

Univerzita Pardubice

Dopravní fakulta Jana Pernera

Systemy výběrů přepravného a vzájemného odúčtování mezi železničními podniky při společně realizovaných přepravách zboží

Václav Korcan

Bakalářská práce

2008

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera
Katedra dopravního managementu, marketingu a logistiky
Akademický rok: 2007/2008

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Václav KORCAN**
Studijní program: **B3709 Dopravní technologie a spoje**
Studijní obor: **Dopravní management, marketing a logistika**

Název tématu: **Systémy výběrů přepravného a vzájemného odúčtování mezi železničními podniky při společně realizovaných přepravách zboží**

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

Úvod

1. Charakteristika vztahů podílejících se dopravců na jedné přepravě zboží
2. Analýza současného stavu výběru přepravného firmy České dráhy, a.s. v porovnání s vybranými evropskými železničními podniky
3. Analýza současného stavu vzájemného odúčtování přepravného mezi firmou České dráhy, a.s. a vybranými evropskými železničními podniky
4. Posouzení navržených opatření k optimalizaci výběru přepravného a vzájemného odúčtování u přeprav zboží zabezpečovaných firmami České dráhy a. s. a ČD Cargo, a. s.

Závěr

Rozsah grafických prací: **dle doporučení vedoucího**
Rozsah pracovní zprávy: **40 - 50 stran**
Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná**
Seznam odborné literatury:
dle pokynů vedoucího práce

Vedoucí bakalářské práce: **Ing. Rudolf Kampf, Ph.D.**
Katedra dopravního managementu, marketingu
a logistiky
Datum zadání bakalářské práce: **30. listopadu 2007**
Termín odevzdání bakalářské práce: **27. května 2008**


prof. Ing. Bohumil Culek, CSc.
děkan

dne *30. 11. 2007*

L.S.


prof. Ing. Vlastimil Melichar, CSc.
vedoucí katedry

Souhrn

Mezinárodní železniční přeprava je podmíněna dokonalým fungováním systému vzájemného finančního vyrovnání mezi dopravci, kteří se na této dopravě podílejí. Současné legislativní změny v Evropě, které výrazně mění základní právní principy mezinárodní železniční přepravy, přinášejí i změny do procesu odúčtování. Ve své práci jsem se pokusil stručně představit stávající stav odúčtování a základní historická fakta, která k současnému systému vedla, a následně naznačit možná řešení pro vylepšení tohoto stavu v budoucnosti.

Klíčová slova

železniční doprava, železniční podnik, dopravce, odúčtování

Title

Systems for collecting transport charges and mutual settlement among the railway undertakings during together realised goods transport.

Abstract

International freight transport is conditioned by perfect operation of a mutual settlement among the operators, who participate on the transport. Actual legislative changes in Europe, which deeply modify basic principals of the international freight transport, bring also changes to the settlement process. In my paper, I tried to present briefly actual situation of the settlement and basic historical facts that made for the actual situation, and indicate possible solutions for improvement of the state.

Keywords

railway transport, railway undertakings, operator, settlement

Obsah

Úvod.....	8
1. Charakteristika vztahů podílejících se dopravců na jedné přepravě zboží.....	9
1.1 Základní pojmy	9
1.2 Historie	10
1.3 BCC Brusel a jeho význam	12
1.4 Současný stav.....	13
1.4.1. Základní právní normy a pravidla upravující přepravu zboží.....	13
1.4.2. Dokumenty pro vlastní přepravu.....	14
1.4.3. Úmluva COTIF 1999 (platná od 1. 7. 2006).....	14
1.4.4. Nákladní list CIM/Vozový list CUV	16
1.4.5. Vyhláška 304 UIC.....	17
2. Analýza současného stavu výběru přepravního firmy ČD Cargo v porovnání s vybranými evropskými železničními podniky	18
2.1 Vybírání přepravního u ČD Carga, (dříve ČD, a. s.).....	18
2.2 Účastníci přepravy	18
2.3 Průběh uzavření přepravní smlouvy.....	18
2.4 Stanovení ceny za přepravu	19
2.5 Přeprava a DPH.....	21
2.6 Vyúčtování přepravních služeb	21
2.7 Placení za provedené přepravy	22
2.7.1. Placení převodním příkazem.....	22
2.7.2. Inkasní placení	23
2.7.3. Splátky	23
2.7.4. Záloha	23
2.8 Určení plátce přepravního v mezinárodní přepravě	23
2.9 Porovnání systému placení přepravního s některými dopravci v okolních zemích	24
3. Analýza současného stavu vzájemného odúčtování přepravního mezi firmou ČD Cargo a vybranými evropskými železničními podniky	25
3.1 Používané případy inkasa přepravního	25
3.2 Postavení dopravců	26
3.3 Výplatní záznam	29

3.4	Odúčtování mezi dopravci – stav do 31. 1. 2008 – Urovnání mezi kooperujícími dopravci	30
3.4.1.	Postup tvorby odpočtu dodejovým dopravcem.....	30
3.4.2.	Obsah odpočtu.....	31
3.4.3.	Termín pro zasílání odpočtů	32
3.4.4.	Formát odpočtu	33
3.4.5.	Postup kontroly dopravců, kteří odpočet obdrží	33
3.4.6.	Párování s údaji v odpočtech obdržených od dopravce určení	33
3.4.7.	Opravy a vyrovnávky	34
3.4.8.	Ohlášky u BCC resp. zapracování do kontokorentu	35
3.5	Odúčtování mezi dopravci – stav do 31. 1. 2008 – Urovnání vztahů výkonný dopravce – (smluvní) dopravce.....	35
3.5.1	Soupis faktur, resp. dobropisů.....	36
3.5.2	Placení faktury, resp. dobropisu.....	36
3.5.3	Odúčtování zásilek	36
3.5.4	Projednání chyb z odměňování za výkony mezi dopravcem a výkonným dopravcem.....	36
3.6	Nové principy odúčtování – platné od 1. 2. 2008.....	36
3.7	Přechod mezi oběma způsoby odúčtování	37
3.8	Tržby z hlediska ČD Cargo – Porovnání starého a nového principu.....	38
3.8.1.	Dovoz – vyplacené zásilky – inkasuje dopravce v zemi odeslání.....	38
3.8.2.	Průvoz – vyplacené zásilky – inkasuje dopravce v zemi odesílací,	38
3.8.3.	Vývoz – poukázané částky inkasuje dopravce v zemi určení, případně jiný dopravce.....	39
3.8.4.	Zhodnocení výše uvedeného	39
3.9	Přeprava zásilek s třetími dopravci v mezinárodní železniční nákladní přepravě	42
3.9.1.	Základní pojmy	42
3.9.2.	Zásilky ve vývozu	42
3.9.3.	Zásilky v dovozu	43
3.9.4.	Zásilky v průvozu.....	44

3.9.5. Přeprava zásilek se třetími dopravci na území ČR.....	44
4. Posouzení navržených opatření k optimalizaci výběru přepravného vzájemného odúčtování u přeprav zboží zabezpečovaných firmami České dráhy, a. s. a ČD Cargo, a. s.	45
Závěr	49
Použitá literatura.....	50
Seznam tabulek.....	52
Seznam obrázků.....	53
Seznam zkratk.....	54

Úvod

Práce pojednává o systému vzájemného odúčtování společně realizovaných přeprav mezi železničními podniky v rolích dopravců a o návazném vyúčtování přepravného mezi dopravcem a přepravcem z pozice společnosti ČD Cargo prostřednictvím jejího odúčtovacího centra – Odúčtovny přepravních tržeb.

Cílem práce je stručně představit stávající stav odúčtování a základní historická fakta, která k současnému systému vedla, a následně naznačit možná řešení pro vylepšení tohoto stavu v budoucnosti.

Přestože z hlediska principů jsou systémy vyúčtování přepravného a vzájemného odúčtování mezi dopravci velmi podobné u přeprav cestujících i u přeprav zboží, bude se tato bakalářská práce dále zabývat pouze problematikou související s přepravami zboží, zejména mezinárodní přepravou podle Úmluvy COTIF.

1. Charakteristika vztahů podílejících se dopravců na jedné přepravě zboží

1.1 Základní pojmy

Přeprava – přemístění osob nebo nákladů z místa A do místa B prostřednictvím dopravního prostředku.

Dopravce – provozovatel dopravy, který disponuje dopravními prostředky, technologiemi a technickým zázemím pro realizaci přemístění. Smluvní dopravce, se kterým odesílatel uzavřel přepravní smlouvu dle jednotných právních předpisů CIM, nebo navazující dopravce, který je odpovědný na základě této smlouvy.

Výkonný dopravce – dopravce, který neuzavřel přepravní smlouvu s odesílatelem, na kterého však smluvní dopravce přenesl zcela nebo částečně provádění železniční přepravy.

Zákaznická dohoda – zvláštní dohoda uzavřená mezi zákazníkem (odesílatel, příjemce nebo třetí osoba) a dopravcem vztahující se na jednu nebo několik přeprav podléhajících JPP CIM.

Přepravce – odesílatel nebo příjemce zásilky.

Přepravní smlouva – smlouva o přepravě věci, kde se dopravce zavazuje odesílateli, že přepraví věc z určitého místa (místa odeslání) do určitého jiného místa (místa určení) a odesílatel se zavazuje zaplatit mu úplatu (přepravné). U železniční nákladní přepravy je přepravní smlouvou nákladní list.

Podle platné legislativy je účastníkem přepravní smlouvy pouze odesílatel nebo příjemce zásilky.

Odpočet – nebo tzv. účetní soupis – obsahuje, podle měsíce podeje, všechny zásilky seřazené podle stanovených kritérií.

1.2 Historie

Jednou ze základních vlastností železniční přepravy je to, že se na jejím uskutečnění podílí v rámci jedné přepravní smlouvy více dopravců. U mezinárodních zásilek, tj. tehdy pokud stanice odesílací je v jiné zemi než stanice určení, nastává tento stav v absolutní většině přeprav, u vnitrostátních přeprav se jedná naopak o situaci vyskytující se zřídka, což vyplývá z historického vývoje železničních přeprav v Evropě a teprve pomalému tempu liberalizace železničních přeprav v Evropě.

Pro pochopení systémů je nutné popsat určitý historický vývoj v oblasti odúčtování mezi dopravci a jeho vliv na současný stav.

První pravidla pro mezinárodní železniční přepravu vznikla v r. 1890, kdy je definoval Centrální úřad pro mezinárodní železniční přepravu IUeG. Tato pravidla pak téměř beze změny platila až do roku 1980, kdy byla přijatá Úmluva COTIF. Poslední úprava pravidel reagující především na legislativní vývoj v Evropské unii pak byla připravena v r. 1999 přijetím vilniuského protokolu Úmluvy COTIF. Po ratifikaci potřebného počtu členů začala nová Úmluva COTIF platit v roce 2006.

Z hlediska železničních podniků poskytujících přepravu zboží je rozhodující pro vývoj odúčtovacích vztahů fakt, že ve všech evropských zemích došlo nejpozději krátce po skončení 2. světové války k vytvoření dominantního národního železničního dopravce ve vlastnictví státu. Tito dopravci pak prostřednictvím své unie (UIC) vytvářely pravidla vzájemné spolupráce a fungování – samozřejmě včetně pravidel pro vzájemné odúčtování – a tato pravidla ovlivňují i stávající stav.

Základním principem pro odúčtování se stalo pravidlo, že železniční podnik, kde byla přeprava ukončena je tím, kdo rozděluje tržby za uskutečněnou přepravu všem zúčastněným podnikům, a to bez ohledu na to, kde byly vybrány peníze. Tento princip vycházel z jednoduché logiky a z možností, které dávala nebo spíše nedávala kancelářská a výpočetní technika. Jediným dokumentem sloužícím jako podklad pro určení podílu z přepravného pro jednotlivé dopravce byl originál nákladního listu, resp. jeho jednotlivé díly a případně přílohy a doplňující dokumenty (např. Výplatní účet). Veškeré dokumenty byly pouze v papírové podobě. A jediným účastníkem plnící přepravní smlouvu, který měl kompletní papírovou evidenci byl právě poslední dopravce, protože jednotliví dopravci své požadavky na přepravné postupně vpisovali do nákladního listu. Právě proto byl poslední v řadě pověřen, aby do defi-

novaného protokolu souhrnně zaznamenal požadavky jednotlivých dopravců, které si oni uplatnili prostřednictvím záznamu v nákladním listu.

Obr. 1 – Nákladní list CIM (dle Úmluvy COTIF z r. 1980) – kolonky k záznamům požadovaného přepravného jednotlivými dopravci.

Zdroj: Průvodce nákladní přepravou ČD – JERID

Dalším historickým faktorem, který silně ovlivnil vzájemné vztahy železničních dopravců podílejících se na mezinárodní přepravě zboží a s tím i související vzájemné odúčtování byl rozpad poválečného uspořádání Evropy. V souvislosti s tímto rozpadem došlo k rozbití fungujících toků peněz a tím i ke vzniku velké platební nekázně mezi státy. To samozřejmě vyvolalo reakci, kterou bylo určité okleštění platných pravidel a zpřísnění povinností jednotlivých dopravců vzhledem k nutnému inkasování peněz za určité úseky.

Např. při přepravách do zemí bývalé Jugoslávie platila povinnost vybrat veškeré platby za úseky před těmito zeměmi od odesílatele.

Další prvek, který úzce souvisí s problémem nárůstu pohledávek, byla snaha některých železnic – především tranzitních - obcházet definovaná pravidla a vybírat si přepravné přímo a nečekat na odúčtování od železnice určené.

Do historických faktů je také nutné zařadit i to, že platby mezi dopravci netvořily jen rozpodílované tržby za přepravu, ale ve vysoké míře také nájemné za vzájemné používání železničních vozů. Pravidla pro výpočet nájemného byla daná úmluvami RIV (pro přepravy dle COTIF) a PPV (pro přepravy dle Dohody SMGS). I tato pravidla se výrazně mění v současné legislativě, ale vzhledem k tomu, že jejich používání bylo desítky let neměnné, jedná se o změny pomalé a tudíž silně ovlivňující stávající systémy.

1.3 BCC Brusel a jeho význam

BCC – Bureau Central de Clearing s.c.r.l. Brussel - centrální clearingové místo bylo založeno jako Všeobecná vyrovnatelna na základě belgického zákona v roce 1925. S účinností od 1. 1. 1997 se transformovalo do Společenství s ručením omezeným (BCC s.c.r.l.) s vlastní právní subjektivitou, jejíž sídlo se nachází v Bruselu.

Clearing je vyúčtování pohledávek a dluhů vázaných na kontokorent mezi několika podniky u BCC. Multilaterální vyrovnávka spočívá ve shrnutí dluhů a pohledávek každého člena vůči jiným členům BCC do jediného účtu, takže pro každého člena vyplyne jenom jedno saldo a to v jediné měně EURO. BCC zašle každému společníkovi platební příkaz nebo oznámení o dobropisu a účetní výpisy, které uvádějí kompenzované částky a platné kurzovní tabulky. Výsledek kompenzace může vést k platbám mezi společníky, kteří neměli v daném účetním období přímé vztahy ze zpracovaných odpočtů

K zamezení ztrát z důvodu kolísání kurzů jednotlivých měn slouží měnové opatření, k penalizaci opožděně odúčtovaných a urovnaných zásilek (vyrovnávek) jsou počítány přírážky tzv. ážie.

Z tohoto důvodu BCC uveřejňuje kurzovní tabulky, sleduje kolísání kurzů a stanovuje měnová období podle těchto kolísání.

Na základě více nebo méně silných kolísání, kterým jsou vystaveny kurzy uznaných měn na devizových trzích, se účty vázané na kontokorent rozdělují do měnových období a jsou vyjádřeny měnovým opatřením.

Měnové období měny je období, které začíná v den silné změny kurzu této měny vůči Euro a končí dnem další silné změny kurzu.

Měna vykazuje silnou změnu kurzu tehdy, pokud se denní kurz národní měny vůči

Euro odchyluje o více než 3 % od kurzu v první den měnového období (referenční kurz). Každá silná změna kurzu zjištěna na BCC má za následek otevření nového měnového období. Rozdělení měnového období oznamuje BCC Měnovým opatřením (oznámením o rozdělení).

1.4 Současný stav

1.4.1. Základní právní normy a pravidla upravující přepravu zboží

Vnitrostátní železniční nákladní přeprava je provozována na základě Smluvních přepravních podmínek pro veřejnou drážní nákladní dopravu Českých drah čj. 57434/2000. Upravují ji tyto právní normy:

- **Zákon č. 266/1994 Sb. o dráhách,**
- **NAŘÍZENÍ VLÁDY 1/2000 Sb.** o přepravním řádu pro veřejnou drážní nákladní dopravu, ve znění nařízení vlády č. 295/2000 Sb.,
- **Výměr MF č. 01/2008** ze dne 29. listopadu 2007, kterým se vydává SEZNAM ZBOŽÍ S REGULOVANÝMI CENAMI,
- **Smlouvami** mezi dopravci,
- **Vyhláškami** orgánů státní správy.

Mezinárodní železniční přeprava podle přepravního režimu COTIF – mezinárodní železniční přeprava uskutečňována na základě nákladního listu CIM. Je provozována podle Úmluvy o mezinárodní železniční přepravě – COTIF. Řídí se **Jednotnými právními předpisy CIM**. Hlavním cílem Jednotných právních předpisů je umožnit přímé vypravení zboží prostřednictvím jediného přepravního dokumentu **nákladního listu CIM**, platného na celé přepravní cestě (procházející po tratích na území nejméně dvou států, které jsou zapsány v seznamu Úmluvy) od přijetí zboží až do jeho dodání. Hlavními právními normami v režimu CIM jsou:

- **COTIF - Úmluva o mezinárodní železniční přepravě – 1999 protokol Vilnius (COTIF 1999)** – platná od 1. 7. 2006
- **Smlouva mezi dopravci** dle CIM 1999,
- **Předpisy** vydané Mezinárodním železničním přepravním výborem (CIT) se sídlem v Bernu,

- **Vyhlášky** vydávané mezinárodní unií železniční (**UIC**) se sídlem v Paříži – UIC 304,
- **INCOTERMS**.

Mezinárodní železniční přeprava podle přepravního režimu SMGS – mezinárodní železniční přeprava uskutečňována mezi státy sdruženými v mezinárodní organizaci OSŽD. Řídí se předpisy a normami platnými v rámci této organizace.

1.4.2. Dokumenty pro vlastní přepravu

- **Nákladní list – Vnitrostátní**
 - **CIM**
 - **CIM/SMGS**
 - **Kombi**
- **Vozový list CUV**
- **Výplatní účet CIM/CUV**
- **Průvodka CIT**
- **Náhradní přepravní listina**

Protože je práce zaměřena na mezinárodní železniční přepravu zboží v režimu COTIF – CIM, je potřeba některé výše zmiňované dokumenty rozebrat podrobněji.

1.4.3. Úmluva COTIF 1999 (platná od 1. 7. 2006)

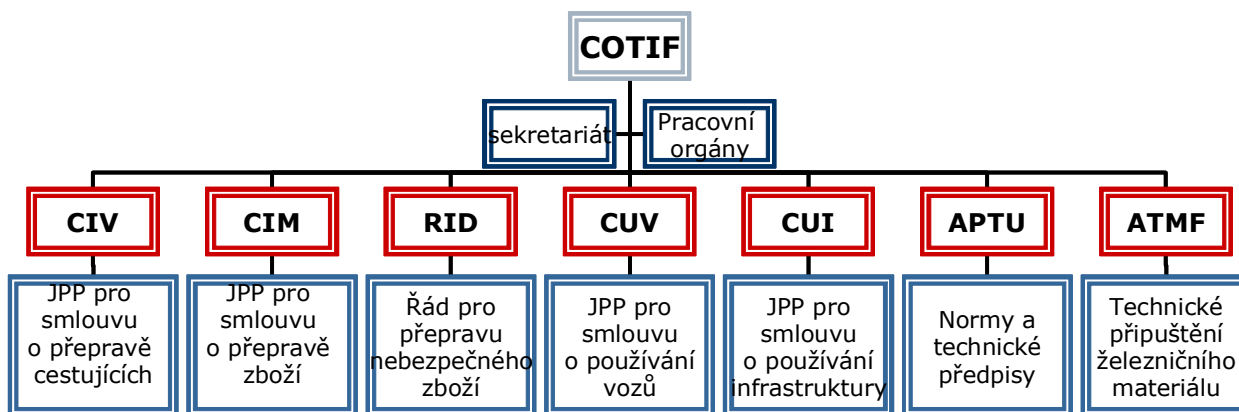
Úmluva COTIF [12], platná od roku 1985, byla revidována a v červnu 1999 ji ve Vilniusu schválila Mezivládní organizace pro mezinárodní železniční přepravu – OTIF. Tato nová Úmluva COTIF vstoupila v platnost až po ratifikaci 2/3 členských států a to dne 1. 7. 2006. Liberalizuje normy v přepravně-právních vztazích v železniční dopravě a klade větší důraz na operabilitu ve smluvních vztazích v železničním sektoru. Nová COTIF, v souladu s právem Evropského společenství, umožňuje železničnímu podniku nebo mezinárodnímu seskupení vzít na sebe komerční odpovědnost v železniční přepravě a nést samostatně rizika,

ale i na druhé straně výhody, používat nové formy spolupráce. Zásadní změnou jsou tři nové formy provádění přepravní smlouvy:

- přeprava prováděná jediným dopravcem,
- přeprava prováděná několika následnými dopravci,
- přeprava prováděná dopravci – subdodavateli.

Úmluva je složená z jednotných právních předpisů a norem, které vymezují podmínky a pravidla pro přepravu.

Obr. 2 – Úmluva COTIF 1999.



Zdroj: Úmluva COTIF

Podle Jednotných právních předpisů CIM jsou dopravci mezi sebou povinni spolupracovat v takové míře, jak to vyžaduje plnění jejich povinností, vzájemně si zprostředkují potřebné informace pro zajištění společně vykonávaných úkolů. Pro usnadnění realizace přepravy uzavírá každý z dopravců s ostatními stranami podílejícími se na přepravě potřebné provozní dohody. Dopravci jsou vázáni zvyklostmi, se kterými souhlasili a také praktikami, které si mezi sebou dojednali. Jsou vázáni zvyklostmi, které jsou v železniční dopravě obecně známé a jsou pravidelně dodržovány, a hlavně pravidly vydávanými příslušnými mezinárodními organizacemi v oblasti železniční dopravy.

S ohledem na platné postupy stanoví dopravci svoje vzájemné povinnosti týkající se podměn a nákladů, podle následujících kritérií:

- náklady,
- platební měna,
- úroky při neuhrazení nebo pozdní úhradě,
- účtování,
- daň z přidané hodnoty.

Doprovci jsou vzájemně odpovědní za plnění povinností dle smlouvy o společné přepravě, včetně odpovědnosti za škody. Strany stanoví ve smlouvě použitelné právo, použitelné kolizní normy a soud příslušný pro řešení soudních sporů.

1.4.4. Nákladní list CIM/Vozový list CUV

Součástí revidované Úmluvy o mezinárodní železniční přepravě COTIF je **nový nákladní list CIM**, který se skládá z pěti číslovaných listů (5. dílů) příp. dodatkových listů.

Tab. 1 – Příjemci jednotlivých dílů nákladního listu.

List		Příjemce listu
Č.	Označení	
1	Prvopis nákladního listu	Příjemce
2	Karta	Doprovce v místě určení (konečný dopravce)
3	Návěstí a odběrný list/Celní	Orgány státní správy, dopravce
4	Druhopyis nákladního listu	Odesílatel
5	Účetní list	Doprovce při odjezdu
	2a	Karta pro dopravce, který účtuje
	4a	Dodatkový list pro odesílatele

Zdroj: Průvodce nákladní přepravou ČD - JERID

Nákladní list musí být vyplněný podle jednotného vzoru, který stanovily mezinárodní svazy dopravců ve shodě s mezinárodními svazy přepravců a úředními místy a s mezivládními organizacemi regionálního hospodářského společenství.

Chybí-li nákladní list, má-li nedostatky nebo byl-li ztracen, není tím dotčena existence a platnost přepravní smlouvy.

V praxi se nejčastěji používá papírový nákladní list na tiskopisu. Je-li nákladní list vyhotoven na tiskárně (obsah a struktura formuláře) je třeba dodržet předepsané podmínky (např. barvu tisku, obsah, formát a provedení bez odchylek od vzoru apod.).

Nákladní list, včetně druhopisu nákladního listu, může mít podobu elektronických záznamů dat, která jsou převoditelná do čitelných znaků písma. Postupy používané k pořízení a zpracování dat musí být funkčně rovnocenné, zejména z hlediska důkazní síly zhotoveného nákladního listu. Dopravce a zákazník smluvně stanoví vyměňované informace a druh a způsob výměny dat elektronického nákladního listu dohodou o elektronické výměně dat v mezinárodní železniční nákladní přepravě EDI. V případě nutnosti se elektronický nákladní list tiskne na papír.

1.4.5. Vyhláška 304 UIC

Způsob urovnání mezi dopravci, který používá i ČD Cargo, je realizován prostřednictvím vyhlášky UIC 304 [2], tj. Odúčtovacího předpisu pro mezinárodní nákladní přepravu zboží. Uvedený předpis je určený pro členy UIC, ale na základě dohod ho mohou používat i nečlenové UIC. Členy UIC jsou zejména tzv. národní dopravci, resp. jejich přímí pokračovatelé, mezi které patří i ČD Cargo, případně další soukromí tzv. třetí dopravci.

V současné době ČD Cargo používá odúčtování a urovnání zásilek dle vyhlášky UIC 304 pouze se zmiňovanými národními dopravci. Tato vyhláška je platná od 1. 1. 1993.

2. Analýza současného stavu výběru přepravného firmy ČD Cargo v porovnání s vybranými evropskými železničními podniky

Systemy odúčtování jsou ovlivňovány výběrem přepravného u jednotlivých dopravců, které se v jednotlivých zemích liší.

2.1 Vybírání přepravného u ČD Cargo, (dříve ČD, a. s.)

Veškeré vztahy mezi firmou ČD Cargo a jejími zákazníky upravují:

- Obchodní zákoník,
- Zákon o drahách
- Všeobecné smluvní podmínky

2.2 Účastníci přepravy

Účastníky přepravy jsou dopravce (ČD Cargo) na jedné straně a přepravce tzn. odesílatel nebo příjemce na straně druhé.

Smluvní vztah mezi odesílatelem a příjemcem je založen na uzavřené **přepravní smlouvě**.

2.3 Průběh uzavření přepravní smlouvy

Objednávku přepravy uplatňuje odesílatel ve stanici odesílací na tiskopisu „Přihláška nakládky“. Potvrzením všech dílů „Přihlášky nakládky“ ze strany dopravce, podpisem zaměstnance stanice a otiskem datového razítka je uzavřena smlouva o přístavbě železničního nákladního vozu.

Převzetím zásilky k přepravě a potvrzením přijetí zásilky k přepravě dopravcem, je uzavřena mezinárodní železniční **přepravní smlouva**. Přepravní smlouvou se dopravce zava-

zuje, že **za úplatu** přepraví zásilku na místo určení a tam ji dodá příjemci. Uzavření přepravní smlouvy se prokazuje vyplněným **nákladním listem** potvrzeným dopravcem. Nákladní list CIM a popřípadě každý doplňkový list se opatří razítkem stanice odesílací nebo záznamem účtovacího stroje a datem přijetí k přepravě. Každá členská železnice CIT – Mezinárodního železničního přepravního výboru – tj. i ČD má za povinnost zveřejňovat jednotný vzor nákladního listu CIM a vysvětlivky pro vyplňování nákladního listu CIM odesílateli a další seznamy (např. Seznam jednotných kódů pro doplňující poplatky atd.). Odesílatel odpovídá za správnost jím uvedených údajů v nákladním listu. Následky vyplývající z toho, že jsou údaje nesprávné, nepřesné, neúplné nebo zapsané na jiném místě, než je pro ně určeno, jdou k tíži odesílatele.

Náklady na přepravné, vedlejší poplatky, cla a ostatní náklady, které vzniknou od uzavření smlouvy, až po dodání hradí odesílatel. Odesílatel a dopravce se však mohou dohodnout jinak. Tato skutečnost však musí být v nákladním listě náležitě vyznačena.

Doprovce může přepravit zásilku ve vlastní režii. V mezinárodní železniční přepravě zboží bývá ale nejčastěji přeprava zásilek prováděna více dopravci a to dopravci, kteří jsou oprávněni na základě licence provozovat drážní přepravu na území státu, na němž je zboží přepravováno. Přeprava zboží je v určitém bodu, nejčastěji v pohraničních přechodových stanicích, předána dalšímu dopravci.

2.4 Stanovení ceny za přepravu

Cena za přepravu je všeobecně stanovena veřejným tarifem. Jedná se o **tarifní cenu**, která je určena na základě:

- Vnitrostátního tarifu,
- Mezinárodních svazových tarifů,
- Mezinárodního seznamu stanic (DIUM),
- Jednotné nomenklatury zboží (NHM).

ČD Cargo umožňuje svým stálým obchodním partnerům možnost získání **smluvní ceny – zákaznické dohody nebo tarifu (D – Direktabrechnung ZF – Zentralfrachtberechnung, KA – Kundenabkommen,...)**. Tyto zákaznické ceny za přepravu vycházejí z určené bonity zákazníka a jsou podmíněny splněním těchto kritérií:

- zákazník se dohodne s ČDC na plnění určitého objemu přepravy za určité období,
- zákazník naplňuje všechny zákonné normy pro podnikání a plní si řádně a včas všechny své závazky z dříve uzavřených smluvních vztahů s ČDC,
- dojde k uzavření Smlouvy o centrálním zúčtování přepravného bezhotovostním placením mezi OPT Olomouc a zákazníkem.

Bonita zákazníka a podmínky pro uzavření Smlouvy o centrálním zúčtování

Současné právní normy neumožňují zajištění pohledávek u zákazníků, kteří v přepravním procesu vystupují jako plátcí za oprávněnou osobu. Pro možnost zajištění případného dluhu těchto zákazníků, uzavírá odbor Odúčtovna přepravních tržeb, ještě před poskytnutím smlouvy o ceně, zákaznického tarifu, mandátní smlouvy, smlouvy o vážení nebo dalších jiných smluv o poskytování služeb ČD Cargo a.s., Smlouvu o centrálním zúčtování nebo platební dohodu.

Před samotným uzavřením Smlouvy o centrálním zúčtování je nezbytné vyhodnotit bonitu zákazníka. Odbor Odúčtovna přepravních tržeb v součinnosti s obchodným oddělením prověří platební morálku zákazníka (kontrola pohledávek, závazků, režim placení, naplňování předchozích smluv, průběh plnění záloh, splátek, splátkových kalendářů). Podle výsledků vyhodnocení se stanoví podmínky pro uzavření Smlouvy o centrálním zúčtování, resp. Smlouva o centrálním zúčtování se neuzavře.

Smlouva o centrálním zúčtování přepravného

Upravuje způsob placení přepravného, výdajů z veřejné drážní nákladní dopravy, úkonů provedených dopravcem, nebo závazků vyplývajících ze zákaznických tarifů popř. z jiných smluv. Předmětem smlouvy o centrálním zúčtování přepravného je zejména:

- umožnění ve vymezených mezích plátcí přepravného, který není ani odesílatelem ani příjemcem, stát se osobou zúčastněnou na přepravě,
- nastavení platebního režimu (převodní příkaz, inkaso, splátka, záloha).

Ze zákonných norem plyne, že **režim vztahu k odesílateli a příjemci je zcela odlišný než k plátcí přepravného.**

Smlouva o centrálním zúčtování přepravného je podmínkou pro získání zákaznické ceny. Smlouva se sjednává se zákazníkem zpravidla na dobu jednoho kalendářního roku.

V případě, že dojde k neplnění závazků vyplývajících ze Smlouvy o centrálním zúčtování, je účastník žalován na základě této smlouvy, ne na základě přepravní smlouvy.

Komplikace vyvstávají pouze v případě, že plátce přepravného za odesílatele nebo příjemce (účastník Smlouvy o centrálním zúčtování) si sjedná nedostatečné smluvní ujednání s účastníkem přepravní smlouvy (odesílatelem, příjemcem) a i v případě uzavření Smlouvy o centrálním zúčtování na danou přepravu, může vzniknout platební vztah i mezi odesílatelem nebo příjemcem a dopravcem.

2.5 Přeprava a DPH

Z hlediska ekonomického byl důležitým datem 1. 5. 2004 - den vstupu České republiky do Evropské unie. Ve vyúčtování se stává primárním posouzení mezinárodní železniční přepravy podle zákona o dani z přidané hodnoty. Do této doby byla mezinárodní železniční přeprava od daně z přidané hodnoty osvobozena. Přijetím nového daňového zákona, který se opírá o ustanovení šesté směrnice Evropské unie, je ve vyúčtování za poskytnuté služby v mezinárodní železniční přepravě brán ohled na místo vzniku přepravy. Podle již zmíněného kritéria je možné přepravu rozdělit následovně:

- **Vnitrostátní** - DPH země přepravy.
- **Intrakomunitární (vnitro Evropské unie)** – v přepravním režimu CIM (DPH v zemi zahájení přepravy nebo v zemi registrace plátce přepravného).
- **Do/ze třetích zemí (dovoz, vývoz, tranzit)** – v přepravním režimu CIM (vývoz od DPH osvobozen, při dovozu osvobozeno s podmínkou).
- **Do/ze třetích zemí** – se změnou přepravního režimu CIM/SMGS (osvobozeno od DPH).

2.6 Vyúčtování přepravních služeb

Za realizované přepravní služby a vedlejší výdaje ve vnitrostátní, vnitrouijní a zahraničních přepravě se zákazníkům vystavují faktury. V případě vnitrouijní a zahraniční přepravy vystupovaly ČD v minulé právní úpravě Úmluvy COTIF pouze jako pověřený zprostředkovatel fakturačních služeb za úseky zahraničních železničních podniků. Cena přepravní služby je příslušným zahraničním podnikem pevně stanovena, nelze ji zprostředkovaně ovliv-

nit. Nová právní úprava Úmluvy COTIF umožňuje ČD vystupovat u vybraných typů přeprav jako vykonavatel přepravních služeb. To však nevyklučuje, že u ostatních přeprav budou i nadále ČD vystupovat jako doposud v pozici zprostředkovatele. Ve fakturách vystavovaných na OPT (Odúčtovna přepravních tržeb v rámci organizační struktury ČD Carga) se odráží povaha realizovaných přepravních služeb, které splňují současnou platnou legislativu a jsou daňovými doklady z pohledu Zákona o DPH č. 235/2004 Sb..

Faktury za přepravní služby jsou v závislosti na místě plnění v souladu:

- ve vnitrostátní přepravě se Zákonem o DPH č. 235/2004 Sb. a Zákonem o účetnictví č. 563/1994 Sb.
- ve vnitrouijní přepravě a přepravě do třetích zemí ještě navíc s Úmluvou o mezinárodní železniční přepravě COTIF, Šestou směrnicí a ostatní evropskou legislativou zastřešující problematiku železniční přepravy.

Faktury obsahují ve vazbě na typ daňového plnění tyto texty:

- ve vnitrostátní přepravě: „Přeprava v rámci ČR.“
- ve vnitrouijní přepravě: „Dodávky v rámci společenství.“
- v přepravě do/ze třetích zemí: „Jedná se o zdanitelné plnění osvobozené od povinnosti uplatnit daň na výstupu podle § 69 Zákona č. 235/2004 Sb. o DPH.“

Identifikační údaje zákazníka (odběratele) jsou uvedeny na fakturách v souladu s výpisem z Obchodního rejstříku nebo Živnostenského listu.

2.7 Placení za provedené přepravy

Za provedené přepravy jsou stanoveny čtyři standardní způsoby placení:

2.7.1. Placení převodním příkazem

Za přepravní služby jsou vystavovány faktury s dohodnutou lhůtou splatnosti. V případě většího objemu vystavených faktur je akceptována od zákazníka hromadná úhrada faktur, za předpokladu dodání rozpisu hrazených faktur.

2.7.2. Inkasní placení

U tohoto způsobu placení je nezbytné, aby zákazník zabezpečil u svého peněžního ústavu svolení k inkasu ve prospěch bankovního účtu odúčtovány. Odúčtovna zajistí včasné inkaso fakturované částky z účtu zákazníka. Určení výše inkasního limitu je nutno stanovit s ohledem na objem poskytovaných a fakturovaných služeb.

2.7.3. Splátky

Uvedený způsob placení umožňuje zákazníkovi zaplacení celoměsíčního objemu faktur pouze ve dvou úhradách.

2.7.4. Záloha

V případě, že to povaha služby nebo okolnosti obchodu vyžadují, je se zákazníkem dohodnut způsob placení formou zálohy. Před realizovanou přepravou uhradí zákazník na účet odúčtovny dohodnutou výši zálohy, která slouží následně k úhradě vystavených faktur za realizovanou službu.

2.8 Určení plátce přepravného v mezinárodní přepravě

Při uzavírání přepravní smlouvy předepíše odesílatel plátce přepravného, a to vyplněním příslušné kolonky nákladního listu. Výplatní záznam stanoví:

- úseky, za které platí – **odesílatel**
- úseky, za které platí – **příjemce**
- úseky, za které platí – **plátce přepravného za odesílatele nebo příjemce**; v tomto případě ČD Cargo vyžaduje uzavření Smlouvy o centrálním zúčtování.

V případě nejasných, neúplných nebo chybných záznamů o placení je přepravné účtované k tíži **odesílatele**.

2.9 Porovnání systému placení přepravného s některými dopravci v okolních zemích

Railion Německo – systém vyúčtování přepravného se zákazníkem je propojen přes dopravní banku. Podstata tohoto vyúčtovacího systému je skutečnost, že plátce je klientem dopravní banky, která v rámci bankovních služeb zajišťuje proplácení faktur vystavených dopravcem. Veškeré zjišťování bonity a schopnosti placení je pouze ve vztahu banka – zákazník. Vyúčtování mezi bankou a dopravcem probíhá 1x měsíčně.

Rail Cargo Austria – obdobný systém dopravní banky je jako u již zmiňovaného Railionu. Vyúčtování mezi bankou a dopravcem probíhá 2 × měsíčně.

ZSSK Cargo – obdobný systém Smluv o centrálním zúčtování jako u ČD Carga s různými možnostmi placení od inkasního způsobu až po zálohový způsob placení. Sledování bonity a platební morálky probíhá u samotného dopravce.

Z historického hlediska a běžné obchodní praxe je zřejmé, že systém dopravních bank je plně funkční jak u Rail Cargo Austria tak i u Railionu. Ovšem současné tržní mechanismy neumožňují tento systém zavést také u ČD Carga a ZSSK Cargo. A to zejména z důvodu nemožnosti vázat zákazníka na povinnost být klientem určité banky – v tomto případě banky dopravní – a tím vytvářet tlak na monopolní postavení této banky v systému vyúčtování a placení přepravného.

3. Analýza současného stavu vzájemného odúčtování přepravného mezi firmou ČD Cargo a vybranými evropskými železničními podniky

V současné době je vzájemné odúčtování přepravného mezi dopravci v Evropě ovlivněno již zmiňovaným historickým vývojem a současnou evropskou železniční legislativou. Podstatnými novými prvky ovlivňujícími odúčtování jsou způsoby inkasa přepravného, postavení dopravců v přepravním procesu a nová pravidla pro volbu výplatního záznamu.

3.1 Používané případy inkasa přepravného

Dopravce při odeslání – vybírá přepravné za tratě v zemi odesílací – ze stanice odesílací po pohraniční řezový bod,

Dopravce při odeslání - vybírá přepravné za tratě ve správě více manažerů infrastruktury ležících na přepravní cestě, max. do stanice určení (výplatní účet),

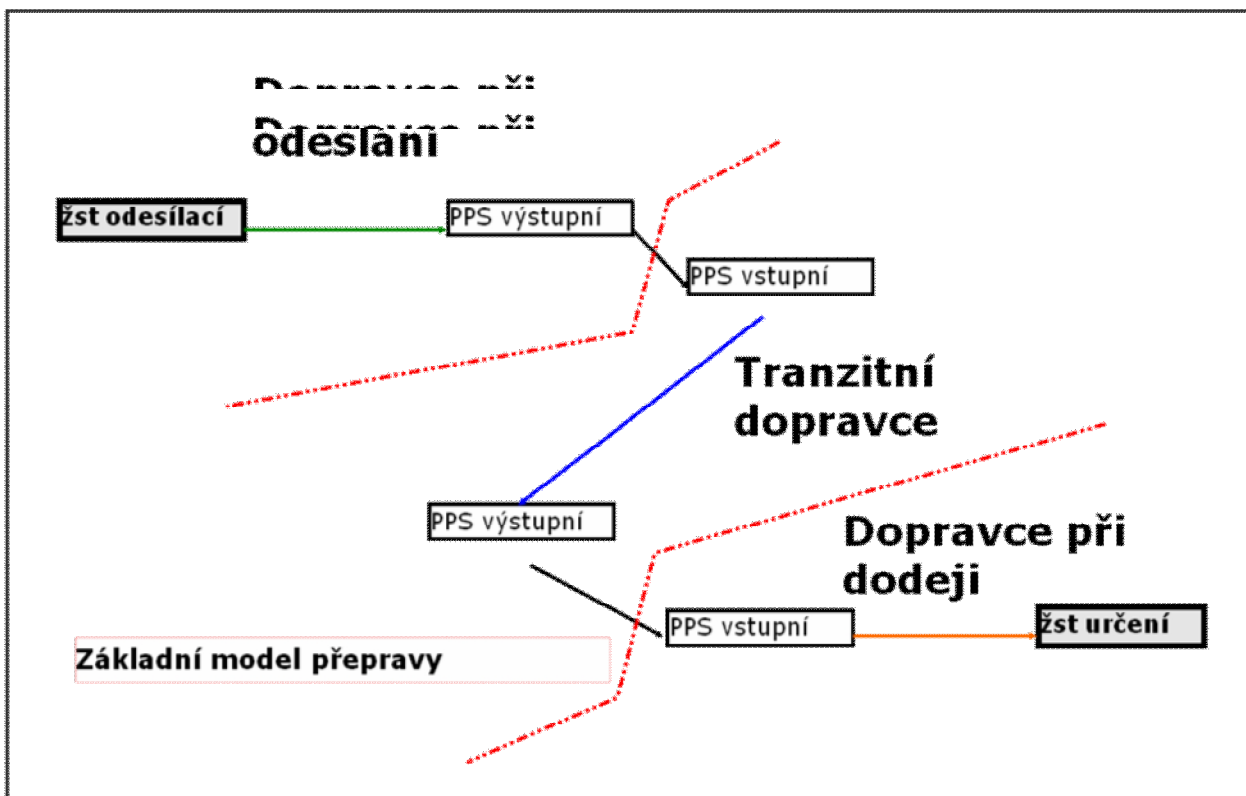
Dopravce při dodeji - vybírá přepravné za tratě v zemi určení (od pohraničního řezového bodu do stanice určení),

Dopravce při dodeji - vybírá přepravné za tratě ve správě více manažerů infrastruktury ležících na přepravní cestě, přepravné vyúčtuje podle částek uvedených v účetních oddílech nákladního listu CIM/vozového listu CUV,

Tranzitní dopravce - vybírá přepravné za úsek infrastruktury od vstupního pohraničního řezového bodu po výstupní pohraniční řezový bod na základě sjednané dohody (Direktabrechnung)

Tranzitní dopravce - vybírá přepravné dle zákaznické dohody (Kundenabkommen) za tratě ve správě více manažerů infrastruktury ležících na přepravní cestě – předepsáno.

Obr. 3 – Základní model přepravy.



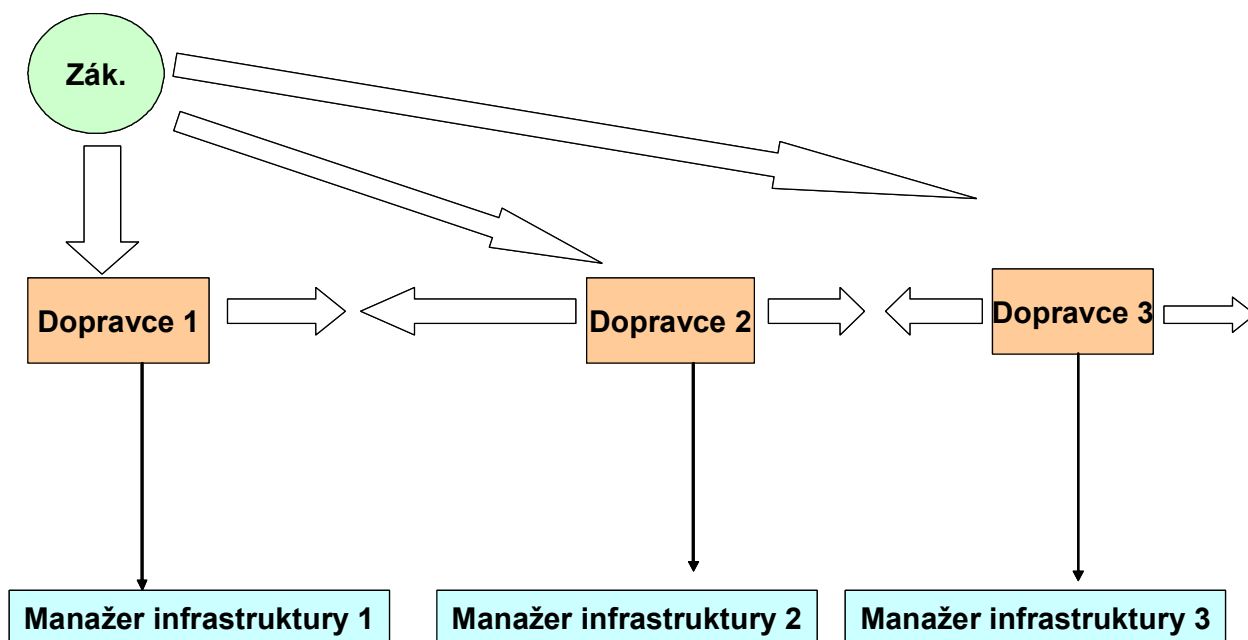
Zdroj: ČD Cargo, přednáška pro OSŽD Varšava [10]

3.2 Postavení dopravců

Dopravce může v rámci přepravy mít následující postavení:

- **navazující dopravce**, kdy přepravu, která je předmětem jediné smlouvy, provádí více na sebe navazujících dopravců a každý dopravce vstupuje převzetím zboží s nákladním listem do přepravní smlouvy v míře stanovené tímto nákladním listem a přebírá závazky, které z toho vyplývají. Každý dopravce odpovídá za provedení přepravy po celé trati až k dodání.

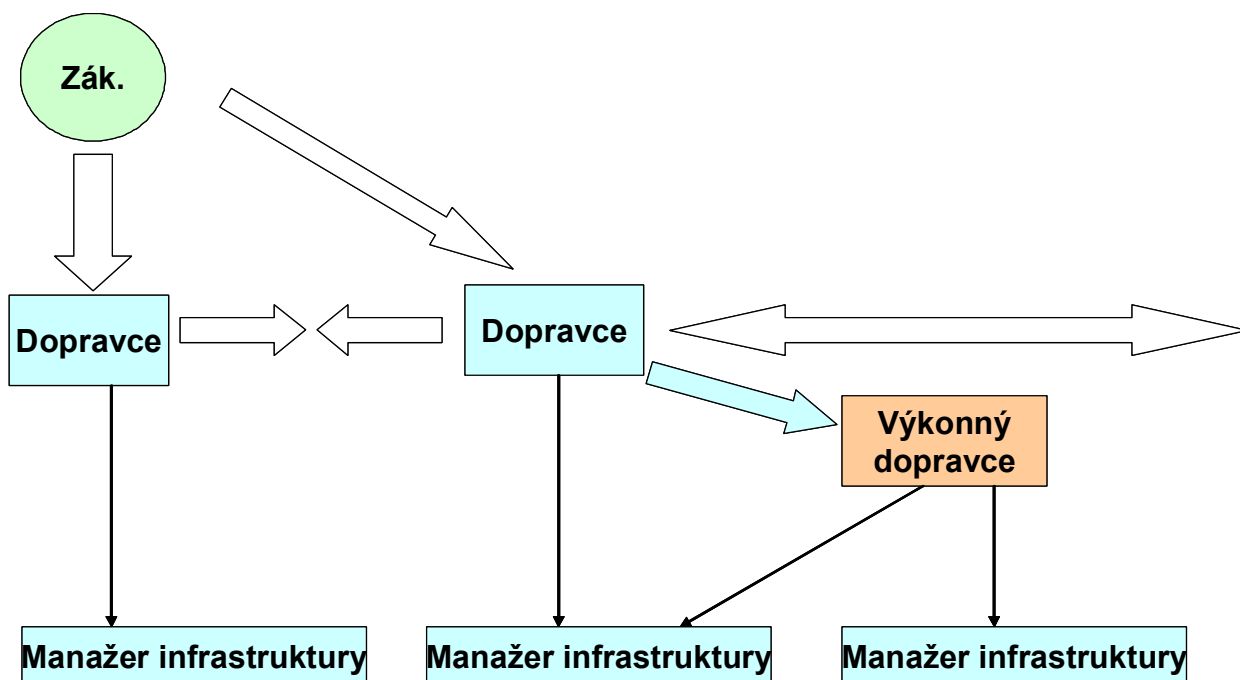
Obr. 4 – Na sebe navazující dopravci (kooperace).



Zdroj: ČD Cargo, přednáška pro OSŽD Varšava [10]

- **výkonný dopravce**, v tomto případě přenesl navazující dopravce provádění přepravy zcela nebo zčásti na **výkonného dopravce**, ale zůstává i nadále odpovědný za celkovou přepravu. Tento výkonný dopravce je zodpovědný pouze za přepravu, kterou provedl. Výkonný dopravce nemá žádné smluvní vztahy s odesílatelem a příjemcem. Službu provádí pro dopravce, nikoliv přepravce.

Obr. 5 – Výkonný dopravce (subdoprovce).



Zdroj: ČD Cargo, přednáška pro OSŽD Varšava [10]

V nákladním listu mohou být zapsány náklady spojené s přepravou (přepravné, vedlejší poplatky, cla a jiné náklady, vzniklé od uzavření smlouvy až po dodání), které je povinen zaplatit odesílatel, případně i příjemce.

V NL CIM mohou být uvedeni všichni dopravci, úsek cesty, na které přepravují zboží a postavení dopravce (navazující dopravce - kód 1, výkonný dopravce – kód 2).

Každý dopravce, který při podání zboží nebo při jeho dodání vybral náklady nebo jiné pohledávky vyplývající z přepravní smlouvy nebo který je měl vybrat, je povinen vyplatit zúčastněným dopravcům podíl, který na ně připadá. **Způsob vyplacení stanoví dohody sjednané mezi dopravci.**

3.3 Výplatní záznam

Výplatní záznam stanovuje, který dopravce inkasuje přepravné. Příklady výplatního záznamu:

- **Vyplaceno přepravné** – celé přepravné (dovozné + doplňující poplatky) inkasuje smluvní dopravce v zemi odesílací,
- **Vyplaceno dovozné po+ vyjmenované doplňující poplatky po uvedený hraniční bod** – inkasuje přepravné dopravce v zemi odesílací za přepravce, provádějící přepravu ze stanice odesílací po tento hraniční bod, přepravné za tímto bodem inkasuje dopravce v zemi určení za dopravce provádějící přepravu od tohoto hraničního bodu až do stanice určení (další nevyjmenované doplňující poplatky váznoucí na zásilce a zapsané v nákladním listě musí být fakturovány dopravcem v zemi určení),
- **poukázáno přepravné** – celé přepravné inkasuje dopravce v zemi určení.

Přepravné se skládá z dovozného a doplňujících poplatků, které vzniknou během přepravy.

V některých případech se může stát, že dovozné za určitého dopravce inkasuje dopravce v zemi odesílací resp. jiný dopravce, ale doplňující poplatky za tohoto dopravce jsou poukázány, inkasuje je tedy dopravce v zemi určení (výplatní záznam 2).

V nákladním listě mohou být zároveň uvedeny smlouvy, které jsou vázány k přepravě např. Smlouvy o centrálním zúčtování, podle kterých může inkasovat jiný dopravce, nežli dopravce v zemi odesílací a určení. V některých případech průvozní dopravce vybírá přepravné od zákazníka sám.

O těchto smlouvách by se měli dopravci vzájemně informovat.

Pokud přepravné některého dopravce zúčastněného na přepravě inkasuje jiný než dopravce v zemi odesílací nebo určení, je pro tuto informaci v nákladním listě určena zvláštní položka, k tomuto účelu je i díl nákladního listu 2a (v současné praxi je však využíván výjimečně, ne-li vůbec).

3.4 Odúčtování mezi dopravci – stav do 31. 1. 2008 – Urovnání mezi kooperujícími dopravci

3.4.1. Postup tvorby odpočtu dodejovým dopravcem

Částky váznoucí na zásilce uvádějí do nákladního listu příslušné stanice odesílacího dopravce, průvozních dopravců a dopravců určení. 2. díl nákladního listu – karta je jediným dokladem, který může obsahovat všechny údaje přepravní smlouvy a ostatní vyfakturované částky, bez ohledu na záznam o placení přepravného.

Tyto doklady resp. kartu obdrží **doprovce určení (v dodeji) a jeho povinností je vyhotovit 1 × měsíčně tzv. odpočet resp. společný soupis zásilek a urovnat tak mezi dopravci přepravné.**

Odpočty obsahují částky uvedené v nákladním listě, případně částky dovozného, které je dopravce určení schopný vypočítat, a to na základě mezinárodních tarifů, případně pokud se jedná o smluvní zásilky, tak na základě znalostí smluv. **Doprovce určení musí zahrnout do odpočtů určitého měsíce všechny zásilky došlé do jeho stanic během téhož měsíce**, a to nezávisle na měsíci podeje, době výdeje zásilky nebo vybrání poplatků.

Úkolem odpočtu vytvářeném dopravcem určení je:

- **zatížit odesílací dopravce vyplacenými částkami**, tj. částkami, které inkasoval tento dopravce ve prospěch jiných dopravců zúčastněných na přepravě,
- **připsat ve prospěch odesílacího dopravce částky poukázané** tj. částky, které inkasoval ve prospěch tohoto dopravce v zemi určení,
- **připsat ve prospěch průvozního dopravce**, nezávisle na záznamu o placení nákladů, **dovozné a poplatky, které jim přísluší, tj. vyplacené i poukázané částky**,
- pokud ze záznamu o placení přepravného, smlouvy uvedené v nákladním listě CIM nebo z jiných ujednání mezi dopravci vyplývá, že žádné částky mezi dopravci být urovnávány nemusí, uvede dodejový dopravce do odpočtu, každému dopravci zúčastněnému na přepravce, zásilku pouze s formálním odúčtováním – s nulovými částkami – a to pro kontrolu plnopočetnosti.

Přidělovat částky, za určitých podmínek, může i jiný subjekt než dopravce určení:

- jedná-li se např. o smlouvy s globální sazbou (globální sazba – druh ceny za přepravu, která je platná na určitý úsek přepravy s více kooperujícími dopravci),
- dopravce inkasovanou částku přiděluje sám – např. dopravce v zemi odeslání sám připisuje vyplacené částky ve prospěch ostatních dopravců,
- průvozní dopravce.

Vyhotovuje-li odpočet jiný než dodejový dopravce, vyhotovuje se odpočet na základě data podeje. Takový odpočet obsahuje pouze zásilky s částkami.

3.4.2. Obsah odpočtu

Soupis zásilek – každá zásilka je jednoznačně určena tzv. identifikací zásilky. Tuto identifikaci zásilky tvoří **kontrolní nálepka**, která je součástí nákladního listu. Nákladní list opatří kontrolní nálepkou dopravce při odeslání zásilky.

Tab. 2 – Identifikace zásilky – údaje na kontrolní nálepce.

kód infrastruktury	doprovce při podeji	stanice podeje	podací číslo	datum převzetí
54	2154	573261	00236	20070712
54	2180	573261	00236	20070712

Zdroj: ČD Cargo, přednáška pro OSŽD Varšava [10]

Odpočty nebo tzv. účetní soupisy obsahují podle **měsíce podeje** všechny zásilky ve vzestupném pořadí kódů stanic, podacích železničních přepravních podniků a podacích čísel, které jsou uvedeny na kontrolních nálepkách, seřazené dle jednotlivých přepravních relací: země odesílací, dopravce odesílací – země určení, dopravce na dodeji, dále dle tarifů a smluv. Odpočty jsou vytvářeny pro všechny dopravce, kteří se na přepravě jednotlivých zásilek podí-

leli a obsahují v konečném výsledku vzájemné dluhy a pohledávky mezi dopravcem, který odpočet obdrží a dopravcem, který odpočet vytváří resp. provádí odúčtování.

Odpočty mohou obsahovat zásilky s různými daty podeje – a to zejména zásilky s datem podeje shodným s měsícem odpočtu a měsíc předchozí (tedy zejména přelomové zásilky tj. podané v předchozím měsíci a dodané v měsíci odpočtu).

Běžnou praxí je i stav, kdy v odpočtu mohou být i zásilky starší – např. z důvodu absence přepravních listin na odúčtovně, neznalosti smluv, dle kterých se mají zásilky odúčtovat, pozdní evidence zásilky, překážky při dodání atd.

Částky v odpočtu u jednotlivých zásilek jsou vyjádřeny v tarifní resp. smluvní měně. S příslušným měnovým opatřením se dále sumarizují do mezisoučtu za podací měsíc, měnu a kód měnového období, a to především ke kontrole správnosti hlavní přepravní uzávěrky. **Hlavní přepravní uzávěrka** je rekapitulace dluhů a pohledávek ze všech přeprav obsažených v odpočtu. V jejím závěru je vypočteno celkové saldo z odúčtovaných zásilek.

U vyplacených částek je přiřazováno měnové období platné v den data převzetí k přepravě.

U poukázaných částek je přiřazováno měnové období platné v den data dodeje.

Hlavní přepravní uzávěrka obsahuje rovněž i salda soupisu vyrovnávek. Soupis vyrovnávek je urovnání rozdílů chybně odúčtovaných zásilek z předchozích měsíců.

Součástí hlavní přepravní uzávěrky jsou mezisoučty za podací měsíc, měnu a měnové období, které slouží k vyúčtování tzv. ážíí za opožděně odúčtované zásilky resp. vyrovnávky v rámci multilaterálního vyrovnání odúčtovaných částek přes BCC.

3.4.3. Termín pro zaslání odpočtů

Pro zaslání odpočtů, dopravcům zúčastněným na přepravě, platí následující pravidlo – 10. dne druhého měsíce následujícího po měsíci dodání se zašle každému železničnímu přepravnímu podniku jedno vyhotovení příslušných nosičů příp. dat. Například – odpočet za měsíc dodání 12/2007 musí být odeslán nejpozději do 10. 2. 2008.

Jednotliví dopravci se však snaží tento termín zkracovat. Odpočty od většiny z nich přicházejí do konce následujícího měsíce po měsíci dodeje.

3.4.4. Formát odpočtu

Železnice určení může dodávat odúčtovací a podílovací data jednou z těchto forem:

- v papírové podobě,
- v elektronické podobě.

Nejčastěji dochází ke kombinaci obou forem.

3.4.5. Postup kontroly dopravců, kteří odpočet obdrží

Každý dopravce si na základě obdržených dílů nákladních listů, případně jiné evidence, vytvoří vlastní databázi zásilek, které přepravoval. Na základě této databáze očekává přepravné od jiných dopravců odpočtem nebo provádí fakturaci, a to v případě, že mu to přísluší podle zápisu v nákladním listě.

3.4.6. Párování s údaji v odpočtech obdržených od dopravce určení

Po obdržení odpočtu je železniční podnik povinen zkontrolovat a prověřit, zda byly všechny vypravené zásilky správně odúčtovány. A to zda byly ve prospěch připsány správné částky jako jeho podíly z přepravného, resp. zda byl zatížen správnými částkami, které měl inkasovat za cizího dopravce. O rozdílech vyšších než 30 EURO za každou odúčtovanou zásilku, je informována kontrola odúčtujícího železničního přepravního podniku tzv. hlášenkou závad.

Odesílací železnice požádá železnici určení o odúčtování zásilek, které nejsou obsaženy ani v odpočtu měsíce podeje, ani v odpočtu následujícího měsíce. K hlášenke závad na neodúčtovanou zásilku se připojí i fotokopie nákladního listu. Ostatním dopravcům, podílejícím se na přepravě zásilky, zašle kopii vystavené hlášenky závad. Stejnou kontrolu provádí průvozní dopravce, hlášenku závad na dopravce určení zasílá však prostřednictvím dopravce odesílacího, protože zpravidla nevlastní žádný díl nákladního listu. Průvozní železnice požádá železnici určení, prostřednictvím hlášenky závad, o zaslání opisu účetního listu (karty nákladního listu) pro zásilky, které jsou sice obsaženy v odpočtu, ale v jejich vlastních podkladech chybí.

3.4.7. Opravy a vyrovnávky

Při kontrole přepravného se v zásadě nebere zřetel na chyby menší anebo rovné 30 EURO. V případě, že se však tyto chyby opakují, jsou odúčtujícím dopravcům ohlášeny. Jedná se např. o použití chybných sazeb dovozného, chyby v podílech, v programování apod.

Chyby bez dopadu na fakturaci vůči zákazníkovi, tj. týkající se jen dopravce při podílování a přidělování dovozného, vedlejších poplatků, záloh a dobírek, stejně jako neodúčtované zásilky musí být oznámeny příslušné kontrole během jednoho roku po doručení odpočtu.

Chyby týkající se zákazníků musí být oznámeny nejpozději tři měsíce před uplynutím jednoleté promlčecí lhůty uvedené v článku 48 Jednotných právních předpisů pro smlouvu o mezinárodní železniční přepravě CIM a to z toho důvodu, aby mohly být zákazníkovi vyúčtovány v předepsané lhůtě.

Jestliže dojde při vyrovnávce částek rozdílů ke kurzovní ztrátě, kterou nezavinil žádný dopravce zúčastněný na přepravě, podílují se částka kurzovních ztrát mezi zúčastněné dopravce v poměru jejich podílů na tržbě.

Chyby oznámené odúčtujícímu podniku Hláškami závad, podle předchozích pravidel, jsou urovnány Přehledy vyrovnávek, které se vyhotovují měsíčně a jejichž salda se uvádí v hlavní přepravní uzávěrce pro příslušného dopravce podle jednotlivých měn.

Vyrovnávka musí být provedena nejpozději s odpočtem zaslaným ve druhém měsíci po měsíci příchodu oznámení. V případě, že tuto lhůtu není možné dodržet, oznámí to dopravce pověřený vyrovnávkou tomu dopravci, který Hlášenku závad zaslal.

Součástí vyrovnávek může být urovnání chyb, které zjistí odúčtující dopravce, a to zejména na základě reklamace přepravného faktur. O tomto přímém urovnání však musí být dopravci vyrozuměni dopředu tzv. Oznámením o vyrovnávce.

Neodúčtované zásilky musí dopravce určení příp. odúčtující dopravce rovněž zahrnout do odpočtu za některý pozdější měsíc. Tyto dopravci musejí v takovém případě v odpovědi na žádost o odúčtování uvést měsíc odpočtu, do kterého se zásilky zapracují.

3.4.8. Ohlášky u BCC resp. zapracování do kontokorentu

Jak již bylo uvedeno výše, je termín pro vyhotovení a zaslání odpočtu nejpozději 10. den druhého měsíce, který následuje po měsíci přijetí, aby bylo umožněno zapracování částek k urovnání do vyrovnávky BCC 15. dne druhého měsíce následujícího po měsíci dodání.

Obecně však dopravci tyto termíny zkracují.

ČD Cargo vyhotovuje a zasílá odpočty cca do 28. dne následujícího měsíce a částky zapracovává do vyrovnávky BCC ke 30. dni následujícího měsíce po měsíci dodání resp. odpočtu.

3.5 Odúčtování mezi dopravci – stav do 31. 1. 2008 – Urovnání vztahů výkonný dopravce – (smluvní) dopravce

Vyhláška UIC 304 [2] slouží k urovnání vztahů výkonného dopravce a dopravce, který si ho pro tyto výkony najal. Neplatí to vždy a ve všech případech.

V současné době má ČD Cargo vztah smluvní – výkonný se ZSSK Cargo, kde ZSSK Cargo je výkonným dopravcem v rámci přeprav vlaku Adria, ale v tomto případě se odměňování výkonů dle UIC 304 prakticky neprovádí. ZSSK Cargo provádí na ČD Cargo klasickou fakturaci, bez jakékoliv datové podpory. Faktury jsou urovnávány platbou prostřednictvím BCC.

Výkonným dopravcem pro ČD Cargo bylo dále např. BRKS, které provádělo na ČD Cargo fakturaci, ČD Cargo bylo zase výkonným dopravcem pro ERS. I zde však byla na tohoto dopravce prováděna fakturace bez jakékoliv datové podpory dle UIC 304 [2] a bez využití BCC.

Urovnání zásilek lze provádět jednou z níže uvedených forem (v závislosti na dohodě mezi dopravci):

- **fakturace zásilek** – jedná se o hromadnou fakturaci zásilek ze strany výkonného dopravce, kdy přílohou faktury je doklad obdobný odpočtu,

- **dobropis** – dopravce vyhotoví dobropis na výkonného dopravce – k dobropisu se připojí jako příloha soupis všech příslušných zásilek ve formě speciálního Odúčtovacího a přidělovacího soupisu (analogicky k příloze E), případně datová věta,
- **faktura podle informací ze strany dopravce** – dopravce vyhotovuje informaci (soupis nebo data) o provedených výkonech a zasílá ji výkonnému dopravci. Výkonný dopravce vyhotovuje na základě této informace fakturu.

3.5.1 Soupis faktur, resp. dobropisů

Faktury/dobropisy mohou být shrnuty podle bilaterální dohody do jednoho dokladu analogicky k hlavní přepravní uzávěrce, faktury tvoří dluh dopravce, který obdrží uzávěrku, dobropisy pohledávku tohoto dopravce.

3.5.2 Placení faktury, resp. dobropisu

Placení faktury/dobropisu se řídí podle podmínek vyhlášky UIC 311.

3.5.3 Odúčtování zásilek

Nezávisle od druhu odměňování za výkon musí dopravce v dodeji provést odúčtování zásilek s „nulami“.

3.5.4 Projednání chyb z odměňování za výkony mezi dopravcem a výkonným dopravcem

Reklamace a urovnání rozdílů zásilek z přezkoušení faktur/dobropisů se musí uplatnit v rámci lhůt a způsobem stanovených pro odpočtové zásilky.

3.6 Nové principy odúčtování – platné od 1. 2. 2008

Nevýhodou principu odúčtování platného do 31. 1. 2008 bylo, že dopravce určení v mnoha případech zatížil odesílatěho dopravce nesprávnými částkami z důvodu např. neznalosti smluv, chybných zápisů v nákladních listech, které bylo nutné dodatečně urovnávat vyrovnávkami.

Rovněž velké procento smluv, které byly předmětem odúčtování mezi dopravci, bylo odúčtováváno po dohodě dopravců dopravcem odesílacím.

K tomuto odúčtování, v případě vleklé chybovosti u některých smluv ze strany dopravce určení, přistoupilo i ČD Cargo.

Z tohoto důvodu došlo k přepracování vyhlášky UIC 304 [2] v tom smyslu, že částky přiděluje a později případně i urovnává dopravce, který přepravné ve prospěch jiného dopravce inkasoval.

Stále ale zůstává povinností dopravce v zemi určení uvést pro všechny dopravce zúčastněné na přepravě všechny zásilky byť i není inkasující, tedy s nulovými zásilkami z důvodu plnopočetnosti.

3.7 Přejedod mezi oběma způsoby odúčtování

Hlavními změnami odúčtování je nejen nový princip podílování. Novelizovaná UIC 304 [2] zavádí i nový formát odpočtu v souladu s přijetím nové COTIF k 1. 7. 2006 a také nové datové věty.

Jako přelomové období mezi oběma způsoby odúčtování byl určen odpočtový měsíc 02/2008 a zásilky s datem podeje 1. 2. 2008.

V praxi to znamená následující: Jak již bylo uvedeno výše, odpočet 02/2008 může obsahovat zásilky s datem podeje starším, nežli je 1. 2. 2008. Aby se předešlo případnému dvojímu podílování tržeb, bylo dohodnuto, že zásilky s datem podeje do 1. 2. 2008, přestože budou obsaženy v odpočtech 02/2008 a případně i pozdějších, musí být rozpodílovány ještě starým principem, ale již v nové formě odpočtu i nových datových větách.

Proto se v extrémních případech může stát (předpis to i dovoluje), že 1 rok od přijetí nových principů, může odpočet obsahovat i zásilku rozpodílovanou starým principem.

3.8 Tržby z hlediska ČD Cargo – Porovnání starého a nového principu

3.8.1. Dovoz – vyplacené zásilky – inkasuje dopravce v zemi odeslání

Starý princip – odpočet provádí ČDC zatížením dopravce v zemi odeslání – za zásilky došlé v měsíci M (tj. nejčastěji zásilky podané v měsíci (M-1)) a M – jsou obsaženy v odpočtu za měsíc M - jsou zaúčtovány v měsíci M+1 vždy

Nový princip – podíly bude přidělovat dopravce v zemi odeslání na základě data podeje tj. zásilky podané v měsíci M-1 (dodané na ČD v měsíci M) mohou být již v odpočtu M-1 a zaúčtovány v měsíci M (případně později – záleží na datu příchodu odpočtu).

Zásilky podané v měsíci M (dodané v měsíci M) budou v odpočtu za měsíc M, účtované v měsíci M+1 a později (záleží na datu příchodu odpočtu).

I v době platnosti starého principu prováděl u části zásilek odúčtování inkasující tj. odesílací dopravce resp. jiný dopravce např. průvozní, proto tyto zásilky s novou UIC nedoznají změn a budou se podílovat dle data podeje, tj. může nastat případ viz nový princip.

3.8.2. Průvoz – vyplacené zásilky – inkasuje dopravce v zemi odesílací,

- poukázané zásilky – inkasuje dopravce v zemi určení.
- smluvní – inkasované jiným např. průvozním dopravcem.

Starý princip – vyplacené i poukázané částky podílují dopravce určení dle data dodeje tj. zásilky podané v měsíci M mohou být odúčtované v měsíci M, případně v měsíci M+1 (dle data dodeje – přelomové zásilky), zaúčtované v měsíci M+1 příp. M+2 (a později – dle data příchodu odpočtu).

Nový princip – vyplacené částky od dopravce odesílacího – odpočet dle data podeje zásilky – za měsíc podeje M – v odpočtu za měsíc M, zaúčtování tržeb v měsíci M+1 (příp. později dle data příchodu odpočtu).

Poukázané částky nedoznají změn oproti starému způsobu odúčtování.

Částky inkasované jiným inkasujícím např. průvozním dopravcem

Část tržeb byla přidělována již dříve inkasujícím dopravcem – tyto tržby, co se týče termínu nedoznají změn viz nový princip

3.8.3. Vývoz – poukázané částky inkasuje dopravce v zemi určení, případně jiný dopravce.

Byly a jsou přidělovány dopravcem v zemi určení dle data dodeje resp. tj. tržby za měsíc podle M došlé na železnici dodeje v měsíci M resp. M+1 budou zaúčtovány v měsíci M+1 resp. M+2 (případně později dle data příchodu příslušného odpočtu.

3.8.4. Zhodnocení výše uvedeného

S novým systémem odúčtování nedojde ke zpoždění tržeb oproti starému způsobu odúčtování, naopak co se týká odpočtu, ve kterém mohou být zásilky odúčtovány může dojít ke dřívějšímu odúčtování zásilky a to zejména u zásilek z našeho dovozu a vývozu.

Co se však týká samotného zaúčtování tržeb z jednotlivých odpočtů, záleží na tom, v jakém termínu budou odpočty zasílány a zpracovány do kontokorentu BCC, v jaké kvalitě budou datové nosiče na základě, kterých se jednotlivé položky účtují.

Tab. 3 – Všeobecné řešení odpočtů (od 1. 2. 2008).

ODPOČET Z HLEDISKA ČD Carga (ČDC)		
typ přepravy ČDC	Došlý	Odeslaný
Dovoz	1. Od dopravce v zemi podeje zásilky - obsahuje dovozné zásilky, kdy přiděluje dopravce na podeji zásilky podíl za řez ČDC který vyfaktoval na účet ČDC – výplatní záznam vyplaceno celé dovozné	Všem dopravcům zúčastněným na přepravě zásilky: obsahuje všechny zásilky, došlé do stanic určení na síti SŽDC v rámci mezinárodní přepravy, dopravce ČDC, podle vyhlášky UIC 304 je ČDC povinné do tohoto odpočtu zahrnout všechny zásilky, částky se přidělují v případě výplatního záznamu poukázáno, kdy bylo fakturováno na účet jiného dopravce
	2. Odpočet od inkasujícího průvozního resp. jiného inkasujícího dopravce – obsahuje zásilky a částky inkasované tímto dopravcem	
Vývoz	1. Od dopravce v zemi určení – obsahuje vývozné zásilky ČDC, které dojelely do stanic určení dopravce, jež vyhotovil odpočet (důkaz toho, že zásilky dojelely do stanic určení+pridělení podílů za řez dopravce ČDC, které tento vyfaktoval na účet ČDC – poukázané částky	Pouze dopravcům, pro které ČDC inkasuje: zahrnuje zásilky vývozné s výplatním záznamem vyplaceno a částkou v cizím řezu, kdy ČDC přiděluje podíl cizí železnici (jde o tzv. vývoz pro_ž)
	2. Odpočet od inkasujícího průvozního resp. jiného inkasujícího dopravce	

ODPOČET Z HLEDISKA ČD Carga (ČDC)		
typ přepravy ČDC	Došlý	Odeslaný
Průvoz	<p>1. Od dopravce v zemi určení obsahuje průvozové zásilky ČDC, které dojely do stanic určení dopravce, který vyhotovil odpočet (důkaz plnopočetnosti), přidělení podílů za řez ČDC, které dopravce v zemi určení vyfakturoval na účet ČDC (poukázané částky), v případě, že dopravce nevyfakturoval žádné částky – nulové částky</p> <p>2. Od dopravce v zemi podeje zásilky – obsahuje dovozové zásilky, kdy přiděluje dopravce na podeji zásilky podíl za řez ČDC, který vyfakturoval na účet ČDC – výplatní záznam vyplaceno celé dovozní</p> <p>3. Odpočet od inkasujícího průvozního resp. jiného inkasujícího dopravce</p>	<p>Pouze dopravcům, pro které ČDC inkasuje – obsahuje průvozové zásilky ČDC, není důležitý výplatní záznam, v cizím řezu je smlouva, kterou ČDC fakturuje, přidělujeme podíl železnici, za jejíž řez bylo vyfakturováno (jde o tzv. průvoz pro_ž)</p>

Zdroj: autor

3.9 Přeprava zásilek s třetími dopravci v mezinárodní železniční nákladní přepravě

3.9.1. Základní pojmy

Třetí dopravce – pro účely odúčtování je to dopravce, se kterým ČD spolupracuje při provádění mezinárodní železniční nákladní dopravy, ale se kterým ČD neprovádí vzájemné odúčtování zásilek dle vyhlášky UIC 304.

Přeprava ve spolupráci s třetím dopravcem - zásilka je v průběhu plnění přepravní smlouvy předána/převzata třetím dopravcem v pohraniční přechodové stanici ČD, příp. na smluvně dohodnutém místě, případně zásilku jiný národní dopravce v sousední zemi předá třetímu dopravci nebo přebere od třetího dopravce.

ČD Cargo s těmito dopravci, od kterých přímo přebírá zásilky, uzavírá „Smlouvu o spolupráci při společné přepravě v mezinárodní železniční dopravě“.

Dále je uzavíráno smluvní ujednání o vyrovnání inkasovaného přepravného mezi ČD Cargo a třetím dopravcem.

Pokud zásilku přepravuje pouze ČD Cargo a na všech ostatních tratích provádí přepravu pouze třetí dopravci, nedochází k vytváření odpočtu (jedná se převážně o sousedskou přepravu). Dochází-li k inkasování přepravného mezi ČD Cargem a třetím dopravcem, provádí se klasickou fakturací. Tyto přepravy jsou většinou smluvní a každý dopravce si své přepravné inkasují sám.

V mnoha případech však ČD Cargo spolupracuje na přepravě jak s národními, tak s třetím dopravci.

3.9.2. Zásilky ve vývozu

Postavení třetího dopravce ve vývozu:

Třetí dopravce je dopravce v zemi určení

- **sousedská přeprava** – v tomto případě nedochází k odúčtování zásilky dle předpisu UIC 304, ani k datové výměně. Urovnání případného přepravného, mezi ČD Cargem a třetím dopravcem, se provádí klasickou fakturací. Příklad sousedské přepravy: ČR – Polsko, dopravci ČD Cargo a PCC.

- **nesousedská přeprava** – inkasujeme-li přepravné pro průvozního národního dopravce, přidělíme podíl tomuto národnímu dopravci odpočtem. Příklad nesousedské přepravy: ČR – Maďarsko, dopravci ČD Cargo – ZSSK Cargo – CER.

Doprovce v rámci průvozního úseku, dopravcem v zemi určení je národní dopravce

S národním dopravcem v tomto případě dochází k odúčtování zásilek dle příslušných pravidel tj. odúčtování zásilky z důvodu plnopočetnosti, případně k přidělení podílů pro ČD Cargo, pokud dochází k inkasování přepravného mezi ČD Cargo a třetí dopravce, provádí se klasickou fakturací. Příklad: přeprava ČR – Maďarsko, dopravci ČD Cargo – BRKS – MÁV Cargo.

3.9.3. Zásilky v dovozu

V dovozu může být třetí dopravce:

Doprovce na železnici odesilací

- **sousedská přeprava** - nebude prováděno žádné odúčtování zásilek mezi dopravci dle UIC 304 [2]. Pokud dochází k inkasování přepravného mezi ČD Cargo a třetím dopravcem, provádí se klasická fakturace. Příklad sousedské přepravy: Německo – ČR, dopravci ITL – ČD Cargo.
- **nesousedská přeprava** – ČD Cargo provede odúčtování zásilek a urovnání přepravného odpočtem pouze pro případného průvozního národního dopravce. Pokud dochází k inkasování přepravného mezi ČD Cargem a třetím dopravcem, provádí se klasická fakturace. Příklad nesousedské přepravy: Maďarsko – ČR, dopravci CER – ZSSK Cargo – ČD Cargo.

Doprovce na tratích průvozní železnice

ČD Cargo provede odúčtování zásilek pouze pro případného dopravce na podeji nebo pro jiné národní dopravce přepravující zásilku. Pokud dochází k inkasování přepravného mezi ČD Cargem a třetím dopravcem, provádí se klasickou fakturací. Příklad: Maďarsko – ČR, dopravci MÁV Cargo – BRKS – ČD Cargo.

3.9.4. Zásilky v průvozu

V průvozu mohou nastat případy jako v dovozu nebo vývozu, podle postavení třetího dopravce (v zemi určení nebo v zemi odeslání, příp. průvozní). V tomto případě obdržíme odpočet dle UIC 304 [2] pouze tehdy, je-li dopravce v zemi určení národní dopravce, případně inkasuje - li přepravné ČD Cargo jiný národní dopravce. Příklad přepravy: Nizozemí – Slovensko, dopravci ITL – ITL – ČD Cargo – BRKS.

3.9.5. Přeprava zásilek se třetími dopravci na území ČR

V mezinárodní i vnitrostátní přepravě zásilek dochází ke spolupráci ČD Carga a jiných dopravců – tj. k vzájemnému předávání zásilek při přepravě na území ČR. Tato přeprava je realizována dvojitým způsobem:

- Část přepravy na území ČR provádí ČD Cargo, část přepravy provádí třetí dopravce, oba dopravci na nákladním listě CIM jsou kooperující. Příklad: Přepravy ve spolupráci s firmou Unipetrol Doprava.
- ČD Cargo figuruje v nákladním listě CIM jako smluvní, celou přepravní cestu na území ČR provádí třetí dopravce jako výkonný. Příklad: Přepravy s ODOS.

V obou případech je přepravné urovnáváno klasickou fakturací vůči zákazníkovi. V případě přeprav s Odosem je ČD Cargo dodavatelem služby pro zákazníka, ODOS dodavatel služby pro ČD Cargo.

4. Posouzení navržených opatření k optimalizaci výběru přepravného vzájemného odúčtování u přeprav zboží zabezpečovaných firmami České dráhy, a. s. a ČD Cargo, a. s.

Proces odúčtování je nedílnou součástí celé uskutečněné železniční přepravy. Toto tvrzení jednoznačně vychází z technologie, která je pro uskutečnění přepravy, na níž se podílí více dopravců, nezbytná. Přestože nejnovější legislativa a připravovaná další opatření v oblasti liberalizace mezinárodní železniční přepravy umožní provádět i mezinárodní přepravu jediným dopravcem, zůstane realizace absolutní většiny těchto přeprav formou spolupráce více dopravců. Z toho důvodu nelze zanedbávat řešení problémů odúčtování mezi jednotlivými dopravci, protože se v konečném pohledu jedná o toky nemalých částek peněz, které vždy někomu určitou dobu chybí.

Z této práce vyplývá, že několik desítek let používaný systém daný dnes již historickou legislativou a technologií, musí být změněn a že tento proces postupné změny již začal. Podstatným impulsem pro změnu byla situace popisovaná v kapitole „Charakteristika vztahů podílejících se dopravců na jedné přepravě zboží“, kdy z důvodu vzniku velkých pohledávek mezi železničními dopravci začali jednotlivé železnice v rolích věřitelů hledat nové cesty pro urychlení toku peněz. V tomto okamžiku začalo docházet k tomu, že odpočet vytvářený posledním dopravcem přestal v řadě případů sloužit jako podklad pro vyúčtování peněz, ale stal se pouze evidenčním či kontrolním dokladem. Další impuls k přeměně funkce odpočtu pak přinesla ratifikace nové Úmluvy COTIF [12] podle vilniuského protokolu v roce 2006, kdy už změněný základní princip pro spolupráci mezi dopravci jednoznačně nutí ke změně přístupu vlastního odúčtování.

Základní princip spolupráce mezi dopravci je individuální smluvní vztah sjednaný pro každý typ přepravy, na kterém se podílí dva a více dopravců. Součástí projednávání takového smluvního vztahu by mělo být projednání i otázek odúčtování. Pro každý typ přepravy je totiž nutné domluvit nejen technické a technologické otázky, jako jsou časy a místa předávky, pravidla pro naložení nákladu apod., ale i otázky finanční. Především se jedná o stanovení celkové ceny a způsobu jejího vyúčtování vůči přepravci, určení plátce nebo plátců přeprav-

ného a v neposlední řadě i způsob, jak se peníze vybrané od plátců dostanou ke správnému dopravci. Protože smluvní volnost (na rozdíl od období do r. 2006) umožňuje velké množství variant způsobů, jak bude přepravné uhrazeno, lze velmi těžko vytvářet nějaký universální model pro vzájemné finanční vyrovnání mezi dopravci. Tento problém je o to větší, že způsob úhrady ovlivňuje především přepravce, ale svůj vliv zde mají a budou mít i odlišné daňové sazby v jednotlivých zemích, protože veškeré mezinárodní přepravy realizované v rámci Evropské unie již podléhají zdanění. A platba daně jednoznačně ovlivňuje finanční toky.

Jak to tedy bude s odúčtováním dál?

Z této práce vyplývá, že již proběhla 1. etapa přeměny způsobu odúčtování od systému zpracování odpočtu posledním dopravcem a následného finančního vyrovnání ke smluvně dohodnutým způsobům. Je zřejmé, že technologie především u bývalých národních železnic mají relativně dlouhou setrvačnost a právě tato první etapa ukázala, jak složitý proces je uskutečnění takovéto změny. Podstatou této první etapy bylo poznání, že postaru to prostě dělat nejde. Vzhledem k častým přímým finančním vztahům prvního i tranzitních dopravců s plátcem přepravného, nezveřejňování smluv, elektronizaci v oblasti vyúčtování nemá poslední dopravce dostatek správných podkladů pro zpracování takového odpočtu, který by bylo možné vzít jako seriózní podklad k realizaci vzájemného finančního vyrovnání. Místo toho se zvýšila pracnost u všech dopravců, jímž je odpočet určen, protože je nutné veškeré záznamy zkontrolovat a upravit. Následně pak zpracovat reklamace a nové odpočty. V podstatě to je hlavní důvod toho, že tato 1. etapa trvala relativně krátkou dobu od 1. 7. 2006 do 31. 1. 2008, tj. necelých 20 měsíců, a bylo nutné přikročit k etapě druhé. Ta je již podpořena i nově upravenou vyhláškou č. 304 [2] a jejím cílem je zrychlit finanční toky a odstranit vysokou pracnost kontroly.

Jak vyplývá z kapitoly „Analýza současného stavu vzájemného odúčtování přepravného mezi firmou České dráhy a vybranými evropskými železničními podniky“, dochází k zásadní změně v tom, že odpočet zpracovává dopravce, který vybírá peníze pro jiného dopravce. Zůstává však stále ještě i zpracování odpočtu posledním dopravcem, který má ale již pouze kontrolní úlohu. Na základě tohoto odpočtu, který již není podkladem k finančnímu vyrovnání, je prováděna kontrola úplnosti odúčtování všech zásilek, jejichž přeprava byla dokončena. Vzhledem k velmi krátké době používání tohoto nového způsobu, je nemožné zhodnotit pozitivní či negativní přínosy oproti první etapě. Lze však konstatovat, že i tato druhá etapa nebude konečným způsobem odúčtování přepravného a dalších plateb vyplývající ze spolupráce více dopravců na realizaci jedné železniční přepravy.

Důvody, které vedou k tomuto tvrzení, jsou následující:

- Elektronizace dat o přepravě umožní jednodušší kontrolu kompletnosti vzájemného vyrovnání.
- Postupné zapojování nových dopravců do přepravného procesu. Tito dopravci nejsou vůbec zatíženi technologií minulosti a již nyní se snaží uplatňovat metody vyrovnání co nejvíce podobné jakýmkoliv jiným platbám.
- Přepravci budou v blízké budoucnosti mnohem více využívat alternativy ve způsobu placení přepravného.
- Konkurenční boj mezi spolupracujícími dopravci povede ke sporům o zadržování peněz apod., bude proto snaha o to, aby se způsob finančního vyrovnání skutečně stal součástí smlouvy o realizaci přepravy.

Na základě těchto faktorů lze očekávat příchod třetí – závěrečné etapy ve způsobu odúčtování, na kterou se bude nutné připravit i v rámci firmy ČD Cargo. Jak už bylo naznačeno, podstatou této fáze bude plný přechod od odpočtu pro všechny k dvoustrannému vyúčtování postavené na základě předem daných pravidel. Pro každého dopravce to znamená, že bude muset každou zásilku, za kterou vybral peníze pro jiného dopravce, zařadit pouze do vyúčtování s dopravcem, který má inkasovanou částku obdržet. Tyto platby budou vycházet především ze smluv a nikoliv z nákladních listů jako doposud. Příprava na tento proces pak bude obnášet především tyto činnosti:

- V procesu uzavírání smluv o realizaci bude nutná účast zpracovatele vyúčtování. Tato účast může být samozřejmě realizována řádným proškolením pracovníků, kteří budou jednotlivé smlouvy sjednávat.
- Změnu přístupu k uzavíraným smlouvám o realizaci přeprav, kdy sjednávající obchodník musí brát významný zřetel na finanční toky, které ze smlouvy budou vyplývat.
- Zpracování jednotlivých vyúčtování bude rozděleno podle dopravců, což znamená, že jedna zásilka může být zpracována několika pracovníky. Bude proto nutné zajistit kontrolu úplnosti zpracování. Tu by měl přinést i případně upravený informační systém.

Přestože je tato kapitola nazvaná „Posouzení navržených opatření k optimalizaci výběru přepravného vzájemného odúčtování u přeprav zboží zabezpečovaných firmami České dráhy, a. s. a ČD Cargo, a. s.“ je vidět, že čas na výrazné posuzování ještě nenastal. Řada argumentů, které jsou v této práci zmíněny, ukazuje, že proces přeměny způsobu odúčtování

železničních přeprav, na kterých se podílí více dopravců, je stále ve své počáteční fázi. Faktory jako je setrvačnost desítky let používaného systému a příchod zcela nových dopravců nezatížených naopak žádnou technologií z minulosti, přinášejí do celého procesu své vlivy. A přestože platná legislativa jednoznačně ukazuje cílový stav, potrvá ještě několik let, než se k němu železnice – jako dopravní obor – dopravuje.

Závěr

Cílem této práce bylo ve stručnosti ukázat problematiku odúčtování železničních přeprav a vzájemného finančního vyrovnání mezi dopravci, kteří se na jedné přepravě podílejí. To bylo dosaženo popisem jednotlivých procesů, které byly uvedeny v části Analýza současného stavu výběru přepravného firmy ČD Cargo v porovnání s vybranými evropskými železničními podniky a hlavně v části Analýza současného stavu vzájemného odúčtování přepravného mezi firmou ČD Cargo a vybranými evropskými železničními podniky.

Výrazné změny v železničních přepravách, které přinesla ratifikace vilniuského protokolu Úmluvy COTIF, zasáhly i proces odúčtování, který není až do takové míry vidět. Uvědomíme-li si však, že činnosti související s odúčtováním vykonává u firmy ČD Cargo více jak 100 lidí, je jasné, že se nejedná o bezvýznamnou záležitost. Jak vyplývá z uvedeného shrnutí, bude blízká budoucnost tohoto procesu mít významný vliv na práci již zmíněného počtu lidí a tato práce chtěla na daný fakt upozornit.

Použitá literatura

- [1] *UIC Merkbaltt 311 – Finanzbeziehungen zwischen den Eisenbahnverkehrsunternehmen – Grundsätze und Anwendungsmodalitäten* . 21. Ausgabe, Paříž: UIC 2007. ISBN 2-7461-1158-6
- [2] *UIC – Merkbatt 304 – Abrechnungs- und Zuschreibungsvorschriften zwischen Beförderern für den internationalen Güterverkehr* .4.Ausgabe, Paříž:UIC 2007. ISBN 2-7461-1226-4
- [3] *BCC – Operationelles Reglement*, Interní firemní materiál, Brusel, BCC 2003, aktuální stav ke dni 1.5.2008
- [4] *BCC – Geschäftsordnung*, Interní firemní materiál, Brusel, BCC 2003, aktuální stav ke dni 1.5.2008
- [5] *CIT – Průvodce nákladní přepravou CIT (GTM – CIT)*, Bern
- [6] *Průvodce nákladní přepravou Českých drah, 11. Mezinárodní železniční nákladní přeprava*, Interní firemní materiál. Praha: ČD, a.s., 2002.
- [7] *Průvodce nákladní přepravou Českých drah, 25. Vyúčtování služeb, Reklamace, Uplatňování nároku na náhradu škody*, Interní firemní materiál. Praha: ČD, a.s., 2006.
- [8] *Průvodce nákladní přepravou Českých drah, 27. Nový nákladní list CIM a vozový list CUV*, Interní firemní materiál. Praha: ČD, a.s., 2006.
- [9] RYNEŠ, Petr. *Podvojně účetnictví a účetní závěrka 2005, zákon č. 235/2004 Sb. o dani z přidané hodnoty*, 5. aktualizované vyd. Olomouc: Anag, 2005. ISBN 80-7263-251-5
- [10] NOGLÝ, Libor; KORCAN, Václav. *Přednáška pro OSŽD Varšava*, březen 2008

Elektronické dokumenty

- [11] *Ministerstvo dopravy ČR* [online] © 2006. Dostupné na WWW: <http://www.mdcr.cz/cs/Legislativa/Legislativa_CR_drazni/>.
- [12] *Ministerstvo dopravy ČR* [online] © 2006. Dostupné na WWW: <http://www.mdcr.cz/cs/Legislativa/Legislativa/Legislativa_CR_drazni/umluvaCOTIF.htm>.
- [13] *Jerid, s.r.o.* [online] © 2007. aktualizováno 23. 5. 2008. Dostupné na WWW: <http://www.jerid.cz/show.php3?action=product_dokumenty_prirucky&session=16nd01r11y05h55t2008>

[14] *Comité international des transports ferroviaires* [online] © 2005. Dostupné na WWW:
<http://www.cit-rail.org/html/d/index_d.html>

Seznam tabulek

Tab. 1 – Příjemci jednotlivých dílů nákladního listu	16
Tab. 2 – Identifikace zásilky – údaje na kontrolní nálepce	31
Tab. 3 – Všeobecné řešení odpočtů (od 1. 2. 2008)	40–41

Seznam obrázků

Obr. 1 – Nákladní list CIM (dle Úmluvy COTIF z r. 1980) – kolonky k záznamům požadovaného přepravného jednotlivými dopravci	11
Obr. 2 – Úmluva COTIF 1999	15
Obr. 3 – Základní model přepravy	26
Obr. 4 – Na sebe navazující dopravci (kooperace)	27
Obr. 5 – Výkonný dopravce (subdoprovce)	28

Seznam zkratek

BCC	Bureau Central de Clearing s.c.r.l. Brusel – Centrální clearingové centrum Brusel
BRKS	Bratislavská regionálna koľajová spoločnosť, a. s. – slovenský dopravce operující na železničním trhu
CER	Central-European Railway Transport, Trading and Service Co. – maďarský dopravce operující na železničním trhu
CIT	Comité international des transports ferroviaires – Mezinárodní železniční přepravní výbor
COTIF	Convention relative aux transport international ferroviare – Úmluva o mezinárodní železniční přepravě
CUV	Règles uniformes concernant les contrats d'utilisation de véhicules en trafic international ferroviaire – Jednotné právní předpisy pro smlouvy o používání vozů v mezinárodní železniční přepravě
ČD, a. s.	České dráhy, akciová společnost
ČDC, a. s.	ČD Cargo, akciová společnost
D	Direktabrechnung – druh smlouvy – přímé zúčtování
DIUM	Mezinárodní seznam stanic
DPH	Daň z přidané hodnoty
EDI	Electronic Data Interchange (Elektronická výměna dat)
ERS	ERS Railways B.V. – nizozemský dopravce operující na železničním trhu
EUR	€ – Evropská měnová jednotka

INCOTERMS	Mezinárodní pravidla pro výklad nejčastěji používaných smluvních formulací v mezinárodním obchodu, stanovené Mezinárodní obchodní komorou
ITL	ITL Eisenbahngesellschaft mbH – německý dopravce operující na železničním trhu
IUeG	Centrální úřad pro mezinárodní železniční přepravu
JPP CIM	Jednotné právní předpisy pro smlouvu o mezinárodní železniční přepravě zboží
KA	Kundenabkommen – zákaznická smlouva
Kombi	Kombinovaná přeprava
MÁV Cargo	Magyar Államvasutak Cargo Zrt. – železniční nákladní dopravce v Maďarsku
MF	Ministerstvo financí ČR
NHM	Jednotná nomenklatura zboží
NL	Nákladní list
ODOS	Ostravská dopravní společnost, a. s. – český dopravce operující na železničním trhu
OPT	Odbor Odúčtovna přepravních tržeb v rámci ČD Cargo, a. s.
OTIF	Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires – Mezivládní organizace pro mezinárodní železniční přepravu
PCC	PCC Rail S.A. – polský dopravce operující na železničním trhu
PPV	Dohoda o pravidlech používání vozů v mezinárodní dopravě
RIV	Úmluva o vzájemném používání nákladních vozů v mezinárodní dopravě
SMGS	Úmluva o mezinárodní železniční přepravě zboží

SŽDC	Správa železniční dopravní cesty
UIC	International Union of Railways – Mezinárodní železniční unie
ZF	Zentralfrachtberechnung – druh smlouvy – centrální zúčtování
ZSSK Cargo	Železničná spoločnosť Cargo Slovakia – železniční nákladní dopravce v Slovenské republice