



Ekonomická  
fakulta  
Faculty  
of Economics

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

Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích  
Ekonomická fakulta  
Katedra práva

Bakalářská práce

# Závazkové vztahy vznikající při přepravě

Vypracoval: Kateřina Krepsová  
Vedoucí práce: JUDr. Rudolf Hrubý  
České Budějovice 2018



**ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE**  
(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Kateřina KREPSOVÁ**  
Osobní číslo: **E16201**  
Studijní program: **B6208 Ekonomika a management**  
Studijní obor: **Účetnictví a finanční řízení podniku**  
Název tématu: **Závazkové vztahy vznikající při přepravě**  
Zadávací katedra: **Katedra práva**

Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

**Cíl práce:**

Cílem této práce je v teoretické rovině popsat závazkové vztahy vznikající při přepravě. Ve druhé části se autorka cestou dotazníků a řízených rozhovorů zaměří na analýzu praktických postupů při realizaci přepravy jak zboží, tak i osob.

**Metodický postup:**

1. Odborná literatura zaměřená na dané téma
2. Analýza a popsání dané problematiky
3. Aplikace na konkrétní podnik

**Rámcová osnova:**

1. Úvod
2. Literární rešerše
3. Teoretická část
4. Praktická část
5. Závěr
6. Přehled použité literatury
7. Přílohy

Rozsah grafických prací: **dle potřeby**

Rozsah pracovní zprávy: **40-50 stran**

Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná**

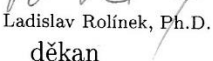
Seznam odborné literatury:

1. Galončík, S., Louša, F. (2016). *DPH a účtování - přeprava, dovoz, vývoz, služby*, 7. vyd. Praha: Grada.
2. Hrádek, J. (2017). *Smlouvy o přepravě v občanském zákoníku: komentář*. Praha: C. H. Beck.
3. Krofta, J. (2015). *Převážní právo v mezinárodní kamionové dopravě*, 2. vydání. Praha: Nakladatelství Leges.
4. Novák, R., Kolář, P. (2016). *Námořní nákladní přeprava*. Praha: C. H. Beck.
5. Petrov, J., Výtisk, M., Beran, V. a kol. (2017). *Občanský zákoník: komentář*. Praha: C. H. Beck
6. Internetové zdroje vztahující se k danému tématu.


Vedoucí bakalářské práce: **JUDr. Rudolf Hrubý**  
Katedra práva

Datum zadání bakalářské práce: **8. března 2018**

Termín odevzdání bakalářské práce: **12. dubna 2019**

  
doc. Ing. Ladislav Rolínek, Ph.D.  
děkan

JIHOČESKÁ UNIVERZITA  
V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH  
EKONOMICKÁ FAKULTA  
Studentská 13 (1)  
370 05 České Budějovice

  
JUDr. Rudolf Hrubý  
vedoucí katedry

V Českých Budějovicích dne 20. března 2018

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

V Českých Budějovicích dne 8. dubna 2019

.....

Kateřina Krepsová



## Poděkování

Velice ráda bych touto cestou poděkovala svému vedoucímu bakalářské práce JUDr. Rudolfovi Hrubému za jeho pomoc a cenné rady při zpracovávání této práce. Dále mé poděkování patří zaměstnancům firmy A. W. Faber – Castell Česká republika, spol. s r. o. za přátelský přístup, poskytnutý rozhovor, informace a dokumenty důležité pro tuto práci. Poděkování též patří řidiči linkového autobusu za laskavost a poskytnutý rozhovor. V neposlední řadě bych chtěla poděkovat rodině a přátelům za jejich důvěru a podporu po celou dobu studia.





# OBSAH

1. ÚVOD .....	3
2. LITERÁRNÍ REŠERŠE, TEORETICKÁ ČÁST .....	4
2.1. Vymezení přepravy .....	4
2.2. Rozdělení přepravy .....	4
2.2.1. Přeprava osob.....	4
2.2.1.1. Železniční osobní přeprava.....	4
2.2.1.2. Silniční přeprava.....	5
2.2.1.2.1. Autobusová doprava.....	5
2.2.1.3. Vodní přeprava .....	6
2.2.1.3.1. Vnitrozemská vodní přeprava.....	6
2.2.1.3.2. Námořní osobní přeprava .....	6
2.2.1.4. Letecká přeprava.....	6
2.2.1.5. Městská a příměstská doprava .....	7
2.2.1.5.1. Městská hromadná doprava (MHD) .....	7
2.2.1.5.2. Integrované dopravní systémy (IDS).....	8
2.2.2. Nákladní přeprava.....	8
2.2.2.1. Silniční nákladní přeprava .....	8
2.2.2.1.1. Zájmová sdružení dopravců ČR .....	8
2.2.2.1.2. Bilaterální smlouvy .....	9
2.2.2.1.3. Multilaterální smlouvy .....	9
2.2.2.2. Železniční nákladní přeprava.....	11
2.2.2.3. Letecká nákladní přeprava.....	13
2.2.2.4. Námořní přeprava .....	13
2.2.2.5. Říční nákladní přeprava.....	14
2.2.2.6. Multimodální, intermodální, kombinovaná přeprava .....	14
2.2.2.6.1. Multimodální přeprava .....	14
2.2.2.6.2. Intermodální přeprava.....	15
2.2.2.6.3. Kombinovaná přeprava.....	15
2.2.2.7. Potrubní přeprava.....	15
2.2.2.8. Zasílatelství.....	16
2.3. Podmínky INCOTERMS .....	17
2.4. Závazkové vztahy vznikající při přepravě dle Občanského zákoníku .....	22
2.4.1. Pojem závazek .....	22
2.4.2. Závazky ze smluv o přepravě .....	22
2.4.2.1. Přeprava osob .....	22
2.4.2.1.1. Smluvní přepravní podmínky v přepravě .....	23

2.4.2.1.2.	Bezpečnost a pohodlí cestujících	24
2.4.2.1.3.	Přeprava zavazadla	24
2.4.2.1.4.	Uplatnění práv	25
2.4.2.1.5.	Přepravní řády	25
2.4.2.1.6.	Náhrada škody způsobené provozem dopravních prostředků	26
2.4.2.2.	Přeprava věci	27
2.4.2.2.1.	Údaje o obsahu zásilky	27
2.4.2.2.2.	Odborná péče	27
2.4.2.2.3.	Přerušení přepravy	28
2.4.2.2.4.	Doručení a vydání zásilky	28
2.4.2.2.5.	Přepravené	28
2.4.2.2.6.	Náhrada škody dopravcem	29
2.4.2.2.7.	Náložný list	30
2.4.2.2.8.	Nákladní list	30
2.4.2.2.9.	Spojení několika dopravců	31
2.4.2.2.10.	Prodej nevyzvednuté věci	32
2.4.2.3.	Provoz dopravního prostředku	33
3.	CÍL A METODIKA PRÁCE	35
3.1.	Cíl	35
3.2.	Metodika	35
4.	PRAKTICKÁ ČÁST	37
4.1.	Dotazníkové šetření	37
4.1.1.	Vyhodnocení dotazníků, hypotéz a návrhy řešení	37
4.1.2.	Realizace přepravy osob	40
4.1.3.	Realizace přepravy zboží	40
4.2.	Účetní a daňové aspekty	42
4.2.1.	Přeprava osob	42
4.2.2.	Přeprava zboží	43
4.2.3.	Účetnictví	47
5.	ZÁVĚR	49
I.	SUMMARY	51
II.	SEZNAM OBRÁZKŮ A TABULEK	52
III.	SEZNAM PŘÍLOH	53
6.	PŘEHLED POUŽITÉ LITERATURY	54
7.	PŘÍLOHY	55

# 1. ÚVOD

Samotné téma bakalářské práce vychází sice z katedry práva, přesto je vzhledem ke studovanému oboru obohaceno účetní a daňovou problematikou. Přeprava osob a věcí je v současné době velice významná, proto jsem se rozhodla věnovat této aktualitě svou pozornost, protože se týká, troufnu si říci, miliony lidí po celém světě. V převážné většině je bohužel považována za samozřejmost, ale kdyby nám přepravní služby nebyly nabízeny, životy lidí by se z určité části ztížily. Nebo ještě lépe řečeno, neužívali bychom si takového komfortu, jaký je nám právě dnes poskytován. Ať už se jedná o vzdálenější cestu do práce, potraviny/oblečení/kosmetika v obchodech, cestování po světě, zasílání zásilek z jednoho koutu světa na druhý – to vše a mnohem více je zásluhou oné přepravy.

Práce je situována na část teoretickou a praktickou. V teoretické rovině je obecně popsáno jednak rozdělení, tak i charakteristiky jednotlivých druhů přepravy osob a zboží. Dále jsou vysvětleny podmínky INCOTERMS, které jsou povinnou součástí každé mezinárodní obchodní faktury a představují zodpovědnost smluvních stran během mezinárodních transakcí. Posledním důležitým tématem této části je přiblížení závazkových vztahů obou smluvních stran, které jim přímo vyplývají ze smlouvy. Praktická část se věnuje také několika záležitostem. Deseti hypotézám, které byly vyhodnoceny na základě analýzy odpovědí dvou dotazníků – jeden směřující na přepravce a druhý na dopravce. U zjevných nedostatků jsem pak navrhla možné řešení. Druhým úkolem praktické části bylo popsat realizaci přepravy jak osob z pohledu dopravce, tak zboží z pohledu objednavatele přepravy na předem vybraných společnostech. Součástí praktické části jsou také účetní a daňové aspekty, které s přepravními službami úzce souvisí. V úplném závěru bakalářské práce jsou nastíněny poznatky problémů, které vznikají v praktickém životě, spolu s konceptem na jejich řešení.

## 2. LITERÁRNÍ REŠERŠE, TEORETICKÁ ČÁST

### 2.1. Vymezení přepravy

Pojem přeprava může vyvolávat odlišné či nejasné představy. Ač se může zdát, že toto označení odpovídá dopravě – opak je pravdou:

Dopravou se myslí proces cílevědomého přemísťování osob nebo hmotných předmětů pomocí dopravních prostředků po dopravních cestách v nejrůznějších objemových, časových a prostorových souvislostech.

Výsledkem přemístění, nebo také realizací užitné hodnoty dopravy, je právě přeprava. Zahrnuje v sobě ale i další důležité činnosti jako například celní formality, zajišťování přepravních dokumentů, pojištění atd. (Zelený, 2007)

Přepravu lze rozdělit z několika hledisek. Přepravovat se mohou osoby, ale i věci. Dalším rozdělení pak spočívá ve způsobu přepravy.

### 2.2. Rozdělení přepravy

#### 2.2.1. Přeprava osob

K tomu, aby se lidé přepravovali, existuje hned několik důvodů. Jako první lze zmínit dojezd za prací. V dnešní době se lidé za prací příliš nestěhují a jsou raději ochotni za ní dojíždět. Dalším důvodem přepravy je dojíždění na nákupy. Díky této příčině se zvyšuje diverzifikace obchodu (to znamená, že dochází ke specializacím na určitý sortiment nebo také například k územní specializaci) a jeho koncentrace (jako je výstavba hypermarketů). Cestovní ruch je možné také považovat za jeden z důvodů mobility osob. Nejen že je v současnosti cestování moderní, ale lidé jím tráví dovolené i víkendy v podobě pobytů, poznávání nebo třeba zážitků.

##### 2.2.1.1. Železniční osobní přeprava

Železnice patří mezi nejvýznamnější druhy přepravy vzhledem k rychlosti a jednoduchosti spojení s okolním světem. Tento způsob přepravy však prochází v současné době složitým vývojovým obdobím. Konkurence je totiž velice silná – zejména díky rozmachu silniční a letecké přepravy, které se lépe a rychleji přizpůsobily požadavkům moderní doby, došlo k odklonu cestujících. Osobní automobily a autobusy na rozdíl od vlaků reagují pružněji a rychleji na změny v poptávce po přepravě díky hustotě silniční sítě. Další mínus představují i jízdní řády. (Zelený, 2007)

Navzdory výše uvedeným nevýhodám a dalším obtížím, má železnice stále velkou perspektivu. Provoz vlaků je rychlý a pravidelný, málo kdy závislý na počasí, takže

výhodou je i spolehlivost a dochvilnost. Výhody dále sbírá ve vztahu k životnímu prostředí a výrazných úsporách energie.

Ač se může přeprava po železnici zdát jednoduchá ve smyslu pouhé přepravy cestujících mezi místy nástupu a výstupu, dopravci ale musejí poskytovat ještě další služby, aby tak zvýšili atraktivitu vlaků a kvalitu samotného přemístovacího procesu cestujícím. Mluvíme například o následujících službách:

- a) rezervační systémy – cestující má možnost před svou cestou vlakem si rezervovat místo k sezení, lehátko nebo lůžko,
- b) poskytování slev – jejich úkolem je přilákat větší počet cestujících, jedná se o zlevněné jízdenky pro určitý úsek trati, pro věkové skupiny cestujících, pro rodiny apod.
- c) služby zvyšující pohodlí cestujícího ve vlaku – řazení jídelních, lehátkových, lůžkových vozů, roznáška občerstvení.

#### 2.2.1.2. Silniční přeprava

Tento druh přepravy se řadí mezi nejmladší, přesto se ale velmi rychle rozvíjí. Svými výhodami pro cestující (mezi které patří především rychlost, operativnost, cenová dostupnost, rychlá přizpůsobivost změnám poptávky a schopnost realizovat přepravu „z domu do domu“) dominuje ostatním možnostem přepravy.

Pro životní prostředí přináší ale značný problém – vzhledem ke své úspěšnosti vyžaduje další rozšiřování silniční a dálniční sítě. S tím také souvisejí náklady na provoz a správa a údržba komunikací. Navyšuje se i individuální přeprava – hybnost vzrůstá, prodlužují se přepravní vzdálenosti, dochází k vzestupu nehodovosti. (Zelený, 2007)

##### 2.2.1.2.1. Autobusová doprava

Na autobusovou dopravu lze nahlížet ze dvou hledisek, a to, zda se jedná o její pravidelnost či nepravidelnost.

Co se týče pravidelnosti, existují zde tři druhy – linková osobní doprava, veřejná linková doprava a zvláštní linková doprava. První z nich představuje pravidelné poskytování přepravních služeb na dané trase, kdy cestující nastoupí a vystoupí na předem určených zastávkách. Veřejná linková doprava je přístupna všem. Přepravní služby jsou zde nabízeny dle předem vyhlášených podmínek a slouží k uspokojování přepravních služeb. Zvláštní linková doprava zahrnuje přepravu pracovníků mezi

bydlištěm a pracovištěm, přepravu studentů mezi bydlištěm a školou, a podobně. Je tedy dopravou pouze vybraných skupin cestujících.

Příležitostná osobní silniční doprava spočívá v přepravě skupiny cestujících vytvořené z podnětu zákazníka nebo samotného dopravce. Přeprava se tedy realizuje na základě objednávky přepravní služby.

Zvláštním případem je kabotážní doprava, kdy jde o dopravu po území státu provozovanou dopravcem, který nemá v daném členském státě sídlo. Své služby pak provozuje na základě povolení a musí být držitelem licence Společenství.

#### 2.2.1.3. Vodní přeprava

Vodní doprava se řadí mezi nejstarší. V současné době je už méně významným oborem ve srovnání s dopravou silniční či železniční. Přesto svůj smysl neztratila. Svou činností nejméně zatěžuje životní prostředí. Přímé znečištění vody, okolí a ovzduší je minimální. V případě havárie lodi ale může dojít k obrovským škodám s dlouhodobými následky a účinky na přírodu.

##### 2.2.1.3.1. Vnitrozemská vodní přeprava

Jinými slovy i říční přeprava – v přepravě osob hraje důležitou roli hlavně v hospodářsky méně rozvinutých zemích, kde nemají k dispozici moderní infrastrukturu. Ve vyspělých zemích slouží jako doprava rekreační při poznávání určitého území, loď může mít podobu hotelu a rozšiřují se i půjčovny obytných lodí.

##### 2.2.1.3.2. Námořní osobní přeprava

Zahrnuje také průmyslové, administrativní, obchodní a další činnosti. Spolu s leteckou dopravou zajišťuje přepravování osob i nákladů mezi kontinenty. Převážná většina námořní přepravy slouží především právě k přepravě zboží.

Dle provozu plavidel můžeme námořní dopravu rozdělit na liniovou, která probíhá pravidelně na určité trase a podle plavebního řádu; a na trampovou, jež se uskutečňuje na základě objednávek.

Obecně lze říci, že se orientuje spíše na rekreační a zábavní plavby na moderních námořních lodích. Má ale také svou jedinečnou roli v podobě trajektů a přívozů, které nacházejí uplatnění v rámci pravidelné přepravy. (Zelený, 2007)

#### 2.2.1.4. Letecká přeprava

V současné době prochází výrazným nárůstem intenzity. To je dáno především vysokou rychlostí, pohodlím, odpovídající kvalitou i rozsahem nabízených služeb a

přijatelnými cenami. V neposlední řadě její další výhody spočívají ve spolehlivosti a bezpečnosti, protože letecká doprava patří k nejbezpečnějším druhům dopravy.

Zápornou stránkou jsou negativní dopady na životní prostředí, okolí letiště ovlivňuje hluk a exhalace. Pro cestující je nevýhodou velká vzdálenost letištních terminálů od center měst a s tím související nenavazující doprava.

Z hlediska pravidelnosti lze přepravu rozlišovat na pravidelnou a charterovou. Pravidelná přeprava spočívá v tom, že lety jsou provozované pravidelně mezi dvěma body na pravidelných linkách leteckého dopravce podle letového řádu. Charterovou přepravu lze chápat jako nepravidelnou, která se uskutečňuje na základě objednávky zpravidla celého dopravního prostředku.

#### 2.2.1.5. Městská a příměstská doprava

Doprava ve městě se odráží od vlastností daného prostředí, jako je například hustota zástavby, hustota obyvatelstva, demografická, sociální a profesní skladba obyvatel atd. Vývoj dopravy ve městech je dán i stupněm urbanizace. Urbanizace je rychlý růst průmyslu a stěhování obyvatelstva do měst, desurbanizace představuje vznik menších podniků, rozvoj služeb, růst dopravy, zhoršení životního prostředí a následnou migraci obyvatel do menších sídel.

##### 2.2.1.5.1. Městská hromadná doprava (MHD)

Je charakterizována jako činnost dopravce, která spočívá v pravidelné přepravě osob, ručních zavazadel, spoluzavazadel a živých zvířat nejen na území města, ale i v jeho bezprostředním okolí, a to prostřednictvím vozidel veřejné drážní osobní dopravy a veřejné silniční osobní dopravy.

Mezi specifické vlastnosti městské dopravy patří například:

- přeprava velkého počtu cestujících na malém, zájmovém území
- velká hustota přepravní sítě s krátkými vzdálenostmi zastávek a s nízkými intervaly mezi jednotlivými spoji
- časová, prostorová a sezónní nerovnoměrnost poptávky na poskytované služby
- tarifní politika.

Typickým systémem MHD je linkové uspořádání provozu. Jedná se o rozsáhlou síť linek, pro které je nezbytné označení v podobě symbolu linky, označení vozidel, zastávek a informačních prvcích. (Zelený, 2007)

#### 2.2.1.5.2. Integrované dopravní systémy (IDS)

Hlavní cíl spočívá ve vytvoření a zajištění systému hromadné osobní dopravy nejen na území města, ale i na jeho zájmovém území, který uspokojí dopravní potřeby obyvatel a návštěvníků celého regionu. Jeho dalším úkolem je nabídnout obyvatelům velkých měst a jejich okolí takovou hromadnou dopravu, aby omezili používání individuální automobilové dopravy. Integrace hromadné dopravy je řešením efektivního a bezpečného pohybu osob. (Zelený, 2007)

#### 2.2.2. Nákladní přeprava

##### 2.2.2.1. Silniční nákladní přeprava

Silniční nákladní přepravu můžeme rozdělit následně:

- Celovozová přeprava – jedná se o přepravu zásilky jednomu odesílateli jednou jízdou vozidla a celková hmotnost nákladu nepřesahuje 2,5 tuny.
- Sběrná služba je chápána jako systém přepravy kusových zásilek „z domu do domu“ založený na jejich sdružování a rozduřování ve sběrných střediscích.
- Nadgabaritní nebo také nadrozměrná přeprava přemísťuje zásilky přesahující povolenou hmotnost vozidla nebo maximální povolené rozměry. Někdy se zahrnuje do speciální přepravy, kam mimo jiné patří i přeprava živých zvířat, nebezpečných věcí a zboží pod kontrolovanou teplotou.

##### 2.2.2.1.1. Zájmová sdružení dopravců ČR

V průběhu několika let postupně začala vznikat mezi podnikateli v silniční dopravě různá zájmová sdružení, svazy, společenstva, sociace, unie a cechy. V České republice co do stáří, reprezentativnosti, i velikosti, je nejdůležitější ČESMAD BOHEMIA. Zkratka ČESMAD vznikla ze slov Československé sdružení mezinárodních automobilových dopravců. Posláním tohoto sdružení spočívá v podpoře, rozvoji a prosperitě mezinárodní i vnitrostátní silniční dopravy a v prosazování zájmů provozovatelů silniční veřejné i závodové (neveřejné) dopravy. (Pernica, Novák, Zelený, Svoboda & Kavalec, 2001)

ČESMAD BOHEMIA poskytuje tyto služby:

- vykonává funkci národního záručního sdružení dle Úmluvy TIR,



- přiděluje zahraniční vstupní povolení pro mezinárodní kamionovou a autobusovou dopravu,
- pomáhá vytvářet legislativní, odborné a technické podmínky pro začlenění ČR do Evropské unie z hlediska silniční dopravy,
- zabezpečuje získávání, doplňování nebo rozšiřování odborné způsobilosti v mezinárodní silniční dopravě,
- vytváří systém informací prostřednictvím vydávání časopisů, publikací, příruček, pořádáním seminářů, konzultací atd.,
- zastupuje zájmy členů ve vztahu k orgánům státu,
- zprostředkovává pojišťovací služby v mezinárodní silniční dopravě.

Mezinárodní vztahy v silniční přepravě upravují dva druhy mezinárodních smluv. Jedná se o smlouvy (dohody) bilaterální (dvoustranné) a multilaterální (mnohostranné).

#### 2.2.2.1.2. Bilaterální smlouvy

Dvoustranné smlouvy jsou Mezivládní dohody o mezinárodní silniční dopravě uzavírané mezi vládou České republiky a vládami dalších států.

Na silniční přepravní trh působí dále také administrativní opatření vycházející z výše zmíněných mezivládních bilaterálních dohod o mezinárodní silniční dopravě, která mají omezující charakter. Nejdůležitějším z nich v mezinárodní kamionové dopravě jsou zahraniční vstupní povolení, tzv. uplatňování kontingentů (množství, limitů, počtů).

Stanovení vzájemných kontingentů zahraničních vstupních povolení zabezpečují pravidelná zasedání smíšené komise. Kontingenty jsou dány množstvím zahraničních povolení mezi dvěma státy pro následující kalendářní rok. Počet těchto povolení představuje pak limit možných vzájemných přeprav mezinárodní kamionové dopravy prováděných jednotlivými dopravci v těchto zemích.

Zahraníční povolení podle časové platnosti rozdělujeme na jednorázová a trvalá. Jednorázová opravňují dopravce k jedné plné jízdě do země určení tam a ze země určení. Trvalá povolení spočívají v neomezených počtů jízd během daného časového období. Zahraniční povolení jsou nepřenositelná a přidělována ČESMADEM BOHEMIA pouze pro potřebu konkrétního dopravce. (Pernica, Novák, Zelený, Svoboda & Kavalec, 2001)

#### 2.2.2.1.3. Multilaterální smlouvy

Mezi tyto mnohostranné smlouvy patří:

- Dohoda o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční dopravě – CMR

CMR upravuje a sjednocuje vztahy z přepravní smlouvy. Její působnost se vztahuje pouze na oblast mezinárodní kamionové dopravy. Mezinárodní kamionová přeprava se pak realizuje na základě nákladního listu CMR, který nemusí mít písemnou formu.

Nákladní list představuje základní přepravní dokument potvrzující akceptaci přepravních podmínek CMR. Dále má funkci důkazu o uzavření přepravní smlouvy a je věrohodným dokladem o převzetí zásilky dopravcem. Vystavuje se ve třech vyhotoveních pro odesílatele, dopravce a druhé doprovází zásilku až k samotnému příjemci. Jiná vyhotovení mohou být určena například i pro celní orgány.

Odesílatel má povinnost připojit k nákladnímu listu také doklady, které bude dopravce potřebovat k celním a dalším úředním jednáním, jako je například povolení k vývozu či dovozu přepravovaného zboží, prováděným před vydáním zásilky a poskytnout dopravci všechny informace, o které požádá.

- Celní úmluva o mezinárodní přepravě zboží na podkladě karnetu TIR

Tranzitní systém TIR je charakterizován v knize Pernica, Novák, Zelený, Svoboda & Kavalec (2001) takto:

- zboží je přepravováno pouze v celně prověřených a celně bezpečných dopravních nebo přepravních prostředcích,
- cla a eventuální daně či další poplatky jsou po dobu dopravy zajištěny mezinárodně platnou zárukou,
- přepravované zboží je doprovázeno mezinárodně uznaným tzv. karnetem TIR vstupujícím v platnost v zemi odeslání a sloužícím jako kontrolní doklad v zemích odeslání, v tranzitních zemích a v zemi určení,
- všechna opatření uskutečňovaná během celého tranzitního režimu jsou uznávána ve všech smluvních zemích, a to všemi kompetentními orgány podílejícími se na realizaci takto prováděných přeprav.

Mezinárodní kamionová přeprava v rámci režimu TIR díky komplexnímu systému zrychluje celkovou dobu přepravy, což je dáno zkrácením nutného pobytu při celním odbavení na státních hranicích.

Největší finanční přednost přeprav mezinárodní kamionové dopravy na podkladě karnetu TIR spočívá v tom, že při vstupu na území cizích států není třeba skládat za přepravované zboží celní jistinu, a to zásluhou podstaty tohoto karnetu, který je

považován za mezinárodní ručený dokument. (Pernica, Novák, Zelený, Svoboda & Kavalec, 2001)

- Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí – ADR

Nebezpečné věci Dohoda ADR chápe jako látky, materiál a předměty, jejichž vlastnosti mohou při dopravní nehodě negativně ohrozit život nebo zdraví lidí, zvířat nebo bezpečnost životního prostředí. Tyto vlastnosti jsou charakteristické žíravostí, hořlavostí, výbušností, jedovatostí, podporou hoření, radioaktivitou apod.

Tato dohoda zahrnuje dvě přílohy. Příloha A vysvětluje ustanovení o nebezpečných látkách a předmětech, údaje o balení nebezpečných látek a předmětů a jejich označování. V příloze B se uvádí ustanovení o silničních dopravních prostředcích určených k přepravě nebezpečných věcí, o způsobech jejich manipulace atd.

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

Dohoda se zabývá přepravou velkého množství rozmanitých komodit zboží, věcí, látek a předmětů s různou povahou. K udržení nejlepšímu zachování původní jakosti během přepravy je zapotřebí odpovídající speciálně konstruovaný a vybavený dopravní prostředek, ale také důkladné dodržování příslušných opatření zajišťujících stálou teplotu. Mluvíme o činnostech jako je vyhřívání, chlazení, mrazení a udržování konkrétní teploty.

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

Jedná se o dohodu, kde jsou sjednocena mezinárodní pravidla pro činnost osádek (řidičů) v nákladní, ale i osobní silniční dopravě. Zabývá se problematikou minimálního věku řidičů, denními a týdenními dobami řízení a jejího rozvržení, přestávkami v jízdách, kontrolními zařízeními – tzv. tachograf, denními a týdenními dobami odpočinku včetně míst jeho realizace. (Pernica, Novák, Zelený, Svoboda & Kavalec, 2001)

#### 2.2.2.2. Železniční nákladní přeprava

Tento druh přepravy lze rozdělit do dvou základních kategorií:

- přeprava vozových zásilek
- přeprava kusových zásilek.

Vozová zásilka se podává jedním nákladním listem a svou hmotností nebo objemem vyžaduje alespoň jeden železniční vůz. Nakládku vozových zásilek zajišťuje odesílatel a vykládku příjemce vzhledem ke stanoveným lhůtám. Mohou se ale domluvit i se železnicí, aby obě činnosti provedla ona. Odesílatel předem uvede množství a druh přepravovaného zboží a současně objedná i vůz (tzv. ucelený vlak) na základě přihlášky nakládky u odesílací stanice. Stanice, které umožňují podej a výdej vozových zásilek, jsou k nalezení v Seznamu železničních stanic v ČR.

Železnice také může přepravnímu dopravci pronajmout železniční vůz – v tomto případě se uzavírá smlouva o nájmu železničních vozů. Nájemné je individuální a závisí na druhu vozu, délce nájmu a účelu nájmu.

Za uzavření přepravní smlouvy je považován okamžik převzetí zásilky a nákladního listu železnicí od dopravce. Železnice tento dokument potvrdí a vzniká tak důkaz o převzetí zboží dopravcem a důkaz o uzavření přepravní smlouvy.

Přepravní podmínky pro mezinárodní nákladní přepravu obsahuje Úmluva o mezinárodní železniční přepravě (CIM). Důkazem uzavření přepravní smlouvy představuje mezinárodní železniční nákladní list CIM. Vyplňuje se v jazyce země odeslání s jeho překladem. Originál cestuje se zásilkou na místo určení a následně vydán příjemci po případné úhradě poplatků. Duplikát obdrží odesílatel, pro kterého se vyznačuje jako potvrzení o převzetí zboží k přepravě.

Ukončení přepravy vozové zásilky nastává oznámením příjemci o jejím připravení na místo určené k odběru. Za splnění přepravní smlouvy se považuje vydání vozové zásilky dopravcem příjemci.

Co se kusových zásilek týče, nejsou na přepravu tak náročné. Pro svou hmotnost či objem nevyžadují samostatný vagon a lze sem zařadit zásilky do 5 tun. Jejich nakládku a vykládku obstarává sama železnice. Kusové zásilky musejí být označeny předepsanou formou a obsahovat tyto informace – stanice odeslání a určení, adresa a jméno příjemce, popis obsahu a hmotnost zásilky. Tento způsob přepravy se předem neobjednává, avšak dopravce může požadovat o oznámení podeji zásilky s předstihem.

Kusové zásilky lze podávat a vydávat pouze na stanicích k tomu určených. Jejich seznam je také uveden v Seznamu železničních stanic nebo v příloze Směrnice pro přepravu kusových zásilek železnicí. (Pernica, Novák, Zelený, Svoboda & Kavalec, 2001)

### 2.2.2.3.Letecká nákladní přeprava

Mezi výhody letecké nákladní přepravy patří zejména její rychlost, spolehlivost a bezpečnost. Proto i její význam celosvětově stoupá. Obecně se zaměřuje na přepravu kusového zboží na paletách nebo v kontejnerech.

Letečtí dopravci provádějí přepravu charterovou (nepravidelnou) a dokládkový systém. Dokládkový systém znamená, že zásilky jsou dokládány do letadel na pravidelných osobních leteckých spojích a odesílají se v tom pořadí, v jakém jsou přepravcem podávány k přepravě.

Převážní vztahy jsou v mezinárodní přepravě zakotveny v Úmluvě o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě (tzv. Varšavská úmluva).

Důkazem o uzavření smlouvy u přepravy kusových zásilek je letecký nákladní list – AWB. Je vystaven vždy ve čtrnácti vyhotoveních. Tři vystupují jako originál pro dopravce, odesílatele a příjemce. Zbylé kopie slouží k celnímu odbavení, pro další dopravce, pro potvrzení příjmu zásilky apod. V AWB musí být vyplněny tyto informace:

- adresa odesílatele a příjemce
- druh a množství zboží
- obaly
- rozměry, hmotnost
- cena (pro celní a přepravní účely)
- označení zásilky
- nouzovou adresu místa dodání pro případ, že příjemce nemůže zásilku převzít
- výplatní záznam.

Vyplacenými zásilkami se rozumí zásilky, jejichž přepravné bylo předem uhrazeno. Takové zásilky je možné přijímat k přepravě do všech států. Nevyplacené zásilky jsou přípustné pouze v některých zemích. U nevyplacených zásilek, kde je cena nižší než přepravné (jako například vzorky, rychle zkazitelné zboží, živá zvířata) nelze k mezinárodní letecké přepravě přijímat. Letecké přepravné závisí na vzdálenosti a hmotnosti zboží. (Pernica, Novák, Zelený, Svoboda & Kavalec, 2001)

### 2.2.2.4.Námořní přeprava

Jako samostatný obor přepravy se rozděluje podle způsobu plavby a podle obchodně-provozního nasazení plavidel. Způsob plavby zahrnuje segmentaci na pobřežní

(tzv. kabotážní) a na dálnou (také oceánskou). Liniová a trampová přeprava je členěním obchodně-provozního nasazení plavidel.

Jestliže mluvíme o liniové námořní dopravě, je pro ni charakteristické pravidelné spojení mezi přístavy vymezené oblasti. Přepravuje hlavně kontejnerizované a běžné kusové zboží podle vyhlášených tarifů a přepravních řádů.

Naproti tomu trampová námořní přeprava se pravidelně neuskutečňuje, nemá přesně stanovenou oblast provozování přeprav, nemají předem stanovenou sazbu dopravného tarifem, obvykle přepravují celolodní hromadné náklady; a vychází z obchodních operací zabývajících se nájmem námořní lodi. Nájem vyplývá z charterových smluv.

Konosamentem je nazýván dokument, kterým dopravce potvrzuje převzetí a naložení zboží. Zavazuje se tím toto zboží dopravit a vydat v přístavu určení v tomtéž stavu a množství, které je uvedeno v konosamentu.

#### 2.2.2.5.Říční nákladní přeprava

Česká republika není příliš vybavena splavnými říčními toky, proto má i omezené možnosti využívání říční přepravy. Pouze Vltava a Labe splňují podmínky pro tento druh přepravy.

Říční nákladní přepravu lze rozdělit na pravidelnou (liniovou) a nepravidelnou (charterovou). Prvním krokem k uskutečnění přepravy je zaslání knihovacího dopisu říčnímu dopravci, kde je uveden zejména druh zboží, jeho množství, zvláštní vlastnosti, požadovaný termín atd. a funguje formou objednávky. Základními přepravními doklady jsou nákladní list i náložný list. Nákladní list se podobá nákladnímu listu využívaného v jiných dopravních oborech a náložný list připomíná konosament, jak je již vysvětlen v námořní dopravě. (Pernica, Novák, Zelený, Svoboda & Kavalec, 2001)

#### 2.2.2.6.Multimodální, intermodální, kombinovaná přeprava

##### 2.2.2.6.1. Multimodální přeprava

Tento druh přepravy využívá několik dopravních oborů na základě jednoho přepravního dokladu. Jedná se o doklad vytvořený na základě náložného listu, respektive konosamentu.

Kontejnerová přeprava je celosvětově nejrozšířenější multimodální přepravou (tzn. přeprava využívající dva a více dopravních oborů). Základ tvoří kontejnery mezinárodně standardizovaných parametrů.

Mezinárodní kontejnerová přeprava vychází z Dohody CIM, pokud se jedná o přepravu kontejnerů po železnici; nebo Dohody CMR u přepravy kontejnerů po silnici.

#### 2.2.2.6.2. Intermodální přeprava

Jde o jednu přepravní jednotku pomocí několika dopravních oborů, aniž by došlo k manipulaci s jejím obsahem.

#### 2.2.2.6.3. Kombinovaná přeprava

Je intermodální přepravou, kde převažuje železniční, říční, letecká či námořní doprava, a počáteční a konečná silniční doprava by měla být co nejkratší.

Kombinovanou přepravu lze rozdělit na doprovázenou a nedoprovázenou. Při doprovázené přepravě je předmětem přepravy jak samotný náklad, tak dopravní prostředek. Nejznámějším způsobem je přepravování kompletní soupravy kamionů na železničních vagónech. Přeprava nedoprovázená představuje zejména přepravu standardizovaných palet a kontejnerů.

Nejčastěji kombinovanou přepravu nezajišťují samotní dopravci, ale takzvaní operátoři působící zejména v kontejnerových přepravách. Tito operátoři provozují kontejnerové terminály a překladiště, provádějí svoz a rozvoz zásilek, pronajímají kontejnery a organizují ucelené kontejnerové vlaky.

#### 2.2.2.7. Potrubní přeprava

Mezinárodní potrubní přepravu tekutých a plyných paliv řadíme mezi vůbec nejmodernější a nejehospodárnější. To je dáno především vybudováním co nejpřímějších tras produktovodu, čímž se snižují provozní náklady, urychluje se přeprava a klesá její objem měřený v jednotkách výkonu. Nezávisí na povětrnostních podmínkách, a proto může snadno probíhat v průběhu celého roku. V případě velmi vysoké mechanizace a automatizace je zajištěno zvyšování produktivity práce při minimálním počtu pracovníků.

Podmínky pro mezinárodní potrubní přepravu jsou uvedeny v konkrétních mezistátních dohodách. Tyto dohody se zabývají výstavbou, provozem a správou konkrétního produktovodu. Nejvyužívanější je zejména přeprava ropných derivátů a zemního plynu. Konkrétně v České republice hraje důležitou roli potrubní přeprava ropy ze Sibíře – ropovod Družba, a plynovod Orenburg, který k nám přivádí zemní plyn ze Sibíře. (Pernica, Novák, Zelený, Svoboda & Kavalec, 2001)

#### 2.2.2.8.Zasílatelství

Zasílatelstvím se myslí činnost, kdy provozovatel - tzv. zasílatel zajišťuje za úplaty přepravu věcí, a to vlastním jménem a na účet příkazce. Zasílatele lze chápat jako zprostředkovatele, protože zprostředkovává přepravní služby pro příkazce u dopravců a dalších subjektů na trhu.

Přepravní zajištění obchodních operací s hmotným zbožím vyplývá především z podmínek kupní smlouvy na toto hmotné zboží, které má být posléze přepravováno.

Zasílatel má povinnost jednak obstarat či provést vlastní přemístění nákladů v prostoru a čase (tedy dopravu), ale jeho další úkol spočívá ve službách s tímto procesem spojených. Veškeré rozhodnutí závisí na povaze zboží, délce vzdálenosti od místa odeslání do místa určení, dobou přepravy nebo třeba i požadavky na dopravní a přepravní služby. Mezi tyto návazné služby řadíme například:

- zajišťování či vlastní provádění manipulačních operací se zbožím, volba způsobů balení,
- zajišťování a ověřování přepravních dokladů u celních úřadů, úřadů veterinární či rostlinolékařské kontroly – jedná se o vývozní a dovozní povolení, doklady o původu zboží atd.,
- zajišťování vlastního vystavování dokladů nebo průvodních dokumentů, jde o konosamenty, nákladní a náložné listy, celní dokumentace apod.,
- vystavování zasílatelských potvrzení pro daňové potřeby (zejména DPH),
- uzavírání přepravního pojištění,
- zajištění podeje a přejímky zásilek,
- objektivní určení hmotnosti, velikosti, počtu kusů zásilky,
- označení zásilek včetně záznamů o zvláštních vlastnostech a povaze zboží.

Přepravní činnost může přepravce zajistit přímo – prostřednictvím dopravce, nebo zvolí vhodného zasílatele, který veškeré přepravní služby zajistí na jeho účet a svým jménem. Při sjednávání přepravních služeb musíme rozlišovat dvě činnosti – zaprvé obstarání přepravy a zadruhé provedení přepravy. O smlouvu zasílatelskou jde v případě, že jedna ze smluvních stran se zaváže k obstarání přepravy. Smlouva o přepravě věci je uzavřena, když se jedná o závazek provedení přepravy.

Zasílatelskou smlouvou se zasílatel zavazuje příkazci, že na vlastní jméno a na jeho účet obstará přepravu a příkazce se zavazuje zaplatit mu za tuto službu odměnu.



Svou podstatou připomíná smlouvu komisionářskou s charakterem zprostředkovatelské. (Pernica, Novák, Zelený, Svoboda & Kavalec, 2001)

Povinnost zasílatele spočívá v jednání s odbornou péčí a domluvit podmínky a způsob přepravy, které odpovídají charakteru zásilky. Pojištění zásilky není nutné, jestliže to neurčuje zasílatelská smlouva. Zasílatel je oprávněn požadovat zálohy na splnění svých závazků. Jeho další právo je použít k obstarání přepravy jiného zasílatele, v tomto případě pak ale za zásilku odpovídá, jako by přepravu obstaral sám. Pokud zásilce hrozí škoda, nebo pokud ke škodě již došlo, musí zasílatel o škodě okamžitě podat zprávu příkazci.

Z povahy zasílatelské smlouvy vyplývá, že zasílatel odpovídá pouze za obstarání přepravy. Odpovědnost za její vlastní provedení má už v rukou dopravce.

Uzavírá-li zasílatel přepravní smlouvu vlastním jménem, staví se na straně odesílatele, a tak je zaznamenán i v nákladním listu. Tímto se stává i plátcem přepravného, což vyplývá ze zasílatelské smlouvy, kdy zasílatel obstarává přepravu na účet příkazce a ten platí přepravné prostřednictvím zasílatele. Vynaložené přepravné zasílatel prokazuje a uskutečněné platby dokládá.

Zasílatel má možnost sám realizovat přepravu. Nesmí to však odporovat smlouvě nebo pokud to příkazce nezakáže. Tímto rozhodnutím na sebe přebírá odpovědnost dopravce.

V mezinárodních obchodních operacích jsou vztahy mezi kupujícím a prodávajícím upraveny Dodacími podmínkami nazývanými INCOTERMS.

V mezinárodním měřítku patří největší význam Mezinárodní asociaci zasílatelských služeb neboli FIATA, která je největší nevládní asociací v oblasti přepravy. Jejím posláním je například celosvětové sjednocování oboru zasílatelství, zlepšování kvality služeb, podpora spolupráce zasílatelů v celosvětovém měřítku, diskuse o hlavních aktuálních problémech přepravy a zasílatelství a v neposlední řadě ochrana, zastupování a podpora zájmů zasílatelství s účastí poradců a expertů. (Pernica, Novák, Zelený, Svoboda & Kavalec, 2001)

### 2.3. Podmínky INCOTERMS

*„„Incoterms“ je zkratka pro anglický termín International Commercial Terms neboli mezinárodní obchodní podmínky. Jedná se o sadu jedenácti pravidel, která byla publikována už v roce 1936. Definují, kdo za co během mezinárodních transakcí*

*zodpovídá. Jsou povinnou součástí každé obchodní faktury a výrazně snižují riziko potenciálně nákladných nedorozumění. Podmínky Incoterms pokrývají všechny povinnosti, rizika a náklady, které vznikají během přesunu zboží od prodávajícího ke kupujícímu." (TNT, 2017)*

### 1. Podmínka EXW

Ex-works – ze závodu

- Kupující zodpovídá za téměř všechny náklady a rizika spojená s procesem přepravy.
- Jedinou povinností prodávajícího je zajistit, aby měl kupující ke zboží přístup.
- Jakmile kupující získá ke zboží přístup, je už vše na něm včetně naložení zboží.
- Riziko se přenáší z prodávajícího na kupujícího ve skladu či kanceláři prodávajícího nebo na libovolném místě, kde je zboží vyzvednuto.

### 2. Podmínka DAP

Delivered At Place – s dodáním na místo

- Prodávající zodpovídá za všechny náklady a rizika spojená s přepravou na dohodnutou adresu.
- Zboží je považováno za doručené ve chvíli, kdy se dostane na danou adresu a je připraveno k vyložení.
- Povinnosti týkající se vývozu a dovozu jsou stejné jako u DAT.
- Riziko se přenáší z prodávajícího na kupujícího ve chvíli, kdy je zboží připraveno k vyložení na dohodnuté adrese.

### 3. Podmínka DDP

Delivered Duty Paid – s dodáním clo placeno

- Prodávající přebírá téměř všechny povinnosti a zodpovědnost spojenou s procesem přepravy.
- Dále zodpovídá za všechny náklady a rizika spojená s přepravou zboží na dohodnutou adresu.

- Prodávající také zajišťuje připravenost zboží k vyložení, plní povinnosti týkající se vývozu a dovozu a platí veškeré celní poplatky.
- Riziko se přenáší z prodávajícího na kupujícího ve chvíli, kdy je zboží připraveno k vyložení na dohodnuté adrese. (TNT, 2017)

#### 4. Podmínka CIP

Carriage And Insurance Paid To – přeprava a pojištění placeno do

- Prodávající má stejné povinnosti jako u podmínky CPT s jedním rozdílem: platí také za pojištění zboží.
- Ke splnění této povinnosti stačí, když prodávající zakoupí minimální možné krytí.
- Pokud má kupující zájem o komplexnější pojištění, musí si jej zajistit sám.
- Riziko se přenáší z prodávajícího na kupujícího ve chvíli, kdy přepravce kupujícího obdrží zboží.

#### 5. Podmínka DAT

Delivered At Terminal – s dodáním na terminál

Prodávající zodpovídá za všechny náklady a rizika spojená s doručením zboží na dohodnutý terminál.

- Terminálem může být letiště, sklad, silnice nebo kontejnerový dvůr.
- Prodávající zajišťuje celní odbavení a vyložení zboží na terminálu.
- Kupující se stará o dovozní povolení a všechny související celní poplatky a povinnosti.
- Riziko se přenáší z prodávajícího na kupujícího na terminálu.

#### 6. Podmínka FCA

Free Carrier – vyplaceně dopravci

- Povinností prodávajícího je doručit zboží přepravci kupujícího na dohodnuté místo.
- Prodávající má také povinnost celně odbavit zboží pro vývoz.

- Riziko se přenáší z prodávajícího na kupujícího ve chvíli, kdy přepravce kupujícího obdrží zboží. (TNT, 2017)

#### 7. Podmínka CPT

Carriage Paid To – přeprava placena do

- Prodávající má stejné povinnosti jako u podmínky FCA s jedním rozdílem: plat také náklady na doručení.
- Stejně jako u podmínky FCA je povinností prodávajícího celně odbavit zboží pro vývoz.
- Riziko se přenáší z prodávajícího na kupujícího ve chvíli, kdy přepravce kupujícího obdrží zboží.

#### 8. Podmínka FAS

Free Alongside Ship – vyplaceně k boku lodi

- Prodávající zodpovídá za všechny náklady a rizika do chvíle, kdy je zboží doručeno vedle lodi.
- Poté přebírá riziko kupující, který se také postará o vývozní a dovozní povolení.
- Riziko se přenáší z prodávajícího na kupujícího ve chvíli, kdy je zboží doručeno vedle lodi.

#### 9. Podmínka FOB

Free On Board – vyplaceně na loď

- Prodávající zodpovídá za všechny náklady a rizika do chvíle, kdy je zboží doručeno na palubu lodi.
- Také se stará o vývozní povolení.
- Kupující přebírá veškeré povinnosti a zodpovědnost v okamžiku, kdy se zboží ocitne na palubě.
- Riziko se přenáší z prodávajícího na kupujícího ve chvíli, kdy je zboží doručeno na loď.

#### 10. Podmínka CFR

Cost And Freight – náklady a přepravné

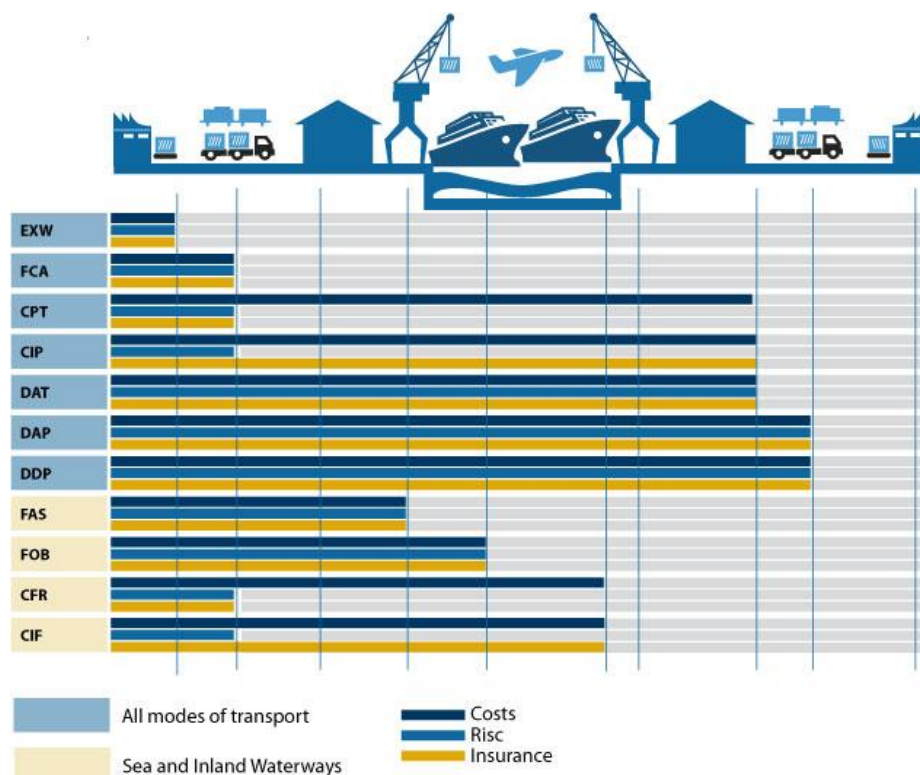
- Prodávající má stejné povinnosti jako u podmínky FOB, ale navíc musí zaplatit náklady za přepravu zboží do přístavu.
- Stejně jako u podmínky u FOB kupující přebírá veškeré povinnosti a zodpovědnost v okamžiku, kdy se zboží ocitne na palubě.
- Riziko se přenáší z prodávajícího na kupujícího ve chvíli, kdy je zboží na lodi. (TNT, 2017)

## 11. Podmínka CIF

Cost, Insurance And Freight – náklady, pojištění a přepravné

- Prodávající má stejné povinnosti jako u podmínky CFR, ale navíc platí náklady na pojištění.
- Stejně jako u podmínky CIP stačí ke splnění povinnosti zakoupit minimální krytí.
- Pokud kupující vyžaduje komplexnější pojištění, musí jej zaplatit sám.
- Riziko se přenáší z prodávajícího na kupujícího ve chvíli, kdy je zboží na lodi. (TNT, 2017)

Přehled INCOTERMS na obrázku:



Obrázek 1: Podmínky INCOTERMS

Zdroj: <https://www.naviservice.com/en/forwarding/incoterms/>

## 2.4. Závazkové vztahy vznikající při přepravě dle Občanského zákoníku

### 2.4.1. Pojem závazek

Dle Občanského zákoníku můžeme říci, že se zde střetávají strany nazývané věřitel a dlužník. Ze závazku pak věřiteli vzniká právo na pohledávku vůči dlužníkovi a ten má povinnost toto právo uspokojit, a to splněním svého dluhu.

### 2.4.2. Závazky ze smluv o přepravě

#### 2.4.2.1. Přeprava osob

§2550 – „*Smlouvou o přepravě osoby se dopravce zavazuje přepravit cestujícího do místa určení a cestující se zavazuje zaplatit jízdné.*“

Smluvními stranami jsou tedy dopravce a cestující.

Cestujícího chápeme jako fyzickou osobu, která s dopravcem uzavřela smlouvu o přepravě a to tak, že prokázala své právo k přepravě jízdním dokladem a nastoupením do vozidla. Nezáleží však na tom, kdo jízdní doklad zakoupil. Podstatné je, kdo se jím prokazuje.

Doprovce může být rovněž fyzická, ale i právnická osoba. Pro splnění přepravení cestujícího může dopravce použít i další osoby, které se zúčastní na přepravě. Jedná se především o osoby, které provádí pouze část přepravy nebo i celou přepravu, což by vyplývalo z úkolu od dopravce.

Mezi stranami musí být sjednáno, do jakého místa určení má být osoba přepravena a jaké jízdné bylo za tuto přepravu sjednáno. Podstatnými náležitostmi smlouvy jsou:

- a) specifikace osoby, která má být přepravena,
- b) místo určení,
- c) závazek dopravce osobu přepravit do místa určení,
- d) závazek cestujícího za přepravu uhradit přepravné.

Výše přepravného je určeno dle příslušného tarifu dopravce nebo jiných smluvních podmínek, z nichž bude jízdné vyplývat. Nemusí být tedy součástí smlouvy, avšak nelze smlouvu sjednat jako bezúplatnou.

Písemná forma smlouvy není nutná v případě, pokud ji tak nevyžaduje alespoň jedna ze smluvních stran. (Hrádek, 2017)

Přeprava osob ale většinou probíhá prostřednictvím pravidelné přepravy, a to městskou hromadnou dopravou, autobusovou nebo drážní dopravou. Zde se za uzavření

smlouvy cestujícího s dopravcem považuje zakoupení jízdenky, nebo nastoupením do dopravního prostředku a zakoupením jízdenky tam. V tomto případě můžeme říci, že se jedná spíše o jednostranné smluvní přepravní podmínky a tarify, protože cestující nemá žádný prostor pro vzájemná vyjednávání oboustranně akceptovaných podmínek, jako je tomu u přepravy nepravidelné.

#### 2.4.2.1.1. Smluvní přepravní podmínky v přepravě

Jejich úkolem je podrobně specifikovat práva a povinnosti cestujících. Tyto podmínky se nesmí rozporovat s přímo použitelným předpisem EU a ani s obecně závaznými právními předpisy.

Jednotlivý dopravci mají povinnost smluvní přepravní podmínky v přepravě zveřejňovat následovně:

- a) V případě městské hromadné dopravy uveřejnění jejich plné znění na takových místech, kde se dostanou do styku s cestujícím. Podstatnou část pak umístí ve vozidle, popřípadě v jízdním řádu.
- b) Ve veřejné linkové dopravě se lokalizují v plném znění opět na místech možných pro styk s cestujícím. Podstatná část je obsažena v jízdním řádu i ve vozidle.
- c) Dopravce v drážní dopravě vyhláší plné znění smluvních přepravních podmínek v Přepravním a tarifním věstníku. Dále je uveřejňuje rovněž na místech pro styk s cestujícím a podstatná část je vyhotovena v knižní podobě jízdního řádu, případně i ve vozidle. (Hrádek, 2017)

Z judikatury Pl. ÚS 33/2000:

*„Smlouva o přepravě v městské hromadné dopravě je uzavírána konkludentním jednáním spočívajícím na straně cestujícího v nástupu do příslušného dopravního prostředku. Zvláštnost této smlouvy spočívá ve formě úhrady ceny za přepravu, která může být paušálně zálohová (síťové jízdenky), nebo přímá (platba řidiči anebo stanovený způsob znehodnocení předem zakoupené jízdenky při nástupu do vozidla). Tím, že cestující nastoupí do dopravního prostředku, pak konkludentně přistupuje na celý rozsah poskytované služby. Mlčky přistupuje i na další, obecně známé vedlejší ujednání smlouvy, totiž mít u sebe platnou jízdenku a na vyzvání ji předloží ke kontrole. Pokud však cestující nezaplatí před zahájením přepravy řádně a včas jízdné, které je cenou za poskytované služby, mlčky souhlasí i s tím, že mu bude účtována smluvní pokuta stanovená a vymáhaná pověřeným pracovníkem dopravce. Použití prostředku městské hromadné*

*dopravy tak i nadále zůstává v plné dispozici občana jako cestujícího a je na jeho úvaze, zda za takto stanovených podmínek do dopravního prostředku nastoupí a smlouvu o přepravě uzavře.*“

#### 2.4.2.1.2. Bezpečnost a pohodlí cestujícího

§2551 – *„Doprovce se při přepravě postará o bezpečnost a pohodlí cestujícího. Podrobnosti upraví přepravní řády.*“

Jak už napovídá úvodní věta, dopravci vyplývá povinnost zajistit pohodlí a bezpečnost pro cestujícího při přepravě. Není to však jen jeho jediným závazkem, pouze tím nejdůležitějším. Další povinnosti, které musí plnit jsou následující:

- a) informační – obsahuje informace o jízdních řádech, tarifu a o vyhlášených přepravních podmínkách,
- b) specifické dopravní informace – oznamování zpoždění, stanice a v městské hromadné dopravě i příští stanice,
- c) zajišťování kvality a vhodnosti dopravních prostředků – spočívá v udržování čistoty, pořádku, klidu ve vozidle,
- d) provozování kontaktních a prodejních míst – navazuje na prodej jízdenek ve stanici nebo na vybraných místech, jež jsou přístupná veřejnosti,
- e) chránění zájmů cestujícího – písemné potvrzení o omezení nebo zastavení přepravy, zrušení spoje, či doby jeho zpoždění.

Stejně jako dopravce, tak i cestující má své povinnosti, které musí plnit, aby měl na přepravu nárok. Stanovení povinností pro cestujícího má zaručit bezpečnou a klidnou přepravu ostatních cestujících. Za porušení se považuje například cestování bez zakoupené jízdenky, mluvení na řidiče vozidla, otevírání dveří, kouření ve vozidle, hlučné chování, znečišťování cestujících a vozidla. (Hrádek, 2017)

#### 2.4.2.1.3. Přeprava zavazadla

§2552 – *„Má-li cestující zavazadlo, přepravuje je dopravce buď společně s ním a pod jeho dohledem, nebo odděleně. Je-li zavazadlo přepravováno odděleně, dopravce dbá, aby bylo přepraveno do místa určení nejpozději ve stejnou dobu jako cestující.*“

Občanský zákoník rozděluje zavazadla na čtyři druhy: ruční, spoluzavazadlo, cestovní zavazadlo a živá zvířata. Ručním zavazadlem se rozumí snadno přenosné věci, které má cestující bezplatně u sebe a může je situovat pod sedadlo nebo nad něj.



Spoluzavazadlo je chápáno jako věc přesahující rozměry ručního zavazadla, které vyžaduje přepravu ve zvlášť určeném prostoru ve vozidle. Přepravní smlouva se zde neuzavírá, ale cestující za spoluzavazadlo zaplatí. Cestovním zavazadlem se myslí zavazadlo, ke kterému se musí zvlášť uzavřít samostatná přepravní smlouva. Nelze ho přepravovat v městské hromadné dopravě a oprávnění k němu cestující prokazuje zavazadlovým lístkem. Živá zvířata může cestující přepravovat pouze pod svým dohledem, a to v případě, že nepoškodí ani neznečistí vozidlo nebo ostatní cestující, neohrozí bezpečnost a zdraví cestujících a není jim na obtíž. Toto neplatí pro vodící a služební psy, jejichž přepravu nelze odmítnout.

#### 2.4.2.1.4. Uplatnění práv

Pokud cestující zjistí, že došlo k úplné nebo částečné ztrátě nebo poškození zavazadla, požádá dopravce nejpozději při výdeji tohoto zavazadla o zjištění jeho stavu a sepsání zápisu. Dopravce má povinnost sepsat o tom bez zbytečného odkladu zápis.

Cestující uplatní svá práva vůči dopravci předložením jízdenky nebo zavazadlového lístku. V případě předem uzavřené smlouvy o přepravě cestovního zavazadla, uplatní cestující své právo písemnou žádostí, kde uvede důvody a výši požadované náhrady.

Lhůta pro uplatnění práva pro cestujícího u dopravce odpovídá šesti měsícům bez zbytečného odkladu. Začíná běžet dnem nastoupení jízdy. Dopravce má pak na vyřízení žádosti lhůtu tří měsíců, a to ode dne doručení podané žádosti. (Hrádek, 2017)

#### 2.4.2.1.5. Přepravní řády

*§2553 – „Jedná-li se o pravidelnou přepravu osob, stanoví přepravní řády, jaká práva má cestující vůči dopravci, nebyla-li přeprava provedena včas. Při nepravidelné přepravě osob nahradí dopravce škodu vzniklou cestujícímu tím, že přeprava nebyla provedena včas; podmínky a rozsah náhrady stanoví přepravní řády. Práva musí cestující uplatnit u dopravce bez zbytečného odkladu. Nebylo-li takové právo uplatněno nejpozději do šesti měsíců, soud je nepřizná, namítne-li dopravce, že právo nebylo uplatněno včas.“*

Pokud přeprava nemůže být uskutečněna z důvodů dopravce, cestujícímu vzniká nárok na vrácení jízdného. Důvody mohou nastat z různých událostí, příkladem může být porucha autobusu a ze strany dopravce nemožnost z důvodu kapacity přistavit jiné vozidlo.

V případě, že dojde ke zpoždění spoje ze strany dopravce, ke ztrátě přípoje, nebo k nedokončení započaté přepravy, má cestující nárok na: další přepravu do cílové stanice nejbližším vhodným spojem; bezplatné přepravení do nástupní stanice; či vrácení jízdného za neprojetý úsek.

Poškozením, ztrátou nebo zpožděním cestovního zavazadla vzniká cestujícímu nárok na náhradu škody. Cestující musí o tuto náhradu požádat dopravce. Výše náhrady je kalkulována jako jedna desetina dovozného za každý započatý den po dni, kdy zavazadlo mělo být připraveno k výdeji. (Hrádek, 2017)

#### 2.4.2.1.6. Náhrada škody způsobené provozem dopravních prostředků

§2554 – „Vnikne-li cestujícímu za přepravy újma na zdraví nebo škoda na zavazadle přepravované společně s ním nebo vznikne-li škoda na věci, kterou měl cestující u sebe, nahradí ji dopravce podle ustanovení o náhradě škody způsobené provozem dopravních prostředků. Škodu způsobenou na zavazadle přepravovaném odděleně od cestujícího dopravce nahradí podle ustanovení o náhradě škody při přepravě věci.“

Řešení újmy na zdraví odpovídá peněžité náhradě, která bude vyvažovat vytrpěnou bolest a další nemajetkové újmy. Pokud ale poškozenému újma brání v lepší budoucnosti, náhrada bude obsahovat i ztížení společenského uplatnění.

Usmrcením cestujícího připadá náhrada škody na třetí oprávněné osoby. Jedná se o manžela, rodiče, dítě.

Škoda na věci se uhrazuje ve dvou podobách. Prvním a primárním způsobem náhrady je uvedení do původního stavu. Není-li to ovšem možné, pak se škoda nahrazuje v penězích. Kalkulace spočívá ve stanovení hodnoty poškozené nebo zničené zásilky z tržní hodnoty srovnatelného zboží. (Hrádek, 2017)

Z judikatury NS 2 Cz 37/79:

„Žalobci vznikla škoda na zavazadle (hudebním nástroji), přepravovaném spolu s ním, když autobus stál před ubytovnou v době, kdy účastníci přepravy přenocovali. Tato škoda byla způsobena neznámým pachatelem, který násilně vnikl do uzamčeného autobusu a odcizil hudební nástroj, pouzdro a olej k němu. Vznikla tedy žalobci škoda odcizením zavazadla sice uloženého v autobusu a přepravovaného společně s ním, ovšem způsobem, který nesouvisí se zvláštní povahou jeho provozu.“

#### 2.4.2.2. Přeprava věci

§2555 – „Smlouvou o přepravě věci se dopravce zavazuje odesílateli, že přepraví věc jako zásilku z místa odeslání do místa určení, a odesílatel se zavazuje zaplatit dopravci přepravné. Nepožádá-li odesílatel dopravce o převzetí zásilky v ujednané době a není-li ujednaná doba do šesti měsíců od uzavření smlouvy, práva a povinnosti ze smlouvy zaniknou.“

Jak už z předchozího odstavce vyplývá, smluvní strany nazýváme dopravce, který dopravu provádí; a odesílatel (nebo také přepravce), který je v roli objednavatele a pro kterého dopravce přepravu provádí. Za zásilku se považuje vše, co je rozdílné od osoby a slouží potřebě lidí.

Přepravní smlouva musí obsahovat tyto povinné údaje:

- a) specifikace zásilky, která má být přepravena
- b) místo odeslání a místo určení
- c) závazek dopravce zásilku přepravit
- d) závazek odesílatele zaplatit přepravné.

Výše přepravného tedy ve smlouvě být nemusí, ale nelze ji však sjednat jako bezúplatnou. Nemusí mít ani písemnou podobu, pokud to nevyžaduje jedna ze smluvních stran.

##### 2.4.2.2.1. Údaje o obsahu zásilky

Odesílatel má povinnost podat dopravci správné informace o obsahu a povaze zásilky. Zajistí se tak řádná a vhodná manipulace se zásilkou při nakládání, vykládání i skladování. Při porušení této informační povinnosti přepravce, dopravce pak není odpovědný způsobenou škodu na zásilce.

Další úkol odesílatele spočívá v předání všech potřebných listin dopravci k tomu, aby přeprava mohla být splněna řádně a včas. Tím se myslí veškeré podklady pro komunikaci s celními, veterinárními, finančními a daňovými orgány. Příkladem takových listin může být dokument o původu zboží, bezpečnostní list, veterinární dokumenty a další. (Hrádek, 2017)

##### 2.4.2.2.2. Odborná péče

Na druhé straně i dopravce se zavazuje k několika důležitým činnostem – v ujednané době přepraví zásilku do místa určení, a to s odbornou péčí. Pokud doba

ujednaná nebyla, pak bez zbytečného odkladu a počíná následujícím dnem po převzetím zásilky dopravcem.

Odbornou péčí je myšleno profesionální chování dopravce vzhledem k povaze zásilky během celého postupu přepravy.

#### 2.4.2.2.3. Přerušeni přepravy

V případě, že dopravce ještě zásilku nevydal příjemci, odesílatel má právo se rozhodnout, že přepravu zásilky přerušit. Pak se s ní bude zacházet dle příkazu odesílatele, který nahradí dopravci náklady vzniklé tímto přerušením.

Forma příkazu přerušeni nevyžaduje písemnou podobu. Doporučuje se však pro důkaznost. Obsahuje, jak má být se zásilkou naloženo – vrácení odesílateli, změna příjemce.

Doprovce musí toto rozhodnutí respektovat a přepravu přerušit. V případě poškození nebo zničení zásilky právě z důsledku přerušeni přepravy, následky svého jednostranného právního jednání nese odesílatel.

#### 2.4.2.2.4. Doručeni a vydání zásilky

Zásilku dopravce doručí a předá příjemci, pokud jsou mu známy potřebné informace. V jiných případech může ze smlouvy vyplývat, že příjemce si zásilku vyzvedne sám. Pak ho tedy dopravce informuje o dokončení přepravy a zásilku mu předá na vyžádání.

Smlouva také může dopravci přikazovat, aby před vydáním zásilky vybral od příjemce určitou částku. Zavazuje se tak odesílateli, že příjemci vydá zásilku až po zaplacení dané částky.

#### 2.4.2.2.5. Přepravené

Výše přepravného nemusí být stanovena. V takové situaci má dopravce nárok na přepravné, které je běžné v době uzavření smlouvy. Mimo to se přihlíží k druhu a vlastnosti zásilky, vzdálenosti přepravy, v neposlední řadě k použitému dopravnímu vozidlu a k dalším okolnostem.

Existují situace, kdy dopravce nemůže z nějakého důvodu, za který však neodpovídá, přepravu dokončit. Pak mu náleží poměrná část přepravného. Přihlíží se k přepravě dosud uskutečněné. (Hrádek, 2017)

Splatnost přepravného záleží na domluvě smluvních stran. Sami si zvolí počátek splatnosti a její délku. Obecně se má za to, že přepravné je splatné bez zbytečného odkladu po provedení přepravy do místa určení. Lhůta počíná běžet po doručení zásilky na místo určení (nemusí tím být i vydání zásilky příjemci!)

Zástavní a zadržovací právo využije dopravce k zajištění zaplacení přepravného. Zástavní právo spočívá ve faktickém nakládání s věcí. Zadržovací právo umožňuje dopravci dosáhnout uspokojení v případě nesplnění závazku dlužníka zadržovanou věc prodat v dražbě.

#### 2.4.2.2.6. Náhrada škody dopravcem

V případě, že na zásilce došlo k poškození v průběhu přepravy (od převzetí do vydání), dopravce tuto skutečnost oznámí odesílateli nebo příjemci, podle toho, zda již příjemce nabyl právo na vydání této zásilky či nikoliv.

Doprovce odpovídá za škodu způsobenou na zásilce a má povinnost ji nahradit. Povinnosti náhrady má dopravce možnost se zprostit, pokud:

- a) prokáže, že se zásilkou jednal s odbornou péčí,
- b) škodu způsobili odesílatel, příjemce nebo vlastník zásilky,
- c) škodu způsobila vada, či přirozená povaha zásilky,
- d) upozornil odesílatele na vadu obalu zásilky v okamžiku převzetí k přepravě
- e) prokáže, že vadu na obalu zásilky nemohl poznat.

Škodu můžeme rozdělit ze dvou hledisek. Rozlišuje se, zda došlo ke ztrátě nebo zničení zásilky. V takové situaci dopravce nahradí cenu, kterou zásilka měla při převzetí. Poškození nebo znehodnocení zásilky ukládá povinnost dopravci nahradit rozdíl mezi cenou, kterou zásilka měla při převzetí a cenou, kterou by měla nyní jako poškozená. (Hrádek, 2017)

Z judikatury NS 29 Cdo 702/2001:

*„Ve smyslu citovaného ustanovení Úmluvy lze totiž za částečnou ztrátu zásilky s následnou odpovědností dopravce považovat jen ty případy, kdy je zásilka vydána příjemci v menším rozsahu (množství), než jak vyplývá z údajů uvedených v nákladním listu, nikoli z údajů uvedených v jiných dokladech (např. v dodacích listech či fakturách).“*

Hodnota poškozené nebo zničené zásilky se odráží od tržní hodnoty podobného zboží. Tržní hodnotou se myslí průměrná cena dosahovaná při prodeji zboží stejného druhu a vlastností. Místem pro určení takové hodnoty se bere v úvahu místo převzetí. (Hrádek, 2017)

Z judikatury NS 23 Cdo 2702/2012:

*„Závěr o tom, zda se v konkrétním případě jedná o hrubou nedbalost rovnocennou úmyslu ve smyslu čl. 29 odst. 1 a čl. 32 odst. 1 Úmluvy CMR, je vždy nezbytné zkoumat podle konkrétních okolností daného případu a přihlížet například k chování řidiče či jiných zaměstnanců dopravce, k úsilí, které dopravce vyvinul k ochraně zásilky, jeho zkušenostem, hodnotě přepravované zásilky, místu, kde ke ztrátě či poškození zásilky došlo, technickému zabezpečení zásilky, k pokynům odesílatele a jejich dodržení dopravcem apod. Hrubou nedbalost je nedbalost nejvyšší intenzity, jež svědčí o lehkomyšlném přístupu škůdce k plnění svých povinností, kdy je zanedbán požadavek náležité opatrnosti takovým způsobem, že to svědčí o zřejmé bezohlednosti škůdce k zájmům jiných osob.“*

#### 2.4.2.2.7. Náložný list

Náložný list představuje listinu, která na sebe váže právo na vydání zásilky od dopravce v souladu s jeho obsahem. Protože se jedná o cenný papír, lze jej vystavit na jméno, na řad, nebo na doručitele. Dopravce po předložení náložného listu a potvrzení převzetí vydá zásilku oprávněné osobě.

Podstatné náležitosti listiny:

- a) jméno dopravce, jeho bydliště nebo sídlo,
- b) jméno odesílatele, jeho bydliště nebo sídlo,
- c) údaje o přepravovaných věcech – označení, množství, váha, objem,
- d) forma – na jméno, na řad, na doručitele,
- e) místo určení,
- f) datum a místo vydání náložného listu
- g) podpis dopravce.

#### 2.4.2.2.8. Nákladní list

Jedná se o dokument, který má informovat dopravce o pokynech ve vztahu k příjemci zboží a dodacímu místu. Nákladní list není cenným papírem na rozdíl od listu náložného.

Záleží na dopravci, zda bude vystavení nákladního listu vyžadovat. Kompletním potvrzením jsou podpisy odesílatele a dopravce.

Nákladní list obdrží dopravce, odesílatel a třetí exemplář je přiložen ke zboží, a tak se dostane k příjemci.

#### 2.4.2.2.9. Spojení několika dopravců

Zákon umožňuje spojení několika dopravců k uskutečnění přepravy. Pak přepravní řády mohou stanovit, který z dopravců a za jakých podmínek za přepravu odpovídá.

Tímto způsobem vzniká společný dluh, který lze rozdělit na dělitelný a nedělitelný. Věřitel může požadovat po jakémkoliv z dlužníků nedělitelné plnění, pokud z povahy přepravy plyne, že dluh mohou splnit dopravci jen společně. O dělitelný dluh jde tehdy, dluží-li každý z dlužníků jen svůj díl.

Dále existuje solidární a dílčí závazek. Solidární závazek spočívá v plnění závazku několika dlužníků společně a nerozdílně, jinými slovy plnit jeden za všechny a všichni za jednoho. Věřitel může plnění tohoto závazku požadovat na všech spoludlužnících, jen na některých nebo na jednom z nich. Dílčí závazek pak věřitel může požadovat pouze na jednom z dlužníků. (Hrádek, 2017)

Z judikatury NS 28 Cdo 4232/2010:

*„Dlužníci jsou k úhradě dluhu zavázáni společně a nerozdílně, jestliže je to právním předpisem nebo rozhodnutím soudu stanoveno, nebo účastníky dohodnuto, anebo vyplývá-li to z povahy plnění (tzn. jde-li o nedělitelné plnění, jež může být poskytnuto kterýmkoli ze spoludlužníků). Není proto rozhodující, jak sami účastníci vystupovali v řízení a uplatnili-li svou pohledávku k započtení jako solidární věřitelé dlužníka, ale pouze to, zda jde o některý ze zákona předpokládaných případů vzniku solidárních závazků.“*

Z judikatury NS 25 Cdo 11/2004:

*„Jestliže výsledkem společně předem dohodnutého protiprávního jednání více škůdců je škoda, která bezprostředně vznikla působením jen některých z nich, je třeba dovodit, že škoda vznikla v příčinné souvislosti i s protiprávním jednáním těch, kteří svým počínáním bezprostředně škodný následek nevyvolali, jestliže přesto přispěli podstatným způsobem ke vzniku škody, společná odpovědnost není přitom vyloučena tím, že nelze*

*jednoznačně určit podíl jednotlivých škůdců na dosažení celkového výsledku (na vzniku škody).“*

#### 2.4.2.2.10. Prodej nevyzvednuté věci

Cestující, který je oprávněn k vyzvednutí zavazadla nebo osoba, která má právo převzít zásilku a neučiní tak do šesti měsíců – dopravce může tuto věc na účet oprávněné osoby prodat. Pokud se jedná o zavazadlo, resp. zásilku vyšší hodnoty a dopravce zná adresu oprávněné osoby, pak mu náleží povinnost jednak oznámit této osobě případný prodej věci, ale i poskytnout dostatečnou lhůtu pro vyzvednutí.

O zásilce doručované do konkrétního místa musí dopravce provést výzvu příjemce k jejímu převzetí. Pokud je dopravci známa adresa příjemce, provádí pak oznámení o doručení. Pokud si příjemce do šesti měsíců zásilku nevyzvedne, náleží dopravci právo věc prodat. Lhůta šesti měsíců počíná oznámením výzvy k převzetí zásilky, resp. oznámením o doručení. Záleží ale také na tom, jakou hodnotu doručovaná věc obnáší. Zákon z tohoto hlediska rozlišuje zásilky vyšší hodnoty a ty, které jí nedosahují. Vyšší hodnota už ale není zákonem definovaná a záleží tak čistě na dopravci, jak věc posoudí. Tím také nese riziko chybného posouzení. Doporučuje se proto před samotným prodáním věci vždy kontaktovat oprávněnou osobu. Jiným řešením je uvedení hodnoty zásilky odesílatelem již do přepravní smlouvy.

Pokud zásilka nemá vyšší hodnotu, dopravce nemá povinnosti informovat příjemce o prodeji, ale může tak učinit ihned. V případě, že se jedná o prodej věci s vyšší hodnotou, dopravce musí ještě před uskutečněným prodejem oprávněnou osobu informovat o možném prodeji zásilky.

Záleží na dopravci, jaký způsob prodeje zvolí, protože zákon konkrétní postup nestanovuje. Za nejvhodnější se ale považuje dražba, internetové aukce či veřejná nabídka na internetových stránkách dopravce. Kupní smlouva je uzavírána mezi dopravcem – prodávajícím a kupujícím. Dopravce tak prodává věc svým jménem na účet oprávněné osoby. Výnos z prodeje pak náleží oprávněné osobě a kupující bude uplatňovat případné nároky z vad u dopravce. Dopravce má nárok před vyplacením výnosu na úhradu nákladů vyplývajících z prodeje, skladování a jiných nákladů například z přepravní smlouvy. (Hrádek, 2017)



#### 2.4.2.3. Provoz dopravního prostředku

§ 2582 – „Smlouvou o provozu dopravního prostředku se provozce zavazuje přepravit náklad určený objednatelem a k tomu účelu vykonat alespoň jednu předem určenou cestu, anebo vykonat ve smluvené době větší počet cest, jak to objednatel určí, a objednatel se zavazuje zaplatit provozci odměnu.“

Hlavní závazek provozce tedy spočívá v poskytnutí dopravního prostředku k přepravě zboží a podle instrukcí objednatele s ním vykonat jednu nebo více cest. Provozce má také povinnost zajistit, aby dopravní prostředek určený k dané cestě a přepravovanému nákladu byl způsobilý, schopný provozu a použitelný a dále pak opatřit dopravní prostředek způsobilou posádkou, pohonnými hmotami a dalšími potřebnými věcmi (například vybavení nebo věci potřebné k naložení a vyložení nákladu). Způsobilou posádkou je morálně a psychicky odborně způsobilý řidič. Provozce může být jak fyzická, tak právnická osoba, která je provozovatelem dopravního prostředku, ale neznamená to, že nutně musí být současně i jeho vlastníkem.

Smlouva o provozu dopravního prostředku se jinak označuje jako charter a rozděluje se na time charter a trip charter. Time charter spočívá v časovém hledisku zajištění způsobilosti, provozuschopnosti a použitelnosti dopravního prostředku. V trip charter jsou uvedeny dohodnuté cesty. Takovéto smlouvy musí obsahovat níže uvedené informace:

- vymezení druhu dopravního prostředku,
- určení jedné nebo více cest, pokud se jedná o trip charter/určení smluvené doby v případě time charteru,
- závazek provozce přepravit náklad, který určil objednatel,
- úplatnost přepravy,
- vymezení nákladu,
- určení příjemce nákladu,
- stanovení sankcí za pozdní dodání nákladu,
- nároky z vad plnění,
- vymezení nákladů na inkasování ceny,
- vymezení lhůty k převzetí nákladu.

Dopravním prostředkem se myslí jak automobil, vlak, loď, ale i jeřáb, lanovka, kolo, vozík a další prostředky, které jsou poháněny mechanickou, lidskou nebo zvířecí silou. (Hrádek, 2017)

Část z judikatury NS 23 Cdo 5279/2009:

*„Zatímco právní úprava smlouvy o přepravě věci klade těžiště na přepravovanou věc, na zásilku, o niž je dopravce povinen pečovat, takže pro tento smluvní typ je charakteristická vyšší míra odpovědnosti dopravce za předmět přepravy, v případě smlouvy o provozu dopravního prostředku (tzv. „charteru“) je již pojmově položen důraz na poskytnutí provozu dopravního prostředku za účelem vykonání cest, tato smlouva tak v sobě nese určité znaky nájmu, zejména jde-li o tzv. „charter na dobu“ neboli „time charter“, a závazek provozce pečovat o přepravovaný náklad esenciální obsahovou náležitostí tohoto smluvního typu není.“*

### 3. CÍL A METODIKA PRÁCE

#### 3.1. Cíl

Významným cílem této bakalářské práce je analyzovat problematiku závazkových vztahů v praxi, a to konkrétně těch, které vznikají při přepravování osob a zboží. Dílčí cíl pak představuje popis postupu realizace přepravy u dvou konkrétních podniků, zvláště pro osoby a zboží. Výsledky práce by měly přinést představu o rozdílnosti těchto dvou druhů přepravy, dále o problémech a jejich řešení nebo třeba i náročnosti.

#### 3.2. Metodika

Důležité první opatření při zpracovávání tohoto tématu bakalářské práce záleželo na osvojení dané problematiky, sběr a nastudování potřebné literatury. Mezi nejvýznamnější lze zařadit Občanský zákoník a právní úprava závazkových vztahů.

Sekundární zdroje byly převážně vypůjčeny z Akademické knihovny Jihočeské univerzity v Českých Budějovicích. Další čerpání probíhalo z ověřených internetových zdrojů.

Primární zdroje, které mě vedly šetřením k dosažení cíle práce byly nabyty z vlastního průzkumu. Jednotlivé kroky spočívaly nejprve ve vytvoření následujících deseti hypotéz:

1. Přeprava osob se uzavírá ústně, na rozdíl od přepravy zboží.
2. Porušování závazkových vztahů vzniká častěji u přepravy osob než u přepravy zboží.
3. Nejčastější porušení závazkového vztahu ze strany dopravce je u přepravy zboží poškození zásilky.
4. Nejčastější porušení závazkového vztahu ze strany dopravce je u přepravy osob zpoždění.
5. Nejčastější porušení závazkového vztahu ze strany dlužníka je nezaplacení.
6. Porušení závazkového vztahu ze strany, která přepravu zajišťuje, je především řešeno vrácenými penězi/odškodným.
7. Zkoumané podniky(osoby) mají s legislativou problém.
8. Závazky zúčastněných osob přepravy jsou z obou stran vždy splněny včas a bez zbytečných problémů.
9. Za ztrátu zavazadla, popřípadě ublížení na zdraví, odpovídá po celou dobu přepravy dopravce.

10. Porušení závazkového vztahu ze strany zákazníka je zajištěno pokutou a navýšení dlužné částky.

Na základě těchto hypotéz byl vypracován písemný dotazník zvlášť pro organizace zajišťující přepravu (tedy věřitele) a zvlášť pro zákazníky, jež si přepravu objednávají (tedy dlužníky). Cílem bylo rozeslat co nejvíce dotazníků pro dobré vyhodnocení hypotéz.

Primární zdroje zahrnují dále dva osobně řízené rozhovory – rozhovor s řidičem autobusové linky přepravující osoby a rozhovor s pracovníkem firmy Faber-Castell, který si dopravu objednává. Výsledkem těchto rozhovorů vznikla analýza postupů při realizaci přepravy.

## 4. PRAKTICKÁ ČÁST

Praktická část je věnována přímo závazkovým vztahům vznikajících při přepravě a dále samotné přepravě osob a zboží v každodenním životě. Přehled o problematice závazkových vztahů v praxi se váže na dotazníkové šetření, přičemž tyto dotazníky jsou součástí příloh. Oblast přepravy osob a zboží je také zajímavá svou realizací. Přiblížení této činnosti vychází z řízených rozhovorů, které jsem uskutečnila s linkovým řidičem autobusu a se zaměstnancem konkrétní firmy, která si přepravu objednáva.

### 4.1. Dotazníkové šetření

Dotazníkové šetření mělo za úkol poskytnout odpovědi na hypotézy uvedené v kapitole 3. Jak již bylo také uvedeno, dotazníky byly sestaveny dva. Jeden na míru zájemcům o přepravu a druhý organizacím, které přepravní služby zajišťují, a to z důvodu ověření pravdivosti odpovědí obou smluvních stran. Dotazníky mi pomohl vytvořit server [www.surveymonkey.com](http://www.surveymonkey.com), který jsem zvolila i proto, že jednotlivé odpovědi na otázky jsou rovnou automaticky zpracovány do koláčového grafu a tato přehlednost je tak jejich další výhodou. Rozesílání proběhlo přibližně v půlce října roku 2018.

Dotazníky směřované zákazníkům přepravních služeb jsem rozdělila mezi přibližně 20 známých lidí a vyvěsila na sociálních sítích pro dosažení vyššího počtu vyplnění. Bohužel počet ochotných lidí, kteří dotazník vyplnili, dává najevo, že sociální sítě téměř nepomohly. Vyplněných se vrátilo jen 14.

Přepravní firmy jsem vyhledávala pomocí internetového prohlížeče, odkud jsem přecházela na jejich webové stránky. Na celkem dvacet pět nalezených kontaktních emailů jsem dotazníky rozeslala, přičemž návratnost činila 13 vyplnění. Jednalo se ve směs o české železniční, silniční a letecké dopravce. Při jejich výběru nehrálo roli, zda provádí přepravu vnitrostátní nebo mezinárodní.

#### 4.1.1. Vyhodnocení dotazníků, hypotéz a návrhy řešení

Vzhledem k tomu, že dotazníky jsou dva s celkovými sedmnácti otázkami, bylo by obtížné zde umístit veškeré odpovědi i s grafickým vyjádřením, proto jsou následující řádky věnovány pouze jejich vyhodnocení. Kompletní odpovědi obou dotazníků jsou obsaženy v příloze.

Hypotéza č. 1: Přeprava osob se uzavírá ústně, na rozdíl od přepravy zboží.

Z odpovědí dotazníků vyplývá, že přeprava osob i zboží se uzavírá nejčastěji písemně.

Hypotéza č. 2: Porušování závazkových vztahů vzniká častěji u přepravy osob než u přepravy zboží.

Na základě analýzy odpovědí mohu potvrdit, že porušování závazkových vztahů vzniká častěji u přepravy osob než u přepravy zboží. U přepravy osob vzniká porušování závazkových vztahů ze strany zákazníka v podobě nezaplacení a ze strany dopravce v podobě zpoždění.

Hypotéza č. 3: Nejčastější porušení závazkového vztahu ze strany dopravce je u přepravy zboží poškození zásilky.

Dle odpovědí na otázku číslo 4 u zákazníků přepravních služeb lze tvrdit, že nejčastější porušení závazkového vztahu ze strany dopravce je u přepravy zboží poškození zásilky.

Návrh řešení: Poškození zásilky je s největší pravděpodobností způsobeno dopravcem, který se zásilkou nejedná s odbornou péčí. Jeho demotivace pro odbornou péči může být dána například tím, že při zacházení se zbožím není sledován a případně potrestán za porušování pracovních povinností. Řešením tohoto problému by mohla být okamžitá kontrola zásilky po převzetí oprávněnou osobou, přičemž by se při problému hned zjistila identita řidiče a řešilo se potrestání. Jiným řešením by mohly být kamery v zadních prostorech rozvážecích dodávek, ale to by bylo pro dopravce velice nákladné.

Hypotéza č. 4: Nejčastější porušení závazkového vztahu ze strany dopravce je u přepravy osob zpoždění.

Dle odpovědí na stejnou otázku lze soudit, že nejčastější porušení závazkového vztahu ze strany dopravce je u přepravy osob zpoždění.

Návrh řešení: Zpoždění bohužel ve většině případů nelze korigovat, omezit nebo se mu úplně vyhnout. Zpoždění se mohou totiž vázat na příčiny, které člověk nedokáže ovlivnit, jako je například nepříznivé počasí, porucha dopravního prostředku, výluky, dopravní omezení a mnohé další. Naštěstí mají cestující svá práva, která byla již uvedena v kapitole 2.4.2.1.5. Přepravní řády.

Hypotéza č. 5: Nejčastější porušení závazkového vztahu ze strany dlužníka je nezaplacení.

Z analýzy odpovědí na otázku číslo 7 pro organizace zajišťující přepravu vyplývá, že nejčastější porušení závazkového vztahu ze strany dlužníka je právě nezaplacení.

Návrh řešení: Jak též vyplývá z dotazníku, řešením nesplnění závazku je ze strany dopravce řešeno ve většině případů pouze dohodou. Pokud by se však nesplnění opakovalo, bylo by vhodné zpřísnit tuto sankci. Dohoda není příliš motivující k plnění závazků včas – zákazníci si na vstřícnost dopravce mohou zvyknout a neplnit své povinnosti nadále.

Hypotéza č. 6: Porušení závazkového vztahu ze strany, která přepravu zajišťuje, je především řešeno vrácenými penězi/odškodným.

Tato hypotéza nelze vyvrátit na základě odpovědí na otázku číslo 4 pro věřitele. Tedy porušení závazkového vztahu ze strany, která přepravu zajišťuje, je nejčastěji řešeno vrácenými penězi/odškodným.

Hypotéza č. 7: Zkoumané podniky(osoby) mají s legislativou problém.

Na základě obou dotazníků lze vyhodnotit, že 13 osob ze 14 ti dotázaných není s legislativou týkající se přepravy vůbec seznámena, tudíž lze předpokládat, že prozatím jim nenastal takový problém, aby ho museli v zákonodárství hledat a prosazovat svá práva. Na druhé straně osm organizací ze třinácti zajišťující přepravu odpovědělo, že s legislativou problém nemá. Nicméně pro zbylých pět není jednoduché plnit všechny podmínky a povinnosti, které zákony nastavují.

Návrh řešení: Neznalost přepravní legislativy mezi cestujícími a dopravci není překvapením. Zákonodárství je sepsáno příliš odborně, takže tomu většina zákazníků ani nemusí rozumět. Bohužel se to pak odráží v tom, že lidé ani nevědí, jaká mají v konkrétních situacích práva ani povinnosti. Jedno z možných řešení by mohlo být sepsání základních práv a povinností přímo do smlouvy. V případě cestujících pak umístit přepravní řád na viditelnější místa, zvýraznit podstatné náležitosti a zvětšit velikost písma.

Hypotéza č. 8: Závazky zúčastněných osob přepravy jsou z obou stran vždy splněny včas a bez zbytečných problémů.

Z odpovědí zákazníků vyplývá, že dopravci většinou své závazky plní včas a bez zbytečných problémů, kdežto odpovědi dopravců ukazují, že jejich zákazníci tak poctiví nejsou. Není to ale až tak černé, protože jde o rozdíl pouhého jednoho hlasu.

Hypotéza č. 9: Za ztrátu zavazadla, popřípadě ublížení na zdraví, odpovídá po celou dobu přepravy dopravce.

U jednotlivých druhů přepravy se dopravci řídí zákony či úmluvami. Dále dopravci sjednávají i pojištění například pro případ ublížení na zdraví. Jeden z dotázaných dokonce uvedl, že za poškození nebo ztrátu zavazadla vůbec neodpovídá.

Hypotéza č. 10: Porušení závazkového vztahu ze strany zákazníka je zajištěno pokutou a navýšení dlužné částky.

Porušení závazkového vztahu ze strany zákazníka je zajištěno převážně dohodou, jak napovídají odpovědi zákazníků i dopravců.

#### 4.1.2. Realizace přepravy osob

Pro popsání situace, jak se provádí přeprava osob, byl osloven řidič linkového autobusu nejmenované společnosti. Jedná se o přepravu osob na krátkou vzdálenost, konkrétně trasa Týn nad Vltavou – České Budějovice. Tato realizace je popsána z pohledu organizace, která přepravu zajišťuje a vystupuje tak jako věřitel.

Jelikož jde o trasu na krátkou vzdálenost, smlouvy se zde předem neuzavírají. Nelze zde sjednat předem ani rezervaci místa.

Smlouva se v tomto případě uzavírá ústně, a to v okamžiku, kdy je za přepravu cestujícím zapláceno jízdné. Řidič autobusu se tak zavazuje dopravit oprávněnou osobu na místo určení bezpečně a včas, a to i se zavazadlem, pokud s ním cestující cestuje. Cestující se zaplacením zavazuje chovat podle přepravního řádu.

#### 4.1.3. Realizace přepravy zboží

Přeprava zboží už není tak jednoduchá. Protože se předchozí podkapitola věnovala přepravě osob z pohledu organizace zajišťující přepravu, tato část se bude naopak zabývat přepravou zboží, a to z pohledu zákazníka, který si přepravní služby objedná. Řízený rozhovor byl pořízen se zaměstnancem firmy, která objedná přepravu zboží pro své zákazníky z německého skladu do jiných cizích zemí. Součástí příloh jsou také veškeré dokumenty, bez kterých se tato činnost neobejde. V následujícím popisu realizace se postupně také odkazují na tyto jednotlivé dokumenty.

- Vše začíná objednávkou zboží zákazníkem z cizí země. V tu chvíli již musejí být předem stanovené podmínky dopravy a přepravy mezi A. W. Faber – Castell Česká republika, spol. s r. o. a cizí zemí.
- Poté se domluví další podmínky dle INCOTERMS mezi Českou republikou a cizí zemí.



- Zaměstnanec zpracuje objednávku v systému SAP, kam zadává artiklová čísla jednotlivého objednaného zboží a jejich požadovaný počet.  
V tomto systému jsou zavedené veškeré informace o zboží (cena, rozměry, země původu, celní nomenklatury = mezinárodní číselné kódy označující typ produktu, slouží pro vývoz mimo Evropskou unii, podle nich s dopočítává clo). Tyto informace jsou důležité v České republice kvůli expedici.
- Po zpracování do systému se objednávka potvrdí zákazníkovi emailem.
- Na skladě v Německu se následně objednané zboží připraví. Po dokončení přípravy se vytvoří balící list.
- Dále se zásilce přidělí transportní číslo. Toto číslo v sobě zahrnuje další číslo nebo čísla, a to dodacích listů. Může tedy obsahovat dodávky objednaného zboží plus nedodávky z minulé objednávky (zboží, které před tím nebylo k dispozici).
- Jakmile je objednávka kompletně v německém skladu připravena, v České republice dochází k vyfakturování zboží.
- V Německu se vytisknou balící listy pro řidiče.
- Na základě balícího listu se vyplní dokument VERSANTAUFTRAG, který musí obsahovat následující informace:
  - a. jméno přepravce – Spediteur-Anschrit: Geis Nürnberg,
  - b. jméno příjemce, jeho adresa a kontakt – Endempfänger-Anschrift: Panda Coop,
  - c. zodpovědná osoba u odesílatele – Sachbearbeiter,
  - d. dodací podmínky – Lieferbedingungen,
  - e. další informace týkající se zboží, které slouží pracovníkům skladu – kolik kusů transportu bude nakládáno (kartony/palety), co je obsahem balení, rozměry (váha a objem), v dokumentu označeno postupně takto – Art der Verpackung, Stück, Inhalt, Gewicht in kg,
  - f. označení přepravy transportním číslem – Markierung: 71084843,
  - g. hodnota zboží v eurech (kvůli pojištění nákladu) – EURO: 13 125,13.

Tento dokument slouží skladu, zákazníkovi i řidiči, případně pak na celnici.

- Přepravce dojede do německého skladu, naloží se již připravené zboží. Předají se mu potřebné protokoly – balící list (seznam zboží), dodací listy (počet zboží, které veze), CMR dokument (záznam o nakládce).

- U zákazníka se zboží vyloží a řidič mu předá všechny dokumenty. Fakturu a dokument VERSANTAUFTRAG má k dispozici v elektronické podobě, které obdrží emailem z České republiky ještě v den objednání a vyfakturování zboží.

A. W. Faber – Castell Česká republika, spol. s r. o. také vyváží své zboží do některých zemí mimo Evropskou unii. Je schváleným vývozcem do třetích zemí, to znamená, že má oprávnění zadávat transportní číslo do celního systému. To je obrovská výhoda v tom, že se mu ulehčuje postup při vyclení zboží. Na celnici totiž zboží, zaměstnanec ani dokumenty fyzicky být nemusí, protože si veškeré informace o převáženém zboží ověří celníci ve svém systému.

Řidič má v tomto případě ještě jeden dokument – celní papíry. Obsahují čárový kód vystavený celníci pro evidenci celních papírů, aby se vědělo, že zboží opustilo Evropskou unii.

#### 4.2. Účetní a daňové aspekty

Přepřavování osob i zboží se řadí z hlediska účetnictví a daně z přidané hodnoty (dále jen DPH) do kategorie poskytování služeb. Veškerá pravidla těchto služeb upravuje zákon o dani z přidané hodnoty. Aby vždy došlo ke správnému postupu při jeho uplatnění, je zásadní stanovení místa plnění. Pro určení tohoto místa nerozhoduje, zda se přeprava uskutečnila pomocí pozemních komunikací nebo jinak a jinými dopravními prostředky. Co se přepravních služeb týče, patří do jedné ze skupin služeb, pro kterou zákon o DPH obsahuje v mnoha aspektech speciální úpravu. (Fitříková, 2016)

##### 4.2.1. Přeprava osob

Přeprava osob není z hlediska DPH tak složitou záležitostí jako přeprava zboží, nicméně má svá specifika, kterými se odlišuje od běžných služeb. Místem plnění při poskytnutí služby přepravy osob je místo, kde se příslušný úsek přepravy uskutečňuje.

##### Přeprava osob v tuzemsku

Přeprava osob z jednoho místa na území České republiky na druhé místo v rámci území ČR podléhá české dani z přidané hodnoty. Není tedy rozhodující, kdo přepravu osob poskytuje ani komu je poskytována. Přeprava osob v tuzemsku podléhá druhé snížené sazbě daně ve výši 10 % i základní sazbě daně ve výši 21 %. Druhá snížená sazba daně se týká:

- pravidelné dopravy – tzn. pozemní, vodní, letecké hromadné pravidelné dopravy cestujících a jejich zavazadel,

- osobní dopravy lanovými a visutými drahami a lyžařskými vleky.

U nepravidelné osobní dopravy (např. zájezd) a individuální osobní dopravy (např. taxi) je uplatňována sazba daně základní.

#### Mezinárodní přeprava osob

Přeprava osob a jejich zavazadel jak mezi jednotlivými členskými státy, tak mezi členskými státy a třetími zeměmi je v tuzemsku osvobozena od daně s nárokem na odpočet daně. Tato přeprava je osvobozena, i když ji provádí osoba registrovaná k dani v jiném členském státě nebo zahraniční osoba povinná k dani. Osvobozený je pouze úsek přepravy osob na území České republiky. Úseky po území jiných států podléhají zdanění vždy podle konkrétní právní úpravy v daném státě. Například Slovensko přepravu osvobozuje stejně jako Česká republika, ale Německo nebo Rakousko nikoliv. Je tedy vždy nutné striktně oddělovat jednotlivé úseky přepravy podle najetých kilometrů po území daného státu. (Kadlec, 2017)

#### 4.2.2. Přeprava zboží

Přeprava zboží podléhá základní sazbě daně ve výši 21 % bez ohledu na druh dopravy (silniční, železniční, vodní či letecká). Osvobození s nárokem na odpočet daně na vstupu se uplatní pouze u přepravy spojené s vývozem nebo dovozem zboží. Výchozím předpokladem pro uplatnění daně na výstupu je stanovení místa plnění. Obecně se za místo plnění považuje území, kde se přeprava uskutečňuje.

#### Tuzemská nákladní přeprava

Za tuzemskou nákladní přepravu se považuje přeprava zboží mezi dvěma místy pouze na území České republiky, tedy bez překročení české státní hranice. Místem plnění bude tedy vždy Česká republika, a to bez ohledu na to, zda je tato přeprava uskutečněna pro plátce, neplátce či osobu registrovanou k dani v jiném členském státě Evropské unie. Přepravce (plátce daně) je tedy povinen uplatnit daň na výstupu ve výši 21 %.

Příklad: Český přepravce (plátce DPH) uskuteční přepravu zboží z Brna do Prahy pro rakouského zákazníka registrovaného k rakouské DPH.

Řešení: Jelikož se jedná o přepravu na území České republiky, je místem plnění tuzemsko. Přestože je zákazník osoba registrovaná k dani v jiném členském státě, k přenosu místa plnění mimo tuzemsko nedochází. Český přepravce je tedy povinen vystavit rakouskému zákazníkovi fakturu s českou DPH. (Havel, 2008)

### Nákladní přeprava zboží mezi dvěma členskými státy (intrakomunitární přeprava)

Přepřavou zboží mezi členskými státy se rozumí přeprava zboží, pokud místo zahájení a místo ukončení přepravy jsou na území dvou různých členských států. Za přepravu zboží mezi členskými státy se považuje také přeprava, kdy místo zahájení a místo ukončení přepravy je na území stejného členského státu a tato přeprava je přímo spojena s vlastní intrakomunitární přepravou. Může se jednat například o svozy zboží z různých míst v České republice do jednoho tuzemského skladu, ze kterého bude zboží následně přepraveno do jiného členského státu. Místo plnění se určí následujícím způsobem:

- v případě přepravy zboží mezi členskými státy je místem plnění místo zahájení přepravy,
- jestliže je však intrakomunitární přeprava poskytnuta pro osobu registrovanou k dani v jiném členském státě, než ve kterém je přeprava zahájena, považuje se za místo plnění území členského státu, který vydal daňové identifikační číslo, jež zákazník uvedl pro poskytnutí této služby. Místo plnění se v takovém případě přesouvá do členského státu zákazníka, přičemž zákazník uplatní systém reverse charge, kdy je daňová povinnost související s danou transakcí vyrovnána zákazníkem. (Havel, 2008)

Příklad: Přeprava je uskutečňována vždy českým přepravcem, který je plátcem daně v ČR, osoba, pro kterou je přeprava uskutečňována je v příkladu označena jako:

- ČR DIČ – je českým plátcem daně
- ČR NEPLÁTCE – není plátcem daně v ČR,
- EU 1 DIČ – osoba registrovaná k dani v členském státu 1
- EU 2 DIČ – osoba registrovaná k dani v členském státu 2
- EU NEPLÁTCE – osoba, která není registrována k dani v jiném členském státu.

Tabulka 1: Zdanění nákladní přepravy zboží mezi dvěma členskými státy

Přeprava z – do	Osoba, pro kterou je přeprava uskutečňována	Uplatněná daň dopravcem, místo plnění, sazba
ČR – EU	ČR DIČ, ČR NEPLÁTCE	CZ 21 %
ČR – EU 1	EU 1 DIČ	OSVOBOZENO
ČR – EU 1	EU 1 NEPLÁTCE	CZ 21 %
ČR – EU 1	EU 2 DIČ	OSVOBOZENO
ČR – EU 1	EU 2 NEPLÁTCE	CZ 21 %
EU – ČR	ČR DIČ	CZ 21 %
EU – ČR	ČR NEPLÁTCE	EU, SAZBA ZEMĚ
EU 1 – EU 2	ČR DIČ	CZ 21 %
EU 1 – EU 2	ČR NEPLÁTCE	EU 1, SAZBA EU 1
EU 2 – EU 1	ČR DIČ	CZ 21 %
EU 2 – EU 1	ČR NEPLÁTCE	EU 2, SAZBA EU 2

Zdroj: <https://www.financnisprava.cz/cs/dane/dane/dan-z-pridane-hodnoty/informace-stanoviska-a-sdeleni/preprava-zbozi-a-osob/uplatnovani-dph-u-prepravy-a-sluzeb-2038>

Poznámka: „osvobozeno“ znamená, že daň je povinna přiznat osoba registrovaná k dani v jiném členském státě, pro kterou je přeprava uskutečněna. (Finanční správa, 2004)

#### Přeprava zboží při dovozu a vývozu

Přeprava při vývozu zboží do státu mimo Evropskou unii je v České republice osvobozena od DPH na výstupu se zachováním nároku na odpočet daně. Plátce, který uskutečňuje služby přímo vázané na vývoz zboží, je povinen doložit správci daně osvobození od daně při poskytnutí těchto služeb dokladem o jejich zaplacení (například výpisem z účtu), případně jinými doklady prokazujícími splnění podmínek pro osvobození od daně. Tímto dokladem může být například nákladní list CMR, na kterém je vyznačeno propuštění zboží do režimu vývoz a místo konečného určení mimo území Evropské unie.

V případě přepravy zboží při jeho dovozu je situace obdobná jako u služeb při vývozu zboží. Přeprava zboží při dovozu je také osvobozena od daně s nárokem na

odpočet, pokud jsou náklady na tyto služby zahrnuty do základu daně. Jako důkazní prostředek pro jejich osvobození slouží doklad o zaplacení daného úseku přepravy a doklady prokazující splnění podmínek pro osvobození, například příslušný nákladní list prokazující, že se v daném případě jedná o přepravu ze třetí země. Z nákladního listu je patrné místo odeslání mimo Evropskou unii a konečné místo určení v České republice. (Havel, 2008)

Příklad: Přeprava je uskutečňována vždy českým přepravcem, který je plátcem daně v ČR.

Tabulka 2: Zdanění přepravy zboží při dovozu a vývozu

Přeprava z – do	Osoba, pro kterou je přeprava uskutečňována	Uplatněná daň dopravcem, kód země EU, sazba
<b>ČR – Ukrajina</b>	ČR DIČ, ČR NEPLÁTCE	OSVOBOZENO
<b>Ukrajina – ČR</b>	ČR DIČ, ČR NEPLÁTCE	OSVOBOZENO S PODMÍNKOU

Zdroj: <https://www.financnisprava.cz/cs/dane/dane/dan-z-pridane-hodnoty/informace- stanoviska-a-sdeleni/preprava-zbozi-a-osob/uplatnovani-dph-u-prepravy-a-sluzeb-2038>

Podmínkou pro osvobození je, že přepravní náklady jsou u osoby, pro kterou byla přeprava uskutečněna, zahrnuty do základu daně u zboží, které je předmětem dovozu. (Finanční správa, 2004)

Jak dále Havel (2008) zmiňuje – důležitý je fakt, že ustanovení zákona o dani z přidané hodnoty o osvobození přepravy zboží při dovozu a vývozu zboží se vztahuje pouze na tuzemskou část přepravy. Část přepravy uskutečněná mimo tuzemsko není předmětem české DPH, neboť místo plnění je mimo tuzemsko. Tato část přepravy se řídí ustanoveními zákonů třetích zemí a zákonů příslušných členských států. Tyto zákony upravují i případnou povinnost registrace v případě povinnosti přiznat daň v příslušných státech Evropské unie.

### 4.2.3. Účetnictví

V této kapitole nastíním některé účetní případy spojené s přepravou a následně i jejich zaúčtování.

#### 1) Pořízení zboží

- Přepravné za dopravu zboží vlastní dopravou – znamená, že odběratel si nakoupené zboží přepraví od dodavatele sám. Pak zaúčtování této situace může vypadat následovně:

V případě, že odběratel účtuje o zboží způsobem A, potom na straně Má dáti (dále jen MD) přísluší účet 131 – Pořízení zboží, a na straně Dal (dále jen D) účet 586 – Aktivace vnitropodnikových služeb, který od 1. 1. 2016 plně nahradil účet 622.

Z účtování o zboží způsobem B vyplývá, že se místo použití pořizovacích účtů účtuje rovnou do spotřeby na nákladové účty – MD 504 / D 586.

- Přepravné za externí dopravu zboží jinou společností – odběratel si zboží nepřepraví sám, ale využije služeb přepravce. Účtování: MD 131 (504) / D 321 – Dodavatelé – závazky z obchodních vztahů.

2) Přepravní společnost, jejíž předmět podnikatelské činnosti jsou právě přepravní služby, účtuje o přepravě jako o poskytnutí služby. Straně MD pak odpovídá účet, který naznačuje způsob vypořádání pohledávky (jako je například 311 – Pohledávky z obchodních vztahů, 211 – Pokladna, 221 – Bankovní účty). Na stranu D účtuje společnost na účet 602 – Tržby z prodeje služeb.

3) Co se účtování o DPH u přepravy týče, záleží na tom, pro koho je přeprava uskutečňována, jak je naznačeno v předchozí podkapitole v intrakomunitární přepravě, konkrétně v tabulce 1 a v přepravě zboží při dovozu a vývozu v tabulce 2.

Pokud DPH není „osvobozeno“, účtuje se o něm následně: MD 311 / D 343 – Daň z přidané hodnoty.

„Osvobozené“ DPH znamená přenesenou daňovou povinnost DPH neboli reverse chargé. To znamená, že na odběratele plnění dopadá povinnost přiznat a odvést DPH. DPH u poskytnutých služeb odvede odběratel přímo státu. Dodavatel na daňový doklad neuvede výši DPH, ale napíše „výši daně je povinen doplnit a přiznat odběratel“. (Jak podnikat, 2019)

Odběratel pak účtuje o samovyměření DPH na straně MD 349 – vyrovnávací účet pro DPH a na straně D 343. Dále má Nárok na odpočet DPH, o kterém účtuje na stranu MD – 343 a na stranu D 349.



## 5. ZÁVĚR

Výběr tématu bakalářské práce se odvíjel od jeho „sympatičnosti“, veškerých mých možností „dát do toho co nejvíce“ a aby mě celé zpracovávání bavilo, od čehož se pak odvíjí i zápal pro vypracovávání a v neposlední řadě i výsledná kvalita celé práce.

Zpočátku se tato problematika nezdála být tak obsáhlá. Troufnu si říci, že to bylo právě neznalostí veškerých práv a povinností smluvních stran v jednotlivých druzích přepravy. V průběhu času při postupném zpracovávání tématu jsem zjistila, že závazkové vztahy vznikající při přepravě a přeprava jako taková jsou tak obsáhlou záležitostí, že vzniknul problém vejít se do stanovených počet stran. Veškeré informace se zdály být důležité, přesto byla nutná jejich filtrace.

Během zpracovávání teoretické části byly vytvořeny dva dotazníky nápomocné pro část praktickou, dle nichž jsem předem stanovené hypotézy buď potvrdila nebo vyvrátila. Nakonec byly tři hypotézy zamítnuty a zbylých sedm potvrzeno. V případě hypotéz, které naznačovaly nějaký problém, jsem zpracovala návrhy na případné řešení, které jsou přímo součástí praktické části u vyhodnocení dotazníků a hypotéz.

Dále byl uskutečněn řízený rozhovor s firmou A. W. Faber – Castell Česká republika, spol. s r. o., která vystupuje v roli přepravce. K řízenému rozhovoru mi byly poskytnuty i veškeré dokumenty, se kterými tato firma pracuje a které jsou i součástí příloh. Po zhodnocení jejich formy a porovnání s požadavky zákona jsem neshledala žádné vady. Přesto bych doporučila zaměřit se na přehlednost a důslednost při vyplňování jednotlivých dokumentů. Často se stává, že hmotnost uvedená v dokumentech neodpovídá skutečnosti. V zájmu firmy, jako předcházení stížnosti zákazníků, bych navrhovala důkladné vážení, měření a kontrolu zboží ve skladě, následně informovat o zboží kancelář a až poté zboží naložit a odeslat zákazníkovi. Nejčastějšími reklamacemi se ukázala záměna zboží za jiné nebo poškození zboží. Za záměnu zboží odpovídají skladníci, kteří zboží připravují k nakládce. Řešením by mohlo být důkladnější zaškolení pracovníků nebo zavést sankci za opakovanou chybovost skladníků. Za poškození zboží však odpovídá dopravce, který tímto porušil závazkový vztah a reklamáce tak dále směřuje na něj.

Zpracování tohoto tématu bakalářské práce vidím pro sebe významným přínosem. Velice se mi přiblížila problematika přepravy, jak už z teoretického, tak i z praktického hlediska. Zlepšila jsem si také svou orientaci v občanském zákoníku. Při porovnání povinností smluvních stran plynoucí přímo ze zákona s tím, co se v reálném životě

odehrává doopravdy, v některých případech naznačuje, že ač se smluvní strany zavazují plnit podle zákona, nedochází k tomu. Porušování povinností v nejzávažnějších případech ukazuje, že smluvní strany zákon nerespektují a jednají jen tak, jak se jim to hodí nebo líbí.

## I. SUMMARY

According to the Civil code, we can say that the parties in the contractual obligations are called the creditor and the debtor. The creditor then has the right to a claim against the debtor and he has the duty to satisfy this right by fulfilling his debt. The aim of this bachelor thesis is to describe these obligations regarding the transport of people and goods.

In the theoretical part, there are described in general terms both the distribution and the characteristics of individual type of transport of people and goods. In addition, this work explains INCOTERMS terms, which are an obligatory part of each International Business Invoice and represents the responsibility of the contracting parties during an international transactions. The last important mission of this part is to give an overview about contractual obligations that follow directly from the contract for both the contracting parties.

The practical part deals with several issues. The ten hypotheses I tried to answer by analyzing the answers of two questionnaires – one aiming to the ordering parties, the transport customers and the other one to the carrier. Finally, the four hypotheses were refuted and the remaining five confirmed. The second task of the practical part is to describe the process of transport realisation of both people from the point of view of the carrier and goods from the point of view of the ordering party to the pre-selected enterprises. The last part is focused on the accounting and, above all, tax aspects that are closely related to the transport services.

Key words: transport, contract, creditor, debtor, obligations

## II. SEZNAM OBRÁZKŮ A TABULEK

Obrázek 1: Podmínky INCOTERMS .....21

Tabulka 1: Zdanění nákladní přepravy zboží mezi dvěma členskými státy.....45

Tabulka 2: Zdanění přepravy zboží při dovozu a vývozu .....46

### III. SEZNAM PŘÍLOH

Příloha č. 1 – Dotazníky s odpověďmi

Příloha č. 2 – Ukázka faktury pro odběratele v rámci EU

Příloha č. 3 – Ukázka balícího listu

Příloha č. 4 – Dokument Versandauftrag

## 6. PŘEHLED POUŽITÉ LITERATURY

Hrádek, J. (2017). *Smlouvy o přepravě v občanském zákoníku: komentář*. Praha: C. H. Beck.

Zelený, Lubomír (2007). *Osobní přeprava*. Praha: ASPI.

Pernica, P. (2001). *Doprava a zasílatelství*. Praha: ASPI Publishing.

Petrov, J., Výtisk, M., Beran, V., & kol. (2017). *Občanský zákoník: komentář*. Praha: C. H. Beck.

Fitříková, D. (2016). *Přeprava zboží z pohledu DPH*. Načteno z: [https://www.dlprofi.cz/33/preprava-zbozi-z-pohledu-dph-uniqueidmRRWSbk196FNf8-jVUh4EuZ5INfB-kNkLvLr57w\\_Fg8/](https://www.dlprofi.cz/33/preprava-zbozi-z-pohledu-dph-uniqueidmRRWSbk196FNf8-jVUh4EuZ5INfB-kNkLvLr57w_Fg8/).

Kadlec, M. (2017). *DPH u přepravy osob*. Načteno z: <https://portal.pohoda.cz/dane-ucetnictvi-mzdy/dph/dph-u-prepravy-osob/>.

Havel, T. (2008). *Daň z přidané hodnoty v nákladní dopravě*. Načteno a upraveno z: <http://www.mzdovapraxe.cz/archiv/dokument/doc-d4294v6245-dan-z-pridane-hodnoty-v-nakladni-doprave/>.

Finanční správa, (2008). *Uplatňování DPH u přepravy a služeb přímo souvisejících po 1.5.2004*. Načteno a upraveno z: <https://www.financnisprava.cz/cs/dane/dane/dan-z-pridane-hodnoty/informace-stanoviska-a-sdeleni/preprava-zbozi-a-osob/uplatnovani-dph-u-prepravy-a-sluzeb-2038>.

Jak podnikat, (2019). *Přenesená daňová povinnost DPH – reverse chargé*. Načteno a upraveno z: <http://www.jakpodnikat.cz/prenesena-danova-povinnost.php>

## 7. PŘÍLOHY

Příloha č. 1 – Dotazníky s odpověďmi

a. Dotazník pro zákazníky objedávající si přepravu

**Krásný den,**

*jsem studentkou třetího ročníku ekonomické fakulty na Jihočeské univerzitě v Českých Budějovicích. Téma bakalářské práce se zabývá přepravou osob a zboží.*

Vyplněním tohoto **anonymního, krátkého** dotazníku pomůžete poodhalit případné nedostatky v praktickém životě. Obsahuje **osm** otázek, takže Vás to **nezdrží** víc jak na minutu.

Předem **velice děkuji** za Váš čas a ochotu a přeji příjemný zbytek dne.

- 1) Vystupujete jako zákazník využívající přepravu:
  - a) osob – 14,3 %
  - b) zboží – 85,7 %
- 2) Smlouvu o přepravě nejčastěji uzavíráte:
  - a) ústně – 35,7 %
  - b) písemně – 64,3 %
- 3) Splní vždy dopravce svůj závazek včas a bez zbytečných problémů?
  - a) ano – 64,3 %
  - b) ne – 35,7 %
- 4) S jakým nejčastějším porušením závazku ze strany dopravce se setkáváte?
  - a) zranění osob – 0 %
  - b) zpoždění – 71,4 %
  - c) ztráta zavazadla – 0 %
  - d) ztráta zásilky – 0 %
  - e) poškození zásilky – 21,4 %
  - f) žádným – 7,1 %
- 5) Jakým nejčastějším způsobem řeší Vaší reklamaci dopravce?
  - a) vrácením peněz/odškodným – 14,3 %
  - b) věcně – 42,9 %
  - c) slevou z ceny – 42,9 %
- 6) Jste poctiví, a proto vždy dostojíte řádně a včas svým závazkům?
  - a) ano – 100 %

b) ne – 0 %

7) Pokud jste sami nedodrželi podmínky, jakou podobu má sankce za nesplnění Vašeho závazku?

a) pokuty – 21,4 %

b) dohody – 78,6 %

8) Jste seznámeni se současnými předpisy vztahujícími se k přepravě? Popřípadě jak hodnotíte současnou legislativu?

a) ano – 7,1 % (1 hlas a hodnotí kladně)

b) ne – 92,9 %



b. Dotazník pro organizace zajišťující přepravu

**Krásný den,**

*jsem studentkou třetího ročníku ekonomické fakulty na Jihočeské univerzitě v Českých Budějovicích. Téma bakalářské práce se zabývá přepravou osob a zboží.*

Vyplněním tohoto **anonymního, krátkého** dotazníku pomůžete podhalit případné nedostatky v praktickém životě. Obsahuje **devět** otázek, takže Vás to **nezdrží** víc jak na minutu.

Předem **velice děkuji** za Váš čas a ochotu a přeji příjemný zbytek dne.

- 1) Jako organizace uskutečňujete činnosti zajišťující přepravu:
  - a) osob – 61,5 %
  - b) zboží – 38,5 %
- 2) Smlouvy o přepravě se zákazníkem/obchodním partnerem uzavíráte nejčastěji:
  - a) ústně – 15,4 %
  - b) písemně – 84,6 %
- 3) Kolikrát do měsíce se setkáváte s porušením/nesplněním závazku ze smluv o přepravě?
  - a) 0x – 15x – 92,3%
  - b) 16x – 30x – 0 %
  - c) 31x – 50x – 0 %
  - d) 51 a vícekrát – 7,7 %
- 4) Jak konkrétně řešíte Vámi schválenou reklamaci nespokojeného zákazníka/obchodního partnera?
  - a) vrácením peněz/odškodným – 69,2 %
  - b) věcně – 0 %
  - c) slevou z ceny – 23,1 %
  - d) jiná – 7,7 % (dopravce nemá nespokojené zákazníky)
- 5) Myslíte si, že zákonodárství našeho státu týkající se přepravy dostatečně upravuje veškeré situace a lze s nimi v praktickém životě bez problémů vyjít?
  - a) ano, vše se dá plnit bez problémů – 61,5 %
  - b) ne, existuje příliš mnoho podmínek a není jednoduché všechny splnit – 38,5 %
- 6) Patří Vaši zákazníci/obchodní partneři vždy do skupiny poctivých, tedy řádně a včas plní své závazky?
  - a) ano – 46,2 %

b) ne – 53,8 %

7) S jakým nejčastějším porušením závazku dlužníka se setkáváte?

a) porušení smlouvy – 15,4 %

b) nezaplacení – 61,5 %

c) nevhodné chování – 23,1 %

d) jiná – 0 %

8) V případě porušení závazku dlužníka – ukládáte častěji pokuty nebo tuto situaci řešíte dohodou?

a) pokuty – 15,4 %

b) dohodou – 84,6 %

9) Jakým způsobem odpovídáte za poškození/ztrátu zavazadla nebo ublížení na zdraví?

- Podle platných zákonů.
- Za celou dobu, co provozuji přepravu osob, jsem se nesetkal se ztrátou zavazadla nebo poškozením. Jako řidič máte obrovskou odpovědnost, co se týče zdraví cestujících. Ale pokud máte zodpovědný řidiče, tak se není čeho bát.
- Poškození nebo ztrátu zásilky řeší reklamační oddělení. Při ztrátě je řešení jasné, při poškození se zkoumá, jakým způsobem byla zásilka zabalena, zda byla dostatečně ochráněna proti poškození.
- Dle leteckých úmluv.
- Adekvátním pojištěním.
- Za podmínek stanovených SPP.
- Pojištěním.
- Finanční kompenzací.
- Přepravujeme pouze zboží. Ručíme v rámci odpovědnosti zasílatele.
- Plná odpovědnost.
- Dle VOP.
- Za poškození zavazadla nezodpovídáme.

Příloha č. 2 – Ukázka faktury pro odběratele v rámci EU



**Invoice**

**Customer number** 1008321  
**Our Invoice / Date** 301355534 / 14.08.2018  
**Your Order/Date** HO00NPO0055221\_ORANG /  
**Delivery note / Delivery date** 201841599 / 03.08.2018  
**Order / Date** 101152644 / 29.06.2018  
**Your Service Partner**  
**Phone**  
**E-Mail**  
**your tax number**  
**Our VAT Reg No.:**  
**Our GLN / ILN**  
**Currency** EUR

**Delivery address**  
 PANDA COOP

**BULGARIEN**

**Conditions**  
**Payment terms** Up to 21.08.2018 you receive 3,000 % discount  
 Up to 13.10.2018 without deduction  
**Shipping terms** CIP Carriage and insurance paid to  
 Sofia

**Invoice Details**  
 Tax exempt as per §6a USIG (turnover tax law)

Shipping marks:  
 PANDA COOP PACKAGES: 3  
 SOFIA WEIGHT: 1.161 KG  
 BULGARIA VOLUME: 4,416 M3  
 71084843 (1-3)

Item	Item / Client item nr. Description	Quantity Net price	GTIN Price Unit	Value
	<b>Tariff item no. 96082000</b>			
1	114873	6 PC	4005401148739	
DE	Highl. Jumbo Grip Neon Textl. 72x displ.	31,68 EUR	1 PC	190,08
	<b>Order 101158005</b>			
	<b>Purchase order number HO00NPO0055955 11.07.2018</b>			
	<b>Delivery note 201842445 dated 06.08.2018</b>			
2	154804	100 PC	4005401548041	
AT	Highlighter Textliner 48 wallet of 4	0,97 EUR	1 PC	97,00
3	154607	200 PC	4005401546078	
AT	Highlighter TL 46 SFluor yellow	0,22 EUR	1 PC	44,00
4	154663	10 PC	4005401546634	
AT	Highlighter TL 46 Superfluor green	0,22 EUR	1 PC	2,20
5	151110	10 PC	4005401511106	
IT	Double fibre-tip pen set 10x	1,02 EUR	1 PC	10,20

Příloha č. 3 – Ukázka balícího listu



A.W.Faber-Castell VERTRIEB GmbH.  
 Ship-to party 100832001  
 PANDA COOP

**(T) Packing List**

Transportnumber 0071084843

BULGARIEN  
**Gross Weight:** 1 161,000 KG  
**Volumes:** 4,416 M3  
**No. of packages:** 3

Shipping marks:  
 PANDA COOP PACKAGES: 3  
 SOFIA WEIGHT: 1.161 KG  
 BULGARIA VOLUME: 4,416 M3  
 71084843 (1-3)

Carton Pallet No.	Material Description	Purchase Order	Order Ref. FC	Order Pos. Ref. FC	Quantity
<b>1</b>	<b>920-000-048 Euro Pallet 120x80</b>				
16220668	Gross weight: 570,000 KG Volumes: 1,997 M3 Dimensions: 1 200 x 800 x 2 080MM				
	400108	HO00NPO0057512	101172026	002970	288 PC
	Noteb. Typo A4 squared 100 sheets 2018				
	117023	HO00NPO0057512	101172026	001920	7 PC
	GP Grip 2001 HB 2x72 in cups				
	120003	HO00NPO0054295	101144371	000760	90 PC
	Twistable Wax Crayons cardboard of 12				
	120003	HO00NPO0055221_	101152644	000300	230 PC
	Twistable Wax Crayons cardboard of 12				
	583213	HO00NPO0055955	101158005	001230	432 PC
	Single sharpener Jelly in box of 12				
	117223	HO00NPO0057512	101172026	001950	12 PC
	Eraser c. Grip 2001 1 x 72 in cup				
	554224	HO00NPO0057512	101172026	001640	240 PC
	Fibre-tip pen Cardboardbox 24pc.				
	152399	HO00NPO0057512	101172026	000820	1 980 PC
	Marker Multimark permanent S black				
	114873	HO00NPO0055221_	101152644	000790	6 PC
	Highl. Jumbo Grip Neon Textl. 72x displ.				
	181520	HO00NPO0057512	101172026	002880	12 PC
	Water cup CLIC&GO Art & Graphic				

Příloha č. 4 – Dokument Versandauftrag



**FABER-CASTELL**  
since 1761

Spediteur-Anschrift  <b>Geis Nürnberg</b>       Endempfänger-Anschrift <b>Panda Coop</b>			<p style="text-align: center;"><b>VERSANDAUFTRAG NR. 71084843</b></p> <hr/> Sachbearbeiter      Tel.-Durchwahl      Datum  E-mail: FOB-Spediteur  Verschiffungsspediteur Versicherung  EURO 13 125,13		
<p><b>Zur sofortigen Verladung nach</b></p> Sofia / BULGARIEN per LKW <b>Bitte unbedingt verladen!! Danke</b>			<p><b>Begleitpapiere</b></p> _____ AKM vom _____ fach _____ Handelsrechnung(en) _____ fach 1 _____ Packliste(n)                      1 _____ fach  _____ Ursprungszeugnis(se) _____ fach _____ Warenverkehrs- _____ fach _____ Bescheinigung(en) _____ fach _____ Lieferschein _____ fach _____ _____ fach _____ _____ fach		
<p><b>Lieferbedingungen</b></p> <input type="checkbox"/> frei deutsche Grenze <input type="checkbox"/> frei Station <input type="checkbox"/> fob <input type="checkbox"/> Frei Haus unverzollt <input type="checkbox"/> C & F <input type="checkbox"/> Unfrei <input type="checkbox"/> CIF <input type="checkbox"/> ab Werk					
Markierung	St.	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht in kg Brutto	cbm
<b>71084843</b>	<b>1</b>	<b>Paletten</b>	<b>Schreibwaren</b>	<b>1 161kg</b>	<b>4,416 m3 (Paletten- maße s. Packliste)</b>