



Využití mezinárodní přepravy ve vybraném podniku

Diplomová práce

Studijní program:

N6208 Ekonomika a management

Studijní obor:

Podniková ekonomika – Podnik v mezinárodním prostředí

Autor práce:

Bc. Kamil Kramosil

Vedoucí práce:

doc. JUDr. Ing. Bohumil Poláček, Ph.D., MBA, LL.M.
Katedra financí a účetnictví





Zadání diplomové práce

Využití mezinárodní přepravy ve vybraném podniku

Jméno a příjmení: **Bc. Kamil Kramosil**
Osobní číslo: E18000535
Studijní program: N6208 Ekonomika a management
Studijní obor: Podniková ekonomika – Podnik v mezinárodním prostředí
Zadávající katedra: Katedra podnikové ekonomiky a managementu
Akademický rok: **2019/2020**

Zásady pro vypracování:

1. Stanovení cílů diplomové práce
2. Teoretická východiska spojená s mezinárodní přepravní politikou
3. Představení společnosti
4. Analýza přepravní politiky ve vybraném podniku
5. Zhodnocení výsledků analýzy a návrh postupu pro optimalizaci přepravy v rámci vybraného podniku

Rozsah grafických prací:
Rozsah pracovní zprávy:
Forma zpracování práce:
Jazyk práce:

65 normostran
tištěná/elektronická
Čeština



Seznam odborné literatury:

1. NOVÁK, Radek. 2011. *Přepravní, zasilatelské a logistické služby*. Praha: Wolters Kluwer Česká republika. ISBN 978-80-7357-735-3.
2. POLÁČEK, B. 2016. *Kapitoly z mezinárodního dopravního práva II: C. Železniční právo, D. Námořní právo*. Praha: Wolters Kluwer. ISBN 978-80-7552-133-0.
3. SEDLÁČEK, Pavel. 2009. *Úmluva CMR: (komentář): mezinárodní silniční nákladní doprava: soudní rozhodnutí: výklad jednotlivých ustanovení*. Praha: VOX. ISBN 978-80-86324-82-1.

Vedoucí práce: doc. JUDr. Ing. Bohumil Poláček, Ph.D., MBA, LL.M.
Katedra financí a účetnictví

Datum zadání práce: 31. října 2019
Předpokládaný termín odevzdání: 31. srpna 2022

L.S.

prof. Ing. Miroslav Žižka, Ph.D.
vedoucí katedry

Prohlášení

Prohlašuji, že svou diplomovou práci jsem vypracoval samostatně jako původní dílo s použitím uvedené literatury a na základě konzultací s vedoucím mé diplomové práce a konzultantem.

Jsem si vědom toho, že na mou diplomovou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb., o právu autorském, zejména § 60 – školní dílo.

Beru na vědomí, že Technická univerzita v Liberci nezasahuje do mých autorských práv užitím mé diplomové práce pro vnitřní potřebu Technické univerzity v Liberci.

Užiji-li diplomovou práci nebo poskytnu-li licenci k jejímu využití, jsem si vědom povinnosti informovat o této skutečnosti Technickou univerzitu v Liberci; v tomto případě má Technická univerzita v Liberci právo ode mne požadovat úhradu nákladů, které vynaložila na vytvoření díla, až do jejich skutečné výše.

Současně čestně prohlašuji, že text elektronické podoby práce vložený do IS/STAG se shoduje s textem tištěné podoby práce.

Beru na vědomí, že má diplomová práce bude zveřejněna Technickou univerzitou v Liberci v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších předpisů.

Jsem si vědom následků, které podle zákona o vysokých školách mohou vyplývat z porušení tohoto prohlášení.

17. prosince 2021

Bc. Kamil Kramosil

Anotace

Tématem této diplomové práce je využití mezinárodní přepravy ve vybraném podniku. Práce se zabývá problematikou mezinárodních přepravních operací a její návaznosti na smlouvy v mezinárodní silniční nákladní dopravě. V práci je popsáno mnoho problémů, které mohou během mezinárodních přepravních operací nastat a návrhy řešení. Hlavním cílem této práce je za pomoci případové studie věnované konkrétní dopravní situaci a problematice využívání vybraných mezinárodních smluv v oboru silniční dopravy ukázat, s jakými reálnými problémy se může běžný dopravce setkat v rámci realizace přepravní operace na mezinárodním trhu a jak tuto situaci řešit.

Klíčová slova

přeprava zboží, nákladní silniční doprava, mezinárodní smlouvy, Dohoda AETR, Úmluva CMR, Dohoda ADR, logistika

Annotation

The topic of this thesis is the use of international transport in a selected company. The thesis deals with the issue of international transport operations and its connection to contracts in international road freight transport. The thesis describes many problems that may occur during international transport operations and proposes solutions. The main goal of this thesis is to show a case study devoted to a specific transport situation and the use of selected international agreements in the field of road transport, what real problems a regular carrier may encounter in the implementation of transport operations on the international market and how to solve this situation.

Key words

transport of goods, road freight transport, international agreements, AETR, CMR, ADR, logistics

Poděkování

Touto cestou bych rád poděkoval mému vedoucímu diplomové práce, panu doc. JUDr. Ing. Bohumilu Poláčkovi, Ph.D., MBA, LL.M., za jeho cenné rady a připomínky v průběhu vytváření celé diplomové práce.

Dále bych chtěl poděkovat panu Pavlovi Poláčkovi za jeho cenné praktické informace ze světa logistických operací.

V neposlední řadě bych rád poděkoval své rodině za podporu během celého studia.

Obsah

Seznam obrázků.....	11
Seznam tabulek.....	12
Seznam zkratk.....	13
Úvod.....	15
1 Teoretické vymezení pojmů v mezinárodní přepravě.....	17
1.1 Mezinárodní silniční přeprava.....	20
1.1.1 Úmluva CMR.....	22
1.1.2 Úmluva TIR.....	23
1.1.3 Dohoda ADR.....	24
1.1.4 Dohoda ATP.....	25
1.1.5 Dohoda AETR.....	26
1.2 Mezinárodní železniční přeprava.....	27
1.3 Mezinárodní letecká přeprava.....	29
1.4 Mezinárodní říční přeprava.....	32
1.5 Pravidla INCOTERMS 2010.....	33
1.6 Pravidla INCOTERMS 2020.....	37
2 Logistické služby v mezinárodním obchodě.....	40
2.1 Historie logistiky.....	40
2.2 Jednotlivé logistické služby v mezinárodním obchodě.....	42
2.2.1 Doprava a zasilatelství.....	42
2.2.2 Skladování.....	43
2.2.3 Celní služby.....	44
2.2.4 Kontrolní služby.....	45
2.2.5 Ostatní logistické služby a činnosti.....	45

3	Případová studie	47
3.1	Základní informace o vybrané společnosti	47
3.2	Mezinárodní silniční a nákladní přeprava.....	48
3.2.1	Realizaci mezinárodní kamionové přepravy	49
3.3	Vznik obchodního a obchodně smluvního vztahu	50
3.3.1	Vznik obchodního vztahu.....	50
3.3.2	Vznik obchodně smluvního vztahu	51
3.4	Realizace konkrétní mezinárodní přepravní operace	52
4	Využití mezinárodních smluv silniční nákladní přepravy v praxi	57
4.1	Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě	57
4.1.1	Právní povaha CMR – nákladního listu.....	60
4.1.2	Forma a obsah CMR – nákladního listu	61
4.1.3	Pojistné krytí v rámci Úmluvy CMR v praxi	62
4.1.4	Problémy v praxi v rámci Úmluvy CMR	65
4.2	Evropská Dohoda AETR a nařízení ES č. 561/2006	66
4.2.1	Použitelnost předpisů dle druhu dopravy	68
4.2.2	Požadavky na řidiče a další členy osádky dle Dohody AETR	69
4.2.3	Doby řízení a přestávky v řízení dle čl. 6 a 7 nařízení č. 561/2006).....	70
4.2.4	Pracovní režim dle Dohody AETR.....	75
4.2.5	Porovnání Dohody AETR a nařízení č. 561/2006.....	77
4.2.6	Záznamová zařízení.....	79
4.2.7	Dodržování Dohody AETR ve společnosti Slemr Spedition	80
4.2.8	Problémy v praxi Společnosti Slemr Spedition.....	82
4.3	Dohoda ADR	83
4.3.1	Platnost Dohody ADR.....	84
4.3.2	Klasifikace nebezpečných věcí dle Dohody ADR	85

4.3.3	Značení vozidel přepravujících nebezpečné věci	85
4.3.4	Balení dle Dohody ADR	93
4.3.5	Povinná výbava dle Dohody ADR	93
4.3.6	Problémy v praxi u dodržování Dohody ADR	94
	Závěr.....	95
	Seznam použité literatury	97
	Seznam příloh.....	99

Seznam obrázků

Obrázek 1 Vliv přepravy	17
Obrázek 2 Podíl logistických nákladů	43
Obrázek 3 Mega truck společnosti Slemr Spedition	48
Obrázek 4 Rozdíl v použitelnosti předpisů v nákladní a osobní dopravě	68
Obrázek 5 Schéma denní doby řízení a přestávek v řízení.....	70
Obrázek 6 Schéma dělených přestávek	71
Obrázek 7 Schéma týdenní doby řízení.....	72
Obrázek 8 Schéma běžné, zkrácené a dělené denní doby odpočinku	73
Obrázek 9 Schéma denních odpočinků pro dva řidiče	74
Obrázek 10 Vývoj tachografů.....	80
Obrázek 11 Úvodní stránka v softwaru Tagra.....	81
Obrázek 12 Oranžová bezpečnostní tabulka	86
Obrázek 13 Bezpečnostní značka oznamující žíravé látky	88
Obrázek 14 Označení dopravní jednotky přepravující nebezpečné věci v kusech.....	89
Obrázek 15 Označení dopravní jednotky přepravující nebezpečné věci v kusech tabulkou o zmenšené velikosti.....	90
Obrázek 16 Označení kontejneru přepravujícího nebezpečné věci v kusech.....	90
Obrázek 17 Označení dopravní jednotky přepravující volně ložené nebezpečné věci	91
Obrázek 18 Označení kontejneru přepravujícího volně ložené nebezpečné věci	91
Obrázek 19 Značka pro zahřáté látky	92
Obrázek 20 Označení cisterny přepravující jeden druh nebezpečné věci	92
Obrázek 21 Označení vícekomorové cisterny přepravující více druhů nebezpečných věcí	93

Seznam tabulek

Tabulka 1 Porovnání dohody AETR a Nařízení č. 561/2006.....	77
Tabulka 2 Struktura dohody ADR.....	83
Tabulka 3 Klasifikace nebezpečných věcí podle dohody ADR	85
Tabulka 4 Číslice nebezpečí.....	88

Seznam zkratek

ADR	Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí
AETR	Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční přepravě
ATP	Dohoda o mezinárodních přepravách zkazitelných potravin a o specializovaných prostředcích určených pro tyto přepravy
CMR	Evropská úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě
TIR	Celní úmluva o mezinárodní přepravě zboží na podkladě karnetu
COTIF	Úmluva o mezinárodní železniční přepravě
IRU	Mezinárodní unie silniční přepravy
INCOTERMS	Mezinárodní obchodní podmínky
EXW	Ze závodu
FCA	Vyplacené dopravci
CPT	Přeprava placena do
CIP	Přeprava a pojištění placeny do
DPU	Dodáno a vyloženo v místě
DAP	Dodáním do určitého místa
FAS	Vyplaceně k boku lodi

FOB	Vyplaceně na loď
CFR	Náklady a přepravné
CIF	Náklady, pojistné a přepravné
MMM	Mezinárodní měnový fond
XDR	Kód měny Mezinárodního měnového fondu
KČ	Koruna česká
KG	Kilogram

Úvod

Mezinárodní silniční nákladní doprava je právem považována za žilní systém hospodářství, jenž přesahuje hranice jednotlivých států a národních ekonomik. I z hlediska jiných dopravních oborů je silniční nákladní doprava nepostradatelná zejména kvůli své rychlosti, dostupnosti a flexibilitě. Lze s jistotou říci, že tento dopravní obor je jediný obor nabízející přepravu „z domu do domu“ či přepravu materiálu a komponentů do výrobních provozů operujících v systému „*just in time*“ apod.

Nicméně tento dopravní obor s sebou nepřináší jen samá pozitiva. Již ze své podstaty se jedná o obor velice rizikový. Od všech subjektů operujících v tomto oboru je vyžadována značná míra péle, odvahy a zejména znalostí.

Tato práce se zabývá využitím mezinárodní přepravy ve vybraném podniku s bližším zaměřením na jednotlivé mezinárodní dohody, které je zapotřebí znát a striktně dodržovat.

Hlavním cílem diplomové práce je za pomoci případové studie věnované konkrétní dopravní situaci a problematice využívání vybraných mezinárodních smluv v oboru silniční dopravy ukázat, s jakými reálnými problémy se může běžný dopravce setkat v rámci realizace přepravní operace na mezinárodním trhu a jak tuto situaci řešit. Autor zde popisuje problematiku Úmluvy o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (dále jen Úmluva CMR), Evropské dohody o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční přepravě (dále jen Dohoda AETR), Dohody o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (dále jen „Dohoda ADR“). Tyto tři konkrétní mezinárodní dohody byly zvoleny z toho důvodu, že je jejich problematika nejsložitější a ve vybraném subjektu se s ní potýkají nejčastěji.

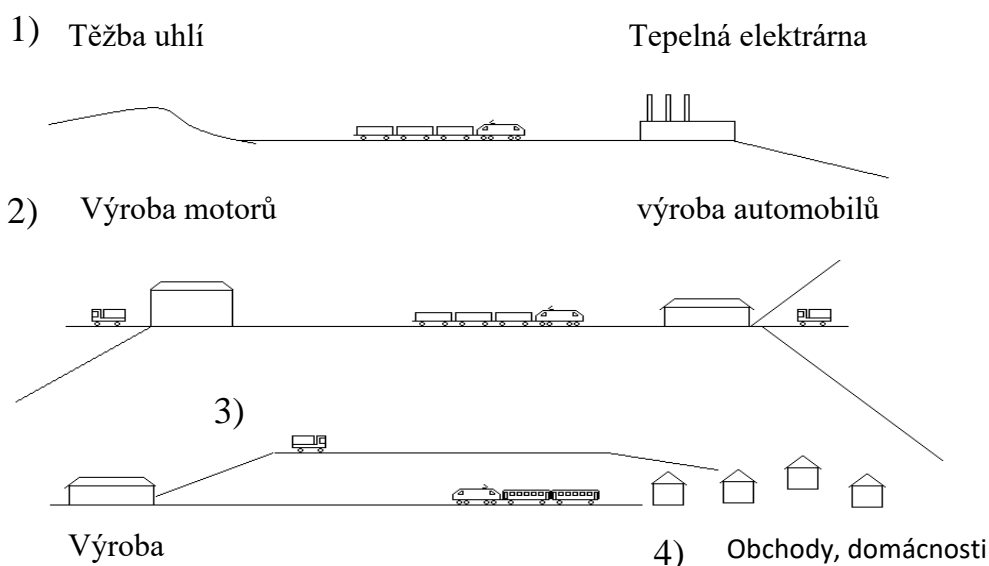
V první části diplomové práce se autor zaměřuje na teoretické vymezení pojmů v mezinárodní přepravě a její legislativu. Je zde také kapitola věnována logistickým službám

v mezinárodním obchodě, které úzce souvisí s přepravou. Druhou částí práce je případová studie zabývající se konkrétní problematikou v nákladní silniční dopravě. Tato část obsahuje stručnou charakteristiku vybraného subjektu. Je zde blíže rozpracována mezinárodní legislativa, jejíž znalost je klíčovým aspektem k úspěšné realizaci mezinárodního obchodu. Autor na konkrétních případech ukázal problematiku této legislativy a její použití.

1 Teoretické vymezení pojmů v mezinárodní přepravě

Velice často dochází k záměně či nesprávnému porozumění pojmů doprava a přeprava. Přeprava je výsledkem dopravy (přeprava nákladu nebo přeprava osob). Osoba, jenž si u dopravce objedná přepravu zásilky (tj. službu), se nejčastěji nazývá jako přepravce.

Přepravce je souhrnným označením pro odesílatele – ten, kdo zboží odesílá a příjemce – ten, kdo zboží přijímá. Přepravce si najímá dopravce a je tedy spotřebitelem dopravních či přepravních služeb. Přeprava, kromě samotného přemístění v sobě zahrnuje také široké spektrum služeb s tímto procesem úzce souvisejících, ze kterých lze jmenovat například balení, překládku, paletizaci a mnohé další. Přepravní služby utváří největší část tzv. komplementárních služeb, které doprovázejí vlastní obchod zboží. Bez těchto služeb není možné obchodní operaci realizovat. (Novák a kol., 2011, s. 20-22)



Obrázek 1 Vliv přepravy

Zdroj: Vlastní zpracování dle RVP (2018)

Z obrázku 1 je patrné, jak klíčový vliv má přeprava na celý výrobní a spotřební řetězec. Aby bylo možné cokoli produkovat, v tomto případě tepelnou energii, musí se natěžit uhlí, které je následně převezeno do tepelné elektrárny. Stejně tak ve druhém případě. Aby bylo možné auto zkompletovat, musí se určité automobilové díly, na které nemá firma dostatečnou technickou či kapitálovou vybavenost nechat dovést. Ve třetím případě jde vidět, jak doprava ovlivňuje spotřební sektor. Jestli si chce spotřebitel zakoupit určitý druh zboží, tak toto zboží musí být dostupné. Dostupnost zboží je zajišťována prostřednictvím přepravy od výrobce do obchodu.

Dopravu lze definovat jako pohyb dopravních prostředků po dopravní cestě, při které dochází k přepravě předmětu nebo osob z místa odeslání až do místa jejího určení. Doprava je realizována dopravcem. (Novák a kol., 2011, s. 20)

Dopravce lze definovat jako provozovatele (dopravy či dopravních prostředků). V mnoha případech se jedná zároveň o vlastníka dopravních prostředků, nicméně může být pouze jejich nájemcem (např. u finančního leasingu apod.). V obou případech se však jedná o podnikatelský subjekt kompetentní uspokojit přepravní potřebu, která vznikla na straně přepravce. Dopravci nabízejí a uskutečňují vlastní přemísťovací činnost v prostoru a v čase. Jedná se tedy o producenta, a zároveň o realizátora dopravních služeb na trhu (tzn. o prodávajícího dopravních či přepravních služeb). (Novák a kol., 2011, s. 20-21)

Typy dopravy - (dle typu dopravní sítě):

- Silniční – souhrn činností, které vedou k prostorovému přemísťování osob, zvířat a věcí vozidly po silnicích, dálnicích místních komunikacích a veřejně přístupných účelových komunikacích a volném terénu.

- Železniční – tento typ dopravy je realizován železničními dopravními prostředky po železničních tratích.
- Letecká – využití tohoto typu dopravy spočívá v dopravě osob a nákladů vzdušnou dopravní cestou.
- Vodní – tento typ dopravy je provozován plavidly po vodních cestách.
- Potrubní – prostřednictvím potrubní dopravy je zajišťována přeprava kapalin, plynů a výjimečně i pevných materiálů potrubím.
- Kombinovaná – do této skupiny se řadí doprava intermodální a multimodální.

Intermodální – druh přepravy, kdy je zboží dopravováno dvěma či více druhy dopravy. Zboží je přepravováno v unifikovaných jednotkách.

Multimodální – druh přepravy, kdy je zboží dopravováno dvěma či více druhy dopravy, ale není přepravováno v unifikovaných jednotkách. Lze tedy zboží přepravovat bez jakékoli formy kontejneru.

Zasilatelství je činnost provozování zasilatelem neboli speditérem, kteří obstarávají přepravu a související služby vlastním jménem na účet příkazce. Mezi hlavní činnosti, které speditér vykonává, se řadí obstarávání přepravy zásilek, zajištění dopravních prostředků, koordinace přepravy zásilek do míst určení různými dopravními prostředky (dopravci), zajištění skladování a překládání zásilek, v neposlední řadě obstarání nezbytné péče o zásilky a obstarání potřebných dokladů. (Novák a kol., 2011, s. 30)

Zvolení vhodného druhu dopravy při přepravě zboží je jedním ze základních aspektů úspěšného mezinárodního obchodu. Aby byla firma úspěšná, musí při svém rozhodování

vzít v úvahu několik hledisek, kterými jsou např. povaha zboží, místo dodání, přepravní vzdálenost, míra industrializace země, náklady na přepravu atd.

Některé zboží může být natolik specifické, že při jeho přepravě lze použít pouze vybrané druhy dopravy. Hlavním důvodem je, že přeprava jinými druhy dopravy by s sebou přinášela neúměrné náklady k zisku či vysoké riziko ztráty či znehodnocení zboží. V některých případech je doprava zboží dokonce nemožná. Jako příklad lze uvést přepravu velmi těžkých či nadrozměrných kusů. Přeprava tohoto druhu zboží je velice náročná a v mnoha případech je možné tento druh zboží přepravit pouze po vodní cestě. Využití silniční dopravy je v tomto případě nemožné, jelikož je limitováno nejen nosností dopravních prostředků, ale také samotnou dopravní cestou. Jako omezující prvky v silniční dopravě se mohou uvést zejména mosty, tunely a rádius zatáček. V případě železniční dopravy lze konstatovat, že má sice vyšší hmotnostní limity než doprava silniční, nicméně i ta je omezena, a to průjezdným průřezem. Letecká doprava je nejrychlejším druhem dopravy, nicméně je limitována povahou zboží a počtem a umístěním letišť v rámci cílové země. (Oudová, 2016, s. 14-16)

1.1 Mezinárodní silniční přeprava

Silniční přepravu lze v současné době označit za nejrychleji se rozvíjející druh přepravy. Hlavní devíza tohoto druhu přepravy jsou rychlost, flexibilita, mobilita a vysoká dostupnost. Podíl mezinárodní silniční přepravy na celkovém objemu přeprav je významný. Ovšem existují železniční lobbisté, kteří prosazují trend „zpět na koleje“. Silniční doprava je velmi silným konkurentem železniční dopravy, a to z důvodu její flexibility a mnohdy výhodnější ceně. Při porovnání ceny těchto dvou druhů přeprav je nutné zohlednit fakt, že se do nákladů na silniční dopravu nezapočítávají externí náklady a negativní dopady, jež by měly zohledňovat celospolečenské výdaje na nehody, zatížení hlukem, zatížení ovzduší zplodinami, prachem a klimatickými plyny. (Oudová, 2016, s. 39) Mezinárodní silniční

přepřavu lze rozdělit do tří skupin – dvoustranná mezinárodní přepřava, přeshraniční přepřava a kabotáž. Machková et al. (2014, s. 166) uvádí, že „*Dvoustranná mezinárodní přepřava, při které jsou buď nakládka, nebo vykládka uskutečněny ve státě, ve kterém je vozidlo registrováno k provozu*“. Přeshraniční přepřava neboli „*crosstrade*“ funguje na stejným principu, jako dvoustranná mezinárodní přepřava. Rozdílem je, že ani jeden ze států, kde se uskutečňuje nakládka nebo vykládka, nejsou státem, ve kterém je registrováno silniční nákladní vozidlo k provozu. Posledním typem je kabotáž. Kabotáž je druhem silniční přepřavy nákladů, která se uskutečňuje mezi dvěma místy uvnitř státu, ve kterém zvolený dopravce, jenž kabotážní služby provozuje, nemá sídlo.

Mezinárodní silniční přepřavu je možné také rozdělit na dopravu kusového zboží a celokamionovou dopravu. (Machková et al., 2014, s. 166)

Odpořvednost v silniční přepřavě podle mezinárodního práva

Vztahy v mezinárodní silniční přepřavě jsou upravovány mezinárodními smlouvami, jež se rozdělují podle počtu smluvních stran zúčastněných v tomto procesu. Podle počtu smluvních stran lze rozdělit smlouvy na bilaterální (dvoustranné) a multilaterální (mnohostranné). Mezi smlouvy bilaterální patří Mezivládní dohody o mezinárodní silniční dopravě, jenž jsou uzavírány mezi vládou ČR a vládami ostatních států. Multilaterálních smluv v mezinárodním silničním právu je pět a jsou tyto:

Úmluva CMR – Úmluva o přepřavní smlouvě v mezinárodní silniční dopravě,

Úmluva TIR – Celní úmluva o mezinárodní přepřavě zboží na podkladě karnetu,

Dohoda ADR – Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepřavě nebezpečných věcí,

Dohoda ATP – Dohoda o mezinárodních přepravách zkazitelných potravina o specializovaných prostředcích určených pro tyto přepravy,

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

1.1.1 Úmluva CMR

Tento druh mezinárodního práva je stanoven úmluvou o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě – CMR. Každá smlouva o přepravě zásilek za úplatu silničním vozidlem je vázána touto úmluvou, za předpokladu, že místo převzetí zásilky a předpokládané místo dodání zásilky, které byly zapsány ve smlouvě, spadají do dvou různých států. Z těchto dvou států musí být alespoň jeden smluvním státem Úmluvy CMR. Platnost tohoto ustanovení není ovlivněna trvalým bydlištěm ani státní příslušností. (Poláček, 2016, s. 71-72)

Odpovědnost dopravce za pověřené osoby

Použitím Úmluvy CMR vzniká dopravci odpovědnost za veškeré jednání a opomenutí svých pracovníků a zástupců i všech dalších osob, jež jsou využity při procesu přepravy v případě, že tyto osoby jednají v souladu se svými pracovními úkoly. Tyto případy zanedbání svých pracovních úkolů lze rozdělit do tří skupin:

- a) Pracovník dopravce nevyplní dostatečně nákladní list.
- b) Nesprávné zacházení s doklady či ztráta dokladů souvisejících s přepravou.
- c) Nedodržení přepravních pokynů daným dopravcem či řidičem. (Poláček, 2016, s. 72)

Odpovědnost odesílatele

Odesílatel je odpovědný za všechny nežádoucí situace vzniklé nepřesnostmi nebo neúplnostmi údajů v nákladním listu. Například jméno a příjmení odesílatele, adresa příjmení, špatné určení povahy přepravované věci atd. (Poláček, 2016, s. 73)

Odpovědnost je neomezená z důvodu neuvedení rozsahu náhrady nebo rozsahu odpovědnosti odesílatele v Úmluvě CMR. (Poláček, 2016, s. 73)

Náhradu škody lze žádat za ušlý zisk, zpoždění provedení domluvených přeprav nebo škody vzniklé na dopravním prostředku. (Poláček, 2016, s. 73)

Úmluvě CMR se bude autor věnovat v praktické části diplomové práce.

1.1.2 Úmluva TIR

Celní úmluva o mezinárodní přepravě zboží na podkladě karnetu, jejímž právním základem je Úmluva TIR z roku 1975, přijata jako mezinárodní dohoda přístupná všem členským státům OSN. Jedná se o celní doklad, kterým je zajišťována plynulejší a rychlejší mezinárodní tranzitní silniční doprava zboží. Pět základních pilířů tranzitního systému TIR: (IRU.org, 2021)

- 1) Přeprava zboží v celně bezpečných a prověřených vozidlech či kontejnerech.
- 2) Ohrožená cla, daně a poplatky jsou během doby přepravy zabezpečena mezinárodně platnou zárukou.
- 3) Zboží, které je přepravováno, musí být doprovázeno tzv. karnetem TIR. Karnet TIR vstupuje v platnost v zemi odeslání a slouží jako kontrolní doklad pro zemi odeslání, tranzitní země i zemi určení.

- 4) Kontrolní opatření celních úřadů, která proběhla v zemi odeslání, musí být uznána i ve všech tranzitních zemích i zemi určení, a to všemi orgány, jež se podílí na takto provedeném druhu přepravy.
- 5) Stanovení minimálních požadavků a podmínek, jež musí být splněny jak sdružením, tak dopravcem, jestliže se chtějí účastnit v systému TIR. (IRU.org, 2021)

Stejně jako ostatní celní tranzitní režimy umožňuje režim TIR zboží přepravovat pod celní kontrolou přes mezinárodní hranice bez placení cel a daní, které by za normálních okolností byly splatné při dovozu (nebo vývozu). Podmínkou postupu TIR je, že pohyb zboží musí zahrnovat silniční dopravu. (IRU.org, 2021)

Zboží se stěhuje z celního úřadu odeslání v jedné zemi do celního úřadu určení v jiné zemi na základě mezinárodně uznávaného tranzitního dokladu, karnetu TIR, který také poskytuje finanční záruku na zaplacení pozastaveného cla a daní. Záruční systém je řízen mezinárodní organizací, kterou je v současné době Mezinárodní unie silniční dopravy (IRU.org, 2021).

V roce 2020 měla Úmluva TIR 76 smluvních stran, včetně všech členských států EU. Nicméně využití přepravy zboží na podkladě karnetu TIR je možné pouze v zemích, které mají schválená záruční sdružení, tedy 64 zemí. (IRU.org, 2021)

1.1.3 Dohoda ADR

Dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (ADR) byla podepsána v Ženevě dne 30. září 1957 pod záštitou Evropské hospodářské komise OSN. V Československé socialistické republice byla Dohoda ADR přijata až v roce 1987 vyhláškou Ministerstva zahraničních věcí č. 64/1987 Sb. Zásadní novelou Dohody ADR byla novela č. 6/2002 Sb., kdy byla přidána povinnost jmenování osoby bezpečnostního poradce ADR. (Miletín, 2015, s. 6)

Za nebezpečné věci jsou považovány látky či předměty, jejichž vlastnosti (hořlavost, výbušnost, žíravost atd.) mohou být při jejich přepravě ohrožující život osob, bezpečnost majetku a životního prostředí. (Miletín, 2015, s. 13)

Dohoda ADR ve své podstatě řeší klasifikaci nebezpečných látek a předmětů podle jejich vlastností a podle toho stanovuje podmínky jejich přepravy, balení, značení, předepisuje používání stanovených průvodních dokladů. Dále se zabývá problematikou způsobilosti vozidel sloužících k přepravě nebezpečných věcí a kvalitou a mírou proškolení obsluhy těchto vozidel, která musí vědět, jak správně manipulovat s nebezpečnými věcmi. (Miletín, 2015, s. 15)

Dohoda ADR bude více rozvedena v praktické části diplomové práce.

1.1.4 Dohoda ATP

Jedná se o Dohodu o mezinárodních přepravách zkazitelných potravin a o specializovaných prostředcích určených pro tyto přepravy, která byla uzavřena v Ženevě dne 1. září 1970. V Československé socialistické republice vstoupila v platnost 13. dubna 1983. Její vyhlášení ve sbírce zákonů bylo pod č. 61/1983 Sb. (mdcr.cz)

Cílem této dohody je zajistit, aby hluboce zmrazené a chlazené potraviny byly přepravovány efektivně, bezpečně a hygienicky a nepředstavovaly nebezpečí pro lidské zdraví. Dohoda ATP stanoví společné normy pro přepravní zařízení s řízenou teplotou, jako jsou silniční vozidla, železniční vozy a námořní kontejnery (pro námořní plavbu do 150 km). Dále stanovuje zkoušky zajišťující izolační kapacitu zařízení a účinnost tepelných zařízení. Nové zařízení ATP musí projít zkouškou svého koeficientu K, aby prokázalo, že únik tepla zevnitř ven splňuje hodnoty definované v ATP. Všechny 50 smluvních stran Dohody ATP – včetně zemí, které nejsou členy EHK OSN (Maroko, Tunisko a Saúdská Arábie) - je povinno uznat

certifikáty ATP pro zařízení, které odpovídá normám vydaným příslušnými orgány ostatních smluvních stran. Dohoda ATP uvádí seznam produktů, které lze přepravovat pod ATP a nastavuje nejvyšší možnou teplotu nákladu. Ovoce a zelenina, pokud nejsou zpracovány, dosud nespádají do působnosti Dohody ATP. Dohoda ATP se použije, pokud se místo nakládky a vykládky nachází ve dvou různých státech a místo, kde se vykládá, se nachází na území smluvní strany. Jinými slovy to platí, i když stát, kde je zboží naloženo, není smluvní stranou. Některé země také používají Dohodu ATP jako základ své domácí legislativy pro přepravu s řízenou teplotou. (mdcr.cz)

1.1.5 Dohoda AETR

Dohoda AETR je Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní dopravě. Tato dohoda vznikla v Ženevě 1. července 1970. V Československé socialistické republice vešla v platnost dne 2. června 1976. Obsahem Dohody AETR jsou, jak už její název napovídá mezinárodně uznávaná pravidla pro činnost osádek v mezinárodní silniční dopravě. (Machačka, 2010, s. 20)

Dohoda AETR spočívá v dodržování následujících předpisů:

- 1) Nejnižší věk řidičů musí být 18 let. To platí u vozidel s nejvyšší povolenou hmotností do 7,5 tun včetně přívěsu či návěsu. U ostatních vozidel platí, že řidič musí dovršit 24 let.
- 2) Dodržování denních a týdenních dob řízení. Denní doba řízení je doba mezi skončením jedné doby odpočinku a zahájením druhé doby odpočinku. Maximální denní doba řízení je 9 hodin s tím, že lze tuto dobu 2x týdně prodloužit na 10 hodin.

- 3) Dodržování přestávek v řízení (tzv. bezpečnostních přestávek). Vždy po 4,5 hodinách řízení musí řidič využít přestávku, která probíhá nepřerušeně nejméně 45 minut, pokud mu nezačíná doba odpočinku
- 4) Dodržování denních a týdenních dob odpočinku. Běžná denní doba odpočinku činní nejméně 11 hodin. Zkrácená denní doba odpočinku nejméně 9 hodin. Běžná týdenní doba odpočinku musí čítat nejméně 45 hodin, kdežto zkrácená týdenní doba odpočinku nejméně 24 hodin. (Machačka, 2010, s. 22)

Pro kontrolu dodržování těchto předpisů slouží kontrolní zařízení zvané tachograf, které zachycuje například dobu řízení či rychlost vozidla. Údaje vygenerované tachografem slouží jako důkazní materiál v případě správních řízení, proto může být při kontrole odebrán kontrolními orgány. (Machačka, 2010, s. 23)

Dohodou AETR se bude diplomová práce více zabývat v praktické části.

1.2 Mezinárodní železniční přeprava

Mezinárodní železniční přepravu nejčastěji provozují podniky, které spadají do vlastnictví státu, nebo v nich stát ovládá majetkový podíl.

Machková et al. (2014, s. 164) tvrdí, že „*Ceny železničního přepravného mají proto obvykle charakter monopolních cen a nezřídka podléhají cenové regulaci.*“ a „*Podíl železniční nákladové přepravy zboží na celkovém objemu přeprav se v České republice neustále snižuje, i když ve srovnání s podílem v ostatních zemích EU zůstává i nadále poměrně vysoký.*“ Zásilky se v tomto dopravním odvětví rozdělují na pět skupin – vozové a kusové zásilky, spěšniny, kontejnerové zásilky a kombinované přepravy zásilek. Za vozovou zásilku se může označit zásilka, u které je použit k přepravě alespoň jeden samostatný železniční vůz. Kusovou zásilky jsou přepravovány na paletách nebo bez paletizace. Tento druh zásilek

se vyznačuje častou komplementací pomocí sběrné služby z důvodu ekonomičnosti přepravy. Spěšniny jsou typem zásilky, pro které slouží pravidelné linky a při níž jsou přepravovány také osoby. Tyto přepravy byly v roce 2004 zrušeny a poté nahrazeny jinými službami. Za kombinovanou přepravu na železnici lze označit např. přepravu RollendeLandstraße (Ro-La), známou jako „pohybující se silnici“. Pohybující se silnice je zvláštním druhem kombinované nákladní přepravy, při které jsou silniční vozidla přepravována např. kamiony na vagonech. (Machková et al., 2014, s. 164-165)

Odpovědnost v železniční dopravě podle mezinárodního práva

Úmluva o mezinárodní železniční dopravě známá pod zkratkou COTIF sdružuje jednotlivé členské státy do Mezinárodní organizace pro mezinárodní železniční dopravu známou jako OTIF. Tato úmluva má oblast působnosti ve 49 členských státech a zahrnuje Evropu, Asii i Afriku. Hlavními cíli organizace OTIF je všestranná podpora, zlepšování a usnadňování mezinárodní přepravy. (Poláček, 2016, s. 59)

Jednotné právní předpisy

V mezinárodní železniční dopravě se využívají tyto právní předpisy:

- 1) Jednotné právní předpisy pro smlouvu o mezinárodní železniční dopravě osob známé pod zkratkou CIV, Příloha A k Úmluvě,
- 2) Jednotné právní předpisy pro smlouvu o mezinárodní železniční dopravě zboží, známý jako CIM, Příloha B k Úmluvě,
- 3) Řád pro mezinárodní železniční dopravu nebezpečných věcí RID, Příloha C k Úmluvě,

- 4) Jednotné právní předpisy pro smlouvu o používání vozů v mezinárodní železniční přepravě CUV, Přípojek D k Úmluvě,
- 5) Jednotné právní předpisy pro smlouvu o užívání infrastruktury v mezinárodní železniční přepravě CUI, Přípojek E k Úmluvě,
- 6) Jednotné právní předpisy pro vyhlásování technických norem za závazné a pro přijímání jednotných technických předpisů pro železniční materiál, který je určen k používání v mezinárodní dopravě ATPU, Přípojek F k Úmluvě,
- 7) Jednotné právní předpisy pro technickou admisi železničního materiálu, který se používá v mezinárodní dopravě ATMF, Přípojek G k Úmluvě.
- 8) Další jednotné řády vypracované Organizací, jenž tvoří taktéž přípojky k Úmluvě.
 - a. Řád pro mezinárodní železniční přepravu vozů přepravců RIP.
 - b. Řád pro mezinárodní železniční přepravu kontejnerů RICO.
 - c. Řád pro mezinárodní železniční přepravu spěšnin RIEx.

Jmenované jednotné právní předpisy a právní řády jsou se svými přílohami součástí Úmluvy.
(Poláček, 2016, s. 60-61)

1.3 Mezinárodní letecká přeprava

Podíl tohoto druhu přepravy je na celkovém objemu přepraveného zboží poměrně zanedbatelný. Za výhodu této přepravy je považována její rychlost. Ovšem tato výhoda je vykoupena vyšší cenou leteckého přepravného. Tento druh přepravy se používá pro přepravu živých zvířat, rychle se kazících potravin, drahého zboží atd. (Machková et al., 2014, s. 167)
Mezinárodní letecká přeprava se dělí dle povahy na pravidelnou a nepravidelnou neboli

charterovou. Při pravidelné přepravě se využívají nákladní prostory letadel pro pasažéry. Při tomto druhu přepravy nelze přepravovat zboží libovolných rozměrů, jelikož zde existuje omezení ve velikosti rozměrů vstupních otvorů, a proto ne každý druh zboží lze naložit.

Uskutečnění charterové přepravy je podmíněno objednávkou ze strany odběratele a je uskutečněno specializovanými letadly, tzv. cargo letadly. Specializace cargo letadel spočívá ve vyhrazení celého prostoru pouze pro zboží, čímž je umožněno přepravovat zásilky libovolných rozměrů. (Oudová, 2016, s. 73-74) Pro tento typ přepravy je definována tarifní struktura, nicméně, v praxi jsou častěji využívány sjednané mimotarifní podmínky. Tarifní struktura se dělí do tří skupin – tarify všeobecné, tarify třídové s přírážkami a se slevami a tarify komoditní. Letečtí dopravci jsou buď soukromé společnosti, nebo společnosti se státní účastí. Odpovědnost za ztrátu zásilky či její poškození nesou dopravci od okamžiku převzetí zásilky. Úhrady za ztrátu či poškození zásilky nesmí přesahovat 17 SDR za 1 kg hrubé váhy ztracené/ poškozené zásilky. (Machková et al., 2014, s. 167)

Legislativa v mezinárodní letecké přepravě

Odpovědnost leteckého dopravce je upravována mnoha aspekty. Prvním aspektem je úprava občanským zákoníkem – konkrétně leteckým zákonem. Druhý aspekt představuje evropská legislativa pojednávající o odpovědnosti leteckého dopravce v případě nehod. Poslední aspekt je tvořen mezinárodními smlouvami, a to Varšavskou úmluvou, Guadalajarskou úmluvou a Montrealskou úmluvou. Mezinárodní nevládní organizace IATA (*International Air Transport Association*) doplňuje Varšavskou úmluvu o všeobecné přepravní podmínky IATA. Tato ujednání slouží k zvýšení odpovědnosti dopravce. Posledním důležitým hlediskem je Dohoda o odpovědnosti vůči cestujícím, kterou také přijala IATA. (Poláček, 2016, s. 165-166)

Účelem právního krytí je vytvoření podmínek provozovateli pro dodržování bezpečného stavu prostředků a minimalizování vzniku nežádoucích událostí. Jednak slouží i pro vymáhání práv poškozeného. (Poláček, 2016, s. 167)

Mezinárodní námořní přeprava

Tento druh přepravy se člení na liniovou a trampovou námořní přepravu. Provozovatelům námořní přepravy se říká rejdaři. Pro námořní přepravu jsou využívány dopravní prostředky různých velikostí, které jsou určeny pro různé druhy zboží. Dopravní prostředky využívané pro námořní přepravu lze členit na plavidla určená k přepravě kusového zboží či hromadného substrátu, kontejnerové lodě, trajekty, „roro“ lodě – *roll on / rolloff* a další. Machková et al. (2014, s. 169) uvádí, že *"Podle provozního nasazení lze rozlišit plavidla plavby:*

- 1) *Liniové: zabezpečující spojení mezi vybranými přístavy v operační oblasti.*
- 2) *Trampové: operující nepravidelně na trasách zvolených podle potřeby.*
- 3) *Short-seashipping: zajišťující obslužnost okolí větších zaoceánských přístavů."*

Liniová námořní přeprava je vyznačována pravidelnou dopravou podle pevného jízdního řádu mezi určenými přístavy a zároveň je na každé lince provozováno více lodí. Využívá se především pro přepravu kontejnerů a kusových zásilek. (Machková et al., 2014, s. 169)

Trampová námořní přeprava je oproti liniové přepravě charakteristická provozováním bez přesného vymezení oblasti, kde lze tato přeprava realizovat. Její využití je značné při přepravě zemního plynu, ropy, obilí, železného šrotu a dalších. (Machková et al., 2014, s. 169)

Legislativa v mezinárodní námořní přepravě

Odpovědnost námořního dopravce je dána několika hledisky. V první řadě občanským zákoníkem obsahujícím námořní zákon. V druhé řadě se jedná o evropskou legislativu s nařízením o právech cestujících během cestování po moři. Jako třetí jsou mezinárodní smlouvy konkrétně Haagská pravidla, Haagsko-Visbyská pravidla a SDR-protokol. Mimo jiné se dále uplatňuje Athénská úmluva, Hamburská pravidla daná OSN a jako poslední figurují Rotterdamská pravidla. Ta ale dosud nevstoupila v platnost. Speciální úpravu představuje Mezinárodní námořní organizace IMO (*International Maritime Organization*), která přijímá bezpečnostní a navigační standardy a také normy ochrany životního prostředí moří. (Poláček, 2016, s. 247-248)

1.4 Mezinárodní říční přeprava

Tento druh přepravy se právem řadí mezi nejstarší metody přepravy zboží, jelikož se lodě objevily o mnoho let dříve než ostatní dnes využívané dopravní módy. Mnoho rysů má stejných, jako u námořní přepravy jako například její členění na liniovou a charterovou přepravu, jinak řečeno na pravidelnou a nepravidelnou. Říční přeprava je v České republice využívána pouze v omezeném množství, avšak díky ní je zajištěno propojení přístavů v Baltském a Severním moři. Za nejdůležitější říční cestu v České republice lze považovat Labe, které nás propojuje s Německem. Hlavní výhodou využívání říční přepravy jsou nízké přepravní tarify, které úzce souvisí se zlepšením konkurenceschopnosti domácích exportérů. Výše těchto tarifů se také dotýká cen zboží pro domácí konečné spotřebitele. (Valenta, 2012, s. 154).

Při snaze o dosažení minimálních přepravních nákladů by se mělo uvažovat o optimální kombinaci říční přepravy a dalších druhů přepravy. Při využití kombinace druhů přepravy se sníží limitace říční přepravy pouze na cílové přístavy. Za další velkou devízu říční

přepravy lze spolehlivě označit její ekologičnost, na rozdíl od zbylých dopravních módů. Díky veliké prostornosti lodi je možné převážet značné množství zboží. Na druhou stránku, mezi hlavní nevýhody říční přepravy se právem řadí její rychlost, která je oproti ostatním dopravním módům nejnižší a zásadní závislost na klimatických podmínkách, protože v období záplav jsou řeky nesjízdné a v období sucha není dostatek vody, z čehož vyplývá nesplavnost řek. (Novák et al., 2011, s. 241)

Legislativa v mezinárodní říční přepravě

Odpovědnost v říční přepravě se řídí Budapešťskou úmluvou o smlouvě o přepravě zboží po vnitrozemských vodních cestách, známou pod zkratkou CMNI. Platnost této úmluvy se datuje od 1. dubna 2005, pro Českou republiku až od března roku 2006. Její vznik byl zapříčiněn snahou o stanovení jednotných pravidel pro smlouvu o přepravě zboží po vnitrozemských vodních cestách. Tato úmluva se dále podepsala na vyhrazení transparentních hranic odpovědnosti dopravců a zvýšení právní jistoty všech subjektů, provozujících přepravu zboží po vnitrozemských vodních cestách. Obsahuje úpravu rozsahu jejího využití, náležitosti přepravních listin, práva a povinnosti smluvních stran, dispoziční právo ke zboží atd. Tuto úmluvu lze uplatnit ve všech případech smlouvy o přepravě, kdy přístav nakládky či místo převzetí a přístav vykládky nebo místo doručení zboží leží ve dvou státech, kdy alespoň jeden musí být státem, jenž je členem Úmluvy. (Poláček, 2016, s. 40-41)

1.5 Pravidla INCOTERMS 2010

INCOTERMS je zkratka pro anglický termín „*International Commercial Terms*“ (mezinárodní obchodní podmínky). Jde o mezinárodní pravidla pro výklad doložek v obchodních smlouvách. Aby byla tato pravidla závazná, musí být přímo uvedena v kupní smlouvě. Tato pravidla nabyla účinnosti dne 1. ledna 2011, čímž nahradila předchozí

pravidla INCOTERMS 2000. Nejvýznamnější změnou INCOTERMS 2010 oproti svému předchůdci bylo vynechání dodacích doložek DAF (*Delivered at Frontier*), DES (*Delivered Ex Ship*), DEQ (*Delivered Ex Quay*) a DDU (*Delivered Duty Unpaid*) a jejich nahrazení dvěma novými dodacími doložkami DAT (*Delivered at Terminal*) a DAP (*Delivered at Place*). Pravidla INCOTERMS 2010 na rozdíl od předchozích INCOTERMS 2000 obsahuje pouze 11 dodacích doložek, oproti původním třinácti. Dodací doložky jsou rozděleny do čtyř skupin. Jejich členění je dále závislé na druhu použitého dopravního módu. Pro všechny druhy přepravy lze použít sedm dodacích doložek a poté čtyři doložky, které je možné využít pouze v námořní a říční přepravě. Podstatou těchto doložek je stanovení, do jakého okamžiku a místa nese rizika a náklady prodávající, a stejně tak, kde a kdy tato rizika a náklady přechází na kupujícího. (Machková et al., 2014, s. 61-68)

Dodací doložka EXW – *Ex-works* (ze závodu)

Prodávající splní své závazky v okamžiku, kdy poskytne kupujícímu přístup ke zboží ve svém objektu či na jiném místě – závod, skladiště. Kupující zodpovídá téměř za všechny náklady i rizika spojená s procesem přepravy včetně nakládky zboží i potřebného odbavení pro vývoz v případě potřeby. (Šubert, 2011, s. 15-19)

Dodací doložka FCA – *Free Carrier* (vyplaceně dopravci)

V tomto typu doložky prodávající nese zodpovědnost za všechny náklady a rizika spojená s přepravou na předem dohodnutou adresu. Od tohoto místa za vše zodpovídá kupující. Šubert (2011, s. 20) tvrdí, že "*Pravidlo FCA požaduje, pokud to přichází v úvahu, aby prodávající celně odbavil zboží pro vývoz. Prodávající však nemá žádnou povinnost, pokud jde o celní odbavení zboží v dovozu anebo pokud jde o úhradu dovozního cla anebo provést jakékoliv celní formalities v dovozu.*"

Dodací doložka CPT – *Carriage Paid To* (přeprava placena do)

Při použití této doložky se prodávající zavazuje zajistit přepravu zboží, celní odbavení zboží pro vývoz v případě potřeby a zajištění předání zboží dopravci na stanoveném místě. Nevztahuje se však na dovoz zboží. Proávající vybere dopravce a hradí přepravné až do místa určení. Proávající splní svůj závazek předáním zboží zvolenému dopravci. Lze vidět, že v této doložce přechází riziko a náklady ve dvou odlišných místech. Oběma stranám se tudíž doporučuje určit tyto dvě místa co nejprecizněji, aby se zamezilo případným sporům. (Šubert, 2011, s. 25-29)

Dodací doložka CIP – *Carriage and Insurance Paid To* (přeprava a pojištění placeno do)

Při použití této položky se prodávající zavazuje předáním zboží vybranému dopravci na sjednaném místě. Ve chvíli, kdy prodávající předá zboží dopravci, nenese dále žádné riziko za přepravované zboží, nicméně přepravné musí hradit i nadále až do sjednaného místa určení. Proávající je také povinen sjednat pojištění ztráty nebo poškození zboží během přepravy. Toto pojištění je sjednáno prodávajícím pouze do výše minimálního krytí. V případě, kdy je kupujícím vyžadováno širší pojistné krytí, musí dojít k výslovné dohodě s prodávajícím. Stejně, jako tomu bylo u dodací položky CPT, je prodávající povinen zajistit celní odbavení zboží. (Šubert, 2011, s. 30-34)

Dodací doložka DAT – *Delivered at Terminal* (s dodáním na terminál)

V tomto případě nese prodávající zodpovědnost za veškeré náklady a rizika související s doručením zboží na předem dohodnutý terminál. Další povinností prodávající, která se vztahuje k použití této doložky je zajištění celního odbavení a vykládka zboží na terminálu. Terminálem se rozumí sklad, letiště, silnice nebo kontejnerový dvůr. Povinností kupujícího

je obstarání dovozních povolení a všech souvisejících celních poplatků. (Šubert, 2011, 35-39)

Dodací doložka DAP – *Delivered at Place* (s dodáním na místo)

Dodací doložka DAP, tedy s dodáním na místo znamená, že prodávající nese zodpovědnost na všechna rizika i náklady až do sjednaného místa. V okamžik, kdy je zboží doručeno na danou adresu a připraveno k vyložení je považováno za doručené. Náklady na vyložení zboží jsou hrazeny kupujícím. Stejně tak, jako u doložky DAT je povinností prodávajícího celní odbavení zboží pro vývoz. (Šubert, 2011, s. 40-43)

Dodací doložka DDP – *Delivered Duty Paid* (s dodáním clo placeno)

Tato dodací doložka představuje maximální povinnosti pro prodávajícího, jelikož musí zajistit celní odbavení zboží pro vývoz i dovoz. Dále hradí clo i přepravné až do místa určení. Do tohoto místa nese prodávající taktéž veškerá rizika. Prodávajícím jsou hrazeny dokonce i náklady spojené s vykládkou v místě určení. (Šubert, 2011, s. 44-48)

Dodací doložka FAS – *Free Alongside Ship* (vyplaceně k boku lodi)

Tato dodací doložka ukládá povinnost prodávajícímu dopravit zboží k boku lodi v předem ujednaném přístavu. Od tohoto okamžiku přebírá kupující veškeré rizika a náklady. Při použití kontejnerové přepravy je zboží předáváno v překladišti. Lze tedy říci, že při využití kontejnerové přepravy je výhodnější uplatnit dodací paritu FCA. (Šubert, 2011, s. 71)

Dodací doložka FOB – *Free on Board* (vyplaceně na loď)

V případě této dodací doložky zodpovídá prodávající za veškeré náklady i rizika až do chvíle doručení zboží na palubu lodi, jenž byla zvolena kupujícím v místě určení. Prodávající se

také musí postarat o vývozní povolení. Od naložení zboží na palubu lodí přebírá veškerou zodpovědnost kupující. (Šubert, 2011, s. 71)

Dodací doložka CFR – *Cost and Freight* (náklady a přepravné)

V tomto případě dodací doložky je povinností prodávající zboží naložit na palubu lodí. V tento okamžik přechází rizika na kupujícího. Nicméně náklady na přepravu je prodávající povinen hradit až do ujednaného přístavu. Sjednání přepravní smlouvy a zajištění celního odbavení zboží pro vývoz také vykonává prodávající. (Šubert, 2011, s. 58-62)

Dodací doložka CIF – *Cost, Insurance and Freight* (náklady, pojištění a přepravné)

Poslední doložka CIF udává prodávajícímu povinnost dodat zboží na palubu lodí. Tímto okamžikem přechází veškerá rizika na kupujícího. Další nedílnou součástí této doložky je nutnost prodávajícího sjednat pojištění do výše minimálního krytí. Toto pojištění pokrývá riziko případné ztráty nebo poškození. Stejně tak tomu je u dodací parity CIP. (Šubert, 2011, s. 74)

1.6 Pravidla INCOTERMS 2020

INCOTERMS 2020 vstoupila v účinnost dne 1.1.2020. Jedná se o upravenou verzi předchozích INCOTERMS 2010. Podmínky INCOTERMS jsou vydávány Mezinárodní obchodní komorou (*International Chamber of Commerce – ICC*) Dle informací poskytnutých od ICC by měla být nová verze INCOTERMS více dostupná oproti verzi předcházející např. díky mobilní aplikaci a snadněji použitelná. Klíčové změny, které nové INCOTERMS 2020 přinesly lze rozdělit následovně:

- 1) Palubní zápis na nákladních listech pro dodávky FCA

Podle nového dodacího termínu FCA (*Free Carrier*) se kupující a prodávající mohou dohodnout, že kupující dá svému dopravci pokyn, aby po naložení produktů dodal prodejci palubní konosament, který poté prodejce nabídne kupující. Tuto změnu urychlily požadavky finančních institucí na nákladní listy, kde je akreditiv na místě. (Wegrzyn, 2020)

2) Výpis nákladů

Pro rychlou orientaci INCOTERMS 2020 seskupuje všechny náklady spojené s každou přepravní podmínkou pod skupinu A9 / B9 tak, že prodejci a kupující „nyní“ mohou najít na jednom místě všechny náklady, za které by podle daného pravidla INCOTERMS odpovídali. Náklady lze stále nalézt podle příslušného článku každé přepravní podmínky. (Wegrzyn, 2020)

3) Úroveň pojistného krytí CIF a CIP

V INCOTERMS 2010 vyžadovaly CIF (pojištění nákladů a přepravy) i CIP (přeprava a pojištění placené komu) stejnou úroveň pojistného krytí. V INCOTERMS 2020 je požadavek na pojistné krytí CIP vyšší, zatímco požadavky na pojistné krytí CIF zůstávají stejné. Dodávky CIP nyní vyžadují minimální pojistné krytí, které je v souladu s ustanovením (A) doložek institutu Cargo, pokrývající „všechna rizika“. Stejně jako dříve vyžaduje CIF minimální pojistné krytí, které je v souladu s ustanovením (C) ustanovení *Institute Cargo Clauses*. Obě strany se vždy mohou dohodnout na vyšší nebo nižší úrovni krytí. (Wegrzyn, 2020)

4) Přeprava vlastní dopravou

Předchozí verze INCOTERMS předpokládala, že pro dopravu zboží od prodávajícího ke kupujícímu bude vždy využita třetí nezávislá strana.

INCOTERMS 2020 nyní zohledňují situace, ve kterých kupující a prodávající využívají vlastní dopravu za podmínek přepravy FCA (*Free Carrier*), DAP (*Delivered at Place*), DPU (*Delivered at Place Unloaded*) a DDP (*Delivery Duty Paid*). (Wegrzyn, 2020)

5) Nahrazení podmínky DAT podmínkou DPU

Třípísmenná zkratka pro DAT, zkratka „*Delivered at Terminal*“, se v rámci INCOTERMS 2020 změnila na DPU (*Delivered at Place Unloaded*). Účelem této změny bylo odstranění odkazu na „terminál“, jelikož místo určení může být jakékoli, nejen terminál. (Wegrzyn, 2020)

6) Bezpečnostní požadavky

Nová pravidla INCOTERMS 2020 kladou větší důraz na povinnosti spojené s bezpečností. Každá dodací podmínka nyní obsahuje povinnost prodávajícího splnit veškeré bezpečnostní požadavky a formality spojené s přepravou nákladu do místa určení, jež mohou být vyžadovány vývozními, dovozními nebo tranzitními zeměmi. Nová je také úprava povinnosti kupujícího poskytnout ke splnění těchto požadavků součinnost. Náklady, které se týkají splnění těchto požadavků lze spolu s ostatními náklady nalézt na pozici A9/B9. (Wegrzyn, 2020)

2 Logistické služby v mezinárodním obchodě

Dnes je logistika a distribuce poměrně komplikovaný a pokročilý proces, ale začal před mnoha lety v méně pokročilé formě.

Logistika označuje přesun produktů nebo služeb na určené místo ve sjednaném čase, nákladech a stavu.

2.1 Historie logistiky

Starověké římské a řecké války jsou základem dnešních logistických systémů. Řím vyvinul vysoce efektivní logistický systém pro zásobování svých legií. Vojenští důstojníci zvaní „logistici“ byli odpovědní za zajištění dodávek a přidělování zdrojů, aby vojáci mohli efektivně postupovat vpřed. Schopnost legie rychle a daleko pochodovat byla zapříčiněna silnicemi a efektivně organizovaným zásobovací konvojem, který zahrnoval mobilní opravny a servisní sbor inženýrů, řemeslníků, zbrojířů a dalších techniků. (Oudová, 2016, s. 12-13)

Během středověku byly použity komplikované zásobovací systémy, silnice a sklady. Pevnosti a hrady se staly skladišti podporovanými ekonomikou okolního venkova. Během průmyslové revoluce logistika zaznamenala veliký pokrok díky znatelnému zvýšení počtu železnic a lodí. (Oudová, 2016, s. 14)

První světová válka dále zvýšila průmyslové kapacity. Spalovací motor vedl k širokému využívání automobilové dopravy. Druhá světová válka byla charakterizována dramatickým pokrokem v dopravě a komunikaci. Americké loděnice nevídaným tempem rozšiřovaly obchodní loďstvo (flotilu amerických obchodních lodí s civilním vlastnictvím, které se zabývají obchodem nebo přepravou zboží a služeb do a ze splavných vod Spojených států). Po druhé světové válce se logistika přesunula z války do obchodu. Fyzická distribuce

produktů začala zaměřením na odchozí aktivitu. Plnění objednávek, distribuce produktů, skladování, plánování výroby a zákaznický servis jsou v současnosti důležitými aspekty logistického procesu. (Oudová, 2016, s. 15-16)

Hospodářská logistika, jak ji známe dnes se začala poprvé uplatňovat v USA v průběhu 60. let. 20. století. Hlavním hnacím motorem rozvoje hospodářské logistiky byla potřeba co nejefektivnějším způsobem překonat velké vzdálenosti při zajišťování materiálových toků. V USA bylo klíčovou otázkou překonání hospodářsko-geografického rozporu. To lze charakterizovat jako překonání velkých vzdáleností mezi hospodářským severovýchodem země a místy spotřeby ve vzdálených částech USA. První definice podnikové logistiky byla zavedena v USA roku 1964 a její poslední modifikace z roku 1999 zní takto: „*Logistika je proces plánování, realizace a řízení efektivního, výkonného toku a skladování zboží, služeb a souvisejících informací z místa vzniku do místa spotřeby, jehož cílem je uspokojit požadavky zákazníků.*“ (Oudová, 2016, s. 17-19)

Také Evropané přišli s celou řadou definic, z nichž je možné zmínit například definici z roku 1991 od Evropské logistické asociace, která logistiku definovala jako organizaci, plánování, řízení a uskutečňování toku zboží, počínaje vývojem a nákupem a konče výrobou a distribucí podle objednávky finálního zákazníka tak, aby splňovala všechny požadavky trhu, a to při minimálních kapitálových výdajích. (Oudová, 2016, s. 20-21)

Definice z roku 1991 byla postupem času kritizována kvůli několika vážným nedostatkům. Logistické řetězce dnes nekončí u finálního zákazníka, nýbrž svou roli zde zastává i tzv. zpětná logistika. Zpětná logistika řídí tok použitého či vráceného zboží, materiálů nebo přepravních prostředků opačným směrem, tedy směrem od zákazníka, obchodníka či výrobce. Výsledkem toho typu logistiky je například ekologická likvidace či opětovné zpracování. Jako další vážný nedostatek této definice lze považovat obtížnost dlouhodobého

plánování toků, jelikož současná situace na trhu je charakteristická turbulentním a nepředvídatelným vývojem. V dnešní době podnikatelské subjekty nečekají na konkrétní požadavky zákazníka, nýbrž vytváří a předsouvají zákazníkovi potřeby, o kterých dosud nevěděl. Další část definice, která ne zcela koresponduje se současným vývojem logistiky je minimalizace kapitálových výdajů, protože ne vždy je to prioritou. Pouze v případě vybraných logistických strategií. (Oudová, 2016, s. 22-25)

Dnešní logistiku lze zjednodušeně definovat jako umístování zdrojů tak, aby byly k dispozici na správném místě ve správný čas, ve správné kvalitě a ve správném množství za „správnou“ cenu. Pojem logistika v sobě zahrnuje celý tok zboží, od dopravy surovin k výrobcí, přes skladování a manipulaci, až po distribuci zboží finálnímu spotřebiteli.

2.2 Jednotlivé logistické služby v mezinárodním obchodě

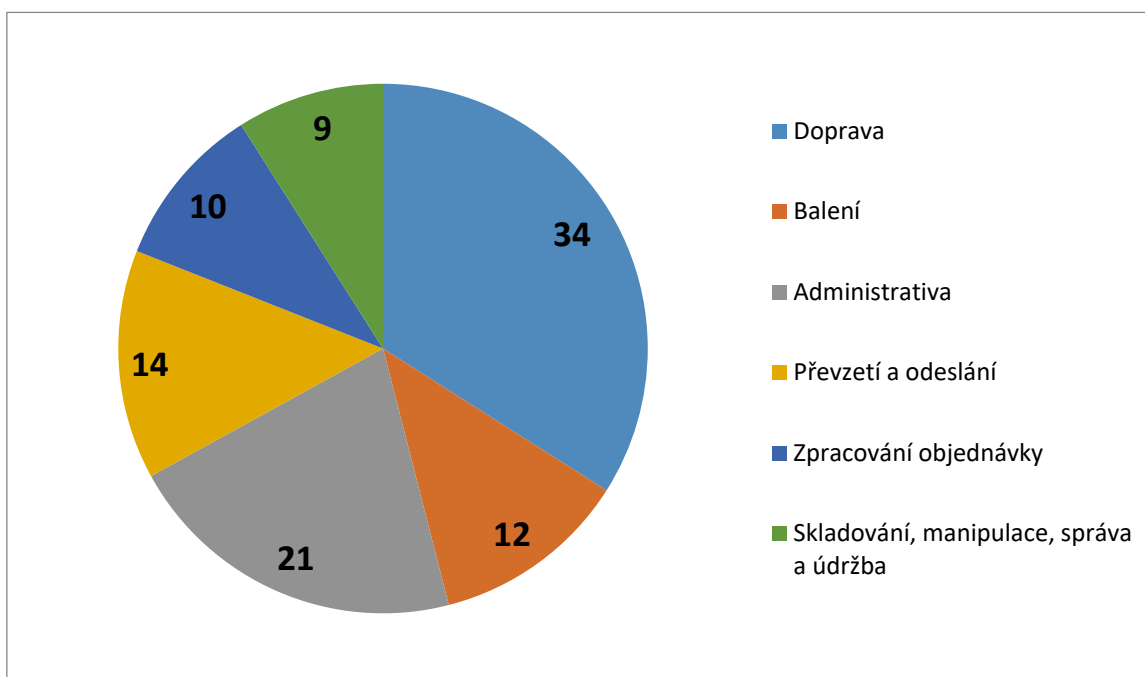
Důležitost mezinárodního obchodu stoupá s neustále se zvyšující globalizací světového trhu a liberalizací obchodování. Mnoho podniků proto přechází na formu působení na mezinárodním trhu. Takové obchodování přináší nejen více možností rozvoje pro působící podnik, zejména z technického hlediska. Je ale zapotřebí se přizpůsobovat požadavkům pro neustále se rozvíjející trh. To je ovlivněno zvyšující se náročností trhu na dálku, množstvím obchodního zboží a mnoho dalšího.

2.2.1 Doprava a zasilatelství

Doprava a zasilatelství jsou považovány jako jeden ze základních prvků pro zajišťování mezinárodního pohybu zboží. Některé zdroje uvádějí, že doprava je brána jako základní kámen logistiky, protože propojuje dodavatele a konečného spotřebitele (viz kapitola 1).

Z obrázku 2 lze vypožorovat, že na výsledné ceně zboží se zásadně podílí náklady spojené s dopravou. Výsledná cena je ovlivňována mimo jiné i vybraným dopravním prostředkem a

trasou, vzdáleností místa doručení, ale také druhu zboží a způsobu balení. Je proto více než žádoucí správně zvolit vhodného dopravce vzhledem ke všem souvisejícím okolnostem.



Obrázek 2 Podíl logistických nákladů
Zdroj: Vlastní zpracování dle Slemr Spedition (2018)

2.2.2 Skladování

Význam skladování je nezbytnou položkou pro správné fungování podniku a realizaci mezinárodní přepravy. Je nezbytné pro sledování množství a stavu skladovaných věcí, ale také podmínek skladování a jejich rozmístění. Uskladňovat lze zboží ve výrobě nebo hotové výrobky, ale také jednotlivé suroviny a díly.

Je zapotřebí, aby bylo upraveno z právního hlediska smlouvou o skladování a jeho podmínkách. Z právního hlediska definujeme dva základní činitele. Prvním je skladovatel, který je povinný dodržet podmínky správného převzetí (je potvrzeno vystavením skladištního listu), uložení a skladování věcí. Má také právo na úhradu veškerých náležitostí spojených s uchováváním skladované věci. Druhým činitelem je ukladatel, který skladovateli za uchovávání věci vyplácí odměnu zvanou skladné. Skladování mimo jiné

představuje mezičlánek, který zaplňuje prostor ve vztahu výrobce – zákazník. (Machková a kol., 2014, s. 175)

Místo, kde se nachází uložené věci, se nazývá sklad. V dnešní době dochází k čím dál menšímu využívání skladových prostor, a to hlavně z ekonomických důvodů. Jelikož je právě skladování a uchovávání věci provázeno finančními výdaji, prostorovými podmínkami a časem, který je k prevozu, převzetí a uskladnění věci zapotřebí, dochází častěji k využívání metody „*Just in Time*“. Metoda spočívá v dodávání výrobků odběrateli na základě dohodnutého množství dodávané věci v určitých intervalech v nejkrajnější moment, aby se předcházelo hromadění zboží. Dochází tak k redukci využívání skladů a s tím spojených nákladů. Jednou z dalších možností zefektivňování funkce skladů je uchovávání podobných/stejných produktů pro snížení nákladů a usnadnění obratu. (Machková a kol., 2014, s. 176)

Pro zacházení s uchovanými věcmi ve skladu je využíván základní postup ve 4 fázích: přejímka, uskladnění, expedice a nakládka. Takto definovaná forma manipulování s produkty umožňuje jasnou a jednoduchou práci bez zbytečných komplikací s tím spojených. Jedním ze speciálních druhů je tzv. distribuční centrum. To pro své fungování využívá pouze 2 fáze, a to: přejímku a expedici. Tento druh skladu je specifický nízkým množstvím zásob produktů s vysokou poptávkou. (Machková a kol., 2014, s. 177)

2.2.3 Celní služby

Celní služby svým významem patří do základních logistických služeb a navazuje hlavně na odbavování mezinárodních zásilek. Pro správný chod je důležité udržovat co nejefektivnější, a tedy nejjednodušší a nejrychlejší proces odbavování. Jako další činnost celní služby je klasifikován vývoz a tranzit, vystavování celního prohlášení pro dovoz produktu a obstarání

potřebných dokladů, poradenská činnost a zastupování v celním řízení, ale také zřizování celních skladů a zajištění celního dluhu. (Machková a kol., 2014, s. 149)

2.2.4 Kontrolní služby

Kontrolní služby jsou pro fungování logistiky dalším stěžejním bodem. Slouží pro kontrolu stavu dané věci, dále pro ověřování výsledků činnosti a následně vydávání osvědčení. Veškerá činnost kontrolní služby je upravena a vázána smlouvou o kontrolní činnosti. Je proto zapotřebí, aby ji vykonavatel prováděl nestranně. Za provedený úkon mu připadá odměna, ale také kompenzace spojená s případnými náklady. Pro mezinárodní obchod plní 3 základní funkce: funkce inspekční – slouží k ověření aktuálního stavu dané věci a porovnání s kladenými požadavky na danou věc; funkce preventivní – hlavním cílem je předcházení nežádoucím situacím, zejména nevyhovujícímu stavu věci a nežádoucím postupům; funkce eliminační – zajišťuje vyřazování nevhodných produktů z hlediska jejich vlastností, a také omezování nežádoucích situací. Kontrolní služby tak představují nezbytný článek pro kontrolu produktů. (Machková a kol., 2014, s. 177)

2.2.5 Ostatní logistické služby a činnosti

Pro potřeby dopravy jsou využívány další činnosti poskytující potřebné podmínky pro hmotné operace probíhající před, během nebo po skončení procesu přemístování. Typickými představiteli jsou nakládka, překládka nebo vykládka zboží, balení zboží a opatřování etiketami, soz a rozvoz atd.

Kromě jmenovaných služeb existuje mnoho dalších méně významných činností, o které mohou mít podniky zájem.

Do další skupiny poskytovaných služeb je možné zařadit pronájem ploch, prostor, kontejnerů a dopravních prostředků. Mimo jiné je možné také využívat poradenských,

informačních, servisních a komunikačních služeb. Tyto služby slouží zejména pro vyřizování objednávek, řízení přepravy a stavu zásob ale také pro zákaznický servis. Jako poslední z mnoha možností je možné využít i pojišťovací službu. (Machková a kol., 2014, s. 178)

3 Případová studie

Tato kapitola se zabývá tím, jak vybraný podnik v rámci své činnosti smluvně zajišťuje přepravní operace. První část kapitola je zaměřena na základní informace o vybrané společnosti. Ve druhé části kapitoly autor rozvede konkrétní případ přepravní operace.

3.1 Základní informace o vybrané společnosti

Pro zpracování případové studie byla zvolena společnost Slemr Spedition. Slemr Spedition byla založena roku 2001. Hlavní činností společnosti je zprostředkování tuzemské a mezinárodní dopravy a logistické služby. Do logistických služeb lze řadit zejména skladování zboží a celní projednání. V roce 2003 společnost Slemr Spedition vybuodovala evropskou přepravní síť. Působnost společnosti je celosvětová, nicméně primární přepravní destinací zůstává stále Evropa (jmenovitě Německo, Francie, státy Beneluxu a Velká Británie). Rok 2005 je také významným milníkem společnosti, jelikož společnost rozšířila poskytované služby o leteckou a námořní přepravu. V důsledku toho došlo k 60% nárůstu objemu realizovaných přeprav. Zároveň toto rozšíření bylo počátečním impulzem pro realizaci exportu a importu s Asijským trhem. V roce 2006 došlo k rozšíření trhu o Jižní Ameriku. V letech 2010-2011 došlo k velkým investicím do rozšíření vozového parku společnosti, což vyústilo v roce 2013, kdy společnosti mohla nasadit stálou flotilu vozidel pro Evropu.

V současnosti se společnost Slemr Spedition pyšní obsáhlým vozovým parkem. Jedná se o vozidla s povolenou užitečnou hmotností nad 3,5 tuny. Struktura je tedy širší od tzv. „solo“ trucků až po tzv. „mega“ soupravy, tzn. vozidla která mají 100 kubíků návěsu a 24 tun plnou tonáž. Menší auta, tedy „solo“ trucky se využívají pro regionální rozvoz. To znamená pro zákazníky, kteří chtějí realizovat přepravy tzv. kusových zásilek nebo sběrné služby. Návěsová technika se zase používá k realizaci mezi sklady a logistickými centry případně

pro zahraniční zákazníky. Vozový park společnosti čítá okolo 100 vozů, kdy 45 vozů jsou „solo“ trucky a zbytek lehko tonážní soupravy a návěsová technika.



Obrázek 3 Mega truck společnosti Slemr Spedition
Zdroj: www.slemrspedition.com

Organizační struktura společnosti je následující. Jednatel společnosti je Václav Šlemr, který je také jediným českým vlastníkem společnosti. Společnost nemá žádné investory, nevlastní ji žádné banky ani žádné sdružení. Společnost je rozdělená do tří poboček. Každá pobočka má svého vedoucího, kromě pobočky v České Kamenici, kterou řídí osobně pan Šlemr. Vedoucí poboček jsou přímo podřízeni panu Šlemrovi. Vedoucí pobočky v Pardubicích je pan Viktor Handl a vedoucí pobočky v Plzni je paní Jana Neumaierová. Pod vedoucími poboček se nacházejí dispečeři, kteří se starají o denní operativu, jako je komunikace se zákazníky a řidiči, kteří vykonávají jednotlivé přepravy. Ve společnosti je situováno účetní oddělení, personální oddělení, fakturační oddělení a ekonomické oddělení. Všechna oddělení přímo podléhají jednatele společnosti. Společnost v současné chvíli zaměstnává 160 zaměstnanců.

3.2 Mezinárodní silniční a nákladní přeprava

Silniční nákladní přepravu lze charakterizovat jako obor s velice rychlým rozvojem. Nicméně rychlý rozvoj není vždy spojen pouze se samými pozitivy. Jako pozitiva nákladní silniční přepravy lze označit její rychlost, dostupnost, mobilitu a flexibilitu. Jak již bylo výše zmíněno rychlý rozvoj přináší i některá negativa, z nichž je důležité uvést negativní dopad

na životní prostředí. Dalším negativem je extrémní vytěžování silničních a dálničních sítí. Toto negativum je důležité uvést, jelikož v jeho důsledku dochází k vyšší dopravní nehodovosti a neustálým opravám dopravních sítí, což vede k zahuštění provozu a následné frustraci řidičů například z nedodržení časových termínů apod. (Machková)

Za mezinárodní silniční dopravu je považována taková doprava, při které se výchozí a cílové místo nachází na území dvou rozdílných států, nebo doprava, u níž výchozí a cílové místo sice leží na území jednoho států, avšak část jízdy probíhá na území jiného státu. (Krofta, 2015)

3.2.1 Realizaci mezinárodní kamionové přepravy

Realizace mezinárodní kamionové dopravy lze rozdělit do tří skupin

- 1) První skupinou je dvoustranná mezinárodní přeprava.

Ta se vyznačuje tím, že nakládka/vykládka probíhá v zemi, ve které je vozidlo přihlášeno k provozu.

- 2) Druhá skupina je přeshraniční přeprava

Přeshraniční přeprava je v praxi často označována jako „*crosstrade*.“ Tento druh přepravy je charakteristický na rozdíl od prvního typu tím, že se nakládka/vykládka uskutečňuje mimo zemi, v níž bylo vozidlo registrováno k provozu.

- 3) Třetí skupinou je tzv. kabotáž (*cabotage*).

Specifikum tohoto druhu kamionové přepravy spočívá v tom, že se nakládka i vykládka uskutečňuje ve stejném státě. Nicméně tento stát není státem, v němž je vozidlo přihlášené k provozu.

Dle Machkové (2014) je dominantní skupinou mezinárodní přepravy dvoustranná přeprava a to ze 76 %. Druhou nejrozsáhlejší skupinou je přeshraniční přeprava tedy *crosstrade*. Tato skupina se podílí na celku z 20 %. Nejméně zastoupenou skupinou je kabotáž, a to z pouhých 4 %.

Ve společnosti Slemr Spedition je nejčastější formou realizace mezinárodní přepravy první typ, a to dvoustranná mezinárodní přeprava. Většina zakázek vzniká u tuzemských zadavatelů, kteří poptávají přepravu zboží do zahraničí. Konkrétní případ takového operace autor řeší v kapitole 3.4.

3.3 Vznik obchodního a obchodně smluvního vztahu

V této kapitole se bude autor zabývat vznikem obchodního a obchodně smluvního vztahu ve společnosti Slemr Spedition.

3.3.1 Vznik obchodního vztahu

Vznik obchodního vztahu mezi společnostmi Slemr Spedition a odesílatelem může vzniknout několika způsoby:

- 1) Přizvání do výběrového řízení tzv tendru ze strany poptavatele (výrobní firmy, logistické společnosti)

Tato forma vzniku smluvního vztahu bývala běžnou, nicméně v poslední době se od ní ustupuje z důvodu velké kolísavosti a nestálosti trhu (náklady na pohonné hmoty, inflační spirála, mzdové náklady a energetická krize)

- 2) Standartní obchodní činnost

Jedná se o obchodní činnost ze strany dopravní společnosti, která oslovuje na trhu potencionální zákazníky svou nabídkou služeb.

3) Obchodní činnost ze strany poptavatele

Častokrát se stane, že v logistickém procesu se výrobní či logistický subjekt rozhodne o tzv. revizi cen dopravních služeb a osloví určitou skladbu dopravních a spedičních společností s tím, aby si ověřil, případně našel, zda ceny, za které realizuje přepravy jsou adekvátní.

3.3.2 Vznik obchodně smluvního vztahu

V praxi společnosti Slemr Spedition vzniká obchodně smluvní vztah dvěma způsoby:

1) Rámcovou smlouvou

Může být řešen ze strany odesílatele (zadavatele přepravy) a dopravních společností tzv. rámcovou smlouvou, která přesně specifikuje rozsah požadovaných služeb, kvalitu provedení, přechod jednotlivých rizik, cenu za poskytované služby, platební podmínky, odstoupení od smlouvy a další.

Rámcové smlouvy jsou často využívány korporátními firmami a řeší obecné smluvní podmínky včetně tzv. mlčenlivosti v obchodním styku.

2) Bez rámcové smlouvy

Vznik obchodně smluvního vztahu formou jednotlivého objednání přepravy, kdy oba subjekty nemusí být vázány rámcovou smlouvou nebo jinou formou obchodního kontraktu (nejčastější případ v praxi).

3.4 Realizace konkrétní mezinárodní přepravní operace

V této kapitole se bude autor práce zabývat přepravou zboží z ČR, která bude typickým typem mezinárodní dvoustranné přepravy. Již standardně pokud probíhá přeprava mezi členskými státy EU, v tomto případě do Německa, odpadá celní odbavování.

V následující přepravní operaci jsou dva obchodní subjekty. Prvním subjektem je společnost Slemr Spedition jako dodavatel služby, tedy přepravy. Druhým obchodním subjektem je společnost PROCHEM, která zde vystupuje jako zadavatel služby. Hlavním výrobním sortimentem této společnosti jsou průmyslová lepidla. Průmyslová lepidla se dle dohody ADR řadí mezi nebezpečné věci, a proto bude třeba dbát na správné dodržování pravidel specifikovaným touto mezinárodní dohodou.

Na počátku této přepravní operace stojí náhodné poptání přepravy ze strany výrobní společnosti, tedy společnosti PROCHEM, z Děčína do Dortmundu, který je vzdálen přibližně 600 km. Tato poptávka přepravní operace vznikla, jelikož výrobní společnost PROCHEM se sídlem v Děčíně, získala nového odběratele v německém Dortmundu.

Z tohoto důvodu musí najít dopravní společnost, která pro ně bude tyto přepravy zajišťovat a realizovat. Mimo jiné osloví i společnost Slemr Spedition, která na základě zadání výrobní společnosti vypracuje kalkulaci. Výrobní společnost PROCHEM se na základě nabídek od jednotlivých dopravních společností rozhodne, že přepravy ve směru Děčín – Dortmund bude realizovat právě Slemr Spedition.

Mezi hlavní faktory, které vedly společnost PROCHEM k rozhodnutí pro výběr Slemr Spedition byla nejen atraktivní cena, ale také kvalita a rozsah nabízených služeb, množství dopravní techniky a dobré reference.

Při realizaci první přepravy se smluvní strany (výrobní závod PROCHEM a Slemr Spedition) formou emailu dohodly na konkrétním datu naložení zásilky a doručení do Dortmundu. V tento termín poté Slemr Spedition vyšle odpovídající vozidlo na adresu nakládky, na které proběhne samotné naložení zboží na nákladovou plochu vozidla. Ze strany expedienta bývá doporučeno, jak zboží správně a bezpečně naložit na nákladovou plochu vozidla a jakými ochrannými prostředky jej zabezpečit proti poškození v průběhu přepravy. V tomto konkrétním případě se jedná o přepravu v tzv IBC kontejneru se zbožím spadajícím do segmentu ADR. Pro zabezpečení těchto IBC kontejnerů je výrobní společností po dopravci vyžadováno tzv. kurtování zboží. Tato povinnost spadá pod dopravce, potažmo řidiče dopravní společnosti. V praxi to znamená, že je řidič po kompletním naložení celé zásilky povinen jednotlivé IBC kontejnery připoutat tzv. kurty k nákladové ploše vozidla (např. bylo doporučeno zásilku přikurtovat přes ochranné rohy).

Jelikož se jedná o zboží spadající pod Dohodu ADR, je zapotřebí znát třídu nebezpečnosti. V tomto konkrétním případě se jedná o třídu 3, která obsahuje hořlavé kapaliny. Dále je potřeba znát UN kód. UN kód lepidel je UN 1133. Dále je potřeba znát správné označení piktogramy, vhodnost obalového materiálu, způsob ložení a způsob zabezpečení na nákladové ploše. Všechny tyto specifika si většinou určují výrobní společnosti samy skrze své specialisty (tzv. zbožíznalce).

Povinnost dopravce při realizaci přepravy zboží spadajícího pod Dohodu ADR spočívá v přistavení vhodného vozidla vybaveného povinnou výbavou ADR (viz kapitola 4). Lze říci, že se v podstatě jedná o klasické nákladní auto s ADR výbavou navíc, které je potřeba řádně označit.

Realizovat přepravu ADR zboží vozidlem vybaveným pro převoz ADR zboží může pouze řidič s platným ADR proškolením. Tato zvýšená řidičská kvalifikace se získává

absolvováním tří denního školicího kurzu pod dohledem ADR specialistů. Tento školicí kurz je zakončen odborným testem způsobilosti. Při jeho úspěšném absolvování získává řidič profesní průkaz způsobilosti pro přepravu zboží ADR s platností 5 let. Cena takového kurzu se pohybuje dle regionu od 3 500 až po 7 000 Kč.

Konkrétní případ této přepravy proběhl tak, že řidič najel na nakládku ve společnosti PROCHEM v Děčíně v 7:35. Jeho pracovní výkon započal již v 6:50, kdy si na centrále převzal vozidlo. Přihlásil se kartou řidiče na tachograf vozidla, zkontroloval technický stav vozidla, ADR výbavu, dokumentaci k vozidlu, platné pojištění a dostatečné množství bezpečnostních kurtů a ochranných rohů. Celý tento proces zabere zhruba 30 minut. Příprava vozidla na nakládku ve společnosti PROCHEM (oplachtování vozidla, příprava kurtů, bezpečnostních rohů) zabere cca 10 minut. Realizace nakládky zásilky 24 IBC kontejnerů, přičemž každý váží 1 tunu (dohromady 24 tun) zabere přibližně 40 minut. Odbavení vozidla po dokumentační části tzn. doklady k zásilce, doplnění CMR listů (v případě dopravy v rámci Evropské unie se dodací doložky INCOTERMS nevyužívají), převzetí dodacích listů zabere dalších cca 15 minut. Vzor vyplněného CMR listu lze vidět v příloze A. Poté probíhá zakurtování, zaplachtování vozidla. Tato operace trvá dalších 30 minut. Řidič je schopen opustit místo nakládky přibližně v 9:15.

Po naložení a zabezpečení ADR zboží může řidič vyrazit do místa vykládky, v tomto případě do města Dortmund. Vzhledem ke vzdálenosti nebude možné realizovat tento druh přepravy v jeden pracovní výkon z důvodu nutnosti dodržovat nařízení AETR (viz kapitola 4).

Pracovní výkon dle AETR je 15 hodin. Zbylých 9 hodin musí probíhat odpočinek. Pracovní výkon ovšem neznamená dobu řízení. Ta je omezena na dobu v součtu 9 hodin, případně rozšířená na 10 hodin maximálně 2x týdně. V tomto případě využil řidič standartní dobu

řízení a to 9 hodin. Je nutné dobu řízení rozdělit bezpečnostní pauzou po 4,5 hodinách, která musí trvat nepřerušeně 45 minut dle Dohody AETR.

Bohužel se z důvodu nepříznivé dopravní situace nepodařilo řidiči dorazit na místo vykládky ve městě Dortmund v jeden pracovní výkon. Řidič vyčerpal svoji dobu jízdy 9 hodin přibližně 50 km. před adresou vykládky a byl nucen ukončit svůj pracovní výkon a započít dobu odpočinku, která musí dle Dohody AETR trvat minimálně nepřerušených 9 hodin. Tuto dobu odpočinku vykonal řidič na odstavném dálničním parkovišti tzv. „*autohofu*.“ Vzhledem k tomu, že byl řidič seznámen s otevírací dobou u příjemce v Dortmundu, která začíná v 7:30, nemělo pro něj smysl vyjíždět hned po dovršení 9 hodin bezpečnostní přestávky. Díky znalosti tohoto údaje může zkušený a svědomitý šofér pracovat efektivně na využití své pracovní doby. V tomto konkrétním případě nemělo smysl pro řidiče opouštět „*autohof*“ po vykonání 9hodinové doby odpočinku, což by znamenalo opustit „*autohof*“ již ve 4 hodiny ráno. Kdyby řidič opustil „*autohof*“ již ve 4 hodiny ráno, byl by se schopen dostat na místo vykládky v Dortmundu (zbývající trasa cca 50 km) kolem 5 hodiny ranní. Nicméně v takovémto případě by řidiči vznikl časový prostoj na otevírací dobu u příjemce, která začíná v 7:30 a vznikla by tak ztráta 2,5 hodiny z pracovního výkonu řidiče. Řidič se proto rozhodl prodloužit dobu odpočinku právě o tyto 2,5 hodiny a vyrazit z „*autohofu*“ na adresu vykládky v 6:30, čímž si zajistil možnost delšího pracovního výkonu v tomto dni. Při příjezdu na adresu doručení v 7:30 se zpravidla musí řidič tzv. avizovat u příjemce zásilky. Většinou nahlášením SPZ vozidla a ve skladu kódem zásilky. Tím zaměstnanci příjemce dokáží identifikovat, o jaký druh zboží se jedná, odkud zboží pochází a kam je dále určeno (výroba, sklad atd.). Po těchto úkonech se zpravidla realizuje vykládka vozidla. V případě, že nedojde k žádnému pochybení či nesrovnalosti v kvalitě doručené zásilky, dochází k tzv. potvrzení zásilky bez výhrad, čímž může být přeprava považována za ukončenou. U této

konkrétní mezinárodní přepravní operace proběhla přeprava ideálně. V praxi tomu ovšem ne vždy tak je. Po dokončení přepravy zboží probíhá ještě její splatnost.

Silniční doprava je častokrát ovlivněna faktory, které samotnou realizaci a průběh přepravy mohou negativně ovlivnit a narušit. Může se jednat o povětrnostní podmínky, dopravní situace, kriminální činnost, technické problémy daného vozidla apod.

Na tomto konkrétním případu přepravní operace lze vidět, jak je tato problematika úzce spjata s dodržováním mezinárodních smluv, které budou předmětem následující kapitoly 4.

4 Využití mezinárodních smluv silniční nákladní přepravy v praxi

V této kapitole se autor zaměřil na právní prameny v mezinárodní silniční nákladní přepravě. Jmenovitě se jedná o Úmluvu o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR), Evropskou dohodu o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční přepravě (AETR) a Dohodu o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (ADR). Tyto tři konkrétní mezinárodní dohody byly zvoleny z důvodu toho, že je jejich problematika nejsložitější a ve vybraném subjektu se s ní potýkají nejčastěji. Autor zde podrobně rozebral problematiku těchto tří mezinárodních smluv, ukázal konkrétní problémy v praxi a jejich řešení.

4.1 Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě

Stejně jako u ostatních typů dopravních oborů se i v mezinárodní silniční nákladní dopravě dospělo k přijetí jednotné, nadnárodní právní úpravy přepravní smlouvy, jenž je známa jako Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodním silniční nákladní přepravě (CMR), vyhl. Č. 11/19/1975 Sb. Tato úmluva je rovněž součástí právního řádu České republiky. Platnost Úmluvy CMR se vztahuje na každou smlouvu o přepravě zboží u jejíhož plnění se nalézá místo nakládky a vykládky v rozdílných státech a zároveň musí být alespoň jeden z těchto států smluvním státem Úmluvy CMR. Lze tedy říci, že se smlouvy o přepravě přednostně řídí Úmluvou CMR a pouze ty právní vztahy, jenž tato úmluva neupravuje, se následně budou řídit národním právem (v ČR občanským zákoníkem) a posléze přijdou na řadu jednotlivá ujednání mezi účastníky přepravní smlouvy. Tato ujednání, jak již bylo výše zmíněno, nesmí být v rozporu s Úmluvou CMR a národním právem. Výjimku tvoří ani situace, u níž je v rámci mezinárodní přepravy smluvní vztah mezi dvěma tuzemskými subjekty současně. Na druhou stranu existuje několik výjimek, na něž se Úmluva CMR

nevztahuje. Jedná se zejména o přepravy v rámci mezinárodních poštovních úmluv, přepravy stěhovaných svršků, přepravy mrtvol aj. (Krofta, 2015, s. 19-20)

V Úmluvě CMR není obsažena zcela komplexní úprava vztahů z přepravní smlouvy, nýbrž upravuje níže uvedené otázky, nejčastěji donucujícím způsobem, tudíž jsou účastníci přepravní smlouvy nuceni tato pravidla, resp. ustanovení Úmluvy CMR dodržovat. Odchýlení či jiná ujednání, která by nebyla v souladu s právním režimem Úmluvy CMR by byla neplatná:

- 1) *„Právní povaha a obsahové náležitosti základního přepravního dokladu – CMR nákladního listu*
- 2) *Evidenční kontrola zásilky dopravcem na nakládkce*
- 3) *Dispoziční oprávnění odesílatele a příjemce se zásilkou*
- 4) *Překážky v průběhu přepravy zásilky a při jejím vydání příjemci*
- 5) *Odpovědnost dopravce za poškození a ztrátu zásilky a za překročení dodací lhůty, včetně důkazního režimu a možností vyvinění dopravce z odpovědnosti*
- 6) *Rozsah náhradové povinnosti dopravce v případě jeho odpovědnosti za škodu*
- 7) *Reklamační postupy a mezinárodní soudní příslušnost*
- 8) *Odpovědnost odesílatele a dopravce v některých vybraných případech*
- 9) *Promlčení nároků z přepravní smlouvy“ (Krofta, 2015, s. 20)*

Úmluva CMR platí pro každou smlouvu o přepravě zásilek za úplatu silničním vozidlem v případě, kdy je místo převzetí zásilky a očekávané místo dodání této zásilky, dle označení v přepravní smlouvě, ležící ve dvou odlišných státech, kdy alespoň jeden z těchto států musí

mít smluvním státem Úmluvy CMR. Toto ustanovení se vztahuje na účastníky přepravní smlouvy bez ohledu na jejich trvalé bydliště či státní příslušnost.

Z výše uvedeného výčtu je vidět, které právní otázky úmluva CMR upravuje. Nicméně je třeba uvést i právní otázky, které tato Úmluva neupravuje. Úprava těchto právních otázek je závislá na podpůrném, národním právu, jenž je pro přepravní smlouvu rozhodné. Je zde také možnost řídit se konkrétním ujednáním účastníků přepravní smlouvy pouze v případě, kdy právní předpisy takového ujednání umožňují. Jmenovitě jde o tyto právní otázky:

- 1) *„Vznik, uzavření přepravní smlouvy*
- 2) *Ukončení přepravní smlouvy, výpověď, odstoupení od smlouvy 40*
- 3) *Povinnost k nakládce a výkladce zásilky, ložení zásilky na vozidle*
- 4) *Nepřistavení vozidla k nakládce*
- 5) *Počáteční nemožnost plnění přepravní smlouvy*
- 6) *Nárok na přepravné a jeho výši*
- 7) *Povinnost odpovědnostního pojištění dopravce*
- 8) *Zástavní a zadržovací právo na straně dopravce*
- 9) *Stojné*
- 10) *Druh vozidla“ (Krofta, 2015, s. 22)*

Dokladem potvrzujícím uzavření přepravní smlouvy je v kamionové přepravě nákladní list CMR. Jedná se v podstatě o věrohodný doklad o uzavření přepravní smlouvy a jejím obsahu a zároveň i o převzetí zásilky dopravcem. Doklad CMR má dvě základní funkce:

1) Důkazní

Důkazní funkce znamená, že doklad CMR je důkazním prostředkem o uzavření a obsahu přepravní smlouvy

2) Potvrzující

Potvrzující funkce znamená, že je v tomto dokumentu potvrzující informace o množství a stavu zásilky, která byla předána k přepravě a zároveň i o vydání příjemci

V případě, kdy doklad CMR není podepsán dopravcem ani odesílatelem, jeho platnost se ruší. (Krofta, 2015, s. 24)

4.1.1 Právní povaha CMR – nákladního listu

Jak již bylo výše zmíněno, výchozím dokumentem z úmluvy CMR je mezinárodní nákladní list CMR. Při přepravě tento dokument slouží jako průvodní doklad ke zboží, spolu s dodacím listem. Tento list je považován jako důvěryhodný doklad o uzavření přepravní smlouvy a taktéž je důkazem o převzetí zásilky dopravcem.

Ztráta či chybné vystavení CMR listu není důvodem pro zpochybnění existence této přepravní smlouvy, jelikož může být přepravní smlouva uzavřena i ústní dohodou mezi odesílatelem a dopravcem. CMR má ve své podstatě mnoho dalších funkcí. Nese nejen většinu základních informací o účastnících přepravy, ale také informace o povaze a vlastnostech zásilky. CMR list také vstupuje do mnoha dalších vztahů (např. mezi pojišťovnou a dopravcem). CMR nákladní list je v mezinárodní silniční nákladní přepravě jedinečným dokumentem, který nelze nahradit žádným jiným. Jiné další přiložené dokumenty ho mohou pouze doplňovat. (Krofta, 2015, s. 26)

Faktem zůstává, že v Úmluvě CMR není výslovně uvedena povinnost ani jedné ze smluvních stran nákladní list vystavit. Pozor však na skutečnost, že odesílatel je zodpovědný za veškeré výlohy a škody, jež vzniknou dopravci v důsledku nepřesného zapsání povinných údajů do nákladního listu. Dopravce nemá za povinnost kontrolovat správnost údajů zapsaných v nákladním listu. (Krofta, 2015, s. 30)

Objednávka přepravy ve firmě Slemr Spedition probíhá dvěma způsoby. Nejběžnější způsob uzavírání smluvního vztahu mezi dopravcem o objednatelem je formou emailové komunikace, která současně nahrazuje samotný dokument přepravní smlouvy. U sběrkových přeprav jsou využívány portály jednotlivých dopravců. V praxi firmy Slemr Spedition je nutností, aby řidič přijal od zákazníka správně vyplněný dokument CMR, který řidič, ačkoli to není jeho povinností, kontroluje, aby bylo možné včas předejít případným problémům. Protože zaměstnavatel má právo požadovat náhradu za škody vzniklé zaměstnancem až do výše 4,5násobku hrubého měsíčního platu, jsou zaměstnanci pojištěni tzv. pojištěním odpovědnosti za škodu zaměstnance při výkonu povolání. Způsobů, jak zmírnit rizika špatného nebo neúplného vyplnění CMR nákladního listu je mnoho. Nejdůležitější je však předcházet vzniku těchto nepříznivých situací pravidelnými školeními. (Broker Consulting, a.s., 2021)

4.1.2 Forma a obsah CMR – nákladního listu

Jasná forma nákladního listu CMR není stanovena. Všechny smluvní státy využívají dokument, který je vyhotoven a aktualizován Mezinárodní unií silniční dopravy (IRU). V oboru silniční dopravy se v každém jednotlivém druhu přepravy jedná o tři různobarevné propisovací listy. Růžový list, jenž je určen pro odesílatele. Modrý list je určený příjemci. Posledním listem je list zelený, který je dále určen pro dopravce. V některých zemích může být využíváno více forem těchto propisovacích listů. Nezbytnou součástí jsou podpisy

odesílatele a dopravce. V některých státech není chybou, když je podpis nahrazen firemním razítkem. V dopravní a soudní praxi je nezpochybnitelné, že za dopravce vyjadřuje vůli svým podpisem řidič dopravního prostředku, není však možné, aby sám řidič mohl měnit smluvní ujednání přepravní smlouvy. Bez podpisů obou smluvních stran je nákladní list neplatný. (Krofta, 2015)

CMR nákladní list obsahuje:

- 1) Odesílatele a příjemce zásilky
- 2) Termíny vydání a doručení
- 3) Identifikace zboží (včetně rozměrů a váhy)
- 4) Způsob balení
- 5) Způsob ložení
- 6) Potvrzení odesílatele, příjemce a dopravce
- 7) Někdy se uvádí hodnota zboží (není nutná)

4.1.3 Pojistné krytí v rámci Úmluvy CMR v praxi

V této podkapitole autor ukáže konkrétní příklad z praxe společnosti Slemr Spedition, který se bude zabývat pojistným krytím v rámci Úmluvy CMR. Toto pojistné krytí přichází v úvahu pouze v situaci, kdy nastala odpovědnost za škodu v důsledku nahodilé události, ke které došlo v průběhu trvání pojištění při mezinárodní silniční dopravě. Nicméně odpovědnost dopravce za škodu není absolutní, jelikož může nastat případ, že dojde k nahodilé události z důvodu tzv. vyšší moci. V tomto případě dopravce za škodu

neodpovídá. Z tohoto důvodu autor zvolil situaci, kdy došlo k havárii v důsledku nahodilé události.

V praxi mohou nastat dvě situace. První situací bude případ A, kdy pojištění v rámci Úmluvy CMR pokryje celou hodnotu zboží. V případě B toto pojištění nepokryje celou hodnotu zboží.

Ukazatele, které je potřeba znát pro výpočet pojistného krytí dle Úmluvy CMR:

1) Kurz eura

Kvůli zjednodušení výpočtu zde autor použije kurz eura k české koruně jako
1 euro = 25 Kč.

2) Kurz Mezinárodního měnového fondu (MMF)

Tento kurz má kódové označení XDR. V době vypracování tohoto příkladu z praxe
byl kurz XDR = 31,524 Kč.

3) Koeficient dle Úmluvy CMR

Výše tohoto koeficientu je 8,33

4) Hrubá hmotnost zásilky v kg

Vzorec pro výpočet pojistného krytí dle Úmluvy CMR = 8,33 x hrubá hmotnost zásilky x
XDR

Případ A – plné krytí

Cena za zboží je 10 000 euro, což je v přepočtu zhruba 250 000 Kč.

Hmotnost zásilky je 2 600 kg.

Dosadíme do vzorce pojistného krytí v rámci CMR

$$\text{CMR} = 8,33 \times 31,524 \times 2600 = 682\,746,79 \text{ Kč}$$

Následně se porovná výše ceny zboží s výší pojistného krytí v rámci CMR.

$$682\,746,79 \text{ Kč} > 250\,000 \text{ Kč}$$

O tomto případě lze konstatovat, že výše CMR pojistného krytí v případě nahodilé události pokryje 100 % ceny zboží.

Případ B – CMR nepokryje cenu zboží

V případě, kdy dopravce poveze do Švýcarska zásilku, která má váhu 880 kg. Jedná se o speciální vstříkovací formy (technologicky vyspělý výrobek), jehož hodnota je na úrovni 120 000 euro, což je v přepočtu 3 000 000 Kč.

Opět autor dosadí do vzorce.

$$\text{CMR} = 8,33 \times 31,524 \times 880 = 231\,083,53.$$

$$231\,083,53 \text{ Kč} < 3\,000\,000 \text{ Kč}$$

Po porovnání těchto dvou částek autor zjistil, že tato částka nepokryje ani 10 % celkové hodnoty zboží. Pojištění zásilky nad rámec Úmluvy CMR není povinností dopravce. Objednatel dopravy si musí být vědom toho, že jeho zásilka při pojistné události (např její zničení) nebude moci být nahrazena pojistným plněním do 100% hodnoty zboží. Odesílatel má ovšem možnost tzv. připojištění nad rámec Úmluvy CMR u společností, které se tímto zabývají.

V praxi společnosti SLEMR SPEDITION po dohodě se zákazníkem, jenž se rozhodne zásilku připojistit tak, aby bylo plnohodnotné krytí, lze zásilku pojistit u společností, které se tím zabývají (např. společnost Colonnade).

4.1.4 Problémy v praxi v rámci Úmluvy CMR

Nejčastějším problémem bývá nespecifikování výhrad ohledně zabezpečení, ložení. Tedy jakým způsobem je zboží naloženo na nákladové ploše, jeho zabezpečení a jeho obal.

Příklad z praxe

Pokud jsou oba subjekty zodpovědný, tedy odesílatel a dopravce potažmo řidič, který na nakládce přebírá zboží, je to ideální stav. To v praxi znamená, že si je odesílatel vědom toho, jaký jeho výrobek potřebuje bezpečný obal, jakým způsobem má být uložen na nákladové ploše, jakým způsobem s ním má být manipulováno při nakládce a vykládce a jakým způsobem má být ukotven a zabezpečen proti padnutí či posunu. Stejně tak řidič je schopen rozpoznat, že přebírá zásilku od odesílatele v dobrém obalu, kvalitně zabezpečen, naložen a připraven k realizaci přepravy. V tomto případě by se jednalo o ideální stav ze strany obou subjektů.

V praxi dost často dochází k tomu, že zásilka nebývá ze strany odesílatele dostatečně kvalitně a bezpečně zabalena, naložena a připevněna. V tomto případě se odesílatel snaží přenést rizika případné pojistné události na zboží na dopravce, potažmo řidiče. Může se stát, že řidič nebude dostatečně pozorný či soustředěný a nepozná možná rizika poškození zásilky při přepravě a v momentě, kdy nevyužije svého práva uvést do CMR listu výhradu o nedostatečném zabezpečení, obalu a ložení na nákladovou plochu, přebírá odpovědnost za případné škody.

Řešením tohoto problému je ideální informovanost všech zúčastněných stran a včasné odhalení případných nesrovnalostí, čímž by se předešlo konfliktním situacím při samotné realizace přepravy.

4.2 Evropská Dohoda AETR a nařízení ES č. 561/2006

Pro účely praktické části této diplomové práce se autor dále zaměří na dva nejobsáhlejší právní předpisy v oblasti silniční dopravy, a to Mezinárodní dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě AETR a nařízení ES č. 561/2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkající se silniční dopravy.

Tyto dva právní předpisy jsou základem sociální oblasti silniční dopravy. Určují podmínky řidičů vozidel v dopravě, které jsou registrována v členských státech EU. Případy, kdy se řidič řídí Dohodou AETR či nařízením ES č. 561/2006 lze rozdělit následovně:

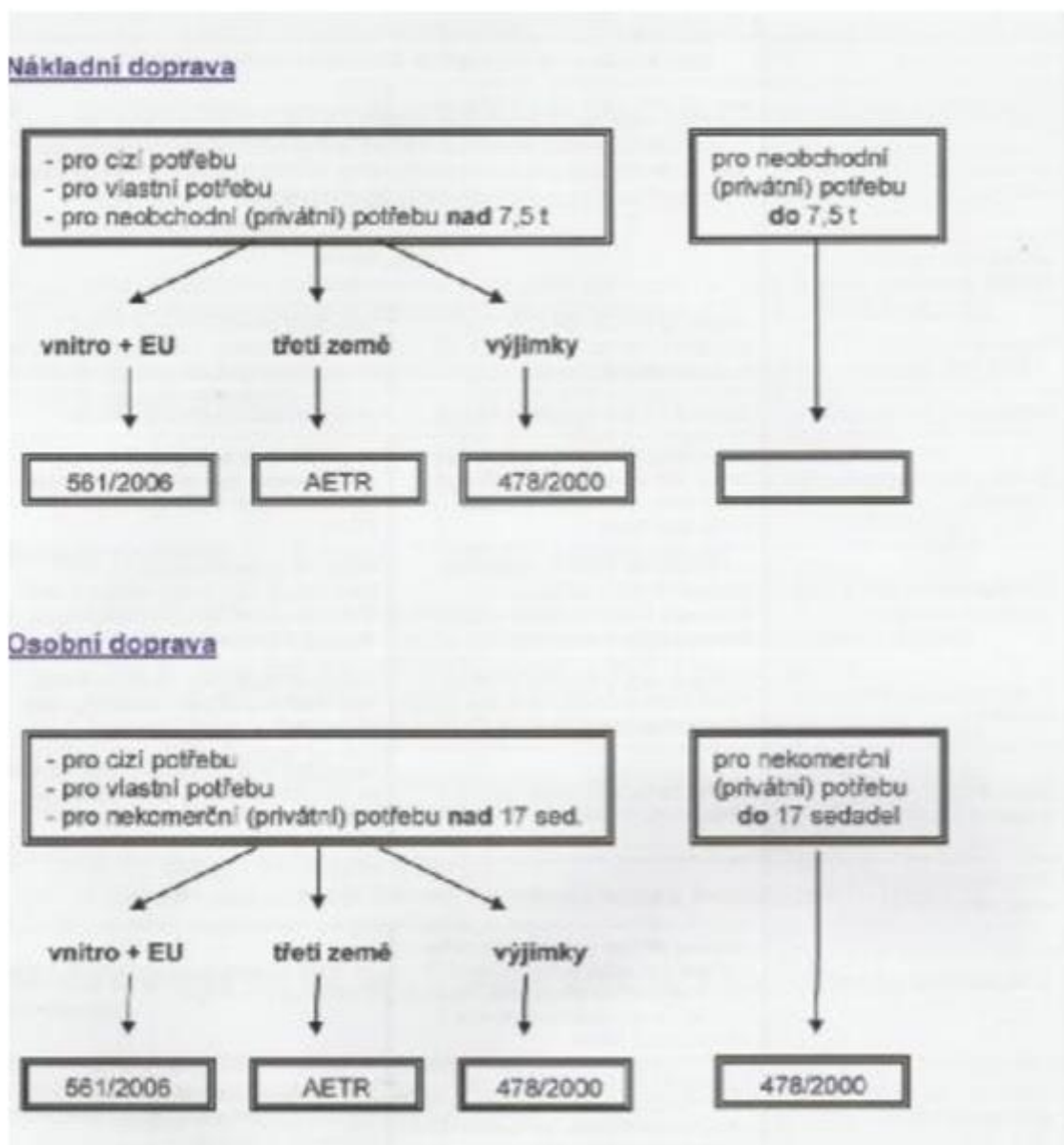
- 1) Pokud řidič projíždí přes území členských států EU, potom je povinen řídit se nařízením č. 561/2006.
- 2) V případě, kdy doprava vede mezi státem, jenž je členem EU a zemí patřící do EHP nebo Švýcarskem, řidič také podléhá nařízení č. 561/2006.
- 3) Pokud doprava probíhá mezi státem EU a zemí, která podepsala Dohodu AETR, tak se tento typ dopravy řídí po celou dobu Dohodou AETR.
- 4) Posledním případem, na který se vztahuje platnost Dohody AETR nebo Nařízení č. 561/2006 je situace, kdy řidič projíždí mezi státem EU a tzv. „Jinou zemí“, jenž není signatářem Dohody AETR. V tomto případě řidič podléhá Dohodě AETR jen na území EU či v zemi, jenž podepsala Dohodu AETR.

- 5) V případě, kdy doprava probíhá mimo území EU i mimo státy, jež jsou signatáři Dohody AETR, podléhají řidiči vnitrostátním předpisům jednotlivých států. (cspsd.cz, 2021)

Řidiči, jenž své vozidlo nechali registrovat v členském státě, který podepsal Dohodu AETR a zároveň nejsou členy EU, se při dopravě přes území států Dohody AETR řídí Dohodou AETR, a to i v případě, kdy projíždí přes území EU. (cspsd.cz, 2021)

V případě, že vozidlo bylo registrováno v zemích, které nejsou signatáři Dohody AETR, podléhá na území EU nařízení č. 561/2006. (cspsd.cz, 2021)

4.2.1 Použitelnost předpisů dle druhu dopravy



Obrázek 4 Rozdíl v použitelnosti předpisů v nákladní a osobní dopravě
Zdroj: cspsd.cz (2021)

U výjimek se jedná o výjimky podle článku 13) nařízení ES č. 561/2006 a výjimku podle článku 3) nařízení ES č. 561/2006: a) Vozidly používanými pro přepravy cestujících v liniové dopravě, jestliže délka tratě této linky nepřesahuje 50 km. (cspsd.cz, 2021)

Důležité je také zmínit, že při přepravách, které jsou realizovány pouze v rámci EU se aplikuje nařízení ES č. 561/2006, tzn., že řidič předloží záznamy z běžného dne a také záznamy z předchozích 28 kalendářních dnů. (cspsd.cz, 2021)

V případě přeprav, které jsou realizovány mimo území EU, použije se Dohoda AETR. To konkrétně znamená, že řidič předloží záznamy za běžný týden a poslední den týdne přecházejícího, ve kterém řídil. (cspsd.cz, 2021)

4.2.2 Požadavky na řidiče a další členy osádky dle Dohody AETR

Jedním ze základní parametrů sledovaných v mezinárodní nákladní dopravě je věk řidičů.

Tento parametr se řídí následujícími kritérii

1) Dovršení 18 let

V případě, kdy dovršíte 18 let života můžete získat oprávnění pro řízení vozidel s nejvyšší povolenou hmotností do 7,5 tun včetně případného přívěsu či návěsu

2) Dovršení 21 let

Po dovršení 21. roku lze získat oprávnění pro řízení ostatních vozidel tzn. i vozidel s vyšší hmotností než 7,5 tuny.

3) Dovršení 18 let v případě:

kdy je řidič vlastníkem průkazu odborné způsobilosti o úspěšném ukončení řidičského vzdělání v oboru nákladní dopravy. Tento průkaz musí být vystaven v jednom z členských států Dohody AETR dle právních předpisů Společenství o nejnižší úrovni vzdělání pro řidiče vozidel sloužících k přepravě nákladu a vozidel pro přepravu osob v silniční dopravě. (Machačka, 2010, s. 30)

4.2.3 Doby řízení a přestávky v řízení dle čl. 6 a 7 nařízení č. 561/2006)

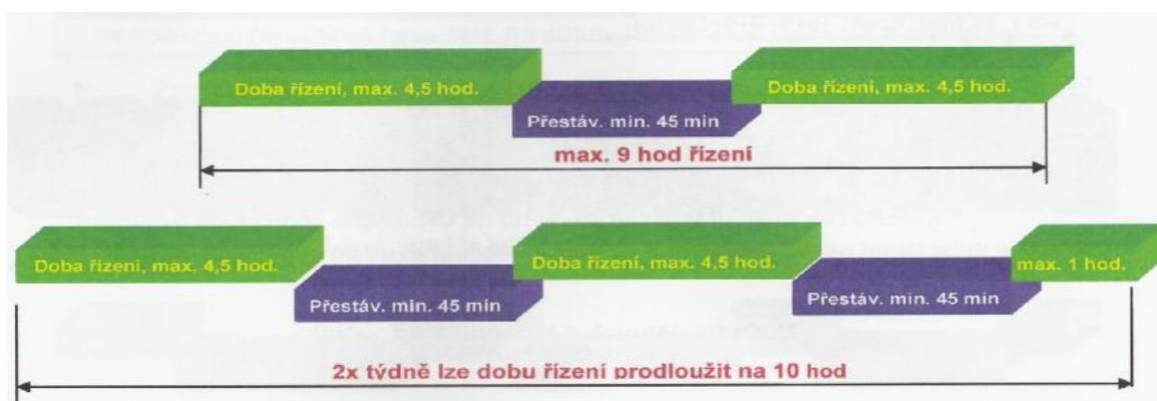
Zde je důležité si nejdříve definovat zásadní pojmy.

Denní doba řízení

Doba mezi skončením jedné doby odpočinku a započítáním druhé doby odpočinku.

Přestávka v řízení (bezpečnostní přestávka)

Řidič je nucen po 4,5 hodinách řízení započítat nepřerušenu přestávku, a to v trvání nejméně 45 minut, pokud zrovna nezačíná doba odpočinku viz následující obrázek 5.



Obrázek 5 Schéma denní doby řízení a přestávek v řízení
Zdroj: cpsd.cz (2021)

Na obrázku 5 lze vidět, jak by měl probíhat den řidiče dle nařízení č. 561/2006. Denní doba řízení je 9 hodin. Tuto dobu lze 2x týdně prodloužit na 10 hodin. Nicméně v praxi často dochází k nedodržení těchto bezpečnostních předpisů, což vede ke zvýšené nehodovosti.

Dle nařízení č. 561/2006 lze přestávku v řízení rozdělit pouze na 2 části. První část přestávky musí trvat nejméně 15 minut, poté následuje přestávka druhá, jejíž délka musí být nejméně 30 minut. Toto rozdělení přestávek v řízení je možné provést pouze během 4,5 hodin řízení. Pro ilustraci bude toto schéma znázorněno na následujícím obrázku 6.

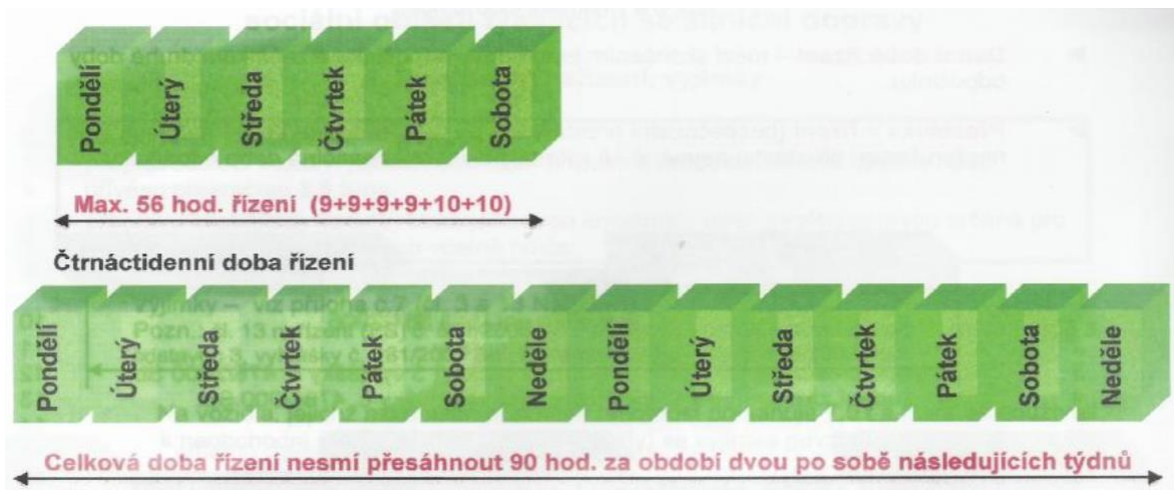


Obrázek 6 Schéma dělených přestávek
 Zdroj: cpspd.cz (2021)

Obrázek 6 zachycuje příklady dělených přestávek na dvou příkladech. Na příkladu 1 je doba řízení 1,5 hodiny, poté následuje 15minutová přestávka následována 3 hodinami řízení. Posléze přichází 30minutová přestávka, což znamená, že vše bylo splněno v souladu s nařízením č. 561/2006. Ve druhém případě přichází 20minutová přestávka po 2,15 hodinách řízení. Poté následuje další 2,15 hodin řízení, což dohromady dává 4,5 hodin řízení. Nyní má řidič povinnost vybrat svoji 30minutovou přestávku. Lze vidět, že i v druhém případě bylo vše v souladu s nařízením č. 561/2006.

Týdenní doba řízení

Tento termín lze vysvětlit jako celkovou dobu řízení během jednoho týdne.



Obrázek 7 Schéma týdenní doby řízení

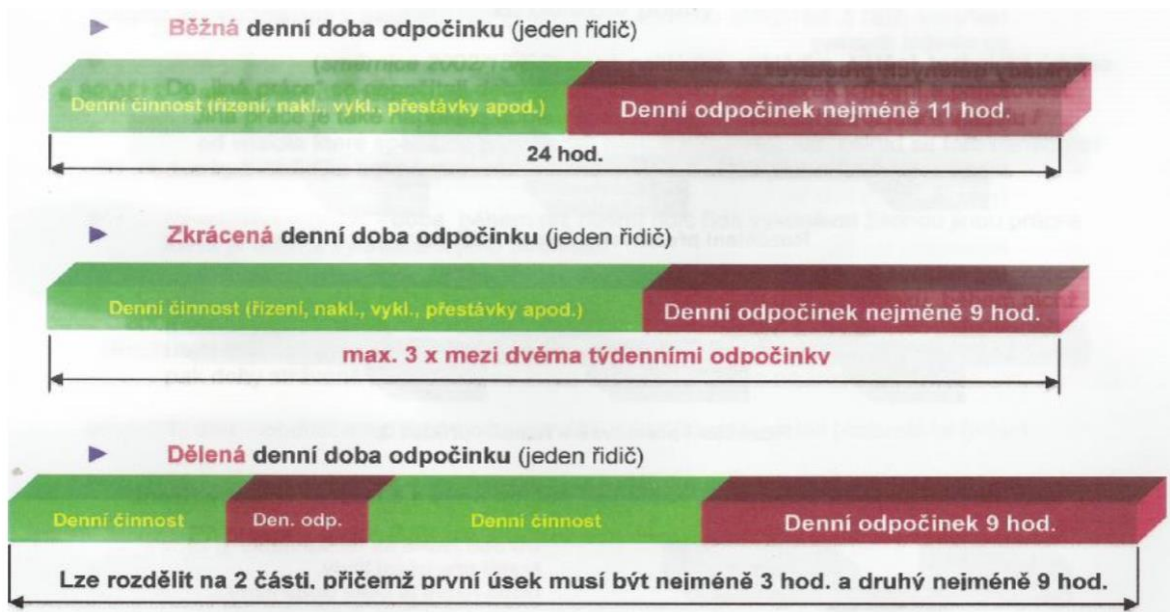
Zdroj: cpspd.cz (2021)

Tento obrázek ilustruje týdenní dobu řízení. Jak již bylo výše zmíněno, denní doba řízení je 9 hodin s možností 2x týdně ji prodloužit na 10 hodin. V součtu to tedy činí 56 hodin řízení týdně (9+9+9+9+10+10).

Dále lze vidět, že celková doba řízení nesmí přesáhnout 90 hodin za období dvou po sobě následujících týdnů.

Doba denních a týdenních odpočinků

Dobu odpočinku lze definovat jako nepřerušenu dobu, při níž je řidič oprávněn volně nakládat se svým časem. Existují 3 druhy dob odpočinku. Běžná, zkrácená a dělená, jak lze vidět na obrázku 8.



Obrázek 8 Schéma běžné, zkrácené a dělené denní doby odpočinku
 Zdroj: cpspd.cz (2021)

Při běžné denní době odpočinku u jednoho řidiče trvá denní odpočinek nejméně 11 hodin.

U druhého typu doby odpočinku, což je zkrácená doba odpočinku následuje po denní činnosti odpočinek dlouhý nejméně 9 hodin. Toto je možné realizovat maximálně 3x mezi dvěma týdenními odpočinky.

U třetího typu doby odpočinku, kterou je dělená denní doba odpočinku probíhá odpočinek jiným způsobem. Tuto dobu lze totiž rozdělit na 2 části, přičemž první úsek musí trvat nejméně 3 hodiny a druhý úsek minimálně 9 hodin.

Dalším důležitým faktem týkajícím se denních a týdenních dob odpočinků z nařízení č. 561/2006 je, že v průběhu každých 24 hodin poté, co skončí předchozí denní nebo týdenní doba odpočinku musí řidič absolvovat novou denní dobu odpočinku.



Obrázek 9 Schéma denních odpočinků pro dva řidiče
Zdroj: cspsd.cz (2021)

Na obrázku 9 je možné vidět, jak by vypadal denní odpočinek pro dva řidiče, kteří musí v průběhu každých 30 hodin uskutečnit minimálně 9hodinový odpočinek.

Týdenní doba odpočinku

Týdenní doba odpočinku se dělí na dva typy:

- 1) Běžná týdenní doba odpočinku

Tato doba musí dle nařízení č. 561/2006 činit minimálně 45 hodin.

- 2) zkrácená týdenní doba odpočinku

Jedná se o dobu odpočinku, jenž musí trvat minimálně 24 hodin. Nicméně toto zkrácení je nutné vyrovnat odpovídající dobou odpočinku, která musí být vybrána v celku před koncem třetího týdne, jenž následuje po dotyčném týdnu.

Řidič je povinen realizovat v kterýchkoli dvou po sobě následujících týdnech:

- 1) Dvě běžné týdenní doby odpočinku nebo,
- 2) Jednu běžnou týdenní dobu odpočinku a zároveň jednu zkrácenou dobu odpočinku, která musí činit 24 hodin

4.2.4 Pracovní režim dle Dohody AETR

společnost SLEMR SPEDITION se výhradně řídí Dohodou AETR, nicméně reálné rozdíly mezi nařízením č. 561/2006 a Dohodou AETR jsou pouze drobné. Tyto rozdíly budou rozvedeny v pozdější části diplomové práce.

Doba řízení dle Dohody AETR

Dle Dohody AETR dělíme dobu řízení na 3 druhy:

1) Denní

Tato doba řízení trvá 9 hodin s možností ji 2x týdně prodloužit na 10 hodin

2) Týdenní

Týdenní doba řízení obnáší maximálně 6 denních dob řízení.

3) Čtrnáctidenní

Tento druh doby řízení znamená, že řidič může řídit maximálně 90 hodin během 14 dní.

Přestávky v řízení

Povinnou přestávku musí řidič absolvovat po době řízení, která trvá nepřetržitě 4,5 hodiny. Minimální doba této přestávky musí trvat 45 minut (Existuje zde možnost rozdělení této přestávky na 3x15 minut).

Tato přestávka nesmí být započítána do doby denního odpočinku.

Denní doba odpočinku

Denní dobu odpočinku rozdělujeme na dva případy: a to kdy činnost řízení vykonává pouze jeden řidič. Druhou možností je, že činnost řízení vykonávají dva řidiči. (Tato možnost se nejčastěji využívá při přepravě zboží na dlouhou vzdálenost) Tyto doby odpočinku se rozvedou pro oba případy.

1) Jeden řidič

a) 11 hodin odpočinku

Denní doba odpočinku jednoho řidiče činí 11 hodin (během 24 hodin). Tuto dobu je možné zkrátit maximálně 3x do týdne na 9 hodin, nicméně tuto zkrácenou dobu je řidič povinen nahradit před koncem následujícího týdne.

b) 12 hodin odpočinku

Denní doba odpočinku jednoho řidiče může trvat i 12 hodin (během 24 hodin). Tato doba odpočinku lze rozdělit na 2 či 3 oddělené intervaly v průběhu 24 hodin. Jedinou podmínkou 12hodinové doby odpočinku minimální doba trvání jednoho intervalu. Tento jeden interval musí trvat nejméně 8 hodin (např. 8 + 4, 8 + 2 + 2 atd).

2) Dva řidiči

V případě dvou řidičů je délka denní doby odpočinku 8 hodin v průběhu 30 hodin. Tato možnost se nejčastěji využívá při přepravě zboží na dlouhou vzdálenost.

Týdenní doba odpočinku

Týdenní doba odpočinku by měla činit 45 hodin, a to včetně denní doby odpočinku za poslední den v týdnu (např. 11+34, 11+24 + 10 hodin apod).

Nicméně týdenní dobu odpočinku je možné zkrátit na 36 hodin v místě obvyklého odstavení vozidla či dokonce zkrátit až na 24 hodin v místě pobytu řidiče. (Toto zkrácení je samozřejmě nutno nahradit vcelku před koncem 3. týdne)

Dalším důležitým bodem v této sekci je skutečnost, že ve dvou pracovních týdnech musí být realizovány 2 běžné týdenní odpočinky (45 + 45 hodin). Druhou možností je realizování 1 běžného a 1 zkráceného týdenního odpočinku (45+24 hodin).

Každý odpočinek, jenž byl vybrán jako náhrada či vyrovnání za zkrácený týdenní odpočinek musí přímo navazovat na jiný odpočinek v celkové době trvání minimálně 8 hodin.

4.2.5 Porovnání Dohody AETR a nařízení č. 561/2006

Tato kapitola je věnována porovnání Dohody AETR a Nařízení č. 561/2006.

Tabulka 1 Porovnání Dohody AETR a Nařízení č. 561/2006

	Dohoda AETR	Nařízení č. 561/2006
Denní doba řízení	max. 9 hodin (možnost zvýšení 2x týdně na 10 hod.) mezi dvěma odpočinky	
Týdenní doba řízení	max. 56 hod. (10+10+9+9+9+9)	Max. 56 hod.
Týdenní pracovní doba	48 hod., lze prodloužit na max. 60 hod., pokud za 26 po sobě jdoucích týdnů nebude překročena průměrná pracovní doba 48 hod. (včetně ostatních pracovních činností (bez přesčasů))	
Celková doba řízení za období dvou po sobě jdoucích týdnů	max. 90 hod.	
Přestávky v řízení	Nejpozději po 4,5 hod. řízení nejméně 45 min.t. Lze rozdělit na trvající nejméně 15 min.	Nejpozději po 4,5 hodinách řízení nejméně 45 min. Lze rozdělit pouze na 2 úseky: první 15 min. a druhý 30 min.

Běžná denní doba odpočinku	Nejméně 11 hod. v průběhu 24 hod. od skončení předchozí doby odpočinku	
Rozdělení běžné denní doby odpočinku	Při prodloužení na nejméně 12 hod. lze rozdělit až do 3 úseků, přičemž jeden úsek musí být nejméně 8 souvisejících hod.	Při prodloužení na nejméně 12 hod. lze rozdělit pouze do 2 úseků. První úsek nejméně 3 hod. Druhý nejméně 9 hod.
Přerušování běžné denní doby odpočinku na trajektu	1x nejvýše na 2 hod. za podmínek uvedených v čl. 9 Nařízení. Řidič musí mít během odpočinku k dispozici lůžko či lehátko	Nanejvýš 2x jinými činnostmi, které nepřesahují dobu trvání celkem 1 hod. Řidič musí mít k během odpočinku k dispozici lůžko či lehátko
Zkrácená denní doba odpočinku	Možné zkrácení max. 3x týdně až na 9 hod. s tím, že dojde do konce týdne k vyrovnání	Možnost zkrácení max. 3x až na 9 hod. mezi dvěma týdenními odpočinku, a to bez vyrovnání
Denní doba odpočinku (nejméně 2 řidiči)	8 hod. za každé časové období 30 hod.	Nejméně 9 hod. za každé období 30 hod. od skončení poslední doby odpočinku. Přítomnost druhého řidiče ve vozidle povinná s výjimkou 1. hod.
Běžná týdenní doba odpočinku	Nejméně 45 hod.	
Zkrácená týdenní doba odpočinku	Nejméně 36 hod (v místě obvyklého odstavení vozidla) nebo nejméně 24 hod. (mimo místo obvyklého odstavení vozidla), s vyrovnáním do konce 3. následujícího týdne	Nejméně 24 hod. s vyrovnáním do konce 3. následujícího týdne
Začátek týdenního odpočinku	Po nejvýše 6denních dobách řízení (v případě mezinárodní osobní příležitostné dopravy po nejvýše 12denních dobách řízení	Nejpozději po uplynutí šesti 24hodinových úseků od skončení předchozího týdenního odpočinku
Přesun řidiče do místa, kde se ujme vozidla		Nelze vykázat jako odpočinek. Pokud řídí vozidlo nespádající do působnosti tohoto nařízení musí vykázat jako jinou práci
Povinnost řidičů předložit záznamové listy ke kontrole	Z běžného týdne a posledního dne týdne předcházející, během něhož řídil	Z běžného dne a předchozích 28 kalendářních dní

Zdroj: Vlastní zpracování autora dle cspd.cz (2021)

Jak již bylo výše zmíněno, rozdílů není mnoho. Mezi hlavní rozdíly lze uvést rozdělení přestávek v řízení po 4,5 hodinách, kdy Dohoda AETR umožňuje mít 3 přestávky po trvajících 15 minut. U nařízení č. 261/2006 je možné rozdělit přestávky pouze na 2 úseky, kdy jeden musí trvat minimálně 15 minut a druhá minimálně 30 minut. Denní doba odpočinku pro dva řidiče čítá 8 hodin za každé časové období 30 hodin, kdežto u nařízení č. 261/2006 je tato doba odpočinku nejméně 9 hodin za každé období 30 hodin od skončení poslední doby odpočinku. Přítomnost druhého řidiče ve vozidle je povinná s výjimkou první hodiny.

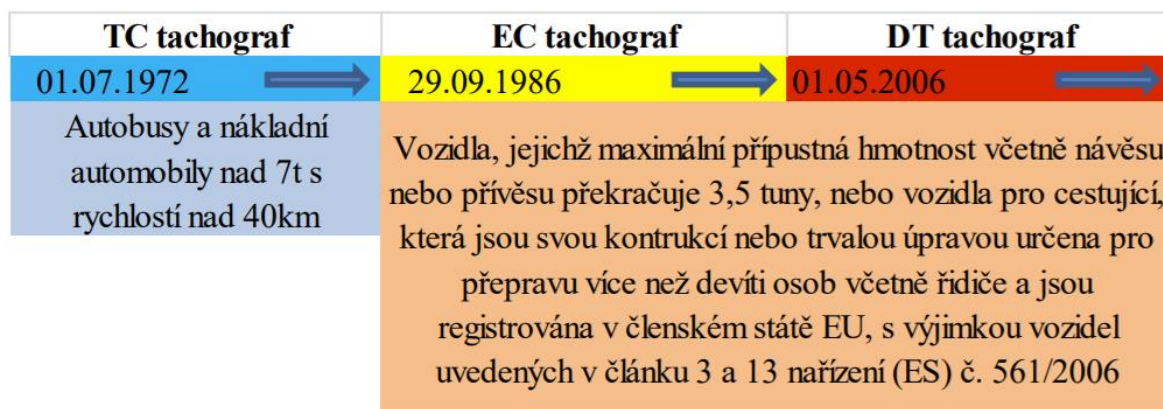
4.2.6 Záznamová zařízení

Jedná se zařízení, jehož funkcí je kontrola dodržování Dohody AETR a nařízení č. 561/2006. V silniční dopravě se tomu zařízení říká **tachograf**. Tachograf sleduje celodenní práci řidiče, což znamená kontrolu dodržování denní doby řízení, kontrolu doby přestávek a v neposlední řadě i základní parametry jako je rychlost vozidla či ujetá vzdálenost. Povinnost zabudování tachografu se vztahuje na všechna vozidla, jejichž maximální přípustná hmotnost přesahuje 3,5 tuny. Zde existuje výjimka u vozidel, jejichž samotná hmotnost nepřesahuje 3,5 tuny, nicméně je vybaveno tažným zařízením a kombinace těchto hmotností překračuje povolenou hmotnost. Samotné vozidlo sice nepřesahuje 3,5 tuny, ale má povinnost mít zabudovaný tachograf. V případě tzv. „sólo“ jízd, tedy jízd bez přípojného zařízení nemá vozidlo povinnost mít zabudovaný tachograf. Stejně pravidlo platí i v případě, kdy s touto jízdou soupravou (nad 3,5 tuny do 7,5 tuny) je prováděna jízda pro soukromé účely. Tedy není nutno vést tachografický záznam.

Všechna vozidla do 3,5 tuny nemají v současnosti povinnost řídit se úmluvou o práci osádek motorových vozidel AETR, tudíž nemusí být vybavena digitálním tachografem a ani řidič nemusí být vybaven digitální kartou řidiče.

Vývoj tachografů

Na následujícím obrázku lze vidět vývoj tachografů. Od 1. 7. 1972 se používal tzv. TC tachograf, což je nehomologované zařízení, které pracuje na principu tachografického hodinového strojku. Tento typ tachografů sloužil až do 29. 9. 1986, kdy byl tento model vystřídán tzv. EC tachografem. EC tachograf je tachograf analogový. EC model byl využíván dlouhých 30 let až do 1. 5. 2006, kdy byl nahrazen DT tachografem, což je tachograf digitální a ten je využíván dodnes.



Obrázek 10 Vývoj tachografů

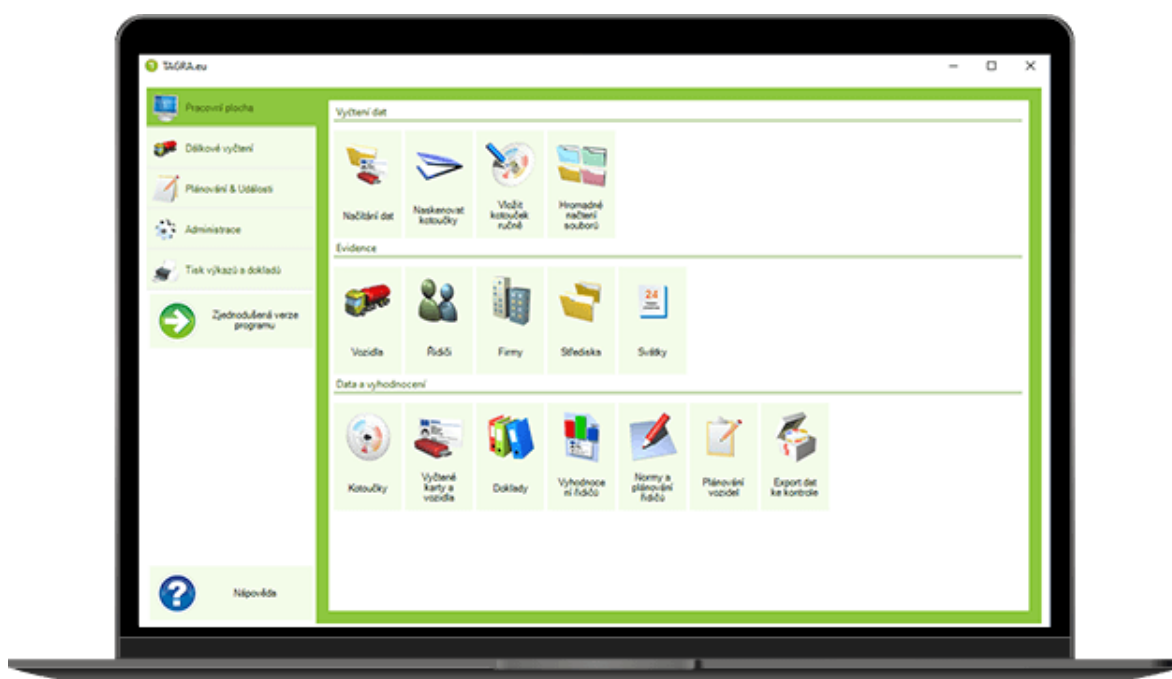
Zdroj: Vlastní zpracování dle (Machačka, 2010, s. 55)

4.2.7 Dodržování Dohody AETR ve společnosti Slemr Spedition

Aby mohl řidič vykonávat činnost ve společnosti Slemr Spedition, musí splňovat řidičskou způsobilost. To ve své podstatě znamená, že musí splnit dle způsobilosti řízení dopravního vozidla skupinu C, což jsou vozidla bez přípojného dopravního prostředku a skupinu E, která opravňuje využívat přívěs. Kombinace těchto dvou skupin zajišťuje způsobilost pro řízení soupravy motorových vozidel tvořené nákladním automobilem a přívěsem nebo návěsem bez omezení hmotnosti.

Povinností každého vlastníka digitální karty řidiče je pravidelně stahovat údaje z této karty pro případnou kontrolu zaměstnavatele nebo kontrolního státního orgánu. Povinností

zaměstnavatele je pak pravidelně stahovat údaje z tachografu (záznamové zařízení umístěné ve vozidle) a to vždy nejpozději po 92 dnech od posledního stažení. Povinností řidiče je dodržování podmínek stanovených Dohodou AETR. K jeho znalosti slouží pro profesionální řidiče pravidelné povinné školení. Pro vyhodnocování jednotlivých jízd za určité období slouží zaměstnavateli například software TAGRA, který umožňuje odhalit případné pochybení, nedostatky a překročení limitů stanovených Dohodou AETR ze strany řidiče. Jak vypadá software TAGRA lze vidět na obrázku 11.



Obrázek 11 Úvodní stránka v softwaru Tagra
Zdroj: tdt.cz

Zaměstnavatel má právo předkládat řidičům tzv. vyhodnocení jízd AETR a upozornit tak na případná pochybení a má možnost řidiče upozornit na to, že je potřeba sjednat ve věcech, které porušuje, nápravu. Nedodržení bezpečnostní pauzy, překročení doby jízdy, nedokončení víkendového odpočinku atd.

4.2.8 Problémy v praxi Společnosti Slemr Spedition

Negativním fenoménem dnešní doby je nedostatek skutečně odborně zdatných profesionálních řidičů. Jako příklad lze uvést určitý pokrytecký přístup ze strany státu, kdy lze formou rekvalifikačních kurzů pro nezaměstnané uchazeče, státem zajistit formu kurzů k získání řidičského oprávnění skupiny C, popřípadě rozšíření o skupinu E (tažná zařízení). Nicméně je nedostatečným způsobem zajištěno plnohodnotné proškolení v záležitostech týkajících se právě odborných znalostí v problematice AETR. Díky tomuto nedostatku přichází nutnost doškolení v této problematice na stranu potenciálního zaměstnavatele. S tím souvisí značná ekonomická neefektivnost pracovního poměru takového uchazeče a s tím spojená i vysoká rizikovost.

Řešení tohoto problému je jednoduché. Povinné státem kontrolované proškolení znalosti Dohody AETR před vydáním řidičského oprávnění skupiny C a E, čímž by se sejmula odpovědnost ze strany potenciálních zaměstnavatelů v pozici dopravních firem.

Slemr Spedition pravidelně kontroluje dodržování Dohody AETR u svých řidičů formou měsíčních vyhodnocení formou programu TAGRA.

Nejčastější přestupky a obcházení podmínek AETR

Spočívá ve vlastnictví více digitálních karet. V praxi to bývá tak, že čím dále na západ, tím méně pochybení vůči Dohody AETR. Čím více na východ, čím bývá vyšší frekvence porušování podmínek Dohody AETR.

Příklady z praxe

Vlastnictví většího množství digitálních karet řidiče na jednu osobu umožňuje extrémní porušení ve všech základních parametrech Dohody AETR.

4.3 Dohoda ADR

Dohoda ADR vstoupila v platnost dne 29. 1. 1968 a v tehdejší Československé socialistické republice začala platit v roce 1987. Přijetím Dohody ADR se země zavazuje plnit povinnosti, jež jsou zakotveny v zákoně č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě. Tento zákon uvádí, že je možné po silnici přepravovat pouze nebezpečné věci, jež jsou upraveny Dohodou ADR a to za podmínek, které jsou v ní stanoveny. V souladu s Dohodou ADR je možné povolení odchýlení od podmínek ADR, avšak nejvýše na pět let. Tuto pravomoc má ministerstvo obrany. Nicméně tato výjimka se nevztahuje na přepravu radioaktivních věcí. Tento typ přepravy se řídí zvláštními předpisy.

V Dohodě ADR jsou definovány způsoby, jakými lze věci v její působnosti přepravovat a také normy, jež jsou zásadní z hlediska bezpečnosti. Jsou zde klasifikovány nebezpečné věci v jednotlivých třídách, a to dle jejich nebezpečných vlastností. Dále jsou zde předepsány podmínky jejich přepravy, balení a značení. Také stanovuje používání a vyplňování potřebných dokladů, požadavky na balení jednotlivých kusů, dopravní prostředky a v neposlední řadě předepisuje povinnosti všech účastníků přepravy. V Dohodě ADR jsou obsaženy přílohy A a B. Tyto přílohy jsou následně rozčleněny do devíti částí. Tyto části lze vidět na následující tabulce 2.

Tabulka 2 Struktura Dohody ADR

Příloha A	Všeobecná ustanovení a ustanovení týkající se nebezpečných látek a předmětů
Část 1	Všeobecná ustanovení
Část 2	Klasifikace
Část 3	Vyjmenování nebezpečných věcí, zvláštní ustanovení a vynětí z platnosti pro omezená množství
Část 4	Ustanovení o používání obalů a cisteren
Část 5	Postupy při odesílání

Část 6	Požadavky na konstrukci a zkoušení obalů, velkých nádob pro volně ložené látky (IBC), cisteren a kontejnerů pro volně ložené látky
Část 7	Ustanovení o podmínkách přepravy, nakládky, vykládky a manipulace
Příloha B	Ustanovení o dopravních prostředcích a o přepravě
Část 8	Požadavky na osádky vozidel, jejich výbavu, provoz a průvodní doklady
Část 9	Požadavky na konstrukci a schvalování vozidel

Zdroj: Vlastní zpracování dle (Miletín, 2015)

4.3.1 Platnost Dohody ADR

Platnost Dohody ADR lze rozdělit na dva typy, časovou a územní působnost.

Časová

Novelizace Dohody ADR probíhá pravidelně každý lichý rok. Mezi jednotlivými verzemi existuje přechodné šestiměsíční období sloužící k zapracování změn. Nejnovější znění Dohody ADR platí od 1. 1. 2019.

Územní

Územní platnost znamená, že je Dohoda ADR závazná na území těch států, který ji podepsaly. Mezi tyto státy patří Albánie, Andora, Ázerbájdžán, Belgie, Bělorusko, Bosna a Hercegovina, Bulharsko, ČR, Černá Hora, Dánsko, Estonsko, Finsko, Francie, Chorvatsko, Irsko, Island, Itálie, Kazachstán, Kypr, Lichtenštejnsko, Litva, Lotyšsko, Lucembursko, Malta, Maďarsko, Makedonie, Maroko, Moldavsko, Německo, Nizozemsko, Norsko, Polsko, Portugalsko, Rakousko, Rumunsko, Rusko, Řecko, Slovensko, Slovinsko, Spojené království Velké Británie a Severního Irska, Srbsko, Španělsko, Švédsko, Švýcarsko, Tádžikistán, Tunisko, Turecko a Ukrajina.

4.3.2 Klasifikace nebezpečných věcí dle Dohody ADR

V Dohodě ADR jsou nebezpečné věci rozčleněny do 13 tříd (viz tabulka 3) a to podle jejich nebezpečnosti. Třída zde reprezentuje soubor nebezpečných věcí, jenž mají stejnou či společnou nebezpečnou vlastnost. Nebezpečnosti přepravované věci je dále přidělena značka, která zastupuje každou třídu.

Tabulka 3 Klasifikace nebezpečných věcí podle Dohody ADR

Třída	Název třídy
1	Výbušné látky a předměty
2	Plyny
3	Hořlavé kapaliny
4.1	Hořlavé tuhé látky, samovolně se rozkládající látky, znečtivěné tuhé výbušné látky
4.2	Samozápalné látky
4.3	Látky, které ve styku s vodou vyvíjejí hořlavé plyny
5.1	Látky podporující hoření
5.2	Organické peroxidy
6.1	Toxické látky
6.2	Infekční látky
7	Radioaktivní látky
8	Žíravé látky
9	Jiné nebezpečné látky a předměty

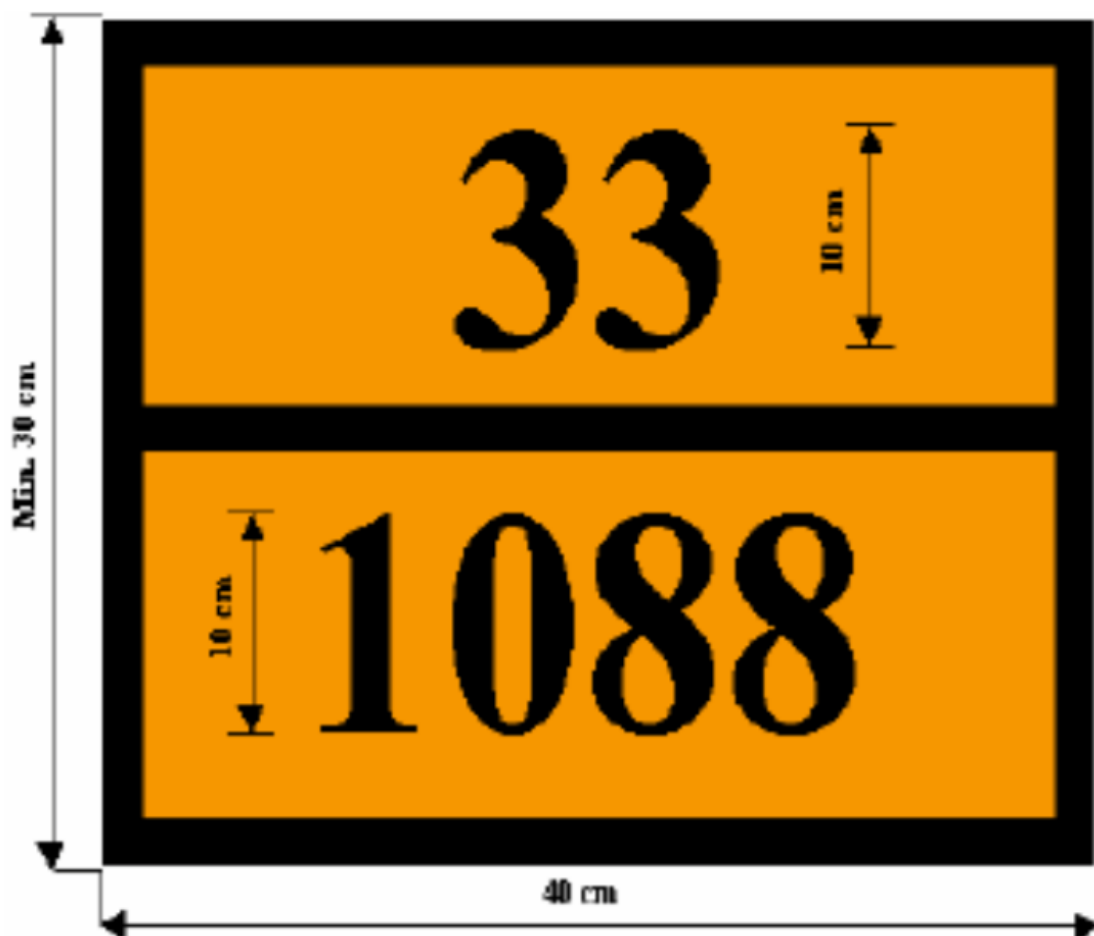
Zdroj: Vlastní zpracování dle (Petručník, 2015)

4.3.3 Značení vozidel přepravujících nebezpečné věci

Správné značení vozidel přepravujících nebezpečné věci je jedním z nejvýznamnějších prvků zabezpečujících prevenci proti haváriím. Značení vozidel se realizuje použitím UN systému a bezpečnostních značek.

UN systém

Funkcí UN systému je značení dopravních prostředků přepravujících nebezpečné věci. K tomuto značení slouží speciální výstražné oranžové bezpečnostní tabulka, které mají tvar obdélníku o rozměrech 40 x 30 cm. Tento obdélník je černě orámovaný a podélně rozdělený (viz obrázek). Dolní polovina tabulka obsahuje identifikační číslo látky tzv. UN číslo. V dolní polovině je identifikační číslo nebezpečnosti tzv. Kemlerův kód.



Obrázek 12 Oranžová bezpečnostní tabulka
Zdroj: (Petručník, 2015, s. 102)

Identifikační číslo látky

UN číslo představuje čtyřmístný kód, kterým se identifikují jednotlivé látky nebo skupiny látek. Tento kód se přiřazuje dle registru Organizace spojených národů každé položce

v různých třídách nebezpečnosti. Registr obsahuje více než 3 000 položek, které se dají rozdělit následovně:

Samostatné položky pro přesně definované látky (např. UN 1170 ethylalkohol)

Hromadné položky

- 1) druhové položky pro přesně definované skupiny látek (např. UN 1263 barvy),
- 2) specifické položky, jenž zahrnují skupiny látek určité technické nebo chemické povahy (např. UN 1987 alkoholy),
- 3) všeobecné položky zahrnující skupiny látek, které mají jednu nebo více všeobecných nebezpečných vlastností (např. UN 1993 látka hořlavá, kapalná)

Identifikační číslo nebezpečnosti látek

Identifikační číslo nebezpečnosti látek se označuje termínem Kemlerův kód. Tento kód má za cíl určení druhu a stupně potencionálního nebezpečí. Skládá se ze dvou až tří číslic, kterými jsou popsány základní vlastnosti látky (viz tabulka 4) V případě zdvojení číslice nastává situace zvýšení daného nebezpečí. Pokud je na druhém místě nula, znamená to, že již další nebezpečí nehrozí. Hlavní nebezpečí je vždy znázorněno první číslicí. Pokud se před první číslicí objeví písmeno X, značí to zákaz hašení vodou.

Tabulka 4 Číslice nebezpečí

2	Únik plynu tlakem nebo chemickou reakcí
3	Hořlavost kapalin (par) a plynů nebo kapalin schopných samoohřevu
4	Hořlavost tuhých látek nebo tuhých látek schopných samoohřevu
5	Podpora hoření
6	Toxicita nebo nebezpečí infekce
7	Radioaktivita
8	Žíravost
9	Nebezpečí prudké samovolné reakce

Zdroj: Vlastní zpracování dle (Petručník, 2015, s. 55)

Bezpečnostní značky

Na obrázku 13 lze vidět bezpečnostní značku ve tvaru čtverce, který je postaven na vrchol pod úhlem 45°. Rozměry této značky musí být minimálně 10 x 10 cm. Velké bezpečnostní značky o rozměrech 25 x 25 cm se používají k označení kontejneru. Značka je rozčleněna na horní polovinu, která je určena pro obrazový symbol a dolní polovinu, jenž obsahuje text a číslo řady. Důležitou vlastností bezpečnostních značek je jejich odolnost, kdy musí být schopné odolat i špatným povětrnostním podmínkám, aniž by se snížila jejich funkčnost.

(čitelnost a nesmazatelnost)



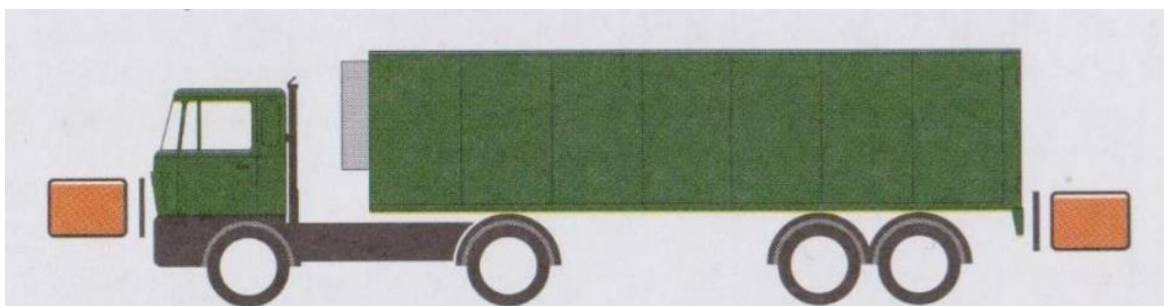
Obrázek 13 Bezpečnostní značka oznamující žíravé látky

Zdroj: (Petručník, 2015, s. 109)

Příklady značení vozidel přepravujících nebezpečné věci

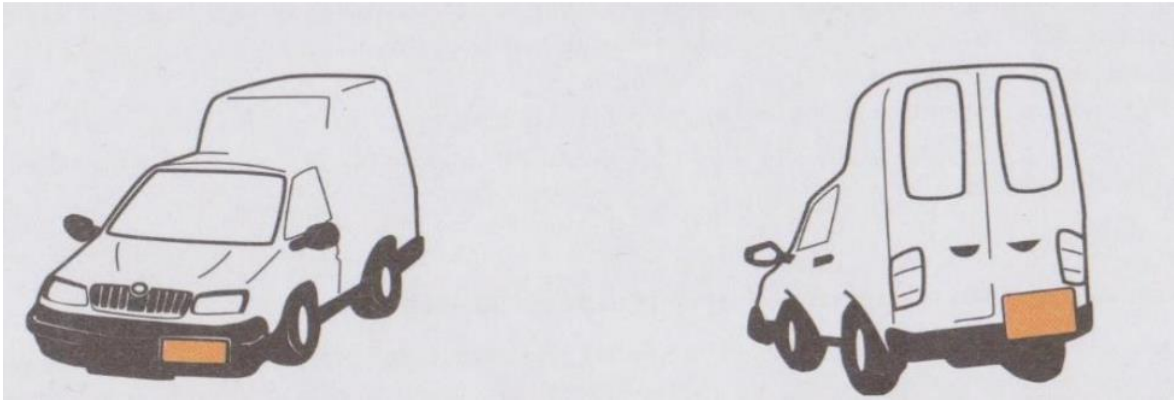
Dohoda ADR uvádí, že nebezpečné věci mohou být přepravovány třemi způsoby, a to přepravou v kusech, v cisterně či ve volně loženém prostoru.

V případě, kdy dopravní jednotka přepravuje nebezpečné látky v kusech, je nutné ji označit dle UN systému dvěma pravoúhlými reflexními oranžovými tabulkami 40 x 30 cm. Tato tabulka musí být umístěna kolmo k podélné ose dopravní jednotky, jak lze vidět na následujícím obrázku 14. Vždy je třeba umístit jednu tabulku na přední stranu a druhou na zadní stranu dopravní jednotky, a to takovým způsobem, aby byly dobře viditelné. Tabulky musí být odolné tak, aby byly schopné vydržet v držácích působení přímého ohně alespoň 15 minut, a to i za situace, kdy se vozidlo převrátí.



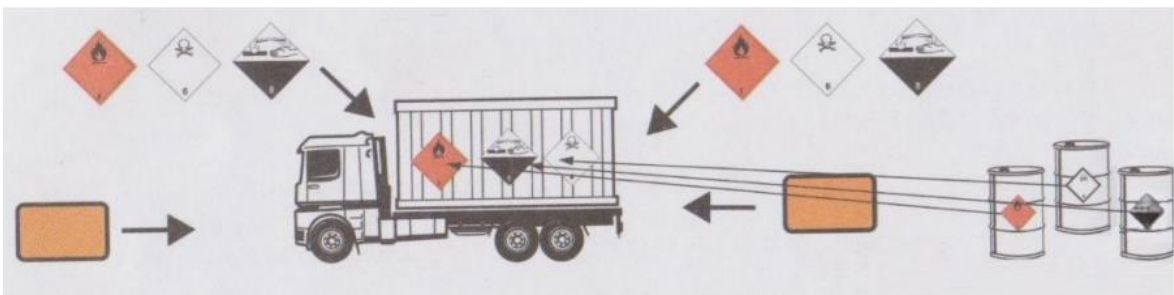
Obrázek 14 Označení dopravní jednotky přepravující nebezpečné věci v kusech
Zdroj: (Petručník, 2015, s. 113)

V případě, kdy konstrukce vozidla kvůli svému tvaru znemožní použití standartní tabulky, existuje možnost použití zmenšeného modelu 30 x 12 cm (Viz obrázek 15)



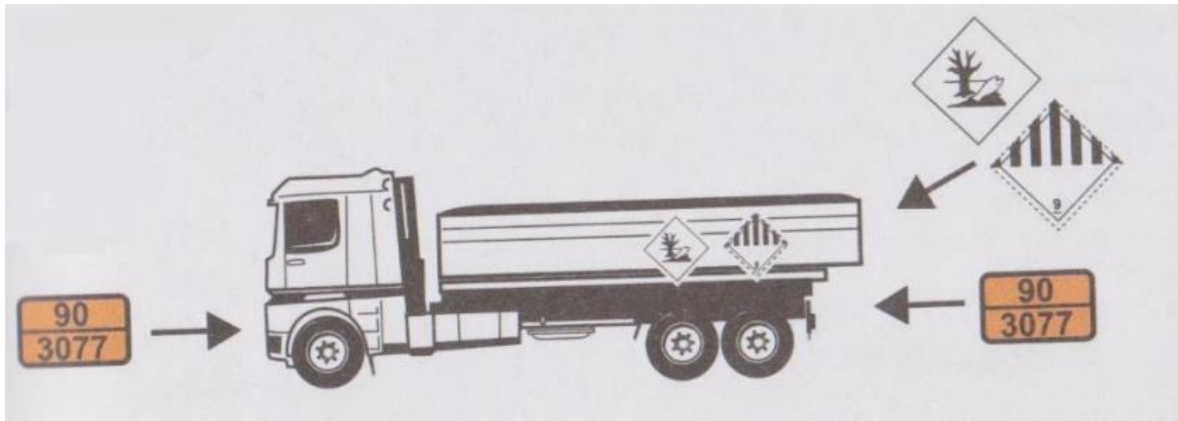
Obrázek 15 Označení dopravní jednotky přepravující nebezpečné věci v kusech tabulkou o zmenšené velikosti
 Zdroj: (Petručník, 2015, s. 115)

Kontejner určený pro přepravu věci je nutné označit bezpečnostními tabulkami vpředu i vzadu, a to velkými bezpečnostními značkami, které musí mít rozměr nejméně 25 x 25 cm. V případě převozu nebezpečných věcí v kusech je potřeba umístit velké bezpečnostní značky na všech čtyřech stranách dopravní jednotky (viz obrázek 16).



Obrázek 16 Označení kontejneru přepravujícího nebezpečné věci v kusech
 Zdroj: (Petručník, 2015, s. 116)

Na následujícím obrázku 17 lze vidět označení dopravní jednotky v případě převozu volně ložených nebezpečných věcí. Bezpečnostní tabulky je nutné umístit na dopravní jednotku vpředu i vzadu. Velké bezpečnostní značky musí být na obou bočních stranách a vzadu.



Obrázek 17 Označení dopravní jednotky přepravující volně ložené nebezpečné věci
Zdroj: (Petručník, 2015, s. 120)

Jestliže se při převozu nachází v kontejneru volně ložené nebezpečné věci, je nutné tento kontejner označit na obou bočních stranách a na každém konci bezpečnostními tabulkami a velkými bezpečnostními značkami, jak lze vidět na obrázku 18.



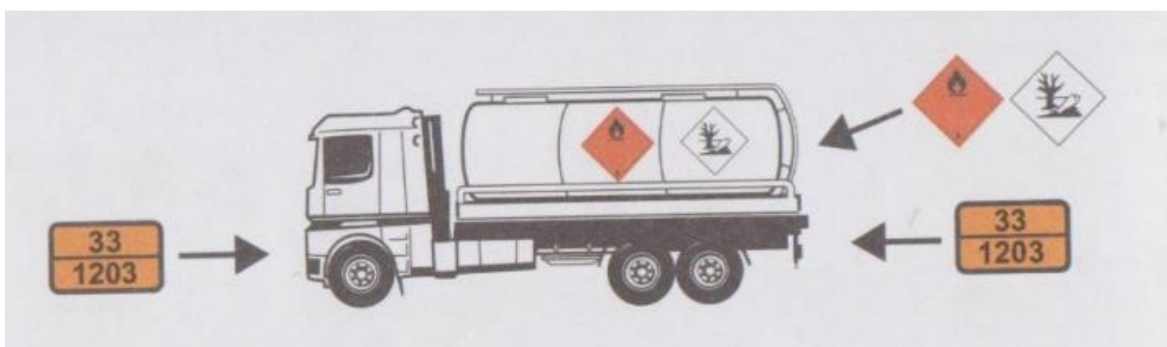
Obrázek 18 Označení kontejneru přepravujícího volně ložené nebezpečné věci
Zdroj: (Petručník, 2015, s. 122)

V případě převozu zahřátých látek je nutné označit vozidlo kromě velkých bezpečnostních značek a bezpečnostních tabulek také červenou značkou, která má tvar rovnostranného trojúhelníku o straně dlouhé minimálně 25 cm. Tento trojúhelník musí uprostřed obsahovat teploměr, jak lze vidět na obrázku 19.



Obrázek 19 Značka pro zahřáté látky
Zdroj: (Petručník, 2015, s. 126)

Jednokomorové či vícekomorové cisterny převážející pouze jeden druh nebezpečné věci je nutné označit bezpečnostními tabulkami obsahujícími identifikační čísla vpředu i vzadu. Dále je zapotřebí označit je velkými bezpečnostními značkami rozmístěnými na obou bočních stranách a také na zadní straně vozidla (viz obrázek 20).



Obrázek 20 Označení cisterny přepravující jeden druh nebezpečné věci
Zdroj: (Petručník, 2015, s. 130)

Posledním typem je vícekomorová cisterna převážející různé látky v různých komorách. U takového cisterny se musí označit každý bok komory oranžovou tabulkou obsahující identifikační čísla. Na přední a zadní část cisterny je nutné umístit prázdné oranžové tabulky. Bok každé komory musí být označen velkými bezpečnostními značkami. Zadní část cisternového vozidla je nutné označit všemi použitými bezpečnostními značkami (viz obrázek 21).



Obrázek 21 Označení vícekomorové cisterny přepravující více druhů nebezpečných věcí

Zdroj: (Petručník, 2015, s. 134)

4.3.4 Balení dle Dohody ADR

Dohoda ADR obsahuje způsob, jakým má být zabaleno každé UN číslo a obalovou skupinu. Obalová skupina určuje míru nebezpečí přepravované věci. Přepravovanou věc je nutné zabalit do obalu příslušné kvality a musí odolat namáhání, jehož výskyt je běžnou skutečností v průběhu přepravy. Další důležitou věcí je uzavření obalů takovým způsobem, aby nemohlo dojít k úniku přepravované látky během převozu. Na obalech se nesmí vyskytovat žádné zbytky nebezpečných věcí a obal musí vždy vyhovět předepsaným zkouškám.

Vnitřní obal je nutné zabalit do vnějšího obalu takovým způsobem, u kterého za standardních podmínek přepravy nedojde k rozbití, proražení či k úniku do vnějšího obalu. Jestliže nebyla přijata žádná opatření, jež by vylučovala jakákoliv rizika, znamená to, že pro prázdné obaly, v nichž se přepravovaly nebezpečné věci platí stejné požadavky jako pro obaly plné.

4.3.5 Povinná výbava dle Dohody ADR

Při přepravě nebezpečných věcí je potřeba dbát na všechno, proto každá dopravní jednotka přepravující tyto věci musí být zaopatřena předepsaným vybavením. Mezi toto vybavení patří:

- 1) Alespoň jeden zakládací klín, jehož velikost musí být přiměřená maximální hmotnosti vozidla,

- 2) dva stojací výstražné prostředky,
- 3) kapalina na výplach očí,
- 4) fluoreskující vesta pro každého člena posádky,
- 5) přenosná nekovová svítlna pro každého člena posádky,
- 6) pár ochranných rukavic pro každého člena posádky,
- 7) ochrana očí pro každého člena posádky.

Vozidla převážející nebezpečné věci určitých tříd je třeba vybavit tímto povinným vybavením:

- 1) Nouzovou únikovou maskou – při přepravě toxických plynů a toxických látek,
- 2) lopatu, ucpávku kanalizačních vpustí a sběrnou nádobu – při přepravě hořlavých kapalin, hořlavých tuhých látek, znečlivěných tuhých výbušných látek, samovolně se rozkládajících látek, žíravých látek, dále látek, které ve styku s vodou vyvíjejí hořlavé plyny a jiných nebezpečných látek a předmětů

4.3.6 Problémy v praxi u dodržování Dohody ADR

Nejčastějším problémem v praxi u společnosti Slemr Spedition bývá revize výbavy ADR na vozidlech, kdy se zapomíná na explicitní dobu spotřeby nejčastěji u roztoku pro výplach očí, případně i nefunkčnost baterií ve svítilnách. Nicméně v dnešní době se zásadní pochybení v dodržování Dohody ADR nedějí. V případě odhalení při zásadních nedostatcích hrozí dopravcům velmi vysoké sankce. Výše uvedené prohřešky jsou jen formálního charakteru.

Závěr

Hlavním cílem diplomové práce bylo za pomoci případové studie věnované konkrétní dopravní situaci a problematice využívání vybraných mezinárodních smluv v oboru silniční dopravy ukázat, s jakými reálnými problémy se může běžný dopravce setkat v rámci realizace přepravní operace na mezinárodním trhu a jak tuto situaci řešit.

Autor ukázal v praktické části věnované případové studii, k jaké dopravní situaci může dojít v praxi v návaznosti na vybrané mezinárodní smlouvy v silniční nákladní dopravě, a to konkrétně Úmluvy o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (Úmluva CMR), Evropské Dohody o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční přepravě (Dohoda AETR) a Dohody o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (Dohoda ADR) a jak se s danou problematikou vypořádá. Autor zde tyto mezinárodní smlouvy podrobně analyzoval a ukázal jejich provázanost s každodenní praxí vybrané dopravní společnosti. V diplomové práci se také řešily nejzávažnější problémy v nedodržování vybraných smluv mezinárodní silniční dopravy v praxi. Autor zde navrhl potencionální řešení těchto problémů.

I přesto, že některé řešené části byly omezeny požadavky vybrané společnosti na nezveřejnění či upravení poskytnutých informací, bylo hlavního cíle diplomové práce dosaženo. Tohoto cíle bylo dosaženo za pomoci využití metod vědecké práce. Nicméně první etapou při tvorbě této práce bylo provedení detailní rešerše literatury, která se zabývá danou problematikou. Na základě toho došlo k porozumění dané problematice mezinárodní přepravy. Konkrétními vědeckými metodami použitými v této práci byly empirické metody pozorování a experiment. Další vědeckou metodou využitou v této práci byla analýza a syntéza, kdy došlo k detailnímu rozebrání vybraných mezinárodních smluv a následně došlo k jejich sloučení v ucelený útvar.

Autor práce při získávání a zpracování informací získaných buď z odborné literatury, vědeckých článků, ověřených logisticky orientovaných internetových zdrojů či informací z logistické praxe společnosti Slemr Spedition značně prohloubil své teoretické, ale i praktické znalosti v řešené problematice mezinárodní přepravy. Tím autor práce získal nedocenitelné zkušenosti.

Seznam použité literatury

Knížní publikace

KROFTA, Jiří, 2015. *Přepravní právo v mezinárodní kamionové dopravě*. Praha: Leges. ISBN 978-80-7502-082-6.

MACHAČKA, Ivo. 2010. *Narizení 561/2006, 3821/85, AETR a české předpisy do kabiny*. Pardubice: Systemconcult. ISBN 978-80-85629-27-9

MACHKOVÁ, Hana, Eva ČERNOHLÁVKOVÁ, Sato Alexej. 2014. *Mezinárodní obchodní operace*. Praha: GradaPublishing, ISBN 978-80-247-4874-0

MILETÍN, Jiří a KONEČNÝ, Pavel. 2015. *ADR 2015: přeprava nebezpečných věcí po silnici: příručka pro školení řidičů a osob podílejících se na přepravě nebezpečných věcí dle Dohody ADR*. Praha: M Konzult s.r.o. ISBN 978-80-902202-4-9.

NOVÁK, R., L. ZELENÝ, P. PERNICA a P. KOLÁŘ. 2011. *Přepravní, zasilatelské a logistické služby*. Praha: WoltersKluwer ČR. ISBN 978-80-7357-735-3.

OUDOVÁ, Alena. 2016. *Logistika: Základy logistiky*. Prostějov: Computer Media. ISBN. 978-80-7402-238-8

PETRUNČÍK, Pavel. 2015. *Silniční přeprava nebezpečných věcí v praxi: ADR 2015*. Střítež: VIKRA služby s.r.o., ISBN nepřiděleno

POLÁČEK, Bohumil. 2016. *Kapitoly z mezinárodního dopravního práva I (A. Říční právo, B. Letecké právo)*. Praha: WoltersKluwer. ISBN 978-80-7552-133-0

POLÁČEK, Bohumil. 2016. *Kapitoly z mezinárodního dopravního práva II (C. Železniční právo, D. Námořní právo)*. Praha: WoltersKluwer. ISBN 978-80-7552-424-9

POLÁČEK, Bohumil. 2016. *Kapitoly z mezinárodního dopravního práva III (E. Silniční právo, F. Multimodální právo)*. Praha: WoltersKluwer. ISBN 978-80-7552-789-9

ŠUBERT, Miroslav. 2011. *Uplatňování pravidel INCOTERMS 2010 v praxi zahraničního obchodu*. Praha: ICC Česká republika. ISBN 978-80-904651-0-7.

VALENTA, Milan. 2012. *Ředitelství vodních cest ČR. Zpráva o stavu vnitrozemské vodní dopravy v České republice a možnostech jejího rozvoje*. Praha.

Internetové zdroje

Dohoda ATP: ministerstvo dopravy [online]. 2021 [cit. 2021-12-14]. Dostupné z: www.mdcr.cz

Broker Consulting, a.s.: Odpovědnost zaměstnance za škodu způsobenou zaměstnavateli

[online]. 2021 [cit. 2021-12-10]. Dostupné z: <https://www.bcas.cz/media/aktuality/odpovednostzamestnance-za-skodu-zpusobenou-zamestnavateli>

Dohoda AETR a nařízení 561/2006 [online]. 2021 [cit. 2021-12-14]. Dostupné z: <https://www.cspsd.cz/pro-dopravce>

Úmluva TIR: přeprava zboží na podkladě kartenu [online]. 2021 [cit. 2021-12-14]. Dostupné z: <https://www.iru.org/what-we-do/facilitating-trade-and-transit/tir>

Wegrzyn, K. E. 2020. *Incoterms® 2020: The Terms They Are A-Changin'*. Newstex, Miami [online] Dostupné z ProQuest Ebook Central: <https://search.proquest.com/docview/2337736482/88C76A7C883F40AEPQ/3?accountid=17116>

Seznam příloh

Příloha A – Vzor nákladního listu CMR	100
---	-----

Příloha A – Vzor nákladního listu CMR

ZDE ODTRHNĚTE

1 Exmplář pro odesílatele Exemplar für Absender

Mezinárodní spedice s.r.o. Brněnská 335/1a Brno - Oltec 602 00		MEZINÁRODNÍ NÁKLADNÍ LIST č. INTERNATIONALER FRACHTBRIEF Nr. CZ VM 1579238 Tato přeprava podléhá, i pokud bylo ujednáno jinak, podmínkám o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční dopravě (CMR) Diese Beförderung unterliegt auch im Falle einer gegenteiligen Abmachung den Bestimmungen des Übereinkommens über den Beförderungsvertrag im Internationalen Strassgüterverkehr (CMR)				
ABC System Gmbh Helmutstrasse 1256/36b Düsseldorf 40210 Germany		ABC Trans s.r.o. Náměstí Svobody 333/3a Brno 602 00 Czech Republic (zde vypiš svoji autodopravu)				
Místo vykládky zboží / Ausladestelle des Gutes Místo / Ort Düsseldorf 40210 Země / Land Germany (DE)		Další dopravci (jméno, adresa, země) / Folgende Frachtführer (Name, Adresse, Land)				
Místo a datum naložení zboží / Einladestelle des Gutes und Datum Místo / Ort Brno CT Park Modřice 11.10.2016 Země / Land CZ		18 Vyhraďte a poznamenejte dopravce / Vorbehalte und Bemerkungen des Frachtführers Např. řidič nepřítomen nakládkě (mnohdy řidič nesmí být u nakládky). Nesmí být kurtováno - někdy si firma nepřeje, aby zboží bylo zajištěno. Poznámka ZBOŽÍ (AUTO) NEBYLO VÁŽENO, v případě že vidíš na první pohled, že nemůže váha souhlasit s CMR.				
5 Připojené doklady / Beiliegende Dokumente dobací list - delivery note No.: 00154775 faktura - invoice No.: FV005544654						
TATO KOLONKA JE NA TVOJI OBRANU A MŮŽE TI UŠETŘIT PENÍZE A BODY						
6	7	8	9	10	11	12
Signo a čísla / Zeichen und Nr	Počet balení / Anzahl der Kolln	Druh obalu / Art der Verpackung	Označení zboží / Bezeichnung des Gutes	Statistické číslo / Statistische Nr	Hr hmot. v kg / Brtgewicht kg	Objem m ³ / Umfang m ³
5x karton SPOJOVACÍ MATERIÁL Celkem ks - total colli: 8 pallets			2 786 kg btto			
LN číslo / LN Nummer	Ořadání pojmenování / Offiziere Benennung	č. vzoru(ů) bezpečnostní(oh) značky(ček) / Gefahrzettel / Muster Nr	Obalová skupina / Verpackungsgruppe			
13 Pokyny odesílatele (celní a jiné formalitty) / Anweisungen des Absenders (Zoll- und sonstige Formalitäten) Prosím o avizaci příjezdu na vykládku hodinu předem na tel.: +420 123 456 789				19 K této / Zu zahlen vom odesílatel / Absender měna/Wahrung příjemce / Empfänger Dopravné-Fracht Slevy / Ermässigungen Seido-Saldo Dodát. výlohy / Zuschlagkosten Jiné výlohy / Sonstige Kosten Různé-Verschied. Celkem k zaplacení / Ingesamt zu bezahl.		
14 Dobírka / Nachnahme				20 Zvláštní ujednání / Besondere Vereinbarungen		
15 Pokyny ohledně placení dopravného / Anweisungen über die Frachterrechnung Vyplacené / Frei Nevyplacené / Unfrei				21 Vystaveno v / Ausgefertigt in v Brně Modřicích dne / am 11.10.2016 Tady se podepíše / Datum zákazník co si / Datum přebere zboží / am... při převzetí		
22 razítko + podpis odesílatele		23 SEM SE PODEPIŠ + RAZÍTKO (PŘI NAKLÁDCE)		(Podpis a razítko příjemce) / (Unterschrift und Stempel des Empfängers)		
25	SPZ vozidla / Iahače	přívěsu / návěsu				
	1BC 4400	1BB 4455				
26	Užitečné zatížení	užitečné zatížení				
27	Číslo DZW	28 Číslo jízdy				
29	Hraniční přechody	30 Povrzení o odevzdání celního tranzitního dokladu: / Zolltransitdokument empfangen: Rozvadov				
30 Veškeré průvodní doklady						
31 Různé						

Sám odevzdání zboží musí vyplnit dopravce / Selbst Einlieferung des Gutes muss der Frachtführer besorgen.
 Číslo musí zodpovědně vyplnit / Die Nummer muss verantwortungsvoll ausgefüllt werden.