



Ekonomická  
fakulta  
Faculty  
of Economics

Jihočeská univerzita  
v Českých Budějovicích  
University of South Bohemia  
in České Budějovice

Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích  
Ekonomická fakulta  
Katedra práva

Bakalářská práce

# Mezinárodní kamionová doprava z pohledu práva

Vypracovala: Patricie Křesinová  
Vedoucí práce: JUDr. Marta Uhlířová, Ph.D.

České Budějovice 2014/2015

# ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Jméno a příjmení:	Patricie Křesinová
Studijní program:	Ekonomika a management
Studijní obor:	Obchodní podnikání
Téma česky:	Mezinárodní kamionová doprava z pohledu práva
Název anglicky:	International Truck Transport in Terms of Rights

## Zásady pro vypracování:

### Cíl práce:

Cílem práce je analýza právní úpravy mezinárodní kamionové dopravy včetně její komparace s úpravou vnitrostátní. Důraz bude kladen rovněž na srozumitelný výklad problematiky kamionové dopravy z pohledu práva.

### Metodický postup:

1. Analytická metoda - studium odborné literatury a příslušných právních předpisů.
2. Analýza vybraných institutů.
3. Srovnávací metoda, jejímž úkolem je komparace mezinárodní a vnitrostátní kamionové dopravy.
4. Praktická část.

### Rámcová osnova:

1. Úvod.
2. Cíl práce, metodika, hypotézy.
3. Přehled zvolené problematiky - literární rešerše.
4. Komparace.
5. Vlastní práce – vyhodnocení vhodnosti institutů, výsledky porovnání a návrhy řešení.
6. Praktická část.
7. Závěr.
8. Seznam použitých zdrojů.

Rozsah grafických prací: dle potřeby

Rozsah průvodní zprávy: 40 – 50 stran

### Seznam odborné literatury:

Novák, R., Mezinárodní kamionová doprava plus. 2. vyd. Praha: ASPI Publishing, 2003. 252 s.

ISBN 80-86395-53-7

Kyncl, J. a kolektiv Mezinárodní doprava I. 1. vyd. Pardubice: Institut Jana Pernera, 2004. 151 s.  
ISBN 80-86530-16-7

Cempírek, V. – SITTEROVÁ, M. – ŠIROKÝ, J. Právo v dopravě II. 1. vyd. Pardubice: Univerzita  
Pardubice, 2002. 60 s. ISBN 80-7194-460-2

Celní správa České republiky. NARIŽENÍ KOMISE (EHS) č. 2454/93 Prováděcí předpis k Nařízení  
Rady (EHS) Č. 2913/92, kterým se vydává celní kodex Společenství [citováno 30. 1.2014].

Dostupný z: <http://www.cs.mfcr.cz>

Právní předpisy:

Vyhl. č. 11/1975 Sb. , o Úmluvě o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě  
(CMR)

z.č. 89/2012 Sb, občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů

z.č. 40/1964 Sb, občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů

Vedoucí bakalářské práce: Marta Uhlířová, JUDr. Ph. D

Konzultant:

Datum zadání bakalářské práce: 10. 1. 2014

Termín odevzdání bakalářské práce: 30. 4. 2015

L. S.

JUDr. Rudolf Hrubý  
Vedoucí katedry

Doc. Ing. Ladislav Rolínek, Ph.D.  
Děkan

V Českých Budějovicích dne 30.1.2014

## PROHLÁŠENÍ

Prohlašuji, že svoji bakalářskou/diplomovou práci jsem vypracoval/a samostatně pouze s použitím pramenů a literatury uvedených v seznamu citované literatury.

Prohlašuji, že v souladu s § 47 zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění souhlasím se zveřejněním své bakalářské/diplomové práce, a to – v nezkrácené podobě/v úpravě vzniklé vypuštěním vyznačených částí archivovaných Ekonomickou fakultou – elektronickou cestou ve veřejně přístupné části databáze STAG provozované Jihočeskou univerzitou v Českých Budějovicích na jejích internetových stránkách, a to se zachováním mého autorského práva k odevzdanému textu této kvalifikační práce. Souhlasím dále s tím, aby toutéž elektronickou cestou byly v souladu s uvedeným ustanovením zákona č. 111/1998 Sb. zveřejněny posudky školitele a oponentů práce i záznam o průběhu a výsledku obhajoby kvalifikační práce. Rovněž souhlasím s porovnáním textu mé kvalifikační práce s databází kvalifikačních prací Theses.cz provozovanou Národním registrem vysokoškolských kvalifikačních prací a systémem na odhalování plagiátů.

2. 8. 2014

.....

Křesinová Patricie

## **PODĚKOVÁNÍ**

Ráda bych poděkovala vedoucí práce JUDr. Martě Uhlířové, Ph.D. za vstřícnost a věcné rady při zpracování mé bakalářské práce.

# OBSAH

1	ÚVOD A CÍL .....	3
2	LITERÁRNÍ REŠERŠE .....	6
2.1	Základní pojmy a povinnosti tuzemského dopravce .....	6
2.2	Podmínky pro provozování silniční dopravy .....	8
2.3	Silniční a dálniční infrastruktura .....	11
2.4	Přeprava nebezpečných věcí v silniční dopravě .....	11
2.5	Přeprava zboží pod kontrolovanou teplotou a Dohoda ATP.....	12
2.6	Provozování mezinárodní silniční dopravy a provozování silniční dopravy na území České republiky zahraničními provozovateli .....	13
2.7	Státní správa a státní odborný dozor v silniční dopravě.....	15
2.8	Celní orgány .....	16
2.8.1	Tranzitivní celní režim (TIR).....	17
2.9	Krizový stav v silniční nákladní dopravě.....	17
2.10	Instituce v mezinárodní silniční dopravě.....	18
2.11	Přepravní smlouva v rámci mezinárodní dopravy.....	19
2.11.1	Odpovědnost dopravce .....	21
2.11.2	Reklamace a žaloby .....	22
2.11.3	Přeprava prováděná postupně několika dopravci.....	22
2.12	Volba práva .....	23
2.13	Smlouva o přepravě zboží v rámci ČR.....	24
2.13.1	Přerušování přepravy .....	24
2.13.2	Přepravné.....	25
2.13.3	Náhrada škody .....	25
2.13.4	Svépomocný prodej .....	26
2.13.5	Náložný list.....	26
2.14	Práce osádek vozidel .....	27
2.14.1	Členové osádky.....	28
2.15	Nakládka, vykládka a zdržné .....	30
3	METODIKA.....	31
4	Komparace Úmluvy CMR a Smlouvy o přepravě zboží .....	31
5	Vytvoření vnitropodnikové směrnice .....	33
5.1	O společnosti „XY“ .....	33
5.2	Rozhovor .....	34
5.3	Vnitropodniková směrnice .....	36
5	ZÁVĚR.....	39
	SUMMARY AND KEYWORDS .....	41

<b>POUŽITÁ LITERATURA.....</b>	<b>42</b>
--------------------------------	-----------

# 1 ÚVOD A CÍL

V současnosti je snad každá lidská činnost regulována určitými zákony nebo vyhláškami či nařízeními vlády. V poslední době se však tato legislativa rozšiřuje i za hranice našeho státu a i Česká republika se musí přizpůsobit určitým mezinárodním smlouvám či dohodám více států, ke kterým přistoupila. Typickým příkladem této činnosti je například mezinárodní obchod, kdy státy, které mezi sebou obchodují, musí dodržovat stejné podmínky a pravidla obchodu. Právě mezinárodní obchod zaznamenal vysoký nárůst, také hlavně po vstupu České republiky do Evropské unie, kdy byl největší rozmach.

Důležitou součástí mezinárodního obchodu je přeprava obchodovaného zboží. Přepravu zboží zajišťují dopravci, kteří na tuto činnost mají potřebné živnostenské oprávnění. Tito dopravci musí mít přehled nejen v legislativě České republiky upravující mezinárodní kamionovou dopravu, ale musí znát i všechny mezinárodní dohody týkající se mezinárodní dopravy. To jim pomůže se zorientovat na trhu a velmi jim to usnadní práci, když budou tuto legislativu znát.

V mé bakalářské práci se tedy budu zabývat právě těmito normami a zákony, které jsou důležité pro mezinárodní kamionovou dopravu. Přiblížím Vám především podmínky provozování takové živnosti, co vše musí dopravce splňovat, jaké podmínky se musí dodržovat při přepravě nebezpečných věcí či zboží pod kontrolovanou teplotou. Přiblížím také, co dělají a co mají na starosti celní orgány. Nezapomenu ani na důležitou součást mezinárodní přepravy, tedy přepravní smlouvu, uvedu jaké má náležitosti a jaká s sebou nese práva a povinnosti pro obchodované strany a jaký je doklad přepravní smlouvy. V neposlední řadě Vám také ukáži, že ani práce řidičů kamionové dopravy není tak jednotvárná, jak se může na první pohled zdát. I řidiči musí dodržovat mezinárodní pravidla silniční dopravy, ať už je to dodržování bezpečnostních přestávek nebo doby řízení, ale i to, jaké všechny doklady či potvrzení musí mít u sebe v kabině vozidla.

Ve druhé části mé bakalářské práce, se budu zabývat tématem, kterým je komparace mezinárodní Úmluvy CMR a Smlouvy o přepravě zboží v rámci ČR, kde vymezím ty nejzákladnější rozdíly. Dále na základě rozhovoru, který provedu s dopravní společností, vytvořím vnitropodnikovou směrnici, která bude upravovat



nejdůležitější povinnosti řidičů kamionů i jejich postihy za nedodržení těchto povinností.

**Použité zkratky:**

Zákon o silniční dopravě - zákon č. 111/1994 Sb. zákon o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů

AETR – Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě

Úmluva CMR – vyhláška č. 11/1975 Sb. o Úmluvě o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě

Dohoda ADR - Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí

Dohoda ATP - Mnohostranná mezinárodní Dohoda o mezinárodních přepravách zkazitelných potravin a o specializovaných prostředcích určených pro tyto přepravy

Řím I. – Nařízení Evropského Parlamentu a Rady (ES) č. 593/2008, o právu rozhodném pro smluvní závazkové vztahy

## 2 LITERÁRNÍ REŠERŠE

### 2.1 Základní pojmy a povinnosti tuzemského dopravce

Problematika mezinárodní kamionové dopravy z pohledu práva je upravena v zákoně č. 111/1994 Sb., zákon o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon o silniční dopravě) a ve vyhlášce č. 11/1975 Sb., o Úmluvě o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě, ve znění pozdějších předpisů (dále jen Úmluva CMR). O problematice se dále zmiňuje Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (dále jen AETR) a další.

Dle Nováka: *„Silniční a obzvláště kamionová doprava celosvětově náleží k velmi progresivně se rozvíjejícím dopravním oborům. Svoji relativní rychlostí, operativností a dostupností patří k velmi tvrdým konkurentům dalších dopravních oborů.“* (Novák, 2003, str. 14). Dle zákona o silniční dopravě je silniční doprava charakterizována jako souhrn činností, jimiž se zajišťuje přeprava osob, zvířat a věcí (nákladní doprava) vozidly, jakož i přemísťování vozidel samých po dálnicích, silnicích, místních komunikacích a veřejně přístupných účelových komunikacích a volném terénu. Nákladní doprava uspokojuje cizí potřeby a vzniká mezi provozovatelem, tj. dopravcem a odběratelem, tj. osoba, jejíž potřeby jsou uspokojovány, závazkový vztah, jehož předmětem je přeprava zvířat nebo věcí. Dopravcem se rozumí fyzická nebo právnická osoba provozující kamionovou dopravu. Mezinárodní silniční doprava je doprava, při níž výchozí místo se liší od místa cílového, tzn., leží na území dvou různých států, nebo doprava, kdy místo výchozí i cílové je stejné, ale část jízdy se uskuteční na území jiného státu. K přepravě zvířat nebo věcí je zapotřebí dopravní prostředek, tj. velké vozidlo, které je charakterizováno jako vozidlo nebo jízdní souprava o největší povolené hmotnosti přesahující 3,5 tuny. Povinností tuzemského dopravce je provozovat kamionovou dopravu vozidlem se státní poznávací značkou České republiky, a které je zapsáno v registru silničních vozidel podle zvláštního právního předpisu. Jak tvrdí Novák: *„Znění zákona jednoznačně pojednává pouze o motorovém vozidle, tzn., že eventuální používání zahraničního návěsu či přívěsu taženého tahačem či nákladním vozidlem s registrací v ČR je přípustné.“* (Novák, 2003, str. 55). Dále v souladu s předpisem Evropské unie musí zajistit, aby řidiči dodržovali ustanovení týkající se doby řízení, doby bezpečnostních přestávek a doby odpočinku, pokud prováděcí právní

předpis nebo mezinárodní smlouva, která je součástí právního řádu, nestanoví jinak. Řidiči musí řádně vést záznam o výše zmíněných dobách. Dopravce musí uchovat doklad o nákladu po dobu jednoho roku od ukončení přepravy. Výše zmíněné doklady o dobách a nákladu plus doklad o oprávnění k podnikání musí být při provozu ve vozidle. Dopravce musí označit vozidla, která používá k podnikání, svou obchodní firmou či názvem, jejichž označení stanoví prováděcí předpis. Dále také musí dopravce provádět opravy vozidel, včetně těch drobných, na plochách k tomu určených a uchovat doklad o těchto opravách po dobu dvou let. Před zahájením provozu je povinen oznámit dopravnímu úřadu počet vozidel, se kterými bude podnikat, jejich státní poznávací značku České republiky, největší povolenou hmotnost, celkový počet míst k přepravě osob včetně řidiče, tovární značku a obchodní označení. Jakoukoliv změnu je nutno nahlásit do 30 dnů od jejího vzniku. Machačka uvádí: „*Vozidla kategorií  $N_2$  a  $N_3$  (tj. nákladní a speciální vozidla včetně tahačů o celkové hmotnosti vyšší než 3,5 t) v mezinárodní silniční dopravě musí být vybavena tachografem. Tato povinnost platí i u vozidel kategorie  $N_1$  (nákladní vozidla do celkové hmotnosti 3,5 t) s přípojným vozidlem, jejichž celková hmotnost soupravy přesahuje 3,5 t. Tachografy musí být kontrolovány nejméně jednou za dva roky pracovištěm pověřeným Úřadem pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví a registrovaným Ministerstvem dopravy a spojů a musí být včetně jejich náhonu zaplombovány.*” (Machačka, 1999, str. 53). Pokud podnikatel v silniční dopravě provozované velkými vozidly zabezpečuje konkrétní přepravu osob, zvířat nebo věcí tím, že sám řídí velké vozidlo nebo v souvislosti s řízením provádí nakládku a vykládku zvířat nebo věcí, dohled při nástupu a výstupu cestujících nebo nakládce a vykládce zvířat nebo věcí, údržbu a kontrolu velkého vozidla nebo provádí administrativní činnosti přímo spojené s konkrétní přepravou, nesmí doba výkonu těchto činností přesáhnout 48 hodin za týden. Dobu výkonu těchto činností lze prodloužit až na 60 hodin za týden, pokud za 26 týdnů po sobě jdoucích tato doba v průměru nepřesáhne 48 hodin za týden.

## 2.2 Podmínky pro provozování silniční dopravy

Podmínky provozu vozidel na pozemních komunikacích se řídí zákonem č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů. Novák uvádí: *„Nejvýznamnějším úkolem tohoto zákona bylo vytvoření jednotné a komplexní právní úpravy podmínek způsobilosti silničních vozidel k provozu na pozemních komunikacích a způsobu prokazování této způsobilosti. Problematika upravená tímto zákonem zahrnuje stanovení technických požadavků kladených na bezpečnost provozu, ochranu životního prostředí, energetickou náročnost, práv a povinností vlastníků a provozovatelů vozidel spojených s jejich uvedením do provozu a podmínek jejich provozování, povinností výrobců vozidel, provozu stanic technické kontroly a stanic měření emisí a práv a povinností jejich provozovatelů.“* (Novák, 2003, str. 32). Na území České republiky platí podle § 43 odst. 1 a 2 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, časová a rychlostní omezení silničního nákladního provozu. Podle tohoto zákona je používání pozemních komunikací v ČR omezeno tak, že na dálnicích a na silnicích I. třídy je zakázán provoz nákladním a speciálním automobilům a zvláštním vozidlům o maximální přípustné hmotnosti nad 7,5 tun a nákladním a speciálním automobilům a zvláštním vozidlům o maximální přípustné hmotnosti převyšující 3,5 tuny s přípojným vozidlem. Konkrétně je zakázáno jet v neděli a v ostatních dnech pracovního klidu a v období mezi 1. červencem a 31. srpnem jsou zakázány i soboty od 07.00 – 20.00 hodin. Jak uvádí Novák: *„Na rozdíl od předešlé právní úpravy je v současnosti možno povolit výjimku ze zákazu jízd ze zvlášť zřetele hodných důvodů. Co se týče maximální povolené rychlosti nákladních aut v ČR, tak v obcích může jet nákladní vozidlo 50 km/hod. Na silnicích mimo obec má povoleno vozidlo pod 3,5 tuny 90 km/hod a vozidlo nad 3,5 tuny 80 km/hod. Na dálnicích a silnicích pro motorová vozidla může jet vozidlo pod 3,5 tuny až 130 km/hod a vozidlo nad 3,5 tuny pouze 80 km/hod.“* (Novák, 2003, str. 44). Podmínky pro provozování silniční dopravy se řídí zákonem č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů. Silniční motorová doprava včetně dopravy nákladní patří mezi živnosti koncesované. Jak uvádí Novák: *„Ve smyslu ustanovení zákona o silniční dopravě, ve znění jeho pozdějších novelizací, se dělí provozování silniční dopravy na provozování silniční dopravy pro vlastní potřeby a na provozování silniční dopravy pro cizí potřeby. Silniční dopravou pro vlastní potřeby se rozumí*

doprava, kterou se zajišťuje podnikatelská činnost, k níž je osoba provozující silniční dopravu oprávněna podle zvláštních předpisů. Podnikatel ani jeho oprávněný zástupce nemusí prokazovat zvláštní způsobilost nebo spolehlivost k provozování silniční dopravy pro vlastní potřeby, a to ani při provozování mezinárodní kamionové dopravy. Naproti tomu silniční dopravou pro cizí potřeby se rozumí doprava, při níž vzniká mezi provozovatelem silniční dopravy a osobou, jejíž přepravní potřeba se uspokojuje, právní vztah založený přepravní smlouvou.” (Novák, 2003, stránky 46-48). Provozování silniční dopravy velkými vozidly se řídí zvláštními podmínky. Dopravce provozující silniční dopravu jako předmět podnikání, musí plnit povinnosti a dodržovat podmínky uvedené v zákoně č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání, ve znění pozdějších předpisů. Udělit koncesi lze jen právnické osobě, která má sídlo na území České republiky, nebo fyzické osobě s trvalým pobytem v České republice nebo obdobným pobytem na území některého jiného členského státu, která splňuje zvláštní podmínky podle přímo použitelného předpisu Evropské unie, kterými jsou usazení, dobrá pověst, finanční způsobilost a odborná způsobilost. Dobrá pověst je dána bezúhonností<sup>1</sup> podle živnostenského zákona. Finanční způsobilost lze prokázat například zahajovací rozvahou, vede-li žadatel účetnictví nebo zahajovacím přehledem obchodního majetku, vede-li žadatel daňovou evidenci. Podnikatel prokazuje finanční způsobilost dopravnímu úřadu na každý kalendářní rok nejpozději do 31. července tohoto roku. Pokud požádá podnikatel o prodloužení lhůty ještě před jejím uplynutím, prokazuje se do 31. srpna kalendářního roku. Novák tvrdí: „Finanční způsobilost je v současnosti stanovena na 330 000 Kč pro jedno vozidlo a 180 000 Kč pro každé další vozidlo. Vztahuje se na veškerá vozidla dopravce, které má v evidenci dopravního úřadu, resp. která má v provozu.” (Novák, 2003, str. 50). Podmínka odborné způsobilosti je splněna, je-li odborně způsobilý odpovědný zástupce podnikatele. Prokazuje se živnostenskému úřadu osvědčením o odborné způsobilosti pro provozování silniční dopravy, které vydá dopravní úřad nebo orgán jiného členského státu. Pro nákladní dopravu se odborná způsobilost prokazuje zvláště od osobní dopravy.

Podnikatel má povinnost provozovat živnost prostřednictvím odpovědného zástupce, kterým je fyzická osoba splňující podmínky podle předpisu Evropské unie.

---

<sup>1</sup> Za bezúhonnou se pro účely živnostenského zákona nepovažuje osoba, která byla pravomocně odsouzena pro trestný čin spáchaný úmyslně, jestliže byl tento trestný čin spáchaný v souvislosti s podnikáním, anebo s předmětem podnikání, o který žádá nebo který ohlašuje, pokud se na ni nehledí, jako by nebyla odsouzena.

Pokud tyto podmínky splňuje sám podnikatel, může ustanovit odpovědným zástupcem sám sebe. Odpovědný zástupce nemusí mít skutečnou vazbu k podnikateli podle předpisu Evropské unie, pokud součet používaných vozidel podnikatelem nepřesáhne padesát. Také může vykonávat svou činnost nejvýše pro čtyři podnikatele současně, pokud součet vozidel všech těchto podnikatelů nepřesáhne padesát.

Pokud žadatel o koncesi nebo o změnu rozhodnutí o udělení koncese pro provozování silniční dopravy velkými vozidly splňuje podmínky uvedené v § 6 odst. 1 písm. a) až c) a v § 6 odst. 2 a jím ustanovený odpovědný zástupce splňuje podmínky uvedené v § 8b v celém rozsahu předmětu podnikání uvedeném v žádosti, vydá dopravní úřad k žádosti o udělení koncese nebo změnu rozhodnutí o udělení koncese souhlasné stanovisko. Pokud však splňují podmínky uvedené v § 8b pouze pro část předmětu podnikání, udělí dopravní úřad souhlas pouze pro tuto část. Pro zbytek, kde nebudou splněny podmínky, uvede nesouhlas a stanovisko odůvodní. Pokud nejsou splněny některé podmínky uvedené v § 6 odst. 1 písm. a) až c) a v § 6 odst. 2 nebo některá z podmínek uvedených v § 8b a nelze postupovat podle odstavce 2, vydá dopravní úřad nesouhlasné stanovisko a toto stanovisko odůvodní. Novák uvádí: „*Stanoviskem dopravního úřadu je živnostenský úřad vázán.*” (Novák, 2003, p. 54). Podnikatel připojí k žádosti o koncesi nebo o změnu rozhodnutí o udělení koncese vedle náležitostí stanovených živnostenským zákonem také:

- a) doklad osvědčující právní důvod užívání prostor pro splnění podmínky usazení podle přímo použitelného předpisu Evropské unie,
- b) doklad osvědčující právní důvod užívání alespoň jednoho velkého vozidla po udělení koncese nebo změně rozhodnutí o udělení koncese,
- c) doklady prokazující splnění podmínky finanční způsobilosti,
- d) osvědčení o splnění podmínky dobré pověsti, bylo-li žadateli nebo jím ustanovenému odpovědnému zástupci vydáno podle přímo použitelného předpisu Evropské unie, a
- e) pokud má osoba, kterou žadatel ustanovil odpovědným zástupcem, k žadateli skutečnou vazbu, doklad o této vazbě.

## 2.3 Silniční a dálniční infrastruktura

Novák uvádí: „*Silniční a dálniční infrastruktura České republiky je významným problémovým okruhem, který je v řadě ohledů i faktorem ovlivňujícím další rozvoj a kvalitu služeb v mezinárodní kamionové dopravě. Celkový počet nákladních automobilů registrovaných v České republice od roku 1990 zaznamenává mohutný nárůst. S tím je samozřejmě spojen značný nárůst zatížení silniční sítě ČR. Rovněž se zvýšilo zatížení silničních přechodů ČR. Mohutný růst silniční dopravy, resp. Mezinárodní kamionové dopravy, se stal pro některá místa dopravní sítě neúnosným, proto byl velkým přínosem rozvoj kombinované dopravy silnice – železnice, resp. existence přepravy kamionů na speciálních železničních vozech. Současná silniční síť ČR sice vyhovuje svojí hustotou, avšak ve většině případů nevyhovuje kvalitou.*” (Novák, 2003, stránky 19-21).

## 2.4 Přeprava nebezpečných věcí v silniční dopravě

Jak uvádí Novák, Pernica, Svoboda a Zelený: „*V úpravě vztahů v mezinárodní kamionové dopravě mají zásadní význam mezinárodní bilaterální a multilaterální dohody, jejichž ustanovení má přednost před právní úpravou těchto vztahů danou naším národním právem.*” (Novák, Pernica, Svoboda, & Zelený, 2005, str. 185). Novák uvádí: „*Mezioborově vzato je mezinárodní přeprava nebezpečných věcí patrně nejnáročnější a nejsložitější přepravou vůbec. Proto již dlouhodobě celosvětově patří k nejsledovanějším, ale také k nejdiskutovanějším.*” (Novák, 2003, p. 139). Dle § 22 zákona o silniční dopravě je možno přepravovat jen nebezpečné věci vymezené Evropskou dohodou o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (ADR), (dále jen Dohoda ADR) za podmínek v ní uvedených. Novák tvrdí: „*V pojetí Dohody ADR jsou za nebezpečné věci považovány všechny látky, materiál a předměty, jejichž fyzikálně-chemické vlastnosti mohou v případě dopravní nehody nebo v případě mimořádné události negativně ohrozit život nebo zdraví lidí či zvířat nebo bezpečnost materiálních statků či životního prostředí. Mezi tyto vlastnosti patří především žíravost, hořlavost, výbušnost, jedovatost, podpora hoření, samozápalnost, ale např. i*



*radioaktivita či infekčnost apod.*” (Novák, 2003, str. 142). Přeprava jaderných materiálů a radionuklidových zářičů se řídí zvláštními právními předpisy. Ministerstvo dopravy může v souladu s Dohodou ADR povolit na dobu nejvýše pět let přepravu nebezpečných věcí za jiných podmínek, než je uvedeno v Dohodě ADR. To však neplatí pro přepravu nebezpečných věcí upravenými zvláštními právními předpisy. Dopravce je povinen při přepravě nebezpečných věcí jednat v souladu s Dohodou ADR, což znamená, že musí zajistit, aby ve vozidle při přepravě byly řádně a úplně vyplněny průvodní doklady, aby pro přepravu nebezpečných věcí bylo použito vozidlo k tomu způsobilé a aby osádka vozidla měla odpovídající osvědčení. Dále se musí kontrolovat, zda se převáží jen nebezpečné věci, které je dovoleno převážet, je nutné také kontrolovat, zda při převzetí zboží není porušen obal. Je nutné zabránit úniku látek nebo poškození přepravovaných věcí, v případě nehody či mimořádných událostech se řidiči musí řídit písemnými pokyny. Přepravu je nutné provádět vozidly označenými bezpečnostními značkami a označením vztahující se k nákladu. Dopravní jednotka musí být vybavena hasicím zařízením. Doklady o přepravě se uchovávají dva roky. Podle Nováka: *„Problematiku přeprav nebezpečných věcí je vždy nutno posuzovat nejen z pohledu jejího provozovatele – dopravce, ale i přepravců – odesílatele, příjemce – ale i dalších osob – baliče, plniče, provozovatele kontejneru, ale zejména také bezpečnostního poradce. Novelou Dohody ADR, směrnicí Rady EU 96/35/ES, směrnicí 2000/18/EC Evropského parlamentu nově zavedený bezpečnostní poradce pro přepravu nebezpečných věcí musí být jmenován každou firmou, jejíž aktivity obsahují přepravu nebezpečných věcí. Úloha těchto speciálně vyškolených poradců spočívá především v prevenci.*” (Novák, 2003, str. 147).

## **2.5 Přeprava zboží pod kontrolovanou teplotou a Dohoda ATP**

Novák uvádí: *„V podstatě samostatnou část mezinárodní kamionové dopravy tvoří tzv. přeprava zboží pod kontrolovanou teplotou. Jak již bylo zmíněno, mezinárodní institucí, která se touto problematikou zabývá je Transfrigoroute International. Zatímco vnitrostátní silniční doprava zboží pod kontrolovanou teplotou, resp. zkazitelných*

*potravin, se mimo hygienické či veterinární předpisy stále ještě v ČR řídí právní úpravou zachycenou v silničním přepravním řádu, v mezinárodní kamionové dopravě je již tato problematika upravena mnohostranně. Jedná se o mnohostrannou mezinárodní Dohodu o mezinárodních přepravách zkazitelných potravin a o specializovaných prostředcích určených pro tyto přepravy, dále jen Dohoda ATP. Obecně platí, že je nutno zvolit dopravní nebo přepravní prostředek tak, aby během přepravy byla zajištěna příslušná teplota přepravovaných potravin a aby za žádných okolností teplota nepřekročila požadovanou teplotu.” (Novák, 2003, stránky 149-151).*

Jelikož se jedná o velmi náročnou přepravu, je pochopitelně jasné, že přeprava klade na dopravce, resp. řidiče čím dál vyšší nároky. Například jak uvádí Novák: „Řada přepravců bezpodmínečně vyžaduje vybavení dopravních prostředků, tzv. termografy, bez nichž často odmítá s dopravcem uzavřít přepravní smlouvu. Právě přeprava chlazených potravin se z hlediska nároků na co nejpřísnější dodržování teplot považuje v praxi za nejnáročnější.” (Novák, 2003, str. 155).

## **2.6 Provozování mezinárodní silniční dopravy a provozování silniční dopravy na území České republiky zahraničními provozovateli**

Provozování mezinárodní silniční dopravy se řídí dle zákona o silniční dopravě, pokud nestanoví jinak mezinárodní smlouva, kterou se řídí Česká republika nebo přímo použitelný předpis Evropské unie. Zahraniční dopravci nemusí provádět označení vozidel a vést záznam o provozu vozidla. Jsou však povinni zajistit, aby řidiči vedli záznamy o době řízení, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku a aby dodržovali jejich stanovenou dobu. Zahraniční dopravci jsou dále povinni zajistit, aby ve vozidle při jeho provozu byly doklady podle § 3 odst. 3 a § 9 odst. 2 písm. a), což je záznam o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku, doklad o nákladu a vztahu dopravce k němu, dále doklad o oprávnění k podnikání a další doklady vztahující se k prováděné přepravě. Na zahraniční dopravce se rovněž vztahuje povinnost uvedená v § 3 odst. 1 písm. e).

Zahraniční dopravce může jet do České republiky a odtud do místa mimo Českou republiku, jakož i přes území České republiky (tranzitem) pouze na základě přiděleného vstupního povolení České republiky, nejedná-li se o mezinárodní dopravu dle přímo použitelného předpisu Evropské unie. Vstupní povolení lze přidělit pouze zahraničnímu dopravci, který je podle předpisů platných ve státě, na jehož území má sídlo nebo bydliště, oprávněn provozovat mezinárodní silniční dopravu. Také se vydává zvláštní povolení Ministerstva dopravy, a to pouze z důvodu mimořádných dopravních potřeb, které nelze zabezpečit dopravci usazenými v České republice. Uděluje se na jednorázový výkon nebo na omezený či neomezený počet výkonů nejvýše na jeden rok.

Ministerstvo dopravy může zahraničnímu dopravci zakázat jízdu v České republice, pokud poruší povinnosti vyplývající ze zákona o silniční dopravě.

Provozovat mezinárodní dopravu velkými vozidly za podmínek stanovených přímo použitelným předpisem Evropské unie lze pouze na základě licence Společenství (dále jen „eurolicence“). Novák, Pernica, Svoboda a Zelený uvádí: *„Eurolicenci musí mít každý dopravce mezinárodní kamionové dopravy provozující nákladní dopravní prostředky o celkové hmotnosti nad 6 tun a o užitečné hmotnosti vyšší než 3,5 tun. Jedná se o doklad nahrazující od vstupu ČR do EU zahraniční vstupní povolení pro všechny členské státy EU. Eurolicenci musí mít i dopravce provozující mezinárodní dopravu z členského státu EU do nečlenského státu (nebo naopak) a to pro tu část dopravy, která vede po území členského státu EU.”* (Novák, Pernica, Svoboda, & Zelený, 2005, stránky 188-189). Pokud podnikatel splňuje podmínky pro vydání eurolicence, dopravní úřad mu vydá eurolicenci a spolu s tím také opis eurolicence na každé vozidlo zvlášť, které nahlásil dopravnímu úřadu podle § 9 odst. 4 písm. b). Pokud podnikatel přestane provozovat činnost s některým velkým vozidlem, odevzdá nadbytečné eurolicence dopravnímu úřadu do 60 dnů ode dne ukončení. Eurolicence zanikají dnem zániku koncese nebo uplynutím jejich doby, na kterou byly vydány. Jakmile dojde k jakékoliv změně údajů, podnikatel je musí do 15 dnů oznámit dopravnímu úřadu.

Dle § 33 zákona o silniční dopravě se může stát řidičem velkého vozidla i osoba, která není rezidentem ani občanem členského státu na základě osvědčení řidiče podle přímo použitelného předpisu Evropské unie. Toto osvědčení se vydává na základě žádosti dopravním úřadem. Dopravní úřad je nejen vydává, ale také odebírá za podmínek stanovených v předpisu Evropské unie.

## 2.7 Státní správa a státní odborný dozor v silniční dopravě

Co se týče státní správy, tu vykonává Ministerstvo dopravy spolu s dopravními úřady. Státní odborný dozor mají na starosti opět Ministerstvo dopravy a dopravní úřady a navíc také celní úřady. Celní a dopravní úřady dohlíží na vše, co nemá v působnosti Ministerstvo dopravy, a to dohlíží na mezinárodní autobusovou dopravu. Celní úřady dohlíží na práci osádek vozidel ve vnitrostátní i mezinárodní silniční nákladní dopravě. Řidič vozidla musí osobám pověřeným státním odborným dozorem předložit potřebné doklady a umožnit přístup k záznamovému zařízení. Tyto osoby se však musí prokázat dokladem o pověření. Na státní odborný dozor dohlíží vrchní státní dozor, který řídí Ministerstvo dopravy.

Ministerstvo dopravy je také správcem informačního systému, tzv. rejstříku podnikatelů. Za správnost a úplnost údajů odpovídají dopravní úřady. U provozovatelů s velkými vozidly se v rejstříku uvádí u fyzické osoby obchodní firma či jméno, adresa trvalého bydliště, datum a místo narození, adresa místa podnikání a identifikační číslo. U právnické osoby se uvádí obchodní firma nebo název, adresa sídla a identifikační číslo. Dále se uvádí údaje o odpovědných zástupcích, údaje o udělení koncese, údaje o trvání, rozsahu a ztrátě finanční a odborné způsobilosti a pověsti, údaje podle zákona o silniční dopravě § 9 odst. 4 písm. b) o vozidlech, se kterými provozovatel podniká a identifikační údaje o dokladech dle tohoto zákona.

Dopravní úřad v rámci výkonu státního odborného dozoru zjišťuje, zda podnikatelé v silniční dopravě provozované velkými vozidly stále splňují podmínky ze zákona o silniční dopravě podle § 6. Pokud živnostenský zákon zjistí, že odpovědný zástupce podnikatele již není ve své funkci nebo nesplňuje podmínky podle § 8b, okamžitě to oznámí dopravnímu úřadu. Dopravní úřad nařídí zvolit nového odpovědného zástupce ve lhůtě podle přímo použitelného předpisu Evropské unie. Po tuto dobu může provozovatel podnikat bez odpovědného zástupce. Pokud podnikatel již nesplňuje podmínku usazení, dopravní úřad ho vyzve k prokázání opětovného splnění této podmínky. Živnostenský úřad zruší nebo změní rozsah koncese na základě nepředložení nového odpovědného zástupce ve lhůtě, neprokázáním splnění podmínky usazení a trvání finanční způsobilosti nebo na základě ztráty dobré pověsti.

## 2.8 Celní orgány

Podle Nováka, Pernici, Svobody a Zeleného: „Z hlediska legislativy patří mezi základní zákony upravující tuto oblast zákon č. 185/2004 Sb., o Celní správě ČR, dále zákon č. 186/2004 Sb., kterým se mění některé zákony v souvislosti s přijetím zákona o Celní správě ČR a rovněž zákon č. 187/2004 Sb., kterým se mění zákon č. 13/1993 Sb., celní zákon, ve znění pozdějších předpisů.” (Novák, Pernica, Svoboda, & Zelený, 2005, str. 339). Celní úřady kontrolují, zda osádky vozidel, která překračují hranice, mají předepsané doklady o oprávnění k mezinárodní silniční dopravě, doklady o dodržení předepsané doby řízení vozidla a odpočinku, zda nechce překročit hranice zahraniční dopravce, který má zakázán pohyb na území České republiky od Ministerstva dopravy, a zda tuzemský dopravce jezdí s vozidlem odpovídajícího stavu, schváleném při technické kontrole. U vozidel, která vezou nebezpečné věci, kontrolují, zda jsou ve vozidle předepsané doklady dle dohody ADR a zda jsou vozidla řádně označena. V případě porušení podmínek může celní úřad vybrat od posádky kauci nebo jim zabránit v jízdě. Novák uvádí: „V oblasti silniční daně mají svou úlohu i celní orgány vykonávající podle celního zákona č. 13/1993 Sb. Správu silniční daně u zahraničních osob. Vybírají silniční daň u motorových vozidel, která jsou evidována v zahraničí a jsou používána k podnikání nebo jiné samostatné výdělečné činnosti. Jedná se o nákladní vozidla a tahače, jejich celková hmotnost převyšuje 3,5 tuny, a jejich přívěsy a návěsy. Do ČR a z ČR mohou zahraniční vozidla bezcelně provést 200 litrů pohonných látek, které jsou v hlavní nádrži vozidla. Tato právní úprava je běžná i pro ostatní evropské státy, a tak se obdobně týká i dopravních prostředků našich dopravců mezinárodní kamionové dopravy vyjíždějících do ciziny. Zahraniční celní orgány tento povolený limit velmi často kontrolují. Celní úřady rozhodují především o přidělení celně schváleného určení včetně propuštění zboží do navrhovaného celního režimu, vyměřují a vybírají clo, daně a poplatky. Celní úřady rovněž pátrají po zboží unklém celnímu dohledu a rozhodují o celních přestupcích fyzických osob, ale i o celních deliktech právnických osob.” (Novák, 2003, stránky 57-170).

## 2.8.1 Tranzitivní celní režim (TIR)

V mezinárodní silniční nákladní přepravě je tranzitivní celní režim nejvýznamnějším z celních systémů. Novák uvádí: „*Systémem, který jako dosud jediný používá propracovaného centralizovaného systému solidárního ručení na národní i mezinárodní úrovni, mezinárodního záručního dokladu, propracovaných norem a technologií ke schvalování dopravních a přepravních prostředků, ale který je rovněž nejrozsáhlejším, co se týče území, na kterém je zaveden. Smyslem a posláním systému TIR je plynulá a rychlá mezinárodní nákladní tranzitivní silniční doprava zboží přepravovaného pod celním uzávěrem vyplývající z univerzálně platného zjednodušení a sjednocení všech celních náležitostí a formalit za předpokladu garancí celní bezpečnosti a záruk všem tranzitivním státům. Mezinárodní kamionová doprava v režimu TIR zásluhou svého komplexního systému podstatně zkracuje celkovou dobu přepravy minimalizací nutného pobytu při celním odbavení na státních hranicích při jinak mnohdy zdlouhavém celním, resp. Případně i spedičním odbavení přepravovaného zboží.*” (Novák, 2003, stránky 184-187).

## 2.9 Krizový stav v silniční nákladní dopravě

Příslušné dopravní úřady poskytují Ministerstvu dopravy průběžné informace o počtu dopravců a jejich vozidel, se kterými podnikají a o stavu jejich finanční způsobilosti. Krizový stav v kamionové dopravě nastává, pokud vývoj nabídky převyšuje vývoj poptávky po dobu nejméně tří po sobě jdoucích měsíců nebo pokud intenzita kamionové dopravy způsobuje neprůjezdnost pozemních komunikací a hrozí tak úpadek významnému počtu dopravců. Pokud by nastala tato situace, vláda nařídí dočasný zákaz udělení koncese k provozování silniční nákladní dopravy, včetně změn koncese, které by se týkaly rozšíření počtu vozidel.

## 2.10 Instituce v mezinárodní silniční dopravě

Nejvýznamnější organizací v mezinárodní silniční dopravě je Mezinárodní silniční unie (IRU). Novák tvrdí: „*Základním posláním IRU je soustředování a zastupování nejen podnikatelských, ale v řadě případů i národohospodářských zájmů spojených s mezinárodní silniční dopravou osob a zboží. IRU sdružuje přibližně 150 aktivních členů, za Českou republiku ČESMAD BOHEMIA. Zájmy dopravců ČR od roku 1993 v IRU reprezentuje právě zájmové sdružení ČESMAD BOHEMIA.*” (Novák, 2003, stránky 70-73).

Další významnou organizací je Transfrigoroute International (TI). Novák ji charakterizuje jako: „*Nejvýznamnější světovou nevládní organizaci působící v mezinárodní nákladní silniční dopravě zboží pod kontrolovanou teplotou. TI tvoří přibližně 30 národních skupin založených v jednotlivých státech. Jejich základním posláním je obdobně jako TI sjednocení pravidel a podmínek přeprav zboží pod kontrolovanou teplotou, ale také ochrana zájmů dopravců mezinárodní kamionové dopravy podnikajících v této oblasti přeprav.*” (Novák, 2003, stránky 73-75).

Dalšími významnými institucemi jsou například Mezinárodní silniční federace nebo Stálé mezinárodní sdružení silničních kongresů.

V této kapitole bych také neměla opomenout na zájmové sdružení silničních dopravců v ČR. Jak uvádí Novák: „*V silniční dopravě postupně vznikla řada různorodých zájmových sdružení, svazů, společenstev, asociací, unií, cechů apod. V dnešní době je v oblasti mezinárodní silniční dopravy nejznámější ČESMAD BOHEMIA. V současnosti je nejstarším, ale také co do velikosti a složení své členské základny i nejreprezentativnějším sdružením veřejných a závodových dopravců podnikajících především v mezinárodní nákladní (kamionové) a osobní silniční dopravě v České republice. Cílem a posláním činnosti Sdružení je přispívat k podpoře, rozvoji a prosperitě mezinárodní i vnitrostátní silniční dopravy a prosazovat zájmy podnikatelů.*” (Novák, 2003, stránky 82-85).

## 2.11 Převpravní smlouva v rámci mezinárodní dopravy

Na každou smlouvu o přepravě zásilek za provizi nákladními vozidly se vztahuje vyhláška č. 11/1975 Sb. o Úmluvě o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě, ve znění pozdějších předpisů, pokud místo převzetí a místo dodání zásilky je ve dvou různých státech, z nichž alespoň jeden stát je smluvním státem této Úmluvy. Görtlich, Demand, Lamprecht, Faller a Riebesmeier tvrdí: „*Pro živnostensky provozovanou dopravu na silnicích platí v současné době pouze tato dohoda. Dohoda neplatí pro poštovní zásilky, přepravu tělesných pozůstatků a stěhování.*” (Görtlich, Demand, Lamprecht, Faller, & Riebesmeier, 1993, str. 33). Podle Nováka: „*V oblasti mezinárodní kamionové dopravy bylo zásadním vývojovým zlomem mezinárodní legislativy vytvoření jednotného systému mezinárodně platných přepravních podmínek vztahujících se na sjednocení mezinárodní silniční přepravní smlouvy platné pro mezinárodní silniční nákladní přepravu a s tím spojené vytvoření jednotného, mezinárodně unifikovaného přepravního dokladu, tj. mezinárodního silničního nákladního listu. Dohoda CMR neřeší otázku, zdali nákladní list CMR je či není cenným papírem. Z jeho obsahu a způsobu používání je však zřejmé, že není považován za cenný, a tudíž ani obchodovatelný papír. Na rozdíl od nákladního listu CMR však naše národní právo v ustanoveních občanského zákoníku předpokládá existenci tzv. náložního listu, který však charakter cenného papíru jednoznačně má. Řádně vystavený a potvrzený náložný list kromě jiného osvědčuje i vlastnická a tudíž i dispoziční práva k přepravovanému nákladu s tím, že dopravce je osobě předloživší mu originál náložního listu povinen předat jím přepravovaný náklad.*” (Novák, 2003, stránky 111-119).

Je-li k přepravě na některém úseku cesty použit i jiný druh dopravy než je silniční, např. železniční či vodní, a zásilka nebyla přeložena, Úmluva se vztahuje na celou přepravu. Dojde-li ke ztrátě, poškození nebo překročení dodací lhůty vlivem jiného druhu dopravy, tzn., že silniční dopravce na tom neponese žádný podíl, který by způsobil svým jednáním, odpovědnost dopravce se neřídí Úmluvou CMR. Při použití Úmluvy CMR odpovídá dopravce za veškerý svůj personál, který se podílí na přepravě, za jejich jednání a opomenutí, pokud je to v rámci jejich pracovních úkolů a vše bere dopravce na sebe.



Dokladem přepravní smlouvy je nákladní list. Novák uvádí: „*Ustanovení obsažená v přepravní smlouvě mají vždy přednost před údaji uvedenými v nákladním listě.*” (Novák, 2003, p. 122). Pokud dojde k porušení nebo ztrátě nákladního listu, neztrácí smlouva na svojí existenci. Nákladní list se vystaví ve třech vyhotoveních, které dopravce i odesílatel podepíše. Jeden výtisk si nechá odesílatel, druhý je pro dopravce a třetí výtisk doprovází zásilku po celou dobu. Pokud dojde k tomu, že zásilka bude z jakýchkoliv důvodů naložena na více nákladních aut, má odesílatel i dopravce nárok žádat o více vyhotovení nákladního listu. Nákladní list musí obsahovat místo a datum vystavení, jméno a adresu odesílatele, dopravce i příjemce, místo a datum převzetí zásilky a místo jejího doručení, obvyklé pojmenování povahy přepravované věci a druh obalu; u věcí nebezpečné povahy jejich obecně uznávané označení, počet kusů, jejich zvláštní značky a čísla, hrubou váhu zásilky, náklady spojené s přepravou (dovozné, vedlejší poplatky, cla a ostatní výdaje), pokyny potřebné pro celní a jiná úřední jednání a údaj o tom, že přeprava podléhá Úmluvě CMR a další potřebné informace, které považují dopravce a odesílatel za důležité.

Za škody vzniklé dopravci z důvodu nepřesnosti či neúplnosti informací, které poskytuje odesílatel, odpovídá právě odesílatel. Pokud v nákladním listu není zmínka o tom, že přeprava podléhá Úmluvě CMR, za veškeré vzniklé škody odpovídá dopravce. Při převzetí nákladu zkontroluje dopravce jeho zjevný stav, obal a počet kusů a značky zásilky, jestli skutečnost souhlasí s nákladním listem. Nemůže-li dopravce zkontrolovat správnost údajů, zapíše výhrady i s odůvodněním do nákladního listu. Novák uvádí: „*Výhrada v nákladním listu CMR nemusí být řidičem provedena v jazyce používaném v místě nakládky, ale může být uvedena i v jazyce, ve kterém je řidič schopen se přesně vyjádřit. Pomůckou pro řidiče je v těchto případech tzv. Kontrolní list CMR (Check – list CMR), který obsahuje eventuální možné výhrady, resp. Jejich formulace.*” (Novák, 2003, str. 127). Nákladní list slouží také jako doklad o převzetí zásilky. Pokud dopravce nezaznamenal žádné výhrady do nákladního listu, má se za to, že vše bylo v pořádku v době převzetí. Odesílatel musí dát dopravci potřebné doklady pro celní a jiné jednání a odpovídá za jejich přesnost a úplnost, pokud nedostatek nezaviní dopravce. Dopravce odpovídá za ztrátu či nevhodné použití dokladů v nákladním listě nebo k němu přiložených do výše, kterou by platil při ztrátě zásilky. Odesílatel může manipulovat s předmětem přepravy, například změna příjemce, změna místa dodání a podobně, a to do doby, než je příjemci vydáno vyhotovení nákladního listu. Když je doručena zásilka

příjemci, dopravce mu k ní přiloží nákladní list. Příjemce si ve vlastním zájmu zkontroluje stav zásilky. V případě ztráty nákladu nebo dojde-li zásilka opožděně, může příjemce uplatňovat nároky na dopravce z přepravní smlouvy. Pokud dojde k uplatnění tohoto práva, příjemce je povinen zaplatit cenu zásilky uvedenou v nákladním listě. V opačném případě mu zásilka nemusí být vydána. Vyskytnou-li se problémy s plněním přepravní smlouvy nebo v místě dodání jsou překážky v dodání, dopravce se obrátí na odesílatele. Odevzdáním nákladu se přeprava považuje za ukončenou.

### **2.11.1 Odpovědnost dopravce**

Doprovce odpovídá za ztrátu zásilky od okamžiku převzetí do jejího dodání, jakož i za dodací lhůtu. Jeho odpovědnost zaniká v případě zavinění oprávněného. Dopravce je také zproštěn odpovědnosti, pokud bylo použito k přepravě otevřené vozidlo bez plachet a právě toto vozidlo bylo výslovně dohodnuto v nákladním listu. Také vadným obalem, špatnou manipulací zásilky odesílatelem či příjemcem nebo přepravou živých zvířat je dopravce zproštěn odpovědnosti. Ztrátu či poškození zásilky z těchto důvodů musí dokázat dopravce. Pokud zásilka nebude doručena nejpozději 30 dnů od sjednané lhůty dodání, oprávněný ji může považovat za ztracenou. Nebyla-li dodací lhůta sjednána, za ztracenou se považuje 60 dní od převzetí. Oprávněný může při přijetí náhrady za ztracenou zásilku písemně požádat. Po obdržení zprávy o nalezení zásilky může oprávněný žádat do 30 dnů o dodání zásilky, v případě vrácení přijaté náhrady. Má však právo na náhradu škody za překročení dodací lhůty. Při přepravě nebezpečné zásilky na to musí být dopravce upozorněn a musí mu být sděleny bezpečnostní opatření, které by bylo třeba učinit. Jestliže dopravce není obeznámen o povaze nebezpečné zásilky, je oprávněn náklad zneškodnit, aniž by musel uhradit náhradu škody. V případě vzniklých škod při přepravě takového zboží je odpovědný odesílatel zásilky. Má-li dopravce uhradit škodu za ztrátu nákladu, vypočítá se náhrada z hodnoty zásilky v místě a době jejího převzetí k přepravě. Hodnota se určuje podle burzovní nebo běžné tržní ceny. Kromě toho musí uhradit i dovozní, clo a jiné výlohy z přepravy. V případě vzniklé újmy z překročení dodací lhůty hradí dopravce škodu jen do výše dovozního. Při poškození zásilky hradí dopravce částku, o kterou se její

hodnota snížila. Odesílatel může, zaplatí-li dohodnutý příplatek k přepravnému, udat v nákladním listě částku zvláštního zájmu na dodání zásilky pro případ její ztráty nebo poškození anebo překročení dodací lhůty. Oprávněný má právo si nárokovat úroky z náhrady škody, které činí 5 % ročně. Pokud vede ztráta, poškození zásilky či překročení dodací lhůty podle příslušných právních předpisů k mimosmluvnímu vyrovnání, má dopravce právo se odvolat na ustanovení Úmluvy CMR vylučující jeho odpovědnost, avšak nedošlo-li ke škodě úmyslně.

### **2.11.2 Reklamace a žaloby**

Byla-li zásilka v pořádku převzata, připouští se jen ztráta nebo poškození zjevně neznatelné. Příjemce musí dopravci doručit do 7 dnů od zjištění své písemné výhrady. Nárok na náhradu za překročení dodací lhůty má příjemce jen tehdy, pošle-li dopravci písemné výhrady do 21 dnů od převzetí zboží. Nároky z přeprav, na něž se vztahuje Úmluva CMR, se promlčují za jeden rok. V případě úmyslu je tato doba tříletá. Promlčecí doba začíná běžet dnem převzetí, v případě částečné ztráty, nebo dnem třicátým po uplynutí dodací lhůty, v případě úplné ztráty. V ostatních případech je to po třech měsících ode dne uzavření smlouvy.

### **2.11.3 Přeprava prováděná postupně několika dopravci**

Doprovce, který přebírá zásilku od předchozího, mu vystaví potvrzení, které označí datem a podepíše jej. Na jedno vyhotovení nákladního listu musí napsat své jméno a adresu. Odpovědnost za ztrátu nebo poškození nese jen první dopravce, poslední dopravce nebo dopravce, u kterého došlo ke ztrátě či poškození. Žaloba může být současně i proti několika z těchto dopravců. Dopravce, který podle ustanovení Úmluvy CMR, zaplatil náhradu škody, má právo postihu proti dopravcům, kteří se podíleli na přepravě podle těchto ustanovení:

- a) dopravce, který zavinil škodu, musí nést náhradu sám, ať ji zaplatil on, nebo jiný dopravce
- b) pokud škodu zavinili dva či více dopravců, nesou odpovědnost všichni zúčastnění a podílejí se na škodě podle podílu jejich odpovědnosti
- c) neprokáže-li se, kdo z dopravců má odpovědnost, rozdělí si náhradu v poměru mezi všechny dopravce.

Pokud některý dopravce není schopen platit svou část, tato část je rozdělena mezi ostatní.

## 2.12 Volba práva

Evropským Parlamentem a Radou Evropské unie bylo přijato dne 17. června 2008 nařízení č. 593/2008 o právu rozhodném pro smluvní závazkové vztahy, zvané jako nařízení Řím I., které vešlo v platnost dne 17. prosince 2009. Toto nařízení nahrazuje dřívější Úmluvu o právu rozhodném pro smluvní závazkové vztahy, tzv. Římskou úmluvu.

Dle čl. 3 nařízení Řím I. se smlouva řídí právem, které si strany zvolí samy. Volbu práva je nutno vyjádřit výslovně nebo musí jasně vyplývat z ustanovení smlouvy. Právo rozhodné si mohou strany zvolit buď pro celou smlouvu, nebo jen pro její určitou část. Smlouva se může kdykoliv řídit jiným právem, než kterým se doposud řídila, pokud se na tom dohodnou smluvní strany. Formální platností smlouvy se však nedotýká žádná změna rozhodného práva a ani negativně nepůsobí na práva třetích osob. Pokud se nacházejí všechny ostatní prvky pro situaci významné v jiné zemi, než si smluvní strany dohodly, není volba práva stran dotčena použitím ustanovení této jiné země.

V čl. 5 nařízení Řím I. se řeší rozhodné právo pro smlouvu o přepravě zboží, pokud nebylo zvoleno dle článku 3. Pro takové smlouvy je právem rozhodným právo země obvyklého bydliště dopravce za podmínky, že se místo převzetí, místo dodání nebo obvyklé místo odesílatele nachází v téže zemi. Pokud není splněna tato podmínka, použije se právo země, ve které je místo doručení dle smluvní dohody. Pokud nedošlo k volbě práva a smlouva je úžeji spojena s jinou zemí, použije se právo této jiné země.

## **2.13 Smlouva o přepravě zboží v rámci ČR**

Smlouva o přepravě zboží v rámci České republiky se řídí zákonem č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů. Tato problematika je obsažena v § 2555- § 2581 občanského zákoníku. Dle tohoto zákona se dopravce zavazuje Smlouvou o přepravě věci dopravit odesílateli věc jako zásilku z místa odeslání do místa určení dle odesílatele a odesílatel se zavazuje zaplatit dopravci přepravné. Práva a povinnosti ze smlouvy zaniknou, pokud není ujednána doba převzetí odesílatelem nebo pokud není sjednána do šesti měsíců od uzavření smlouvy. Na žádost dopravce musí odesílatel potvrdit objednávku přepravy a dopravce následně musí potvrdit převzetí zásilky. Tyto potvrzení musí mít písemnou formu. Dopravce obdrží od odesílatele správné údaje o obsahu zásilky a jeho povaze, a pokud je zapotřebí k provedení přepravě zvláštní listiny, musí ji odesílatel předat dopravci nejpozději při předání zásilky. Dopravce následně provede přepravu zboží do místa určení s odbornou péčí v ujednané době. Pokud tato doba nebyla ujednána, učiní tak bez zbytečného odkladu. Má se za to, že tato doba počíná běžet dnem následujícím po převzetí zásilky.

### **2.13.1 Přerušování přepravy**

Pokud dopravce ještě nevydal zásilku příjemci, odesílatel je oprávněn přerušit tuto přepravu a dopravce naloží se zásilkou dle příkazu odesílatele. Ten je však povinen nahradit dopravci účelně vynaložené náklady spojené s dopravou.

Pokud je dopravce obeznámen s příjemcem zásilky, zásilku mu doručí. Ustanovuje-li však smlouva, že příjemce si zboží vyzvedne na určeném místě, dopravce mu jen oznámí ukončení přepravy a zásilku mu na požádání vydá. Pokud je dopravce zavázán dle smlouvy vybrat od příjemce určitou částku nebo aby uskutečnil jiný inkasní úkon, učiní tak před vydáním zásilky a použijí se přiměřeně ustanovení o dokumentárním inkasu.

Příjemce zásilky, který je uveden ve smlouvě, nabývá práva ze smlouvy, požádá-li o vydání zásilky po příjezdu na místo určení, popřípadě po uplynutí doby, kdy

zásilka měla do místa určení dojít. V tomto okamžiku přechází na příjemce i právo na náhradu škody na zásilce. Příjemce se zároveň stává přijetím zásilky ručitelem odesílatele za pohledávky dopravce ze smlouvy týkající se přepravy oné zásilky. Může se tohoto ručení zprostit, pokud prokáže, že o těchto pohledávkách nevěděl a ani nemusel vědět.

Doprovce příjemci zásilku nevydává, pokud by to bylo v rozporu s příkazem odesílatele. Jak již bylo zmíněno, odesílatel má právo na přerušení dopravy. Se zásilkou nadále nakládá odesílatel, který může určit dopravci jinou osobu jako příjemce. Tato osoba nabyde práva ze smlouvy stejným způsobem jako předešlý příjemce.

### **2.13.2 Přepravné**

Přepravné je splatné bez zbytečného odkladu dopravci po provedení přepravy zásilky do místa určení. Pokud výše přepravného nebyla ujednána, náleží dopravci přepravné obvyklé v době uzavření smlouvy s přihlédnutím k obsahu závazku. Jestli dopravce nemohl dokončit přepravu z důvodů, za něž neodpovídá, a které nemůže odvrátit, náleží mu poměrná část přepravného za již uskutečněnou přepravu.

### **2.13.3 Náhrada škody**

Doprovce nese odpovědnost za vzniklé škody na zásilce od okamžiku převzetí zásilky od odesílatele do okamžiku vydání zásilky příjemci. To však neplatí v případě, prokáže-li, že nemohl zabránit poškození zásilky ani při vynaložení odborné péče. Aby byl dopravce zproštěn povinnosti škodu nahradit, musí prokázat, že škodu způsobili buď odesílatel, příjemce nebo vlastník zásilky, anebo vada či přirozená povaha zásilky, včetně obvyklého úbytku. Způsobí-li škodu vadný obal zásilky, dopravce musí prokázat, že na tuto skutečnost upozornil odesílatele zásilky. V případě vydání nákladního či náložního listu, skutečnost o vadném obalu v něm musí být

poznámena. V případě, že dopravce neupozorní na vadný obal, může se zprostit povinnosti k náhradě škody důkazem, že na vadu nemohl upozornit z důvodu, že vadu na zásilce nemohl poznat.

Pokud dojde ke ztrátě či zničení zásilky, dopravce je povinen nahradit cenu, kterou měla zásilka při jejím převzetím. V případě poškození či znehodnocení zásilky, dopravce nahradí rozdíl mezi cenou, kterou měla zásilka při převzetí a cenou, kterou by poškozená zásilka měla v současnosti. Dojde-li ke vzniku škody, dopravce musí podat zprávu o škodě, a to, buď odesílateli, anebo příjemci, pokud již nabyl právo na vydání zásilky. Nepodá-li však dopravce zprávu o škodě bez zbytečného odkladu, nahradí oprávněné osobě škodu tím způsobenou. Pokud u dopravce není uplatněno právo na náhradu škody do šesti měsíců ode dne převzetí zásilky, anebo nebyla-li zásilka převzata do šesti měsíců, ode dne, kdy k tomu mělo dojít, soud je nepřizná, pokud dopravce namítne, že právo bylo uplatněno opožděně.

#### **2.13.4 Svépomocný prodej**

Doprovce je oprávněn zásilku prodat na účet odesílatele, pokud hrozí bezprostřední hrozba podstatné škody na zásilce a v případě, že není čas na vyžádání pokynů odesílatele. Dokud dopravce může nakládat se zásilkou, má na ni zástavní právo k zajištění dluhů vyplývajících ze smlouvy. Zástavní právo dopravce má přednost před všemi ostatními, dříve vzniklými, zástavními právy na zásilce a má i přednost před zástavním právem zasílatele.

#### **2.13.5 Náložný list**

Náložným listem lze nahradit již zmíněné potvrzení o převzetí zásilky. Náložný list je cenným papírem, který lze vydat na jméno, na řad nebo na doručitele. S náložným

listem je spojeno právo na vydání zásilky od dopravce v souladu a obsahem náložného listu.

Náležitosti náložného listu:

- jméno dopravce a jeho bydliště nebo sídlo
- jméno odesílatele a jeho bydliště nebo sídlo
- označení, množství, váha nebo objem přepravovaného zboží
- forma náložného listu, v případě vydání na jméno či na řad + označení osoby, na jejíž jméno nebo řad byl vydán
- údaj o místě určení
- místo a den vydání náložného listu a podpis dopravce.

Není-li v náložném listu uvedeno jméno osoby, na jejíž řad byl vydán, má se za to, že byl vydán na řad odesílatele. Při vydání náložného listu ve stejnopisech je dopravce povinen označit jejich počet na každém stejnopisu. Dojde-li ke zničení nebo ztrátě náložného listu, dopravce vydá odesílateli nový náložný list, kde vyznačí, že se jedná o náhradní náložný list. Vznikne-li škoda při zneužití původního náložného listu, tuto škodu nahradí odesílatel dopravci. Právo na přerušení přepravy má jen osoba oprávněná z náložného listu a musí se doložit všechny stejnopisy náložného listu. Po vydání náložného listu má právo na převzetí zásilky osoba uvedená v tomto listu. Dopravce smí uplatnit jen námitky vyplývající z obsahu náložného listu proti jeho držitelům. Dopravce se také může dovolat ujednání obsažených ve smlouvě, pokud jsou obsažena tato ujednání i v náložném listu.

## **2.14 Práce osádek vozidel**

O činnosti osádek vozidel se zmiňuje Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (AETR), která vymezuje pravidla pro profesionální řidiče a jejich zaměstnavatele.



## 2.14.1 Členové osádky

Jak uvádí Machačka: „*Minimální věk řidičů nákladní dopravy je stanoven podle vozidla, které řídí. Pokud jde o vozidlo, jehož maximální přípustná hmotnost nepřesahuje 7,5 tuny, minimální věk řidiče je 18 let. Ve všech ostatních případech je minimální věk stanoven na 21 let. Výjimkou jsou osoby, které drží osvědčení o odborné způsobilosti, jakožto uznané jednou ze smluvních stran. V tomto případě se řidičem může stát 18.letá osoba.*” (Machačka, 1999, str. 11).

Jako všichni ostatní pracovníci z různých odvětví musí dodržovat pracovní dobu, tak i řidiči kamionů musí dodržovat nejen dobu řízení, ale i dobu odpočinku. Machačka tvrdí: „*Řidiči mají povinnost dodržovat dobu řízení, která nesmí přesáhnout 9 hodin mezi dvěma denními dobami odpočinku. Jen dvakrát za týden se tato doba smí prodloužit na 10 hodin. Celková povolená doba řízení nesmí přesáhnout 90 hodin za dva po sobě jdoucí týdně.*”

*Řidiči si musí udělat bezpečnostní přestávku po 4,5 hodinách řízení. Tato přestávka trvá nejméně 45 minut, pokud se ovšem nezačíná s dobou odpočinku. Lze ji ale také nahradit menšími patnáctiminutovými přestávkami, které si řidič rozvrhne mezi dobu řízení. Nepovažují se však za dobu odpočinku. Během bezpečnostních přestávek se řidič nesmí věnovat žádným pracovním úkolům, včetně řízení.*

*Kromě bezpečnostních přestávek musí také řidiči dodržovat, jak již bylo zmíněno, dobu odpočinku. V průběhu každého dne, tzn. 24 hodin, musí být zahrnuta doba odpočinku, která činí 11 hodin po sobě jdoucích. V některých případech lze zkrátit až na 9 hodin za podmínky, že ke zkrácení dojde maximálně třikrát. Náhradou za zkrácení však musí být odpovídající doba odpočinku před koncem následujícího týdne. Ve dnech, kdy ke zkrácení nedochází, si řidič může rozložit dobu odpočinku na dvě až tři části během 24 hodin. Z těchto částí musí trvat jedna část alespoň 8 hodin. Pokud si řidič takto naplánuje dobu odpočinku, doba odpočinku se prodlužuje na 12 hodin. Jestliže je ve vozidle více řidičů než jeden, jejich denní odpočinek trvá 8 hodin po sobě jdoucích v průběhu každých třiceti hodin. V každém týdnu musí být jen z dob odpočinku jako týdenní v trvání 45 hodin po sobě jdoucích. Tato doba může být zkrácena podle toho, na jakém místě se řidič nachází. Každé zkrácení musí být ale někdy vyrovnáno. Když si řidiči vezmou náhradní dobu odpočinku za zkrácení, musí být tato doba*

*připojena k době odpočinku trvajíc nejméně osm hodin. Tato doba je na žádost řidiče zajištěno buď v místě bydliště řidiče, nebo na místě, kde je zaparkováno vozidlo. Ve vozidle lze trávit odpočinek, jen pokud je vozidlo vybaveno lehátkem.” (Machačka, 1999, stránky 12-14).*

Ve vozidle musí být zabudováno kontrolní zařízení, nazývaný též jako tachograf, podle požadavků AETRU. Machačka ve své knize uvádí: *„Kontrolní přístroj, který konstrukcí, instalací, užitím a zkouškami vyhovuje opatřením Rady EHS č. 3821.85 z 20. 12. 1985, se považuje za vyhovující. Jakmile nelze správně použít kontrolní zařízení, členové osádky mají povinnost zaznamenat údaje do svého záznamového listu ručně pomocí vhodných grafických symbolů. Členové osádky musí mít vždy k dispozici a k předložení ke kontrole záznamové listy běžného týdne a posledního dne týdne předcházejícího, během něhož řídili. Také musí zajistit, aby kontrolní přístroj fungoval správně, v případě poruchy ihned nahlásit, aby mohlo být co nejdříve opraveno. Zaměstnavatel je povinen vydat řidičům dostatečný počet záznamových listů. Listy musí být podle schváleného vzoru, vhodné pro použití v zařízení zabudovaném ve vozidle. Listy se uchovávají po dobu nejméně jednoho roku. Na vyžádání se musí předložit kontrolním orgánům. Zaměstnanec je zakázáno odměňovat za ujetou vzdálenost nebo za objem přepravovaného nákladu, což by mohlo vést k ohrožení bezpečnosti dopravy. Za správné fungování zařízení ručí zaměstnavatel a řidiči. Řidiči nesmí používat nijak poškozené záznamové listy, v tomto případě se poškozený list připojí k listu rezervnímu použitému jako jeho náhrada. Záznamové listy musí používat každý den, kdy řídí, od převzetí vozidla až do uplynutí pracovní doby. ”* (Machačka, 1999, stránky 15-27). Jak již bylo zmíněno, tachograf musí být nainstalován v každém vozidle, se kterým podnikatel provádí mezinárodní kamionovou dopravu za účelem kontroly jednotlivých dob. Jak Machačka píše: *„Tachograf (kontrolní zařízení) zaznamenává alespoň tyto údaje:*

- 1. vzdálenost ujetou vozidlem,*
- 2. rychlost vozidla,*
- 3. dobu řízení,*
- 4. dobu ostatní práce nebo pracovní pohotovosti,*
- 5. přerušení práce a denní doby odpočinku,*
- 6. otevření skříňky obsahující záznamový list,*

7. u elektronických přístrojů každé přerušení dodávky proudu nebo přerušení signálu mezi snímači a přístrojem (trvající déle než 0,1 s).

*Kontrolní zařízení vozidel se dvěma řidiči musí zaznamenávat souběžně, ale odděleně na dvou samostatných listech, údaje o dobách uvedených pod body 3, 4 a 5.”*  
(Machačka, 1999, str. 64)

## **2.15 Nakládka, vykládka a zdržné**

Pokud z přepravní smlouvy nevyplývá něco jiného, za nakládku zásilky odpovídá odesílatel. Ten také odpovídá za to, že obal, uložení a naložení na vozidlo jsou takové, aby nedošlo při přepravě k poškození zásilky či vozidla. Dopravce má právo být při nakládce, aby si zkontroloval jak stav zásilky, tak i uložení a upevnění. Dopravce není povinen umístit na ložné vozidlo plombu, jen pokud si o ni zažádá odesílatel.

Příjemce je povinen provést vykládku zásilky za přítomnosti dopravce. Zásilku přebírá od dopravce v okamžiku přistavení vozidla k vykládce a v tento okamžik provádí i kontrolu zásilky. Pokud byla ložná plocha zabezpečena plombou, je příjemce povinen zkontrolovat, zda není porušena a zaznamená to do nákladního listu.

Za dobu čekání mezi nakládkou nebo vykládkou nemá dopravce nárok na zvláštní náhradu, pokud tato doba bylo přiměřené s ohledem na způsob provedení a povahu zásilky. Dopravce má nárok na zvláštní náhradu, tzv. zdržné, pokud na základě smluvní dohody čeká na zásilku a doba nakládky či vykládky přesáhne přiměřenou lhůtu. V přepravní smlouvě může být výše zdržného a podmínky pro jeho získání dohodnuto. Nesmí být ale částka zjevně nepřiměřená, jinak je ujednání o zdržném neplatné. Pokud zdržné nebylo ujednáno, dopravce má nárok na zdržné ve výši vzniklé škody.

### 3 METODIKA

Pro vytvoření literární rešerše bylo zapotřebí studium odborné literatury týkající se problematiky mezinárodní kamionové dopravy a následně její zpracování. Mezi hlavní zdroje informací patřil především zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů a další zákony týkající se této problematiky, jako například živnostenský zákon, občanský zákoník a různé vyhlášky a předpisy. Tyto zákony byly doplněny odbornou literaturou různých autorů, mezi něž se řadí R. Novák, I. Machačka, J. Slácalová a další.

Pro zpracování praktické části, kde jsem sesbírala data o práci a povinnostech řidičů, na základě nichž jsem zpracovávala vnitropodnikovou směrnici, jsem si vybrala jako metodu rozhovor. *„Jedná se o standardizovaný rozhovor tazatele pouze s jedním respondentem. Výhodou rozhovoru je, že víme přesně, kdo nám na naše otázky odpovídal. Další výhodou je jeho přizpůsobivost. Při rozhovoru je možné navázat kontakt s dotazovaným, zmírnit jeho ostych, vysvětlit to, čemu nerozumí, apod. Standardizovaný rozhovor je předem připraven, je stanoveno, na co a jak se bude tazatel ptát.“* (Foret & Stávková, 2003). Dále jsem se zabývala problematikou komparace Úmluvy CMR a smlouvy o přepravě zboží upravené občanským zákoníkem.

### 4 Komparace Úmluvy CMR a Smlouvy o přepravě zboží

Jak již bylo zmíněno v teoretické části, mezinárodní přeprava zboží a přeprava zboží v rámci ČR má odlišnou právní úpravu. Mezinárodní přeprava zboží se řídí vyhláškou č. 11/1975 Sb., o Úmluvě o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR), ve znění pozdějších předpisů, zatímco přeprava zboží v rámci České republiky podléhá zákonu č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů.

Nejzásadnější rozdíl mezi Úmluvou CMR a Smlouvou o přepravě zboží vidím především v dokladech těchto dokumentů. Zatímco dokladem Úmluvy CMR je mezinárodní silniční nákladní list, ve Smlouvě o přepravě zboží se jedná o potvrzení objednávky a převzetí, popřípadě potvrzení o převzetí lze nahradit náložným listem. Nákladní list Úmluvy CMR slouží zároveň jako doklad o převzetí. Úmluva CMR neřeší, zda je nákladní list cenným papírem či zda není, ale z obsahu a způsobu používání je zřejmé, že se nejedná o cenný papír. V případě náložného listu se s určitostí jedná o cenný papír, důkazem jsou i vlastnická a dispoziční práva spojená s náložným listem. Co se týče náležitostí těchto dokladů, nákladní list musí kromě náležitostí náložného listu, kromě formy náložného listu, obsahovat také jméno a bydliště příjemce, náklady spojené s přepravou, pokyny pro celní a jiná jednání a zmínka o tom, že to podléhá Úmluvě CMR. Také na rozdíl od náložného listu, nákladní list musí podepsat jak dopravce, tak odesílatel.

Oproti Smlouvě o přepravě zboží, Úmluva CMR řeší i otázku přepravy prováděné postupně několika dopravci. Zde se zmiňuje především o odpovědnosti jednotlivých dopravců.

#### Odpovědnost dopravce v Úmluvě CMR vs. ve Smlouvě o přepravě zboží

Škoda za ztrátu či poškození zásilky se v Úmluvě CMR vypočítá z hodnoty zásilky, kterou měla v místě a době převzetí. Dále dovozce platí dovozní, clo a jiné výlohy z přepravy. Odesílatel také může za určitý příplatek udat v nákladním listu částku zvláštního zájmu na dodání zásilky pro případ její ztráty, poškození či překročení dodací lhůty. Oproti tomu Smlouva o přepravě zboží při ztrátě či zničení prikazuje dopravci nahradit hodnotu zásilky, kterou měla při jejím převzetí, v případě poškození zásilky nahradí dopravce rozdíl mezi cenou, kterou měla zásilka při převzetí a cenou, kterou má nyní poškozená zásilka.

V Úmluvě CMR je také zohledněna odpovědnost za ztrátu či nevhodné používání dokladů v nákladním listu, a to do výše, kterou by platil při ztrátě zásilky. Oprávněný má také nárok na úroky z náhrady škody, které činí 5% ročně.

Poslední rozdíl mezi Úmluvou CMR a Smlouvou o přepravě zboží bych uvedla promlčecí dobu nároků z přeprav. Zatímco u Úmluvy CMR se nároky z přeprav promlčují za 1 rok, u Smlouvy o přepravě zboží je obecná promlčecí lhůta subjektivní 3 roky a objektivní 10 let. V případě celkového zničení či ztráty přepravované zásilky

počíná běžet promlčecí lhůta ode dne, kdy zásilka měla být doručena příjemci. Pokud došlo pouze k poškození věci či opoždění dodací lhůty, promlčecí lhůta počne běžet ode dne doručení zásilky. Tříletou subjektivní promlčecí lhůtu si mohou strany zkrátit či prodloužit a je počítána ode dne, kdy právo mohlo být uplatněno poprvé. Mohou se tedy odlišit od doby, kterou stanovuje zákon, musí však tato doba trvat nejméně 1 rok, nejdéle však 15 let. Pokud ujednání kratší či delší promlčecí lhůty je v neprospěch slabší strany, k tomuto ujednání se nepřihlíží.

## **5 Vytvoření vnitropodnikové směrnice**

V praktické části jsem také dělala rozhovor s majitelem dopravní společnosti. Vybrala jsem si obchodní společnost „XY“ a v rozhovoru jsem vyzpovídala pana „Z“. Společnost si nepřála být s ohledem na své know how jmenována.

### **5.1 O společnosti „XY“**

Dle obchodního rejstříku se zabývá společnost „XY“ svou podnikatelskou činností již od roku 2012. Jedná se o nákladní silniční dopravu provozovanou vozidly nebo jízdními soupravami o největší povolené hmotnosti přesahující 3,5 tuny, určeny k přepravě věcí. Počet zaměstnanců se ve společnosti pohybuje kolem 10- 19 zaměstnanců, kteří jsou průběžně proškolení a jsou tedy na vysoké úrovni. Obchodní korporace se podřídila zákonu jako celku postupem podle § 777 odst. 5 zákona č. 90/2012 Sb., o obchodních společnostech a družstvech.

## 5.2 Rozhovor

V rozhovoru se vyskytly otázky týkající se práce a povinností řidičů kamionů, o jejich školení a o existenci vnitropodnikové směrnice zabývající se právě povinnostmi řidičů. Interpretaci rozhovoru můžeme vidět níže.

### **1) Jak dlouho pracuje Vaše společnost v oboru mezinárodní kamionové dopravy?**

Naše společnost, co se stáří týká, je poměrně mladá, ale zkušenosti v dopravě máme více jak 25. leté.

### **2) Máte ve Vaší společnosti jasně dané povinnosti řidičů?**

Ano, povinnosti řidičů jsou přesně dané.

### **3) Dodržují Vaši řidiče své povinnosti, jako jsou dodržování bezpečnostních přestávek, dobu jízdy a dobu odpočinku?**

Každý řidič je jiný a jinak zodpovědný. Někteří dodržují své povinnosti přesně, jiní o něco méně. Co se týká dodržování bezpečnostních přestávek, jízdy a odpočinku, tam je musí řidič dodržovat přesně tak, jak stanovuje zákon.

### **4) Jaké jsou následky či sankce za porušení těchto povinností pro Vás, jakožto společnosti?**

Následky, potažmo pokuty za porušení bezpečnostních přestávek, doby odpočinku a podobně jsou pro společnosti dost vysoké. Odbor dopravy může za tyto porušení uložit společnosti až 500 000,-Kč ve správním řízení.

### **5) Jaké jsou následky či sankce za porušení těchto povinností pro řidiče, kteří jej porušili?**

Řidič může dostat pokutu na cestě při silniční kontrole, a to až 28 dní pracovního výkonu nazpět. To je, když řidič, například 2. 2., neudělá přestávku a bude kontrolován policií 25. 2., může za toto porušení dostat pokutu až do výše 5 000,- Kč.

**6) Jaké další povinnosti spadají na řidiče a co jim hrozí za jejich nedodržení, alespoň ty nejdůležitější?**

Řidič je povinen zajistit správné naložení a vyložení přepravovaného nákladu, zajistit proti poškození a posunutí, musí provádět přepravy po přesně dané trase, musí stát na přesně určených parkovištích a tankovat na předem určených čerpacích stanicích. Jinak samozřejmě dodržovat bezpečnostní přestávky atd. V případě nedodržení těchto povinností jim hrozí finanční postih.

**7) Školíte své řidiče? Pokud ano, tak jak často a jakým způsobem?**

Řidiči minimálně jednou do roka docházejí na profesní školení řidičů. Jsou také proškoleni při nástupu firmy, kde jsou seznámeni s veškerými povinnostmi a doklady, které budou muset psát.

**8) Máte ve Vaší společnosti vytvořenou vnitropodnikovou směrnici upravující povinnosti řidičů?**

Naše společnost patří k těm menším, proto žádnou vnitropodnikovou směrnici nemáme. Ke každému řidiči se snažíme přistupovat individuálně.

Z rozhovoru vyplývá, že i když je společnost „XY“ mladá, majitelé mají v dopravě mnohaleté zkušenosti. Co se týče dodržování pravidel, řidiči je dodržují, ale ne vždy je to na 100%. Řidiči ale striktně dodržují bezpečnostní přestávky, dobu jízdy i dobu odpočinku, jelikož za tyto delikty jsou vysoké pokuty jak pro společnosti, tak pro samotné řidiče. Mimo tyto povinnosti mají řidiči řadu dalších, mezi které patří například správné naložení a vyložení nákladu či tankovat na předem určených čerpacích stanicích. I za nedodržení těchto povinností jim hrozí finanční postih. Řidiči jsou



školení minimálně jednou ročně profesními školiteli. A jelikož je společnost poměrně malá, vnitropodnikovou směrnicí upravující povinnosti řidičů nemají.

### 5.3 Vnitropodniková směrnice

Na základě rozhovoru jsem vytvořila vnitropodnikovou směrnicí, kterou bych doporučila například firmě „XY“ s kterou jsem vedla rozhovor.

Zde můžete vidět vzor vnitropodnikové směrnice upravující práci a povinnosti řidičů kamionu:

SPOLEČNOST „XY“

Písecká 50

378 04 Praha

#### Vnitropodniková směrnice č. 1

Dodržování bezpečnostních přestávek, doby jízdy, doby odpočinku a dalších povinností řidičů a sankce za tato porušení

Úprava této směrnice se řídí příslušnými ustanoveními Evropské dohody o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (AETR).

Doba řízení- Doba řízení mezi dvěma dobami odpočinku nesmí přesáhnout 9 hodin. Může se však tato doba prodloužit na 10 hodin až dvakrát za týden. Po nejvýše šesti denních dobách řízení následuje týdenní doba odpočinku. Za 14 dní po sobě jdoucích nesmí doba jízdy přesáhnout 90 hodin.

Bezpečnostní přestávky- Bezpečnostní přestávky trvají minimálně 45 minut po 4,5 hodinách jízdy, pokud ovšem nezačíná doba odpočinku. Tyto přestávky může řidič

nahradit menšími, nejméně 15. minutovými přestávkami, které zahrne do doby řízení. Během bezpečnostních přestávek se řidič nesmí věnovat žádné jiné práci.

Doba odpočinku- V průběhu jednoho dne musí řidič absolvovat dobu odpočinku, která trvá 11 hodin po sobě jdoucích. Může tuto dobu zkrátit na 9 hodin až třikrát za týden s podmínkou, že si dobu odpočinku adekvátně nahradí před koncem týdne. V případě, že ve vozidle budou min. 2 řidiči, každý z nich bude mít dobu odpočinku min. 8 hodin v průběhu každých 30 hodin. V každém týdnu musí být jedna týdenní doba odpočinku, která trvá 45 hodin po sobě jdoucích. Může se však zkrátit na 36 hodin, je-li čerpáno v místě bydliště řidiče či v místě obvyklého odstavení vozidla, nebo na 24 hodin, pokud se čerpá mimo tato místa. Každé zkrácení je povinen řidič vyrovnat. Pokud je kamion vybaven lehátkem, smí řidič trávit dobu odpočinku v zaparkovaném autě.

Řidiči budou striktně dodržovat tato pravidla, jelikož v případě porušení hrozí vysoká pokuta jak pro firmu, tak pro daného řidiče, který jej porušil. V případě kontrolování silniční kontrolou a zjištění pochybení Vám hrozí pokuta až do výše 5 000,- Kč. Při opakovaném pochybení to může vést až k rozvázání pracovního poměru z důvodu porušování pracovní kázně.

#### Další povinnosti řidičů

Povinností řidiče je hlavně, kromě dodržování bezpečnostních přestávek, doby jízdy a doby odpočinku, dovést přepravovaný náklad v pořádku a včas na místo vykládky.

Pokud dojde k poškození nákladu přepravou zaviněním řidiče či pokud svým zaviněním přijede pozdě na vykládku, náhradu škody či vyúčtované penále za pozdní dodání uhradí řidič, který jej zavinil, a to v souladu a do výše stanovené pracovními předpisy.

Řidič je dále povinen správně naložit a vyložit přepravovaný náklad, musí ho správně zajistit proti posunutí a následnému poškození. Dále musí řidič zkontrolovat, zda převzaté zboží bylo v pořádku, pokud ne, zapsat námitky do nákladního/náložního listu. Musí provádět přepravu na přesně dané trase, tankovat na předem určených čerpacích stanicích, psát doklad o průběhu jízdy a dodržovat pravidla silničního provozu, jež jsou upravená zákonem č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

Směrnice se týká pouze řidičů společnosti „XY“ a platí do doby další aktualizace.

Schválil: vedoucí společnosti

Účinnost od: 01.05.2016

## 5 ZÁVĚR

Cílem bakalářské práce bylo přiblížení problematiky mezinárodní kamionové dopravy z pohledu práva a srovnání vnitrostátní a mezinárodní kamionové dopravy. Tyto cíle jsem dle mého názoru splnila rozebráním problematiky kamionové dopravy v teoretické části a komparací mezinárodní Úmluvy CMR a Smlouvy o přepravě zboží v rámci České republiky.

V teoretické práci byly vymezeny základní pojmy kamionové dopravy od základních práv a povinností dopravce přes přepravní smlouvu až po práci osádek vozidel. Podkladem pro zpracování literární rešerše se staly především zákony a různé úmluvy a dohody a mnoho již zmiňovaných knih týkajících se dané problematiky, například literatura od autorů R. Nováka, I. Machačky nebo J. Sláchalové.

Dopravce vždy musí myslet na to, zda dopravuje zboží do zahraničí prostřednictvím kamionu, protože platí jiná pravidla, než při přepravě v rámci České republiky. Navíc, když přepravuje zboží do Evropské unie, tak platí Úmluva Řím a ve většině států rovněž Úmluva CMR, včetně států Evropské unie.

Ve vlastní části bakalářské práce jsem se zabývala komparací mezinárodní Úmluvy CMR a Smlouvy o přepravě zboží v rámci České Republiky, kde jsem vymežila nejzásadnější rozdíly mezi nimi, mezi které patří například odlišnost dokladů, odpovědnost dopravce či promlčecí lhůta. Co se týče odlišnosti dokladů, v Úmluvě CMR je základním dokladem mezinárodní silniční nákladní list, z jehož obsahu a způsobu používání je zřejmé, že se nejedná o cenný papír. Na rozdíl od Smlouvy o přepravě zboží, kdy dokladem je potvrzení objednávky a převzetí, které může být nahrazeno náložným listem, tento náložný list je cenným papírem, důkazem jsou například vlastnická a dispoziční práva spojená s náložným listem. Úmluva CMR navíc řeší otázku přepravy prováděné postupně několika dopravci. Pokud bych měla zmínit odpovědnost dopravce, uvedla bych např., že na rozdíl od Smlouvy o přepravě zboží může v Úmluvě CMR odesílatel udat za určitý poplatek v nákladním listu částku zvláštního zájmu na dodání zásilky pro případ její ztráty, poškození či překročení dodací lhůty. Zatímco promlčecí lhůta u Úmluvy CMR je 1 rok, u Smlouvy o přepravě zboží je obecná promlčecí lhůta subjektivní 3 roky, která lze za určitých podmínek prodloužit či zkrátit a objektivní lhůta, která trvá 10 let.

Hlavní částí vlastní práce bylo zpracování vnitropodnikové směrnice upravující povinnosti řidičů na základě rozhovoru. Rozhovor mi poskytla společnost „XY“, která si nepřála být s ohledem na své know how jmenována. Ve vnitropodnikové směrnici jsem se zaměřila především na dodržování bezpečnostních přestávek, dobu jízdy a dobu odpočinku, které jsou upraveny v Evropské dohodě o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (AETR), a které dle mého, jsou nejdůležitějšími povinnostmi. Tato směrnice by mohla být použitelná nejen ve společnosti „XY“, ale mohla by sloužit i pro přípravu vnitropodnikových směrnic dalším subjektům, které se zabývají kamionovou dopravou.

## **SUMMARY AND KEYWORDS**

The aim of the thesis is the analysis of the legislation of international truck transport. The theoretical part of the thesis is focused on the appropriate interpretation of problems of an international truck transport like transportation of dangerous goods, transportation under controlled temperature, contract of carriage or work of vehicles members. These problems are discussed in the technical literature and in the relevant legislation. The sources for the theoretical part of the thesis are primarily the legislation relating to the road transport, the different conventions and contracts and literature that deals with international truck transport.

The second, practical, part of the thesis includes the comparison of international and domestic truck transport. In the practical part I did an interview with the owner of a transport company. I chose company „XY“. In the interview were questions about the work and duties of truck drivers. Based on the interview I processed an internal directive. And this internal directive is about the compliance with safety breaks, driving time, rest periods and other duties of truck drivers.

### **Key words**

truck transport, legislation, duties, internal directive

## POUŽITÁ LITERATURA

1. *AETR*. (nedatováno). Načteno z Doprava v Praxi: <http://www.doprava.vpraxi.cz/aetr.html>
2. Foret, M., & Stávková, J. (2003). *Marketingový výzkum: Jak poznávat své zákazníky*. Praha: Grada Publishing, a.s.
3. Gúrtlich, G. H., Demand, E., Lamprecht, H., Faller, P., & Riebesmeier, B. (1993). *EKONOMIKA DOPRAVY: TRH, MARKETING, LOGISTIKA*. Praha: Nakladatelská společnost BaBTEXT, spol. s r.o.
4. Machačka, I. (1999). *AETR. Pravidla práce osádek v mezinárodní silniční dopravě. Povinnosti dopravce a řidiče. Tachografy a jejich použití*. Praha: Bertelsmann Media, s.r.o.
5. Novák, R. (2003). *Mezinárodní kamionová doprava plus*. Praha: ASPI Publishing, s. r. o.
6. Novák, R., Pernica, P., Svoboda, V., & Zelený, L. (2005). *Nákladní doprava a zásílatelství*. Praha: ASPI, a.s.
7. Sláchalová, J. (9. květen 2014). *Informační servis z oblasti nákladní a autobusové dopravy*. Načteno z prodopravce.cz: <http://www.prodopravce.cz/informace-3-8.php>

## Právní předpisy:

- 1) Nařízení Evropského Parlamentu a Rady (ES) č. 593/2008, o právu rozhodném pro smluvní závazkové vztahy (Řím I)
- 2) Předpis č. 455/1991 Sb., zákon o živnostenském podnikání, ve znění pozdějších předpisů
- 3) Předpis č. 361/2000 Sb., zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů

- 4) Vyhl. č. 11/1975 Sb., o Úmluvě o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR)
- 5) Zákon č. 102/2013 Sb., změna zákona o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů
- 6) Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů
- 7) Zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů