



AKTUÁLNÍ PROBLÉMY VÝKONOSTI A BEZPEČNOSTI SILNIČNÍ KAMIONOVÉ PŘEPRAVY

CURRENT PROBLEMS OF ROAD TRUCK TRANSPORT PERFORMANCE AND SAFETY

Alexej Sato^{1*}

Abstrakt *Přestože hospodářský vývoj České republiky v uplynulé dekádě lze hodnotit jako vcelku pozitivní, vývoj výkonnosti tuzemských silničních nákladních dopravců vykázal v tomto období razantní pokles. Evropská silniční kamionová doprava však byla nucena řešit celou řadu problémů, které na tuzemské dopravce dopadly velmi citelně. Předložená práce si klade za cíl nalézt a určit příčiny tohoto vývoje a poukázat na některé faktory, které by nepříznivý vývoj pomohly zvrátit.*

Klíčová slova *silniční kamionová doprava, elektronický nákladní list, fantomová přeprava, přeshraniční obchod*

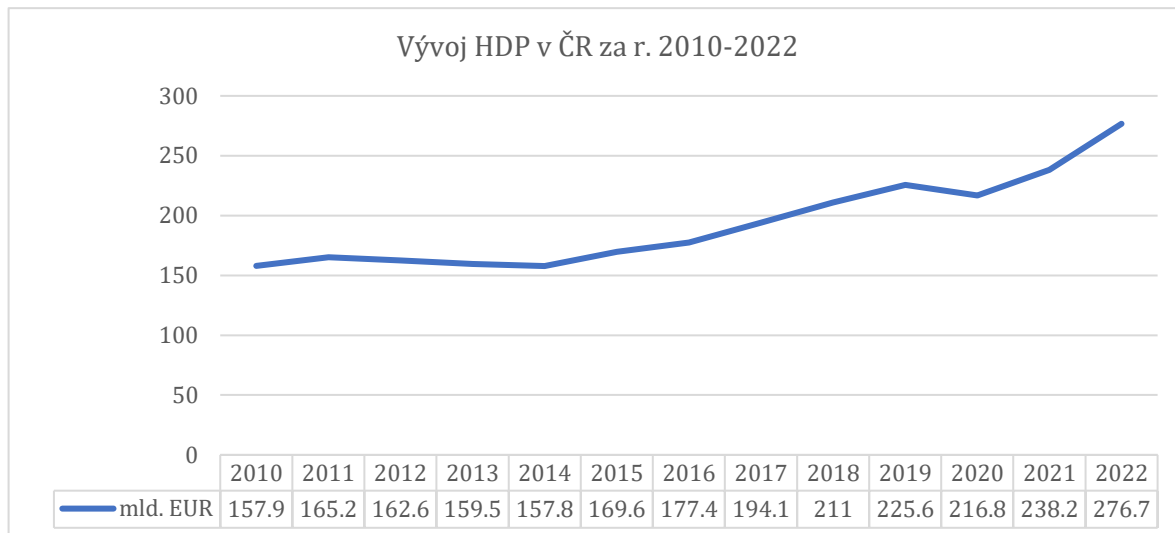
Summary *Although the economic development of the Czech Republic in the past decade can be assessed as entirely positive, the development of the performance of domestic road freight carriers showed a sharp decline during the same period. However, European road truck transport was forced to solve an extensive range of problems, which had a noticeable impact on domestic carriers. The presented paper aims to find and indicate the causes of this development and point out some factors that helped to reverse the unfavorable development.*

Keywords *road truck transport, digital consignment note, phantom transport, cross-border trade*

1 ÚVOD

Vývoj tuzemského hrubého domácího produktu (HDP) v České republice během uplynulé dekády lze hodnotit jako pozitivní a relativně plynulý. Tuzemská ekonomika se sice nějaký čas vyrovnávala s dopady globální finanční krize z let 2008-2009, v druhé polovině dekády však nabrala na obrátkách a začala dosahovat na evropské poměry poměrně vysokých temp hospodářského růstu mezi 2,5 až 5,4 %. Tento pozitivní vývoj byl v roce 2020 pozastaven globální pandemií Covid-19 a s ní souvisejícími opatřeními, která způsobila dočasné meziroční snížení HDP o 5,6 %. V následujících letech 2021 a 2022 však lze pozorovat zotavení ekonomiky a návrat pozitivního ekonomického vývoje (viz Graf 1).

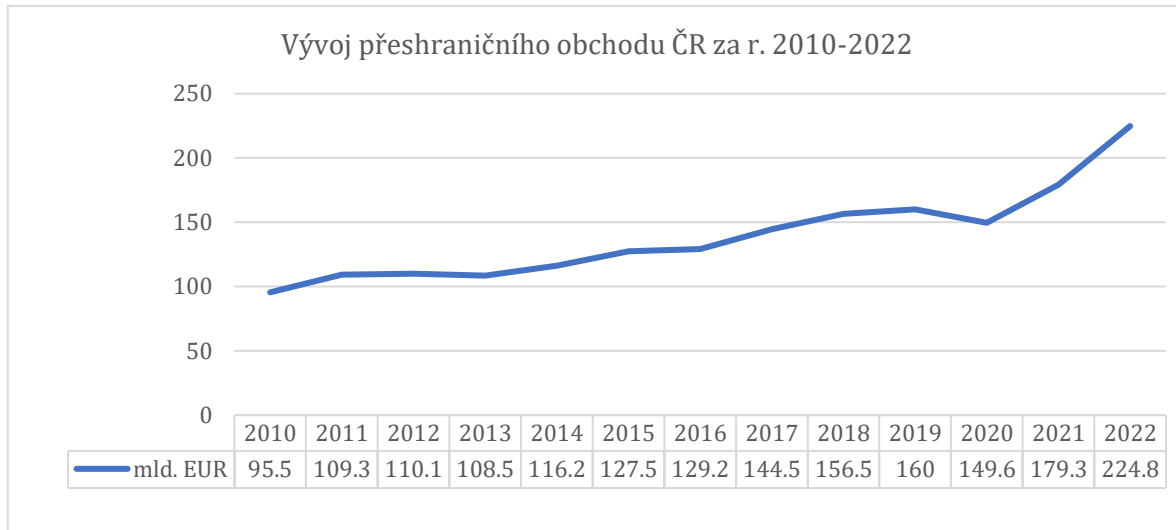
¹ Doc. Ing. Alexej Sato, CSc., Vysoká škola ekonomická, Fakulta mezinárodních vztahů, Katedra mezinárodního podnikání, V. Churchilla 4, 130 67 Praha 3, Tel.: +420 294095288, E-mail: sato@vse.cz



Graf 1: Vývoj nominálního HDP v České republice za r. 2010-2022

Zdroj: Eurostat, 2023

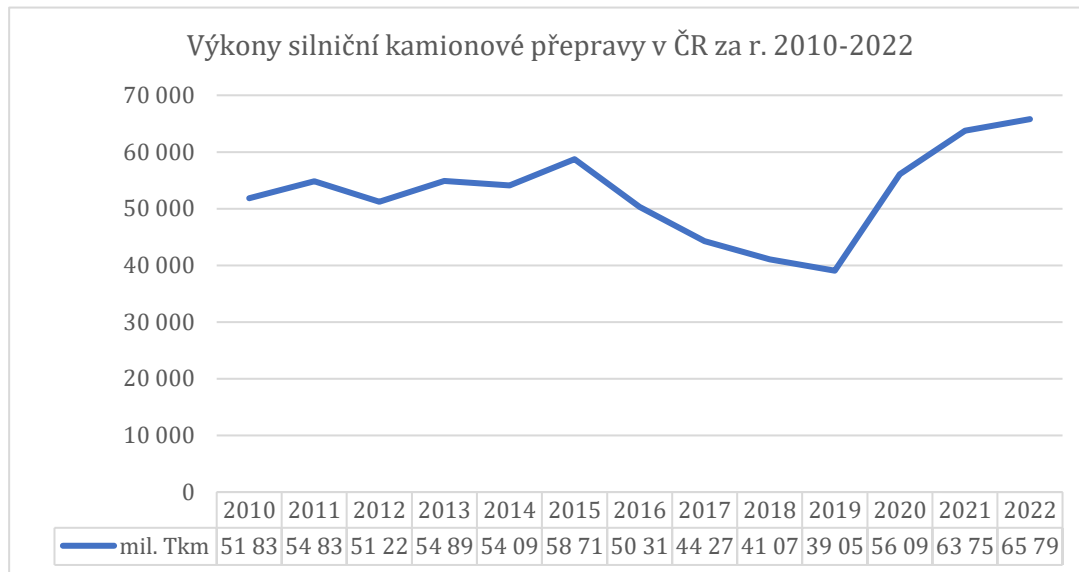
Vedle domácí spotřeby, investic a vládních výdajů je přeshraniční obchod významnou složkou, ovlivňující celkovou výši HDP. Pro ekonomiku většiny členských zemí Evropské unie, Českou republiku nevyjímaje, má proto přeshraniční obchod klíčový význam, při němž pozitivní úlohu sehrává především vývoz. Rozhodující část tuzemského vývozu je realizována do těch členských zemí, se kterými Česká republika sousedí, nebo jsou jí geograficky blízké. Vývojový trend přeshraničního obchodu v uplynulé dekádě v zásadě kopíroval vývoj HDP, byl jednoznačně růstový, jediný zaznamenaný pokles v době pandemie byl minimální (viz Graf 2).



Graf 2: Vývoj přeshraničního obchodu ČR za r. 2010-2022

Zdroj: Eurostat, 2023

S ohledem na teritoriální zaměření českého přeshraničního obchodu by se dalo očekávat, že současně s jeho pozitivním vývojem se budou pozitivně vyvíjet i výkony silniční kamionové přepravy, která zajišťuje více než 80 % (Eurostat, 2023) jeho přepravních výkonů. Poněkud překvapivé je proto zjištění, že výkony silniční kamionové přepravy, realizované tuzemskými přepravci, se v uplynulé dekádě vyvíjely výrazně odlišně (viz Graf 3).



Graf 3: Výkony silniční kamionové přepravy v ČR za r. 2010-2022

Zdroj: Eurostat, 2023

V první polovině uplynulé dekády trend vývoje výkonů silniční kamionové přepravy zhruba odpovídal vývoji tuzemského přeshraničního obchodu. Zlom však nastal v polovině dekády, kdy se výkony tuzemské silniční kamionové přepravy začaly prudce propadat. V konečném efektu se realizované výkony snížily asi o jednu třetinu, když ke změně negativního trendu došlo až ke konci dekády. Předložená práce si klade za cíl zjistit a pojmenovat některé příčiny tohoto vcelku nečekaného vývoje a nalézt některé z faktorů, které by nepříznivý vývoj pomohly zvrátit

2 VÝVOJ EVROPSKÉ SILNIČNÍ KAMIONOVÉ PŘEPRAVY ODDÍLU V UPLYNULÉ DEKÁDĚ

Provozování mezinárodní silniční kamionové dopravy podléhá na území Evropské unie ustanovením Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 561/2006 o harmonizaci některých sociálních předpisů vztahujících se k silniční dopravě. Jednotlivá ustanovení zmíněného dokumentu však byla formulována příliš široce a dávala řadu možností výkladu. Podle názoru některých odborníků (Dopravní politika vlády ČR, 2021) přinesl s sebou výrazný nárůst výkonů silniční kamionové přepravy v evropském hospodářském prostoru v uplynulé dekádě řadu nových, vesměs negativních jevů. Byl doprovázen zvýšenou zátěží silniční sítě, spotřebou paliva a celkovým zhoršením stavu silniční infrastruktury s negativním dopadem na bezpečnost provozu a životní prostředí.

Evropské instituce, s vědomím nepříliš příznivého vývoje celého segmentu dopravy, přijaly v roce 2011 dokument označovaný jako tzv. „Bílá kniha“ (Evropská komise, 2011), ve kterém shrnují hlavní problémy evropské dopravy a naznačují možnosti jejich řešení. Dokument sumarizuje hlavní zásady dopravní politiky do následujících problémových okruhů:

- snížení závislosti dopravy na ropě a dalších fosilních palivech,
- přetížení dopravních komunikací a vyšší náklady na jejich údržbu,
- znečištění životního prostředí,
- zajištění bezpečnosti silničního provozu.

Významným tématem uplynulé dekády byla regulace pracovních podmínek řidičů během přepravy karga v evropském hospodářském prostoru, která mohla být některými dotčenými subjekty chápána jako snaha o snížení konkurenční schopnosti dopravců z východní Evropy. Problém se týkal zejména dodržování pracovní doby a doby odpočinku řidičů, provozování kobotáže a tzv. třetizemní přepravy, stanovení

minimální mzdy a dalších tematických okruhů spojených se zajištěním bezpečnosti na silnicích a ochranou zdraví řidičů. Při absenci jednotné unijní legislativy začala řada evropských států vznikající problémy řešit prostřednictvím národních legislativních opatření (La loi Macron, 2015) nebo (MiLoG, 2014).

Francouzský „*La loi Macron*“ (2015) je rozsáhlý zákon, který zahrnuje širokou škálu opatření s cílem reformovat francouzskou ekonomiku a zvýšit její konkurenční schopnost. Zahraničním dopravcům za tímto účelem ukládá povinnost vytvořit zaměstnancům při jejich jízdách do Francie obdobné pracovní a sociální podmínky (minimální mzdu, pracovní dobu, dobu odpočinku, rozsah přesčasové práce, ochranu zdraví při práci) jako má řidič francouzský. Německý „*Zákon o minimální mzdě – MiLoG*“ (2014) ukládá všem zahraničním dopravcům povinnost vyplácet řidičům, kteří v Německu provádějí silniční přepravu zboží, alespoň minimální zákonem předepsanou mzdu.

Oficiálním důvodem přijetí zmíněných zákonů, stejně jako přijetí podobných legislativních opatření i v dalších členských zemích EU, bylo zajištění spravedlivé odměny pro zaměstnance v dopravě a prevence před údajným sociálním dumpingem. Přijatá zákonná ustanovení se nicméně díky svému zčásti kontraverznímu obsahu stala terčem kritiky, a to nejen ze strany dopravců ze střední a východní Evropy, ale často také domácích odborů a zaměstnaneckých svazů v zemích Evropy západní.

Snaha o respektování přijaté legislativy přinesla samozřejmě dopravcům řadu nadbytečných administrativních nákladů současně se snížením vlastní konkurenční schopnosti. Rozdílné předpisy v různých členských státech vytvořily na trhu přepravních služeb nepřehlednou situaci a současně otevřely prostor pro jejich obcházení. I přes zvýšenou aktivitu ze strany západoevropských kontrolních institucí řada dopravců zejména ze zemí střední a východní Evropy platné předpisy nerespektovala. Předkládaná dokumentace při následné kontrole také v některých případech neodpovídala skutečnosti.

Opatření přijatá ze strany některých zemí EU byla ze strany dopravců ze střední a východní Evropy nahlížena jako protekcionistická, neboť dle jejich názoru výrazně zasahovala do pracovních-právních vztahů v jiné zemi a zásadně ovlivňovala jejich konkurenční schopnost. Namířena byl navíc pouze na zaměstnance, nikoliv na osoby samostatně výdělečně činné.

Vzniklé situace vcelku pochopitelně využili zahraniční konkurenti, kteří převzali dosavadní trh českých dopravců a začali provozovat přepravu i s rizikem možných postihů. Značná část polských dopravců stále ještě realizuje své aktivity jako malá rodinná firma, tedy bez zaměstnanců, případně má možnost najímat řidiče z Běloruska a Ukrajiny za výrazně odlišných pracovních podmínek. K uvedeným problémům se přidaly i některé specifické tuzemské problémy, jakými bylo zdlouhavé získávání pracovních povolení pro řidiče ze třetích zemí, relativně vysoká cena nafty a některé další. Totéž platí i pro řidiče z Pobaltí a východního Balkánu, kteří mají výrazně odlišné pracovní návyky a požadavky ve srovnání s řidiči ze střední Evropy. Vzniklá situace se tedy vcelku očekávaně promítla do výkonů a samozřejmě i do kvality nabízených služeb a bezpečnosti silniční přepravy.

3 VÝVOJ SITUACE V TUZEMSKU V UPLYNULÉ DEKÁDĚ

Provozování silniční kamionové přepravy se v evropských zemích, a po přijetí zákona č. 304/2017 Sb. také v České republice, řídí ustanoveními Úmluvy o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční dopravě (Vyhláška MZV, 1975). I když zmíněná Úmluva vznikla již před téměř 70 lety, jsou její ustanovení stále použitelná, protože bere v úvahu zejména následující skutečnosti (Roubal, 2018):

- mezinárodní silniční kamionová přeprava je výrazně dynamická forma přepravy, ve které se o uzavření přepravní smlouvy rozhoduje ve velmi krátkém čase (uzavření přepravní smlouvy stále ještě není vyžadováno v písemné formě),
- příprava i realizace přepravního procesu je kolektivní záležitostí, vyžadující úzkou spolupráci zúčastněných subjektů (odesílatele, zasílatele, dopravce, příjemce a dalších), z nichž každý nese přesně vymezenou odpovědnost za výsledek přepravy a případné škody,

- problémy se obvykle projeví až ve fázi fyzického přemístění zboží z místa odeslání do místa určení.

Pravidla CMR jsou obecně považována za relativně kompaktní, jednoduchá a snadno srozumitelná, s ohledem na uvedené důvody však použitelná i za podmínek, které smluvním stranám nemusí vždy stoprocentně vyhovovat. Pravidla Úmluvy CMR se nicméně v uplynulých letech stala neoddelitelnou součástí logistické praxe.

4 PODVODNÉ PŘEPRAVY – NOVÝ FENOMÉN V MEZINÁRODNÍ LOGISTICE

Turbulentní a nepřehledný vývoj situace na evropském trhu silniční kamionové přepravy otevřel v uplynulé dekádě prostor i jevům, se kterými se dříve zasílatelé a dopravci běžně nesetkávali. Zhruba od roku 2010 se na trhu přepravních služeb začaly objevovat operace, realizované nepravými neboli „fantomovými“ dopravci. V průběhu uplynulé dekády začal počet případů zřetelně narůstat a doplnil již tak početnou řadu negativně působících tržních faktorů. Zasílatelé, dopravci, i další subjekty, které se na přepravním procesu podílejí, byli tak nuceni vypořádat se kromě stávajících rizik i s tímto relativně novým prvkem.

Podvodné přepravy, označované též jako „fantomové“, umožňují pachatelům získat podvodným jednáním přepravovaný náklad a jeho prodejem dosáhnout neoprávněného majetkového prospěchu. Pachatelé při podvodném jednání vystupují zpravidla jako subjekt:

- neexistujícího dopravce,
- zneužívající identity existujícího dopravce,
- kupující firmu jen za účelem realizace podvodných přeprav (Sedláček a Florián, 2017).

V prvním případě vystupuje podvodný dopravce jako fiktivní podnikatel, který z právního pohledu neexistuje, není tedy zapsán v obchodním rejstříku a nemá ani povolení k provozování živnosti přepravních služeb. Uvedená forma podvodu je ovšem snadno zjistitelná a nevyžaduje příliš hluboké profesní znalosti. Subjekty tohoto druhu nemají přístup do spedičních databank a informace, týkající se konkrétních přeprav, získávají obvykle zprostředkovaně z druhé ruky. Při uzavírání přepravních smluv se obvykle prokazují padělanými doklady. V řadě případů nevykazují předložené doklady příliš vysokou profesní úroveň svého zpracování, v některých případech obsahují i zřetelné věcné a formální nedostatky. V případě pochybností se účastníkům přepravní operace doporučuje ověřit si minimálně identitu dopravce a osob, oprávněných jeho jménem jednat.

Věrohodnější formou podvodného jednání může být případ, kdy se podvodný dopravce vydává za existující podnikatelský subjekt, který je k podnikání řádně registrován a má platné všechny dokumenty, nutné k podnikání. Nutné dokumenty podvodný dopravce zpravidla získává při běžné, rutinní obchodní činnosti, nebo nepozorností či nedbalostí odpovědných třetích osob, které mu je zpřístupní. Použité dokumenty jsou platné a pravé, zjistit a prokázat podvodný záměr je proto obtížné, ne-li nemožné. V některých případech se může jednat i o subjekt, se kterým bylo již v minulosti spolupracováno. K pochybnostem dochází zpravidla jen v těch případech, kdy jsou předložené dokumenty nekompletní a bylo nutné je pozměnit či jinak upravit.

V případech podvodného jednání tohoto druhu bývá slabinou vzájemná komunikace mezi příkazcem a podvodným dopravcem, která se zpravidla omezuje jenom na ústní nebo elektronickou formu. Vzhledem k tomu, že podvodný dopravce nemá obvykle přístup do spediční databáze, neprobíhá komunikace ze standardní e-mailové adresy nebo čísla telefonu, ale z veřejně dostupných adres typu hotmail.com, gmail.com nebo z mobilních telefonů. Dokumenty v listinné formě se ve vzájemném styku v těchto případech objevují jen minimálně. Stejně závažným typem nekalého jednání je případ, kdy podvodný dopravce disponuje vlastní falešnou webovou stránkou, falešnými registračními značkami vozidel, falešnými nákladními listy CMR, pojistkami a dalšími dokumenty. V těchto případech je nutné zejména prověřit, zda je osoba, se kterou je vedena komunikace, skutečně oprávněná za určitý subjekt jednat.

Inovativní forma podvodného jednání v přepravě je založena na převzetí existujícího podniku a realizaci podvodných přeprav v rámci jeho činnosti. Předmětem převzetí je zpravidla dopravce nebo zasílatel v tíživé ekonomické situaci, který odprodává vlastnická práva nebo jejich část podvodnému dopravci. Ten z tohoto titulu získává přístup k oficiálním prostředkům komunikace, vstup do spediční databanky a přístup k dokladům nutným k provozování přepravní nebo zasílatelské činnosti.

Podvodný dopravce má v tomto případě ke své činnosti jen omezený časový prostor, konkrétně jen do té doby, než se veřejně projeví změna ve vlastnické struktuře (např. v obchodním rejstříku), nebo je oficiálně zjištěno podvodné jednání. V přechodném období má tedy podvodný dopravce ničím neomezenou možnost uzavírat přepravní smlouvy s cílem získat a odcizit přepravovaný náklad. Za vzniklé situace může být poměrně obtížné prokázat, zda se podvodného jednání dopustil původní či stávající vlastník nebo jiná třetí osoba. Podvodný subjekt v těchto případech zpravidla ani nedisponuje dostatečným majetkem, umožňujícím kompenzaci vzniklé škody.

Podvodnému jednání je navíc poměrně obtížné včas a účinně předcházet. Pokud se podaří podvodnému dopravci nebo zasílateli uzavřít příslušnou přepravní nebo zasílatelskou smlouvu, přistaví následně dopravní prostředek s odcizenými či padělanými, často ale reálně existujícími registračními značkami, nahlášenými k přepravě. Odesílatel poté obvykle v dobré víře podvodnému dopravci náklad k přepravě svěří. Že došlo k podvodné přepravě, zjistí oklamáný dopravce či zasílatel teprve v momentě, kdy příjemce zásilky reklamuje její nedoručení. Pátrat po zásilce na známých komunikačních místech je bezpředmětné, neboť podvodný dopravce na ně nereaguje. Dopravní prostředek ani zásilka na místo určení nedorazí. Časový prostor od doby nakládky do zjištění podvodného jednání je pro podvodné jednání dostatečný.

Podle výroční zprávy společností BSI, TT Clubu a TAPA EMEA (BSI et al., 2020) dochází od přelomu uplynulé a současné dekády k poklesu počtu případů krádeží nákladu. Roste však počet pachatelů, kteří se zaměřují na zboží základní potřeby, jako jsou potraviny a nápoje, oděvy a obuv, automobilové součástky, pneumatiky a pohonné hmoty. Tento trend je přičítán makroekonomickým důsledkům stávající energetické a surovinové krize, proběhlé globální pandemie a postupující inflace.

Kriminalita během přepravy karga byla zčásti usnadněna propadem světové ekonomiky, který byl doprovázen zpomalením logistických procesů, prostoji ve všech druzích nákladní přepravy a hromadnými výpadky v logistických řetězcích. Globální a evropský mezinárodní obchod, a tedy i přeprava, se však poměrně rychle vrátili do stavu před pandemií. Spolu s krádežemi zboží základní potřeby se současně začaly množit i případy krádeží zboží vysoké hodnoty, například elektroniky. Četnost krádeží a celkově vzniklá škoda jsou však oproti stavu před pandemií viditelně nižší.

5 FAKTORY POZITIVNĚ OVLIVŇUJÍCÍ SOUČASNÝ VÝVOJ SILNIČNÍ PŘEPRAVY

V průběhu uplynulé dekády byla řada přepravních operací, zejména v západní části unijního hospodářského prostoru, převzata dopravci ze střední a východní Evropy. Dopravci ze zemí s nižšími finančními náklady začali zjevně konkurovat těm, jejichž náklady na přepravu byly vyšší, a začali tak postupně přebírat jejich trh. Pod heslem „sociálního dumpingu“ a při absenci jasných a srozumitelných unijních pravidel začaly proto některé státy západní Evropy přijímat opatření na národní úrovni, kterými by pohyb řidičů mezinárodní nákladní silniční dopravy omezily.

Oporu tyto státy našly v sociální legislativě, neboť zhruba ve stejné době došlo i k novelizaci obecných směrnic k vysílání pracovníků do zahraničí a současně vznikla i směrnice, která měla zajistit jejich řádné dodržování (Směrnice EP a Rady č. 2014/67/ES a č. 2018/957). Ochranná opatření, sahající někdy až za rámec platné národní legislativy, vytvořila na trhu přepravních služeb velmi nepřehlednou situaci. Velká očekávání proto přinesl návrh tzv. „Balíčku mobility“, který Evropská komise zveřejnila v květnu r. 2017. Dokument definoval řadu pravidel pro vysílání, odměňování a odpočinek řidičů, provádění kabotáže a třetizemní přepravy, používání tachografů a řadu dalších.

Navrhovaná podoba „Balíčku mobility“ však nebyla pro řadu států přijatelná, zdoluhavá a složitá jednání v Radě EU proto hrozila jejím zablokováním. Problémovým místem jednání bylo zejména definování takzvaného „vysílání řidičů“ a způsobu kalkulace jejich minimální mzdy. Kompromisu v tomto bodě se podařilo dosáhnout až za rakouského předsednictví v druhé polovině roku 2018. Současně se podařilo dosáhnout také dohody o vynětí tranzitní a bilaterální přepravy z režimu vysílání, zatímco kabotáž (přeprava v rámci jiného státu, než má dopravce sídlo, nebo je usazen) a třetizemní přeprava (případ, kdy dopravce přepravuje zboží mezi dvěma státy, z nichž žádný není místem jeho sídla), odměňování a odpočinek řidičů, používání tachografů a některé další zůstaly do režimu zařazeny. Do finální podoby se podařilo naformulovat i způsoby kalkulace doby jízd a odpočinku řidičů i pořizování záznamů o těchto činnostech.

Přestože konečná verze dokumentu není pro tuzemské silniční kamionové dopravce ve všech svých ustanoveních úplně ideální, přináší jim přinejmenším jistotu v podnikatelských aktivitách, současně s přesným a srozumitelným návodem, jak si v konkrétních situacích počínat. Evropské instituce včetně české vlády očekávají, že „Balíček mobility“, přijatý v červenci r. 2020, pomůže překlenout nepřehlednou až chaotickou situaci panující v oboru po značnou část uplynulé dekády (Dopravní politika ČR, 2021) a přinese spolu s dalšími opatřeními stabilizaci poměrů v tuzemské i evropské silniční kamionové dopravě, zvýšení její bezpečnosti a posílení konkurenční schopnosti tuzemských dopravců.

Další příznivou okolností pro zvýšení bezpečnosti silniční kamionové dopravy byl pokrok v zavádění moderních elektronických prostředků komunikace a výkaznictví. Provozování přepravy se dlouhodobě řídí ustanoveními Úmluvy o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční dopravě (CMR), která byla sjednána v r. 1956 a vstoupila v platnost v roce 1961. Do české legislativy byla implementována Vyhláškou MZV č. 11/1975 Sb. a vztahuje na každou smlouvu o přepravě zboží za úplaty provedenou silničním vozidlem, pokud leží místo převzetí a předpokládané místo vykládky zásilky ve dvou různých státech, z nichž alespoň jeden je signatářem Úmluvy. Osvědčením o převzetí nákladu k přepravě a uzavření přepravní smlouvy je silniční nákladní list CMR, vydávaný v listinné podobě.

Přestože protokol k úmluvě CMR, umožňující používat nákladní list v elektronické podobě jako e-CMR byl sjednán již v únoru r. 2008, jeho implementace do logistické praxe dlouho vázla. Užívání e-CMR byla oficiálně zahájeno až v lednu 2017 v přepravních operacích mezi Španělskem a Francií, kde se prokázalo, že je systém funkční a prakticky použitelný.

V listinné podobě umožňuje použití nákladního listu CMR již řadu let plošnou harmonizaci smluvních podmínek pro přepravu zboží po silnici. Elektronický e-CMR tuto výhodu zachovává, neboť také obsahuje informace o zboží, dopravci, příjemci a další údaje nutné pro realizaci a sledování nákladní přepravy. E-CMR má stejnou právní validitu jako tradiční písemný nákladní list, ale díky své elektronické formě a digitální formě přenosu dat šetří administrativní náklady, usnadňuje jeho využití a snižuje rizika jak řidiče, tak i dalších účastníků přepravní smlouvy.

Konkrétní výhody plynoucí z použití e-CMR lze shrnout následovně:

- přináší administrativní úspory, vznikající snazší manipulací, přenosem a uchováním (archivací) listinných dokumentů,
- umožňuje snazší a rychlejší zadávání, změnu a anulaci vstupních dat, včetně uchování příslušné elektronické stopy,
- minimalizuje nesrovnalosti, vznikající při přenosu a doručování dokumentu,
- zadávání dat je svěřeno jen znalým a pověřeným osobám,
- umožňuje přehledné a plynulé sledování zásilky.

Přechod na E-CMR může být součástí interních firemních procesů a nástrojem optimalizace procesů v celém logistickém řetězci. Elektronický dokument představuje bezpečné digitální řešení přepravního procesu, nabízející minimálně stejnou právní jistotu, jako listinný doklad. Má však evidentní přednosti, vyplývající z vyšší bezpečnosti a nižší administrativní náročnosti při svém použití.

6 ZÁVĚR

Závěrem lze shrnout, že hospodářský vývoj zemí Evropské Unie včetně České republiky v uplynulé dekádě probíhal poměrně poklidně a plynule. Počáteční vývoj sice ovlivnilo odeznívání předchozí globální finanční krize, konec dekády naopak poznamenal očekávaný příchod krize energetické a na ni navazující globální pandemie. Silniční kamionová doprava se však v evropských podmínkách potýkala s nejrůznějšími problémy po celé uplynulé desetiletí, což tuzemské dopravce postihlo poměrně citelně. Chybějící přehledná a srozumitelná legislativa, vysoká administrativní zátěž a soustavné útoky podvodných dopravců výrazně ovlivnily výkony tuzemských silničních kamionových dopravců a způsobily jim nemalou finanční újmu.

Předložená práce si klade za cíl nalézt a pojmenovat některé příčiny negativního vývoje výkonů tuzemské silniční kamionové přepravy a poukázat na okolnosti, které by mohly nepříznivý vývoj pomoci zvrátit. Je zřejmé, že nepřehledná legislativa, platná v evropském logistickém prostoru v uplynulé dekádě, způsobila tuzemským dopravcům nemalé potíže. Otevřela prostor konkurentům z dalších zemí střední a východní Evropy, ale současně umožnila stávajících podmínek zneužívat k podvodnému jednání. S přijetím „Balíčku mobility“ se situace evidentně ujasnila a zklidnila. Ačkoliv nelze říci, že přijatá opatření jsou pro tuzemské dopravce jednoznačně výhodná, představují srozumitelné a použitelné východisko pro podnikání v oboru.

Příznivě lze hodnotit i pokrok v užívání elektronického nákladního listu e-CMR, které kromě zjednodušení administrativy a úspory nákladů zajišťuje i zvýšení bezpečnosti přepravy silničního karga. Jako přelomový krok v užívání e-CMR lze hodnotit jeho otevření možnosti jeho užívání v SRN, která je hlavním obchodním partnerem všech členských zemí EU včetně České republiky.

Pro zvýšení výkonnosti silniční kamionové přepravy, zajištění její bezpečnosti a rozšíření jejího společenského přínosu je však třeba přijmout a respektovat i další opatření:

- **Legislativní opatření:** Vypracováním a přijetím „Balíčku mobility“ byly nastaveny jasné a srozumitelné předpoklady pro provozování silniční přepravy. Opatření je však třeba urychleně a důsledně implementovat do národních právních norem jednotlivých členských států EU.
- **Kontrola přijatých nařízení:** Dodržování legislativních opatření přijatých na unijní i národní úrovni musí být důsledně kontrolováno. Za tímto účelem by měly být příslušné instituce posíleny a vybaveny moderní technologií a odpovídajícím vzděláním.
- **Mezinárodní spolupráce:** Silniční kamionová přeprava je silně závislá na mezinárodním spolupráci. Vzájemné sdílení nezbytných informací, společné operace a výměna získaných zkušeností, a to jak mezi národními institucemi, tak i mezi jednotlivými dopravci, by měla být samozřejmostí.
- **Prevence a osvěta:** Součástí úsilí o zvyšování výkonnosti, konkurenční schopnosti a bezpečnosti silniční přepravy by měla být prevence, osvěta a vzdělávání jak státní správy, tak i odborné veřejnosti. Měla by zahrnovat informace o rizicích spojených s nedodržováním platných předpisů a nařízeních, o způsobech odhalování nelegální činnosti, a o případných negativních společenských dopadech.

Vývoj výkonů tuzemské silniční kamionové dopravy v několika posledních letech naznačuje, že po několika letech propadu výkonnosti může dojít k nápravě a další vývoj by se mohl ubírat správným směrem.

Literatura

BSI, TT Club and TAPA EMEA. **2022.** *Annual Cargo Theft Report* <https://www.ttclub.com/news-and-resources/publications/tt-bsi-cargo-theft-reports/bsi-tt-club-and-tapa-emea-cargo-theft-report-2022>

Česká republika. **1975.** Vyhláška ministra zahraničních věcí č. 11/1975 Sb. o Úmluvě o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR)

Česká republika. **2017.** Zákon č. 304/2017 Sb. kterým se mění zákon č. 111/1994 Sb. o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů

Česká republika. **2021.** Dopravní politika ČR pro období 2021–2027 s výhledem do roku 2050 https://www.mdcr.cz/getattachment/Dokumenty/Strategie/Dopravni-politika-a-MFDI/Dopravni-politika-CR-pro-obdobi-2014-2020-s-vyhled/Dopravni_Politika_CR_CZ.pdf.aspx

Eurostat, **2023.** https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/explore/all/all_themes

Evropská komise. **2011.** Plán jednotného evropského dopravního prostoru. KOM/2011/0144 z 28. března 2011 (*Bílá kniha*) <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:cs:PDF>

Evropský parlament a Rada ES. **2006.** Nařízení EP a Rady ES č. 561/2006 dne 15. března 2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy

Evropský parlament a Rada EU. **2020.** Nařízení EP a Rady (EU) 2020/1054 ze dne 15. července 2020, kterým se mění nařízení (ES) č. 561/2006, pokud jde o minimální požadavky na maximální denní a týdenní dobu řízení, minimální přestávky v řízení a týdenní doby odpočinku, a nařízení (EU) č. 165/2014, pokud jde o určování polohy pomocí tachografů

Evropský parlament a Rada EU. **2020.** Nařízení EP a Rady (EU) 2020/1055 ze dne 15. července 2020, kterým se mění nařízení (ES) č. 1071/2009, (ES) č. 1072/2009 a (EU) č. 1024/2012 za účelem jejich přizpůsobení vývoji v odvětví dopravy

Evropský parlament a Rada EU. **2014.** Směrnice EP a Rady (EU) 2014/67/EU ze dne 15. května 2014 o prosazování směrnice 96/71/ES o vysílání pracovníků v rámci poskytování služeb

Evropský parlament a Rada EU. **2018.** Směrnice EP a Rady (EU) 2018/957 ze dne 28. června 2018, kterou se mění směrnice 96/71/ES o vysílání pracovníků v rámci poskytování služeb

Evropský parlament a Rada EU. **2020.** Směrnice EP a Rady (EU) 2020/1057 ze dne 15. července 2020, kterou se stanoví zvláštní pravidla o vysílání řidičů v odvětví silniční dopravy, pokud jde o směrnice 96/71/ES a 2014/67/EU, a kterou se mění směrnice 2006/22/ES, pokud jde o požadavky na prosazování, a nařízení (EU) č. 1024/2012

Francie. **2015.** Loi n° 2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques (*La loi Macron*). Zákon č. 2015-990 z 6. srpna 2015 o růstu, aktivitě a rovných hospodářských příležitostech (*La loi Macron*) <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000030978561>

Roubal, T. **2018.** *Úmluva CMR bude od 1.1.2019 zákonným právním předpisem i pro vnitrostátní silniční nákladní přepravy v ČR.* Transport Magazin, 11/2018

Roubal, V. a Novák, R. **2020.** *Úmluva CMR – Praktický komentář.* Praha. Wolters Kluwer. ISBN 978-80-7598-888-1

Sedláček, P. a Florián, M. **2017.** *Vybrané otázky z přepravy a zasílatelství.* Praha, Wolters Kluwer. ISBN 978-80-7552-573-4

Spolková republika Německo. **2014.** Gesetz zur Regelung eines allgemeinen Mindestlohns (*MiLoG*) Nr. 1348 vom 11.08.2014. Zákon o regulaci obecné minimální mzdy (*MiLoG*) č. 1348 ze dne 8. listopadu 2014 <https://www.gesetze-im-internet.de/milog/BJNR134810014.html>