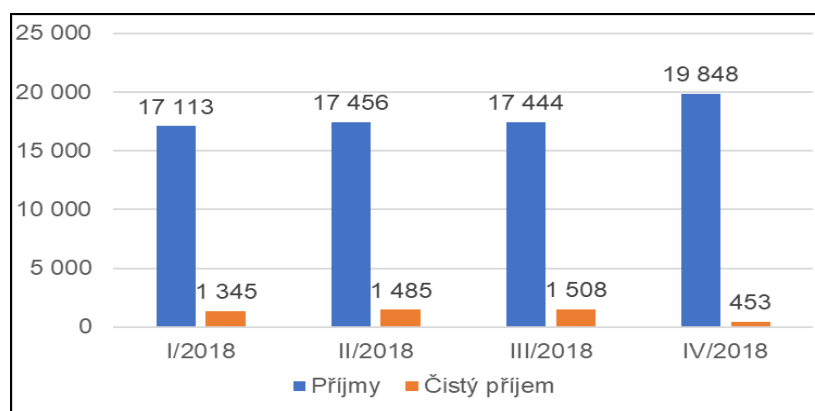
- „Celkové tržby vzrostly o 7,9 % na 71,9 mld. USD díky růstu přepravy; nárůst příjmů a výnosů o 4,3 % překonal výnosy v předchozím roce o 200 bazických bodů.
- Zředění zisk na akcii (EPS) za rok 2018 dosáhl výše 5,51 USD; upravený zředěný zisk na akcii byl 7,24 USD.
- Upravený zředěný zisk na akcii nezahrnuje vliv tržného přecenění penzijních závazků ani transformační náklady.
- Vyplacené dividendy dosáhly 3,2 mld. USD, což představuje 10% nárůst na akcii oproti předchozímu roku.
- UPS odkoupila 8,9 mil. akcií za přibližně 1 miliardu USD.“ (Krejčí, 2019).

Tabulka 8 Výsledky hospodaření za I. – IV. čtvrtletí 2018 UPS v mil. USD

|                        | I/2018 | II/2018 | III/2018 | IV/2018 | Upravené IV/2018 |
|------------------------|--------|---------|----------|---------|------------------|
| Příjmy                 | 17 113 | 17 456  | 17 444   | 19 848  |                  |
| Čistý příjem           | 1 345  | 1 485   | 1 508    | 453     | 1 690            |
| Upravený zisk na akcii | 1,55   | 1,71    | 1,73     | 0,52    | 1,94             |
| Růst zisku na akcie    | 0      | 8,2 %   | 20,1 %   | 0       | -                |

Zdroj: KREJČÍ, 2019.

Graf 5 Výsledky hospodaření za I. – IV. čtvrtletí 2018 UPS v mil. USD



Zdroj: KREJČÍ, 2019.

### Komentář k tabulce 8 a grafu 5

Podle vyjádření generálního ředitele UPS Davida Abneyeho, společnost UPS dosáhla cílů ve výši upraveného zisku na akcii pro rok 2018 „*díky realizaci transformačních investic a iniciativ cíleným na zvýšení kvality příjmů a efektivity.*“ Z tabulky 8 je prokazatelné, že příjmy ve čtvrtém čtvrtletí se zvýšily o 2 735 mil. USD. Všeobecně, bez ohledu na to, kterého podnikatelského subjektu se hodnocení čtvrtého čtvrtletí každého roku týká, zvýšené tržby posledního čtvrtletí roku jsou v maloobchodě přičítány zvýšenému zájmu spotřebitelů (nakupování dárků apod.), u podnikatelských subjektů snahou ještě v posledním čtvrtletí roku vylepšit celkový hospodářský výsledek.

### Výsledky za celou společnost ve čtvrtém čtvrtletí 2018

- „*Příjmy se zvýšily o 4,6 %, na měnově neutrální bázi o 5,2 %.*
- *Průměrný přínos z příjmů vzrostl o 4,1 % s nárůstem ve všech službách.*

- *Bylo dosaženo rekordního objemu přepravy a mimořádně vysokého podílu včasných dodávek během špičky v předvánoční sezóně.*“ (Krejčí, 2019).

### **Výhled na rok 2019**

- *„UPS předpokládá růst celkového upraveného provozního zisku přesahující 13 % s dvouciferným růstem ve všech segmentech.*
- *Upravený zředěný zisk na akcii se bude pohybovat v rozmezí od 7,45 USD do 7,75 USD, zahrnuje náklady na vyrovnávání financování důchodových výdajů ve výši zhruba 325 mil. USD.*
- *Skutečná sazba daně v roce 2019 by měla činit 23 až 24 procent.*
- *Kapitálové výdaje jsou plánovány v rozmezí 8,5 % až 10 % konsolidovaných výnosů za rok 2019.*
- *Výhled nezahrnuje transformační poplatky.*“ (Krejčí, 2019).

## **4.2 Způsoby doručování zásilek zákazníkům - odesílání**

Společnost UPS poskytuje několik druhů služeb, přičemž každá má společný základ, ale v něčem je specifická. Je nutné dodat, že dle charakteru webových stránek se téměř všechna komunikace odehrává přes webové rozhraní, a to ať se jedná o jakoukoli činnost související s vyřízením objednávky. Zároveň také existují kontakty telefonické, které ale neslouží k objednávce jakýchkoli služeb. Podkapitola 4.2 je věnována službám, jež jsou spojeny s objednáváním různých služeb.

### **Činnost UPS v tisku - výběr**

Provedený výběr tisku je zaměřen na příspěvky autorů, kteří seznamují s úsilím společnosti UPS zrychlit dodání zboží zákazníkům. Nejedná se o jednorázovou aktivitu organizovanou v posledních dvou až třech letech. Jedná se o dlouholetou snahu o vytvoření strategie, která bude sehrávat významnou úlohu v uspokojování potřeb zákazníků. Zlom v rozhodnutí vlastníků společnosti zrychlit dopravní služby nastal v roce 2013, který právě z tohoto důvodu nelze v přehledu vynechat. U tohoto období jsou následně vyjmenované služby nedílnou součástí nabídky společnosti.

## **Rok 2006**

Více než osm let (od roku 1998) poskytovala UPS služby širokému spektru zákazníků z mnoha oborů v ČR. Klíčovými oblastmi byly automobilový a high-tech průmysl. Zákazníci z těchto oborů využívali služeb nejvíce. V ČR zákazníci mohli odesílat zásilky každý pracovní den v předem dohodnutém termínu. Využívat mohli strategicky rozmístěná centra interní sítě UPS, která byla schopna plně pokrýt potřeby zákazníků. Zásilky se v ČR pohybovaly v intencích funkčních logistických modelů s cílem dodržení časových záruk pro doručení. Z tehdejšího pražského letiště Ruzyně byla každý pracovní den vypravována letecká linka do centrálního evropského překladiště UPS v Kolíně nad Rýnem, která výrazně zrychlila dopravu zásilek k zákazníkům. Na začátku roku 2006 byl zahájen provoz internetových stránek v českém jazyce. Klienti mají od té doby možnost si sami vypočítat cenu a dobu doručení zásilek pro nabízené služby dříve, než je odešlou, a to včetně sledování průběhu přepravy každého balíčku. Společnost UPS poprvé v historii UPS zveřejnila importní sazby při odesílání zásilky z celého světa do ČR. Významným krokem bylo zavedení služeb odeslání zásilek přes internet. Stačilo se pouze přihlásit do systému, vybavením zásilky a opětovným odhlášením. (Toman, 2006)

## **Rok 2013**

**Významné rozšíření služeb UPS.** UPS oznámila výrazné rozšíření služby UPS Worldwide Expedited, zrychluje se letecká přeprava mezinárodních zásilek. Služba je trojnásobně rozšířena do 220 zemí, doba doručení je od dvou do pěti pracovních dnů. Tato služba je také rozšířena pro zákazníky z ČR, kterým umožní rozšířit globální rozsah, hlavně vyvážit rychlost doručení zásilky s náklady bez ohledu na místo určení. Vše je podporováno špičkovými IT technologiemi. (TZ, UPC-NYSE, 2013).

## **Rok 2013 - UPS představuje další klíčové mezinárodní služby**

**UPS Worldwide Express Freight<sup>SM</sup>.** V lednu 2013 byla zavedena nová expresní letecká přepravní služba pro přepravu urgentních a těžkých mezinárodních zásilek s vysokou přidanou hodnotou, jež jsou citlivé na rychlost přepravy. Zákazníci mohou posílat zásilky z 37 destinací do 41 cílových zemí a teritorií. Garantovaná je služba s doručením až do domu (door-to-door) a s garancí dne doručení. Unikátní je propojení zásilkové a nákladové expresní přepravy pro zákazníky. (TZ, UPC-NYSE, 2013).



**UPS Paperless™ Invoice.** Zavedeno několik vylepšení systému WorldShipŽ usnadňující „zákazníkům vkládání mezinárodní přepravní dokumentace vytvořené v režimu offline namísto připojení kopií dokladů přímo k zásilce. To umožní zrychlit mezinárodní přepravní proces, snížit spotřeby papíru, zvýšit efektivitu a minimalizovat rizika ztráty dokumentace.“ (TZ, UPC-NYSE, 2013).

**UPS Import ControlSM.** John Sutthoff, prezident mezinárodního marketingu UPS, připomněl logistickou službu existující ve společnosti již od roku 2010, která umožňuje dovozcům větší kontrolu a možnost sledování přichozích dodávek od mezinárodních dodavatelských řetězců. Velkou výhodou je efektivnější řízení nákladů a minimalizace zpoždění proclení. Řešení UPS Import Control bylo dostupné v roce 2013 ve více než 145 zemích a teritoriích. (TZ, UPC-NYSE, 2013).

## **Rok 2016**

**Efektivnější letecká doprava.** Několik let dopravovala společnost UPS zboží z ČR malým vrtulovým letadlem ATR 72, přepravní kapacita však brzy nedostačovala. Proto firma nasadila na linku Praha-Kolín nad Rýnem proudový Boeing 757, jenž má čtyřikrát větší nosnost. Lepší je také letový řád. Letadlo v Praze dříve přistává a naopak odlétá později. Vytvořil se větší časový prostor na rozvoz vyložených zásilek a na naložení těch, které jsou dopravovány do USA. (Šitner, 2016).

**UPS zrychluje spojení Česka se západní a severní Evropou.** Americká společnost UPS pokračuje v investicích do své evropské sítě. Její součástí je zrychlení ekonomických přeprav mezi Moravou a zeměmi na západě a severu kontinentu. Společnost UPS oznámila některé změny v síti pro pozemní přepravu. Jde zejména o zrychlení služby UPS Standard pro celý evropský kontinent. Opatření je zaměřeno na zákazníky z Brna, Ostravy a také přilehlých oblastí, z nichž podnikatelé posílají zásilky do Belgie, Finska, Francie, Irska, Lucemburska, Německa, Nizozemska, Portugalska, Rakouska, Španělska, Švédska a Velké Británie. Podařilo se až o dva dny zkrátit tranzitní dobu pro ekonomicky nejvýhodnější služby přeshraniční přepravy ze strany UPS. UPS se také zavázal do roku 2019 investovat dvě miliardy dolarů do vlastní evropské sítě a infrastruktury. Významná by měla být

investice dvou milionů dolarů do evropské sítě a její infrastruktury. Investice by pomohla českým klientům rychleji a efektivněji získat nové trhy. (Novotný, 2016/1).

**UPS doručuje urgentní zásilky.** Společnost UPS rozšířila své expresní služby pro doručení zásilek UPS Worldwide Express celkem do 117 zemí a teritorií. Zásadní je, že nabídla podnikatelům a všem dalším zájemcům možnost dřívějšího garantovaného doručení následující pracovní den do 10:30 hod. v poledne nebo 14:00hod. v závislosti na tom, do které destinace bude zásilka odesílána. Statistická data dokazují, že tyto služby nejvíce využívají maloobchodníci, průmysloví výrobci a high-tech, zdravotnické firmy. Nechybí ani firmy s rychloobrátkovým zbožím včetně firem, které disponují zvláštními akcemi a potřebují měnit objednávku doslova na poslední chvíli. Pro ně je tato urgentní služba nepostradatelnou. (Novotný, 2016/2).

## **Rok 2017**

**Test: doručení balíku dronem proběhlo v režii UPS.** V únoru 2017 společnost UPS bez problému doručila zásilku prostřednictvím dronu. *„Bezpilotní létající stroj odstartoval ze střechy rozvážkového vozidla UPS, automaticky doručil balík na rezidenční adresu a poté se vrátil do vozidla, zatímco řidič pokračoval po své trase a rozvážel ostatní zásilky.“* Mark Wallace uvedl, že drony ovlivní budoucí doručování zásilek zejména na venkově. Hlavní důvody jsou ekonomické, protože než osobní automobil doveze pouze jednu zásilku do vzdálenější oblasti, ujedou mnoho kilometrů. Cesta je nerentabilní. UPS spatřuje možnou úlohu dronů v budoucnosti. V interních procesech společnost používá drony již mnoho let ve skladech ve vyšších patrech regálů. (Systemylogistiky.cz, 2017/1).

**UPS rozšiřuje přepravu nebezpečného zboží o další komodity.** Mezi podnikateli stále více stoupá zájem o přepravu zejména tzv. nebezpečného zboží. Z tohoto důvodu UPS rozšířila celosvětovou přepravu nebezpečného zboží o dalších více než 400 nových komodit u firemní celosvětové letecké sítě. Další balíček služeb představuje rozšíření o více než 300 produktů pro podnikatele evropské pozemní sítě. Firma dále u vybraných kategorií nebezpečného zboží navýšila jejich nejvyšší přípustné přepravované množství. *„UPS používá technologické aplikace pro jednodušší doručování balíků, které splňují*

požadavky Mezinárodní asociace leteckých dopravců, amerického ministerstva dopravy, Evropské dohody o nebezpečném zboží (EDGA) a Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO), specializované organizace přidružené k OSN.“ V tomto případě mohou zákazníci využívat aplikaci UPS Worldship®. Aplikace jim umožňuje ověřit si, zda jejich zásilka s nebezpečným zbožím splňuje požadavky. Na základě vyhodnocení musí následně upozornit UPS, že jejich zásilka je připravená k dalšímu zpracování. (Johánek, 2017/2).

**UPS oceněna za dodržování etických principů.** Již 11krát za sebou byla UPS zařazena mezi nejetičtější společnosti na světě. UPS získala ocenění v oboru Logistika & Doprava. „*Etické jednání v pojetí UPS znamená stát si za svými zásadami a plnit své slovo, a to prostřednictvím obchodních operací, standardů udržitelnosti a dopadů na životy lidí a na místní komunity, ve kterých žijeme a pracujeme,*“ uvedl Mohammed Azam, šéf kontrolního odboru UPS. Jsou tak ohodnoceny společnosti, které jednají v souladu s etickými principy. Společnost UPS získala také několik ocenění za společenskou odpovědnost a udržitelnost. „*Plným skóre (100) v žebříčku Corporate Equality Index ocenila organizace Human Rights Campaign rovné příležitosti na pracovišti UPS. Americká Agentura pro ochranu životního prostředí (EPA) jí také udělila cenu SmartWay Excellence Award a UPS byla již čtvrtý rok po sobě uvedena v žebříčku udržitelnosti Dow Jones Sustainability World Index (DJSI World).*“ (Systemylogistiky.cz, 2017/2).

## **Současné služby společnosti UPS**

### **4.2.1 UPS Express Critical**

Letecká služba je dostupná pro zákazníky 24 hodin denně, 7 dní v týdnu, 365 dní v roce. Dodávání zásilek prakticky do celého světa, do všech států USA, Porto Rica a více než 25 států Evropy a do více než 250 zemí světa. (UPS, 2019/3).

### **4.2.2 UPS Worldwide Express Plus**

Urgentní dodávky je možné doručit následující den po podání do 9:00 hod. ráno. Z hlediska vývozu doručení se doručení koná druhý pracovní den na většinu komerčních adres v USA, do velkých oblastí v Kanadě, do většiny obchodních míst v Asii. Do ostatních míst určení také do 9:00 hod. dopoledne po celém světě. Z hlediska dovozu je datumové doručení do 9:00 hod. dopoledne ze zemí původu po celé Evropě a po světě.

Vývozními místy určení je cca 30 zemí a teritorií, dovozními místy původu je více než 65 zemí a teritorií. Za velkou výhodu je dle společnosti nutno považovat, že všechny zásilky budou dodány na místo určení vždy na počátku pracovního dne. K dispozici pro klienty je bezplatné balení, které zajišťuje UPS. (UPS, 2019/4).

#### **4.2.3 Služba UPS Express**

Zásilky jsou doručeny následující den do 10:30 hod. nebo 12:00 hod. na většinu adres obchodních míst v Evropě. Na většinu adres v USA a do velkých obchodních oblastí v Kanadě jsou doručeny druhý pracovní den do 10:30 hod. nebo 12:00 hod. dopoledne. Do Asie jsou zásilky doručeny do 2 až 3 pracovních dnů do 10:30 hod. nebo do 12:00 hod. ve vybraných oblastech Asie. V oblasti služeb je místem určení více než 115 zemí a teritorií, dovozními místy původu je pak více než 185 zemí a teritorií. Velkou výhodou je ideální volba urgentních zásilek, které musí být klientům doručeny během rána. Zdarma je pro klienty obalový materiál UPS. (UPS, 2019/5).

#### **4.2.4 UPS Worldwide Express Freight™**

Jedná se o rychlou a garantovanou službu s doručením až do domu na paletách. V rámci garance vývozu jsou zásilky doručovány do téměř všech evropských obchodních center, ke konci druhého pracovního dne na většinu obchodních adres v USA a do většiny velkých obchodních center v Kanadě. Do zemí Asie trvá doručení do dvou nebo tří pracovních dní. Datumově je zaručeno dodání během dne do ostatních zemí celého světa. Z hlediska vývozu je zaručeno dodání ze zemí původu v celé Evropě a po světě během dne. V oblasti služeb jsou místy určení více než 60 zemí a teritorií, dovozními místy více než 65 zemí a teritorií. Zejména je využívána služba od „dveří ke dveřím“ zároveň s celním odbavením. Služba je určena pro zásilky na paletě s hmotností nad 150 liber (70 kg). Výhodou je, že všechny zásilky spojené se službou jsou účtovány dohromady, odpadá složitá administrativa. Dá se říci, že se jedná o „službu v jednom“, tj. jeden účet, jedno číslo účtu, fakturační a sledovací systém pro zásilku a náklad. (UPS, 2019/6).

#### **4.2.5 UPS Worldwide Express Freight s doručením uprostřed dne**

Jedná se o rychlou a garantovanou službu s doručením až do domu na paletách s garantovaným časem doručení do 12:00 nebo 14:00 hod. v závislosti na poštovním směrovacím čísle. V rámci garance vývozu jsou zásilky doručovány do téměř všech evropských obchodních center, ke konci druhého pracovního dne na většinu obchodních adres v USA a do většiny velkých obchodních center v Kanadě. Do zemí Asie trvá doručení dvou nebo tří pracovních dní. Datumově je zaručeno dodání během dne do ostatních zemí celého světa. Z hlediska vývozu je zaručeno dodání ze zemí původu v celé Evropě a po světě během dne. Do Asie trvá doručení 2 až 3 pracovní dny. V oblasti služeb jsou místy určení více než 30 zemí a teritorií, dovozními místy původu více než 65 zemí a oblastí. Zejména je službou od „*dveří ke dveřím*“, zároveň s celním odbavením. Služba je určena pro zásilky na paletě s hmotností nad 150 liber (70 kg). Výhodou je, že všechny zásilky spojené se službou jsou účtovány všechny dohromady, odpadá složitá administrativa. Dá se říci, že se jedná o „službu v jednom“, tj. jeden účet, jedno číslo účtu, fakturační a sledovací systém pro zásilku a náklad. (UPS, 2019/7).

#### **4.2.6 UPS Express Saver**

Po Evropě a po celém světě rychlé doručení během následujícího pracovního dne. Z hlediska vývozu je zboží doručeno následující pracovní den téměř do všech evropských obchodních center. Ke konci druhého pracovního dne na většinu adres v USA, do většiny velkých obchodních center v Kanadě a během dvou nebo tří pracovních dní do zemí či oblastí v Asii. Z hlediska dovozu je datumově zaručeno doručení během dne ze zemí původu v celé Evropě a po světě. V oblasti služeb je místem určení více než 215 zemí a teritorií, dovozními místy původu je pak více než 185 zemí a teritorií. Velkou výhodou je ekonomická alternativa služby Express pro rychlé doručení. Zdarma je pro klienty obalový materiál UPS. (UPS, 2019/8).

#### **4.2.7 Služba UPS Expedited**

Její prostřednictvím se doručují zásilky, které jsou méně urgentní, do míst ležících mimo Evropu. Co se týká dovozu a vývozu a plánované doručení závisí na místě původu a určení. Těmi je více než 200 zemí a teritorií. Služba má několik výhod. Zejména je službou od „*dveří ke dveřím*“, zároveň s celním odbavením. Také jiné služby jsou po

dohodě k dispozici. Služba je určena pro zásilky na paletě s hmotností nad 150 liber (70 kg). Výhodou je, že všechny zásilky spojené se službou jsou účtovány dohromady, odpadá složitá administrativa. Dá se říci, že se jedná o „*službu v jednom*“, tj. jeden účet, jedno číslo účtu, fakturační a sledovací systém pro zásilku a náklad. (UPS, 2019/9).

#### **4.2.8 Služba UPS Standard**

Společnost službu považuje za ideální volbu v případě, kdy je nutné zvážit rychlost dodání s ekonomičností. Je to logické, protože čím větší požadavky na rychlost dodání, tím je nutné zaplatit více. Jedná se o pohodlnou službu, kterou zajišťuje dodání od dveří. (UPS, 2019/10).

### **4.3 Způsoby doručování zásilek zákazníkům – sledování**

UPS pro sledování zásilek vyvinulo sadu nástrojů, využíváním získají zákazníci potřebné informace kdekoli a kdykoli.

#### **4.3.1 Sledování UPS**

Bez ohledu na počet jednorázově podaných zásilek funkce UPS sleduje jejich cestu po celou dobu pohybu. Zákazník má tak možnost sledovat jejich pohyb od podání zásilek až do převzetí příjemcem. Funkce nabízí několik způsobů sledování, informuje o aktuálním stavu, neočekávaných zpožděních, o konečném doručení. Zákazník může využít funkce sledování podle referencí, tj. podle čísla zásilky, čísla objednávky apod. Po přihlášení do systému může zákazník sledovat najednou až 75 posledních sledovaných zásilek včetně uložení si až 50 sledovacích čísel. Do tabulky může přidat popis zásilky, vytvořit rychlý odkaz – referenci. (UPS, 2019/11).

#### **4.3.2 UPS My Choise**

Služba je určena pro jednotlivce a podnikání s občasnou potřebou doručování balíků. Se službou budou odesílatelé dostávat upozornění na doručení, mohou sledovat stav několika balíků v kalendáři. Mohou využívat on-line služeb. Odesílatelé dostávají upozornění na pohyb balíků od podání až k příjmu zásilky. Mohou si také navolit upozornění s využití SMS nebo e-mailu. (UPS, 2019/12).

### **4.3.3 UPS Mobile**

Díky této aplikaci si zákazníci mohou upravit sledování cesty balíků na statusu kteréhokoli zařízení, které je schopno přijímat SMS. V aplikaci si mohou klienti zobrazit a nastavit čas a místo doručení balíku domů s využitím aplikace UPS pro Android, aplikace UPS pro IOS, SMS, z jakéhokoli chytrého telefonu nebo tabletu. (UPS, 2019/13).

### **4.3.4 Quantum View®**

Program je možné spustit přímo v prohlížeči, zobrazuje příchozí a odchozí zásilky, flexibilně se přizpůsobuje, lze předvídat a řešit krizové situace, než se stanou skutečným problémem. Lze snadno aktualizovat jakékoli údaje, aby vyhovovaly zákazníkům. Je možné propojit se se stávajícími datovými systémy. Lze je začlenit do firemních aplikací, počínaje přehledem a jednoduchými databázemi a konče systémy ERP. Probíhají automatické aktualizace, služby jsou k dispozici ve 30 zemích. (UPS, 2019/14).

### **4.3.5 Flex™ Global View**

Pro klienty je připravena sada nástrojů, jež umožní podnikání s klíčovými informacemi, které ji odlišují od konkurence. Výhodou je včasné upozorňování na blížící se možné kritické situace. Na základě zadání údajů o dodávce získávají klienti celkový přístup k informacím. Mohou sledovat celou cestu své zásilky tzv. dokonalého sledování. Klienti mohou použít Celní deklaraci společnosti UPS Supply Chain Solutions, nastavit automatické upozorňování na aktuální situace. S nastavenou službou Řízení dodavatelů mohou sledovat, jak jsou plněny jejich objednávky. Totéž se týká možností služby Řízení materiálu a distribuce. (UPS, 2019/15).

### **4.3.6 Sledování podle referenčního čísla**

Jakákoliv podnikající právnická či fyzická osoba si může u společnosti nechat vytvořit zákaznické číslo. Na toto číslo jsou navázány individuální slevy a fakturační podmínky dle velikosti zákaznické firmy. Zákaznické číslo je součástí každého štítku, protože je to součástí tzv. treckovacího čísla, pod kterým je balík evidován, a jsou o něm informace v systému. Pokud se k tomuto číslu kdokoli dostane (přečte si ho na balíku - ať se jedná o zaměstnance, ale hlavně o brigádníky, popřípadě o příjemce balíku), tak ho může použít pro některý svůj balík. V systému bude uvedena přebírací a doručovací adresa

a také informace, že přepravu platí majitel zákaznického čísla. Společnost UPS uhrazení přepravy požaduje po majiteli zákaznického čísla, ostatní záležitosti neřeší. Majitel zneužitého zákaznického čísla může jedinečně podat trestní oznámení na neznámého pachatele. Dalším případem, kdy dochází k problému se zákaznickým číslem, je otázka samotného majitele tohoto čísla. Občas se stává, že dá číslo dodavateli a ten pod ním pošle majiteli balík. Nicméně v tuto chvíli nemá majitel pod kontrolou službu, kterou balík jde a pokud to je v servisu, na který nemá slevu, tak se mohou náklady na přepravu diametrálně lišit od očekávaných nákladů. Vzhledem k rozdílnosti nastavení tras ekonomických a expresních přeprav, to UPS nezajímá a vyžaduje zaplacení dle objednané služby. Zpětná sleva na takto již realizované přepravy není poskytována. Jedinou možností, kterou v tuto chvíli majitel má, je nechat přefakturovat realizovanou přepravu na náklady odesílatele.

#### **4.4 Bezpečnostní rizika**

V UPS mají pravidelní zákazníci své zákaznické číslo. Před vystavením zákaznického čísla zákazníkovi podléhá přidělení čísla schválení finančního oddělení, které kontroluje dostupné informace o solventnosti daného zákazníka tak, aby uchránila společnost od případných finančních ztrát. Pomocí technologií si pak zákazníci objednají přepravu, uvedou zákaznické číslo, které bude přepravu hradit, vytisknou si štítek a objednají kurýra. Další možností je přijít s balíkem do zákaznického servisu, vyplnit tam štítek ručně, zaplatit přepravu v hotovosti a balík nechat v zákaznickém servisu. Tím pádem může být jako odesílatel uvedena jakákoliv smyšlená osoba. Jako příjemce může být také uvedeno smyšlené jméno, protože se doručuje na adresu a při předávání balíku není vyžadován průkaz totožnosti. Standardně dle přepravních podmínek ručí za obsah balíku odesílatel. Nicméně v ekonomických službách tyto balíky neprocházejí rentgenem. Naloží se na kamion, který jede buď do centrálního překladiště pro ekonomické zásilky, nebo přímo do cílové destinace. Centrální překladiště pro ekonomické služby se nachází v Norimberku. V případě cílových destinací se hlavně jedná o místa ve východní Evropě. Po cestě může dojít k přeložení či doložení na jiné auto. Oba tyto způsoby však mají společného činitele, a to že na rozdíl od leteckých přeprav neprocházejí rentgenem. V balíku tak ve své podstatě může být jakékoliv zboží. Na centrálním překladišti pomáhají psi vycvičení k vyhledávání drog. Teoreticky by v případě drog mohlo dojít k zachycení



balíku. Nicméně kvůli tomu, že ji mohl podat anonymní odesílatel, tak by bylo pro Policii ČR původního majitele balíku těžké dohledat.

### **Všeobecné podmínky poskytování služeb**

Ve smluvní podmínkách UPS pro přepravu nalezneme pokyny pro zajištění bezpečnosti přepravy. „*Balíky nesmí obsahovat zboží, které je způsobilé ohrozit lidský nebo zvířecí život nebo jakýkoli dopravní prostředek, nebo jinak poskvřnit nebo poškodit jiné zboží, které je přepravováno UPS, nebo jehož přeprava, dovoz nebo vývoz je zakázán příslušnými právními předpisy.*“ (UPS, 2019/16§. Bezpečnost přepravy je nutné zajišťovat také v kontextu s dalšími subjekty, které se na přepravě zboží podílejí. Pro přepravu rizikového zboží je nejvhodnější využívat služeb dopravců, se kterými dobře funguje dlouhodobá spolupráce, včetně ověřených spolupracujících osob včetně trvajících kontaktů na ně. Sedláček a Florián v tomto případě doporučují nevyužívat spediční databáze, pokud není jiná možnost. Podle jejich názoru není jiná možnost než dávat přednost primárnímu hledisku při volbě vhodného dopravce, tj. nejen cena, ale také zvažování bezpečnostních rizik, která hrozí u neznámého dopravce. (Sedláček a Florián, 2017, s. 164).

## **4.5 Reklamace**

Zákazníci většinou reklamují chybně vystavenou fakturu, příplatky účtované na fakturu, příplatky za rozměry nebo balení, doručení na rezidenční adresu, nedodržení času doručení u leteckých služeb, ztrátu balíku, rozbitý nebo poškození balík. V případě těchto reklamací je možné postupovat následujícími způsoby:

- a) Při podávání reklamace, která se provádí elektronickou formou, dodá zákazník fotodokumentaci reklamovaného poškození a na základě této fotodokumentace je reklamace vyhodnocena. Výhodou tohoto řešení je, že zákazník může s materiálem či zbožím ihned manipulovat, protože ne vždy je poškozen celý obsah a nemusí čekat na škodní řízení. Dokumentace má ale také svou nevýhodu. Zákazník fotografuje to, co vidí ze svého hlediska za potřebné, takže se může stát, že nezachytí poškození, které by bylo velmi prospěšné. Reklamace na základě této skutečnosti nemusí pak být uznána.
- b) Druhou variantou je možnost, že zákazník ponechá zboží v balíku, který obdržel včetně obalového materiálu, a škodu nahlásí na UPS. Druhý den balík od zákazníka vyzvedne kurýr, balík odveze do zákaznického centra, kde se uskuteční škodní inspekce dle

předem stanovených kritérií. Zjištěné údaje se zadávají do systému. Po vyhodnocení údajů systém rozhodne, zda škoda bude uznána nebo ne.

- c) V případě uznání reklamace je zákazníkovi vystaven dobropis za přepravné plus náhrada škody, která závisí na tom, zda byl balík pojištěn (poplatek činí 1 % z udané hodnoty zboží). V kladném případě dochází k náhradě v plné výši na základě faktury dodané zákazníkem. Pokud balík pojištěn nebyl, dochází k náhradě dle Všeobecných podmínek. U mezinárodních přeprav to je 2 386 CZK nebo 8,33 SDR dle toho, která částka je vyšší.<sup>19</sup>

### **Postup reklamace - případ ztraceného nebo poškozeného balíku**

Prvním krokem postupu je návod UPS, jak postupovat v případě např. ztraceného balíku. Jedná se o podrobný popis, v němž jsou doslova popsány části domu, např. vč. zahradní verandy, garáže, pátrání u sousedů, zda balík není u některé z nich. Teprve potom, až jsou vyčerpány všechny možnosti, je možné podat reklamaci. Když už je k dispozici pro zákazníky takto podrobný seznam, není v podmínkách zaznamenáno, zda musí být v reklamaci uvedeno, kde všude hledali.<sup>20</sup> Poškozený balík může reklamovat odesílatel i příjemce.

Dalším povinným krokem je uvedení podrobnosti o balíku, což podle Všeobecných podmínek znamená uvést co nejdetailnější informace, kromě jména a příjmení příjemce, adresy, čísla telefonu, e-mailové adresy, referenční číslo, hodnotu zboží a měnu. Tyto údaje se týkají vždy jednoho balíku. Pokud zaslané informace nebudou stačit, bude příjemce kontaktovat konkrétní zástupce UPS. Dále musí být zboží podrobně popsáno, musí být doloženy faktury, účtenky, jiné dokumenty, které zboží jasně identifikují. Chybět nesmí fotografie. Tento výčet je pouze výčtem velmi stručným, protože seznam poskytnutí povinných údajů je neuvěřitelně dlouhý. Například musí být pořízeny fotografie vnitřku původní krabice, certifikát výrobce krabice, výplně, balicího materiálu, rozměry zboží, jeho barvy, množství. Poté jsou podrobně popsány způsoby, jak je možné nahrát tyto údaje v jakých programech apod. Celý systém je na české podmínky neuvěřitelný. Celý proces vyhodnocení reklamace trvá cca deset dní. Další hodně zkrácené pokračování popisu

---

<sup>19</sup> SDR = v překladu zvláštní práva čerpání; hodnota je denně uváděna na kurzovním lístku České národní banky. Cca 30 CZK = 1 SDR

<sup>20</sup> Poznámka autora. Protože se jedná o americkou firmu, není neobvyklé, že se takovýto výčet míst, kde zákazník hledal v některých zemích vyžaduje.

povinností a zpětného vyřizování zákazníka s UPS by zabralo nejméně jednu stranu, takže se lze domnívat, že stávající ukázka popisu je dostatečná. (UPS, 2019/16).

## **5 Výsledky a diskuse**

Pátá kapitola je závěrečnou kapitolou celé diplomové práce. Zahrnuje celkové zhodnocení zaměřené na vyhodnocení dílčích cílů, které byly zaměřeny na jednotlivé činnosti, které jsou nedílnými součástmi importu a exportu. Teoretická a praktická část obsahují stručně vyjádřené názory na jednotlivé činnosti týkající se mezinárodní přepravy a zasílatelství, v praktické části zaměřené na obchodní aktivity společnosti UPS, která v současnosti zaujímá jedno z nejvýznamnějších míst v této podnikatelské oblasti.

### **5.1 Vyhodnocení dílčích cílů diplomové práce**

Podkapitola 5.1 je zaměřena na vyhodnocení dvou dílčích cílů, následující podkapitola 5.2 obsahuje návrhy na zefektivnění přepravního procesu a objednání zásilek a následující podkapitola 5.3 je zaměřena na posouzení dodržování mezinárodního práva v přepravě a zasílatelství.

#### **5.1.1 První dílčí cíl**

Dílčím cílem práce bylo provedení zpřehlednění právních norem vztahujících se k danému tématu a navržení způsobů řešení co nejefektivnějšího exportu a importu zásilek, které by umožnilo plynulé odbavování v logistických firmách. Dílčí cíl byl obsahem teoretické části diplomové práce. Jejím obsahem bylo především teoretické a metodologické vymezení celé problematiky týkající se přepravy nákladů v logistice ve všech druzích přepravy, zejména silniční, železniční, námořní a říční, letecké a kombinované přepravy nákladů. Samozřejmě, že existují další druhy přepravy, které ale nejsou rozhodujícími druhy, i když je není možné přehlížet a podceňovat. Vykonávají také záslužnou činnost, ale s přepravci, kteří generují zisky v milionech a miliardách USD, nemohou soupeřit. Z hlediska ekonomiky jsou pro podnikatelské subjekty i pro stát rozhodujícím faktorem ty druhy, které přinášejí největší zisk. Bez ohledu na to, zda se jedná o malé nebo velké dopravce, platí pro ně v mezinárodní přepravě stejná legislativní mezinárodní pravidla. Skutečností také je, že orientovat se dobře v mezinárodní legislativě není, zejména pro menší dopravce, snadné. Pro přepravce je nutná znalost nejen zákon,

nařízení, směrnic apod. v zemích, ve kterých mají sídlo, ale pokud zajišťují přepravu do jakékoli jiné např. evropské země, nejenže musí znát mezinárodní předpisy Evropské unie, ale pokud provádí přepravu i do dalších zemí, tak zákony té které konkrétní země. Činnost UPS, společnosti, která má sídlo v Americe a působí prakticky téměř po celém světě, je klasickou ukázkou podnikání, které musí neomylně znát nejen mezinárodní legislativu, ale také legislativu té které země, do které dopravuje konkrétní zboží. Evropští dopravci, kteří dopravují zboží po zemích Evropské unie, nemají s legislativou téměř žádné problémy. Legislativa je jednotná, samozřejmě existuje jazyková bariéra. Ale z hlediska znalosti zákonů není tzv. o čem diskutovat. To ostatně potvrdily výklad a přístup evropských zahraničních soudů k výkladu mezinárodních smluv v oblasti přepravy. Z tohoto důvodu je možné konstatovat, že první cíl diplomové práce byl splněn.

### **5.1.2 Druhý dílčí cíl**

Dalším dílčím cílem diplomové práce bylo zhodnocení procesu dosavadního způsobu exportu a importu zásilek až po jejich doručení zákazníkovi. Definovaný dílčí cíl vyplýval ze zaměření praktické části práce, která se zaměřila především na americkou společnost UPS, konkrétně na její jednu organizační část působící v ČR. Společnost má hlavní sídlo v USA v Atlantě, nicméně svou činností zasahuje do více než 220 států světa. To už je samo o sobě ohromující číslo. Jak vyplývá z prezentace názorů představitelů UPS, není číslo konečné. V celosvětových médiích je možné často číst různé informace o tom, že počet zemí, kam bude dovážet zboží UPS, se opět rozšiřuje. Společnost patří mezi největší přepravní společnosti na světě, její logistika je propracovaná do nejpodrobnějších detailů.

Aby bylo možné zajistit veškeré služby, které se na sebe úzce navazují, je nutné uvést jako první informaci, že vše, co se v rámci poskytování služeb, tj. dodávek zboží a zajištění odvozu zboží jiným subjektům, odehrává, je zajišťováno díky IT technologiím, které byly speciálně vyvinuty pro UPS. Není zapomínáno ani na jejich modernizaci. Bez rozdílu toho, zda se jedná o UPS působící jako podnikatelský subjekt v Praze a dalších pobočkách v ČR, je nutné veškeré služby v celém komplexu od objednávky služby až po dodání zajistit na webových stránkách společnosti, které jsou pro společnost pracující pod americkou částí UPS jednotné. Základní řečí je samozřejmě anglický jazyk, poté je na stránkách možné zvolit jazyk konkrétní země, v případě ČR český jazyk, v případě Slovenské republiky jazyk slovenský apod. Protože bylo nutné mít konkrétní a ověřená fakta týkající se možnosti absolvovat celý proces vyplnění žádosti

o dopravu konkrétních výrobků do zahraničí až do konečného vyřízení, bylo nutné mít k dispozici fakta. Autorka práce chtěla tuto činnost zkusit přímo na webových stránkách, ale nebylo to možné, protože od začátku bylo nutné zadávat konkrétní identifikační fakta a kontakty. Pokus skončil neúspěchem, obava, že by i zkušebně vyplněná objednávka byla chápána jako závazná, bylo příliš velkým rizikem. Autorka práce zkoušela vyhledat i na webových stránkách anebo jiných oficiálních podkladech americké UPS výsledky různých průzkumů týkajících se spokojenosti jejích klientů, ale bylo to bezvýhodné. Všechny vydané zprávy, rešerše apod, sdělují pouze a zásadně informace důrazně informující o ekonomických úspěších společností, o jejich plánech do budoucna včetně údajů o milionech nebo miliardách USD, které budou na nové aktivity vynaloženy. Zásadně nejsou, ani v angličtině, nikde na internetu uveřejňovány informace o spokojenosti či nespokojenosti zákazníků.

Systém je striktně založen pouze na objednávkovém systému, sledování odbavení, vlastní cesty zakázky, popř. reklamací. Na stránce jsou sice odkazy na média, ale zájemce o informace je přesměrován na domovskou stránku v USA, kde se musí opětovně několikrát tzv. prokliknout, než se dostane ke zprávám o ekonomické situaci celé UPS. Jako první v době vyhledávání byly uveřejněny informace o výsledcích hospodaření za rok 2018. (Pressroom.ups, 2019). V závěru této podkapitoly je nutné objektivně konstatovat, že UPS má perfektně zpracovaný systém přijímání zakázek, jejich odbavení (k tomu slouží řada programů), sledování a případných reklamací.

Celkový proces od objednání zásilek po cestu k příjemci lze popsat následujícím průběhem. Poté, co zákazník vytvoří přes kteroukoliv z poskytovaných technologií přepravní štítek, tak může již při vytváření štítku objednat následně vyzvednutí zásilky. V tomto případě jen zadá požadavek, že si přeje zásilku vyzvednout, a vyplní doplňující údaje typu, zda už je zásilka připravena, popřípadě od kolika hodin je připravena, zda se má vyzvednout dnes, či v jiném dni. Takto vytvořený požadavek jde elektronickou cestou na centrálu UPS. Pokud se náhodou stane, že zákazník nemá přístup k internetu, tak je možné svoz zásilky objednat přes Zákaznický servis, nicméně tento postup je časově neefektivní, protože musí všechny informace včetně adresy odeslání a příjemce nadiktovat telefonicky. Na centrále se o hladký chod celého vyzvedávacího procesu včetně ekonomického nastavování kurýrních tras stará tým dispečerů, kteří tyto informace přeposlou kurýrovi na zařízení zvané DIAD a v ten okamžik kurýr ví, kde se má ještě

zastavit a kolik zásilek má vyzvednout. Toto vše naloží do auta a na konci celé trasy jede se zásilkami na sortovací hub.

Pražská pobočka UPS má k dispozici na letišti Václava Havla tzv. hlavní sortovací hub. Je nutné přiznat, že v současné době je jeho stav nevyhovující. K dispozici je pouze jeden přepravní pás, na který se vykládají na exportu i na importu balíky prakticky z/do celého světa. Již tato skutečnost svědčí o tom, že kapacity jsou zastaralé a nedostatečné. Cesta na importu je z kamionu či leteckých kontejnerů na pás a následně do kurýrních nebo jiných aut (tzv. Feedrů ), které mají návaznost na celou dopravní síť a ostatní depa v ČR. Cesta na exportu je opačná: z kurýrních aut či feedrů na pásy a poté do jiných feedrů nebo do leteckých kontejnerů. Vzhledem k rozdílnosti servisů je potřeba trasu různě odklánět dle toho, zda se jedná o ekonomickou či expresní variantu přepravy. Často je nutná výpomoc brigádníků, kteří balíky přerozdělují ručně. Již z této informace je evidentní a nezpochybnitelné, že chybí nejmodernější třídící linka. Na importu trvají sortovací operace 10 hodin, na exportu 6 hodin. Nejdříve se na importu sortuje objem, který přijede po zemi a následně přiletí letadlo. Z tohoto důvodu je na importu i více odpracovaných hodin. Na sortování zásilek jak na importu, tak na exportu, se ve velké míře používají brigádníci. Rozdílnost v počtu odpracovaných hodin je v kvalitě zapracování brigádníků a vlastních zaměstnanců společnosti UPS, včetně v rozdělení objemu na expresní a ekonomické služby. Dalším nedílným faktorem na dobu trvání operací je poměr zásilek do Evropské Unie a zemí tzv. třetího světa, kde probíhá i celní odbavení. Toto rozdělení však již společnost považuje za citlivé informace. Údaje v tabulce jsou průměrné na den v jednotlivých měsících roku 2018. Kapacitu těchto zařízení se autorce diplomové práce podařilo zjistit orientačně: Vykladač UNL 05 – mezi autem a pásem zvládne vyložit 1 800 balíků za hodinu. Metro belt (přidaný pás) zvládne přepravit 2 500 balíků/hodina.

Tabulka 9 Údaje o výsledcích importu UPS v roce 2018 v tis ks

| <b>Import</b>               | <b>leden</b>    | <b>únor</b>  | <b>březen</b> | <b>duben</b> | <b>květen</b>   | <b>červen</b>   |
|-----------------------------|-----------------|--------------|---------------|--------------|-----------------|-----------------|
| počet pracovních dnů        | 22              | 20           | 21            | 20           | 21              | 21              |
| průměrný počet balíků /den  | 8760            | 8706         | 8944          | 9307         | 9066            | 9078            |
| celková doba na zprac./hod  | 158             | 159          | 175           | 166          | 162             | 168             |
| <b>Import</b>               | <b>červenec</b> | <b>srpen</b> | <b>září</b>   | <b>říjen</b> | <b>listopad</b> | <b>prosinec</b> |
| počet pracovních dnů        | 20              | 23           | 19            | 23           | 22              | 18              |
| průměrný počet balíků /den  | 9127            | 8515         | 9615          | 10495        | 10970           | 11411           |
| Celková doba na zprac./hod. | 152             | 148          | 145           | 284          | 162             | 198             |

Zdroj: Interní zdroj společnosti UPS

Tabulka 9 prezentuje statistické údaje o výsledcích importů balíků v roce 2018.

Tabulka 10 Údaje o výsledcích exportu UPS v 2018 v tis. ks

| <b>Export</b>              | <b>leden</b>    | <b>únor</b>  | <b>březen</b> | <b>duben</b> | <b>květen</b>   | <b>červen</b>   |
|----------------------------|-----------------|--------------|---------------|--------------|-----------------|-----------------|
| průměrný počet balíků /den | 10302           | 9013         | 8360          | 9098         | 8272            | 8654            |
| celková doba na zprac./hod | 88              | 78           | 76,5          | 81           | 92              | 85              |
| <b>Export</b>              | <b>červenec</b> | <b>srpen</b> | <b>září</b>   | <b>říjen</b> | <b>listopad</b> | <b>prosinec</b> |
| průměrný počet balíků /den | 9831            | 9006         | 10307         | 8938         | 9540            | 11938           |
| celková doba na zprac./hod | 120,5           | 105          | 120           | 174          | 190             | 170             |

Zdroj: Interní zdroj společnosti UPS

Tabulka 10 prezentuje statistické údaje o výsledcích exportu balíků v roce 2018

## 5.2 Návrhy na zefektivnění přepravního procesu a objednání zásilek

Tato podkapitola je věnována dvou návrhům na zefektivnění procesů jak pro zákazníky, tak pro společnost UPS. Cílem těchto návrhů je bezproblémový proces základních aktivit společnosti, které pomáhají ke zkvalitnění služeb, snižování chybovosti a celkově efektivní využívání zdrojů a kapacit.

### 5.2.1 Analýza stávajícího systému objednávek včetně doporučení zefektivnění a zjednodušení objednávek pro občasně zákazníky

Základním a nejjednodušším nástrojem pro objednání zásilek je internetová aplikace umístěná na [www.ups.com](http://www.ups.com). Tato aplikace, jakožto i celkový vzhled těchto hlavních stránek společnosti, prošla v roce 2018 celkovou modernizací, aby odpovídala současným trendům vzhledu internetových stránek. I když se většině uživatelů může zdát stránka

včetně objednávání zásilek jednoduchá a intuitivní, i tak by mohl méně zkušený uživatel internetu narazit na nejedno úskalí. Hlavní potíž může nastat v názvosloví, které je doslovně přeloženo z anglického originálu a ne vždy odpovídá standardně používaným pojmům. Jednoduchým příkladem může být například pojem Deklarovaná hodnota a její popis. Nicméně pro zákazníka v ČR by bylo lepší použít pojem připojištění zásilky a každý zákazník by hned věděl, co si má pod pojmem představit. Dalším takovýmto názvem může být označení zpětná zásilka, nebo označení vytvořit návratku. V tomto případě by bylo lepší používat pojem importní zásilka a opět by to vedlo k lepšímu pochopení ze strany zákazníka. V případě objednání zásilky si zákazník může vybrat ze dvou variant. Jedna je pro znalé uživatele a umožňuje zobrazit objednání zásilky na 1 obrazovce. Znalý uživatel ví, co má vyplňovat, a tak mu toto zobrazení vyhovuje.

Druhou možností, kterou zákazník má, je využít možnost zobrazení s průvodcem. Tento výběr má u každé položky informační okno s informací, co by tam mělo být vyplněno. Nicméně i v tomto případě je používán doslovný překlad a ne vždy může zákazník rozumět smyslu dané informace. U ostatních systémů objednání zásilek tento problém nenastává, protože ty jsou poskytovány zákazníkům s pravidelnými přepravami a umí se v systémech orientovat. S největšími zákazníky má UPS integraci přes tzv. API rozhraní a data k zásilkám se zákazníkovi natahují automaticky například z jeho objednávkového systému.

Na základě analýzy systému objednání zásilek a jeho uživatelské přívětivosti vůči občasným zákazníkům by doporučení bylo ve třech krocích. Prvním krokem doporučení je kontrola jednotlivých názvosloví v návaznosti na jazykové zvyklosti ČR. Na první pohled je zřejmé, že překlad hlavních stránek UPS, které jsou v angličtině, dělala najatá agentura, která nerespektovala místní zvyklosti používání jazyka. Na základě tohoto zjištění by bylo vhodné nechat celý web zkontrolovat rodilým mluvčím s citem pro český jazyk. Druhým krokem doporučení je cesta pro zjednodušení a zpřehlednění celého procesu objednání pro občasné zákazníky. V dnešní době je mnoho možností a platforem na přípravu prozákaznický orientovaného videa s návodem, jak na to. Doporučením by bylo vytvořit takovéto jednoduché video, které by se přidalo jako další možnost výběru při objednání zásilek. V realitě by to znamenalo, že by na www stránkách kromě objednání na jednu stranu, objednání s informačním oknem přibyla ještě možnost objednání s instruktážním videem. Zákazník by tím získal i subjektivní pocit velké možnosti výběru a cítil by, že je v komfortní zóně. Třetím doporučením by bylo zřízení dnes moderního On-line chatu. Tuto technologii v současné době používá mnoho společností a pro zákazníka je



jednodušší zformulovat svůj dotaz písemně s možností rychlé odpovědi, než někam osobně volat. Všechna tato doporučení mají jediný cíl, a to zjednodušit občasnému zákazníkovi komunikaci vůči společnosti UPS. Na první pohled by se to mohlo zdát zbytečné, ale z hlediska lidské psychologie se zákazník vrací rád tam, kde měl uživatelsky příjemné a komfortní prostředí a cítil zájem společnosti o zákazníka bez rozdílu velikosti zásilky. Ve svém finálním důsledku by toto mohlo společnosti UPS přinést více spokojených a vracejících se zákazníků, což by mělo pozitivní vliv i na příjmy společnosti a celkové vnímání o společnosti. Nikde není dáno, že se z občasného zákazníka časem nemůže stát pravidelný a silný obchodní partner.

### **5.2.2 Zefektivnění stávajícího sortování zásilek**

Vzhledem k aktuálnímu stavu na hlavním sortovacím hubu na letišti v Praze Ruzyni, kde se kromě kapacitního problému firma potýká i s neefektivním způsobem sortování zásilek díky jednomu pásu pro všechny typy zásilek, se nabízí následující řešení. Společnost UPS by měla uvažovat, a také již uvažuje, o přestěhování do větších prostor. Tento projekt je již vypracován, ale detailnější informace společnost opět považuje za citlivé údaje a nezveřejňuje je. Nicméně do doby tohoto řešení by bylo možné udělat i aktuální zefektivnění současného stavu. Možností by bylo přidání ještě jednoho pásu pro přepravu pro přemísťování zásilek. Společnost UPS by tím získala dva pásy, kdy by každý servis - myšleno ekonomický či expresní - mohl být tříděn samostatně. Tím by nedocházelo k prodlevám s přesměrováním jednotlivých pásů dle potřeby a celý proces by probíhal více efektivně. Dalším přínosem tohoto řešení by bylo snížení lidské chybovosti, což by v konečném důsledku zvýšilo kvalitu poskytovaných služeb a větší spokojenost zákazníků.

Pro nový sklad bych doporučila nadále využít systém Hub and Spoke, který společnost aktuálně už využívá. Jedná se o sdružování zásilek do větších celků, které jsou konsolidovaně přepraveny do cílové destinace a tam opět distribuovány. Toto řešení pomáhá snižovat náklady a efektivně využívat celkový kapitál.

### 5.3 Posouzení dodržování mezinárodního práva

Praktická část diplomové práce se věnovala zjištění možností zefektivnění odbavovacího a přepravního procesu exportu a importu zásilek. Výstupem předložené práce je posouzení dodržování národního práva včetně mezinárodních úmluv v dopravách vůči nastaveným procesům mezinárodní logistické společnosti a doporučení pro zlepšení zjištěných nedostatků. S využitím různých druhů přepravy zákazníci předpokládají, že jejich zboží, ať se jedná o jakýkoli druh a za jakoukoli cenu bude doručeno v termínu podle smlouvy a vždy nepoškozené. Přesto se může stát, že u určitého procenta zboží může z různých důvodů dojít k poškození zásilky. Z tohoto důvodu je sjednávána odpovědnost dopravce v mezinárodní dopravě, včetně možnosti rozšířené odpovědnosti s tím, že také existují konkrétní limity finanční odpovědnosti.

Tvrději je trestána tzv. hrubá nedbalost při mezinárodní silniční dopravě. Podrobnosti vysvětluje čl. 29 Úmluvy AETR. Nelze přehlédnout Úmluvu CMR a její reklamační lhůty. To stejné platí v případě Montrealské úmluvy a Varšavské úmluvy, které řeší problematiku reklamačních lhůt. Důležité jsou podklady pro nutnost převzetí odpovědnosti za pozdní dodání zásilky. Výčet evropských dokumentů objasňujících úlohu a postavení dopravců a také zákazníků deklaruje mnoho dalších dokumentů. Jejich seznam by byl poměrně dlouhý. Kromě evropských dokumentů je nutné přihlížet ke znění mnoha zahraničních dokumentů, jež mají celosvětovou platnost. Platnost mnohých z nich již byla ukončena, nahradily je dokumenty, které reagují na současné podmínky

## 6 Závěr

Import a export zásilek v právní teorii a praxi. Téma, které se v praktické podobě dotýká nebo dotklo snad každého dospělého člověka, který odesílal nebo naopak obdržel zásilku s konkrétním zbožím. Mezinárodní obchodní kontakty vytvářejí smluvní podmínky pro prodej výrobků všeho druhu do celého světa s využitím všech druhů současné dopravy. Od malých zásilek až po zásilky ve velkoobjemových kontejnerech výrobci dopravují zboží s pomocí přepravních služeb do celého světa. Spotřebitelé si objednávají různé zboží často s využitím nákupu v e-shopech, přičemž se ani neuvědomují, že zatímco jim přijde malý balíček, je to stejné zboží převáženo z jednoho místa do místa určení (často také až na jiný kontinent) doslova v obrovských objemech. Přeprava zboží a vše, co s ní souvisí, se stala nedílnou součástí našeho každodenního života. Mění se lidé a jejich požadavky, stále častěji lidé využívají různých zásilkových služeb až do domu.

K přepravě zboží přepravní společnosti využívají stále modernější přepravní prostředky. V současné době již nejsou nic neobvyklého nákladní vlaky dlouhé jeden kilometr, námořní kontejnerové lodě vezoucí téměř dvacet tisíc kontejnerů, obří letadla a další dopravní prostředky, drony. Koho by před několika lety napadlo, že se intenzivně bude zkoušet využití dronů k zásobování prodejen, lidí i domovů. Nové IT technologie často připomínají svět sci-fi. To vše se stále více začíná stávat skutečností. Přesto stále ještě mají hlavní slovo přepravní společnosti. Mezi nimi v diplomové práci prezentovaná UPS, která patří mezi největší světové přepravce dopravující zboží do více než 220 zemí světa, přičemž další trasy se postupně připravují. V diplomové práci jsem se zabývala problematikou jedné z nadnárodních společností se sídlem v Atlantě v USA, která má jednu ze svých firem v ČR v Praze. UPS patří mezi velké a obchodně silné společnosti, přesto má v ČR několik silných soupeřů. O nich ale praktická část nepojednává.

Je pravidlem a prakticky povinností uvádět při každém zpracování jakékoli studentské práce doporučení pro zlepšení činnosti. Předem je nutné uvést, že vytvářet doporučení pro zkvalitnění logistických procesů u jedné z největších celosvětových logistických společností, pro kterou pracují týmy tisíců logistiků, manažerů, programátorů a lidí dalších profesí na zkvalitňování a zefektivňování logistiky, je, a to se nedá jinak uvádět, než tzv. splnění povinností, které, nemůže mít reálný základ. Vytvářet návrhy na zkvalitnění logistických procesů je v tomto případě nesnadné, velmi obtížné je to již ze

samotného faktu, že vymyšlení doporučení by bylo nutné chápat jako irelevantní, vycházející z nemožnosti zpřístupnění interních dokumentů této americké společnosti. Hlavním cílem diplomové práce bylo seznámení se s možnostmi řešení exportu a importu v praxi s ohledem na právní předpisy v dané oblasti. V závěru hodnocení činnosti UPS byly vyhodnoceny oba dílčí cíle a posouzeno dodržování práva v mezinárodní přepravě zboží.

## Seznam použitých zdrojů

- FOX-Wolfgramm, S. J. 1997. Towards developing a methodology for doing qualitative research: The dynamic-comparative case study method. *Scandinavian Journal of Management* 13(4), 439–455.
- HASKELT, James Lee and Ronald IVIE, 1964. *Business Logistic management of Physical Supply and Distribution*. New York: The Ronald Press.
- CHROMÁ, Marta. *Právní překlad v teorii a praxi: nový občanský zákoník*. Praha: Karolinum, 2014. 270 s. ISBN 9788024628516.
- JAKUBÍKOVÁ, Dagmar, 2013. *Strategický marketing. Strategie a trendy*. Praha: Grada. 368 s. ISBN 978-90-247-4670-8.
- KAŠÍK, Milan a Karel HAVLÍČEK, 2007. *Podnikový marketing. Jak získat a udržet zákazníka*. Praha: VŠFS. ISBN 80-86754-31-6.
- KEŘKOVSKÝ, Miloslav, 2009. *Moderní přístupy k řízení výroby*. 2. vyd. Praha: C. H. Beck. C. H. Beck pro praxi. 137 s. ISBN 978-80-740-0119-2.
- KROFTA, Jiří, 2009. *Přepravní právo v mezinárodní kamionové dopravě*. Praha: Leges. 238 s. ISBN 978-80-87212-17-2.
- KUČERA, Zdeněk, Monika PAUKNEROVÁ a Květoslav RŮŽIČKA, 2008. *Právo mezinárodního obchodu*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk. Právnícké učebnice (Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk). 408 s. ISBN 978-80-7380-108-3
- KYBURZ-Graber, Regula, 2004. Does case-study methodology lack rigour? The need for quality criteria for sound case-study research, as illustrated by a recent case in secondary and higher education. *Environmental Education Research* 10(1), 53–65
- LAVICKÝ, Petr, 2014. *Občanský zákoník I. Obecná část (§ 1–654). Komentář*. Praha: C. H. Beck, 2400 s. ISBN 978-80-7400-529-9.
- LOJDA, Jiří, 2017. *Zákon o dráhách: komentář*. Praha: Wolters Kluwer. Komentáře (Wolters Kluwer ČR). 300 s. ISBN 978-80-7552-756-1.
- MACHKOVÁ, Hana, Eva ČERNOHLÁVKOVÁ a Alexej SATO, 2014. *Mezinárodní obchodní operace*. 6., aktualiz. a dopl. vyd. Praha: Grada. 256 s. ISBN 978-80-247-4874-0.
- MULAČOVÁ, Věra a Petr MULAČ, 2013. *Obchodní podnikání ve 21. století*. Praha: Grada. 520 s. Finanční řízení. ISBN 978-80-247-4780-4.
- NOVÁK, Radek, 2003. *Mezinárodní kamionová doprava plus*. Praha: ASPI, 250 s. ISBN 80-86395-53-7.
- NOVÁK, Radek, 2005. *Námořní přeprava*. 2., přeprac. vyd. Praha: ASPI. 288 s. ISBN 80-7357-070-x.

NOVÁK, Radek, 2011. *Přepravní, zasilatelské a logistické služby*. Praha: Wolters Kluwer Česká republika. 392 s. ISBN 978-80-735-7735-3.

PERNICA, Petr, 1986. *Logistický management: teorie a podniková praxe*. Praha: Radix. 660 s. ISBN 80-86031-13-6.

SEDLÁČEK, Pavel, 2009. *Úmluva CMR: (komentář): mezinárodní silniční nákladní doprava: soudní rozhodnutí: výklad jednotlivých ustanovení*. Praha: VOX. 622 s. ISBN 978-80-86324-82-1.

SEDLÁČEK, Pavel a Michal FLORIÁN, 2017. *Vybrané otázky z přepravy a zasilatelství*. Praha: Wolters Kluwer. Právo prakticky. 224 s. ISBN 978-80-755-2573-4. (brož.).

SHUGAN, Steven M. 2006. Editorial: Save research – Abandon the case method of teaching. *Marketing Science* 25(2), 109–115.

SOLOMON, Michael R, Greg W MARSHALL a Elnora W STUART, 2006. *Marketing očima světových marketing manažerů*. Brno: Computer Press. Business books (Computer Press). 572 s. ISBN 80-251-1273-x.

STURLEY, Michael F, Tomotaka FUJITA a G. J. van der ZIEL, 2010. *The Rotterdam Rules: the UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*. London: Thomson Reuters. ISBN 978-18-470-3734-3.

SVATOŠ, Miroslav, 2009. *Zahraniční obchod: teorie a praxe*. Praha: Grada. 367 s. ISBN 978-80-247-2708-0.

ŠÁMAL, Pavel, 2012. *Trestní zákoník: komentář*. 2. vyd. Praha: C. H. Beck. Velké komentáře. 3 632 s. ISBN 978-80-7400-428-5.

ŠTRACH, Pavel, 2007. Tvorba výukových a výzkumných případových studií. In *Acta Oeconomica Pragensia*, roč. 15, č. 3, s. 22-32. ISSN 0572-3043 (print).

ŠTŮSEK, Jaromír, 2007. *Řízení provozu v logistických řetězcích*. Praha: C. H. Beck, 227 s. ISBN 978-80-7179-534-6.

ŠVESTKA, Jiří a kol., 2009. *Občanský zákoník I. Komentář*. 2. vyd. Praha: C. H. Beck. 2 321 s. ISBN 978-80-7400-108-6.

## **Další zdroje**

BÁRTOVÁ, Martina, 2016. *Koncepce vodní dopravy pro období 2016-2023 a posouzení jejích vlivů na životní prostředí (SEA)*. Analytický dokument. Praha: Ministerstvo dopravy ČR, odbor strategie.

MAREK, Karel, 2014. Smlouva zasilatelská, smlouva o přepravě věci, smlouva o provozu dopravního prostředku. *Bulletin advokacie*, roč. č. 9, s. 29-34. ISSN 1210-6348.

OSD a SD ČR, 2014. *Vodní doprava v České republice*. Podkladový materiál pro jednání Plenární schůze RHSD ČR 28.7. 2014.

ŘSD ČR, 2018. *Silnice a dálnice v České republice 2017*. Ročenka. Praha: Ředitelství silnic a dálnic ČR.

ŠUBERT, Miroslav, 2010. *Mezinárodní obchodní komora. Incoterms 2010: pravidla ICC pro použití dodacích doložek ve vnitrostátním a mezinárodním obchodě: platnost od 1. ledna 2011*. Praha: ICC Česká republika, 184 s.

TOUŠEK, Radek, 2016. *Logistika - vybrané kapitoly*. České Budějovice: Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích, ekonomická fakulta. 108 s. ISBN 978-80-7394-613-5.

UPS ČR, 2018. Výroční zpráva za rok 2017. Praha. UPS.

VLČEK, Miroslav. 1996. *Úvod do klasické (aristotelské) logiky*. Praha: VŠE. 114 s. ISBN 80-7079-799-1

## Internetové zdroje

EUROPEAN PARLIAMENT ANF THE COUNCIL, 2018. Regulation of the European Parliament and of the Council on cross-border parcel delivery services. Brussels, 21 March 2018. 2016/149 (COD). [online]. 21. 3. 2018. [cit. 2018-08-25]. Dostupné z <http://data.consilium.europa.eu/doc/document/PE-69-2017-INIT/en/pdf>

MDČR, 2013. *Dopravní politika ČR pro období 2014-2020 s výhledem do roku 2015*. Schváleno na jednání vlády ČR dne 12. 6. 2013. [online]. © 25. 8. 2018. [cit. 2018-08-25]. Dostupné z <https://www.mdcr.cz/getattachment/Dokumenty/Strategie/Dopravni-politika-a-MFDI/Dopravni-politika-CR-pro-obdobi-2014-2020-s-vyhled/Dopravni-politika-CR-2014-2020.pdf.aspx>

CONCIL OD THE EU. *Rada přijala pravidla pro přeshraniční dodávání balíků, která mají podpořit elektronický obchod*. [online]. 12. 4. 2018. [cit. 2018-08-25]. Dostupné z <http://www.consilium.europa.eu/cs/press/press-releases/2018/04/12/council-adopts-cross-border-parcel-delivery-rules-to-boost-e-commerce/pdf>

DOPRAVA V PRAXI, 2018. *Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě*. [online]. © 25. 8. 2018. [cit. 2018-08-25]. Dostupné z <http://www.doprava.vpraxi.cz/aetr.html>

JOHÁNEK, Tomáš, 2016/1. *Železniční nákladní doprava stále není na správné cestě*. [online]. 1. 7. 2016. [cit. 2018-08-25]. Dostupné z <http://www.dnoviny.cz/zeleznicni-doprava/zeleznicni-nakladni-doprava-stale-neni-na-spravne-ceste>

- JOHÁNEK, Tomáš, 2016/2. *UPS rozšiřuje dopravu nebezpečného zboží o další komodity*. [online]. 12. 4. 2017. [cit. 2019-01-25]. Dostupné z <http://www.dnoviny.cz/spedice-logistika/ups-rozsiruje-prepravu-nebezpecneho-zbozi-o-dalsi-komodity>
- KREJČÍ, Karla, 2019. *Společnost UPS dosáhla plánovaného zisku na akcii díky solidním výnosům z příjmů*. [online]. 31. 1. 2019. [cit. 2019-02-04]. Dostupné z <http://web.dbm.cz/dbmweb/Actions.nsf/WebPressRel/440A90F1EC8F4AC7C1258394004D580F?OpenDocument>
- LOJDA, Jiří, 2014. *Hamburská úmluva o námořní přepravě zboží – rozsah použití*. [online]. 17. 5. 2010. [cit. 2018-08-25]. Dostupné z <https://www.epravo.cz/top/clanky/hamburska-umluva-o-namorni-preprave-zbozi-rozsah-pouziti-94475.html>
- MD ČR, 2016. *Kombinovaná doprava*. [online]. 20. 12. 2016. [cit. 2018-08-25]. Dostupné z [https://www.mdcz.cz/Dokumenty/Kombinovana-doprava-\(2\)/kombinovana-doprava-\(1\)](https://www.mdcz.cz/Dokumenty/Kombinovana-doprava-(2)/kombinovana-doprava-(1))
- NOVÁK, Radek, 2016. *Občanský zákoník rozšířil obsah definice zasílatelství*. [online]. 12. 10. 2016. [cit. 2018-08-25]. Dostupné z <https://logistika.ihned.cz/c1-65473710-obcansky-zakonik-rozsiril-obsah-definice-zasilatelstvi>
- NOVOTNÝ, Radek, 2016/1. *UPS zrychluje spojení Česka se západní Evropou*. [online]. 27. 6. 2016. [cit. 2018-08-25]. Dostupné z <https://logistika.ihned.cz/c1-65348460-ups-zrychluje-spojzeni-ceska-se-zapadni-a-severni-evropou>
- NOVOTNÝ, Radek, 2016/2. *UPS doručuje urgentní zásilky*. [online]. 21. 7. 2016. [cit. 2019-01-25]. Dostupné z <https://www.systemylogistiky.cz/2016/07/21/sluzba-ups-worldwide-express-dorucuje-urgentni-zasilky/>
- NOVOTNÝ, Radek, 2018. *Zbytečná regulace balíků, nebo šikovní zákrok EU?* [online]. 15. 6. 2018. [cit. 2019-01-25]. Dostupné z <https://logistika.ihned.cz/c1-66167680-zbytecna-regulace-balikovek-nebo-sikovny-zakrok-eu>
- PRESSROOM.UPC. *UPS 4th Quarter 2018 Press Release Financial Tables*. [online]. 31. 1. 2019. [cit. 2019-02-07]. Dostupné z <https://www.pressroom.ups.com/pressroom/ContentDetailsViewer.page?ConceptType=PressReleases&id=1548880832322-859>
- SYSTEMYLOGISTIKY.CZ, 2017/1. *Test: Doručení balíčku dronem proběhlo v režii UPS*. [online]. 23. 2. 2017. [cit. 2019-01-25]. Dostupné z <https://www.systemylogistiky.cz/2017/02/23/test-doruceni-baliku-dronem-probehlo-v-rezii-ups/>
- SYSTEMYLOGISTIKY.CZ, 2017/2. *UPS oceněna za dodržování etických principů*. [online]. 16. 3. 2017. [cit. 2019-01-25]. Dostupné z <https://www.systemylogistiky.cz/2017/03/16/ups-ocenena-za-eticke-obchodni-praktiky/>
- ROUBAL, Tomáš, 2017. *Úmluva CMR a vnitrostátní silniční nákladní doprava v ČR*. [online]. 4. 11. 2017. [cit. 2018-08-25]. Dostupné z <https://www.dlprofi.cz/33/umluva->



cmr-a-vnitrostatni-silnicni-nakladni-doprava-v-cr-uniqueidmRRWSbk196FNf8-jVUh4EtV7cB531hbAGEm\_8rKH41I/

SUM, Tomáš, 2015. *Lze si po rekodifikaci platně smluvit domněnku doručení zásilek ve vztazích mezi podnikateli?* [online]. 18. 9. 2015. [cit. 2018-08-25]. Dostupné z <https://www.epravo.cz/top/clanky/lze-si-po-rekodifikaci-platne-smluvit-domnenku-doruceni-zasilek-ve-vztazich-mezi-podnikateli-98916.html>

SYDOS.CZ, 2018. *Ročenka dopravy 2017*. [online]. © 2018. [cit. 2018-08-25]. Dostupné z [https://www.sydos.cz/cs/rocenka-2017/rocenka/htm\\_cz/cz17\\_376000.html](https://www.sydos.cz/cs/rocenka-2017/rocenka/htm_cz/cz17_376000.html)

SZDC, 2018. *Železnice ČR*. [online]. © 25. 8. 2018. [cit. 2018-08-25]. Dostupné z <https://www.szdc.cz/o-nas/zeleznice-cr.html>

ŠITNER, Roman, 2016. *Americký dopravce UPS nasadil v Česku mohutný Boeing 757. Nahradí menší vrtulové letadlo*. [online]. 13. 1. 2016. [cit. 2018-08-25]. Dostupné z <https://logistika.ihned.cz/c1-65086990-americky-dopravce-ups-nasadil-v-cesku-mohutny-boeing-757-nahradi-mensi-vrtulove-letadlo>

ŠTILEC, Jakub, 2014. *Smlouva o přepravě věci podle nového zákoníku*. [online]. 23. 5. 2014. [cit. 2018-08-25]. Dostupné z <https://logistika.ihned.cz/c1-62228500-smlouva-o-preprave-veci-podle-noveho-zakoniku>

TOMAN, Pavel, 2006. *Ing. Tomáš Chrudimský (United Parcel Service Czech Republic pro DN*. [online]. 4. 5. 2006. [cit. 2019-01-25]. Dostupné z <http://www.dnoviny.cz/expresni-sluzby/ing-tomas-chrudimsky-united-parcel-service-czech>

TZ, UPS-NYSE, 2013. *Služba UPS Worldwide Expedited je nyní dostupná ve více než 220 zemích a teritoriích*. [online]. 5. 3. 2013. [cit. 2019-01-25]. Dostupné z <https://logistika.ihned.cz/c1-59445140-sluzba-ups-worldwide-expedited-je-nyni-dostupna-ve-vice-nez-220-zemich-a-teritoriich>

UNECE, 2018. *About the ADR*. [online]. © 25. 8. 2018. [cit. 2018-08-25]. Dostupné z [https://www.unece.org/trans/danger/publi/adr/adr\\_e.html](https://www.unece.org/trans/danger/publi/adr/adr_e.html)

UPS, 2019/1. *Historie společnosti*. [online]. © 2019. [cit. 2019-01-25]. Dostupné z <https://www.ups.com/cz/cs/about.page?>

UPS, 2019/2. *Nová logistika. 2010-2014*. [online]. © 2019. [cit. 2019-01-25]. Dostupné z <https://www.ups.com/cz/cs/about/history/2010-2014.page?>

UPS, 2019/16. *Všeobecné podmínky poskytování služeb. O smluvních podmínkách UPS pro přepravu*. [online]. © 2019. [cit. 2019-01-25]. Dostupné z <https://www.ups.com/cz/cs/help-center/legal-terms-conditions/tariff.page?>

UPS, 2019/3. *UPS Express Critical*. [online]. © 2019. [cit. 2019-01-25]. Dostupné z <https://www.ups.com/cz/cs/shipping/international/services/express-critical.page?>

UPS, 2019/4. *UPS Worldwide Express Plus*. [online]. © 2019. [cit. 2019-01-25]. Dostupné z <https://www.ups.com/cz/cs/shipping/international/services/express-plus.page?>

UPS, 2019/5. *Služba UPS expres*. [online]. © 2019. [cit. 2019-01-25]. Dostupné z <https://www.ups.com/cz/cs/shipping/international/services/express.page?>

UPS, 2019/6. *UPS Worldwide Express Freight*.<sup>TM</sup> [online]. © 2019. [cit. 2019-01-25]. Dostupné z <https://www.ups.com/cz/cs/shipping/international/services/worldwide-express-freight.page?>

UPS, 2019/7. *UPS Worldwide Express Freight s doručením uprostřed dne*.<sup>TM</sup> [online]. © 2019. [cit. 2019-01-25]. Dostupné z <https://www.ups.com/cz/cs/shipping/international/services/worldwide-express-freight.page?>

UPS, 2019/8. *UPS Express Saver*. [online]. © 2019. [cit. 2019-01-25]. Dostupné z <https://www.ups.com/cz/cs/shipping/international/services/worldwide-express-freight-midday.page?>

UPS, 2019/9. *Služba UPS Expedited*. [online]. © 2019. [cit. 2019-01-25]. Dostupné z <https://www.ups.com/cz/cs/shipping/international/services/expedited.page?>

UPS, 2019/10. *Služba UPS Standard*. [online]. © 2019. [cit. 2019-01-25]. Dostupné z <https://www.ups.com/cz/cs/shipping/international/services/standard.page?>

UPS, 2019/11. *Sledování UPS*. [online]. © 2019. [cit. 2019-01-25]. Dostupné z <https://www.ups.com/cz/cs/services/tracking/information.page?>

UPS, 2019/12. *UPS My Chois*. [online]. © 2019. [cit. 2019-01-25]. Dostupné z <https://www.ups.com/cz/cs/services/tracking/mychoice.page?>

UPS, 2019/13. *UPS Mobile*. [online]. © 2019. [cit. 2019-01-25]. Dostupné z <https://www.ups.com/cz/cs/services/tracking/mobile.page>

UPS, 2019/14. *Quantum View*<sup>®</sup>. [online]. © 2019. [cit. 2019-01-25]. Dostupné z <https://www.ups.com/cz/cs/services/tracking/information.page?>

UPS, 2019/15. *Flex*<sup>TM</sup> Global View. [online]. © 2019. [cit. 2019-01-25]. Dostupné z <https://www.ups.com/cz/cs/services/tracking/flex-global-view.page?>

UPS, 2019/16. *Reklamace*. [online]. © 2019. [cit. 2019-01-25]. Dostupné z <https://www.ups.com/cz/cs/help-center/claims-support.page?>

SYSTEMYLOGISTIKY. *UPS oceněna za dodržování etických principů*. [online]. 16. 3. 2017. [cit. 2019-01-25]. Dostupné z <https://www.systemylogistiky.cz/2017/03/16/ups-ocenena-za-eticke-obchodni-praktiky/>

## **Další dokumenty**

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU ze dne 21. listopadu 2012 o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru (přepracované znění). Úř. věst. EU L 344/32 ze dne 14. 12. 2012.

Rozhodnutí Rady a Komise ze dne 13. prosince 1993 o uzavření Dohody o Evropském hospodářském prostoru mezi Evropskými společenstvími, jejich členskými státy a Rakouskou republikou, Finskou republikou, Islandskou republikou, Lichtenštejnským knížectvím, Norským královstvím, Švédským královstvím a Švýcarskou konfederací.

Zákon č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů.

Zákon č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, ve znění pozdějších předpisů

Zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník

Zákon č. 319/2016 Sb., zákon, kterým se mění zákon č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony

Zákon č. 304 ze dne 16. srpna 2017, kterým se mění zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony

Vyhláška č. 11/1975 Sb., ministra zahraničních věcí, o Úmluvě o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční dopravě (CMR), ve znění pozdějších předpisů

Vyhláška č. 222/1995 Sb., o vodních cestách, plavebním provozu v přístavech, společné havárii a dopravě nebezpečných věcí, ve znění pozdějších předpisů.

Vyhláška č. 64/1987 Sb., vyhláška ministra zahraničních věcí o Evropské dohodě o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (ADR), ve znění pozdějších předpisů.

Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR) and Protocol of Signature done at Geneva on 19 May 1956.

[http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/cmr\\_e.pdf](http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/cmr_e.pdf)

Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 17. 12. 2014, sp. zn. 23 Cdo 2702/2012.