

také na podniky paroplavební. V souvislosti s tím jest i vyhláška č. 580/1920 Sb. o úmluvě s Rakouskem, jak nakládati po stránce právní s d-mi p-y. Hned v čl. I. se tu praví, že rakouská vláda béře na vědomost určitou právní úpravu o sídle a hospodářském vedení výrobních a d-ch p-ů; citovány jsou tu zák. č. 417/1919 Sb. o vstupu státu do garančního poměru místních drah a zák. č. 12/1920 Sb. Zde se zřejmě myslí pouze na železnice nebo paroplavbu, jak na to lze usuzovati z čl. III. Zák. č. 235/1922 Sb. o úpravě statistiky zahraničního obchodu mluví o veřejných podnicích dopravních; stejně i prov. nař. č. 328/1922 Sb. Patrně se tu myslí pouze železnice, paroplavba, pošta a vzduchoplavba, neboť kromě toho výslovně jest zmínka i o osobách, které po živnostensku provozují přepravu zboží. Celní zákon č. 113/1927 Sb. myslí v § 18 patrně pouze na železnice. § 20 pak jest věnován zaměstnancům veřejných d-ch p-ů, mezi kterými se uvádějí železnice, pošty a jiné veřejné d. p-y. Celkem stejně i v § 28 prov. vládn. nař. č. 158/1927 Sb. V § 43 zák. cit. jsou však železnice postaveny přímo v protivu vůči jiným d-m p-ům (stejně i § 72 prov. nař.), kdežto § 44 a 45 zahrnuje opět železnice do pojmu d-ch p-ů. V § 70 a násl. mluví celní zákon o některých druzích dopravy, jimiž rozumí pošty, železnice, vodní dopravu a vzduchoplavbu; shodně s ním zná pak provisorní nařízení zvláštní celní řády železniční, poštovní a plavební, kdežto o letadlech jedná § 145 vládn. nař. a násl. Zák. č. 71/1922 Sb. o vystěhovalectví užívá výrazu d. p-y ve zcela jiném smyslu; zde jest podnikatelem dopravy ten, kdo obstarává přesídlení vystěhovačů vlastními nebo cizími dopravními prostředky po živnostensku nebo alespoň s úmyslem pravidelného pokračování nebo opakování (§ 13). Všeobecně lze tudíž říci, že náš právní řád zahrnuje pod názvem d. p-y pravidelně — nevyplývá-li z konkrétního předpisu něco jiného — podniky železniční, paroplavební, vzduchoplavecké a podniky pro dopravu osob ve větším rozsahu (zejména autobusové na př. podle zákona o silničním fondu č. 116/1927 Sb. a prov. nař. č. 144/1927 Sb.).

Jiří Havelka.

Dopravní právo viz Železnice.

Dovožní listy.

I. Zákonné předpisy. — II. Vývoj a definice d-ch l-ů. — III. D. l-y československé. — IV. D. l-y v obchodní smlouvě Československa a Maďarska. — V. Literatura.

I. Zákonné předpisy.

1. Československé: Čl. VI. zák. z 22. června 1926, č. 109/1926 Sb. — Vlád. nař. ze 16. července 1926, č. 138/1926 Sb. o d-ích l-ech na obilí, luštěniny a rýži. — Vlád. nař. z 12. července 1927, č. 124/1927 Sb., jímž se mění vládn. nař. ze 16. července 1926, č. 138/1926 Sb. o d-ích l-ech na obilí, luštěniny a rýži. — Vyhl. min. fin. z 22. července 1926, č. 81269/1926, a z 18. října 1926, č. 99022/1926, o celních úřadech oprávněných projednávat zboží ve styku na d-ích l-ech. (Č. 168 a 243/1926 Úř. list.) — Interní výnos min. fin. č. 81273/1926. (Návod pro celní úřady.)

2. Říšsko-německé: Das Gesetz über Zolländerungen ze 17. srpna 1925, Reichsgesetzblatt I., č. 40/1925. — Verordnung über Einfuhrscheine ze 3. září 1925, Reichsgesetzblatt I., č. 44/1925. — Verordnung über die Geltungsfrist der Einfuhrscheine ze 3. září 1925, Reichsgesetzblatt I., č. 44/1925. — Einfuhrscheinordnung ze 14. září 1925, Reichsministerialblatt č. 51 z 22. září 1925. — Verordnung über Änderung der Einfuhrscheinordnung z 20. července 1927, Reichszollblatt č. 33 z 23. července 1927.

II. Vývoj a definice d-ho l-u. InSTITUTE d-ho l-u, zavedená u nás poslední celní novelou, jest národohospodářským opatřením, které jsme převzali z Německa, kde se velmi dobře osvědčilo. Při přelomu Německa v letech sedmdesátých minulého století, ze státu převážně obilí vyvážejícího ve stát ze značné části obilí dovážející, se totiž brzy ukázalo, že Německo má vlastně podmínky jak pro vývoz tak pro dovoz obilí, neboť agrární východ Německa byl produkčně vysoce aktivní, kdežto průmyslový, hustě zalidněný západ byl odkázán na dovoz. Této nesnázi měly odpomoci výmínečné, laciné dopravní sazby mezi německým východem a západem, které se však neosvědčily. Poměry na obilním trhu německém se pak utvářily tak, že ceny obilí dosažené na východě se přes celní ochranu pohybovaly na paritě světové, kdežto průmyslový západ musil platiti za dovezené obilí cenu světovou plus clo. Jest jasno, že k vyrovnání tohoto rozdílu cen bylo pouze třeba, aby clo zaplacené na západě