

**UNIVERZITA JANA AMOSE KOMENSKÉHO PRAHA**

**BAKALÁŘSKÉ KOMBINOVANÉ STUDIUM**

2014–2017

**BAKALÁŘSKÁ PRÁCE**

**Hana Trchová**

**Legislativní rozdíly v zasilatelství a dopravě**

Praha 2017

Vedoucí bakalářské práce:

PaedDr. Slavomír Novotný, Ph.D.

**JAN AMOS KOMENSKY UNIVERSITY PRAGUE**

**BACHELOR COMBINED (PART TIME) STUDIES**

2014–2017

**BACHELOR THESIS**

**Hana Trchová**

**Legislative differences in freight forwarding  
and transportation**

Prague 2017

The Bachelor Thesis Work Supervisor:

PaedDr. Slavomír Novotný, Ph.D.

### **Prohlášení**

Prohlašuji, že předložená bakalářská práce je mým původním autorským dílem, které jsem vypracovala samostatně. Veškerou literaturu a další zdroje, z nichž jsem při zpracování čerpala, v práci řádně cituji a jsou uvedeny v seznamu použitých zdrojů.

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v univerzitní knihovně.

V Praze dne 20. 2. 2017

Jméno autorky: Hana Trchová

.....  
vlastnoruční podpis

## **Anotace**

Předmětem této práce je legislativní úprava silniční dopravy. V první části práce jsou vedle krátké historie popsány jednotlivé druhy přeprav, jejich právní úpravy a využití v praxi – silniční, letecká, námořní, železniční, kombinovaná a vnitrostátní lodní. Poté je představena legislativní úprava podle živnostenského zákona s důrazem na rozdíl mezi ohlašovanou živností, tedy zasílatelstvím, a koncesovanou živností, tedy dopravou. V další části se práce zaměřuje na detailní rozlišení zasílatelství a dopravy podle občanského zákoníku, popisuje náležitosti smluvních vztahů, představuje úpravu dopravy podle mezinárodní úmluvy CMR a částečně seznamuje i s dalšími úmluvami, jež dopravu ovlivňují – TIR, AETR a ADR. Dále se práce zabývá vysvětlením rozdílů v odpovědnosti zasílatele a dopravce a rovněž popisem pojistných programů zasílatele a dopravce jako neoddělitelných částí poskytování logistických služeb. Závěr práce přibližuje aktuální problémy, se kterými se dopravci potýkají – nařízení o minimální mzdě v Německu a Francii a zákaz vykonávání pauzy v kabině vozidla platný v Belgii.

## **Klíčová slova**

Doprovce, odesílatel, odpovědnost, ohlašovací a koncesovaná živnost, pojištění odpovědnosti dopravce, úmluva CMR, zvláštní zájem na dodání, zasílatel.

## **Annotation**

The subject of this thesis is legislative frame of road transport. At the beginning of the thesis are described, besides the short history of transport, the most common means of transport – road, air, sea, rail, combined and inland river transport, it's legal regulation and real life use of those means of transport. In the following part the thesis focuses on the legal regulation according to Trade act, giving detailed comparison among reported license – freight forwarding and licenced trade licence - transport. Next part describes in more details the activity of freight forwarding and transport according to Civil code, follows legal requirements of the contracts, introduces international convention known as CMR and also provides brief description of other legal regulation – namely TIR, AETR and ADR. Afterwards the thesis compares differences between liability of the freight forwarder and carrier and also provides general information on insurance programme as inseparable part of the logistic services provision. At the final part there are described actual problems common for all the carriers – minimum salary agreement in Germany and France and also the Belgian prohibition to spend the long break in the cabin of the truck.

## **Keywords**

Carrier, consigner, reported and licenced trade licence, liability insurance, CMR convention, special interest in delivery, freight forwarder.

## OBSAH

<b>ÚVOD .....</b>	<b>8</b>
<b>1 HISTORIE.....</b>	<b>10</b>
<b>2 ZÁKLADNÍ POJMY A DRUHY PŘEPRAV .....</b>	<b>12</b>
2.1 Základní pojmy .....	12
2.2 Typy přeprav .....	13
2.2.1 Silniční doprava .....	14
2.3 Železniční doprava.....	17
2.4 Námořní doprava .....	19
2.5 Vnitrozemská vodní doprava .....	21
2.6 Letecká doprava.....	21
2.7 Kombinovaná doprava .....	22
<b>3 ŽIVNOSTENSKÉ OPRAVNĚNÍ.....</b>	<b>24</b>
3.1 Živnost volná – zasílatelství a zastupování v celním řízení.....	25
3.2 Živnost koncesovaná – silniční motorová doprava.....	26
<b>4 LEGISLATIVNÍ ZDROJE V SILNIČNÍ DOPRAVĚ A HLAVNÍ ODLIŠNOSTI.....</b>	<b>28</b>
4.1 Dopravní legislativa ČR.....	28
4.1.1 Smlouva o přepravě věci.....	29
4.1.2 Provoz dopravního prostředku .....	31
4.1.3 Zasílatelství .....	31
4.2 Dopravní legislativa EU.....	33
4.2.1 Úmluva CMR.....	33
4.3 Ostatní legislativa .....	34
4.3.1 Úmluva TIR .....	34
4.3.2 AETR .....	34
4.3.3 ADR .....	35
4.3.4 INCOTERMS .....	36
<b>5 ODPOVĚDNOST ZA ŠKODY V DOPRAVĚ .....</b>	<b>37</b>
5.1 Odpovědnost dopravce .....	37
5.1.1 Vnitrostátní přeprava.....	37

5.1.2	Mezinárodní přeprava .....	38
5.2	Odpovědnost zasílatele .....	40
<b>6</b>	<b>POJIŠTĚNÍ .....</b>	<b>44</b>
6.1	Pojištění dopravce .....	44
6.2	Pojištění sjednané vlastníkem zboží .....	44
6.3	Pojištění sjednané zasílatelem .....	45
6.4	Pojištění zvláštního zájmu na dodání.....	45
<b>7</b>	<b>OSTATNÍ LEGISLATIVNÍ ÚPRAVY .....</b>	<b>46</b>
7.1	Zákon o minimální mzdě v Německu .....	46
7.2	Francouzská minimální mzda (Loi Macron) .....	47
7.3	Belgie – předpis o vykonání pauzy mimo kabinu vozu.....	48
	<b>ZÁVĚR .....</b>	<b>49</b>
	<b>SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ.....</b>	<b>52</b>
	<b>SEZNAM ZKRATEK .....</b>	<b>55</b>
	<b>SEZNAM OBRÁZKŮ A GRAFŮ .....</b>	<b>56</b>
	<b>SEZNAM PŘÍLOH.....</b>	<b>57</b>

# ÚVOD

Mezinárodní přeprava zboží zaznamenala za posledních 50 let překotný rozvoj a zásadním způsobem přispěla ke globalizaci světové ekonomiky. Ne nadarmo se říká, že doprava je poslední fází výrobního cyklu. A také, že doprava je prvním indikátorem signalizujícím blížící se změny hospodářského vývoje.

Pro člověka, který se sám nikdy ve světě logistiky nepohyboval, představuje pravděpodobně tento pojem jen přepravu zboží. Obvykle rozlišuje jen různé typy dopravních prostředků. Sama se v oblasti přepravy a logistiky pohybuji několik let, a přesto neustále získávám o tomto oboru nové poznatky. Jako téma své bakalářské práce jsem si proto zvolila téma Legislativní rozdíly v zasílatelství a přepravě. V této části se budu detailněji věnovat silniční přepravě. Cílem mé práce bude předat jejímu čtenáři ucelenou a přehlednou formou základní informace o dopravě, vysvětlit nejčastěji používané pojmy, popsat jednotlivé typy přeprav a vše zasadit do legislativního rámce. Zároveň bych byla ráda, pokud by se tato práce stala pomůckou pro případné zájemce o podnikání v oboru zasílatelství či dopravy, aby s její pomocí získali přehled o podmínkách a nutných krocích, jež s ohledem na legislativu v ČR musí učinit před zahájením své podnikatelské aktivity.

V úvodu práce budou vysvětleny nejčastěji používané pojmy, bez jejichž znalosti by další části byly pro čtenáře jen obtížně pochopitelné. Mnohdy jsou si totiž pojmy jazykově velmi blízké, nicméně jejich význam je v logistickém světě zcela odlišný. Jako příklad lze uvést pojmy „přepravce“ a „dopravce“, „zasílatel“ a „odesílatel“.

Následně budou popsány jednotlivé typy přeprav. Čtenář, který dosud s logistikou nepřišel profesně do styku, tak dostane informace o všech typech nabízených přeprav, jejich vlastnostech a právní úpravě, která je pro každý typ přepravy odlišná.

Poté se již práce bude věnovat legislativní úpravě jak tuzemské, tak mezinárodní. Tuzemská právní úprava vychází zejména z občanského zákoníku a živnostenského zákona. U mezinárodní dopravy existuje řada mezinárodních právních předpisů, které vymezují pravidla pro jednotlivé typy přeprav a mohou mít různou územní platnost záviselící na tom, zda daný stát přistoupil k mezinárodní úmluvě. Mezi základní mezinárodní pravidla v dopravě patří úmluva CMR, TIR, AETR, ADR, INCOTERMS a další, z nichž některé platí i pro tuzemskou dopravu.



V další části se práce bude blíže věnovat odpovědnosti jednotlivých zúčastněných stran. Každá z nich má v logistickém řetězci odlišné postavení a z toho vyplývající práva, povinnosti a odpovědnost. To vše navíc v závislosti na ujednané podmínky pro každý konkrétní přepravní úkon. Aby byly podmínky přepravy standardizovány na mezinárodní úrovni a staly se tak lépe srozumitelnými i stranám z různých zemí či kontinentů, byly vytvořeny přepravní podmínky INCOTERMS, jež upravují místo a čas přechodu práv a povinností, úhradu dopravních nákladů, pojištění a nakonec i odpovědnosti za škodu.

V návaznosti na předchozí kapitulu budou blíže popsány také jednotlivé typy pojištění, které mají logistické společnosti možnost (někdy dokonce i povinnost) uzavřít.

V praktické části budou nastíněny aktuální problémy, které řeší dopravci na přelomu let 2016 a 2017. Jedná se zejména o velmi spornou právní úpravu o aplikaci minimální mzdy řidičů v Německu i pro řidiče z jižních členských států (známou jako MILOG), obdobnou právní úpravu ve Francii (známou jako Loi Macron), povinnost řidičů trávit dlouhou pauzu v Belgii mimo kabinu vozidla. A samozřejmě nelze opomenout problematiku imigrantů snažících se proniknout do Velké Británie skryti v nákladních prostorách vozidel.

Věřím, že tato práce bude pro čtenáře zdrojem řady zajímavých informací o tomto dynamickém oboru a dokáže mu, že přeprava neznamena jen naložit zboží a odvézt je na místo určení.

# 1 HISTORIE

Potřeba přepravit náklad z místa na místo vznikla člověku již v pradávných dobách. Primární potřebou byl přesun úlovků, později přišla na řadu migrace do nových lovišť, osídlování a výpravy na nová území. V počátcích budoval člověk pro usnadnění přepravy pouze pěšiny či zarovnané cesty. Po nich svůj náklad smýkal, případně valil za pomoci kulatých dřev. Později, zhruba 5000 let před n. l., přišel na řadu vynález kola v různých formách – kamenné, později plné dřevěné a poté loukoťové. Kola byla osazována na dvoukoláky, trakaře, vozíky a samozřejmě došlo i na zapřažení domestikovaných zvířat do vozů, aby náklad táhla.

Základním kamenem pro revoluční změnu v přepravě však byl až vynález parního stroje v roce 1712 britským technikem Thomasem Newcomenem, jenž původně vyvíjel motor k odčerpávání vody z důlních šachet. Konstrukce jeho parního motoru byla významně vylepšena Jamesem Watterem v roce 1785, když do soustavy parního stroje zapojil oddělený kondenzátor páry. Vylepšení konstrukce parního stroje odstartovalo na plno velkou průmyslovou revoluci.

Rozvoj železniční sítě probíhal v podstatě souběžně s dalším vývojem parního stroje. Jako první funkční lokomotiva byla do provozu nasazena v roce 1804 Trevithickova lokomotiva. První železniční trať otevřenou pro osobní přepravu byla v roce 1825 trať z britského Stocktonu do Darlingtonu.

Po železnici si parní stroj začal hledat uplatnění rovněž v silničních vozidlech. Pro ně však byl příliš velký a těžký. Průlomem byl vynález spalovacího motoru Nikolausem Ottou v roce 1876. Jeho motor však byl pouze stacionární, neboť používal plynné palivo a vnější plamen, a proto nebyl vhodný pro použití do automobilů. První motor spalující kapalný benzín představil v roce 1886 Karl Benz. Následně v roce 1895 představil Rudolf Diesel první naftou poháněný vznětový motor.

V oblasti letecké přepravy byli průkopníky bratři Orville a Wilbur Wrightovi, kteří dne 17. prosince 1903 jako první provedli kontrolovaný let dlouhý 280 metrů a trvající téměř minutu.

Za zmínku ještě stojí rozvoj dálniční sítě v České republice, který je spojen s předválečnými událostmi v předválečném Československu. Dnes nejfrekventovanější dálnice D1 spojující Prahu, Brno a Ostravu začala být budována v roce 1939. Pro

zajímavost – ve stejném roce došlo ke změně dopravních pravidel a provoz byl převeden z levé na pravou stranu vozovky. Za okupace Československa nacistickým Německem došlo k výraznému zrychlení výstavby dálnice D1. Přesto do konce 2. světové války nebylo řádně dostavěno ani prvních 77 km do Humpolce, jak bylo původně v plánu. V poválečném období došlo několikrát k obnově výstavby a jejímu opětovnému pozastavení. Propojit dálnicí Prahu a Brno se konečně podařilo až v roce 1980, tedy 40 let po zahájení výstavby.

V prosinci 2016 je v ČR v provozu přibližně 1 226 km a dalších 40 km je aktuálně ve výstavbě.

## 2 ZÁKLADNÍ POJMY A DRUHY PŘEPRAV

### 2.1 Základní pojmy

Nejprve je třeba definovat základní pojmy, se kterými se budeme v této práci setkávat. Terminologie v oblasti dopravy je totiž velmi široká a pro správné pochopení výkladu je zásadní schopnost jednotlivé pojmy odlišit.

Obdobně jako v každém smluvním vztahu jsou i v dopravě účastníky procesu vždy alespoň dva subjekty. Jeden, který vyžaduje přepravu nákladu, a druhý, který má k dispozici dopravní prostředek, s jehož pomocí může dopravu vykonat. Jako „dopravce“ lze tedy podle české legislativy označit vlastníka či nájemce dopravního prostředku registrovaného v České republice, ať už jde o fyzickou či právnickou osobu, která drží příslušné živnostenské oprávnění na základě živnostenského zákona č. 455/1991 Sb. Doprava patří mezi živnosti koncesované, tj. vyžadující určitou kvalifikaci podnikatele jako předpoklad získání živnostenského oprávnění. Svoji kvalifikaci tak musí „dopravce“ prokázat vykonáním zkoušky odborné způsobilosti dle zákona č. 111/1994 Sb. Dopravce samozřejmě může vykonávat jak přepravu tuzemskou, tak mezinárodní. Stejně tak mohou přepravní služby na území České republiky poskytovat dopravci registrovaní v jiné zemi.

Dopravce je v praxi často mylně zaměňován s pojmem „zasílatel“. Za zasílatele lze označit osobu, která rovněž vlastní živnostenské oprávnění dle zákona 455/1991 Sb., leč v tomto případě se jedná o živnostenské oprávnění. Zasílatelství a zastupování v celním řízení je činností volnou, a proto výrazně méně regulovanou. Činností zasílatele není přeprava nákladu samotná, ale pouze zprostředkování kontaktu mezi subjektem požadujícím dopravu a skutečným „dopravcem“. V přepravních dokumentech je pak vždy uveden skutečný dopravce. V dalších kapitolách bude vysvětleno, že postavení zasílatele a dopravce je zcela zásadní a strana požadující přepravu by si před uzavřením objednávky měla vždy ověřit, v jaké pozici její obchodní partner stojí. Například za škodu při přepravě nesou zasílatel a dopravce odpovědnost zcela odlišnou.

Osoba držící zboží, jež má být předmětem přepravy, se nazývá „přepravce“. Nemusí být nutně vlastníkem zboží. V praxi je tento pojem často zaměňován za dopravce.

„Odesílatelem“ je označována osoba, která má obdobné postavení jako přepravce, tj. drží zboží určené k přepravě. V přepravních dokumentech je odesílatel vždy označen.

Nemusí to ale nutně být současně subjekt, který bude přepravu hradit. Vše záleží na sjednaných dodacích podmínkách.

Zboží je pak dopravcem přepraveno k „příjemci“. Stejně jako v případě odesílatele, příjemce zboží může, ale nemusí, být ve smluvním vztahu s dopravcem. Opět záleží na sjednaných dodacích podmínkách.

Pro dopravce je tedy zásadní vědět, kdo je „objednatelem“ přepravy. Pouze s ním má uzavřen smluvní vztah. Objednavateli odpovídá za řádné provedení přepravy a jemu obvykle účtuje cenu za přepravu. Obdobou pojmu objednatel je „příkazce“, postavení je identické.

## 2.2 Typy přeprav

Mezinárodní doprava zboží má nezastupitelný význam. Většina zboží nebývá spotřebovávána v místě, v němž bylo vyrobeno. Trendem posledních dekad byl přesun výroby dále na východ a země jako Čína, Bangladéš a další země jihovýchodní Asie z toho velmi těžily. Naopak konzumentem výrobků z Asie jsou především Evropa a Severní Amerika. V souvislosti s přesunem výroby dále od míst skutečné spotřeby zboží tak došlo i k silnému rozvoji na poli mezinárodní přepravy. Dle druhu a počtu subjektů zapojených v dopravním řetězci lze popsat i různé typy přepravního řetězce:

- **1PL** (1 Party Logistics) – historicky nejstarší model, v němž výrobce zboží je zároveň vlastníkem dopravních prostředků. V dnešní době již zřídka používaný, nicméně v oborech vyžadujících specifické dopravní vybavení, které je pořízené na zakázku pro potřebu přepravy konkrétního typu zboží, je stále využíván (např. vysokotonážní přepravníky používané v dolech).
- **2PL** (2 Party Logistics) – výrobce zboží si pro přepravu nákladu najme další subjekt, dopravce, který za úplatu přepraví zboží dle požadavku. Motivací výrobce k tomuto posunu je jeho záměr soustředit se na svůj hlavní obor, tj. výrobu zboží a přidružené procesy, jako je třeba právě doprava, nakupuje od jiných subjektů. Outsourcingem dopravy se tak výrobce zboží zbavil nutnosti vlastnit dopravní prostředky, zaměstnávat řidiče, hledat optimální trasy, provádět údržbu vozidel atd. Dopravce je naopak v oboru specialista a dokáže tyto činnosti provádět efektivněji.
- **3PL** (Three Party Logistics) – výrobce zboží si pro zajištění dopravy najme další subjekt – zasílatele, který není přímo vlastníkem dopravních prostředků, ale jednotlivé přepravní zakázky zadává jednomu či více dopravcům. Ve srovnání

s předchozím modelem dokáže zasílatel obvykle lépe garantovat kvalitu služeb, být flexibilnější v nabízeném řešení a zejména garantovat určitou přepravní kapacitu, jelikož spolupracuje s celou řadou dopravců a je schopný ve velmi krátkém čase chybějící kapacity jednoho dopravce nahradit vozidly jiného dopravce. Zároveň zasílatel pracuje s větším počtem zakázek než samotný dopravce a má tak více možností optimalizovat jednotlivé přepravy, lépe vytěžovat vozidlo a poskytnout proto výrobcí v některých případech lepší cenu, než jakou by byl schopný nabídnout přímo dopravce.

- **4PL** (Four Party Logistics) – tento typ řetězce vznikl v poměrně nedávné době a souvisí se snahou výrobce ještě více se soustředit na svůj výrobní proces. Všechny pomocné procesy jsou kompletně nakupovány od dalších subjektů, včetně logistiky. Všichni zaměstnanci výrobce zajišťující logistické operace jsou obvykle nahrazeni tzv. 4PL organizací, jež pak zastupuje výrobce při plánování, objednávkách přeprav, reklamacích, a dokonce může mít v kompetenci i tendry a cenová vyjednávání.

Pro představu čtenáře o postupu při přepravě v praxi budou stručně popány nejčastěji využívané typy přeprav.

### **2.2.1 SILNIČNÍ DOPRAVA**

Za silniční přepravu označujeme přepravu zboží po silnici, dálnici či jiném typu komunikace. Základní právní uspořádání je stanovené mezinárodní společností pro silniční dopravu tzv. IRU. Tato organizace začíná přesahovat rámec Evropy, protože se přidávají i země na blízkém východě. K úmluvě IRU přistoupily i Rusko, Irán, Irák, Turecko a země na Kavkaze. IRU je organizace, která vydává právní předpisy, zasahuje i do problematiky pravidel silničního provozu. Vrcholnou organizací pro silniční dopravu v České republice, jež má zastoupení v IRU, je sdružení autodopavců ČESMAD. Má také slovo v českém legislativním rámci. Aktivně se podílí na vytváření předpisů pro silniční dopravu.

Základním dokumentem v mezinárodní dopravě je nákladní list CMR. Tento dokument obsahuje informace o odesílateli, příjemci, dopravci, dále popis zboží, informace pro celní potřeby. Do dolní části CMR listu se zapisují ostatní záznamy, například potvrzení vykládky, reklamace při příjmu a další. CMR se obvykle vydává v průpisné formě o 6–8 paré. Každý výtisk je barevně označen a určen pro jiný subjekt přepravy. Jeden výtisk CMR je vždy pro odesílatele, další pro dopravce, příjemce zboží,

další paré jsou pro potřeby členů. CMR samozřejmě může být vystaven i v počítači na neprůpisném formuláři. U propisovacího typu CMR se informace o poškození či celním procesu propíše do všech výtisků, zatímco u tisknutého na obyčejný papír nikoli. Pokud se pak na jednom CMR listu objeví poznámka, která na jiném výtisku není, vzniká nebezpečí sporu o větší právní sílu obou dokumentů. Na CMR se musí dopisovat závazná tvrzení jako např. nepřítomen při nakládce, poškozené zboží atd.

V Evropě se přepravuje přibližně 70 % zboží po silnici. V České republice je tento podíl na úrovni zhruba 60 %. Mezi zásadní výhody silniční přepravy lze označit její flexibilitu hned z několika úhlů pohledu. Nákladní vozidlo nemá při použití vhodného typu vozidla žádné omezení kamkoli dojet (samozřejmě při respektování místních úprav silničního provozu). I v době, kdy dopravní trh je orientovaný spíše ve prospěch dopravců a poptávka převyšuje nabídku, lze flexibilně zajistit přepravu nákladu bez větší časové prodlevy.

Silniční dopravu můžeme členit na dokládkovou, celovozovou a sběrnou službu. Sběrná služba, jak již ze samotného názvu vyplývá, sbírá zásilky od mnoha klientů, které svezde do své provozovny, přerozdělí do větších celků podle lokality určení a převezde je do své další provozovny v daném regionu. Odtud pak je zboží distribuováno k finálnímu příjemci. Překládek v rámci přepravy může být i více. U sběrné přepravy často hraje roli tzv. „lead time“, tedy čas potřebný k doručení na místo určení. Uplatní se pak sledování poměru cena / výkon (rychlost). Rychlá přeprava bude vždy dražší než přeprava s delším časem doručení.

Sběrnou službu lze také rozdělit dle typu přepravovaných zásilek na tzv. balíkovou a paletovou. Platformu neboli samotnou síť poboček mají oba typy podobnou, někdy dokonce shodnou. Liší se použitými technologiemi pro manipulaci se zbožím a použitým vozovým parkem. Sběrná služba se používá nejen jako řešení pro tuzemskou přepravu menších zásilek, ale také jako řešení mezinárodní.

Celovozová doprava opět analogicky ve svém názvu obsahuje i definici pojmu. V praxi se lze často setkat s označením FTL (Full Truck Load). Jedná se o dopravu, při níž je využita celá ložná plocha vozidla a dopravci není dovoleno přikládat k zásilce jakékoli další zboží jiného odesilatele. Může se jednat o přepravu zboží z místa nakládky do místa vykládky, nakládacích a vykládacích míst může být hned několik. Snahou dopravce je samozřejmě zabezpečit pro svůj dopravní prostředek co možná

nejefektivnější využití jak z hlediska lokality (zkrátit na minimum přejezdy nenaloženého, a tedy neplaceného, vozidla mezi vykládkou a další nakládkou) a z hlediska času (dlouhé čekání na další nakládku je neproduktivní čas, klient neplatí za prostoje dopravce, pokud je sám nezavinil).

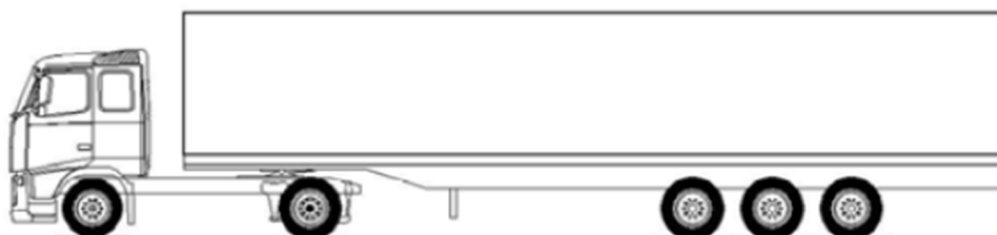
Vedle celovozové přepravy existuje rovněž tzv. dokládková služba, v praxi označovaná jako LTL (Less than Truck Load). Zde dopravce sám spojuje dvě a více samostatných doprav od různých přepravců na své vozidlo. Obvykle má každá zásilka odlišné místo nakládky i vykládky a cílem dopravce je opět minimalizovat ztráty způsobené přejezdy nebo dlouhou dobou čekání.

Při cestách po českých silnicích se můžeme setkat s různými typy nákladních vozidel. Nejčastěji používané jsou návěsové soupravy nebo soupravy vozidla s přívěsným vozidlem. Jejich celkové maximální rozměrové a váhové limity jsou velmi podobné. Hlavním rozdílem je jejich praktické využití. Návěsové soupravy jsou tvořeny tahačem s návěsem, kde ložná plocha vozidla je pouze na návěsu, zatímco souprava s přívěsem je tvořena ložnou plochou samotného motorového vozidla a plochou přívěsu. V některých zemích je dokonce povoleno používat tzv. Road Trains neboli extra dlouhé soupravy. Ty jsou složeny z tahače, návěsu a ještě jednoho přívěsu. Délka takové soupravy dosahuje až 25 metrů, přičemž základní délka přívěsné soupravy je 18,75 metru. Název Road Train vznikl v zemích jako Austrálie či USA, kde mohou tyto soupravy dosahovat i přes 50 metrů spojením více přívěsných vozidel za tažné vozidlo. Na pohled se podobají vlaku.

Nejběžněji používaným typem návěsu je tzv. standardní návěs, který dosahuje vnitřní délky 13,6 metru, výšky 2,7 metru (až 3,0 metru v případě návěsu typu MEGA se sníženým podvozkem a menšími koly) a šířky 2,45 metru. Tento typ návěsu lze naplnit 34 standardními europaletami o rozměru 80 x 120 cm a nákladem o hmotnosti až 24 tun. Existují i varianty návěsu s odlehčenou konstrukcí, které umožňují naložit náklad o hmotnosti až 27 tun.

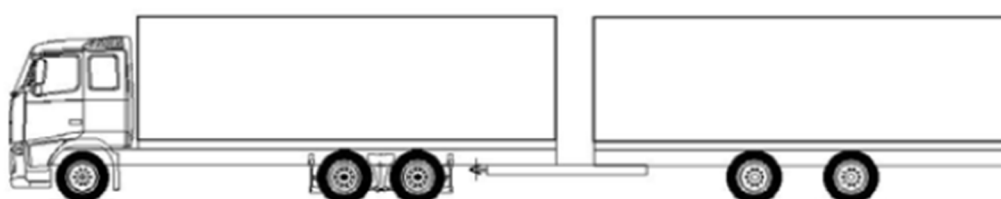


Obrázek 1 Tahač s návěsem



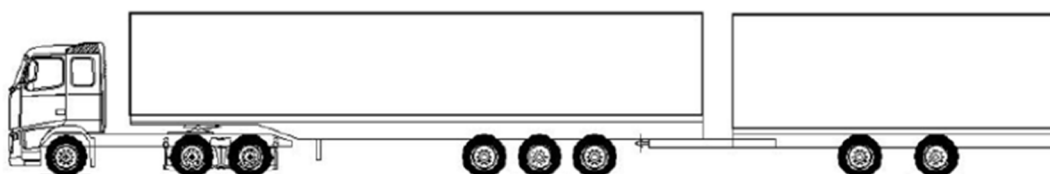
Zdroj: [https://www.vutbr.cz/www\\_base/zav\\_prace\\_soubor\\_verejne.php?file\\_id=41161](https://www.vutbr.cz/www_base/zav_prace_soubor_verejne.php?file_id=41161)

Obrázek 2 Souprava s přívěsem



Zdroj: [https://www.vutbr.cz/www\\_base/zav\\_prace\\_soubor\\_verejne.php?file\\_id=41161](https://www.vutbr.cz/www_base/zav_prace_soubor_verejne.php?file_id=41161)

Obrázek 3 Road train



Zdroj: [https://www.vutbr.cz/www\\_base/zav\\_prace\\_soubor\\_verejne.php?file\\_id=41161](https://www.vutbr.cz/www_base/zav_prace_soubor_verejne.php?file_id=41161)

## 2.3 Železniční doprava

Železniční doprava představuje druhý nejpoužívanější dopravní systém na světě. Slouží zejména pro dopravu objemných a těžkých materiálů. Na počátku 20. století byla železnice hojně používaná armádou, jež dokázala v poměrně krátkém čase přepravit obrovský objem lidí a materiálu.

Význam železniční přepravy je samozřejmě v každé zemi jiný. Obecně lze říci, že čím méně je v dané zemi rozvinutá silniční a dálniční síť, tím větší význam získává přeprava po železnici. Nevyčíslitelný význam má železniční doprava i pro přepravu zboží mezi Asií a Evropou. Významným faktorem omezujícím v Evropě vyšší využití železnice pro přepravu zboží je boj o kapacitu kolejí mezi nákladní a osobní železniční dopravou. Evropa investovala nemalé peníze do rozvoje vysokorychlostních vlakových koridorů. V České republice je to například trasa spojující Německo s Břeclaví přes Děčín a Prahu.

Na další páteřní rychlostní trati Praha–Ostrava již řadu let působí i soukromí dopravci, kteří standard cestování vlakem výrazně povýšili. Vlaky na ní běžně dosahují rychlostí až 160 km/h. Problémem Evropy je, že nákladní železniční doprava je až na „druhé koleji“ a platí pravidlo, že osobní vlak má vždy přednost před vlakem nákladním.

Další skutečností, která omezuje hladký přesun zboží mezi jednotlivými evropskými zeměmi, jsou rozdílné rozchody kolejí. Hlavním rozchodem je tzv. evropský rozchod 1 435 mm. Je univerzální ve většině Evropy a také v Číně, ale končí na hranicích zemí bývalého Sovětského svazu. V Rusku i v některých dalších zemích je používán rozchod 1 520 mm, ve Španělsku a Portugalsku rozchod 1 668 mm. Technicky tedy není možné uskutečnit přepravy mezi Španělskem, Evropou až do Ruska a Číny, aniž by byla nutná překládka zboží na jiný vlak nebo byl vyměněn podvozek vagonů.

Země, které provozují západní systém, jsou sdruženy do organizace CIM. Východní země sdružuje primárně dohoda SMGS. Česká republika přistoupila k úmluvě CIM v roce 1999. Některé země jsou podobně jako Česká republika v současné době přidruženy k oběma úmluvám. Díky tomu je na trhu uznáván sdružený nákladní list CIM-SMGS, který je možno použít při přechodu z regionu CIM do regionu SMGS.

Základní normou pro drážní dopravu v rámci EU je tzv. EURO vlak. Tato norma stanovuje maximální délku 550 metrů a maximální hmotnost na 1 200 tun včetně lokomotivy. Na tuto hmotnost musí být připraveny všechny tratě. Při maximálním zatížení je reálná hmotnost přepravovaného nákladu přibližně 800 tun zboží.

Nejčastěji na dráze používanými vagony jsou plošinové vozy typu S, tedy vozy bez konstrukce uzpůsobené k naložení kontejnerů. Dalšími typy jsou cisternové vozy určené na přepravu chemikálií, potravin a dalších surovin. Dále vozy uzavřené, s běžnou konstrukcí pro přepravu standardních komodit a nakonec vozy na přepravu sypkého materiálu. Odhaduje se, že přibližně 40 % vozů pohybujících se na dráze je vlastněno soukromými firmami, zbytek vlastní státní podniky České dráhy, s. p., a ČD Cargo.

Základním dokumentem je železniční nákladní list CIM. Slouží pro veškeré dopravy v rámci úmluvy CIM a lze ho také použít pro přepravu, která je směřovaná do oblasti SMGS. List vypadá podobně jako doklad CMR. Je v něm zvláštní část, která stanoví průchod stanicemi, a další díl pro celní účely. Zvláštnost tohoto dokladu je v tom, že může sloužit, na rozdíl od CMR, i jako celní průvodka. Na celý vlak je možné vystavit pouze jeden doklad CIM, což celním orgánům usnadňuje práci.

V rámci zemí sdružených v CIM existují ceníky pro stanovování předběžné ceny. Tato cena je však pouze výchozí, skutečná je individuální – smluvní pro každou přepravu. U ucelených vlaků v pravidelném jízdním řádu je cena obvykle určena paušálem, který se platí bez ohledu na to, zda vlak jede plně vytižen či ne. Kusové zásilky může v ČR přepravovat pouze ČD Cargo, které jako národní dopravce je povinno tyto zásilky přijímat.

## **2.4 Námořní doprava**

Námořní doprava je upravena mezinárodním námořním právem, které stanovuje pravidla provozu v mezinárodních vodách. Námořní přeprava má řadu specifík – například není možné objednat si dopravu s požadovaným datem doručení konkrétního dne. Kapitán lodi není povinen držet se předem avizované trasy. V případě nevhodných klimatických podmínek může dokonce změnit přístav, ve kterém náklad vyloží. V tomto případě dostane zákazník informaci o přístavu, v němž se jeho zboží nalézá. Volí pak mezi vyčkáním na náhradní loď, která jeho zboží převezde do původně plánovaného přístavu nebo zboží vyzvedne v náhradním přístavu a dopraví do cílové destinace jiným způsobem (např. po železnici). V každém případě však jdou veškeré vícenáklady na jeho vrub. V námořní přepravě nelze ani sjednat žádné pokuty za nesplnění předpokládaného data doplutí. Kapitán lodi v případě nebezpečí musí vždy upřednostnit záchranu životů posádky, poté zabezpečení lodi a až v poslední řadě přepravovaného nákladu. V extrémním případě má právo shodit část nebo celý náklad do moře a při řešení škody pak platí princip solidarity: Na úhradu škody poškozeným vlastníkům zboží mají povinnost přispět i ti, jejichž zboží se podařilo zachránit.

Přeprava probíhá tak, že dopravce objedná dopravu, zaplatí ji a dopravce, tedy společnost, která loď vlastní nebo si ji pronajímá (označovaná jako rejdař), přepravu vykoná. V námořní přepravě se však ve většině případů využívá služeb zasílatele. Rejdař obvykle odmítá vůbec připustit komunikaci s koncovým zákazníkem a využívá svých smluvních partnerů ke konsolidaci přepravovaných objemů. Zasílatel tedy funguje jako prostředník označovaný často jako tzv. NVOCC (non-vessel operating common carrier). NVOCC uzavírá vlastní přepravní smlouvu a nabízí námořní přepravu, aniž by byl rejdařem a vlastníkem lodi.

Námořní dopravu lze rozdělit do dvou částí. První z nich je tzv. trampová doprava neboli doprava individuálních nákladů. Na každou zásilku si dopravce sjedná s lodní

společností nájem lodního prostoru na jednosměrnou cestu, ujedná si čas vyplutí a přibližný čas doplutí a samozřejmě cenu, za kterou bude přeprava realizována. Dalším typem je liniová doprava, která má stanovený jakýsi jízdní řád – tedy destinace a pravidelné časy odplutí.

Trampové lodě přepravují zpravidla jeden druh nákladu, pro který jsou uzpůsobeny. Jedna z největších lodí světa je přizpůsobena na přepravu surové ropy a je schopna převézt naráz až 480 000 tun nákladu. Pro představu – odpovídá to dvaceti tisícům plně naložených kamionů. Lodě plují pod příkazní smlouvou z místa vyplutí do místa určení. Vozí se veškeré představitelné suroviny různých skupenství – především jde o ropu, zemní plyn, uhlí, železnou rudu, potraviny a chemikálie. Pro liniovou dopravu jsou používány především kontejnerové lodě. V kontejnerech může být vezen jakýkoli druh zboží. Kontejnerovou přepravu lze dále rozdělit na typ FCL (Full Container Load) – kdy jeden klient zaplní svým zbožím celou volnou kapacitu kontejneru, nebo LCL (Less Container Load) – což je v podstatě analogie sběrné služby u silniční přepravy. Zásílatel konsoliduje více menších zásilek od různých klientů a tyto pak veze společně v jednom kontejneru.

U trampové individuální přepravy se využívá tzv. Charter party – smlouva o pronájmu lodě. Smlouva nemá zcela pevnou povahu, v předepsaném vzoru se běžně škrtá a upravují se některé údaje podle potřeby.

U liniové dopravy je používán konosament, jenž je základním dokumentem o přepravě. Není však smlouvou. Vystaven je právě až na základě uzavřené smlouvy a po naložení zboží na palubu. Obsahuje všeobecné podmínky dopravy, od kterých není možné se odchýlit. Smlouva je vystavena zasílatelem a přepravce ke smlouvě přistupuje tím, že nechá zboží naložit. Konosament také slouží jako doklad potvrzující naložení zboží a je v něm uvedeno datum odplutí lodě. Jeho další význam spočívá v tom, že je obchodovatelný, neboť se de facto jedná o cenný papír, který je směnitelný za přepravované zboží. Držitel konosamentu ho může prodat další osobě.

U trampové dopravy je cena individuální pro každý případ. Vícenáklady pak hradí strana, která je zavinila. U liniové dopravy se jedná o tarifní cenu, kterou si každý zasílatel sjedná s rejdařem na základě sjednaného ročního počtu přepravených kontejnerů. V průběhu roku se pak ceny mění dle aktuální nabídky a poptávky na trhu a ceny pohonných hmot. Koncem roku pak obvykle ceny spíše klesají, neboť velcí hráči musí

splnit s rejdaři smluvené objemy. V opačném případě riskují pokuty nebo vyšší ceny na další rok.

## **2.5 Vnitrozemská vodní doprava**

Vnitrozemská vodní doprava má obdobná pravidla jako doprava námořní. Splavnými vodními toky v ČR jsou Labe a Vltava. Labe je splavné z Mělníka až po státní hranici přibližně tři čtvrtě roku při minimální hloubce 120 cm. Vltava je splavná až po přístav v Radotíně. Hlavními evropskými toky využívanými pro vodní dopravu jsou Dunaj, Rýn, Mohan, Labe, v Polsku pak Odra a Nisa.

Vnitrostátní vodní doprava je upravena Budapešťským protokolem. K dohodě přistoupily i Rusko a Ukrajina. Řeší provozování dopravy po řekách, smluvní vztahy mezi dopravcem a přepravcem, odpovědnosti dopravce atd.

Plavidla jsou obvykle složena ze dvou částí – remorkéru a tlačeneho plavidla. Norma odpovídá velikosti zdymadel. Použití vodních cest je bezplatné. Zajímavostí z poslední doby v oblasti české vnitrostátní dopravy je převzetí vyprošťovacího remorkéru Beskydy do státního vlastnictví od soukromého vlastníka. V provozu je již 60 let a jeho hlavní předností je velmi nízký ponor a pohon nikoli lodním šroubem, ale zadním kolem podobně jako tomu bylo kdysi u parníků. Díky této technické zvláštnosti může vyprošťovat uvízlé lodě i při velmi nízkém stavu hladin řek.

## **2.6 Letecká doprava**

U letecké dopravy zpravidla vystupují vlastník letadla nebo nákladového prostoru v letadle, dále pak přepravce, tedy osoba, která si objednala přepravu, a letecký zasílatel. Ten tvoří mezistupeň mezi odesílatelem, přepravcem a leteckou společností. Důvody k tomu jsou obdobné jako u námořní přepravy – není v zájmu vlastníka letadla nabízet koncovým zákazníkům své služby, a proto využívá vždy zprostředkovatelů. Výjimku tvoří velké společnosti typu DHL či FEDEX, které jsou skutečně vlastníky letadel a zároveň zasílateli.

V letecké dopravě existují dva základní typy nákladních listů. Prvním je letecký konosament nazývaný také Master MAWV. Letecká společnost ho vystavuje ve prospěch zasílatele. Zasílatel pak vystavuje další letecký nákladní list, nazývaný Haus HWB, doklad poskytovaný odesílateli. Zasílatel rovněž plní funkci konsolidátora menších zásilek. Zasílatel sloučí na svoje náklady více zásilek do jedné, kterou poté prodává letecké společnosti jako jednu velkou zásilku.

Základní organizací sdružující dotčené subjekty v letecké dopravě je IATA. Tato organizace sdružuje nejenom dopravce, ale i letecké zasílatele, handlingové společnosti na letištích, některá letiště i cestovní společnosti. IATA je ručitelem bezchybného fungování letecké dopravy a je garantem při vytváření všech předpisů týkajících se přepravce. V režii IATA vznikly dvě úmluvy, které specifikují pravidla letecké přepravy. Jednou je tzv. Varšavská konvence, druhou tzv. Montrealská konvence. Základní rozdíly mezi nimi spočívají v odpovědnosti dopravce. Varšavská konvence je pro většinu odesílatelů přijatelnější, a proto je jí dáována přednost před Montrealskou konvencí.

U typů civilních letadel rozeznáváme dva základní druhy: Letadla smíšená přepravují na hlavní palubě pasažéry a v nákladovém prostoru nejen zavazadla cestujících, ale i komerční zásilky. Jejich kapacita je omezená a ne zcela předvídatelná, protože zavazadla cestujících mají vždy přednost. Druhý typ, letadla Freight, jsou určena pro převoz pouze komerčních zásilek. Omezením může být menší počet letišť, která jsou schopná je obsloužit. Ale většina velkých letišť má pravidelná freightová spojení. Mezi největší cargo letiště na světě patří Chicago – O'Hare, Taiwan – Taipei, Londýn – Heathrow a Frankfurt.

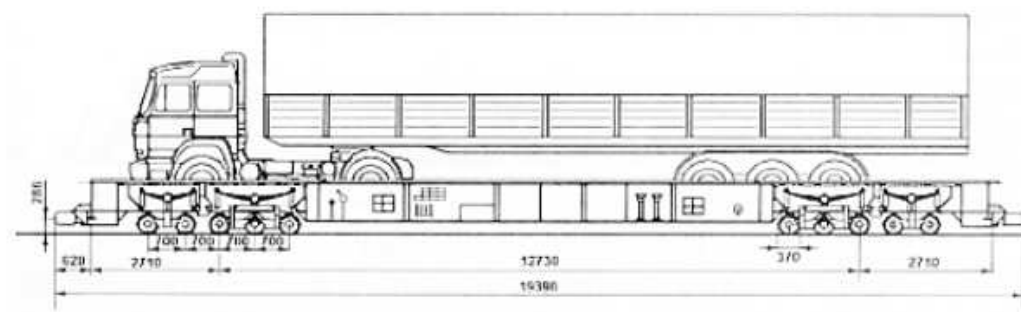
Cenotvorba letecké přepravy pracuje jak s hmotností, tak s objemem zásilky, zvaný indikátory jako objemová váha. Váha se udává v kilogramech. Jde o součin délky, šířky a výšky zásilky vydělený koeficientem 6 000. Výsledek se pak poměruje se skutečnou hmotností zásilky a výsledná cena je kalkulována na základě vyšší z těchto hodnot. Obecně lze říci, že letecká přeprava je ze všech dosud zmíněných nejdražší, ale zároveň nejrychlejší.

## **2.7 Kombinovaná doprava**

Tento typ přepravy se skládá z více druhů na sebe navázaných doprav. Může se jednat například o silniční přepravu kamionem do železničního terminálu a následná doprava po železnici. Oba typy přeprav jsou tak na sebe napojeny. Může se ale jednat i o složitější kombinace – například o kombinaci námořní, železniční a silniční dopravy. V praxi se tyto přepravy označují jako multimodální. Kombinovaná přeprava může být někdy i jediným – nevyhnutelným řešením. Například převozy kamionů přes horské oblasti jsou často povinně řešeny tak, že celá nákladní souprava je naložena na železniční vagon a přepravena na druhou část pohoří. Při překročení Alp mezi Rakouskem a Itálií je toto řešení aplikováno v průsmyku Brenner. Multimodální řešení jsou celkově trendem

poslední doby, neboť dokáží kombinovat výhody různých typů přeprav. Kombinace silniční a železniční přepravy eliminuje nevýhodu malé flexibility v podobě omezeného počtu míst nakládky na vlak, neboť zboží lze kamionem do železničního terminálu převézt prakticky z jakéhokoli místa. Kamion je dále naložen na vlak, což je výhodné z hlediska ekologického. Problémem však zůstává omezená časová flexibilita nákladních vlaků. Tímto problémem jsme se již zabývali v části o železniční přepravě.

Obrázek 4 RoLa – kamion naložený na železničním voze



Zdroj: <http://www.vlaky.net/zeleznice/spravy/003470-Vlaky-RoLa-na-Slovensku/>

### 3 ŽIVNOSTENSKÉ OPRÁVNĚNÍ

Protože legislativa upravující podmínky jednotlivých typů přeprav je velice obsáhlá a výrazně odlišná, budeme se v dalších kapitolách zabývat pouze nejběžnějším typem přepravy – silniční přepravou věcí a zvířat.

Živnostenské podnikání je upraveno zákonem č. 455/1991 Sb. Podle něho jsou živnosti rozděleny na ohlašované a koncesované. Živnosti ohlašované jsou dále děleny na řemeslné, vázané a volné. Pro provozování ohlašované živnosti stačí splnit základní podmínku – plnou svéprávnost a bezúhonnost (z pohledu živnostenského zákona). Koncesované živnosti naproti tomu vyžadují navíc splnění další podmínky v podobě odborné způsobilosti. Jedná se o takové druhy činností, které jsou dozorovány státem. Pro zajímavost: Na konci roku 2016 bylo evidováno 3 645 647 živností, z toho pouze 248 137 jich bylo koncesovaných.

V zákoně jsou vyjmenovány jednotlivé druhy živností a podmínky pro jejich provozování. Tyto činnosti tedy mohou být provozovány pouze na základě živnostenského oprávnění. V případě provozování bez živnostenského oprávnění by se jednalo o neoprávněné podnikání. V § 2 jsou zmíněny hlavní znaky živnosti. Všeobecně lze živnost definovat jako soustavnou činnost, která je vykonávána samostatně, pod vlastním jménem a na vlastní odpovědnost. Samozřejmě cílem podnikatelské činnosti je dosažení zisku. Vše musí být v souladu s živnostenským zákonem. Ne vždy je však činnost živnostníka úspěšná a podnikatelskému subjektu se nepovede dosáhnout zisku. Tím rozhodně živnostenské oprávnění nezaniká, protože účelem je snaha o dosažení zisku, v krátkodobém hledisku alespoň minimalizaci ztráty. Všechny dosud zmíněné podmínky musí být splněny po celou dobu podnikání. Zákon zároveň v § 3 uvádí i výčet činností, které se za živnost nepovažují. Subjekty, které mohou provozovat živnost, jsou jak fyzické, tak právnické osoby, české nebo zahraniční. Orgánem spravujícím živnostenský zákon je Ministerstvo průmyslu a obchodu.

Osoba, která se rozhodla pro zahájení podnikatelské činnosti, má registrační povinnost, kterou uskuteční na živnostenském úřadě prostřednictvím Jednotného registračního formuláře (JRF). Jeho výhodou je, že obsahuje všechny nutné informace jako je označení podnikatele, bydliště nebo sídlo (v návaznosti o jakou osobu se bude jednat), u zahraniční osoby místo pobytu na území ČR, předmět podnikání, provozovnu,



odpovědného zástupce a nutné informace o něm. V částech B až E pak dává možnost prostřednictvím tohoto formuláře podat přihlášky i do dalších úřadů – na finanční úřad, správu sociálního zabezpečení, úřad práce, zdravotní pojišťovnu.

### **3.1 Živnost volná – zasílatelství a zastupování v celním řízení**

Živnosti volné jsou vyjmenované v příloze č. 4 k zákonu 455/1991 Sb. a jejich širší specifikace je uvedena v nařízení vlády č. 278/2008 Sb. Zasílatelství a zastupování v celním řízení se nalézají pod evidenčním číslem 53. Obsahem této živnosti je zprostředkování přepravy pouze věcí. Přeprava je z místa nakládky do místa vykládky, přičemž alespoň jedno z těchto míst musí být na území České republiky. Dalšími obstarávanými činnostmi jsou kroky s přepravou spojené – zprostředkování uzavření dalších smluv, jako například smlouvy o přepravě věci. Zasílatel zajišťuje potřebné dokumenty nezbytné pro přepravu či uložení zásilky, může se starat o řešení reklamací. Obsahem této živnosti však není samotná přeprava nákladů. Živnost vzniká dnem ohlášení na živnostenském úřadě.

Druhou činností, kterou může zasílatel provozovat, je zastupování v celním řízení. Celní správa je samostatný správní orgán, který se řídí zákonem č. 185/2004 Sb. o Celní správě ČR. Vrcholovým orgánem je Generální ředitelství cel, které řídí celní úřady působící na území České republiky. Tyto úřady rozhodují o propuštění zboží do celního režimu, stanovují a vybírají clo a další poplatky. Kontrolují také, zda zboží neuniklo celnímu dohledu. V těchto případech pak rozhoduje o přestupcích a deliktech. Celní úřady mohou například provádět kontrolu přepravovaného zboží, kontrolu dopravních prostředků a jejich způsobilost, důležitou činností je kontrola dovozu a vývozu. Zboží dovážené na území EU, které pochází z nečlenského státu, podléhá celnímu dohledu, jenž spočívá v kontrole dodržování všech zákonů a dalších předpisů, v nichž bylo celním úřadům zákonem určeno jejich provádění.

Celní řízení je takové jednání, kdy oprávněná osoba navrhne celnímu úřadu, aby určitá zásilka byla propuštěna do celního režimu. Osoba, která tak může učinit, je označována jako deklarant. Ten činí úkony vyplývající z povinnosti celního řízení a řídí se zákonem. Doklad, který je při řízení používán se nazývá celní prohlášení.

Svaz spedice a logistiky se chce v roce 2017 zasadit o zakotvení nového pravidla, aby zasílatelé měli vázanou činnost. Zasílatel by tak musel před komisí vykonat odborné

zkoušky, stejně tak jako je tomu u dopravce, a tím by se měl dostat na stejnou odbornou úroveň jako dopravce.

### **3.2 Živnost koncesovaná – silniční motorová doprava**

Po roce 1994 začal stát regulovat tento obor vydáním zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě. Jak uvádí živnostenský zákon, silniční motorová doprava může být provozována pouze na základě koncese. Kromě podmínek, kterými jsou plná svéprávnost a bezúhonnost, je nutné získat ještě koncesi. Jedná se o oprávnění k vykonávání činnosti, které je stanoveno státem. Živnost vzniká dnem, kdy nabude právní moci rozhodnutí o udělení koncese.

Odborná způsobilost je jednou z podmínek pro udělení koncese a posuzuje se podle zákona č. 114/1994 Sb. Orgánem, který se vyjadřuje k vydání koncese, je dopravní úřad. Dopravu dělíme na provozovanou vozidly do 3,5 tuny (malá vozidla) a nad 3,5 tuny (velká vozidla). Ještě je nutné podotknout, že v této koncesované živnosti se také pojednává o přepravě osob, jež ale není předmětem této práce a dále se jí tedy nebudeme zabývat.

Koncesi pro provozování dopravy vozidly nad 3,5 tuny lze udělit pouze právnické osobě se sídlem podnikání v České republice nebo fyzické osobě, která má na území České republiky trvalý pobyt. Držitel koncese musí skutečně provozovat dopravu, tedy mít alespoň jedno vozidlo, kterým svou živnost vykonává. Pokud to není splněno, koncese ztrácí platnost. Nařízení EU č. 1071/2009 dále stanoví, že pro získání koncese je nutné splnit odbornou způsobilost a živnost provozovat prostřednictvím odpovědného zástupce, který je zodpovědný za řádný provoz a dodržování předpisů. Odborným zástupcem může být pouze fyzická osoba a ustanoví ji sám podnikatel. Odpovědný zástupce musí být odborně způsobilý, což se prokazuje živnostenskému úřadu předložením osvědčení o odborné způsobilosti, které vydává dopravní úřad. Dopravní úřady jsou místně příslušné u právnických osob dle sídla podnikání a u fyzických osob dle místa podnikání. Odborná způsobilost se prokazuje zkouškou, která je neveřejná, písemná a v českém jazyce. Skládá se z případové studie a testu. Test tvoří 60 otázek z občanského, daňového a sociálního práva, z technických norem, bezpečnosti silničního provozu, přístupu na trh, finanční a obchodní správy podniku. Odpovědný zástupce musí znát např. typy smluv používaných v silniční dopravě, být schopen posoudit reklamace, znát úmluvu CMR a práva a povinnosti z ní vyplývající. Také je třeba, aby znal podmínky

provozování živnosti, povinnosti zaměstnavatele, pracovní doby. Z daňového práva je nutné znát předpisy o DPH, silniční dani a dani z příjmů. Případová studie pak zkoumá praktické uplatnění zmíněných znalostí. Žadatel dostane za úkol vyhodnotit přepravu, vybrat vozidlo, potřebné doklady, organizaci. Celou zkoušku vyhodnotí komise a rozhodne, zda žadatel požadavky splnil. Odpovědný zástupce může vykonávat souběžně činnost maximálně pro 4 podnikatele a maximálně pro 50 vozidel.

Mezi další zvláštní podmínky k provozování silniční dopravy patří finanční způsobilost, která se musí předkládat příslušnému dopravnímu úřadu. V nařízení EU č. 1071/2009 jsou uvedeny způsoby, kterými lze způsobilost prokázat. Nejprve se prokazuje při zakládání živnosti a přikládá se k žádosti na živnostenský úřad. Žadatel musí prokázat, že disponuje kapitálem alespoň 9 000 EUR při používání jednoho vozidla a 5 000 EUR pro každé další vozidlo. Žadatel, který vede účetnictví, může způsobilost prokázat zahajovací rozvahou a přehledem obchodního majetku. V dalších letech je dopravce povinen do 31. července prokazovat svou způsobilost předložením vyplněného formuláře a příloh.

Podnikatel musí před zahájením provozu sdělit počet vozidel, registrační značky, maximální povolenou hmotnost a tovární značku všech vozidel, která bude provozovat. Hlášení podává příslušnému dopravnímu úřadu. Také je povinen řádně provádět nutné opravy a údržbu velkých vozidel. Řidič musí vést záznam o době řízení vozidla, dodržovat bezpečností přestávky a tyto dokumenty uchovávat po dobu 1 roku.

## **4 LEGISLATIVNÍ ZDROJE V SILNIČNÍ DOPRAVĚ A HLAVNÍ ODLIŠNOSTI**

V silniční dopravě se legislativa řídí územím, přes které se zboží převáží. Hlavní rozdíl lze nalézt mezi mezinárodní dopravou, jejíž legislativní úprava v dané zemi obvykle koresponduje s platnými mezinárodními úmluvami, a mezi dopravou vnitrostátní, jejíž úprava je daná lokální legislativou každé země a může být v každé zemi zcela odlišná.

### **4.1 Dopravní legislativa ČR**

V české legislativě jsou práva a povinnosti mezi kupujícím a prodávajícím upraveny v občanském zákoníku, dále jen NOZ. Zákon č. 89/2012 Sb. vešel v účinnost 1. 1. 2014. Do něho byla integrována velká část obchodního zákoníku č. 513/1991 Sb., který obsahoval ujednání o obchodních společnostech a zvláštních ustanoveních, ve kterých byly upraveny jednotlivé druhy smluv. Obchodní zákoník pozbyl účinnosti v roce 2013 a ustanovení o smlouvách přešla do NOZ, čímž byla odstraněna roztržičnost právní normy do několika zákonů. NOZ upravuje závazkové vztahy subjektů a jednotlivé druhy smluvních vztahů. Může být použit i v mezinárodní přepravě v případě, kdy úmluva CMR danou problematiku neřeší.

Občanské právo je právem soukromým založeným na několika zásadách a znacích. Hlavním znakem je rovnoprávné postavení subjektů. Do smluvního vztahu nelze nikoho nutit a obě strany mají z pohledu zákona rovné postavení. Občanský zákoník se skládá z pěti částí – obecné, rodinného práva, absolutních majetkových práv, relativních majetkových práv a ustanovení společných, přechodných a závěrečných.

Dopravy se nejvíce dotýká ustanovení o relativních majetkových právech. Pojednává o závazcích z právního jednání, tedy o smlouvách, jejich uzavírání, náležitostech atd. Základní zásady jsou obsaženy v 1. části. Občanské právo je založeno na hodnotách právního státu, demokracie, ochrany občanských práv, tržního hospodářství a ochraně lidských práv. Tyto hodnoty jsou zakotveny v Ústavě a v Listině základních práv a svobod. Mezi zásady důležité pro smluvní vztah patří autonomie vůle, což je možnost uspořádat povinnosti a práva dle svého, například uzavřít jakoukoli smlouvu s kýmkoli. Další důležitá zásada je „pacta sunt servanda“, tedy „smlouvy se mají dodržovat“.

„neminem leadere“, tedy „nikomu neškodit“ a zásada, že nikdo nesmí těžit ze své vlastní nepoctivosti.

Smlouva jako taková je základním právním ujednáním dvou anebo více stran, které vykazují stejný projev vůle dodržovat její obsah. Jejím vznikem vzniká závazkový právní vztah. NOZ umožňuje, aby si strany sjednaly obsah smlouvy samy. Uzavření smlouvy předchází nejprve návrh označovaný jako nabídka. Z ní musí být vždy patrné, kdo a komu jej činí a co má být obsahem budoucí smlouvy. Strana, které nabídka směřuje, musí projevit dostatek vůle k jejímu přijetí. Bez tohoto kroku nemůže být smlouva uzavřena. Nabídku je možné učinit jak písemně, tak ústně. V momentě přijetí nabídky nabývá smlouva účinnosti. Strany mohou uzavřít i tzv. nepojmenovanou smlouvu, tedy takovou, která není v NOZ zvlášť upravena. Nabídka může být také podle NOZ § 1737 a 1738 zrušena či odvolána. Náležitosti smlouvy může určit i třetí osoba v případě, že si to strany takto ujednají ve smlouvě. Často používaným ujednáním je, že část smlouvy se dá nahradit obchodními podmínkami, které je nutno připojit již k nabídce.

Během uzavírání smluv platí pravidlo, že smlouva má zachycovat věrné informace. Po uzavření je smlouva závazná, její změnu lze provést jen se souhlasem všech stran. Splatnost finančních závazků vyplývajících ze smluv je zakotvena v § 1963 NOZ. Obecně lze říci, že splatnost je 30 dnů od doručení faktury nebo od obdržení zboží či služby podle tohoto, co nastalo později. Strany se mohou domluvit i na splatnosti delší 60 dnů pouze v případě, že to není hrubě nespravedlivé vůči věřiteli. Dále se již budeme zabývat smlouvami, které se v tuzemské silniční přepravě běžně vyskytují.

#### **4.1.1 Smlouva o přepravě věci**

Smlouva o přepravě věci je uvedena v § 2555 NOZ. Řeší vztahy mezi odesílatelem a dopravcem. V tomto případě se jedná, jak jsme se již dozvěděli ve druhé kapitole, o provedení přepravy. „*Obsahem přepravní smlouvy je závazek dopravce přepravit odesílateli zásilku z místa odeslání do místa určení, přičemž se odesílatel zavazuje zaplatit za tuto přepravu přepravné*“<sup>1</sup>. Odesílatel je povinen poskytnout správné a úplné informace o zásilce, především o její váze, rozměrech, druhu obalového materiálu, charakteristice a povaze obsahu zásilky. Tyto informace jsou nezbytné ke správnému přiřazení dopravního prostředku, zvolení trasy, v případně potřeby k zajištění vozidla

---

<sup>1</sup> NOVÁK, R. a kol., *Mezinárodní kamionová doprava a zasílatelství*, 1. vyd. Praha: Nakladatelství C. H. Beck, 2013, s. 139, ISBN 978-80-7400-514-5.

proškolenou posádkou. Odesílatel na vyžádání potvrdí dopravci objednávku přepravy a dopravce potvrdí na žádost odesílatele převzetí zásilky. Tato potvrzení vyžadují písemnou formu. Odesílatel také předá dopravci veškeré listiny, které jsou třeba k provedení přepravy, nejpozději do předání zásilky určené k dopravě. Dopravce pak uskuteční domluvenou přepravu z místa nakládky do místa určení bez zbytečného odkladu, pokud nebylo ujednáno jinak.

Během přepravy mohou nastat skutečnosti, které přinutí dopravce přepravu přerušit a odesílatel poté vydá příkaz, jak se má se zásilkou dále nakládat. V případech, kdy se jedná o nezaviněné jednání dopravce, například může dojít ke změně požadované adresy vykládky, data nebo času doručení, náleží dopravci právo na úhradu nákladů spojených se změnou pokynu odesílatele. Po uskutečnění přepravy náleží dopravci přepravné, jež je splatné podle ujednání ve smlouvě. Pokud není splatnost smlouvou ošetřena, učiní tak dlužná strana bez zbytečného odkladu. Bude se při tom řídit výše zmíněným § 1963 NOZ. Samotný obsah smlouvy není v zákoně striktně předepsán. V praxi smlouva obvykle obsahuje údaje o smluvních podmínkách, povinnostech odesílatele a dopravce, odpovědnosti, termínech, dokladech, řešení toku dokumentů, pojištění, cenách a jiných poplatcích. S ohledem na obtížně predikovatelný dlouhodobý vývoj ceny pohonných hmot sjednávají strany často tzv. ujednání o změně ceny v důsledku vývoje cen paliva. Toto ujednání, někdy označené jako tzv. palivová doložka, definuje automatický mechanismus úpravy ceny dopravy v závislosti na průměrné ceně pohonných hmot za předchozí období. Obě smluvní strany tak mají jistotu, že smluvená cena bude pružně reflektovat skutečný vývoj nákladů na dopravu a strany se tak vyhnou častým vyjednáváním o úpravě ceny. Analogicky se používá tzv. kurzová doložka, která definuje automatický mechanismus úpravy ceny v závislosti na vývoji měnového kurzu.

Smlouvy mohou být uzavírány jak písemně, tak ústně. Dopravci je preferovaná písemná forma smlouvy, neboť v případě dokazování při reklamačním řízení je vždy evidentní, na jakých podmínkách se strany domluvily. Z NOZ také vyplývá, že dopravce má zástavní právo k zásilce, se kterou disponuje. Jejím zpeněžením může pokrýt vzniklé neuhrazené pohledávky. Náhradou škody a odpovědností se budeme dále věnovat ve zvláštní kapitole.

Doklady doprovázející zboží při přepravě nejsou v zákoně zcela specifikovány a smluvní strany mají možnost určit samy, které doklady budou zásilku doprovázet.

Nejčastějším dokladem je dodací list. Jedná se o dokument, v němž jsou uvedeny veškeré informace o zásilce, zejména druh zboží, počet kusů, váha atd. Konečný příjemce na dodací list potvrdí převzetí zásilky. Dopravci tento dokument slouží jako doklad prokazující provedení přepravy.

V § 2572 NOZ je blíže specifikován náložný list. Ten může být ujednáán jako průvodní doklad k přepravě sjednané smlouvou o přepravu věci a rovněž může sloužit jako doklad potvrzující doručení a převzetí zásilky. Má povahu cenného papíru a může být vydán na řad, na jméno nebo na doručitele. Zákonem jsou stanoveny povinné náležitosti, které musí být na náložním listu uvedeny. Patří mezi ně název a sídlo dopravce a odesílatele (u fyzických osob se uvede adresa bydliště), popis přepravované věci, její specifikace, místo vykládky, datum a místo vydání listu a musí být doplněn podpis dopravce a označení, o jaký typ listu se jedná. Jak již bylo uvedeno, náložný list má povahu cenného papíru a je s ním spjata právo na vydání zásilky. Toto právo může po dopravci uplatňovat ten, kdo je k tomu dle náložního listu oprávněn. V momentě, kdy jsou podmínky dohodnuty, dochází ke vzniku smlouvy. I smlouva, která nebyla podepsána všemi stranami, je platná, pokud byla doprava uskutečněna. Dojde totiž ke konkludentnímu souhlasu tím, že se přeprava uskutečnila.

#### **4.1.2 Provoz dopravního prostředku**

NOZ se v § 2582 zabývá smlouvou o provozu dopravního prostředku. Tento druh smlouvy není v tuzemské silniční dopravě moc často používán. V podstatě se jedná o pronájem dopravního prostředku i s posádkou za účelem vykonání přepravy. Zároveň zákon vyžaduje zajištění způsobilosti dopravního prostředku. Své uplatnění má tento typ smlouvy především v námořní a letecké dopravě, kde bývá označován jako charter party.

#### **4.1.3 Zasílatelství**

Zasílatelství je upraveno v § 2471–2482 NOZ. Řeší vztahy mezi příkazcem a zasílatelem. V tomto případě se jedná o zprostředkování přepravy nikoli přepravu samotnou. „*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*“<sup>2</sup>. Hlavní činností zasílatele je obstarání činnosti uvedené

---

<sup>2</sup> ELIÁŠ, K., SVATOŠ, M., *Zákon č. 89/2012 Sb., Občanský zákoník*, Praha: Nakladatelství Sagit, a. s., 2015, s. 232, ISBN 978-80-7208-8.

v zasílatelské smlouvě. V § 2482 je obsažena informace, že se u nesjednaných položek použije ustanovení o komisi. Lze tedy odvodit, že jednání komisionáře, zasílatele, musí chránit zájmy komitenta, tedy příkazce.

Zasílatelská smlouva je tzv. typová smlouva, tedy taková, která je zákonně upravena. Zákon také upravuje její povinné náležitosti, mezi něž patří přesná identifikace smluvních stran, povinnost poskytnout informace o zásilce a její charakteristice, specifikace místa nakládky a vykládky. Dále je samozřejmě nutné specifikovat další náležitosti jako čas, dodací lhůty či odměnu za poskytnuté služby. Ve smlouvě se dále ujednávají podmínky připojištění zásilek, lze v ní specifikovat odpovědnosti stran, pokud mají být stanoveny odlišně od zákona. Splatnost bývá většinou uvedena ve smlouvě a pokud tomu tak není, opět se právní vztah bude řídit § 1963 NOZ.

Obdobně jako u smlouvy o přepravě věci může mít i zasílatelská smlouva jak formu ústní, tak i písemnou. Zde již zákon pamatuje na případné neshody a v § 2472 zaručuje zasílateli právo na zasílatelský příkaz. Ten nemusí být písemný, ale lze ho doručit například přes webové rozhraní. Na jeho základě je zasílateli umožněno obstarat přepravu. Klíčové je pochopení skutečnosti, že zasílatel přepravu nevykonává, ale v zasílatelské smlouvě se zavazuje a je odpovědný za obstarání dopravy, včetně získání a předání všech důležitých a správných informací. V případě, kdy zasílatel získá nesprávné údaje o zásilce, je povinen na tuto skutečnost příkazce upozornit. Zasílateli musí být problematika zasílatelství a zasílatelské smlouvy známá. Zasílatel uzavírá i jiné typy smluv, které s přepravou souvisejí. Může se jednat o smlouvy, kterými sjednává ceny, smlouvy o smlouvách budoucích, rezervační smlouvy. Základním očekáváním v jednání zasílatele je postupování s řádnou péčí (v angličtině je používán pojem „due care“). Protože se v tomto případě jedná o živnost volnou, neexistuje zde odborná způsobilost, a tedy ani odborné přezkoušení daných znalostí. Zasílateli se ukládá povinnost jednat s potřebnou péčí na základě zasílatelského příkazu tak, aby byly zájmy příkazce co nejefektivněji splněny. Zasílatel může využít i jiného zasílatele.

V praxi se setkáváme s okamžiky, kdy odesílatel vlastně ani nemusí vědět, zda při zajištění přepravy jedná se zasílatelskou společností či přímo s dopravcem. Při zcela striktním rozlišování úpravy zasílatele a dopravce by pouze dopravce fakturoval za přepravu jednu cenu. Zasílatelská společnost by měla fakturovat pouze marži za zprostředkování zásilky a odesílatele informovat o tom, kdo je skutečným dopravcem.



Tento přístup se však v praxi používá spíše výjimečně. I zasílatelské společnosti obvykle zahrnují do fakturované ceny jak svoji marži, tak cenu samotné přepravy a odesílatele o skutečném dopravci neinformují. Jejich motivací je neprozradit odesílateli skutečného dopravce a vyvarovat se situace, že by při příští zásilce odesílatel kontaktoval přímo dopravce. Žádná ze stran k tomuto přístupu pravděpodobně nebude mít námitek, pokud doprava proběhne hladce, bez poškození, v souladu se zasílatelským příkazem. Pokud však dojde při přepravě k poškození zásilky, pak původnímu odesílateli nebo konečnému zákazníkovi, kterému bylo zboží doručeno, může nastat problém s identifikací subjektu odpovědného za škodu, na kterém bude vyžadovat finanční kompenzaci. Touto problematikou se dále budeme zabývat v kapitole odpovědnosti za škody v dopravě.

## **4.2 Dopravní legislativa EU**

### **4.2.1 ÚMLUVA CMR**

Úmluva CMR je základní právní předpis v mezinárodní přepravě. Neřeší samotnou úpravu přepravní či zasílatelské smlouvy, ale očekává, že tak bude učiněno na základě právní úpravy v daném státě. Úmluva byla sjednána v Ženevě v roce 1956. V našem právním řádu je přijata od roku 1974. Smlouva byla uznána v plném rozsahu, ale nebyla přijata jako zákon, nýbrž jako vyhláška č. 11/1975 Sb. vydaná Ministerstvem zahraničních věcí. Mezi smluvními státy, které se rozhodly ratifikovat tuto listinu, patří většina evropských zemí jako např. Rakousko, Francie, Dánsko, Finsko a další. Úmluvu ale také uznává i několik neevropských států jako např. Rusko, Maroko, Tunisko, Makedonie, Ukrajina, Írán a Libanon. Dotýká se takových přeprav, kdy nakládka a vykládka jsou v různých zemích a alespoň jedna z nich je smluvním státem úmluvy CMR, která je chápána jako zákonná norma, a ve výše zmíněné přepravě je nadřazena českému právu, tedy NOZ. Stanoví základní principy fungování silniční dopravy ve vztahu dopravce a přepravce. Řeší postavení, odpovědnost, výluky zodpovědnosti dopravce, reklamace, škody, promlčení. Neřeší přepravu mrtvol, poštovní přepravy a stěhování svršků. V případě, že zásilka je dopravována kombinovanou dopravou a zboží při ní po celou dobu neopustí stejný dopravní prostředek, vztahuje se úmluva i na přepravu až do té doby, kdy bude zboží přeloženo. Dále se netýká multimodální dopravy. Jedním z důvodů je, že byla sepsána ještě před samotným vznikem a rozvojem multimodální dopravy a druhým důvodem je, že se zaměřuje na silniční nákladní dopravu.

Úmluva má kogentní charakter, od jejích ustanovení se není možné odlišovat. Z definice v článku 1 je jasně patrné, že upravuje pouze vztahy vzniklé na základě smlouvy o přepravě. Neupravuje vnitrostátní silniční dopravu. Subjekty registrované v České republice se ale mohou dohodnout, že při výkonu vnitrostátní přepravy použijí ujednání podle úmluvy pouze v případech, že to nebude v rozporu s národní právní úpravou.

Pevně stanoveným dokladem je podle úmluvy nákladní list CMR. O jeho obsahu se již zmiňovala kapitola 2 Základní pojmy a druhy přeprav. Nákladní list CMR slouží jako doklad o uzavření přepravní smlouvy. Vyplněný a potvrzený dokument je v praxi používán jako doklad potvrzující uskutečnění přepravy. CMR na rozdíl od konosamentu není obchodovatelným cenným papírem.

V následující kapitole se úmluvě CMR budeme ještě věnovat.

## **4.3 Ostatní legislativa**

### **4.3.1 Úmluva TIR**

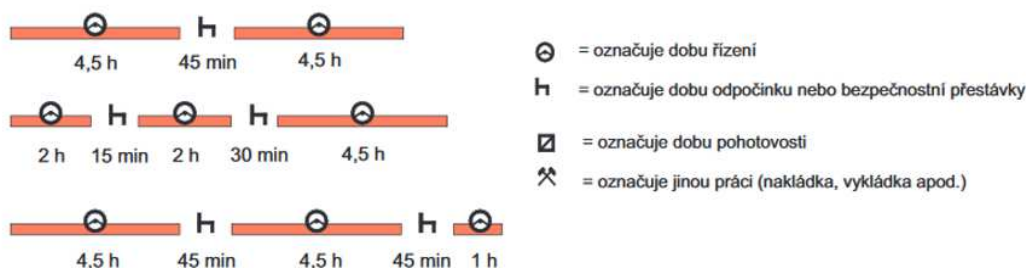
Týká se splnění celních náležitostí při provozování silniční mezinárodní silniční dopravy procházející přes celní hranice EU. Stanoví, za jakých podmínek může silniční dopravce provozovat svoje vozidlo v souhrnném režimu, čili za jakých podmínek může dopravce vézt na palubě více zásilek, aniž by musel každou z nich celně deklarovat při vstupu do členské země TIR. Stanoví rovněž takové technické podmínky pro úpravu vozidla, aby bylo možné vozidlo celně zajistit (celní lanka, plomby) a předpisy, které stanoví podmínky a povinnosti dopravce, který tuto dopravu chce provozovat.

### **4.3.2 AETR**

Vyhláška č. 108/1976 Sb., o evropské dohodě o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě AETR. V roce 2010 byl AETR výrazně novelizovaný. Předpis platí pro EU i země k EU přidružené. Řeší práci řidičů a omezení jejich práce v rámci silniční dopravy. Stanovuje maximální dobu výkonu práce, samotného řízení vozidla i povinných přestávek jak jednočlennou tak i pro dvoučlennou osádku vozidla. Pro jednočlennou osádku vozidla jsou pravidla jednodušší. Maximální denní výkon je stanoven na 13 hodin, ze kterých je možno řídit vozidlo maximálně 9 hodin (s výjimkou, že dva dny v týdnu lze řídit 10 hodin) rozdělených minimálně jednou povinnou přestávkou o délce 45 minut. Tuto povinnou přestávku je možné stejně tak jako dobu řízení vozidla rozdělit podle několika možností. Zde je stanovena minimální doba přestávky na 15 minut minimálně jednou po dobu denního výkonu a pak také maximální dobu řízení bez přestávky na

4,5 hodiny. Povýkonový odpočinek je stanoven na nepřerušovaných 11 hodin s možností dvakrát týdně ho zkrátit na 9 hodin.

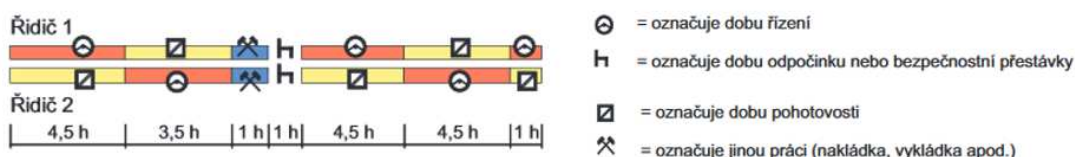
Graf 1 Možnosti odpočinku (1 člen osádky)



Zdroj: [http://www.cspds.cz/storage/files/Pracovni\\_rezim\\_ridicu.pdf](http://www.cspds.cz/storage/files/Pracovni_rezim_ridicu.pdf)

U dvoučlených osádek vozidla je maximální doba výkonu prodloužena až na 21 hodin, kdy je doba povýkonového odpočinku shodná jako u jednočlené osádky. Povýkonový odpočinek nelze trávit v jedoucím vozidle, ovšem je možné pohotovost druhého momentálně neřídícího řidiče brát jako přestávku v řízení.

Graf 2 Možnosti odpočinku (2 členové osádky)



Zdroj: [http://www.cspds.cz/storage/files/Pracovni\\_rezim\\_ridicu.pdf](http://www.cspds.cz/storage/files/Pracovni_rezim_ridicu.pdf)

AETR také stanovuje běžnou týdenní dobu odpočinku činící v uceleném úseku 45 hodin po maximální týdenní době řízení v celkovém součtu 56 hodin. Veškeré tyto výkony či přestávky a odpočinek jsou povinně zaznamenávány analogovým nebo digitálním tachografem zabudovaným (a pravidelně kontrolovaným) ve vozidle s celkovou hmotností nad 3,5 tuny.

### 4.3.3 ADR

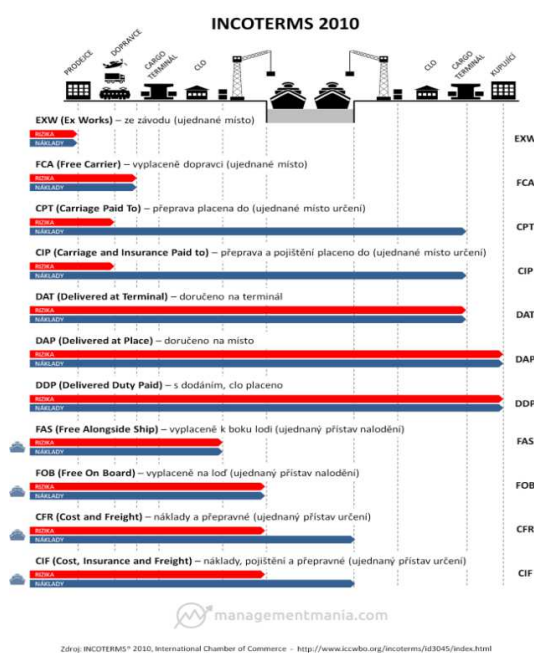
Vyhláška č. 64/1987, o evropské dohodě o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí ADR, s přílohami A a B byla vyhlášena sdělením Ministerstva zahraničních věcí ČR pod číslem 159/1997 Sb. Předpis se týká přepravy nebezpečného materiálu po silnici. ADR-RID dopravce kombinuje silniční a železniční dopravu. Dohoda je novelizovaná vždy v lichém roce. Poslední novela byla vydána v roce 2017. Stanovuje základní povinnosti dopravce, jeho výbavu ve vozidle a jeho označení a také

proškolení posádky vozidla při řešení nebezpečné situace či havárie. Vše se liší podle 9 tříd nebezpečnosti a dalších několika podtříd. Dalším důležitým kritériem je množství zboží v jednom prodejním či přepravním obalu. Podle těchto parametrů má dopravce možnost uskutečnit dopravu i v módu tzv. podlimitního množství, který úmluva také definuje. Úmluva ADR také stanovuje další povinnosti nejen pro dopravce, ale také pro odesílatele či přepravce s ohledem na dokumentaci spojenou se zbožím a se samotným označením výrobků a přepravních obalů.

#### 4.3.4 INCOTERMS

Zkratka Incoterm vychází z anglických slov International Commercial Terms, což znamená: Mezinárodní obchodní podmínky. Jsou to mezinárodní pravidla, která nemůžeme označit jako legislativní zdroj. Standartně se ale používají v obchodních doložkách pro mezinárodní obchod s přesahem do přepravy a služeb na ně přímo napojené, jako jsou celní služby. Tento první soubor pravidel vydala Mezinárodní obchodní komora již v roce 1936 pro odstranění problému s rozdílnými zákony v jednotlivých zemích, avšak nikoli jako podmínku pro přepravní smlouvy, ale jako pravidla mezi prodávajícím a kupujícím s přesným ustanovením, kdo je za jakou část přepravy zodpovědný a kdo za kterou část dopravního řetězce platí. Tato pravidla jsou upravována podle nových trendů. Naposledy tomu se tak stalo v již desátém vydání z roku 2010, v němž je nyní jen 11 dodacích podmínek.

Graf 3 INCOTERMS 2010



Zdroj: <https://managementmania.com/cs/incoterms>

## 5 ODPOVĚDNOST ZA ŠKODY V DOPRAVĚ

Odpovědnosti v této kapitole budeme rozdělovat dle toho, zda byly způsobeny při přepravě domluvené na základě smlouvy o přepravě, nebo smlouvy zasílatelské. Již v dřívějších kapitolách jsou uvedeny rozdíly mezi dopravcem a zasílatelem. Mohli jsme si povšimnout, že každý z těchto subjektů je jinak upravován, ať již při zakládání smluv, nebo při získávání živnosti. Tyto rozdíly je důležité vnímat i z pohledu odpovědnosti.

### 5.1 Odpovědnost dopravce

Odpovědnost dopravce je třeba vnímat ze dvou pohledů – veřejněprávního a soukromoprávního. Veřejnoprávní pohled se dopravce týká v případě, kdy musí zajistit technický stav svého dopravního prostředku, jestliže by jím mohl způsobit škodu nebo újmu jiným stranám, v přepravním procesu nijak nezúčastněným. Druhý pohled, pro nás zajímavější, je z hlediska soukromoprávního. Zakotven je v NOZ a úmluvě CMR.

#### 5.1.1 Vnitrostátní přeprava

Jak již víme, NOZ upravuje vnitrostátní přepravy. V těchto případech bude dopravce hradit škodu vždy:

- pokud se prokáže, že neučinil vše, aby škodě zabránil,
- že nevyňaložil zásilce dostatek odborné péče,
- pokud prokáže, že škody způsobil příjemce, vlastník nebo odesílatel,
- jednalo se o vadu zásilky či přirozený úbytek.

Pokud je ovšem škoda způsobena vadným obalem a dopravce na tuto skutečnost upozorní odesílatele při nakládání zásilky a toto upozornění bude zapsáno na nákladní, nebo náložní list, zprošťuje se tímto povinnosti nahradit škodu, protože nevznikla jeho přičinněním. Dopravce může být zproštěn odpovědnosti, ale důkaz o tom, že nezavinil škodu musí předkládat sám. Z výše zmíněného vyplývá, že dopravce v tuzemské dopravě bude ručit za škodu neomezeně, tedy v plné výši.

V § 2569 NOZ je pak definováno, že *„Není-li právo na náhradu škody u dopravce uplatněno do šesti měsíců ode dne převzetí zásilky, anebo nebyla-li zásilka převzata do šesti měsíců ode dne, kdy měla být doručena, soud je nepřizná, namítne-li dopravce, že právo bylo uplatněno opožděně“<sup>3</sup>.*

---

<sup>3</sup> ELIÁŠ, K., SVATOŠ, M., *Zákon č. 89/2012 Sb., Občanský zákoník*, Praha: Nakladatelství Sagit, a. s., 2015, s. 241, ISBN 978-80-7208-8.

Dopravce má k přepravované zásilce také zástavní právo, které je obsaženo v § 2571 NOZ. V době, kdy dopravce se zásilkou nakládá, má podle tohoto paragrafu možnost zadržet ji z důvodu zajištění přepravného, které vyplývá z přepravní smlouvy. Jeho zástavní právo má přednost před všemi ostatními.

### **5.1.2 Mezinárodní přeprava**

Odpovědnost dopravce v mezinárodní přepravě je zakotvena v úmluvě CMR. Článek 17 hovoří všeobecně o povinnosti dopravce o zásilku pečovat. Dopravce ručí za zásilku v době od její nakládky do její vykládky, stejně tak jako je zodpovědný za překročení dodacích lhůt. Stejně jako u vnitrostátní dopravy je možnost se z odpovědnosti vyvinut v případech:

- bylo-li použito vozidlo bez plachty, tedy otevřené, a to pouze pokud tak bylo výslovně dohodnuto a tato skutečnost byla zapsána v nákladním listě,
- byl použit vadný obal, nebo obal chyběl,
- manipuloval-li při nakládání či vykládání se zásilkou někdo jiný než dopravce, nebo jím pověřená osoba,
- pokud se jedná o zboží s přirozenou povahou ztráty nebo poškození zboží (rychle se kazící potraviny, květiny atp.),
- v případě vadného označení zboží (neklopit, křehké),
- při přepravě živých zvířat.

Při řešení odpovědnosti se bude vždy zkoumat, které okolnosti přispěly ke vzniku škod. Dokazování vyvinutí pak zůstává na straně dopravce. Povinnosti zakotvené v tomto článku mají kogentní charakter a není možné se od nich odchýlit.

V článku 23 je stanovena maximální výše škody, kterou bude dopravce povinen uhradit. U mezinárodní silniční dopravy je maximální limit náhrady škody stanoven částkou vypočtenou jako  $8,33 \times \text{SDR}$  (Special Drawing Rights) za kilogram zásilky, pokud se prokáže, že šlo o škodu způsobenou hrubou nedbalostí dopravce. SDR je fiktivní měnová jednotka stanovená Protokolem Mezinárodního měhového fondu a hodnota 8,33 je pevně stanovený koeficient. Náhrada škody podle úmluvy CMR nesmí přesahovat hodnotu zásilky či hodnotu části znehodnocené zásilky. Dopravce však bude ručit do její plné hodnoty v případě, že bude prokázáno, že řidič nepostupoval s náležitou péčí. Je to škoda, které mohl zabránit, ale vědomě jí nezabránil. Dopravce se opět musí vyvinut, je třeba, aby prokázal, že v případě škody on učinil vše, aby jí zabránil nebo se jí vyvaroval.

Například řidiči jsou povinni být přítomni při nakládce, při samotném nakládání zboží na ložnou plochu vozidla. Řidič je odpovědný za stav naloženého zboží a jeho uložení na ložné ploše. Ani zápis do CMR, že nebyl u nakládky, ho nezbavuje odpovědnosti. Ale zapsal-li řidič do CMR, že mu nebylo umožněno být při nakládce, a bylo mu to potvrzeno odesílatelem, potom to lze považovat za jednu z výluk. Dopravce také nehradí ani ušlý zisk ani finanční ztrátu způsobenou přepravci. V případě způsobené a prokázané škody ztrácí dopravce právo na náhradu dopravného.

V případě určení odpovědnosti jednotlivých stran za vzniklou škodu je nutné vždy také rozlišovat, na základě jakého smluvního vztahu byla přeprava realizována. Spolkový soudní dvůr se zabýval případem, kdy odesílatel zadal hlavnímu dopravci přepravu zboží. Hlavní dopravce zakázku přeprodal dalšímu dopravci, který si na vykonání přepravy pronajal vozidlo na základě smlouvy o provozu dopravního prostředku. Při přepravě zboží došlo k částečnému odcizení zásilky. Vzniklou škodu odesílatel vymáhal soudní cestou na hlavním dopravci, který ji uhradil v plné výši v souladu s Úmluvou CMR. Hlavní dopravce následně škodu rovněž úspěšně vymohl soudní cestou úhradu škody na druhém dopravci, kterému tuto přepravu zadal. Druhý dopravce se následně soudní cestou obrátil na poskytovatele dopravního prostředku k vymožení svého nároku. Soud však došel k závěru, že druhý dopravce uzavřel s poskytovatelem dopravního prostředku smlouvu o provozu dopravního prostředku a z titulu této smlouvy dále neodpovídá za škodu vzniklou při přepravě, neboť na tento typ smlouvy se úmluva CMR nevztahuje<sup>4</sup>.

Vedle odpovědnosti za škodu vzniklou během přepravy na zásilce nese dopravce také odpovědnost za překročení dodací lhůty. Povinností dopravce je v dohodnuté lhůtě dopravit zásilku na místo určení. Článek 20 úmluvy CMR stanoví právní doměnkou ztráty zásilky:

- nebyla-li vydána do 30 dnů od data vykládky,
- nebylo-li stanoveno datum vykládky, poté se počítá lhůta 60 dnů od data nakládky.

Pokud odesílatel nedal pokyn, aby dopravce doručil zásilku později, může odesílatel po uplynutí výše zmíněných lhůt uplatnit svůj nárok na náhradu škody.

---

<sup>4</sup> Usnesení Městského soudu v Praze č. j. 12/2016-133 ze dne 23. 8. 2016.

Jak jsme si mohli povšimnout, mezi vnitrostátní a mezinárodní přepravou existují rozdíly v odpovědnosti, i když se může jednat o stejnou podobu způsobení škody. ČESMAD a Svaz dopravců a logistiky se snaží pravidla sjednotit a pravidla úmluvy CMR zavést i do vnitrostátní přepravy.

Odpovědnost za škody způsobené při kombinované přepravě je velmi složitá. Zákazník má možnost nakoupit si přepravu za každý úsek zvlášť. V takovém případě bývá největším problémem určit a prokázat, ve kterém článku dopravy se škoda stala. Nebo si koupí službu jako balíček a pak nastupuje režim souhrnné odpovědnosti, který se řídí tím, co je hlavní část přepravy.

Reklamace musí být vždy písemná a zaslána dopravci do 7 dnů od data zjištění, jde-li o poškození či ztrátu, která není patrná. Nároky na náhradu škody způsobené přepravou se podle CMR promlčují po lhůtě jednoho roku, v případě úmyslného zavinění je promlčecí doba tříletá.

Spory, které vzniknou během mezinárodních přeprav a které se řídí úmluvou CMR, budou řešeny ve státě:

- v němž má žalovaný sídlo podnikání nebo trvalé bydliště;
- ve kterém se nalézá místo nakládky nebo vykládky.

## **5.2 Odpovědnost zasílatele**

Jak bylo již zmíněno výše, úmluva CMR se nevztahuje na zasílatelskou smlouvu. Odpovědnost zasílatele je stanovena v NOZ, kde se na ni vztahuje ustanovení o Zasílatelství a Komisi. Zasílatel za ztracené zboží neodpovídá. Jeho úkolem je pouze zprostředkovat přepravu a přísluší mu jen povinnost činit vše pro to, aby reklamace byla přepravcem podána včas a vyřízena příslušným způsobem. Samotné odškodnění jde od dopravce přímo na účet poškozeného. Zasílatel může být shledán odpovědným za škodu způsobenou pochybením, vybráním neodpovídajícího druhu přepravního vozidla, cesty, nevčasného objednání přepravy nebo i přímo přepravní firmou. Například zboží mělo být převáženo vozidlem určeným pro převoz rychle se kazícího zboží s možností regulace teploty, ale místo bylo objednáno vozidlo s plachtou. Pak za tuto chybu odpovídá. Zasílatel je na rozdíl od dopravce povinen hradit nejen škodu, ale také ušlý zisk, přičemž povinnost prokázat škodu je na příkazci. Všeobecně se dá definovat, že zasílatel odpovídá za přepravu do chvíle, kdy zásilku převezme do své péče dopravce. Zde ale stojí za zmínku, že pokud dojde ke krádeži celého kamionu a tato škoda bude způsobena



doprovědčem, zasílatel bude i v takovémto případě odpovědný, protože on vybral dopravce špatně a on měl povinnost řádně si dopravce prověřit.

I zasílatel má možnost se z odpovědnosti vyvinut v případě, kdy škodě nemohl zabránit, odvrátit ji a ani ji nemohl předpokládat. Zasílatel je ovšem povinen činit vše pro to, aby následky minimalizoval. Právní úprava však již není tak obsáhlá jako v předešlých případech, a proto rozhodnutí soudů o odpovědnosti zasílatele není jednotné. Nicméně náhrada škody se dá smluvně ošetřit a tím, se souhlasem obou stran, odpovědnost zasílatele rozšířit nebo i omezit.

Otázkou odpovědnosti zasílatele se zabýval Vrchní soud v Praze. Žalobce, zasílatel, se na příkazci domáhal úhrady vzniklých vícenákladů vyplývajících ze zasílatelské smlouvy při přepravě zboží ze Španělska na Ukrajinu. Vícenáklady vznikly z důvodu pozdního vystavení přepravních dokumentů. Zdržení nemohl zasílatel i přes veškerou snahu ovlivnit. Kvůli chybějícím dokumentům pak zboží nebylo možné uvolnit z místa překládky na Ukrajině a vznikly vícenáklady za neplánované uskladnění zboží do doby vystavení přepravních dokumentů. Tyto vícenáklady zasílatel uhradil, aby zabránil vzniku dalších vícenákladů za skladování a zboží mohlo být uvolněno k další přepravě. Zasílatel je však odmítl nést a soudně se domáhal jejich úhrady na příkazci. Vrchní soud se při posuzování případu zabýval otázkou, zda zasílatel vykonával své služby s řádnou péčí, tedy jestli mimo jiné včas informoval příkazce o vzniklém problému s přepravními dokumenty a zároveň, zda bylo v jeho moci tuto skutečnost jakkoli ovlivnit. Podle rozhodnutí soudu neporušil zasílatel žádnou smluvní povinnost, ke které se v zasílatelské smlouvě zavázal. Zároveň došel k závěru, že náklady hrazené zasílatelem byly účelně vynaloženy k zamezení vzniku dalších nákladů a případné újmy vlastníka zboží. Zasílatel prokázal vznik doložením dokladů a nebylo tedy pochyb ani o jejich výši. Soud tedy rozhodl ve prospěch zasílatele a příkazci uložil povinnost vzniklé vícenáklady zasílateli uhradit<sup>5</sup>.

Zasílatel se v určitých situacích může jevit i jako dopravce. Tím se může stát odpovědným ve stejném rozsahu jako dopravce. V § 2455 NOZ čteme: „*Komisionářskou smlouvou se komisionář zavazuje obstarat pro komitenta na jeho účet vlastním jménem*

---

<sup>5</sup> Rozsudek Vrchního soudu v Praze 12 Cmo 55/2016-536 ze dne 25.5.2016.

určitnou záležitost, a komitent se zavazuje zaplatit mu odměnu“<sup>6</sup>. Zasílatel tedy použitím vlastního jména uplatňuje vlastní vstup, jinak nazývaný jako samovstup, a pak se stává smluvním dopravcem, pokud uzavře smluvu o přepravě věci. Může tedy činit vlastním jménem a tím jsou založena práva a povinnosti jako u dopravce, s nimiž jsou spojeny i odpovědnosti. Pokud zasílatel vystupuje jako smluvní dopravce, je uveden v nákladním listu jako dopravce. Zasílatel by provedením přepravy měl odpovídat jak za škody vzniklé při přepravě, tak i za škody způsobené zasílatelským pochybením.

Bohužel výklad dle českého práva není zcela jednoznačný, nejinak je tomu i v dalších evropských zemích. Naopak nejlépe je problematika rozlišení dopravce a zasílatele ošetřena v Německu. V §459 německého obchodního zákoníku je jasně definováno, že *„je-li jako odměna sjednána pevná částka, která zahrnuje též náklady za přepravu, má zasílatel ve vztahu k přepravě práva a povinnosti dopravce. V § 460 pak HGB říká, že zasílatel je oprávněn uskutečnit přepravu zásilky společně se zásilkou jiného odesílatele na základě na vlastní náklady uzavřené přepravní smlouvy o přepravě sběrných zásilek. Využije-li zasílatel tohoto oprávnění, má ve vztahu k přepravě sběrných zásilek práva a povinnosti dopravce“*<sup>7</sup>. Z toho jednoznačně vyplývá, že zasílatel je považován v postavení dopravce nejen v případě samovstupu, ale rovněž za podmínek, kdy z nabídky a vyúčtování zakázky nelze určit náklady přepravného, dalších nákladů a své vlastní odměny. Obdobně se postupuje v případě, kdy zasílatel organizuje sběrnou službu a sdruží do jedné zásilky zboží od různých odesílatelů. Obdobný přístup lze zaznamenat v Rakousku, Velké Británii nebo Dánsku.

Pakliže zasílatel chce jednoznačně zachovat své odpovědnosti z titulu zasílatele a vyvarovat se situace, kdy by mohl odpovídat stejně jako dopravce, lze mu doporučit uvádění statusu zasílatele na svých objednávkách a fakturách stejně jako na razítkách. Dále fakturovat odděleně cenu přepravného a svojí zasílatelskou odměnu či zřízení živnostenského listu pouze k zasílatelství, nikoli k dopravě.

Zasílatelské společnosti v České republice se sdružují ve Svazu spedice a logistiky. Členství v této organizaci je dobrovolné a zasílatelé se jím zavazují jednat podle Etického

---

<sup>6</sup>ELIÁŠ, K., SVATOŠ, M., *Zákon č. 89/2012 Sb., Občanský zákoník*, Praha: Nakladatelství Sagit, a. s., 2015, s. 231, ISBN 978-80-7208-8.

<sup>7</sup> Machytková, Sedláček, Vaca & spol., *E-bulletin dopravní právo* [online]. Copyright © Machytková, Sedláček, Vaca & spol., advokátní kancelář s.r.o. 2017, Měsíc vydání: listopad 2007 [Cit. 2017-02-13]. Dostupné z: [http://www.akmsv.cz/images/e-bulletin/listopad\\_2007\\_e-bulletin\\_c\\_4\\_2007.pdf](http://www.akmsv.cz/images/e-bulletin/listopad_2007_e-bulletin_c_4_2007.pdf)

kodexu tímto sdružením sepsaného. Svaz specifikuje zásady chování zasílatele. Součástí kodexu jsou i všeobecné zasílatelské podmínky, v nichž jsou stanoveny i smluvní omezení odpovědnosti zasílatele, které se v některých případech, hlavně v rozsahu odpovědnosti, podobají smlouvě o přepravě věci. Tím se Svaz spedice a logistiky snaží zajistit zasílatelům bezpečnější obchodní prostředí.

## 6 POJIŠTĚNÍ

V průběhu dopravy dochází ke škodám na zboží. Pojištění je instrument, kterým lze následky škody omezit na přijatelnou úroveň. Pojištění, s výjimkou zákonného pojištění – tzv. povinného ručení, není povinné. Nicméně v praxi je obvyklé, že před zahájením spolupráce odesílatel vyžaduje od dopravce předložení platného certifikátu pojištění odpovědnosti za škodu. Tím je v podstatě pojištění odpovědnosti dopravce povinné, byť to není vyloženě předepsáno zákonem. Existují však i další druhy pojištění.

### 6.1 Pojištění dopravce

Jak již bylo řečeno, dopravce musí ze zákona za každé vozidlo platit povinné ručení. Při nehodě však toto pojištění kryje škodu pouze poškozenému subjektu, ale ne tomu, kdo pojištění sjednal a způsobil škodu jinému. Vedle povinného ručení může dopravce uzavřít i havarijní pojistku, zvanou často Kasko pojištění. To kryje škody, které si dopravce způsobil vlastním zaviněním na svém vozidle. Odesílateli zboží, tedy klientovi dopravce, je však uzavření těchto dvou typů pojištění do značné míry lhostejné. Pro odesílatele jako vlastníka zboží je však důležité pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou na nákladu. Někdy je nazýváno jako CMR pojištění. To je však trochu zavádějící, protože dopravce by měl být pojištěn i pro případ tuzemských přeprav, kde je limit ručení neomezený, pakliže se smluvní strany nedohodly jinak. Jak je u pojištění běžné, cena za ně, tedy pojistné, se odvíjí od škodního průběhu dopravce v uplynulém období, sjednané výše spoluúčasti a limitech krytí. Čím lepší historie škodního průběhu, čím vyšší spoluúčast a čím nižší limity, tím nižší cena pojištění. Při vyšší spoluúčasti se však dopravce vystavuje riziku, že bude způsobeno několik menších škod pod hladinou spoluúčasti, jež tak půjdou na úkor jeho vlastní marže. Nízké horní limity krytí mohou dopravce dostat do situace, že způsobená škoda je vyšší než pojistný limit a škodu nad limit bude muset hradit dopravce. Obvyklá cena pojištění se pohybuje zhruba mezi 0,5–1 % z obrátu společnosti.

### 6.2 Pojištění sjednané vlastníkem zboží

Zboží může pojistit rovněž vlastník zboží pomocí tzv. zbožové pojistky. Oproti pojištění zboží dopravcem, které se vztahuje pouze na situaci, kdy je naloženo na vozidle dopravce, pojištění zboží vlastníkem kryje škody, ať už se zboží nachází kdekoli. Cena připojištění se obvykle odvíjí od typu dopravního prostředku, destinace a hodnoty zboží,

jež lze pojistit i do hodnoty více než 100 %. Do pojistné částky lze totiž zařadit například i náklady zmařené dopravy apod. Některé typy zboží jako drahé kovy, šperky či mobilní telefony a jiná malá elektronika jsou s ohledem na vysoké riziko škody často mezi výlukami pojistitelného zboží. Stejně tak přeprava zboží z nebo do některých destinací může být nepojistitelná, obzvlášť v případech, kdy je daná země vystavena nestabilní politické situaci nebo v dané oblasti probíhá otevřený válečný konflikt.

### **6.3 Pojištění sjednané zasílatelem**

Jak bylo uvedeno v předchozích kapitolách, riziko zasílatele je výrazně nižší než riziko dopravce. Zasílatel totiž odpovídá odesílateli pouze za škodu způsobenou svojí nekvalitní prací, tedy řádným a včasným nezajištěním dopravního prostředku k naložení zboží. V žádném případě však neodpovídá za škody způsobené v průběhu dopravy zboží. Včasnou nakládkou zboží na vozidlo tak došlo ke splnění veškerých povinností zasílatele. Velcí hráči na trhu zasílatelů se však někdy dobrovolně staví vůči klientovi do role dopravců a přebírají tak odpovědnost vyšší, jako dopravci. Výlukami z pojištění zasílatele jsou škody úmyslně způsobené, škody vzniklé v důsledku politických událostí, škody vzniklé nevhodnou manipulací se zbožím a škody na zdraví lidí.

### **6.4 Pojištění zvláštního zájmu na dodání**

Velmi specifickým typem pojištění je tzv. připojištění zvláštního zájmu na dodání. V souladu s článkem 26 úmluvy CMR lze za určitých podmínek pojistit zboží pro případ jeho ztráty, zničení, a dokonce i pozdního doručení zboží. Zejména pozdní doručení jinak než touto formou pojistit nelze. Pojistit takto lze vždy jen konkrétní zásilku. Paušální pojištění všech zásilek například v rámcové smlouvě není platné. Podmínkou platnosti pojištění je sjednání samostatného příplatku navíc k ceně dopravného a dále zapsání požadované hodnoty zboží do přepravních dokumentů. Bez ohledu na limity uvedené v článcích 23, 24 a 25 úmluvy CMR lze požadovat krytí prokázané škody až do výše limitu uvedeného v přepravních dokumentech.

## 7 OSTATNÍ LEGISLATIVNÍ ÚPRAVY

V této části bych již jen v krátkosti uvedla některé lokální legislativní úpravy platné v Německu, Francii či Belgii. Mohou totiž výrazně ovlivnit provozní činnost dopravců z ostatních zemí, včetně České republiky.

### 7.1 Zákon o minimální mzdě v Německu

Od 1. ledna 2015 byl ve Spolkové republice Německo uveden v platnost zákon o minimální mzdě (označovaný jako MILOG). Tento zákon upravuje délku pracovní doby a minimální hodinovou mzdu při výkonu práce na území SRN a dopadá především na řidiče nákladních vozidel z neněmeckých firem. Zajímavostí je, že do dnešního dne nebyla německými úřady povinnost dodržovat zákon MILOG oficiálně dalším členským státům sdělena. Pro porušení pravidel EU o volném pohybu služeb a zboží bylo Evropskou komisí zahájeno proti SRN řízení, které dodnes nebylo uzavřeno. Případ pravděpodobně dojde až k Evropskému soudnímu dvoru. Na jeho základě SRN neustoupila od požadavků na plnění požadavků zákona dotčenými subjekty, ale alespoň nevymáhá na dopravcích sankce za nedodržování zákona.

Minimální hodinová mzda se od 1. ledna 2017 zvyšuje na 8,84 EUR, což v přepočtu odpovídá přibližně 40 000 Kč měsíčně. Průměrný plat českého řidiče je dnes zhruba poloviční (bez započtení zahraničního stravného). Právě otázka alespoň částečného zahrnutí stravného do příjmu byla dlouhou dobu otevřená. Zahraniční stravné je totiž v ČR výrazně vyšší než v Německu. Zatímco v SRN je maximální měsíční limit stravného 229 EUR (resp. 7,60 EUR / den), český zaměstnanec si může přijít až na 1 395 EUR/měsíc (resp. 45 EUR/den). Dobrou zprávou pro české dopravce je, že německé úřady uznaly tento nesoulad a rozdíl v obou denních sazbách lze započítat jako součást mzdy řidiče.

Kontroly dodržování zákona německými celními úřady aktuálně probíhají formou výzev dopravcům k doložení údajů podle zákona o minimální mzdě MILOG. Sdružení dopravců prozatím doporučuje žádná data na pravidelné bázi neodesílat a reagovat na výzvy úřadů vždy písemně těsně před uplynutím lhůty a protahovat komunikaci. Pokud by přeci jen německý úřad uložil sankci, doporučuje bránit se odvoláním na evidentní rozpor zákona MILOG s českou legislativou (např. zákona o ochraně osobních údajů.) a samozřejmě také s legislativou EU.

Pokud se dopravce rozhodne plnit požadavky zákona, je jeho povinností posílat data německým úřadům v požadované formě. Výkaz musí obsahovat údaje o odpracované době na území SRN včetně data a přehledu, od kdy do kdy byl na území SRN. Reportované hodnoty musí korespondovat se záznamy tachografu řidiče. Od roku 2017 je odesílání výkazů práce německým úřadům možné již jen v elektronické podobě.

## **7.2 Francouzská minimální mzda (Loi Macron)**

Obdoba německého zákona o minimální mzdě byla uvedena v platnost od 1. 7. 2016 také ve Francii. Zákon nese označení Loi Macron (podle Emannuela Macrona, navrhovatele zákona) a je platný pro všechny přepravy na území Francie a náklady směřující z nebo do Francie. Vztahuje se jak na osobní, tak nákladní přepravu bez ohledu na velikost vozidla. Nevztahuje se pouze na tranzitní jízdy přes území Francie.

Podle Loi Macron má řidič po dobu práce na území Francie nárok na francouzskou minimální mzdu, jež momentálně činí 9,67 EUR/hodinu. Vedle minimální mzdy vzniká řidiči rovněž nárok na další francouzská sociální pravidla týkající se pracovní doby a odpočinku – práce přesčas, ochrana zdraví při práci a rovnost pohlaví. Řidič je povinen při kontrole prokázat, že požadavky zákona jsou naplněny. Musí mít proto podle zákona ve vozidle k dispozici deklaraci s identifikačními údaji řidiče a dopravce stvrzující zejména výši mzdy a další náležitosti. Deklarací musí rovněž disponovat francouzsky hovořící a kdykoli dostupný zástupce dopravce ve Francii. Ve vozidle musí být také k dispozici kopie řidičovy pracovní smlouvy.

Sankce za nedodržení požadavků zákona může v extrémním případě opakovaného porušení zákona dosáhnout až 500 000 EUR. Obdobně jako v případě MILOG i zde byla podána stížnost Evropské komisi na platnost zákona s odkazem na porušení základního principu EU – volného pohybu pracovní síly. Ve druhé polovině roku 2016 došlo na úrovni vrcholných představitelů zemí Vyšegrádské čtyřky a Francie k mnoha jednáním, jejichž účelem bylo přimět francouzské úřady, aby nevymáhaly sankce do doby, než Evropská komise ukončí šetření stížnosti. V prvních měsících po zavedení zákona nebyly zaznamenány žádné sankce, leč v posledních měsících bylo již mnoho českých dopravců sankcionováno. Sdružení dopravců ČESMAD BOHEMIA radí podřídit se zákonu co do formálních požadavků, tj. vybavit řidiče deklarací, kopií smluv atd. Pokud bude dopravce kontrolován a kontrolní orgán nalezne nedostatky, doporučuje se dopravcům nikdy nehradit na místě pokutu, ale pouze tzv. kauci na sankci. Poté by se měl dopravce odvolat

ke správnému řízení a příslušným francouzským úřadům zaslat informativní dopis, že požadavek Loi Macron je dopravcem považován za zákon přesahující rámec směrnice ES 96/71 a nařízení 1072/2009, a tudíž vybrání kauce na pokutu považuje dopravce za neodůvodněné a žádá o její vrácení.

### **7.3 Belgie – předpis o vykonání pauzy mimo kabinu vozu**

Vedle problematiky minimální mzdy řidičů při práci v Německu či Francii se v poslední době často diskutuje obdobný předpis – zákaz vykonávání povinné dlouhé týdenní pauzy (45 hodin bez přerušení) mimo kabinu tahače. První zemí, která nový předpis ustanovila a začala aktivně vymáhat sankce při zjištění porušení tohoto nařízení, je Belgie.

Účel nařízení se zdá být identický s aplikací minimální mzdy. Země, které předpis stanovily, mluví o tzv. sociálním dumpingu. Řidiči kamionů ze západních zemí mají výrazně vyšší mzdové ohodnocení oproti svým kolegům ze střední a východní Evropy. Poskytovatelé logistických služeb ze západních zemí se tak stávají méně konkurenceschopní. Vlády těchto zemí se tak pomocí tohoto nařízení snaží levnější konkurenci ze svých trhů alespoň částečně vytlačit. Pro dopravce z východních zemí by totiž striktní dodržování pravidla znamenalo upustit od zahraničních turnusů trvajících i několik týdnů v kuse a pravidelně se vracet do země svého původu. Regulaci totiž nelze dle striktního výkladu obejít ani formou prokázání např. účtem za hotelový pokoj. Francie pak svůj předpis vysvětluje tak, že dopravce má povinnost zorganizovat pracovní dobu řidiče tak, aby trávil týdenní odpočinek mimo pracovní vozidlo. Sankce může dosáhnout až 1 800 EUR.

Podle doporučení sdružení dopravců ČESMAD by měl dopravce preventivně plánovat své jízdy tak, aby řidič týdenní pauzu vykonával pokud možno mimo území Belgie a Francie. Pokud nelze plánovat trasu jinak a týdenní pauza musí být vykonána na území Belgie a Francie. Dopravce by v případě kontroly neměl nikdy souhlasit s udělením pokuty, ale zvolit raději formu úhrady kauce a případ nechat dojít do správního řízení. V něm se mu doporučuje odvolat se na nezákonnost ustanovení, které stanoví pravidla nad rámec nařízení 561/2006 nebo AETR. Zároveň argumentovat výší pokuty, jelikož je zde zjevná neúměra mezi mírou nebezpečnosti přestupku a výší udělených sankcí.



## ZÁVĚR

Cílem této práce bylo předat základní informace o dopravě a zasílatelství čtenáři, který není profesionálem z oboru logistiky. Každý z nás denně potkává na silnicích mnoho nákladních vozidel a pohledem laika je přeprava zboží jednoduchý proces – naložení zboží v místě nakládky, převoz a vykládka v místě určení. Po přečtení této práce by měl mít čtenář mnohem konkrétnější představu o dopravě a měl by chápat, že doprava je komplexní obor s mnoha provozními i legislativními specifiky, navíc významně odlišnými pro každý typ dopravy. Zároveň by měl rozumět rozdílům mezi dopravou a zasílatelstvím a zejména pak zcela odlišnému postavení dopravce a zasílatele z hlediska odpovědnosti za případnou škodu. Dalším cílem práce bylo poskytnout případnému zájemci o podnikání v tomto oboru základní přehled právních norem a upozornit jej na rizika spojená s podnikáním v dopravě a zasílatelství.

Mým záměrem bylo představit dopravu od základů. V první části práce jsem se proto zaměřila na její historii. Čtenář se mohl dozvědět o motivaci našich předků k přepravování nákladu, způsobech přepravy před staletími a radikálních změnách, které do oboru přepravy vnesla tzv. průmyslová revoluce. Poté jsem se dále věnovala pojmům, protože některé mohou být matoucí, přitom ve skutečnosti každý z nich má jasný a nezaměnitelný význam. Dále jsem čtenáři popsala typy přeprav zboží – od nejběžnější silniční přepravy, přes leteckou, námořní, železniční, vnitrozemskou vodní až po kombinovanou. U každého typu přepravy jsem čtenáři objasnila její základní princip, využívané typy dopravních prostředků a legislativní normu, kterou je každý ze způsobů přepravy ošetřen. Nejvíce využívaným způsobem přepravy zboží je jednoznačně přeprava silniční. V dalších částech práce jsem se tedy zabývala právě tímto typem.

Ve třetí kapitole jsem se zaměřila na právní normy v České republice. Základními předpisy upravujícími přepravní služby jsou především živnostenský zákon č. 455/1991 Sb., občanský zákoník č. 89/2012 Sb. a úmluva CMR přijatá jako vyhláška Ministerstva dopravy č. 11/1975 Sb. Každé z těchto norem byla věnována část, ve které se vysvětlovalo, ve kterých případech je možné je použít. Byly také popsány jednotlivé druhy smluv, jejich základní náležitosti a zdůrazněny hlavní odlišnosti. Ve čtvrté kapitole byly popsány normy, které přímo neupravují zakládání smluv, ale svou účinností zasahují do přepravních záležitostí, ať už se jedná o úpravu celních náležitostí, převozu

nebezpečného nákladu nebo do práce řidičů vozidel. Za zmínku určitě i stojí mezinárodní obchodní podmínky INCOTERMS, které nejsou normou, ale v praxi se běžně používají a jsou-li stanoveny na samotném začátku sjednávaných vztahů může to značně ulehčit pozdější problémy, protože se předem vymezí odpovědnost všech zúčastněných stran, místo přechodu rizik a finanční podíl každého z partnerů.

V páté kapitole jsem rozebrala odlišné postavení dopravce a zasílatele z pohledu odpovědnosti, protože toto téma je v praxi nejvíce diskutované. V případě dopravce je nutné rozlišovat, zda k poškození nákladu došlo při přepravě vnitrostátní a odpovědnost se tak bude řídit NOZ, nebo při přepravě mezinárodní, kdy odpovědnost bude podléhat úmluvě CMR. Podle NOZ je limit náhrady škody neomezený, jestliže se dopravce nedokáže vyvinut ze své odpovědnosti z taxativně vyjmenovaných důvodů. Naopak podle článku 23 úmluvy CMR odpovídá dopravce za škodu do limitu, který je touto úmluvou určen. Hlavní nebezpečí pro dopravce tak spočívá v neomezené odpovědnosti v tuzemské dopravě, a proto nelze než doporučit dopravci, aby před zahájením přepravy od odesílatele vždy důsledně požadoval informace o alespoň přibližné hodnotě přepravovaného zboží. Pokud by jeho hodnota byla nadstandardně vysoká, je vhodné si ujednat limit plnění. Žádné pojištění odpovědnosti dopravce totiž nekryje neomezenou škodu a v případě způsobení škody vyšší, než je smluvený pojistný limit, může být dopad pro dopravce likvidační. A nakonec ani odesílatel by k této situaci neměl být lhostejný, neboť se může dostat do situace, kdy pojistné plnění z pojištění odpovědnosti dopravce bude nedostatečné a dopravce nebude schopen uhradit rozdíl mezi hodnotou zboží a pojistným plněním. V takovém případě lze doporučit odesílateli připojištění zboží na požadovanou hodnotu. Trochu překvapivě se však i v případě mezinárodní přepravy můžeme setkat s neomezenou odpovědností dopravce, tedy odlišně než jak bylo uvedeno v předchozím textu a odlišně od omezení daného článkem 23 úmluvy CMR. Článek 29 úmluvy CMR totiž říká, že omezení odpovědnosti podle článku 23 se nepoužije v případě úmyslu nebo takového jednání, které lze úmyslu přirovnat. Pokud si odesílatel v ujednaných podmínkách vymíní například parkování vozidla na předem schválených střežených místech, dopravce tuto instrukci ignoruje, zaparkuje vozidlo na jiném místě a v důsledku jeho jednání dojde ke způsobení škody krádeží zboží, pak lze jeho jednání označit jako hrubou nedbalost a v souladu s článkem 29 odpovídá dopravce za škodu

v neomezené výši. Připojištění zásilky odesílatelem tak má svůj význam i v kontextu mezinárodní přepravy.

Odpovědnost zasílatele nepodléhá úmluvě CMR a je řešena čistě podle NOZ. Laicky řečeno, zasílatel neodpovídá za škodu vzniklou na zboží po nakládce, jeho povinností však je vyvinout maximální úsilí k vyřešení reklamace mezi odesílatelem a dopravcem. Zasílatel naopak odpovídá za to, že na základě informací od odesílatele vybere a zajistí přistavení vhodného dopravního prostředku a zvolí spolehlivého dopravce. Může však nastat situace, kdy zasílatel uplatňuje samovstup a tím, někdy možná i nevědomě, rozšiřuje svoji odpovědnost. Riziko spočívá v tom, že zasílatel použitím samovstupu vystupuje vůči odesílateli jako dopravce. Odesílatel tak ani nemůže poznat, že nejedná s dopravcem, nýbrž se zasílatelem. Jako ochranu odesílatele před zastřením skutečné povahy identity jeho partnera tak zasílatel při samovstupu automaticky přebírá stejnou odpovědnost, jakou by měl skutečný dopravce. Ve stejném okamžiku se však nezbavuje ani odpovědnosti zasílatele, protože samovstupem se z něj skutečný dopravce nestává. Z principu i nadále zůstává zasílatelem, a proto tak i nadále musí nést také odpovědnost za řádné sjednání přepravy.

V další kapitole jsem popsala typy pojištění, které dopravce či zasílatel mohou nebo musí uzavřít. Vedle povinného zákonného pojištění vozidel, případně dobrovolného havarijního pojištění, může dopravce sjednat pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou na nákladu. Obdobně svoji odpovědnost může pojistit i zasílatel, který se ovšem nepojišťuje na škodu z důvodu poškození zboží, ale odpovědnosti za škodu způsobenou nekvalitním odvedením své práce zasílatele. Zásilka může být pojištěna také vlastníkem zboží. Výhodou je, že pojištění odpovědnosti dopravce se vztahuje pouze na dobu, kdy je zboží naloženo na vozidle dopravce. Zbožová pojistka se nezabývá otázkou místa uložení zásilky v případě jejího poškození a kryje ho tak po celou dobu přepravy.

Poslední kapitola práce je pak již jen přehledem nejčerstvějších témat z oblasti mezinárodní dopravy. Cílem těchto úprav je vytlačení středoevropských a východoevropských ze západní Evropy, neboť jejich ceny jsou zásluhou nižších personálních nákladů ve srovnání se západoevropskými společnostmi výrazně nižší.

Závěrem už lze jen doufat, že práce čtenářům poskytla potřebný přehled o dopravě a zasílatelství.

## SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

### Seznam použitých českých zdrojů

Česko. *Živnostenské podnikání: předpisy regulující podnikání: redakční uzávěrka 3.2.2014*. Ostrava: Sagit, 2014, 256 s. ÚZ : úplné znění; Rekodifikace, č. 1016. ISBN 978-80-7488-042-1.

DAVID, Petr a František ORAVA. *Vnitrostátní přeprava a zasílatelství*. Vyd. 2., přeprac. V Praze: České vysoké učení technické, 2010, 175 s. ISBN 978-80-01-04535-0.

*Doprava: silniční doprava, veřejná doprava, pozemní komunikace, zákon o dráhách : redakční uzávěrka k...* Ostrava: Sagit, 2011. ÚZ: úplné znění.

ELIÁŠ, Karel. *Nový občanský zákoník s aktualizovanou důvodovou zprávou a rejstříkem*. 1. vyd. Ostrava: Sagit, 2012, 1119 s. ISBN 978-80-7208-922-2.

KROFTA, Jiří. *Přepravní právo v mezinárodní kamionové dopravě*. Vyd. 1. Praha: Leges, 2009, 238 s. Praktik. ISBN 978-80-87212-17-2.

NOVÁK, Radek. *Mezinárodní kamionová doprava a zasílatelství*. Vyd. 1. V Praze: C. H. Beck, 2013, 282 s. ISBN 978-80-7400-514-5.

NOVÁK, Radek. *Přepravní, zasílatelské a logistické služby*. Vyd. 1. Praha: Wolters Kluwer Česká republika, 2011, 391 s. ISBN 978-80-7357-735-3.

RABAN, Přemysl. *Občanské právo hmotné: závazkové právo*. Vyd. 1. Brno: Václav Klemm, 2014, 528 s. ISBN 978-80-87713-11-2.

RYBA, Jaroslav. *K historii silniční dopravy na území České republiky*. Vyd. 1. Pardubice: Institut Jana Pernera, 2004, 182 s. ISBN 80-86530-14-0.

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

## Seznam použitých internetových zdrojů

Svaz spedice a logistiky ČR. Kodex jednání zasílatele [online]. Datum aktualizace 22.3.2000. [Cit.2017-02-10]. Dostupné z:

[http://www.sslczech.cz/files/uploaded/UserFiles/dokumenty/kodex\\_jednani\\_zasilatele.pdf](http://www.sslczech.cz/files/uploaded/UserFiles/dokumenty/kodex_jednani_zasilatele.pdf)

IDNES.CZ. *Německo porušuje pravidla, řekla EU. Vadí jí minimální mzda v dopravě* [online]. © 1999–2017 MAFRA, a. s., Poslední změna 19.05.2015 17:04. [Cit. 2017-01-31]. Dostupné z: [http://ekonomika.idnes.cz/nemecko-kvuli-minimalni-mzde-porusuje-evropska-pravidla-rika-komise-1jk-/eko\\_euro.aspx?c=A150519\\_165043\\_eko\\_euro\\_nio](http://ekonomika.idnes.cz/nemecko-kvuli-minimalni-mzde-porusuje-evropska-pravidla-rika-komise-1jk-/eko_euro.aspx?c=A150519_165043_eko_euro_nio)

ČESMAD BOHEMIA. *Mimimální mzda* [online]. © 2017 Sdružení automobilových dopravců ČESMAD BOHEMIA, z.s., Poslední aktualizace 17.02.2017 [Cit. 2017-02-17]. Dostupné z: <http://info.odoprave.cz/minimalni-mzda>

Hospodářské noviny IHNED.cz. *Problematika zasílatelství v novém občanském zákoníku* [online]. © 1996-2017 Economia, a.s., Poslední aktualizace 07.10.2013 12:50 [Cit. 2017-01-02]. ISSN 1213-7693. Dostupné z:

<http://logistika.ihned.cz/c1-60974220-problematika-zasilatelstvi-v-novem-obcanskem-zakoniku>

Ministerstvo průmyslu a obchodu. *Uznávání odborné kvalifikace pro oblast živnostenského podnikání* [online]. © Copyright 2005 - 2017 MPO, Poslední aktualizace 14.06.2016 [Cit. 2017-01-15]. Dostupné z:

<http://www.mpo.cz/cz/podnikani/zivnostenske-podnikani/uznavani-odborne-kvalifikace-pro-oblast-zivnostenskeho-podnikani/uznavani-odborne-kvalifikace-pro-oblast-zivnostenskeho-podnikani-144206/>

Machytková, Sedláček, Vaca & spol., *E-bulletin soudní rozhodnutí v přepravě a zasilatelství* [online]. Copyright © Machytková, Sedláček, Vaca & spol., advokátní kancelář s.r.o. 2017, Měsíc vydání: září 2016 [Cit. 2017-02-13]. Dostupné z:

[http://akmsv.cz/images/e-bulletin/zari\\_2016\\_e-bulletin\\_c\\_3\\_2016.pdf](http://akmsv.cz/images/e-bulletin/zari_2016_e-bulletin_c_3_2016.pdf)

Machytková, Sedláček, Vaca & spol., *E-bulletin soudní rozhodnutí v přepravě a zasilatelství* [online]. Copyright © Machytková, Sedláček, Vaca & spol., advokátní kancelář s.r.o. 2017, Měsíc vydání: prosinec 2016 [Cit. 2017-02-13]. Dostupné z:

[http://akmsv.cz/images/e-bulletin/prosinec\\_2016%20e-bulletin\\_c\\_4\\_2016.pdf](http://akmsv.cz/images/e-bulletin/prosinec_2016%20e-bulletin_c_4_2016.pdf)

Machytková, Sedláček, Vaca & spol., *E-bulletin dopravní právo* [online]. Copyright © Machytková, Sedláček, Vaca & spol., advokátní kancelář s.r.o. 2017, Měsíc vydání: listopad 2007 [Cit. 2017-02-13]. Dostupné z:  
[http://www.akmsv.cz/images/e-bulletin/listopad\\_2007\\_e-bulletin\\_c\\_4\\_2007.pdf](http://www.akmsv.cz/images/e-bulletin/listopad_2007_e-bulletin_c_4_2007.pdf)

## SEZNAM ZKRATEK

- ADR – Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí.
- ADR-RID – Předpisy o přepravě nebezpečných věcí.
- AETR – Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě.
- CIM – Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní železniční dopravě.
- CMR – Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční dopravě.
- ČESMAD – Sdružení automobilových dopravců.
- FCL – Celokontejnerová zásilka u námořní přepravy.
- FTL – Celovozová doprava (využita je celá ložná plocha vozidla, dopravci není dovoleno přikládat k zásilce jakékoli zboží jiného odesilatele).
- INCOTERMS – Mezinárodní obchodní podmínky.
- IATA – Nevládní mezinárodní organizace sdružující letecké dopravce.
- IRU – Mezinárodní silniční unie.
- JRF – Jednotný registrační formulář.
- TIR – Úmluva o mezinárodní silniční dopravě.
- LCL – Dokládková služba – námořní doprava.
- LTL – Dokládková služba – silniční doprava.
- MILOG – Zákon o minimální mzdě ve Francii.
- NOZ – Nový občanský zákoník.
- NVOCC – Zprostředkovatel v námořní přepravě.
- RoLa – Označení pro kamion naložený na železničním voze.
- SDR – Jednotná měna užívaná v rámci Mezinárodního měnového fondu.
- SMGS – Dohoda o mezinárodní železniční přepravě zboží.

## SEZNAM OBRÁZKŮ A GRAFŮ

### Seznam obrázků

Obrázek 1 Tahač s návěsem.....	17
Obrázek 2 Souprava s přívěsem.....	17
Obrázek 3 Road train .....	17
Obrázek 4 RoLa – kamion naložený na železničním voze .....	23

### Seznam grafů

Graf 1 Možnosti odpočinku (1 člen osádky) .....	35
Graf 2 Možnosti odpočinku (2 členové osádky).....	35
Graf 3 INCOTERMS 2010 .....	36



## SEZNAM PŘÍLOH

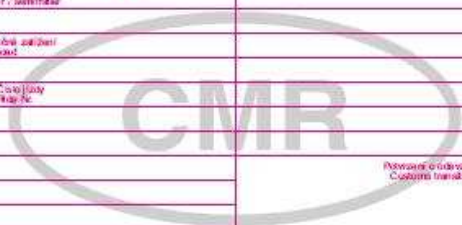
Příloha A – Mezinárodní nákladní list CMR.....	I
Příloha B – Nákladní list CIM.....	II

Příloha A – Mezinárodní nákladní list CMR

**1** Exemplář pro odesílatele  
Copy for sender

1 Odesílatel (jméno, adresa, země) Sender (name, address, country)		<p><b>MEZINÁRODNÍ NÁKLADNÍ LIST č. CZ Ta</b> INTERNATIONAL CONSIGNEMENT NOTE CZ Ta</p> <p>Tato přeprava podléhá, pokud bylo ujednáno jinak, podmínkám o přepravě smlouvné v mezinárodní úmluvě o přepravě (CMR). This carriage is subject not with standing any clause to the contrary, to the Convention on the Contract for the International Carriage of goods by road (CMR)</p>							
2 Příjemce (jméno, adresa, země) Consignee (name, address, country)		16 Dopřevozce (jméno, adresa, země) Carrier (name, address, country)							
3 Místo vykládky zboží Place of delivery of the goods		17 Další dopravce (jméno, adresa, země) Successive carrier (name, address, country)							
4 Místo a datum naběhnutí zboží Place and date of taking over the goods		18 Všechny a průběžné dopravy Carrier's observations and observations							
5 Přípatelné doklady Attached documents		6 Štítek a čísla Marks and Nos		7 Počet kusů Number of packages	8 Druh obalu Method of packing	9 Charakter zboží Nature of the goods	10 Statistické číslo Statistical number	11 hr. hmot. v kg Gross weight in kg	12 Objem v m <sup>3</sup> Volume in m <sup>3</sup>
13 Pokyny odesílatele (pokud a jiné formálně) Sender's instructions		19 K číslu To be paid by:		odměna tariff		mimořádné extra		příjemce consignee	
14 Doba Reimbursement		15 Pokyny odesílatele platit/dopravitelů instructions as to payment for carriage		18 Výběr a platba Signature and stamp of the carrier		24 Znění zboží Goods received		Datum Date	
21 Vystaveno v / Established in		22		23		24		25	
25 SPZ vozidla / číslo Plate number / truck		26 Důvěrné zařazení Paid/Not Paid		27 Číslo OSW OSW No.		28 Číslo listiny Waybill No.		29 Další poznámky Remarks	
30 Další přílohy doklady All attached documents		31 Město City		32					

1 - 15 in 21 + 22  
 16 - 20 in 21 + 22  
 21 - 25 in 21 + 22  
 26 - 32 in 21 + 22





## **BIBLIOGRAFICKÉ ÚDAJE**

Jméno autora: Hana Trchová

Obor: Právo v podnikání

Forma studia: Kombinovaná

Název práce: Legislativní rozdíly v zasilatelství a dopravě

Rok: 2017

Počet stran textu bez příloh:<sup>8</sup> 44

Celkový počet stran příloh:<sup>9</sup> 2

Počet titulů českých použitých zdrojů: 10

Počet titulů zahraničních použitých zdrojů: 0

Počet internetových zdrojů: 8

Vedoucí práce: PaedDr. Slavomír Novotný, Ph.D.

---

<sup>8</sup> Zahrnuje počet stran od úvodu po závěr práce (seznamy použitých zdrojů se nepočítají).

<sup>9</sup> Zahrnuje celkový počet jednotlivých stran příloh.