



Ekonomická  
fakulta  
Faculty  
of Economics

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

Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích  
Ekonomická fakulta  
Katedra řízení

Bakalářská práce

# Specifika mezinárodní silniční přepravy odpadů

Vypracovala: Iveta Cimburková  
Vedoucí práce: Ing. Radek Toušek, Ph.D.

České Budějovice 2017

Prohlašuji, že svoji bakalářskou práci jsem vypracovala samostatně pouze s použitím pramenů a literatury uvedených v seznamu citované literatury.

Prohlašuji, že v souladu s § 47 zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění souhlasím se zveřejněním své bakalářské práce, a to v nezkrácené podobě elektronickou cestou ve veřejně přístupné části databáze STAG provozované Jihočeskou univerzitou v Českých Budějovicích na jejích internetových stránkách, a to se zachováním mého autorského práva k odevzdanému textu této kvalifikační práce. Souhlasím dále s tím, aby toutéž elektronickou cestou byly v souladu s uvedeným ustanovením zákona č. 111/1998 Sb. zveřejněny posudky školitele a oponentů práce i záznam o průběhu a výsledku obhajoby kvalifikační práce. Rovněž souhlasím s porovnáním textu mé kvalifikační práce s databází kvalifikačních prací Theses.cz provozovanou Národním registrem vysokoškolských kvalifikačních prací a systémem na odhalování plagiátů.

Dne 13. července 2017

Iveta Cimburková

### **Poděkování**

Na tomto místě bych ráda poděkovala mému vedoucímu bakalářské práce Ing. Radkovi Touškovi, Ph.D. za jeho vstřícný přístup, poskytnuté cenné rady a podnětné připomínky, které mi pomohly zvládnout sepsat tuto práci.

Další poděkování bych ráda věnovala majiteli a zároveň mému dědečkovi firmy Václav Cimburek CIVA trans, za poskytnuté informace a rady. Poděkování také patří zaměstnancům firmy, kteří mi byli nápomocni při psaní bakalářské práce.

Zvláštní poděkování patří mojí rodině, která mi byla tou největší oporou během mého studia a psaní této bakalářské práce. Jmenovitě děkuji mojí matce Daně Cimburkové a přítelovi Michalovi Šoporovi.

## Obsah

1. Úvod .....	4
2. Literární rešerše .....	5
2.1. Logistika.....	5
2.1.1. Cíle logistiky.....	5
2.1.2. Komponenty logistického systému.....	5
2.1.3. Logistika v dopravě .....	6
2.2. Mezinárodní silniční přeprava.....	6
2.2.1. Postavení a funkce dopravy .....	7
2.2.2. Dopravní infrastruktura.....	7
2.2.3. Dopravní síť.....	9
2.2.4. Dopravní politika .....	9
2.2.5. Mezinárodní organizace v silniční přepravě.....	12
2.2.6. Mezinárodní dohody .....	14
2.2.7. Doprava a životní prostředí.....	16
2.3. Reverzní logistika.....	17
2.3.1. Příčiny rozšíření zpětné logistiky .....	17
2.3.2. Systém reverzní logistiky.....	17
2.3.3. Doprava, skladování a překládka.....	18
2.4. Odpadové hospodářství.....	18
2.4.1. Plán odpadového hospodářství České republiky .....	19
2.4.2. Vznik odpadů.....	20
2.4.3. Druhy a kategorie odpadů.....	20
2.4.4. Legislativa odpadového hospodářství.....	20
2.4.5. Produkce odpadu České republiky .....	20
2.4.6. Nakládání s odpady.....	22
2.4.7. Povinnosti při přepravě a dopravě odpadů .....	24
2.4.8. Mezinárodní a národní organizace působící v odpadovém hospodářství. 24	
3. Cíl a metodika práce .....	26
3.1. Cíl práce .....	26
3.2. Metodika práce.....	26
4. Charakteristika zkoumaného subjektu.....	27
4.1. Profil společnosti.....	27
4.2. Historie společnosti.....	27
4.3. Přítomnost a budoucnost společnosti.....	29

5.	Vlastní práce .....	30
5.1.	Specifika provozování mezinárodní silniční dopravy .....	30
5.1.1.	Požadavky na provozování silniční nákladní dopravy .....	30
5.1.2.	Požadavky na řidiče .....	32
5.1.3.	Ceny jednotlivých dokladů .....	34
5.1.4.	Nařízení Evropské unie pro provoz mezinárodní kamionové dopravy ....	35
5.1.5.	Nařízení České republiky v silniční dopravě .....	38
5.1.6.	Mýtné .....	40
5.1.7.	Zákon o minimální mzdě v zemích EU .....	43
5.2.	Specifika provozování mezinárodní silniční přepravy odpadů .....	49
5.2.1.	Kontrolní režimy při přeshraniční přepravě odpadů .....	50
5.2.2.	Odpady určené k odstranění a využitelné odpady .....	51
5.2.3.	Typy přepravovaných odpadů .....	52
5.2.4.	Přeprava bezpečných odpadů .....	53
5.2.5.	Přeprava nebezpečných odpadů .....	53
5.2.6.	Postup při podávání oznámení v rámci České republiky .....	54
5.2.7.	Legislativa přepravy odpadů .....	56
5.2.8.	Požadavky pro přepravu odpadů ve vybraných státech .....	57
5.3.	Technické požadavky pro přepravu .....	59
5.3.1.	Vozidla .....	59
5.3.2.	Označení vozidel .....	60
5.3.3.	Dokument dle přílohy VII .....	61
5.4.	Kritické faktory mezinárodní kamionové dopravy .....	61
5.4.1.	Zavádění minimálních mezd pro vyslané pracovníky .....	61
5.4.2.	Nedostatek řidičů .....	61
5.4.3.	Zdravotní problémy řidičů .....	62
5.4.4.	Zavádějící se nová opatření při přepravě odpadů .....	63
5.4.5.	Zavádění mýta na nových silnicích .....	63
5.5.	Analýza přepravy odpadů ve firmě Václav Cimburek CIVA trans .....	64
5.5.1.	Analýza importní trasa Řím – Borovany (Mydlovary) .....	65
6.	Závěr .....	75
7.	Summary .....	77
8.	Seznam použité literatury .....	78
9.	Seznam obrázků .....	80
10.	Seznam tabulek .....	81

11.	Seznam příloh .....	82
12.	Přílohy.....	83

# 1. Úvod

Nárůst produkce odpadu je v posledních letech dramatický, a to z důvodu vytvoření nových odvětví podnikání a také navyšování lidského standartu. Je potřeba si ale uvědomit, že planeta Země má také pouze jenom omezené možnosti pro ukládání tohoto odpadu, a proto je potřeba se zabývat jeho usměrňováním a snižováním produkce odpadu.

Odpad byl vytvářen, je a také v budoucnu určitě bude. Proto je nutností začít vytvářet takové technologie, které budou schopny vyprodukovaný odpad, co nejvíce recyklovat a znovu využívat. S tím je ale také nutné si uvědomit, že je potřeba vyrábět výrobky s co nejmenšími zůstatky (odpady) a s co největším využitím daného výrobku (čímž je myšlena minimální zůstatková hodnota již nepoužitelného výrobku). Evropská unie striktně dohlíží nad touto problematikou, a proto od roku 1995 razantně klesá skládkování a zvyšuje se recyklování, kompostování a spalování odpadu.

Evropská unie už se problematikou odpadů zabývá a vytváří legislativu, kterou usměrňuje produkci a nakládání s odpady. Některé podniky anebo i celé státy Evropské unie nemají technologie pro likvidaci vyprodukovaného odpadu, a proto je nutné tento odpad přepravovat do jiných států anebo jenom do jiných provozoven pro likvidaci. Z tohoto důvodu byly vytvořeny podmínky a omezení pro jeho přesun, kterými se musí řídit každý dopravce.

Silniční nákladní doprava je již několik let nejvyužívanějším dopravním oborem ve světě. Tato skutečnost je zapříčiněna nejen svou rychlostí přepravy nákladů, ale i svou flexibilitou, dostupností a možností dostat se až na potřebné místo vykládky. Proto často dochází k přepravě odpadů pomocí silničních nákladních vozidel. Po usměrnění přepravy odpadu Evropskou unií můžeme snadno rozeznat tyto přepravy od ostatních (např. přeprava potravin), stejně tak jako je označena přeprava nebezpečných věcí, tak i odpad má své označení a má své určité zvláštnosti, kterými se tato práce zabývá.

Tato bakalářská práce se především zaměřuje na analýzu specifík přepravy odpadů, a to hlavně po legislativní, technické a organizační stránce a v závěru je zde uvedena analýza přepravy vybraného druhu odpadu ve zkoumaném subjektu, kterým je firma Václav Cimburek CIVA trans, která se zabývá přepravou odpadu již od roku 2015 pomocí návěsů s posuvnou podlahou a plachtových návěsů.

## **2. Literární rešerše**

### **2.1. Logistika**

Logistika jako vědní obor má spoustu definic. Spousta z nich je i několik let stará, ale jsou stále platná a především i stále používaná.

Např. dle Pernici (1998) je logistika disciplína, která se zabývá celkovou optimalizací, koordinací a synchronizací všech aktivit v rámci samoorganizujících se systémů, jejichž zřetězení je nezbytné k pružnému a hospodárnému dosažení daného konečného (synergického) efektu.

Do vědního oboru logistiky patří všechny činnosti, které plánují, řídí, provádějí nebo kontrolují prostorově-časovou transformaci zboží a s ní související transformace, které se týkají množství a druhu zboží, vlastností manipulace se zbožím a logistických determinantů zboží (Stehlík & Kapoun, 2008).

#### **2.1.1. Cíle logistiky**

Dva velmi důležité cíle logistiky jsou:

- vycházení z podnikové strategie;
- napomáhání splňovat celopodnikové cíle a nutnost zabezpečit přání zákazníků na zboží a služby s požadovanou úrovní a s minimálními náklady (Sixta & Mačát, 2005).

#### **2.1.2. Komponenty logistického systému**

Logistický systém může tvořit mnoha různých funkčních činností, některé z nich jsou:

- služby zákazníkům, které jsou velmi důležitou součástí logistických úsilí organizací;
- řízení zásob, které se zabývá vyrovnáváním nákladů na údržbu dalších produktů na straně proti riziku, že nebudou mít tyto položky, pokud je zákazník požaduje;
- doprava, což znamená fyzický pohyb zboží od místa původu až ke konečnému spotřebiteli;
- skladování a manipulace s materiálem řeší fyzické požadavky na skladování zásob;



- balení se zaměřuje na ochranu produktu při jeho odeslání a uložení;
- zpracování informací spojuje všechny oblasti logistického systému dohromady;
- prognózy poptávky se zabývají potřebou přesných informací o budoucích potřebách zákazníků, aby logistický systém mohl zajistit správné produkty a služby k dispozici;
- plánování výroby se může také zahrnout do logistiky, neboť výrobní potřeby potřebují komponenty a suroviny pro výrobu hotových výrobků, které jsou naopak požadovány zákazníkem;
- nákup zboží a služeb, které udržují fungování organizace;
- umístění zařízení se zabývá strategickým umístěním skladů, závodů a dopravních prostředků pro dosažení cílů zákaznických služeb a minimalizace nákladů;
- další aktivity, do kterých patří např. servisní služby, manipulace s vráceným zbožím anebo recyklační operace (Gourdin, 2006).

### **2.1.3. Logistika v dopravě**

Doprava je jádrem celé logistiky, protože materiál se neustále pohybuje mezi řadou dodavatelů až po konečného spotřebitele (Waters, 2009).

V tomto odvětví má logistika za úkol koordinovat, synchronizovat a optimalizovat chod zásilek po dopravních sítích od místa momentu jejich vstupu do sítě až po místo momentu jejich výstupu ze sítě, za pomoci využití jednoho nebo několika druhů dopravy (Vaněček, 2008).

Dopravní logistika znamená komplexní pohled na všechny práce a informace nezbytné pro dopravní provoz. Úkolem dopravní logistiky je distribuce dodávek zboží v interním výrobním procesu při co nejnižších nákladech (Martin, 2000).

## **2.2. Mezinárodní silniční přeprava**

Silniční doprava je zjevně nejpoužívanějším druhem dopravy a objevuje se prakticky ve všech dodavatelských řetězcích (Waters, 2009).

Silniční a hlavně kamionová doprava celosvětově patří k progresivně se rozvíjejícím dopravním oblastem. Díky rychlosti, operativnosti, dostupnosti, rychlé přizpůsobivosti

změnám poptávky a schopnosti realizovat systém přeprav až do domu náleží k silným konkurentům ostatních dopravních oblastí (Novák, 2003).

Doprava ale nemá jenom kladné stránky, existuje tu i řada nejrůznějších problémů, jako např. rostoucí nehodovost a hlavně zvyšující se negativní dopady na životní prostředí kvůli neustálému nárůstu počtu dopravních vozidel (Novák, 2003).

Počet dopravců v ČR od roku 2014 neustále stoupá. Došlo ke konečnému vyrovnání hospodářské krize, která nastala v roce 2008 a díky které skončilo stovky dopravců, a to především těch nejmenších.

Novák (2003) definuje mezinárodní silniční dopravu jako dopravu, která začíná a končí ve dvou různých státech.

### **2.2.1. Postavení a funkce dopravy**

Doprava jako lidská činnost má sloužit k uspokojování potřeb přemístování lidí a hmotných statků. V každé fázi procesu dopravy se přemísťují hmotné statky. Pokud se hovoří o oblasti výroby, doprava plní potřeby vyvolané technologií výroby, dělbou práce, kooperací a specializací výroby v určitých fázích až po konečný výrobek. V oblasti oběhu uspokojuje potřeby přemístění důležité k vytvoření ekonomického oběhu a v oblasti spotřeby doprava plní požadavky přemístění výrobků, které se již spotřebovávají (Svoboda, 2006).

### **2.2.2. Dopravní infrastruktura**

Souhrn národohospodářských odvětví, která vytváří předpoklady pro celkový rozvoj ekonomiky, nazýváme infrastrukturou. Do toho souhrnu patří hlavně budování dopravního a spojového systému, energetických zdrojů, vodohospodářských zařízení, škol, výzkumných institucí apod. Podle využití dělíme infrastrukturu na ekonomickou a sociální. Dopravní systém v České Republice je tvořen osobní a nákladní dopravou (Eisler, 1998).

Nákladní i osobní doprava se dále rozděluje na silniční, říční, leteckou, námořní a železniční. Do nákladní dopravy patří ještě potrubní, která by se ale mohla brzo stát i osobní díky technologickému pokroku společnosti, která se snaží vytvořit kapsle, do kterých by lidé nastoupili a skrze potrubí by byli převezeni na požadované místo.

Pod dopravní infrastrukturou si můžeme představit soubor dopravních sítí, na kterých se vyskytují různé stavby, zařízení a dopravní prostředky (Toušek, 2009).

- **Silniční infrastruktura**

Silniční infrastruktura se vytváří s hlavním cílem postupného zlepšení stavu a vybavenosti silniční sítě v harmonii s rostoucím dopravním zatížením a ekologickými nároky a kvalitním napojením na mezinárodní silniční síť (Novák, 2003).

Česká republika díky své geografické poloze, ale i významem svého území patří mezi jeden z nejvíce dopravně zatížených států Evropy. Naším územím vede řada mezinárodních silničních tahů evropské mezinárodní silniční dopravy. Nejvýznamnější tahy jsou čtyři, na které navazují dalších 5 méně významných tahů (Novák, 2003).

Silniční infrastrukturu tvoří dálnice, silnice (I. třídy, II. třídy a III. třídy), místní komunikace a účelové komunikace. V roce 2016 byla celková délka dálnic 1 222,90 km a silnic I. třídy 5 662,558 km z toho 90,385 km silnic pro motorová vozidla.

Dálnice jsou pozemní komunikace s velkým technickým stupněm a jsou určena pro rychlou dopravu osob a nákladů. Musí mít nejméně dva jízdní pruhy pro oba směry. Dálnice jsou vytvářeny hlavně kvůli zvýšení rychlosti a bezpečnosti dopravy, ale také i kvůli zkrácení přepravní vzdálenosti (Toušek, 2009).

**Obrázek 1 - Dálniční síť**

— Dálnice v provozu  
— Dálnice - výhled



zdroj: [www.rsd.cz](http://www.rsd.cz), 2017

Silnice jsou zpevněné pozemní komunikace, které umožňují trvalou, bezpečnou a plynulou dopravu (Toušek, 2009).

Silnice se dají dělit z mnoha hledisek, např. podle dopravního významu (silnice I., II. a III. třídy), podle funkčního významu, podle převažujícího účelového určení, podle způsobu používání anebo podle počtu jízdnic pruhů (Zelený & Peřina, 2000).

### **2.2.3. Dopravní síť**

Svoboda (2006) definuje dopravní síť jako konečnou množinu dopravních uzlů a cest, které tyto uzly spojují. Ty pak tvoří pevnou, nepřemístitelnou část dopravní soustavy, označovanou pojmem dopravní infrastruktura.

Dopravní síť je velmi komplikovaný systém, protože se nachází na rozlehlém území, často překračující hranice států, kde je umožněn pohyb dopravních jednotek a dopravních kompletů (Svoboda, 2006).

Velmi důležité jsou investice do dopravních sítí. Pro tento případ byl vytvořen Státní fond dopravní infrastruktury, jehož vybrané finanční prostředky (např. ze silniční daně), lze použít na financování nebo předfinancování např. výstavby, modernizace, oprav, údržby nebo správy silnice anebo dálnic, opatření ke zvýšení bezpečnosti nebo plynulosti dopravy (Zákon 129/2016 Sb. o Státním fondu dopravní infrastruktury).

### **2.2.4. Dopravní politika**

Jako dopravní politiku označujeme přístup vlády ve vztahu k podmínkám a vývojovým trendům dopravního odvětví a jeho řídicí a regulační zásahy do oblasti dopravy. Hlavním ekonomickým cílem je udržet fungování a rozvoj dopravy jako ekonomicky efektivní systém s co nejmenším poškozením a ztrátami pro společnost (Zelený, 2005).

Dopravní politika státu se prosazuje skrze státní orgány, společenské instituce a podniky. K vyplnění cílů využívá politika buď přímých anebo nepřímých nástrojů. Je důležité mít na vědomí i postavení a funkci dopravy v socioekonomickém systému společnosti a její politický a sociální rozměr (Eisler, 2004).

Dopravní politika by měla brát v úvahu technické, provozní, ekonomické a ekologické aspekty jednotlivých druhů dopravy a charakterizovat možnosti dosažení souladu kapacit a nároků na přepravu, respektovat jejich nerovnoměrnost a z toho plynoucí potřebu kapacitních rezerv, rozdílnost inovačních cyklů dopravních cest a dopravních prostředků a inovačních cyklů přepravních potřeb jednotlivých skupin přepravců, tj. vzít v úvahu

skutečnost, že cestující i přepravce mají svobodnou volbu způsobu přemístění (Eisler, 2004).

- **Dopravní politika Evropské unie**

Poté, co Česká republika vstoupila do Evropské unie v roce 2004, začaly pro ni platit i předpisy platné v Evropské unii. Mezníkem rozvoje dopravní politiky v Evropské unii se stala Pražská deklarace, která obsahovala pět základních cílů, a to výkonný dopravní systém, plán evropské dopravní infrastruktury, ochrana životního prostředí, podpora kombinované dopravy a podpora využívání telematiky. Pražská deklarace pak napomohla k tvorbě několika koncepčních materiálů. Nejdůležitější byla Zelená kniha, která se týkala účinků dopravy na životní prostředí a Bílá kniha, která stanovovala budoucí rozvoj společné dopravní politiky (Toušek, 2009).

Bílá kniha je v dnešní době hlavním a nejdůležitějším politicko-dopravním spisem pro budoucí směřování fungování a rozmachu dopravního sektoru v Evropě. Obsahuje vymezení stávajících problémů a poslání dopravy ve smyslu analýzy potřeb, potenciálu a nedokonalostí dopravního systému i s podmínkami a možnostmi dalšího rozvoje. V bílé knize jsou návrhy a opatření rozčleněny do 4 samostatných úhrnů. První je změna disproporcí mezi jednotlivými druhy dopravy (regulovaná hospodářská soutěž, kombinovaná doprava), druhá je eliminace dopravně přetížených míst (uvolnění hlavních tahů), třetí jsou uživatelé jako ústřední bod dopravní politiky (nebezpečné silnice, náklady pro uživatele) a poslední úhrn je zvládnutí globalizace dopravy (členství EU v mezinárodních organizacích dopravy) (Toušek, 2009).

Základním dokumentem je mimo Bílé knihy i itinerář Doprava 2050, který také přibližuje základní strategické vize, kterých se chce v následujícím období dosáhnout v sektoru dopravy. Hlavními cíli jsou žádná vozidla s konvenčním palivem ve městech, 40% využívání udržitelných nízkouhlíkových paliv v letecké dopravě, nejméně 40% snížení emisí z lodní dopravy, 50% přesun cest na střední vzdálenosti v meziměstské osobní a nákladní dopravě ze silniční na železniční a vodní dopravu, tato opatření by měla přispět k 60% snížení emisí z dopravy (www.businessinfo.cz, 2017).

- **Dopravní politika ČR**

Česká republika musí formulovat svojí dopravní politiku v harmonii se zásadami Evropské unie. Dopravní politika nám říká, co stát v oblasti dopravy učinit musí, učinit chce a co učinit může (Vaněček, 2008).

Dopravní politika v ČR má základní cíl spojený s realizací svobody trvale udržitelné mobility osob a věcí jako nutný atribut naplnění nároků Listiny základních práv a svobod občana. Velký důraz je kladen na podporu environmentálně šetrných prostředků dopravy. Dalším cílem můžeme vytyčit harmonizaci podmínek pro dopravce vstupující na trh přepravy, dokončení transformace dopravní soustavy anebo podpora veřejné dopravy před dopravou individuální (Eisler, 2004).

V České republice jsou nástroje dopravní politiky právní předpisy a normy EU, daňový systém, veřejné rozpočty, státní účast na dopravním podnikání a závazky plynoucí ze sjednaných mezinárodních smluv a dohod (Eisler, 2004).

Principy dopravní politiky České republiky rozdělujeme do 15 oblastí, a to zlepšení funkce trhu s respektováním pravidel spravedlivé konkurence, privatizační proces a transformace, závazky veřejné služby, cenová politika spočívající na plné liberalizaci cen, rozvoj dopravní infrastruktury, harmonizace podmínek na přepravním trhu, sladění právních předpisů České republiky a Evropské unie, individuální automobilismus, financování dopravní infrastruktury, doprava a životní prostředí, spolehlivost a bezpečnost dopravy, sociální politika, výzkum, vývoj a technická politika, informace a statistika a nakonec mezinárodní vztahy (Eisler, 2004).

V České republice jsou schváleny následující dopravní právní předpisy, které musí být v souladu s právem Evropské unie, jedná se hlavně o zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě ve znění zákona č. 150/200 Sb. a o prováděcí vyhlášku č. 478/200 Sb. Další významné právní předpisy jsou Zákon č. 103/2004, který mimo jiné stanovil institut Eurolicencí do našeho právního řádu, Zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce, nařízení vlády č. 561/2006, který stanovuje pracovní dobu a dobu odpočinku pro zaměstnance v dopravě anebo např. zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích ([www.prodpravce.cz](http://www.prodpravce.cz), 2017).

## 2.2.5. Mezinárodní organizace v silniční přepravě

- **Mezinárodní silniční unie (IRU)**

Byla založena v roce 1948 v Ženevě a od roku 1949 má status poradního orgánu Hospodářské a sociální rady OSN (Novák, 2003).

IRU je globální průmyslová asociace pro silniční dopravu, udržitelnou mobilitu osob a zboží po celé planetě. Jednou z jejich hlavních činností je usnadnit obchod a pomáhat zemím a lidem prosperovat tím, že otevře a udržuje mezinárodní obchodní trasy, zejména prostřednictvím TIR (Mezinárodní silniční doprava). Spojuje rozvojové země globálně a pomáhá jim zlepšit jejich obchodní toky např. zlepšením bezpečnosti pro řidiče a přepravu zboží (www.iru.org, 2017).

Mezinárodní silniční unie hájí zájmy silničních dopravců ve spolupráci k většině mezinárodních orgánů a pomáhá ke spolupráci s vládními i nevládními organizacemi. IRU tvoří dvě řídicí ředitelské rady: Rada pro osobní a pro nákladní dopravu (Toušek, 2009).

Česká republika tu má své zastoupení již od roku 1966 ihned po ustanovení Sdružení československých mezinárodních automobilových dopravců (ČESMAD). Nyní zájmy českých dopravců reprezentuje v IRU Sdružení automobilových dopravců ČESMAD BOHEMIA, a to již od roku 1993. (Toušek, 2009).

Jednou z podstatné aktivity celosvětového rozměru je mezinárodní kongres IRU, který je pořádán každé dva roky. Výsledky kongresu bývají často významné podklady pro další období činnosti IRU (Novák, 2003).

IRU se bezprostředně podílela na vzniku dvou velmi důležitých pro mezinárodní kamionovou dopravu úmluv, a to Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční dopravě (Úmluva CMR) a Celní úmluva o mezinárodní přepravě zboží na podkladě karnetu TIR (Novák, 2003).

- **Transfrigoroute International (TI)**

Vznik asociace se datuje 28. března 1955 v Paříži. Členem se může stát každá fyzická nebo právnická osoba, která splňuje náležité podmínky TI, které jsou odlišné podle druhu členství (Novák, 2003).

Transfrigoroute International se skládá z 11 národních členů sdružení v Evropě a sdružuje asi 1500 členů zapojených do dopravy pod kontrolovanou teplotou ([www.transfrigo.com](http://www.transfrigo.com), 2017).

Hlavním cílem a úkolem je např. využití všech přijatelných prostředků k pomoci rozvoje dopravy snadno zkazitelných potravin a výrobků a za tímto účelem pojit v mezinárodním měřítku soukromé a právnické osoby zapojené na této dopravě, úzce spolupracovat s náležitými mezinárodními organizacemi a koordinovat jejich činnost (Novák, 2003).

TI má dvě významné odborné složky, a to Poradní technický výbor, který řeší potíže vývoje, výroby, unifikace, ale i obvyklého používání dopravní a přepravní techniky, která se používá pro silniční dopravu snadno zkazitelného zboží. Druhá složka je Frigoclub International, což je zájmová asociace sdružující jednotlivé členy národních skupin TI a jejím posláním je např. zlepšit a posilnit vztahy mezi podniky nebo stimulovat obchodní spolupráci (Novák, 2003).

- **ČESMAD BOHEMIA**

Sdružení automobilových dopravců bylo založeno roku 1966, transformace na ČESMAD BOHEMIA se datuje na rok 1992. V České republice má 7 poboček a je u nás největším sdružením dopravců podnikajících ve vnitrostátní i mezinárodní nákladní a osobní silniční dopravě. Od roku 1993 je členem IRU, což dává možnost podílet se na návrzích mezinárodních norem ovlivňující legislativu Evropské unie. Od roku 2001 je členem Evropské asociace školících center v dopravě EUROTRA. Rovněž je členem výše zmíněné organizace Transfrigoroute International. V České republice také vykonává funkci záručního sdružení podle Celní úmluvy TIR ([www.prodopravce.cz](http://www.prodopravce.cz), 2017).

Než Česká republika vstoupila do Evropské unie zajišťoval ČESMAD BOHEMIA především distribuci zahraničních vstupních povolení pro mezinárodní kamionovou a autobusovou dopravu.

Dnešním cílem a posláním tohoto Sdružení je podporovat rozvoj a prosperitu silniční dopravy a současně hájit a prosazovat zájmy dopravců provozujících silniční vnitrostátní a mezinárodní nákladní i autobusovou dopravu ([www.prodopravce.cz](http://www.prodopravce.cz), 2017).

V současné době sdružuje přibližně 2 200 podnikatelů s téměř 25 000 vozidly. Při vytváření a úpravě legislativy týkající se silniční dopravy a mezivládních dohod a smluv má nezastupitelné místo díky své síle a dlouholeté zkušenosti ([www.prodopravce.cz](http://www.prodopravce.cz), 2017)



**Tabulka 1 - Členská základna sdružení ČESMAD BOHEMIA**

<b>Regionální pracoviště</b>	<b>Počet členských firem</b>	<b>Počet nákladních vozidel</b>	<b>Počet autobusů</b>	<b>Počet vozidel celkem</b>
<b>Praha</b>	417	4 633	831	5 464
<b>Brno</b>	496	4 815	1 194	6 009
<b>Ostrava</b>	390	2 717	279	2 996
<b>Hradec Králové</b>	245	2 505	351	2 856
<b>Ústí nad Labem</b>	213	2 315	307	2 622
<b>České Budějovice</b>	168	2 329	713	3 042
<b>Plzeň</b>	278	2 564	921	3 485

*zdroj: www. prodopravce.cz, 2017*

## **2.2.6. Mezinárodní dohody**

- **Úmluva CMR**

Úmluva se vztahuje na všechny smlouvy, které souvisí s přepravou zásilek za úplaty silničním vozidlem, jestliže místo převzetí zásilky a předpokládané místo jejího dodání, leží ve dvou různých státech, z nichž je alespoň jeden smluvním státem této Úmluvy. Toto ustanovení platí bez ohledu na trvalé bydliště a státní příslušnost stran (Vyhláška 11/1975 Sb., o Úmluvě o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě).

Dohoda CMR má vždy přednost před legislativní úpravou obsaženou v občanském, obchodním či jiném zákoně České republiky, nebo před jakoukoliv právní normou, která by se jakýmkoli způsobem dotýkala právní úpravy smlouvy. Ustanovení této dohody nelze jakkoli upravit, protože má kogentní charakter (Novák, 2003).

Na uzavření přepravní smlouvy se vystavuje doklad, který je nazýván nákladní list. Vystavuje se ve třech původních vyhotoveních podepsaných odesílatelem a dopravcem (Vyhláška 11/1975 Sb., o Úmluvě o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě).

Odesílatel má povinnost přidat k nákladnímu listu nebo poskytnout dopravci k dispozici doklady nutné k celním a dalším úředním jednáním, které se stanou před vydáním zásilky a poskytnout mu všechny informace, o které požádá. Dopravce má odpovědnost za úplnou nebo částečnou ztrátu zásilky anebo za její poškození, která vzniká od okamžiku

převzetí až do vydání zásilky (Vyhláška 11/1975 Sb., o Úmluvě o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě).

- **Dohoda ATP**

Tato dohoda se vztahuje na mezinárodní přepravu zkazitelných potravin a na vybrané prostředky určené pro tyto typy přeprav. Upravuje mezinárodní přepravu nákladů pod kontrolovanou teplotou. Dohoda ATP zavazuje dopravce splňovat při mezinárodní přepravě potravin stanovené požadavky (Toušek, 2009).

V případě přepravy zkazitelných potravin je pro udržení jejich původních vlastností a hlavně kvality potřeba používat speciálně konstruované a vybavené dopravní prostředky a dodržovat všechna opatření, která zajistí udržení stále teploty přepravovaného nákladu, ať už chlazením, mrazením či vyhříváním (Toušek, 2009).

Takovéto dopravní (přepravní) prostředky, které splňují kritéria Dohody ATP, jsou označovány jako izotermické (I), chlazené (R), chladicí a mrazicí (F) a vyhřívací (C) (Toušek, 2009).

Každý konkrétní přepravní návěs musí mít vlastní osvědčení ATP. Osvědčení nebo jeho ověřená kopie musí být vždy uložena v certifikovaném dopravním prostředku. Osvědčení se vydává na dobu 6 let na základě potřebných dat a prodloužit jej smí pouze kontrolní stanice, které jsou schválené příslušným orgánem státní správy. Při kontrole je důležitý stav opotřebení skříně, kvalita izolace, stav těsnění a závěsů dveří, funkčnost chladicí jednotky a rychlost dosažení předepsané teploty (Toušek, 2009).

- **Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (ADR)**

Předpoklady pro přepravu nebezpečných věcí jsou upraveny mnohostrannými mezinárodními dohodami. Dohoda ADR upravuje vztahy a podmínky, kdy se můžou realizovat přepravy nebezpečných věcí. Tato dohoda má dvě přílohy. V první příloze jsou všeobecná ustanovení o nebezpečných látkách a předmětech, ale jsou zde uvedeny i nebezpečné látky a věci, které se nesmí přepravovat. Druhá příloha nám říká, které dopravní prostředky jsou určeny pro přepravu nebezpečných věcí, včetně provozních požadavků a nebo způsobů jejich manipulace (Novák, 2003).

Za nebezpečné věci jsou považovány všechny látky, materiály a předměty, jejichž fyzikálně-chemické vlastnosti mohou v případě nehody při přepravě anebo v případě mimořádné události nepříznivě ohrozit život nebo např. zdraví lidí. Mezi tyto specifické vlastnosti patří především žíravost, hořlavost, výbušnost, jedovatost, podpora hoření, samozápalnost, radioaktivita či infekčnost (Novák, 2003).

### **2.2.7. Doprava a životní prostředí**

Dlouhodobá dostupnost zdrojů života (voda, vzduch, země, dostupnost surovin) nám vyjadřuje kvalitu života z hlediska životního prostředí. Doprava má velmi vysoké účinky na životní prostředí, ať už jde o zatěžování prostřednictvím provozu (tj. závisí na použitém dopravním prostředku, které se od sebe liší znečišťováním vzduchu, vody, půdy, hlukem a otřesy), zabíráním půdy, přetížení dopravou anebo rizika při přepravě nebezpečných věcí (Eisler, 2004).

Vzduch je nezbytný pro život, ale znečištěný vzduch může i zabít. I přes nespočet právních předpisů, znečištěné ovzduší neustále zůstává jedním z hlavních problémů životního prostředí v Evropě. Na území Evropské unie je už to v takovém stádiu, že naléhavě potřebuje zlepšit prosazování zavedených právních předpisu, a to hlavně v silniční a námořní dopravě. Současné politice se stále nedaří naplnit očekávané výhody z hlediska snížení emisí škodlivin a tím ochránit zdraví obyvatel Evropy a životního prostředí (www.transportenvironment.org, 2017).

V Evropské unii lze více než 400 000 předčasných úmrtí každoročně přičíst ke znečištěnému ovzduší, což se nám odrazí mimo jiné i na nákladech ve zdravotnictví, které se odhadují na 766 miliard € ročně v Evropské unii, ale také nám nenávratně poškozuje ekosystémy a zapříčiňuje ztrátu biologické rozmanitosti, stejně jako degradaci historických budov a památek (www.transportenvironment.org, 2017).

Aby mohlo být vozidlo schváleno pro provoz na silnicích, musí splnit řadu norem. Nej důležitější je evropská emisní norma, které se nazývají EURO normy. Tyto normy určují množství spalin, které by auto mohlo produkovat do ovzduší. Jejich cílem je snižování obsahu oxidu dusíku, uhlovodíků, oxidu uhelnatého a pevných částic z výfukových zplodin vozidel (www.vitejtenazemi.cz, 2013).

## **2.3. Reverzní logistika**

Dlouho opomíjená oblast logistiky, je tok již použitých výrobků, obalů a jiných materiálů, které od spotřebitele vycházejí. Těmi spotřebovanými výrobky jsou myšleny nejen odpady, ale také vrácené anebo reklamované zboží. Reverzní logistika je poměrně nová oblast, ale začíná se jí věnovat stále větší komunita odborníků a aktivita Evropské unie napomáhá výzkumu prostřednictvím nejrůznějších grantů (Škapa, 2005).

Hlavní náplní reverzní logistiky (neboli zpětné logistiky) je sběr, třídění, demontáž a zpracování použitých výrobků, součástí, vedlejších produktů, nadbytečných zásob a obalového materiálu, kde hlavním cílem je zajistit jejich nové využití, nebo materiálové zhodnocení způsobem, který je šetrný k životnímu prostředí a ekonomicky zajímavý (Škapa, 2005).

Řada států vytvořila legislativu vyžadující od podniků, aby zabezpečily alespoň částečnou recyklaci svých výrobků a obalů. Tím od podniků vyžadují odpovědnost za celý životní cyklus produktu, tj. od získávání surovin pro jeho výrobu až po jeho likvidaci. Tím dochází k toku materiálu, který má opačný směr než standartní zásobovací řetězec a díky této skutečnosti vzniká reverzní logistika. Kromě ní dlouho existovala logistika odpadů, která se ale zabývala pouze sběrem, odvozem a likvidací komunální i průmyslových odpadů (Škapa, 2005).

### **2.3.1. Příčiny rozšíření zpětné logistiky**

Největší příčinou vzniku řízení zpětných toků zapříčinily internetové obchody, a to protože tu jsou míry návratnosti produktů v násobcích. Kvůli tomuto nežádoucímu stavu se musí podniky bránit různými postupy. Další příčinou je oblast životního prostředí, protože celá ekonomická teorie vychází z omezenosti zdrojů. Ekologické podněty vedly ke vzniku velmi obsáhlé legislativy, která má za úkol podniky nutit věnovat se stále více reverzní logistice. Evropská unie vede podniky, díky koncepci Integrované výrobní politiky, ke snížení environmentálních dopadů výrobků z hlediska jejich celého životního cyklu (Škapa, 2005).

### **2.3.2. Systém reverzní logistiky**

Dle Škapy (2005) je systém postaven na základních čtyřech procesech:

- Gatekeeping – tj. vstupní inspekce, rozhoduje, zda pustí nějaký výrobek nebo materiál do systému reverzní logistiky;

- Collection – sběr výrobků nebo materiálů pro další zpracování;
- Sortation & Separation – rozřídění podle stylu, jak se budou dále zpracovávat;
- Disposition/Re-processing – podle charakteru a důvodu vstupu jejich zpracování, např. oprava, recyklace, složení na skládku.

### **2.3.3. Doprava, skladování a překládka**

Nedílnou součástí systému reverzní logistiky je doprava, skladování a překládka. Skladování vytváří přijatelný objem zboží, odpadů a druhotných surovin tak, aby jejich odvážka byla ekonomicky výhodná. Pro sklady je další charakteristickou funkcí zabezpečit požadovaný stupeň dodavatelské pohotovosti. Při přepravě nebo překládce jsou využívány obdobné postupy jako u klasické logistiky. Je tu rozdíl pouze v tom, že u odpadů není rozhodující čas a vázané kapitálové prostředky jsou v nich malé. Specifické nároky se týkají nebezpečných odpadů (Škapa, 2005).

## **2.4. Odpadové hospodářství**

Odpadové hospodářství se týká všech stupňů výrobního i spotřebního cyklu. Dělíme jej na spotřební odpady, které vznikají po době ve spotřebě a výrobní odpady, které vznikají při výrobě a jsou to tzv. vedlejší materiály (Kolář & Kužel, 2000).

Do odpadového hospodářství můžeme zařadit činnosti jako předcházení vzniku odpadů, nakládání s nimi a následná péče o místo, kde jsou odpady trvale uloženy a dále kontrola tohoto místa a odpadů. Národní hospodářství dynamicky rozvíjí právě odpadové hospodářství (www.mzp.cz, 2015).

Toto odvětví je poměrně novým, průmyslové a ekonomicky vyspělé země se tímto tématem začaly zabývat v 80. letech 20. století. Komplexně byly upraveny povinnosti, které s odpadovým hospodářstvím souvisí ve vztahu k podniku poprvé v roce 1991 (Škapa, 2005).

Hlavními cíli jsou předcházení nebo omezování odpadů, a pokud už odpady vzniknou naložit s nimi tak, aby byly co nejvíce maximálně využity a aby co nejméně narušovaly životní prostředí (Kolář & Kužel, 2000).

### **2.4.1. Plán odpadového hospodářství České republiky**

Na konci roku 2014 byl vládou České republiky schválen nový Plán odpadového hospodářství (POH ČR) pro období 2015–2024. Plán odpadového hospodářství České republiky je nástroj pro řízení odpadového hospodářství České republiky a pro realizaci dlouhodobé strategie odpadového hospodářství (www.mzp.cz, 2015).

Plán představuje klíčový dokument pro realizaci dlouhodobé strategie nakládání s odpady, obalovými odpady a výrobky s ukončenou životností. Plán se zaměřuje na upřednostnění způsobů nakládání s odpady podle celoevropské odpadové hierarchie a plnění evropských cílů ve všech oblastech nakládání s odpady (www.mzp.cz, 2015).

#### **Strategické cíle uvedené v POH ČR jsou:**

- předcházení vzniku odpadů a snižování měrné produkce odpadů;
- minimalizace nepříznivých účinků vzniku odpadů a nakládání s nimi na lidské zdraví a životní prostředí;
- udržitelný rozvoj společnosti a přiblížení se k evropské „recyklační společnosti“;
- maximální využívání odpadů jako náhrady primárních zdrojů a přechod na oběhové hospodářství (www.mzp.cz, 2015).

Z priorit Plánu odpadového hospodářství vyplývá i nezbytnost stanovit a koordinovat síť zařízení k nakládání s odpady v regionech, proto na tento plán navazuje nový programový dokument Operačního programu Životního prostředí 2014–2020, prostřednictvím kterého bude možné čerpat finance pro podporu nových zařízení a systémů nakládání s odpady v České republice (www.mzp.cz, 2015).

POH ČR, jako strategický rámec pro rozvoj nakládání s odpady, je plně v souladu s evropskou odpadovou legislativou. Plán je určujícím dokumentem pro tvorbu plánů odpadového hospodářství jednotlivých krajů. Plán byl jako koncepce podroben posouzení jeho vlivů na životní prostředí, v souladu se zákonem č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů (www.mzp.cz, 2015).

### **2.4.2. Vznik odpadů**

V dnešní době je každá činnost jak výrobní, tak nevýrobní doprovázena vznikem odpadů. U většiny výrobních i spotřebních postupů vznikají vedlejší produkty, pokud tento vedlejší produkt nelze dále zpracovat, neboli zařadit jej do koloběhu společenské prospěšnosti, pak tento produkt nazýváme odpadem (Kolář & Kužel, 2000).

### **2.4.3. Druhy a kategorie odpadů**

Pro odpady je nezbytné vybrat vyhovující členění na druhy. Rozdělení závisí na kritériích, která si zvolíme a na účelu k němuž rozdělení slouží. Existuje pouze jedno oficiální členění, kde jsou odpady rozděleny podle původu a vlastností. Toto členění je podle Katalogu odpadů (Kolář & Kužel, 2000).

### **2.4.4. Legislativa odpadového hospodářství**

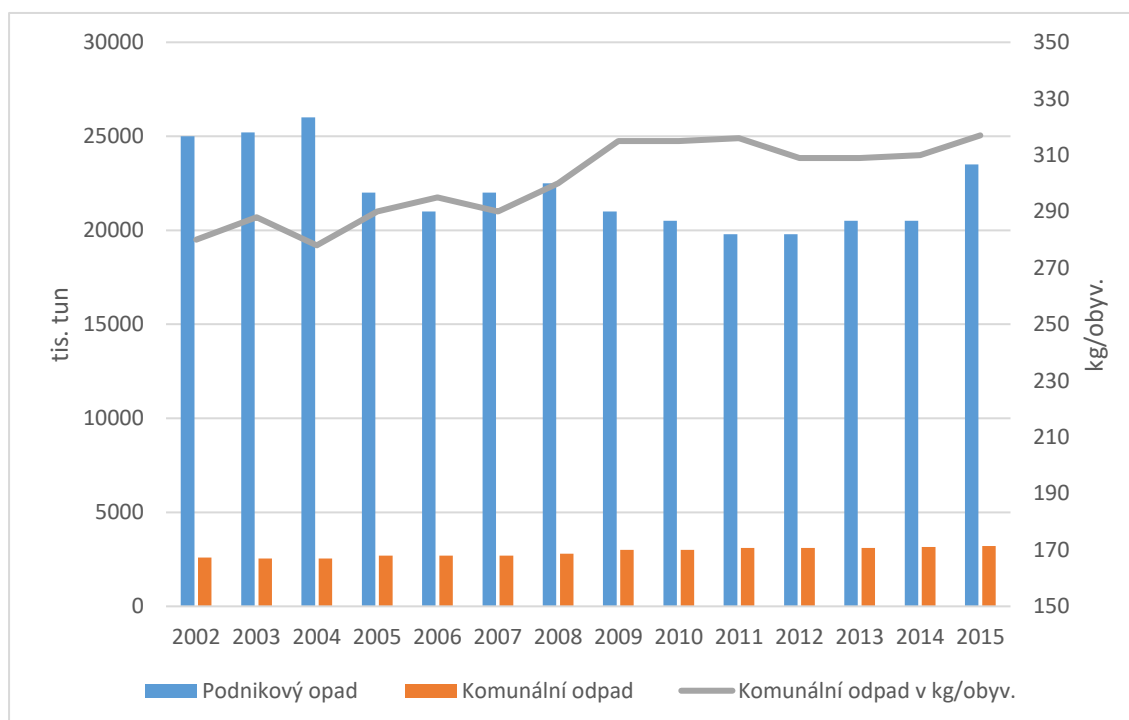
Základem odpadového hospodářství jsou zákony, upravující nakládání s odpady všech skupenství a normy, které se týkají předcházení vzniku odpadů. Základním právním předpisem je zákon o odpadech.

- Zákon č. 185/2001 Sb., o odpadech
- Vyhláška MŽP č. 381/2001 Sb., o katalogu odpadů
- Vyhláška MŽP č. 383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady
- Vyhláška MŽP a Ministerstva zdravotnictví č. 376/2001 Sb., o hodnocení nebezpečných vlastností odpadů

### **2.4.5. Produkce odpadu České republiky**

Většinu z vyprodukovaného množství odpadu, což v loňském roce činilo 26,9 milionů tun, vytvořily ekonomické subjekty. Celkem to za podniky činilo 23,9 milion tun odpadu. Ve srovnání s rokem 2014 se jedná o velký nárůst tvorby odpadu, a to o 15 % (Odpady 12/2016).

**Obrázek 2 - Vývoj produkce odpadů v ČR**

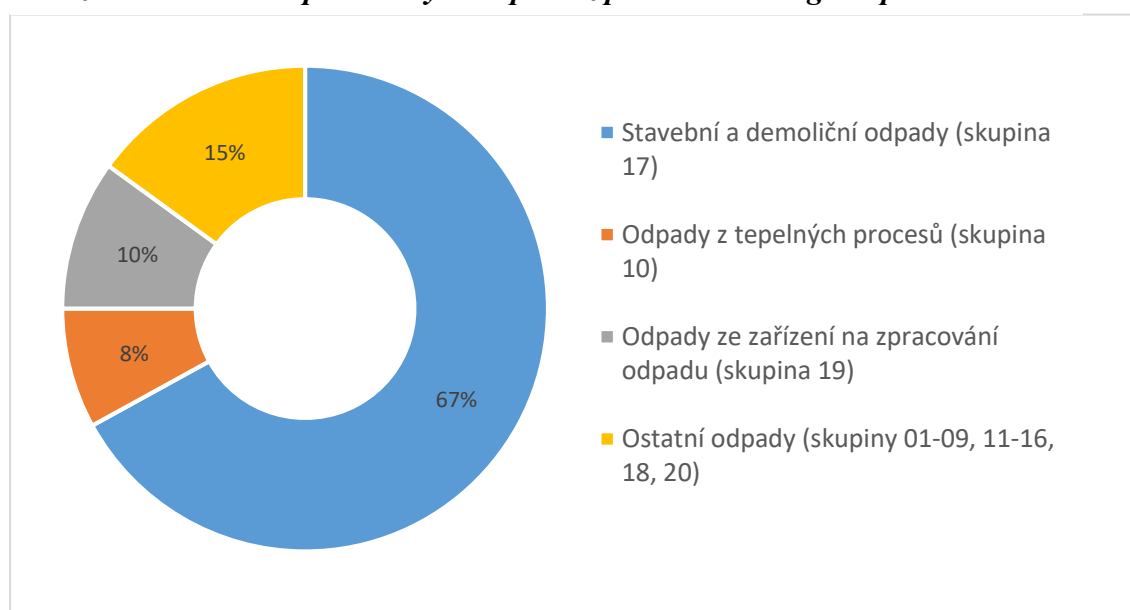


zdroj: měsíčník Odpady, 2016

- **Podnikový odpad**

Podle Katalogu odpadů vzniklo nejvíce množství odpadu ze stavební a demoliční činnosti, a to s 5% navýšením oproti roku 2014. Druhotný odpad tvořil 10 % a odpady z tepelných procesů 8 %, které obsahují především odpady z elektráren a jiných spalovacích zařízení (Odpady 12/2016).

**Obrázek 3 - Produkce podnikových odpadů z pohledu Katalogu odpadů**



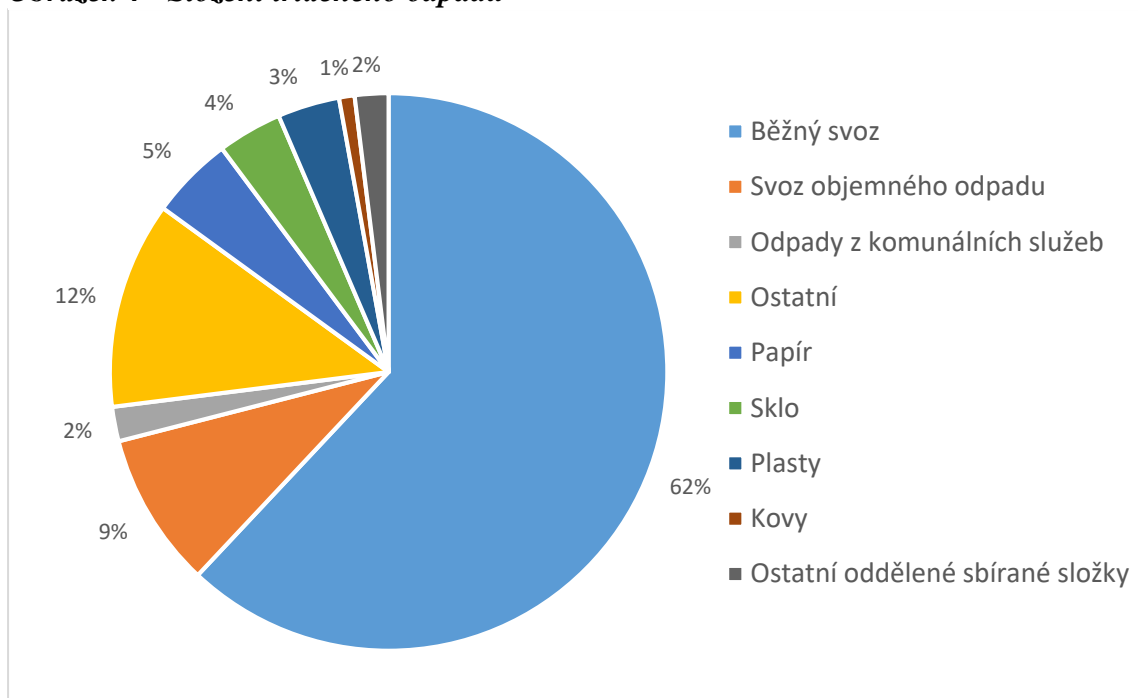
zdroj: měsíčník Odpady, 2016



- **Komunální odpad**

Obce podle šetření vyprodukovaly v roce 2015 3,7 milionů tun odpadu a z toho byla největší část odpad komunální, který tvořil 3,3 milion tun (v přepočtu na jednoho obyvatele je to 317 kg) (Odpady 12/2016).

**Obrázek 4 - Složení tříděného odpadu**



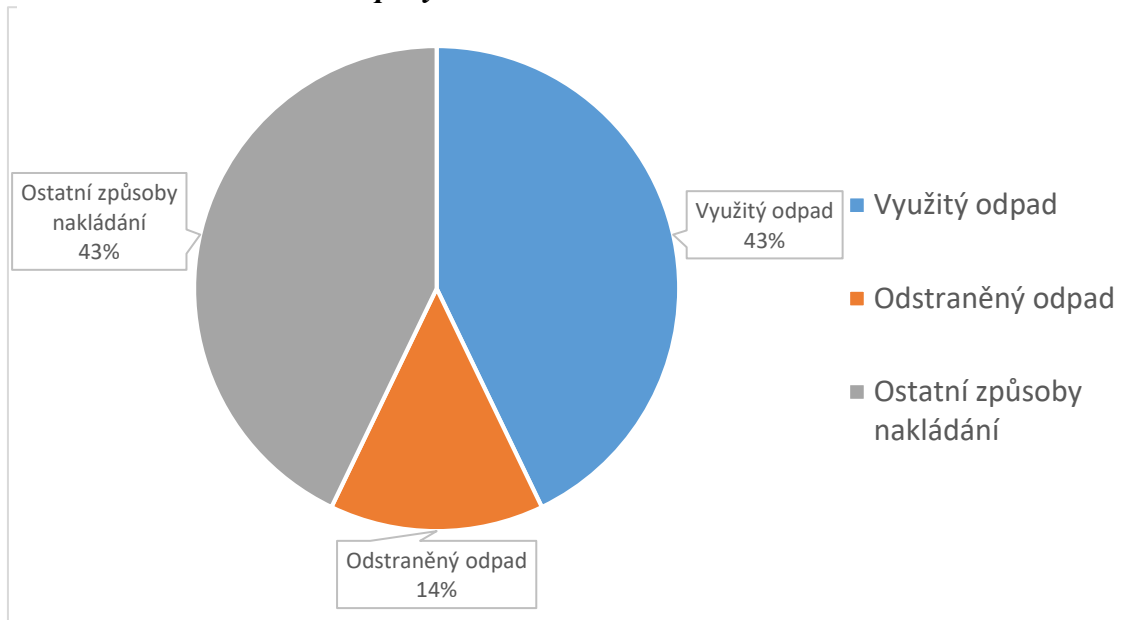
zdroj: měsíčník *Odpady*, 2016

#### **2.4.6. Nakládání s odpady**

Nakládat s odpady se musí v souladu se zákonem o odpadech č. 185/2001 Sb. a s evropskou legislativou, ta nám rozděluje nakládání s odpady na skupiny, a to využívání a odstraňování. Ministerstvo životního prostředí zavedlo ještě další (ostatní) způsoby nakládání, které ale stojí mimo legislativní rámec Evropské unie, protože tyto ostatní způsoby nejsou z dlouhodobého hlediska stabilní, což nám nepomáhá se stanovením dlouhodobějšího trendu. Do ukazatele „Nakládání s odpady“ patří veškeré odpady, se kterými bylo nějakým způsobem nakládáno. Tento ukazatel je třeba měřit k celkovému nakládání a ne k celkové produkci. Jeho hodnota je větší než celková produkce odpadů, a to z důvodu zpracování starého odpadu z minulých let, ale také k opakovanému nakládání s odpadem. V roce 2015 bylo v České republice nakládáno s celkovým odpadem 34 milionů tun, z toho bylo 15 milionů tun využito, 5 milionů tun odstraněno a s 15 milionů tun bylo nakládáno ostatními způsoby. Recyklované odpady se zvýšily o 23 % oproti minulému roku 2014. Nárůst také byl u ostatních způsobů nakládání s odpadem, a to o 10,1 % oproti

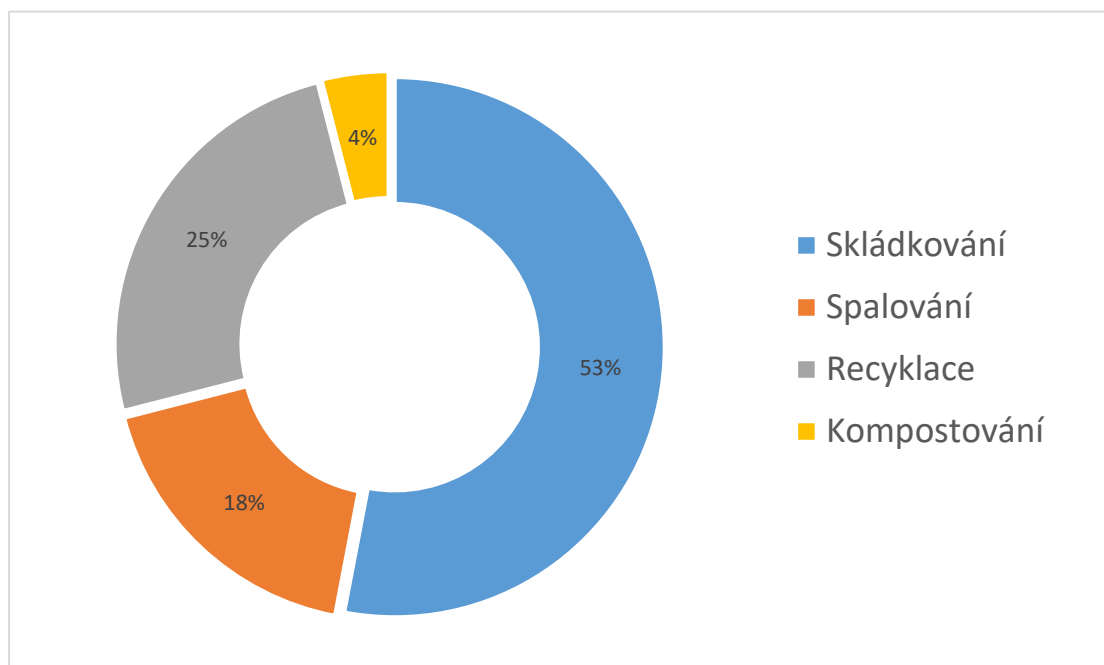
loňskému roku. Posun dopředu zaznamenalo i zpracování elektroodpadů, které se zvýšilo o 34,4 % oproti roku 2014. Kompostování zaznamenalo nárůst o 18,6 % (Odpady 12/2016).

**Obrázek 5 - Nakládání s odpady v ČR**



zdroj: měsíčník Odpady, 2016

**Obrázek 6 - Nakládání s komunálními odpady**



zdroj: měsíčník Odpady, 2016

#### **2.4.7. Povinnosti při přepravě a dopravě odpadů**

Příslušná osoba, která zajišťuje přepravu a dopravu, ji musí zabezpečit v souladu s požadavky stanovenými ve zvláštních předpisech a umožnit kontrolním orgánům, zda je s nebezpečným odpadem v průběhu jeho přepravy a dopravy nakládáno podle zákonných předpisů. Případně předložit kontrolním orgánům dokumentaci a úplné informace související s přepravou odpadů (Kolář & Kužel, 2000).

#### **2.4.8. Mezinárodní a národní organizace působící v odpadovém hospodářství**

- **ISWA (The International Solid Waste Association)**

Tato organizace se snaží podporovat a rozvíjet udržitelná a profesionální odpadová hospodářství ve světě. Vize této organizace je svět, kde neexistuje žádný odpad. Podle ISWA by se měly odpady znovu používat a snížit na minimum, a to tím, že se shromáždí, zrecyklují a řádně zpracují. Zbytková hmota se musí zlikvidovat bezpečně a zajistit čisté a zdravé životní prostředí (www.iswa.org, 2013).

- **BIR (Bureau of International Recycling)**

Tato organizace založená v roce 1948 byla první, která podporovala zájmy recyklačního průmyslu na mezinárodní úrovni. Dnes zastupuje více než 760 členských společností ze soukromého sektoru a 36 z národních asociací ve více než 70 zemích světa. Společně tvoří největší mezinárodní recyklační federaci (www.bir.org, 2017).

- **IEEP (The Institute for European Environmental Policy)**

Institut pro evropskou politiku životního prostředí je nezávislá nezisková výzkumná organizace, která se věnuje prosazování ekologicky udržitelné Evropy prostřednictvím analýzy a rozvoje politiky a šíření výsledků výzkumu (www.ieep.eu, 2010).

- **FEAD (European Federation of Waste Management and Environmental Services)**

Mezinárodní nezisková organizace založená v roce 1981 zemskými svazy soukromého odpadového hospodářství Německa, Velké Británie a Francie. Organizace má nyní sídlo v Bruselu. Zaměřuje se hlavně na rozvoj kontaktů se všemi místy Evropské unie a na spolupráci s ostatními svazy (Kolář & Kužel, 2000).

Členové této organizace jsou převážně soukromé organizace zabývající se odpady. FEAD představuje asi 3000 firem s aktivitami ve všech způsobech nakládání s odpady a hrají velmi důležitou roli při určování nejlepší volby v oblasti životního prostředí pro odpady ([www.fead.be](http://www.fead.be), 2016).

## **3. Cíl a metodika práce**

### **3.1. Cíl práce**

Hlavním cílem této bakalářské práce byla analýza specifik realizace mezinárodní silniční přepravy odpadů. Práce se zejména zaměřuje na legislativní podmínky přepravy odpadů, používané technologie, technické požadavky pro přepravu odpadů a organizaci přípravy přepravy odpadů.

Zkoumaným subjektem byla dopravní společnost Václav Cimburek CIVA trans.

### **3.2. Metodika práce**

Teoretická část práce byla vypracována na základě studia literárních pramenů týkající se mezinárodní silniční přepravy odpadů. Využity byly hlavně publikace odborné literatury a odborné časopisy, dalším podstatným zdrojem byly i elektronické publikace.

Praktickou část bakalářské práce tvoří vlastní šetření ve zkoumaném subjektu na základě pozorování a řízených rozhovorů s vlastníkem, dispečery a řidiči (viz příloha 1). Proběhlo dotazování písemné i ústní.

Na základě teoretické části bylo připraveno dotazníkové šetření (příloha 2), kterého se zúčastnilo 50 zaměstnanců zkoumaného subjektu na pracovní pozici řidič/ka. Dotazník obsahuje jak otázky otevřené, polouzavřené, tak otevřené. Hlavní náplní tohoto dotazníků bylo nařízení 561/2006, zdravotní komplikace při výkonu povolání, zákon o minimálních mzdách a zvláštnosti při přepravě odpadů.

Na závěr byla vytvořena analýza vybrané přepravy odpadů z Itálie do České republiky, které zkoumaný subjekt vykonává každý týden. Tato analýza byla vytvořena na základě dat získaných z podnikové evidence nákladů, kterou zkoumaný subjekt poskytl.

## **4. Charakteristika zkoumaného subjektu**

### **4.1. Profil společnosti**

Společnost Václav Cimburek CIVA trans začala se svým podnikáním v roce 1990 a již od založení se zabývá silniční nákladní dopravou jak na vnitrostátní úrovni, tak zejména na té mezinárodní úrovni. Sídlo společnosti se nachází v Rovné u Strakonice. Obec se nachází asi 4 km severovýchodně od Strakonice hned u silnice I. třídy vedoucí z jedné strany do Prahy a z druhé do německého Pasova, což společnosti přináší výhodnou polohu.

Firma je registrovaná u krajského obchodního soudu v Českých Budějovicích jako fyzická osoba a v rámci Jihočeského kraje jedna z největších firem podnikajících v oboru silniční dopravy.

V současnosti vlastní živnostenská oprávnění pro provozování:

- silniční motorové dopravy – nákladní, provozovaná vozidly nebo jízdními soupravami o největší povolené hmotnosti přesahující 3,5 tuny, jsou-li určeny k přepravě zvířat nebo věcí;
- silniční motorové dopravy – osobní, provozovaná vozidly určenými pro přepravu více než 9 osob včetně řidiče;
- silniční motorové dopravy – nákladní, provozovaná vozidly nebo jízdními soupravami o největší povolené hmotnosti nepřesahující 3,5 tuny, jsou-li určeny k přepravě zvířat nebo věcí;
- silniční motorové dopravy – osobní, provozovaná vozidly určenými pro přepravu nejvýše 9 osob včetně řidiče;
- opravy silničních vozidel;
- výroby, obchodu a služeb neuvedených v přílohách 1 až 3 živnostenského zákona.

### **4.2. Historie společnosti**

Založení firmy se datuje k 30. červenci 1990 a jako u mnohých společností založených po revoluci v roce 1989 bylo hlavními vklady zkušenosti, chuť do práce, touha něco dokázat a dále také dle autorčina názoru odvaha. Firma byla nejprve řízena z rodinného domu

majitele v Rovné u Strakonice, kde se nacházely prostory provozní a opravy vozidel prováděly spolu s majitelem synové na přilehlé silnici. V té době se pořídila první nákladní plachtová souprava, kterou začalo budování silné dopravní společnosti.

S přibývajícím vozidly, ale i potřebnou technikou bylo řízení společnosti z domácího prostředí brzy nemožné, a tak se v roce 1996 rozhodlo o výstavbě nového sídla firmy a servisu nákladních vozidel, který vznikl na přilehlé louce nedaleko rodinného domu majitele. Slavnostní otevření proběhlo v roce 1997 za přítomnosti ředitele Volvo Truck Czech s.r.o. a tím začala dlouholetá spolupráce se značkou VOLVO.

Tímto však budovatelské aktivity neskončily, a tak rok poté se vybuodovala neveřejná čerpací stanice na naftu a roku 2001 mycí linka pro nákladní vozidla, soupravy a autobusy, vystavenou na celoroční provoz.

Díky neustálému rozvoji a růstu stále většího počtu souprav i tyto prostory přestávaly stačit, a proto se společnost rozhodla o přístavbu budovy a v roce 2007 mohlo dojít se slavnostnímu otevření, která podstatně zvětšila parkovací plochy pro nákladní vozidla a servisní prostory, které se rozšířili o služby karosárny s rovnací stolicí a lakovnou. Do výbavy lze zařadit i odtahový vůz značky VOLVO. Cílem společnosti nebylo pouze budování technického zázemí, a tak k nákladním soupravám přibyli luxusní zájezdové autobusy téže značky.

Po značném úsilí společnosti se rozhodla v roce 2001 o expanzi z Rovné do Českých Budějovic a vybuodovala zde servis pro nákladní vozidla specializující se na vozidla VOLVO a DAF, který byl otevřen v roce 2002. Tento objekt se nachází v ulici Okružní na východním okraji Českých Budějovic v budované průmyslové zóně vedle silnice I. třídy č. 34 začínající v Českých Budějovicích a pokračující do Třeboně.

Za svou více než 26. letou historii se z malé soukromé rodinné firmy stala střední společnost zaměstnávající 100 zaměstnanců z celé republiky a v oblasti dopravy se specializuje na přepravu sypkých materiálu, zboží podléhající rychlé zkáze (ATP), stavebnin, dřevní štěpky a odpadů.

Firma také sponzoruje fotbalový tým SK CIVA trans Rovná, který se účastní soutěže Okresního přeboru.

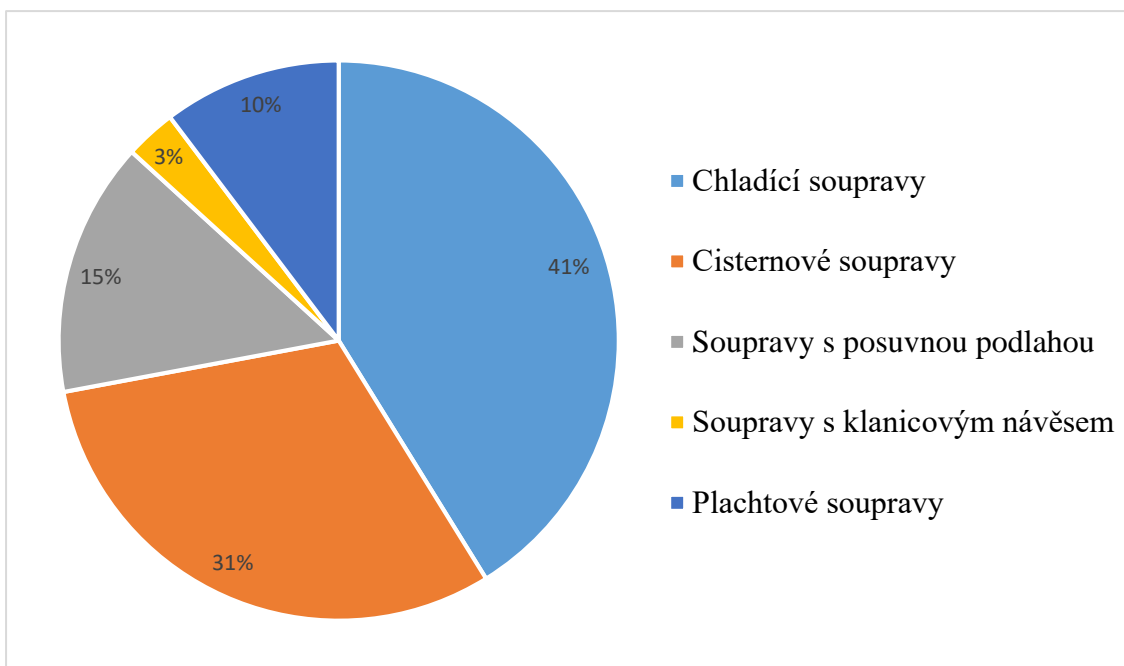
### 4.3. Přítomnost a budoucnost společnosti

Ke konci roku 2016 vlastnila firma 68 nákladních vozidel kategorie N3. Detailně je to 28 chladících souprav, 21 cisternových souprav, 7 plachtových souprav, 10 souprav s posuvnou podlahou a nově také 2 souprav s klanicovým návěsem.

Dále vlastní 1 dvounápravový autobus a 1 třinápravový autobus značky VOLVO a vyprošťovací vozidlo používané k odtažení těžké techniky, dále dva servisy pro nákladní vozidla, lakovnu, karosárnu s rovnací stolicí, myčku pro nákladní vozidla a autobusy, neveřejnou čerpací stanici a odstavné parkovací plochy pro vozidla.

Do budoucna má firma v plánu vystavit veřejnou čerpací stanici na vlastním momentálně nevyužívaném pozemku u základny společnosti a hlavně obnovovat vozový park.

**Obrázek 7 - Vozový park Václav Cimburek CIVA trans**



*zdroj: vlastní šetření, 2017*

Na obrázku 6 lze vydedukovat podíl jednotlivých druhů návěsů na celkovém podílu všech druhů návěsů ve zkoumaném subjektu. Největší zastoupení vytváří chladící návěsy ve výši 41 %. Nejnižší zastoupení mají klanicové návěsy s podílem 3 %.



## **5. Vlastní práce**

### **5.1. Specifika provozování mezinárodní silniční dopravy**

#### **5.1.1. Požadavky na provozování silniční nákladní dopravy**

Podnikat v silniční nákladní dopravě může provozovatel na základě živnostenského oprávnění ve formě fyzické nebo právnické osoby.

##### **Fyzická osoba**

Podnikatel, který se rozhodne podnikat jako fyzická osoba musí založit nejprve živnost. Silniční nákladní dopravu pro cizí účely (kdy vzniká mezi dvěma subjekty závazkový vztah jehož předmětem je přeprava věcí, osob anebo zvířat za úplaty) lze provozovat pouze na základě koncese, kterou vydává živnostenský úřad po splnění daných podmínek (uvedených níže). Doprava pro vlastní účely (např. přeprava v rámci dvou závodů podniku) koncesi nevyžaduje.

Pro získání koncesní listiny se řídíme zákonem č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě. První, co je nutno udělat při zakládání živnosti je vyplnění registračního formuláře a zároveň podání žádosti o koncesi.

Pro udělení živnosti je potřeba splňovat následující všeobecné podmínky:

- bezúhonnost;
- způsobilost k právním úkonům;
- plnoletost.

Pro získání koncesní listiny musí mimo všeobecných podmínek, začínající podnikatel v silniční nákladní dopravě pro cizí účely, splnit také zvláštní podmínky, a to:

- usazení;
- dobrou pověst;
- finanční způsobilost;
- odbornou způsobilost.

Usazením je myšleno trvalý pobyt fyzické osoby na území České republiky.

Dobrou pověst má osoba, která je bezúhonná podle živnostenského zákona. Dobrou pověst může provozovatel ztratit, pokud se nepovažuje za bezúhonného podle živnostenského zákona, anebo rozhodnutím dopravního úřadu.

Začínající podnikatel může finanční způsobilost dokázat zahajovací rozvahou, anebo zahajovací rozvahou ve zjednodušeném rozsahu. Žadatel také může prokázat finanční způsobilost přehledem obchodního majetku. Finanční způsobilost má platnost jednoho kalendářního roku a musí se prokazovat dopravnímu úřadu do 31.7. (lze požádat o prodloužení do 31.8.).

Provozovatel silniční nákladní dopravy musí splňovat odbornou způsobilost sám nebo prostřednictvím odpovědného zástupce. Tato způsobilost se prokazuje živnostenskému úřadu osvědčením o odborné způsobilosti pro provozování silniční dopravy, kterou vydává dopravní úřad na základě úspěšně složené zkoušky. Odborná způsobilost se prokazuje zvláště pro osobní a nákladní dopravu.

Každý subjekt, který provozuje silniční dopravu musí být evidován na příslušném živnostenském úřadě. Ve chvíli kdy koncese nabude právní moci, může provozovatel začít vykonávat svoji činnost.

Následuje získání dopravních prostředků způsobilých k provozu na silničních komunikacích (technický stav vozidel, jejich ohlášení na dopravní úřadě a jejich vybavení příslušnými doklady).

V den kdy má provozovatel právo provozovat činnost je třeba na příslušném dopravním úřadě ohlásit první vozidla uvedená do podnikání. Vozidla musí být označena obchodním jménem dopravce podle Vyhlášky Ministerstva dopravy a spojů č. 478/2000 Sb., kterou se provádí zákon o silniční dopravě. Obchodní jméno se umísťuje na dveře kabiny vozidla nebo na přední polovinu obou bočních stran karoserie.

### **Právnícká osoba**

Právníckou osobu může založit jedna nebo více osob. První na řadu přichází samotné založení obchodní korporace, k tomu je potřeba zakladatelská listina (v případě jednoho společníka) nebo společenská smlouva (v případě více společníků).

Nezbytným je také jako v případě fyzické osoby získat živnostenské oprávnění, kdy se společnost zaregistruje na živnostenském úřadě pomocí formuláře pro právnícké osoby a podá žádost o koncesi. Proces získání koncese je stejný jako u fyzické osoby

na rozdíl, že právnická osoba musí navíc pověřit odpovědného zástupce, který bude souhlasit s touto funkcí a který bude splňovat podmínky pro udělení koncese. Dnem zápisu do Obchodního rejstříku zahajuje subjekt podnikání.

Další proces je stejný jako u fyzické osoby. Subjekt musí na příslušném úřadě nahlásit svá vozidla a příslušně je označit.

### **5.1.2. Požadavky na řidiče**

Pro vykonávání práce profesionálního řidiče je potřeba udělat mnoho časově a hlavně finančně náročných úkonů. Zde je uvedeno, co všechno musí řidič podstoupit a vlastnit, před nastoupením na profesní dráhu řidiče:

- **Řidičský průkaz skupiny C, C+E**

Aby se mohl budoucí řidič vydat na svojí první cestu, musí nejprve získat řidičské oprávnění k provozu nákladního vozidla, což je nejprve oprávnění na vozidlo skupiny C.

Žadatel o řidičské oprávnění skupiny C musí být prvně vlastníkem řidičského oprávnění skupiny B, teprve potom lze zažádat o oprávnění na skupinu C.

Skupina C opravňuje k provozu motorových vozidel s výjimkou traktorů, jejichž největší povolená hmotnost převyšuje 3 500 kg s nejvýše 8 místy k sezení kromě místa řidiče, ke kterým smí být připojeno přípojné vozidlo o největší povolené hmotnosti nepřevyšující 750 kg (vozidlo kategorie N1, N2 a N3) jak pro skupinu B, tak C.

Skupina E dává řidiči oprávnění k provozu přípojného vozidla s hmotností převyšující 750 kg (přípojné vozidlo kategorie O2, O3 a O4). Musí být však provedena po předchozím absolvování řidičského oprávnění skupiny C.

Skupina C+E opravňuje řidiče k provozu motorových vozidel uvedených výše a přípojného vozidla o největší povolené hmotnosti vyšší než 750 kg.

- **Profesní osvědčení způsobilosti řidiče**

Tento doklad je nezbytně nutný pro práci řidiče z povolání. Získání tohoto průkazu je hlavně časově a finančně náročné, tvoří tak největší podíl na prvotních nákladech na získání povolení na vykonávání tohoto typu zaměstnání. Profesionální řidič, kterému je 21 let musí absolvovat 140 hodin vstupního školení, z toho je 130 hodin teoretických a zbylých 10 hodin tvoří praktický výcvik ve vozidle.

Mimo vstupního osvědčení způsobilosti se musí každý řidič, který vlastní toto osvědčení, každoročně zúčastňovat školení, které je v rozsahu 7 hodin. Hlavní náplní tohoto školení je hospodárná, ekologická, bezpečná a defenzivní jízda, limity doby řízení a odpočinku, používání tachografu, dopravní předpisy jak mezinárodní, tak v České republice, životospráva řidiče, ochrana životního prostředí, způsob chování při dopravní nehodě, anebo první pomoc.

- **Zdravotní způsobilost**

Vstupní lékařské prohlídce je řidič povinen se podrobit před zahájením výkonu činnosti. Profesionální řidiči musí absolvovat zdravotní prohlídku každé 2 roky, pokud jeho věk nepřesáhl 50 let. Nad 50 let musí prohlídkou projít každý rok.

Každý podnik má dle zákona povinnost mít zvoleného svého firemního lékaře, ke kterému posílá své zaměstnance na vstupní anebo v případě profesionálních řidičů preventivní prohlídky, a to od dubna roku 2013.

- **Dopravně psychologické vyšetření**

Od roku 2004 jsou povinná psychologická vyšetření, pro všechny profesionální řidiče. Tento zákon je vyžadován pouze v České republice.

Dopravně psychologické vyšetření provádí pouze psychologové, kterým ministerstvo udělilo akreditaci. Toto vyšetření může trvat až 5 hodin, což je mnohdy časově ale i psychicky náročné pro účastníky tohoto vyšetření.

Dopravně psychologickému vyšetření je povinen se podrobovat:

- držitel řidičského oprávnění pro skupinu C1+E, C nebo C+E, pokud řídí nákladní automobil o největší povolené hmotnosti převyšující 7 500 kg nebo speciální automobil o největší povolené hmotnosti převyšující 7 500 kg nebo jízdní soupravu, která je složena z nákladního automobilu a přípojného vozidla nebo ze speciálního automobilu a přípojného vozidla a jejíž největší povolená hmotnost převyšuje 7 500 kg;
- držitel řidičského oprávnění pro skupinu D1+E, D nebo D+E, pokud řídí motorové vozidlo zařazené do některé z těchto skupin vozidel.

Dopravně psychologické vyšetření zahrnuje rozbor získaných údajů o posuzované osobě, včetně údajů hlavně o řídičské praxi, rozhovor, vyšetření posuzované osoby standardizovanými metodami, které jsou schválené ministerstvem, případně projektivními metodami a pozorováním.

- **Karta řidiče**

Pro potřeby záznamu pracovní doby řidiče se dříve využívaly analogové tachografy, které jsou v dnešní době ve většině případů nahrazeny tachografy digitálními. Do analogového tachografu se dávaly papírové kotoučky, které se každých 24 hodin vyměnily, avšak byly často špatně čitelné a dalo se s nimi velmi snadno manipulovat. Proto od srpna 2005 je povinné do nově vyrobených vozidel montovat pouze digitální tachografy a pro jejich funkčnost je nutná karta řidiče. Karta řidiče je vybavena čipem, který po vložení do tachografu spolupracuje a zaznamenává vyžadovaná data (doba jízdy, rychlost, doba odpočinku, povinné přestávky, týdenní doba odpočinku atd.) Každý řidič o svoji kartu žádá na svém příslušném Obecním úřadě nebo Magistrátu.

### 5.1.3. Ceny jednotlivých dokladů

V tabulce 2 jsou uvedeny ceny za pořízení jednotlivých oprávnění a vyšetření.

*Tabulka 2- Celkové výdaje pro začínajícího řidiče*

<b>Doklady nutné pro výkon povolání</b>	<b>Cena v Kč</b>
<b>Řidičské oprávnění skupina C</b>	15 000,-
<b>Řidičské oprávnění skupina C+E</b>	8 500,-
<b>Profesní průkaz</b>	20 000,-
<b>Psychologické vyšetření</b>	2 000,-
<b>Karta řidiče</b>	700,-
<b>Celkem</b>	46 200,-

*zdroj: vlastní šetření, 2017*

Z údajů uvedené v tabulce 2 je možné vydedukovat, že pro potenciální uchazeče o práci profesionálního řidiče není obzvláště finančně jednoduché dosáhnout všeho potřebného pro výkon tohoto povolání.

Úřad práce však nabízí možnost při příslibu zaměstnání budoucího zaměstnavatele proplacení nákladů na získání všech potřebných dokladů pro výkon tohoto povolání.

V době, kdy Úřad práce nenabízel tuto možnost, zkoumaný subjekt v důsledku potřeby řidičů proplácel náklady na získání všech dokladů sám, ale řidiči po absolvování podali výpověď, proto zkoumaný subjekt přestal nabízet tento bonus.

#### **5.1.4. Nařízení Evropské unie pro provoz mezinárodní kamionové dopravy**

Po vstupu České republiky do Evropské unie v roce 2004 došlo ke zjednodušení vstupních povolení do zahraničí. To s sebou přineslo plnění nových nařízení vystavených Evropským parlamentem a Radou (ES). Nejen Česká republika, ale i čeští dopravci se s těmito nařízeními a podmínkami musí řídit.

Hlavním nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č.1071/2009, kterým se zavedla pravidla týkající se podmínek pro výkon povolání v silniční dopravě, a hlavně se zpřísnily podmínky pro vstup na dopravní trh. V rámci tohoto nařízení Česká republika upravila zákon č.111/1994 Sb., o silniční dopravě.

Nejpodstatnější pro provoz mezinárodní silniční přepravy jsou:

- **Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1072/2009**

Před vznikem Evropské unie se při provozování mezinárodní kamionové dopravy uplatňovala vstupní povolení mezi jednotlivými státy zvlášť, a proto Evropská unie tato povolení sjednotila do tzv. Eurolicence (licence Společenství). Bez této Eurolicence nemůže žádný dopravce vykonávat mezinárodní kamionovou dopravu.

Eurolicenci získá provozovatel mezinárodní kamionové dopravy po zažádání na příslušném dopravním úřadě. Pro jeho získání je potřeba vystavit finanční způsobilost.

Eurolicence se vystavuje jedna v originále a dále se vystavuje tolik opisů kolik má provozovatel mezinárodní kamionové dopravy silničních souprav, tudíž s ní musí být vybaveno každé vozidlo firmy.

Platnost Eurolicence je pouze na území členských států Evropské unie. Se státy třetích zemí se na každé území vystavuje samostatné vstupní povolení.

Z důvodu hospodářského a silničního hlediska vytvořila Evropská unie dohodu s některými státy, na které se také vztahuje Eurolicence, a to s Makedonií, Švýcarskem a se státy EFTA - Norskem, Islandem a Lichtenštejnskem.

- **Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006**

Evropská Unie chtěla více sjednotit práci osádek (ve které byly do vzniku tohoto nařízení nejasnosti) tím, že do jisté míry nahradila AETR v rámci Evropské unie (vyhláška spočívající v práci osádek v mezinárodní silniční dopravě) a vytvořila jasná pravidla pro práci osádek, které mají přispět ke zlepšení bezpečnosti provozu na komunikacích. Toto nařízení je mimo jiné platné pro posádky vozidla přesahující hmotnost 3,5 t, tudíž je platné pro silniční nákladní dopravu. Nařízení je často kontrolováno a pokuty udělované za jeho porušení jsou velmi vysoké. Mimo pokutování samotného řidiče při jeho běžné kontrole, se udělují pokuty i pro dopravní podniky, ve kterých probíhá kontrola. Toto nařízení je nejvíce kontrolované v rámci silniční nákladní dopravy.

Doba řízení se stanovuje na dobu, kdy je vozidlo v pohybu bez ohledu na to, zda se nachází na území Evropské Unie nebo na území třetích zemí.

**Tabulka 3 - Doba řízení**

<b>Doba řízení</b>	<b>Rozsah</b>
<b>Denní doba řízení</b>	Max 9 hodin 2x týdně může být prodloužena na 10 hodin
<b>Týdenní doba řízení</b>	Max 56 hodin, pokud po dvou po sobě jdoucích týdnech nepřesáhne 90 hodin

*zdroj: vlastní šetření, 2017*

Mimo práci osádek toto nařízení dále obsahuje jejich povinné přestávky v řízení. Po čtyřech a půl hodinách řízení musí mít řidič nepřerušenu přestávku nejméně 45 minut, pokud mu nezačíná doba odpočinku. Přestávku může řidič nahradit zkrácenou přestávkou nejméně 15 minut, po níž ale musí následovat přestávka v délce nejméně 30 minut. Tuto náhradu musí však stihnout do čtyřech a půl hodin jízdy.

Toto nařízení dále obsahuje povinnost řidičů konat běžnou týdenní dobu odpočinku mimo kabinu vozidla. Tato povinnost však není prozatím kontrolována orgány, pouze příslušnými orgány států Francie a Belgie a nově také Německa. Nejde však kontrolovat zpětně, musel by být řidič vozidla přistižen, že vykonává tuto přestávku. Existují snahy především těchto tří států o striktní dodržování této povinnosti z nařízení (ES) č. 561/2006. Domnívají se, že řidiči by měli tuto dobu čerpat v hotelu, které však nejsou vybudované, a především by byly pro dopravce finančně nákladné, což by se odrazilo na cenně přeprav, a to by se zase nelíbilo objednavatelům přeprav.

**Tabulka 4 - Doba odpočinku**

<b>Odpočinek</b>	<b>Rozsah</b>
<b>Běžná denní doba odpočinku</b>	Min 11 hodin během 24 hodin
<b>Zkrácená denní doba odpočinku</b>	Max třikrát týdně na min 9 hodin
<b>Posádka dvou řidičů</b>	Každý musí během 30 hodin absolvovat 9 hodinový odpočinek
<b>Běžná týdenní doba odpočinku</b>	Min 45 hodin
<b>Zkrácená týdenní doba odpočinku</b>	Min 24 hodin, pokud bude nahrazena do 3. následujícího týdne

*zdroj: vlastní šetření*

Striktní dodržování denní doby řízení a povinných odpočinků má své zastánce i odpůrce. Toto nařízení by mohlo být benevolentní při krátkém přesáhnutí denní doby řízení. V současnosti je totiž v Evropě obrovské množství nákladních vozidel. Jenom v České republice bylo ke konci roku 2015 evidováno více než sto tisíc nákladních vozidel kategorie N3 (protože se jedná o rozšířenější druh dopravy v Evropě), pro které však není vybudováno dostatečné množství parkovacích ploch, které jsou důležité pro bezpečné zastavení vozidel k vykonání povinných přestávek a denní doby odpočinku.

Na hlavních tepnách dopravních sítí je prakticky nemožné sehnat v pozdních odpoledních hodinách místo k zaparkování, proto se stává, že řidiči stráví i více než hodinu hledáním volného místa k vykonání odpočinku. Existuje sice možnost vytisknutí dat z tachografu s ručním dopsáním doby, kterou řidič překročil v důsledku nenalezení volného parkovací místa, ale tento způsob není jistotou před možnou pokutou od příslušných orgánů (záleží na policistovi či celní správě, jak k tomu přistoupí).

Bylo by vhodné pro vylepšení této situace zavést toleranci ve výši alespoň třicet minut (stejně tak, jako má rychlostní radar toleranci k měření vozidel), ale všechno, co by bylo nad výše zmíněný limit by bylo vysoce pokutováno.

Spolu s tím je potřeba budovat nová a modernizovat stará parkoviště především u hlavních tepen dopravních sítí.



### 5.1.5. Nařízení České republiky v silniční dopravě

Po vstupu České republiky do Evropské unie se musely pozměnit některé stávající zákony. Nejdůležitější zákon v oblasti silniční dopravy je Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě. Tento zákon upravuje (v návaznosti na přímo použitelné předpisy EU) podmínky provozování silniční dopravy silničními motorovými vozidly prováděné pro vlastní nebo cizí potřeby za účelem podnikání. Upravuje práva a povinnosti právnických či fyzických osob s tím spojených, dále pravomoc a působnost orgánů státní správy v tomto odvětví.

- **Silniční daň**

Podstatnou část nákladů na provozu vozidla tvoří silniční daň, kterou upravuje Zákon č. 16/1993 Sb. o dani silniční.

Předmětem daně tohoto zákona jsou všechna vozidla, která se provozují za účelem podnikání.

Výše daně se stanovuje podle:

- zdvihového objemu motoru v cm<sup>3</sup> u osobních automobilů, s výjimkou automobilů na elektrický pohon;
- součtu největších povolených hmotností na nápravy v tunách a počet náprav u návěsů;
- největší povolené hmotnosti v tunách a počtu náprav u ostatních vozidel.

Sazba daně u nákladních vozidel se liší podle počtu náprav a hmotnosti (viz tabulka 5)

*Tabulka 5 - Sazba daně silniční*

Počet náprav	Hmotnost	Sazba daně
<b>1 náprava</b>	Od 0,1 t nad 8 t	Od 1800 Kč do 9600 Kč
<b>2 nápravy</b>	Od 0,1 t nad 27 t	Od 1800 Kč do 46200 Kč
<b>3 nápravy</b>	Od 0,1 t nad 36 t	Od 1800 Kč do 50400 Kč
<b>4 a více náprav</b>	Od 0,1 t nad 36 t	Od 8400 Kč do 44100 Kč

*zdroj: zákon č. 16/1993 Sb., o dani silniční, 2017*

Sazbu u daně je možné snížit nebo zvýšit v závislosti na stáří daného vozidla. Procentuální zvýšení anebo snížení daně je uvedené v tabulce 6.

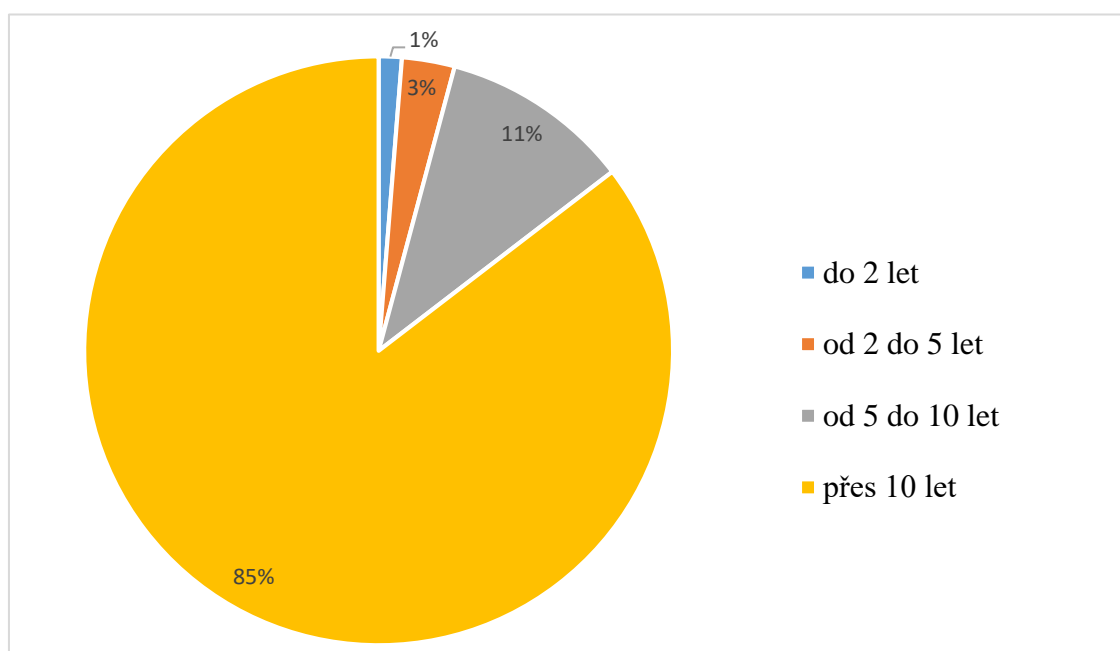
**Tabulka 6 – Snížení nebo zvýšení sazby daně silniční**

Stáří vozidla	Procento snížení nebo zvýšení
Do 36 měsíců od první registrace (3 roky)	Snížení o 48 %
Dalších 36 měsíců od první registrace (6 let)	Snížení o 40 %
Dalších 36 měsíců od první registrace (9 let)	Snížení o 25 %
První registrace před 31. prosincem 1989	Zvýšení o 25 %

*zdroj: zákon č. 16/1993 Sb., o dani silniční, 2017*

V České republice dle statistiky Ministerstva dopravy ČR tvoří převážnou část registrovaných vozidel starší více než 10 let, pro tuto skupinu už žádné snížení sazby daně nemůže proběhnout. Pouhých 15 % provozovatelů vozidel si mohou snížit sazbu daně v důsledku stáří vozidla (viz obrázek 7).

**Obrázek 8 - Silniční tahače registrované v ČR podle věkových kategorií**



*zdroj: www.mdcz.cz, 2016*

Zákon o silniční dani poskytuje také slevy na dani v případě kombinované dopravy (železniční či vnitrozemská vodní doprava). Politika České republiky se snaží o zmírnění dopadů na životní prostředí, a proto zavedla tyto úlevy. Sleva na dani se odvíjí od počtu přeprav pomocí jiné než silniční dopravy a pokud vzdálenost ujetá územím České republiky je delší než 250 kilometrů, započítávají se dvě jízdy. Bohužel na tuzemském území není mnoho možností využívání kombinované přepravy, proto by měla Česká republika zapracovat na vytvoření infrastruktury pro realizaci kombinovaných přeprav.

**Tabulka 7 - Sleva na silniční dani**

Počet jízd za zdaňovací období	Procentuální sleva na dani
Od 31 do 60 jízd	25 %
Od 61 do 90 jízd	50 %
Od 91 do 120 jízd	75 %
Více než 120 jízd	90 %

*zdroj: zákon č. 16/1993 Sb., o dani silniční, 2017*

Evropská unie usiluje o co nejvyšší využití doprovázených kombinovaných přeprav pro silniční vozidla, což je uvedeno v Bíle knize Evropské unie.

### **5.1.6. Mýtné**

Mýtné je poplatek za užívání zpoplatněných komunikací. Tento poplatek se využívá na rozvoj, opravy a výstavby nových komunikací. Níže je uvedeno několik vybraných států a jejich sazby mýtného.

#### **Česká republika**

Mýtné se zde stanovuje podle emisní třídy, počtu náprav a dnu v týdnu (pátek od 15 hodin do 20 hodin – zvýšená sazba).

Zpoplatněny jsou dálnice a vybrané silnice I. třídy. Dříve existovaly rychlostní silnice, které ale byly zrušeny zákonem v roce 2016. Úseky označené značkou silnice pro motorová vozidla jsou již silnice I. třídy.

České mýtné je osvobozeno od daně z přidané hodnoty. Výtěžek z mýtného putuje do Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI).

Česká republika plánuje zavést zpoplatnění na 900 km silnic I. třídy (v Jihočeském kraji by to měly být I/20, I/19, I/34).

#### **Německo**

Mýtné se stanovuje podle emisní třídy a počtu náprav. Zpoplatněny jsou dálnice a některé silnice.

Německé mýtné je jako v České republice osvobozeno od daně z přidané hodnoty.

Od 1. července 2018 Německo schválilo zpoplatnění všech silnic. Délka úseků vyrostle z původních 15 000 km zpoplatněných silnic na 55 000 km zpoplatněných silnic, což se opět odrazí v cenách přeprav, které budou dopravci požadovat.

## Rakousko

Výše mýtného v tomto státě se stanovuje podle emisní třídy, počtu náprav, denní doby (denní a noční tarif), hlukové zátěže a znečištění ovzduší. Existují i zvláštní sazby, které se využívají v horských průsmycích a v tunelech.

V Rakousku jsou zpoplatněny dálnice a rychlostní silnice. Mýtné navíc podléhá dani z přidané hodnoty ve výši 20 %.

Na obrázku 9 jsou uvedeny hnědou barvou zpoplatněné úseky s normálním tarifem a modrou barvou úseky se zvláštním tarifem.

**Obrázek 9 – Rakouské zpoplatněné komunikace s normálním a zvláštním tarifem**



*zdroj: www.go-maut.at, 2017*

## Francie

Mýtné se zde určuje podle počtu náprav. Navíc existují i speciální sazby např. v tunelech a na mostech. Zpoplatněné jsou dálnice (některé jsou i nezpoplatněné).

Mýtné je zde vybíráno na základě průjezdu mýtnou branou, ne podle ujetých kilometrů.

Francouzské mýtné tak jako v Rakousku podléhá dani z přidané hodnoty ve výši 20 %.

## Španělsko

Výše mýtného se stanovuje podle počtu náprav. Tento stát jako jeden z mála států Evropské unie nevyužívá mýtné na rychlostních silnicích, které jsou ve Španělsku zastoupeny 85%, což ho připravuje o značné výnosy.

Mýtné ve Španělsku podléhá také dani z přidané hodnoty 21 %.

Zpoplatněno je pouze 15 % rychlostních komunikací (snadné rozlišit Autopista – placená a Autovía – neplacená)

Na obrázku 10 jsou uvedeny zpoplatněné dálnice (modrá barva) a nezpoplatněné rychlostní silnice (červená barva).

Obrázek 10 nerozlišuje vlastnictví zobrazených komunikací, které jsou ve Španělsku buď celostátní (označení AP a A) anebo ve vlastnictví jednotlivých autonomních společenství. Autonomní dálnice má i své vlastní označení (např. Katalánsko C, Valencie CV, Murcie MU).

### *Obrázek 10 - Španělské dálnice a rychlostní silnice*



*zdroj: www.spaincrisis.blogspot.cz, 2017*

## **Itálie**

Výše mýtného se stanovuje podle počtu náprav a podle terénu (hory a nížiny).

V Itálii se vypočítává výše mýtného podle průjezdu mýtnou branou, nestanovuje se podle ujetých kilometrů.

Mýtné podléhá dani z přidané hodnoty ve výši 21 %.

### **5.1.7. Zákon o minimální mzdě v zemích EU**

Novou snahou zemí původních států Evropské unie je protekcionismus vlastních trhů prostřednictvím zavádění minimální mzdy, kterou musí dopravci v minimální výši řidiči platit po dobu jízdy na území daného státu. Tento zákon již uvedli v platnost Německo, Francie, Rakousko, Nizozemsko a Itálie (u posledních dvou zmíněných se zákon nevztahuje pro zahraniční dopravce vyjma kabotáže).

Tyto zákony se již poměrně dlouhou dobu projednávají Evropskou komisí (začalo to příchodem prvního zákona v roce 2015), zda tyto státy vydanými nařízeními neporušují Smlouvu o fungování Evropské unie.

Snahou ČESMADu a IRU je vyjmutí řidičů mezinárodní kamionové dopravy z minimálních mezd, jelikož není možné, aby dopravce sledoval veškeré legislativní změny v jednotlivých zemích. Řidič je vysoce mobilní a za měsíc může projet mnoha státy Evropské unie.

Pro případné řešení tohoto problému se vytváří nový SMART tachograf, zaznamenávající aktuální pozici vozidla, což by rozhodně zjednodušilo evidenci denní pracovní doby v jednotlivých státech, což požadují výše zmíněné státy. Avšak protože se bude jednat o novinku na trhu, kdy je zaváděcí cena vždy vyšší, nebudou si moci menší dopravci tuto technologii dovolit a větší dopravci většinou využívají sledování pomocí jiných technologií např. ve zkoumaném subjektu se využívá systém EchoTrack, který ukazuje aktuální pozici vozidla.

- **MiLoG**

MiLoG je zkratka od Mindestlohnengesetz a představuje zákon o minimální mzdě ve Spolkové republice Německo, které bylo první zemí, které přišlo s tímto opatřením. Zákon vešel v platnost 1. ledna 2015. Zákon spočívá v zavedení plošné minimální mzdy na území Německa. Problémem je, že mimo vyslaných zaměstnanců ze zahraničních států

platí i pro zaměstnance, kteří jsou do Německa pracovně vysláni. Tuzemských i zahraničních dopravců se toto opatření dotklo tím, že musí svým řidičům vyplácet Německem stanovenou minimální mzdu, pokud tímto státem pouze jenom projíždí (tzv. tranzitní doprava) anebo vykonávají na území státu kabotáž. Zákon je platný pro všechny stejným způsobem a nelze ho změnit např. dvoustrannou smlouvou nebo dohodou.

Minimální mzda pro rok 2017 je stanovena ve výši 8,84 EUR/h, přepočteno v průměru na 238,- Kč/h. Do minimální mzdy se nezapočítávají příspěvky na stravné (což tvoří velký příjem řidičů v České republice), přesčasové hodiny, příplatky za práci ve svátek nebo neděli, náhrady za dovolenou, anebo jiné příspěvky.

Všechny nezbytně nutné doklady a formuláře musí být přeloženy do německého jazyka (což vytváří nemalou nákladovou položku pro zahraniční dopravce) a dopravci mají povinnost tyto dokumenty uschovat minimálně po dobu 2 let pro případnou zpětnou kontrolu. Sankce za nevedení evidence o pracovní době je až do výše 30 000€ a za nevyplácení minimální mzdy až do výše 500 000€.

Všichni zahraniční dopravci mají povinnost písemně a v německém jazyce nahlásit zahájení činnosti na centrále celního úřadu v Kolíně nad Rýnem, dále tento úřad vyžaduje všeobecný přibližný plán nasazení řidičů na území Německa na dobu šesti měsíců dopředu (pro dopravce, kteří nemají stálé přepravy v podstatě nesplnitelné).

Doprovci musejí svým řidičům vyplácet minimální mzdu za strávený čas na území Německa, tudíž musejí vést evidenci o počátku a konci denní pracovní doby v tomto státě. Tento proces je zaznamenáván na evidenčním listě a musí se oznámit nejpozději do 7 pracovních dnů po skončení přepravy. Evidenční list musí obsahovat tyto údaje:

- příjmení, jméno a datum narození zaměstnance;
- počátek a předpokládanou dobu trvání zaměstnání;
- místo zaměstnání;
- místo v Německu, kde budou k dispozici doklady za účelem splnění archivační povinnosti;
- příjmení, jméno, datum narození a adresa na území Německa odpovědné osoby;
- příjmení, jméno a adresa na území Německa zmocněnce pro doručování.

Výše uvedené povinnosti se vztahují na zaměstnance s pevným pracovním místem, tudíž ne pro mobilní zaměstnance (řidiče). Pro dopravce stačí uvést u svých pracovníků jejich denní pracovní dobu na území Německa.

V současnosti je sice zákon platný, ale není při silničních kontrolách sledovaný, jelikož ho přezkoumává Evropská komise. Dle oficiálního vyjádření Sdružení ČESMAD BOHEMIA přišla pouze jediná pokuta za nesplnění těchto podmínek.

Na základě dotazníkového šetření se žádný z pracovníků zkoumaného subjektu zatím nesešel s kontrolou minimální mzdy na území Německa. Zkoumaný subjekt splňuje podmínky registrace k MiLoG, ale nesplňuje podmínky minimální mzdy. V případě, že by stravné bylo započítáváno do minimální mzdy, zkoumaný subjekt by tuto podmínku splňoval.

- **Loi Macron**

Dalším státem, který se rozhodl tento zákon zavést byla Francie, který se stal účinným od 1. července 2016.

Zákon Cerfa n°15553\*01 funguje na stejné bázi jako německý MiLoG, tudíž se vztahuje na všechny přepravy do a z Francie včetně kabotáže, a to osob i nákladu bez ohledu na velikost vozidla. Tento zákon se nevztahuje pro osoby samostatně výdělečně činné a tranzitní jízdy, což je jízda přes území státu, ve kterém nedochází k nakládce nebo vykládce zboží. Ve Francii ale mnoho přeprav končí, protože přes Francii se jezdí hlavně do Španělska případně do Velké Británie, proto usnesení, že toto nařízení neplatí pro tranzitní jízdy, není zcela na místě.

V tomto nařízení je dále usnesení, že každý pracovník (řidič) má nárok na sociální pravidla, která jsou platná v tomto státě. Týkají se hlavně pracovní doby a odpočinku, práci přesčas, ochrana zdraví při práci a rovnost pohlaví, protože nárůst řidiček je v dnešní době zřetelný.



**Tabulka 8 - Základní hodinová sazba**

Rozdělení řidičů	Sazba EUR/h
Řidič vozidla do 3,5t	9,76 EUR/h
Řidič nákladního vozidla nad 3,5t až do 11t	9,76 EUR/h
Řidič nákladního vozidla nad 11t až do 19t	9,76 EUR/h
Řidič nákladního vozidla nad 19t	9,76 EUR/h
Řidič nákladního vozidla s vysokou kvalifikací	10 EUR/h

*zdroj: Ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer, 2017*

**Tabulka 9 - Délka práce pro řidiče dle Loi Macron**

	Rozsah
<b>Maximální denní směna</b>	12 hodin
<b>Maximální denní směna v případě práci v noci</b>	10 hodin pro zaměstnance pracující v nočních směnách nebo pracovníka, který v rámci 24 hodin odpracuje část práce v rozmezí 24:00 a 5:00 hod.
<b>Maximální týdenní směna</b>	56 hod v jednotlivém týdnu a 48 hod poměrně za 3 měsíce pro řidiče dálkových tratí 52 hod v jednotlivém týdnu a 48 hod průměrně za 3 měsíce
<b>Denní odpočinek</b>	Pro řidiče podřízeného evropské úpravě doby řízení a odpočinku: 11 hod s možností zkráceného odpočinku o 9 hod 3 krát týdně Ostatní řidiči: 10 hod po sobě jdoucích v rámci 24 hod období
<b>Týdenní odpočinek</b>	Pro řidiče podřízeného evropské úpravě doby řízení a odpočinku: 45 hod – možnost zkráceného odpočinku o 24 hod. ve dvou po sobě následujících týdnech s povinným vyrovnáním Ostatní řidiči: 48 po sobě následujících hod odpočinku rovnoměrného nebo nerovnoměrného, aniž by tato doba mohla být kratší než 35 hod v místě bydliště nebo 24 hod mimo něj
<b>Režim přestávky</b>	30 min v případě denní pracovní doby v délce 6 až 9 hodin 45 min v případě denní pracovní doby přesahující 9 hodin Možnost rozložit přestávky na úseky, každý o délce nejméně 15 min

*zdroj: Ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer, 2017*

Francie zavedla na rozdíl od Německa povinnost pro zahraniční dopravce mimo příslušných potvrzení a dokumentů písemně určit svého zástupce ve Francii, který bude u sebe mít uloženou veškerou dokumentaci. Tato osoba se využívá v případě jakéhokoli problému a má za úkol zajišťovat komunikaci s příslušnými orgány (policejní, celní anebo inspektorát práce) ve francouzštině. Francie chtěla tímto opatřením vytvořit nové pracovní pozice a nové odvětví v podnikání.

Každý zahraniční dopravce je dále povinen vystavit svému řidiči Potvrzení o vyslání na pracovní cestu (deklarace), které platí maximálně na dobu 6 měsíců. Deklarace se rozděluje na tři druhy, a to dle druhu dopravy. Deklarace musí být zpracována ve francouzštině, datovaná a podepsaná před prvním vysláním řidiče do Francie. Od 1.1.2017 jsou certifikáty vyplňovány pouze elektronicky pomocí SIPSI služby, která je k dispozici na internetových stránkách francouzského Ministerstva práce.

Každá deklarace musí obsahovat:

- obchodní jméno, elektronickou a poštovní adresu, telefonní číslo zaměstnavatele, právní formu společnosti, jméno a příjmení, datum a místo narození odpovědného zástupce dopravy a příslušnou správu sociálního zabezpečení, které platí zaměstnavatel sociální odvod;
- jméno a příjmení zaměstnance, datum a místo narození, adresu, národnost, datum podpisu pracovní smlouvy a příslušné pracovní právo;
- hrubou hodinovou mzdu, převedou na EUR a podrobnosti o cestovních náhradách a stravném pro vyslané zaměstnance;
- jméno a příjmení nebo název, elektronickou a poštovní adresu jmenovaného odpovědného zástupce ve Francii, zástupce musí být jmenován na dobu minimálně ještě 18 měsíců po skončení práce zaměstnance ve Francii;
- odkaz na registraci společnosti v elektronickém rejstříku podnikatelů v silniční dopravě (ERRU).

Zkoumaný subjekt využívá pro splňování francouzských podmínek společnost Move Expert, která pro něj zajišťuje zastoupení ve Francii a vyřízení certifikace, a to i pomocí nové SIPSI služby.

Francouzský zákon je mnohem kontrolovanější než v případě německého MiLoG. Jsou již záznamy o pokutovaných řidičích, kteří neplní požadavky Francie.

Mnoho dopravců přestalo díky tomuto zákonu jezdit přepravy do Francie a po dalších vyžadovali francouzské firmy doložení, že plní Loi Macron. Pokud by toto doložení neposkytnuli nebudou jejich vozidla naložené.

Dle nařízení Loi Macron musí být ve vozidle následující dokumenty:

- originální deklaráce s razítkem a podpisem;
- kopie platné deklaráce;
- pracovní smlouva řidiče.

Loi Macron je taktéž kontrolován Evropskou komisí, avšak je platný a mezi řidiči kontrolován, ne však plošně záleží na konkrétním zástupci příslušného správního orgánu a jeho postoji k tomuto nařízení.

I řidiči pracující ve zkoumaném subjektu, byli již kontrolováni, zda splňují podmínky pro Loi Macron. K 1. březnu 2017 vypršela platnost některých deklarácí a řidič, který byl kontrolován zatím neměl vytvořenou novou deklaráci. Za tento přestupek sankce udělena nebyla, řidič byl pouze upozorněn na propadlou deklaráci a vyzván k její úpravě.

- **LSD - BG**

LSD – BG je zkratka od Lohn-und Sozialdumping-Bekämpfungsgesetz, což je zákon o minimální mzdě platný v Rakousku od 1. ledna 2017 o vysílání pracovníků pro všechny zaměstnance, a to včetně řidičů nákladní a autobusové dopravy. Na rozdíl od německého a francouzského zákona se tento nevztahuje na osoby samostatně výdělečně činné a tranzitní přepravy, což je podstatné pro dopravce, kteří Rakouskem pouze projíždějí.

Minimální mzda pro dopravní sektor je dána kolektivní smlouvou, pracovníci se rozdělují do 7 kategorií. V Rakousku se výše sazby stanovuje podle kategorie řízeného vozidla a délky praxe daného řidiče. Minimální mzda byla stanovena ve výši 8,27 EUR pro řidiče malých vozidel s praxí do 5 let až do 10,22 EUR/h pro řidiče distribuující pohonné hmoty s praxí nad 20 let. K této částce dále náleží další příplatky dle rakouského předpisu.

Stejně jako ve Francii i Rakousko požaduje dodržovat další sociální pravidla (pracovní doba a doba odpočinku dle rakouského předpisu)

Souhrn dokladů, které musí být ve vozidle:

- kopie Oznámení o vyslání do Rakouska, anebo Oznámení o najmutí pracovníků;
- dokument A1 nebo E101 (původní označení), který stvrzuje, že jsou hrazeny příspěvky na sociální zabezpečení v jiné členské zemi EU. Dokument příslušného úřadu sociálního zabezpečení, který potvrzuje, že zaměstnanec má platné zahraniční sociální zabezpečení během doby vyslání;
- doklad o výplatě mzdy;
- zaměstnanecká smlouva.

Nezbytné doklady musí být k dispozici v němčině. Zaměstnanecká neboli pracovní smlouva akceptují rakouské kontrolní orgány i v angličtině.

- **Itálie**

Itálie jako další ze států zavedla zákon o minimální mzdě s účinností od července 2016 pro vyslané pracovníky.

Zákon se vztahuje i na silniční dopravu, ale výslovně je v zákoně zmíněná prozatím jen forma kabotáže.

- **Nizozemsko**

Dalším státem, který zavedl minimální mzdy od 1. ledna 2017 pro vyslané pracovníky bylo Nizozemsko. Tento zákon je platný ale pouze na formu kabotáže.

## **5.2. Specifika provozování mezinárodní silniční přepravy odpadů**

Přeshraniční přeprava odpadů vychází vzhledem k mezinárodnímu charakteru z jednotných pravidel stanovených předpisy ES. Předpisy stanovenou Evropskou unií jsou pro všechny členské státy závazné a přímo použitelné.

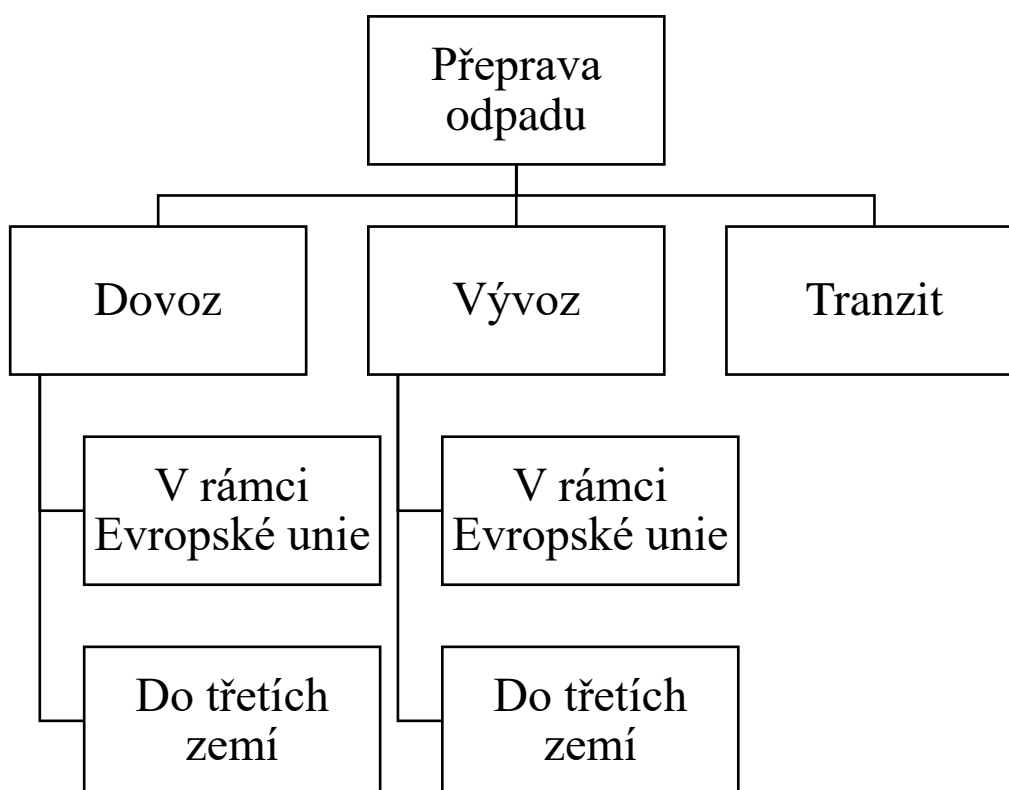
Problematika přeshraniční přepravy odpadů je poměrně složitá, a to z důvodu rozlišování režimu přepravy odpadů nejen podle charakteru odpadu, ale je rozlišována i podle účelu a podle zemí do nichž nebo z nichž se přeprava uskutečňuje.

Přeprava odpadů je hlavně administrativně náročná. Před samotnou přepravou daného odpadu probíhá klidně i několik měsíců dlouhé schvalovací řízení.

Prvotní legislativní úpravou byla Basilejská úmluva o kontrole pohybu nebezpečných odpadů přes hranice států a jejich zneškodňování. Jejím cílem je snížit pohyb odpadů přes hranice států na minimum anebo zneškodňování odpadů co nejbližší u jejich původce.

Evropská unie rozlišuje přepravu v rámci společenství (dovoz a vývoz) a dovoz nebo vývoz odpadů do třetích zemí. Podstatné je, zda se odpad bude dále zpracovávat nebo má být v příslušné zemi odstraněn. Dále se odpad rozlišuje na odpad nebezpečný a bezpečný.

**Obrázek 11 – Rozlišení přepravy odpadů dle Nařízení č. 1013/2006**



*zdroj: Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1013/2006, 2017*

### **5.2.1. Kontrolní režimy při přeshraniční přepravě odpadů**

Podle nařízení (ES) č. 1013/2006 se stanovují tři režimy kontroly při přeshraniční přepravě odpadů.:

- přeprava odpadů provázena určitými informacemi, ale není nutno podávat oznámení příslušným orgánům dotčených států a čekat na jejich souhlas;

- přeprava odpadů, ke kterým je nutno podávat oznámení o přepravě odpadů. Ta se může uskutečnit až příslušné orgány dotčených států udělí souhlas s přepravou;
- přeprava odpadů, která se nesmí uskutečnit, je zakázána.

Do těchto režimů se rozděluje přeprava odpadů podle následujících faktorů:

- účel přepravy, zda bude odpad v cílové zemi dále využit nebo odstraněn;
- země určení;
- zařazení odpadů do tzv. barevných seznamů. Pouze v případě, že se jedná o odpad, který bude dále využíván;
- zařazení odpadů dle Katalogu odpadů, které je stejně důležité jako zařazování do barevných seznamů. Pouze v případě českého subjektu na jedné straně;
- hmotnost zásilky, která se využívá pouze ve speciálních případech.

### **5.2.2. Odpady určené k odstranění a využitelné odpady**

#### **Odpady určené k odstranění**

Do České republiky je zakázáno přepravovat odpad, který je určen k odstranění (existuje výjimka v případě vzniku odpadu v sousedních státech z důsledku živelných pohrom nebo stavu nouze) a z tuzemska se odpad za tímto účelem smí přepravovat pouze do členských zemí EU a zemí ESVO, které jsou členy Basilejské úmluvy, jinak je tato přeprava zakázána.

Tato přeprava se navíc smí uskutečnit pouze v případě, že v České republice není vhodné zařízení na odstranění daného odpadu, přednostně se vždy odpad odstraňuje v zemi původce. Odpady přepravované za tímto účelem je do států třetích zemí zcela zakázána.

Přeprava odpadu za tímto účelem musí být vždy doprovázená souhlasem příslušného orgánu přijímajícího státu v případě přepravy do zemí ESVO je také nutný souhlas příslušného orgánu odesílajícího státu. Všechny dotčené orgány mohou stanovit podmínky dané přepravy.

## **Odpady určené k využití**

Tento účel přepravy odpadů se podle možného rizika při jejich využívání rozdělují do barevných seznamů (zelený a žlutý) a na odpady dosud neuvedené v žádném ze seznamů.

Pokud je přepravovaný odpad uveden v zeleném seznamu smí se jeho přeprava uskutečnit stejně jako volně obchodovatelného zboží, ale musí být doprovázeno údaji, které jsou stanoveny v nařízení (ES) č. 1013/2006.

Odpady patřící na ostatní seznamy nebo neuvedené v žádném seznamu se můžou přepravovat pouze na základě souhlasů všech dotčených příslušných orgánů.

Přeprava za účelem spalování se musí vždy posoudit, zda se jedná o využívání odpadu nebo jeho odstraňování, které je zakázáno.

### **5.2.3. Typy přepravovaných odpadů**

Dle nařízení Evropského parlamentu a rady (ES) č. 1013/2006 se přepravované odpady rozdělují do dvou seznamů.

Původně byly seznamy tři, patřil mezi ně ještě červený seznam odpadů, který se ale později zahrnul do žlutého seznamu.

- **Zelený seznam odpadů**

Tyto odpady jsou dle nařízení považovány za neproblematické v případě jeho zpracování anebo dopadu na životní prostředí.

Zelený seznam odpadů je možné najít v nařízení (ES) č. 1013/2006 v příloze III. Tyto odpady se označují kódem B a čtyřciferným číslem (odpady uvedené v příloze IX Basijské úmluvy) a kódem G (což jsou zbytkové odpady).

Pokud se tyto odpady přepravují z důvodu využití nejsou požadavky na převoz přísné. Není třeba písemných souhlasů příslušných orgánů o jejich přepravě. Důležité je mít uzavřenou pevnou smlouvu, která se týká především závazků mezi vývozcem a dovozcem a každá přeprava musí mít k dispozici dokument podle přílohy VII, kde jsou uvedené informace doprovázející přepravu odpadů podle článku 3.

Výjimkou jsou státy Polsko, Slovenská republika, Lotyšsko a Malta, které vyžadují souhlasy všech příslušných orgánů příslušných zemí, a to i v případě tranzitu přes výše uvedené státy.

- **Žlutý seznam odpadů**

Tyto odpady jsou určeny v příloze IV nařízení (ES) č. 1013/2006 a označují se kódem A a čtyřciferným číslem.

Převážované odpady musí doprovázet souhlasy všech příslušných orgánů všech zemí, které budou dotčeny přepravou.

#### **5.2.4. Přeprava bezpečných odpadů**

Těmito odpady jsou myšleny především ty, na které není nutné podávat oznámení příslušným orgánům, ale jsou zde i výjimky.

Zásilku musí doprovázet (stejně tak i jako v případě nebezpečných odpadů) dokument, ve kterém je uveden odesílatel, příjemce a dopravce, dále druh odpadu hmotnost apod.

Nejdůležitější je mít uzavřenou pevnou smlouvu o využití daného odpadu, která je mezi odesílatelem (většinou původcem odpadu) a příjemcem, který bude odpad dále využívat. V této smlouvě musí být uvedeno, že pokud přeprava odpadu nebo jeho využití nelze dokončit podle plánu nebo v případě nedovolené přepravy, tak osoba, která přepravu zajišťuje anebo v některých případech příjemce:

- převezme odpad zpět, nebo zajistí jeho využití jinak;
- v případě nezbytnosti zajistí jeho uskladnění.

#### **5.2.5. Přeprava nebezpečných odpadů**

Přeprava nebezpečných odpadů zaznamenala od začátku roku 2017 novou změnu. Týkala se ohlašování přepravy těchto odpadů. Z původní listinné podoby se přestoupilo na ohlašování elektronické pomocí systému ISPOP.

Na rozdíl od přepravy bezpečných odpadů má tento druh odpadu jisté zvláštnosti. Hlavní je větší svázanost s dalšími předpisy a nařízeními. Mimo přiřazení odpadu k příslušnému katalogovému číslu se musí dále označit příslušným UN číslem, což označuje nebezpečný náklad. V některých případech je nutno zabalení těchto odpadů do speciálních certifikovaných obalů anebo je označit jinak než bezpečný odpad.



Velmi důležitými dokumenty jsou přepravní doklady, které se musí vystavit spolu s Evidenčním listem pro přepravu nebezpečných odpadů, ten je povinen vyplnit jak odesílatel, tak příjemce odpadu. Tato povinnost není nutná v případě vnitropodnikové přepravy, která nepřesahuje areál dané společnosti. Vyplněný evidenční list je přiložen k zásilce pro každou přepravu samostatně.

Přepravní doklady vystavuje a zodpovídá za ně ten, kdo odpad nabízí k přepravě, což je ve většině případů původce odpadu.

Původci odpadů často přepravují odpad v nadlimitním množství, k čemuž je potřeba jmenovat zákonem bezpečnostního poradce pro přepravu nebezpečných věcí, který dohlíží na přípravu a označování.

### **5.2.6. Postup při podávání oznámení v rámci České republiky**

#### **Dovoz do České republiky**

Před přepravou odpadu do České republiky je třeba vědět, zda je nutné podávat oznámení příslušným orgánům.

Nejprve musí daný subjekt zařadit odpad do Katalogu odpadů. Následuje ověření, zda příjemce odpadu je oprávněn převzít odpad do vlastnictví. Pokud příjemce není oprávněn, přeprava odpadu se nemůže uskutečnit.

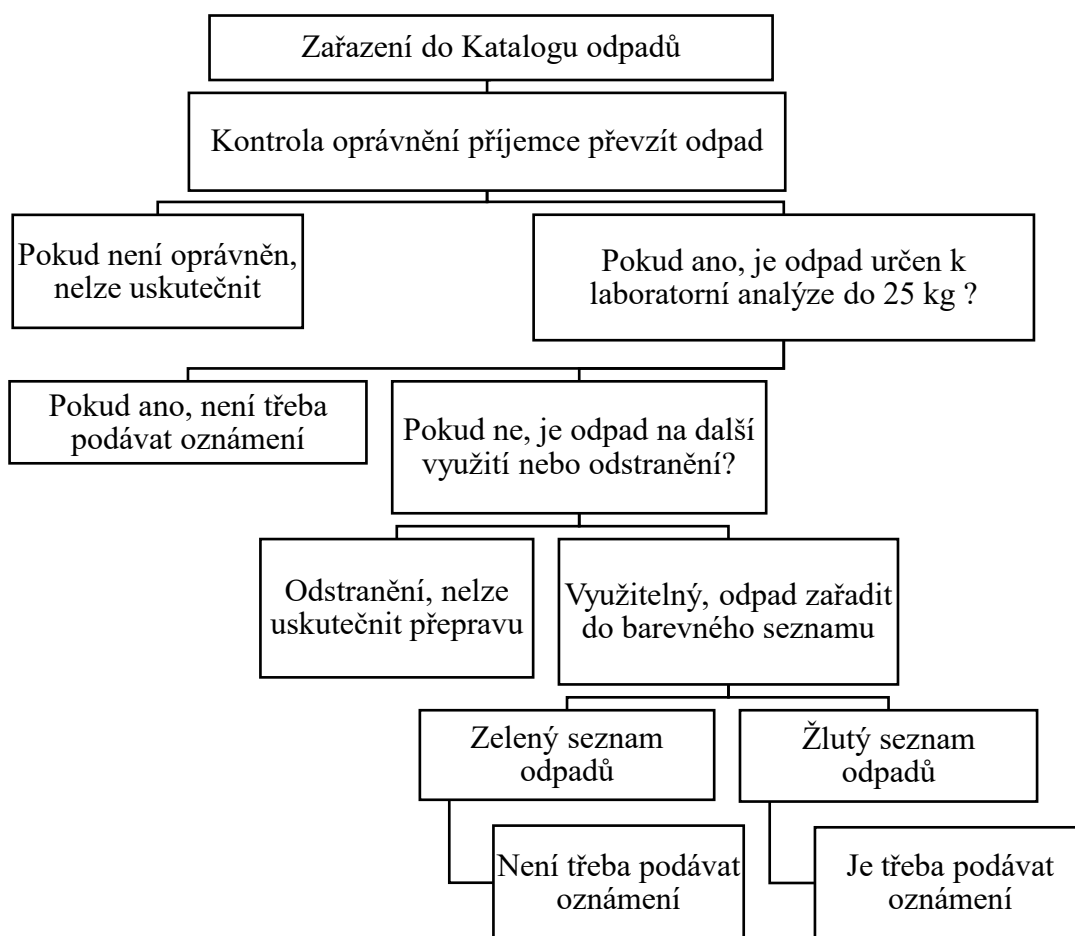
Znovu využitelný odpad se dále rozdělí dle barevných seznamů Nařízení 1013/2006. Pokud je odpad v zeleném seznamu odpadů (bezpečné odpady) není třeba podávat oznámení příslušným orgánům.

Odpady patřící do žlutého seznamu se musí oznámit příslušným úřadům a čekat na jejich vyjádření.

Další otázkou je, zda se jedná o přepravu odpadu k laboratorní analýze v menším množství než 25 kilogramů. Pokud ano není nutno podávat oznámení, pokud ne je třeba rozlišit, zda se jedná o odpad, který se využije anebo odstraní. Pokud by se měl odpad odstranit, přeprava se nemůže uskutečnit.

Pro lepší názornost existuje schéma postupu při rozhodování o oznámení, které je patrné z obrázku 12.

**Obrázek 12 - Podávání oznámení**



*zdroj: Ministerstvo životního prostředí, 2017*

### **Postup při podávání oznámení do České republiky**

Nejprve je potřeba znát předběžný termín konání přepravy, maximálně je povolené období 12 měsíců. Následuje uzavření smlouvy, která musí obsahovat všechny náležitosti podle nařízení (ES) č. 1013/2006. Na základě Ministerstva životního prostředí předá příjemce odesílateli všechny doklady, které jsou potřeba podle nařízení (ES) č. 1013/2006, a to:

- chemickou analýzu složení odpadů;
- popis procesu vzniku odpadů;
- popis procesu zpracování odpadů;
- kopii smlouvy mezi odesílatelem a příjemcem;
- kopii smlouvy mezi původcem a odesílatelem;

- kopii výpisu z obchodního rejstříku příjemce;
- doklad, který prokazuje, že příjemce je oprávněn provést využití odpadu v jeho provozovaném zařízení;
- informace o způsobu zajištění finanční záruky;
- informace o aktuální roční provozní kapacitě zařízení příjemce odpadu.

Následně odesílatel doplní všechny potřebné dokumenty a podá oznámení u příslušného orgánu v místě odesílání odpadu. Pokud tento orgán jej považuje za řádně vyplněné, postoupí toto oznámení příslušnému orgánu v místě převzetí a všem státům, kde bude odpad projíždět. Pokud jej orgán v místě doručení považuje za řádně vyplněné zašle odesílateli potvrzení o přijetí oznámení, v ostatním případě jej vyzve k doplnění.

### **Vývoz z České republiky**

Nejprve se musí odpad zařadit do barevného seznamu odpadů. Pokud je odpad uveden v zeleném seznamu musí se dále určit, zda je země určení členem Evropské unie. Pokud ano, musí se dále určit, zda se odpad nepřevážuje do státu, kde je nutno podávat oznámení, v ostatních případech se přeprava uskuteční podle článku 18, kdy je zapotřebí dokument podle přílohy VII a smlouva mezi odesílatelem a příjemcem.

V případě, že stát, do kterého se má přepravovat odpad není členem Evropské unie, se musí určit, zda se na něj vztahuje rozhodnutí Rady OECD.

### **5.2.7. Legislativa přepravy odpadů**

- **Právní úprava v České republice**

Před vstupem České republiky do Evropské unie byla právní regulace přepravy odpadů založená na mezinárodních závazcích (Basilejská úmluva a Rozhodnutí Rady OECD).

Základním platným právním pramenem, který se musí dodržovat v rámci přepravy odpadů je Zákon č. 185/2001 Sb., o odpadech. Tento zákon byl již mnohokrát novelizován.

V České republice je jako příslušný orgán zvoleno Ministerstvo životního prostředí České republiky.

- **Právní úprava v Evropské unii**

Právní úprava v České republice je zcela podmíněna legislativě Evropské unie. Nejpodstatnější nařízení týkající se přepravy odpadů jsou následující:

**Nařízení Rady (EHS) č. 259/93**

Toto nařízení se týká dozoru nad přepravou odpadů v rámci Evropského společenství, do něj a z něj a o jejich kontrole.

**Nařízení Rady (ES) č.1420/1999**

Stanovuje pravidla a postupy společná pro přepravu některých druhů odpadů do některých nečlenských zemí Organizace pro ekonomickou spolupráci a rozvoj (OECD).

**Nařízení Komise (ES) č. 1547/1999**

Stanovuje kontrolní postupy podle nařízení Rady (EHS) č. 259/93 pro přepravu některých druhů odpadů do některých zemí, na které se nevztahuje rozhodnutí OECD.

**Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1013/2006**

Nejdůležitější nařízení Evropské unie, co se týká přepravy odpadů. Stanovuje pravidla pro přeshraniční přepravu odpadů. Nařízení je závazné a přímo použitelné ve všech členských státech EU.

Toto nařízení definuje celý postup přepravy. Všechny přepravy podléhají tomuto nařízení.

**5.2.8. Požadavky pro přepravu odpadů ve vybraných státech**

Přeprava odpadů spočívá ve velké finanční zátěži a také hlavně v časovém zatížením.

Po konzultaci s dispečerem ve zkoumaném subjektu, se může některá přeprava odpadu plánovat i několik měsíců, protože samotné přepravě předchází velmi náročná administrativa a její schvalování. Nejprve se musí schválit vývoz z dané společnosti, která odpad vytvořila, následuje povolení pro přepravu přes státy, kterými dopravní prostředek bude projíždět a končí schválením např. v České republice od Krajského úřadu příslušného kraje o uložení tohoto odpadu anebo jeho následném zpracování.

- **Německo**

Od 1. 6. 2012 vešel v platnost zákon v Německu, který vytváří povinnost všem, kteří s odpadem jakýmkoli způsobem nakládají, tudíž i pro dopravce.

Pro udělení registrace je potřeba následujících dokladů:

- koncesní listina;
- Eurolicence;
- pojištění vozidla.

Tato registrace se vztahuje pro celého dopravce, tudíž na všechna vozidla zapsaná pod určitým subjektem, ne pouze na jednotlivá vozidla, jako v případě italského Alba (popsáno níže).

V případě přepravy nebezpečných odpadů je požadována navíc speciální kvalifikace a školení v Německu, což mimo jiné vyžaduje znalost německého jazyka, který však každý řidič mezinárodní kamionové dopravy neumí.

Povolení od Německa se uděluje na základě druhu přepravovaného odpadu. Rozdělují povolení pro bezpečné a nebezpečné odpady.

- **Itálie**

Nejnovější zákon v případě přepravy odpadů vyšel v platnost 15. října 2016 v Itálii. Podstatou tohoto zákona je registrace do Registru ekologických provozovatelů všech dopravců, kteří přepravují odpad, anebo pokud již v minulosti byli registrováni, tak obnovu této registrace, a to do 15. 5. 2017.

Pro získání osvědčení pro přepravu odpadů v Itálii je potřeba zajistit:

- doložení o komunitární licenci nebo mezinárodním povolení o autodopravě zboží, u druhu přepravy, který nepodléhá licenci podle čl. 1, odst. 5 nařízení (ES) č. 1072/2009 se vyžaduje čestné prohlášení dokládající účel použití vozidla;
- doložení o jmenování technicky zodpovědného pracovníka, může jím být majitel/právní zástupce/jednatel firmy;
- oboustranná fotokopie technických průkazů všech vozidel;

- v případě, že dopravní prostředky nejsou majetkem firmy, oprávnění k výhradnímu užívání vozidel (např. leasingové smlouvy apod.);
- výpisy z trestního rejstříku právních zástupců a odpovědného technika;
- potvrzení o zaplacení registračního poplatku do registru.

Navíc u zahraničních firem je dále potřeba vystavit prohlášení. Naštěstí se Itálie rozhodla toto prohlášení sjednotit pro všechny zahraniční státy. Prohlášení musí:

- obsahovat sídlo firmy, právního zástupce, strukturu společnosti a daňové identifikační číslo;
- dokládat, že žádný z právních zástupců společnosti není stíhán či zbaven funkce vedení společnosti;
- potvrzovat, že se firma nenachází v úpadku;
- vykazovat odvody sociálního pojištění zaměstnanců.

Všechna tato osvědčení je nutno přeložit do italštiny a musí být úředně ověřeny. Pokud se jedná o úřední osvědčení je navíc potřeba je opatřit apostilou (doložka, která se připojuje za oficiální listiny a dokumenty).

V tomto dokumentu musí být uvedeny všechny kódy odpadů, které je příslušné vozidlo oprávněno přepravovat.

Osvědčení o přepravě odpadů se v tomto případě uděluje na každou soupravu, tvořící tahač a návěs zvlášť. V případě zkoumaného subjektu, který vlastní 10 souprav přepravující odpad musí mít 20 těchto osvědčení (10 tahač + 10 návěs).

- **Nizozemsko**

Tento stát vyžaduje registraci do veřejného národního seznamu dopravců zabývajících se přepravou odpadů VIHB.

### **5.3. Technické požadavky pro přepravu**

#### **5.3.1. Vozidla**

Pro přepravu odpadů se využívají sklápěcí návěsy, návěsy přepravující kontejnery, dále plachtové návěsy a poměrně nově jsou i využívány návěsy s posuvnou podlahou. Mimo jiné můžeme na silnicích vidět i speciální vozidla.

- **Sklápěcí návěsy**

Tento typ návěsu funguje na základě hydraulické zdviže, která návěs vyzdvihne do výše a přepravovaný náklad se vysype z zadní části návěsu.

Převážejí hlavně sypké směsi a dále např. stavební materiály anebo odpady ze staveb.

- **Návěsy přepravující kontejnery**

Soupravu tvoří tahač s návěsem, na který se přepravovaný kontejner celý naloží a posléze celý vyloží. Kontejnery se velmi používají v námořní dopravě. Silniční nákladní vozidlo přepravovaný kontejner přepraví do přístavu, kde je naložený na loď.

Využívají se především na stavební odpady anebo na komunální odpady.

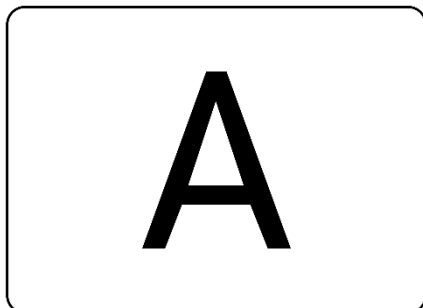
- **Návěsy s posuvnou podlahou**

Poměrně nový systém návěsů, který je možné mimo jiné využít i pro přepravu odpadů. Vzhledem k tomu, že podlaha je posouvací, snadno se dá vyložit jak sypký, tak pevný materiál. Nakládání zboží je také usnadněno pomocí otevíratelné svrchní části, na které je pouze plachta.

### **5.3.2. Označení vozidel**

Vozidlo, které přepravuje odpad musí být vybaveno speciálním označením, představující přepravu odpadu. Označením je myšlena bílá tabule ve velikosti 40 cm na 30 cm s velkým tiskacím písmenem „A“ černé barvy (viz obrázek 12).

***Obrázek 13- Cedula představující přepravu odpadu***



*zdroj: www.truckpartsconcurrent.nl, 2017*

Toto označení musí být umístěno vpředu i vzadu na vozidle a takovým způsobem, aby bylo zřetelně viditelné.

Dopravní prostředky, které se zabývají přepravou odpadů nemusí nutně vykonávat pouze tyto přepravy. V případě vyřízení vozidla mohou vozidla přepravovat i neodpadový náklad, pak vozidlo nemůže využívat speciální označení pro přepravu odpadu. Tyto cedule se pro tyto případy vyrábějí například uzavíratelné a v případě, že vozidlo přepravuje jiný náklad, než odpad, jednoduše řidič tabuli uzavře, tak aby označení nebylo viditelné.

### **5.3.3. Dokument dle přílohy VII**

Tento dokument je nejdůležitější součástí každé jednotlivé přepravy odpadu, pro který není potřeba oznámení. Je to v podstatě doložka, že přepravovaný náklad je odpad.

Dokument má čtrnáct částí. Obsahuje odesílatele odpadu, který musí daný dokument při vývozu podepsat, dále je zde uveden příjemce odpadu, který po převzetí odpadu do vlastnictví musí stvrdit tento dokument taktéž svým podpisem. Další část je věnovaná dopravcům (možno uvést až tři dopravce). Velmi důležitá část se týká přepravovaného odpadu, který je zde specifikován určitými kódy. V dokumentu je také zapsána váha nákladu a v některých případech musí být i zaznamenané laboratorní testy.

## **5.4. Kritické faktory mezinárodní kamionové dopravy**

### **5.4.1. Zavádění minimálních mezd pro vyslané pracovníky**

Tyto zákony zavedlo již pět států (Německo, Francie, Rakousko, Nizozemsko, Itálie). Státy především východní Evropy se samozřejmě proti těmto nařízením bouří, protože těchto pět států se snaží vytlačit zahraniční dopravce ze svých trhů a odbourat tím konkurenci východních dopravců.

Minimální mzdy se pravděpodobně budou snažit zavádět i další státy západní Evropy.

Největší problém je v komplikovanosti a různorodosti každého zákona v jednotlivých státech. Dopravce, jehož řidič projede za měsíc několika státy není schopen uhlídat a hlavně evidovat trasy všech svých zaměstnanců, kterých mohou být i desítky.

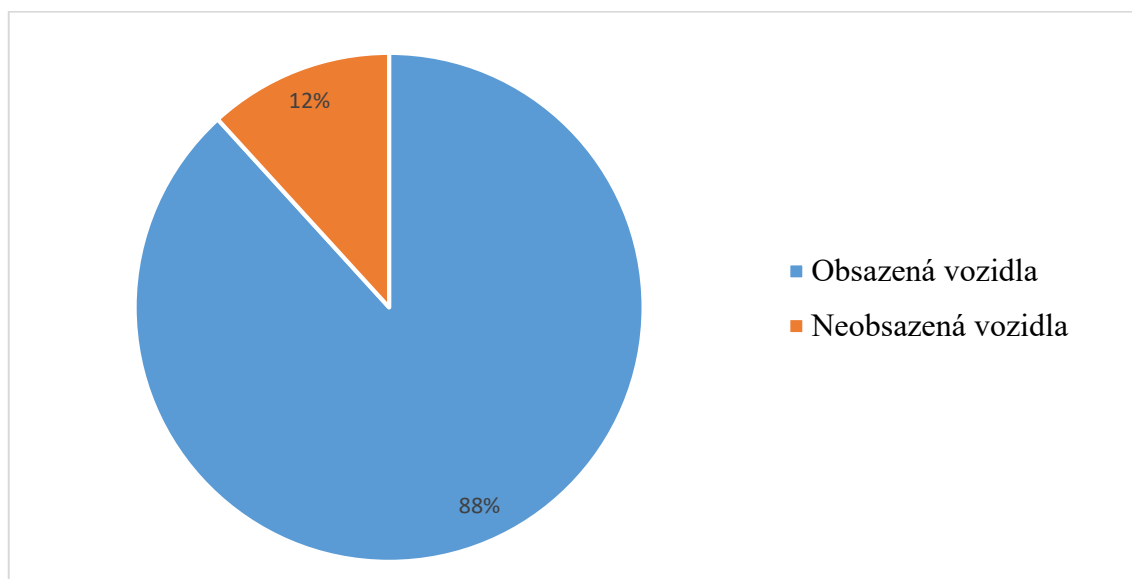
### **5.4.2. Nedostatek řidičů**

Nedostatek řidičů trápí dopravce napříč celou Českou republikou, některé odhady nedostatku řidičů uvádí pět tisíc pracovníků. Tento problém ovlivňuje i zkoumaný subjekt.

Nedostatek řidičů je v tuzemsku tvořen hlavně kvůli nízké základní mzdě. Většina dopravců poskytuje zaměstnavatelům nízkou základní mzdu, ke které ale poskytuje vysoké diety.



**Obrázek 14 – Obsazenost vozidel ve Václav Cimburek CIVA trans**



*zdroj: vlastní šetření, 2017*

Z obrázku 14 můžeme vyvodit, že nedostatek řidičů postihuje i zkoumaný subjekt. Z celkového počtu 68 nákladních souprav je řidičem neobsazených 8 což vytváří 12 % neobsazenosti na celkovém vozovém parku.

#### **5.4.3. Zdravotní problémy řidičů**

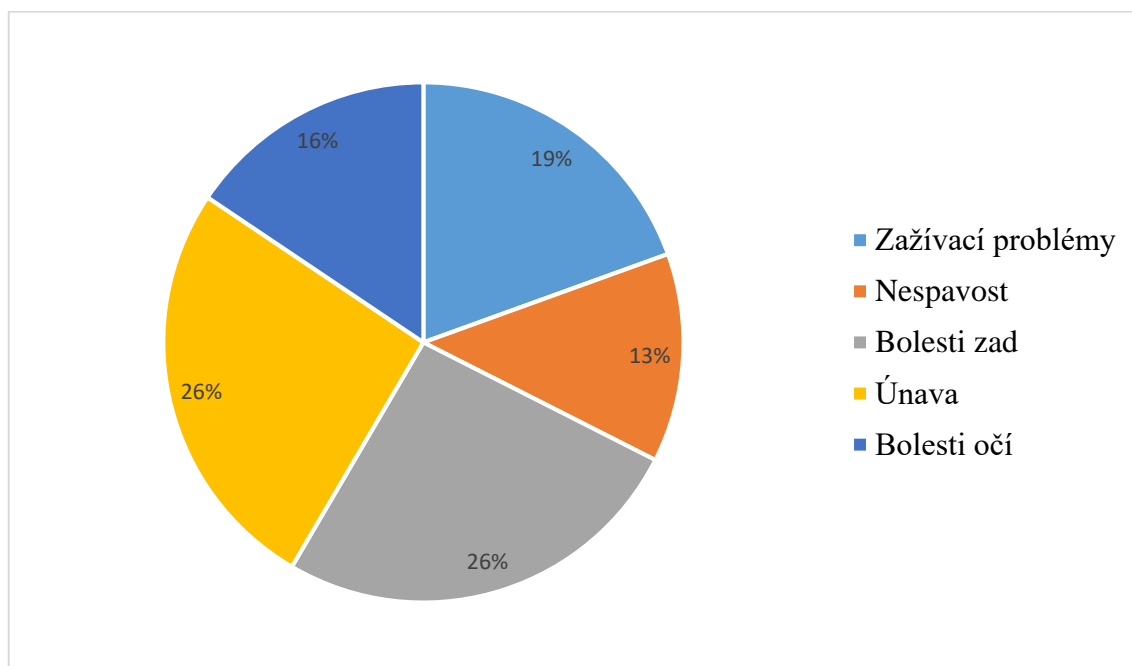
Na základě dotazníkového šetření bylo zjištěno u řidičů zkoumaného subjektu několik zdravotních problémů, které vznikly na základě výkonu povolání.

Největší podíl zdravotních problémů (dle obrázku 15) tvoří bolesti zad, které jsou nejčastěji zapříčiněny nesprávným sezením ve vozidle a únavou, která vzniká z důvodu např. jízdy v noci se kterou souvisí i bolesti očí (kterou trpí 19 % dotazovaných), kvůli ozářením světel protijedoucích vozidel.

Velké procento dotazovaných (19 %) si také stěžovalo na zažívací problémy, které jsou způsobeny hlavně nepravidelnou stravou a nedostatkem teplého jídla.

Řidiči, kteří jezdí ve dvojicích si také stěžují na nespavost, protože jejich den netrvá jako klasický den 24 hodin, ale trvá 30 hodin. Stává se, že tato osádka cestuje často v noci, což je vyčerpávající, ale osádka musí být vzhůru, což se pak přenáší i do jejich osobního života a v noci mají problémy s usínáním.

**Obrázek 15- Zdravotní problémy řidičů**



*zdroj: vlastní šetření, 2017*

#### **5.4.4. Zavádějí se nová opatření při přepravě odpadů**

Samozřejmě je potřeba aby přeprava odpadů byla legislativně opatřena, ale tak jako některé státy Evropské unie zavádějí zákony o minimální mzdě pro vyslané pracovníky, začaly některé státy vytvářet opatření pro přepravu odpadů. S opatřeními začala nejprve Německá spolková republika společně s Rakouskem a v minulém roce (2016) se k těmto zemím přidala i Itálie a Nizozemsko, z nichž se hojně vyváží odpad.

Je možné předpokládat, že podobná nařízení zavedou i další státy, a to hlavně státy západní Evropy, tak jako v případě minimálních mezd.

#### **5.4.5. Zavádění mýta na nových silnicích**

Mýto jako takové tvoří velkou položku v kalkulaci nákladů v každé dopravní společnosti. Proto každý dopravce se vyhýbá jeho placení a snaží se plánovat trasy tak, aby se vyhnul mýtným branám.

To má své výhody i nevýhody. Cestováním mimo dálnice anebo zpoplatněné silnice se může prodlužovat celková trasa a hlavně se může zvyšovat spotřeba pohonných hmot dopravního prostředku, kvůli nevyrovnané jízdě na silnicích.

V České republice se začíná mluvit a zavedení mýta na silnicích I. třídy, což by mělo velmi negativní dopad na veškeré jak české, tak i zahraniční dopravce. V Německu zase od 1. července 2018 zavádějí mýto na všech silnicích.

### **5.5. Analýza přepravy odpadů ve firmě Václav Cimburek CIVA trans**

Z České republiky vyváží zkoumaný subjekt odpad minimálně, spíše je odpad přivážen do tuzemska se specializací na vývoz z Itálie. Pokud se nějaký odpad z České republiky exportuje jedná se hlavně o železné špony.

Do České republiky firma přiváží převážně pneumatiky jako odpad, které se vozí buďto do Borovan, kde jsou následně zpracovány (např. jako příměs do betonu) anebo do Mydlovar, kde je tento náklad rekultivován neboli ekologicky uložena v radioaktivních odkalištích. Do těchto radioaktivních odkališť proudí každý den desítky vozidel, a i tak se odhaduje zavalení těchto míst na minimálně sto let.

***Obrázek 16 - Mydlovarská radioaktivní odkaliště***



*Zdroj: autorka práce, 2017*

Zkoumaný subjekt se zabývá přepravou hlavně odpadů ze zeleného seznamu odpadů, protože organizace přípravy přepravy těchto odpadů není tolik náročná a nevyžaduje tolik dokumentů a povolení jako při přepravě odpadů ze žlutého seznamu.

Václav Cimburek CIVA trans využívá k přepravě odpadů návěsy s posuvnou podlahou, plachtové návěsy, ale již několikrát převážel odpad i pomocí cisternových návěsů.

### **5.5.1. Analýza importní trasa Řím – Borovany (Mydlovary)**

V této kapitole je popsána hlavní trasa přepravy odpadů ve firmě Václav Cimburek CIVA trans, kterou zkoumaný subjekt vykonává každý týden několika nákladními vozidly, která jsou technicky schopná přepravovat odpad.

Vybrané vozidlo tudíž ročně vykonává tuto přepravu 52 krát.

Trasa se týká přepravy starých použitých pneumatik, které mají nakládku v hlavním městě Itálie v Římě a jsou následně přepravovány do České republiky do Borovan.

V momentě příjezdu do cíle se zkontroluje správnost kvality, hmotnosti a množství odpadu. Po této kontrole odpadu a v případě, že jsou shledány jako znovu nevyužitelné míří na vykládku v Mydlovarech (ve většině případů), kde se zaváží stará radioaktivní odkaliště MAPE (pozn. autorky: Mydlovarská odkaliště byla zvolena jako druhé nejhorší místo v Jižních Čechách podle internetového portálu [www.idnes.cz](http://www.idnes.cz)). Pneumatiky se v tomto místě rekultivují neboli ekologicky ukládají a následně zavážejí zeminou.

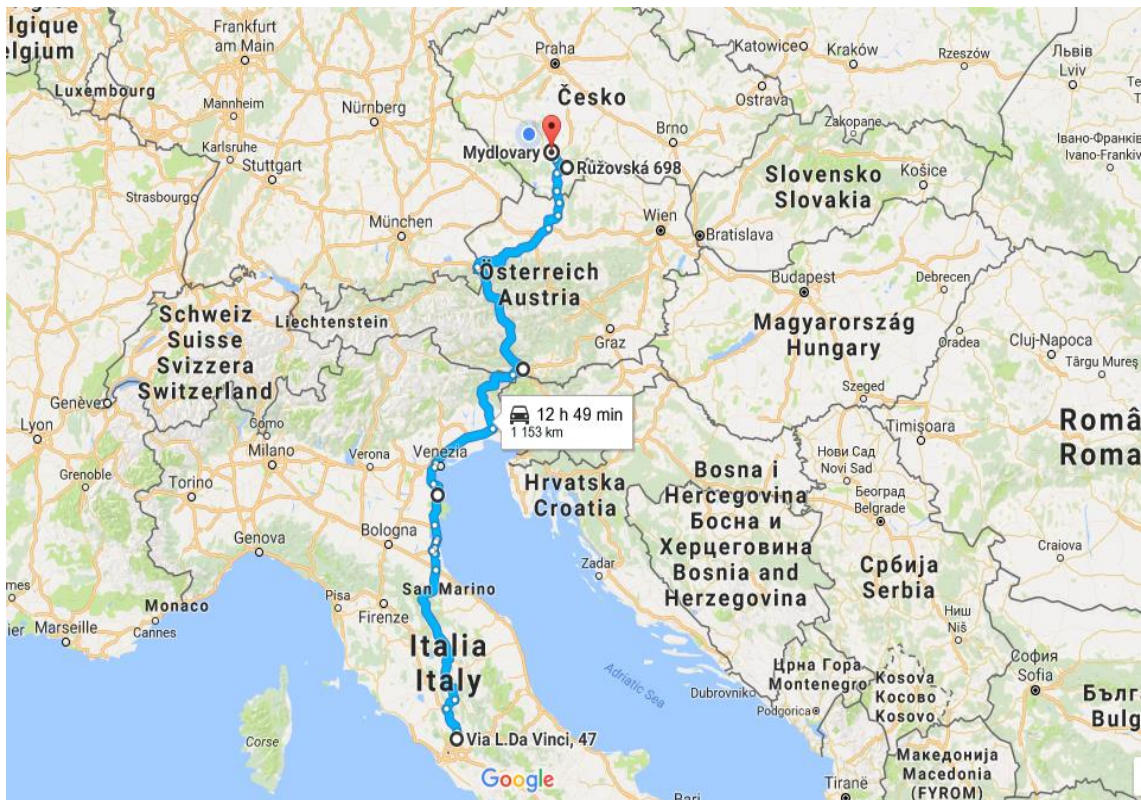
Pokud jsou pneumatiky shledány jako ještě dále využitelné ponechávají se v Borovanech, kde jsou rozdraceny a vzniklá guma je následně zapracována např. do asfaltu nebo cementu.

Tato přeprava se může uskutečnit dvěma způsoby, rozdíl je ve hraničním přechodu z Itálie do Rakouska. Varianty jsou přes:

- Hraniční přechod Travioso (I) – Arnoldstein (A) (viz obrázek 17);
- Hraniční přechod Brennero (I) – Brenner (A) (viz obrázek 18).

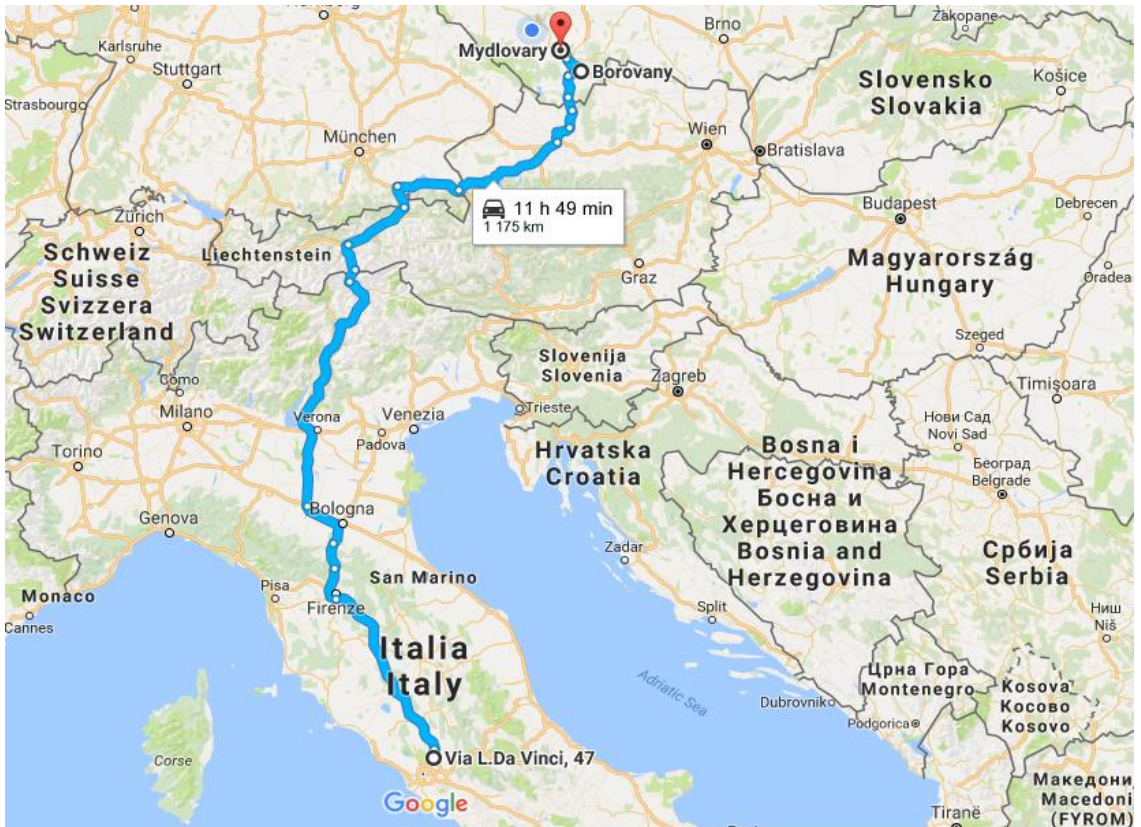
Zkoumaný subjekt využívá při přepravě odpadů hraniční přechod, který je zmíněn jako první, a to z důvodu úspor nákladů a potřebných dokladů, které budou řešeny níže.

**Obrázek 17 – Trasa silniční soupravy přes hraniční přechod Arnoldstein**



zdroj: www.google.cz, 2017

**Obrázek 18 – Varianta Brennero (I) – Brenner (A)**



zdroj: www.google.com, 2017

- **Příprava přepravy**

Samotná přeprava začíná přípravou všech potřebných dokladů. První, co musí zkoumaný subjekt udělat je zažádat v Itálii o povolení na vývoz odpadu z tohoto území, což souvisí s dokladem o původu odpadu od společnosti, která ho vyprodukovala. Tento druh odpadu nepodléhá oznámení o jeho přepravě, tudíž není potřeba souhlasu Ministerstva životního prostředí, ale celou přepravu musí doprovázet dokument podle přílohy VII.

- **Vozidlo**

Pro tuto pravidelnou týdenní přepravu využívá zkoumaný subjekt soupravu, kterou tvoří tahač návěsů značky VOLVO FH 500 se dvěma nápravami a emisní třídou EURO VI, rokem výroby 2015. Další část soupravy tvoří návěs s posuvnou podlahou, který zkoumaný subjekt využívá pro tento typ přepravy, a to STAS S300CX ALUTRAILER.

### **Nakládka v Itálii**

Trasa měří 1153 km (viz obrázek 17), dle zkušeností z praxe je známo, že vozidlo ujede vždy více kilometrů (nečekané objíždky, tankování pohonných hmot a AdBlue, parkování a s tím související odpočinek apod.). Záznamový list o provozu nákladního vozidla uvádí výslednou průměrnou vzdálenost ujeté trasy soupravy na 1210 km.

Pokud by vozidlo jelo druhou variantou trasy najede minimálně o 20 km navíc. Ve druhé variantě je navíc problém s hraničním přechodem Brennero (I) – Brenner (A) a to ten, že od května 2017 se tudy nesmí přepravovat odpady, tudíž by muselo vozidlo využít kombinovanou přepravu a cestovat vlakem. Navíc na tomto přechodu se platí velmi vysoké mýto, kvůli environmentálním problémům (vozidla znečišťují ovzduší kvůli vysoké hustotě provozu).

Druhá varianta má další nevýhodu, která spočívá v průjezdu Německem, kde platí zákon o minimální mzdě pro vyslané pracovníky. Z důvodu, že je tato trasa pravidelná, musel by zkoumaný subjekt oznámit příslušnému německému úřadu dopředu, že bude vykonávat přepravu přes jeho území. Po skončení přepravy nejdéle do sedmi dnů by musel ohlásit kolik přesně hodin se daný řidič pohyboval v Německu a náležitě ho odměnit podle MiLoGu.

Trasa začíná na místě daném objednávkou od odesílatele přepravy (konkrétní název společnosti si firma Václav Cimburek CIVA trans nepřála zveřejňovat) na adrese Via Leonardo Da Vinci, 00100 Řím, Itálie.

První se uskuteční nakládka odpadu (obrázek 19), která se uskutečňuje prostřednictvím bagru, který vrchní částí odplachtovaného návěsu naloží staré pneumatiky. Nakládka trvá dle informací řidičů přibližně jednu hodinu.

#### ***Obrázek 19- Nakládka odpadu***



*zdroj: Vlastimil Kofroň (zaměstnanec zkoumaného subjektu), 2017*

Po obdržení všech potřebných dokumentů, týkající se přepravy tohoto nákladu, které jsou:

- CMR doklad (viz příloha 3);
- dodací listy;
- doložka, že přepravovaný náklad je odpad (viz příloha 4);
- pokyny k chování v místě nakládky;

se může vozidlo vydat na cestu.

Po naložení, vozidlo vyjíždí na cestu, v Itálii projíždí městy Perugia, Cesana, Ravenna, Venezia, Udine. Konec přepravy v Itálii končí na hraničním přechodu Tarvisio (I) - Arnoldstein (A).

Protože vozidlo projíždí územím Itálie musí mít vozidlo u sebe osvědčení Albo nazionale gestori ambientali, které je nezbytně nutné pro přepravu odpadů.

Zákon o minimální mzdě se v tomto státě vztahuje pouze na dopravce, kteří provádějí kabotáž, a proto vozidlo zkoumaného subjektu nemusí minimální mzdu a její další požadavky plnit.

### **Cesta v Rakousku**

Průjezdem hraničního přechodu se nákladní silniční vozidlo dostává do Rakouska, kde projíždí městy Salzburg a Linz. Následuje návrat zpět do České republiky přes hraniční přechod Wulowitz (A) - Dolní Dvořiště (CZ).

V Rakousku je jako v dalším státu Evropské unie zaveden zákon o minimální mzdě, ale protože tato přeprava pouze tranzituje přes toto území, znovu nemusí zkoumaný subjekt tuto podmínku v případě této přepravy splňovat.

### **Vykládka v České republice**

V tuzemsku projíždí městem Kaplice, následuje zastávka v Borovanech, kde se zhodnotí stav pneumatik a případně následuje cesta přes České Budějovice na vykládku do Mydlovar (obrázek 20).

V místě vykládky se musí předat další část CMR dokladu a řidičovi je vydán doklad o předání odpadu, která spolu s poslední částí CMR dokladu předává zkoumanému subjektu, který na základě těchto dokladů a objednávky (viz příloha 5) vytvoří fakturu.

### ***Obrázek 20- Vykládka pneumatik***



*Zdroj: autorka práce, 2017*



## Rozvržení odpočinku

Než se vozidlo dostane do Říma na nakládku přepravuje jiný náklad z České republiky do Itálie, po jehož složení následuje přestávka, aby měl řidič čistý pracovní výkon na novou nakládku.

Naše přeprava odpadu trvá cca 2 dny s tím, že první den vozidlo přejede celou Itálii a druhý den přejede Rakousko a dostaví se do České republiky na vykládku.

První přestávku bude vykonávat v okolí rakouského města Villach po 10 ti hodinové jízdě a odpočinek bude trvat 9 hodin. Druhý den řidiči stačí čas na dojetí až na odstavné parkoviště v areálu firmy, kde přes víkend vytvoří týdenní odpočinek.

- **Náklady pro přepravu Řím - Mydlovary**

Kalkulace přeprav je ve všech dopravních firmách velmi hlídána a není to jinak ani u zkoumaného subjektu. Celkovou kalkulaci se autorka rozhodla vytvořit za rok, i když v praxi se tyto kalkulačky vytváří měsíčně.

### Variabilní náklady

Do variabilních nákladů se řadí hlavně pohonné hmoty, mzdy a stravné, silniční poplatky, které tvoří tu největší část variabilních nákladů. Menší část dále tvoří případné opravy, výměna olejů, přeprava pomocí trajektu anebo mytí návěsu.

- **Pohonné hmoty**

Průměrná spotřeba výše uvedeného vozidla je stanovena na 31 l / 100 km, na základě průměru podle měsíčních spotřeb roku 2016.

*Tabulka 10 – Náklad za pohonné hmoty*

Pohonné hmoty	Výpočet
Spotřeba pohonných hmot	$(1210 \times 31) / 100 = 375,1$ litrů
Cena za 1 l pohonných hmot k 31.3.2017	23 Kč bez DPH
Celkem za přepravu	$375,1 \times 23 = 8\ 627,3$ Kč
Celkem za rok	<b>448 619,6 Kč</b>

*Zdroj: vlastní šetření, 2017*

Vozidlo průměrně za měsíc ujede 12 000 km za rok to činí přibližně 140 000 km.

- **Náklad na zaměstnance (řidiče)**

Každý řidič dostává mimo měsíční mzdy i tzv. stravné, které má stanovené každý stát v jiné výši.

V Itálii i v Rakousku je výše stravného stanovena na 45 € na den.

Výše stravného může zaměstnavatel upravovat. Zaměstnanec nesmí však dostat méně než 75 % a daňově uznatelný je tento náklad až do výše 140 %, nad tento rámec si zaměstnavatel tento náklad nesmí daňově uznat.

**Tabulka 11 – Náklad na zaměstnance**

Mzda + stravné	Výpočet
<b>Stravné 100 EUR (2 dny)</b>	$(100 \times 27) = 2\,700$ Kč
<b>Základní mzda + odvody zaměstnavatele za přepravu</b>	2743 Kč
<b>Celkem za přepravu</b>	5443 Kč
<b>Celkem za rok</b>	$(5443 \times 52) = 283\,036$ Kč

*zdroj: vlastní šetření, 2017*

- **Mýto**

**Tabulka 12 – Náklad na mýto**

Stát	Částka mýtného
<b>Itálie</b>	$(53,7 \text{ € bez DPH} \times 27) = 1\,450$ Kč
<b>Rakousko</b>	$(163,25 \text{ € bez DPH} \times 27) = 4\,407,75$ Kč
<b>Německo</b>	Tato varianta Německem neprochází
<b>Česká republika</b>	Tato trasa nemá na tomto území zpoplatněné komunikace
<b>Celkem za přepravu</b>	5 857,75 Kč
<b>Celkem za rok</b>	$(5857,75 \times 52) = 304\,603$ Kč

*zdroj: vlastní šetření, 2017*

- **Opravy**

Výše nákladů na opravy jsou stanoveny na základě podnikové evidence nákladů ve výši **50 000 Kč** za rok.

Opravy se velmi těžko dají předvídat. Zaleží na stáří vozidla, údržbě a jízdě řidiče.

Do oprav patří mimo přímého materiálu na opravu i práce s ním spojená a také jsou zde zařazeny pneumatiky, které se mění přibližně po dvou letech (záleží na ujetých kilometrech a vytiženosti vozidla).

- **AdBlue**

Průměrná spotřeba je přibližně 1 l / 50 km, čím je novější vozidlo tím více spotřebovává močoviny, a to z důvodů snižování emisí.

**Tabulka 13 - Náklad za AdBlue**

<b>AdBlue</b>	<b>Výpočet</b>
<b>Spotřeba AdBlue</b>	$(1210 \times 1) / 50 = 24,2$ litrů
<b>Cena za 1 l (k 31.1.2017)</b>	7 Kč
<b>Celkem za přepravu</b>	$(24,2 \times 7) = 169,4$ Kč
<b>Celkem za rok</b>	$(169,4 \times 52) = 8\ 808,8$ Kč

*zdroj: vlastní šetření, 2017*

- **Ostatní variabilní náklady**

Do této položky patří náklady na parkování, přepravu pomocí trajektů a mytí vozidel. Celkové náklady na rok jsou přibližně dle podnikové evidence nákladů ve výši **10 000 Kč**.

- **Celkové variabilní náklady:**

**Tabulka 14 - Celkové variabilní náklady**

<b>Položka</b>	<b>Celkem</b>
<b>Pohonné hmoty</b>	448 619,6 Kč
<b>Mzda + stravné</b>	283 036 Kč
<b>Mýtné</b>	304 603 Kč
<b>Opravy</b>	50 000 Kč
<b>AdBlue</b>	8 808,8 Kč
<b>Ostatní variabilní náklady</b>	10 000 Kč
<b>Variabilní náklady celkem</b>	<b>1 105 067,4 Kč</b>

*zdroj: vlastní šetření, 2017*

## Fixní náklady

Do této skupiny nákladů patří hlavně leasing (pokud ho dopravce využívá, ale v dnešní době je často využíván kvůli obnově vozového parku a nejčastěji je využíván operativní leasing po jehož skončení je vozidlo vráceno leasingové společnosti). Dalšími položkami jsou pojištění vozidel a silniční daň.

Ve fixních nákladech jsou uvedeny náklady na celý rok i kdyby vozidlo stálo, stále tyto náklady probíhají. V případě, že by vozidlo vykonávalo pouze zkoumanou přepravu, nebylo by vozidlo ziskové, a to díky těmto nákladům. Kalkulovaná souprava do Itálie z České republiky většinou přepravuje kaolín.

- **Leasing**

Měsíční leasing na výše zmíněné vozidlo činí 50 200 Kč. Celkové leasingové náklady na rok činí **602 400 Kč**.

- **Pojištění vozidla**

Vozidlo musí být ze zákona pojištěno, výše měsíční splátky činí 7 800 Kč celkem za rok to dělá **93 600 Kč**.

- **Silniční daň**

Daň se vypočítává na základě počtu přeprav a hmotnosti vozidla. Výše zmíněné vozidlo má 2 přepravy a hmotnost 18 tun. První registrace tohoto vozidla byla navíc v roce 2015 tudíž se vypočtená silniční daň snižuje o 48 %. Celková silniční daň na rok činí **12 350 Kč**.

- **Celkové fixní náklady:**

*Tabulka 15 - Celkové fixní náklady*

Fixní náklady	Celkem na rok za položku
<b>Leasing</b>	602 400 Kč
<b>Pojištění vozidla</b>	93 600 Kč
<b>Silniční daň</b>	12 350 Kč
<b>Celkem fixní náklady na rok</b>	<b>708 350 Kč</b>

*zdroj: vlastní šetření, 2017*

## Režijní náklady

Roční režijní náklady na provoz tohoto vozidla byly stanoveny na základě podnikové evidence nákladů ve výši **45 000 Kč**.

Do režijních nákladů patří ve zkoumaném subjektu náklady na mzdu dispečera, energie a vytápění provozovny, internet, telefony, factoring apod. Jsou to takové náklady, které nejdou přiřadit na jednotlivé výkony vozidel, a proto je nutné je rozpočítat. V případě zkoumaného subjektu se všechny režijní náklady musí vydělit všemi nákladními vozidly.

## Celkové náklady

Tyto náklady jsou tvořeny náklady variabilními, které tvoří největší část. Následují fixní náklady, které jsou také vysoké z důvodu vysokého leasingu a kvůli nekalkulované pře- dešlé přepravy kaolínu z České republiky do Itálie. Režijní náklady tvoří vysokou po- ložku v poměru s ostatními náklady.

### *Tabulka 16 - Celkové roční náklady*

<b>Náklad</b>	<b>Celkem</b>
<b>Variabilní náklady</b>	1 105 067,4 Kč
<b>Fixní náklady</b>	708 350 Kč
<b>Režijní náklady</b>	45 000 Kč
<b>Celkem náklady za rok</b>	<b>1 858 417,4 Kč</b>

*zdroj: vlastní šetření, 2017*

Z uvedeného vyplývá, že celkové náklady činí 1 858 417 Kč. V těchto nákladech jsou uvedeny variabilní náklady, které jsou spojené se zkoumanou přepravou a fixní náklady, které se vztahují na celé auto za rok. Pro komplexnější kalkulaci by bylo vhodné vytvořit kalkulaci variabilních nákladů i pro přepravu, vykonávanou z České republiky do Itálie. Aby dopravní prostředek přinášel zisk, je nutné, aby celkové tržby zkoumané přepravy za rok činily alespoň 1 900 000 Kč.

## 6. Závěr

Tato bakalářská práce se věnovala analýze specifík mezinárodní silniční přepravy odpadů a analýze přepravy odpadu z Itálie do České republiky.

Už začátek podnikání v oblasti silniční nákladní přepravy odpadů je pro podnikatele těžší než u jiných typů podnikání. Musí podnikat na základě koncese, která je náročná na získání a silniční nákladní přepravu odpadů usměrňuje poměrně rozsáhlá legislativa, kterou musí každý podnikatel znát.

Dopravní sektor zaznamenává v poslední době nedostatek řidičů, což je zapříčiněno vysokými pořizovacími náklady na získání řidičského oprávnění a profesního průkazu a nezájmem mladistvých o učňovské obory, kde je možné získat řidičské oprávnění s nižšími náklady. Tento nedostatek je třeba řešit, bylo by proto vhodné usnadnit přístup pro získání řidičského oprávnění, a to snížením vstupních nákladů např. formou státní podpory anebo podporou studia v tomto odvětví, která je v České republice minimální.

Přeprava odpadů stejně jako třeba přeprava zkazitelných potravin anebo nebezpečných věcí má svá specifika, která ji odlišují od ostatních přeprav, proto je nutné všechny tyto zvláštnosti znát a správně je používat.

Tento druh přepravy je velmi regulovaný, omezený a hlavně vysoce kontrolovaný. Mezi hlavní specifika patří zejména administrativní náročnost, protože než proběhne samotná přeprava odpadu je otázkou měsíce, ale i třeba půl roku, než se vyřídí všechna potřebná povolení a přeprava daného odpadu může být provedena. Schvalovací proces je nařízen Evropskou unií a tím se velmi liší od ostatních typů přeprav.

Nejdůležitější je stanovit, zda je odpad bezpečný či nebezpečný, protože od tohoto faktu se odvíjí celá řada specifík. Pro nebezpečné odpady je samozřejmě těžší přepravu uskutečnit, nicméně jsou tu zvláštnosti, které platí pro oba druhy odpadu, např. označení vozidel tabulí s velkým tiskacím písmenem „A“ a doprovodu dokladu, že přepravovaný náklad je odpad.

Státy Evropské unie navíc přicházejí se stále novými a novými omezeními, jako je například zákon a minimálních mzdách, kterým se od jeho vzniku zabývá Evropská komise a výsledek jeho platnosti je stále nejasný. Na základě dotazníkového šetření bylo zjištěno, že dotazovaní respondenti nebyli prozatím pokutováni za plnění těchto zákonů, ale již se setkali s kontrolou a napomenutím. Pro zlepšení této situace by bylo vhodné již

urychleně dořešit zkoumání tohoto zákona, protože dopravci stále čekají na vyjádření Evropské komise.

Na základě dotazníkového šetření vyplynulo, že všichni zaměstnanci zkoumaného subjektu znají nařízení (ES) č. 561/2006 a snaží se ho do jisté míry dodržovat, protože se zde vyskytují problémy s menším množstvím parkovacích ploch. Bylo by vhodné tyto plochy neustále rozšiřovat, kvůli nárůstu nákladních vozidel. Další kritický faktor, který vyplynul ze šetření byly zdravotní komplikace řidičů, což by bylo vhodné usměrňovat pravidelnými trasami nebo zavedením léčebných pobytů.

Vypracovaná analýza se týkala přepravy starých pneumatik, které se ukládají v Mydlovarech do radioaktivních odkališť. V analýze bylo uvedeno, kde přesně přeprava začíná a její trasa přepravy. Byly zde na výběr dvě trasy, které se lišily hraničním přechodem z Itálie do Rakouska. Vybrán byl hraniční přechod Arnoldstein, kvůli ušetření ujetých kilometrů a menší výši mýtného. Pro snížení nákladů by bylo vhodné zaměřit se zejména na fixní náklady, které tvoří velkou část nákladů. Největší úspora nákladů by byla ve změně financování vozidla a ve vyjednání nižšího pojištění vozidla, protože silniční daň je jasně stanovena zákonem. Úspora by mohla vzniknout i ve vyjednání nižší ceny pohonných hmot, anebo ve změně partnera, který pohonné hmoty dodává.

## 7. Summary

### **Specifics of International Road Transport of Waste**

Waste was created and will certainly be in the future. It is therefore necessary to start generating recyclable and re-use technologies that are capable of producing waste. However, it is also necessary to realize that there is a need to produce products with the smallest balances and to maximize the use of the product.

Some European Union countries are not able to dispose of the waste produced, so it is necessary to transport these waste to other countries or to other disposal sites. For this reason, the European Union has created the conditions and restrictions for the shipment of waste that each carrier must follow.

The main goal of the bachelor thesis is to collect data that specify the implementation of international road transport of waste. The work focuses especially on the legislative conditions of waste shipment, the technologies used, the technical requirements for the shipment of waste and the organization of the preparation of waste shipment.

The first part of the thesis focuses on specifics of international road transportation of waste. The thesis describes the conditions of operations in transportation in the Czech Republic and Europe. It includes international agreements between the states of Europe that must be respected. It also examines how transportation affects the environment. It also includes the concept of reverse logistics and waste management, with special reference to waste management in the Czech Republic.

The second part of the thesis is focused on a selected company Václav Cimburek – CIVA trans. Based on observations and help of employee who provides all information on this issue, it solves how the transportation of waste takes place in the given company. The greatest burden in shipments of waste lies in the very demanding administration of the preparation of the shipment.

Finally, an analysis of selected shipments of waste from Italy to the Czech Republic, which the investigated entity performs each week, has been developed. This analysis was based on data obtained from the company's cost accounting provided by the surveyed entity.

Key words: Reverse logistics, international transportation, transport, waste, international agreements, environment.



## 8. Seznam použité literatury

### Odborné publikace:

- EISLER, Jan. *Ekonomika dopravních služeb a podnikání v dopravě*. Praha: Oeconomica, 2004. ISBN 80-245-0772-2.
- EISLER, Jan. *Úvod do ekonomiky dopravy*. Praha: Codex Bohemia, 1998. ISBN 80-85963-54-X.
- GOURDIN, Kent N. *Global logistics management: a competitive advantage for the 21st century*. 2nd ed. Oxford: Blackwell Pub., 2006. ISBN 978-1-4051-2713-4.
- KOLÁŘ, Ladislav. *Odpadové hospodářství*. České Budějovice: Jihočeská univerzita, 2000. ISBN 80-7040-449-3.
- MARTIN, Heinrich. *Transport- und Lagerlogistik: Planung, Aufbau und Steuerung von Transport- und Lagersystemen ; mit 44 Tabellen*. 3., überarb. und erw. Aufl. Braunschweig [u.a.]: Vieweg, 2000. ISBN 3528249412.
- NOVÁK, Radek, PERNICA, Petr, SVOBODA, Vladimír, ZELENÝ, Lubomír. *Nákladní doprava a zasilatelství*. 2., přeprac. vyd. Praha: ASPI, 2005. ISBN 80-7357-086-6.
- NOVÁK, Radek. *Mezinárodní kamionová doprava plus*. Vyd. 2., přeprac. Praha: ASPI, 2003. ISBN 80-86395-53-7.
- PERNICA, Petr. *Logistický management: teorie a podniková praxe*. Praha: Radix, 1998. ISBN 80-86031-13-6.
- STEHLÍK, Antonín a Josef KAPOUN. *Logistika pro manažery*. Praha: Ekopress, 2008. ISBN 978-80-86929-37-8.
- SVOBODA, Vladimír. *Doprava jako součást logistických systémů*. Praha: Radix, 2006. ISBN 80-86031-68-3.
- SIXTA, Josef a Václav MAČÁT. *Logistika: teorie a praxe*. Brno: Computer Press, 2005. Praxe manažera (Computer Press). ISBN 80-251-0573-3.
- ŠKAPA, Radoslav. *Reverzní logistika*. Brno: Masarykova univerzita, 2005. ISBN 80-210-3848-9.
- TOUŠEK, Radek. *Management dopravy*. V Českých Budějovicích: Jihočeská univerzita, Ekonomická fakulta, 2009. ISBN 978-80-7394-172-7.
- VANĚČEK, Drahoš. *Logistika*. 3., přeprac. vyd. V Českých Budějovicích: Jihočeská univerzita, Ekonomická fakulta, 2008. ISBN 978-80-7394-085-0.
- WATERS, C. D. J. *Supply chain management: an introduction to logistics*. 2nd ed. New York: Palgrave Macmillan, 2009. ISBN 978-0-230-20052-4.
- ZELENÝ, Lubomír a Luboš PEŘINA. *Doprava: dopravní infrastruktura*. Praha: Vysoká škola ekonomická, 2000. ISBN 80-245-0110-4.

## **Články:**

*Odpady*. 2016, 2016(12)

## **Legislativa:**

Vyhláška 11/1975 Sb., o Úmluvě o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě.

Zákon č. 129/2016 Sb., o o Státním fondu dopravní infrastruktury.

## **Elektronické zdroje:**

*Businessinfo*. [online]. 2017 [cit. 2017-05-29]. Dostupné z: [www.businessinfo.cz](http://www.businessinfo.cz)

*Sdružení automobilových dopravců ČESMAD BOHEMIA*. [online]. 2017 [cit. 2017-05-29]. Dostupné z: [www.prodopravce.cz](http://www.prodopravce.cz)

*International Road Transport Union* [online]. 2017 [cit. 2017-05-29]. Dostupné z: [www.iru.org](http://www.iru.org)

*Transfrigoroute* [online]. 2017 [cit. 2017-05-29]. Dostupné z: [www.transfrigo.com](http://www.transfrigo.com)

*Transport & environment* [online]. 2017 [cit. 2017-05-29]. Dostupné z: [www.transportenvironment.org](http://www.transportenvironment.org)

*Vítejte na zemi* [online]. 2013 [cit. 2017-05-29]. Dostupné z: [www.vitejtenazemi.cz](http://www.vitejtenazemi.cz)

*Ministerstvo životního prostředí* [online]. 2015 [cit. 2017-05-29]. Dostupné z: [www.mzp.cz](http://www.mzp.cz)

*International solid waste association* [online]. 2013 [cit. 2017-05-29]. Dostupné z: [www.iswa.org](http://www.iswa.org)

*Bureau of international recycling* [online]. 2017 [cit. 2017-05-29]. Dostupné z: [www.bir.org](http://www.bir.org)

*Institute of european environmental policy* [online]. 2010 [cit. 2017-05-29]. Dostupné z: [www.ieep.eu](http://www.ieep.eu)

*European federation of waste management and environmental services* [online]. 2016 [cit. 2017-05-29]. Dostupné z: [www.fead.be](http://www.fead.be)

## 9. Seznam obrázků

Obrázek 1 - Dálniční síť .....	8
Obrázek 2 - Vývoj produkce odpadů v ČR.....	21
Obrázek 3 - Produkce podnikových odpadů z pohledu Katalogu odpadů.....	21
Obrázek 4 - Složení tříděného odpadu.....	22
Obrázek 5 - Nakládání s odpady v ČR .....	23
Obrázek 6 - Nakládání s komunálními odpady .....	23
Obrázek 7 - Vozový park Václav Cimburek CIVA trans.....	29
Obrázek 8 - Silniční tahače registrované v ČR podle věkových kategorií .....	39
Obrázek 9 – Rakouské zpoplatněné komunikace s normálním a zvláštním tarifem .....	41
Obrázek 10 - Španělské dálnice a rychlostní silnice.....	42
Obrázek 11 – Rozlišení přepravy odpadů dle Nařízení č. 1013/2006 .....	50
Obrázek 12 - Podávání oznámení .....	55
Obrázek 13- Cedule představující přepravu odpadu.....	60
Obrázek 14 – Obsazenost vozidel ve Václav Cimburek CIVA trans .....	62
Obrázek 15- Zdravotní problémy řidičů .....	63
Obrázek 16 - Mydlovarská radioaktivní odkaliště.....	64
Obrázek 17 – Trasa silniční soupravy přes hraniční přechod Arnoldstein .....	66
Obrázek 18 – Varianta Brennero (I) – Brenner (A).....	66
Obrázek 19- Nakládka odpadu .....	68
Obrázek 20- Vykládka pneumatik .....	69

## 10. Seznam tabulek

Tabulka 1 - Členská základna sdružení ČESMAD BOHEMIA .....	14
Tabulka 2- Celkové výdaje pro začínajícího řidiče .....	34
Tabulka 3 - Doba řízení .....	36
Tabulka 4 - Doba odpočinku .....	37
Tabulka 5 - Sazba daně silniční .....	38
Tabulka 6 – Snížení nebo zvýšení sazby daně silniční .....	39
Tabulka 7 - Sleva na silniční dani.....	40
Tabulka 8 - Základní hodinová sazba .....	46
Tabulka 9 - Délka práce pro řidiče dle Loi Macron .....	46
Tabulka 10 – Náklad za pohonné hmoty .....	70
Tabulka 11 – Náklad na zaměstnance.....	71
Tabulka 12 – Náklad na mýto.....	71
Tabulka 13 - Náklad za AdBlue .....	72
Tabulka 14 - Celkové variabilní náklady.....	72
Tabulka 15 - Celkové fixní náklady .....	73
Tabulka 16 - Celkové roční náklady.....	74

## 11. Seznam příloh

Příloha 1 – Řízené rozhovory.....	83
Příloha 2 – Dotazník.....	84
Příloha 3 – CMR list kalkulované přepravy.....	86
Příloha 4 – Příloha VII nařízení (ES) č. 1013/2006 pro kalkulovanou přepravu.....	87
Příloha 5 – Objednávka kalkulované přepravy.....	88
Příloha 6 - Technická smlouva mezi odesílatelem a příjemcem odpadu kalkulované přepravy .....	89
Příloha 7 - Identifikační formulář odpadu kalkulované přepravy .....	90
Příloha 8 - Doklad o předání odpadu kalkulované přepravy .....	91
Příloha 9 - Vážní lístek kalkulované přepravy.....	92
Příloha 10 – Koncesní listina.....	93
Příloha 11 – Eurolicence.....	94
Příloha 12 – Deklarace na minimální mzdu ve Francii.....	95
Příloha 13 – Německé a rakouské povolení přepravovat odpad.....	99
Příloha 14 – Italské Albo (povolení přepravovat odpad).....	103
Příloha 15 – Zázemí zkoumaného subjektu.....	109
Příloha 16 – Logo zkoumaného subjektu.....	109
Příloha 17 – Vozový park zkoumaného subjektu.....	110

## **12. Přílohy**

### **Příloha 1 – Řízené rozhovory**

Otázky pro majitele:

1. Mohl byste stručně popsat historii Vaší firmy?
2. Váš názor na legislativu úpravy mezinárodní kamionové dopravy?
3. Dodržujete minimální mzdy?
4. Myslíte si, že zákony o minimálních mzdách jsou vhodně nastaveny?

Otázky pro dispečera:

1. Kdy jste začali s přepravou odpadů?
2. Jaký druh návěsu používáte pro přepravu odpadů?
3. Jak často vykonáváte přepravu odpadů?
4. Čím se liší od jiných typů přeprav?
5. Které státy Evropské unie nejvíce dohlíží nad přepravou odpadů?

## Příloha 2 – Dotazník

Dobrý den,

jmenuji se Iveta Cimburková a studuji obor Řízení a ekonomika podniku na Ekonomické fakultě Jihočeské univerzity. V rámci výzkumu pro svoji bakalářskou práci si Vás dovoluji požádat o vyplnění dotazníku týkajícího se práci řidiče v mezinárodní kamionové dopravě. Všechny údaje budou zpracovány anonymně. Předem Vám děkuji za Váš čas, který jste věnovali vyplnění tohoto dotazníku.

Znáte nařízení č. 561/ o práci a odpočinku řidiče?

- a) ano
- b) ne

Dodržujete toto nařízení?

- a) ano, vždy
- b) obvykle ano
- c) obvykle ne
- d) nikdy

Stalo se Vám někdy, když jste potřeboval v odpoledních hodinách vykonávat pauzu, že jste nemohl najít místo na zaparkování?

- a) vždycky
- b) obvykle ano
- c) obvykle ne
- d) nikdy

Máte kvůli nevyváženému dennímu režimu nějaké zdravotní problémy?

- a) zažívací problémy
- b) nespavost
- c) bolesti zad
- d) únava
- e) bolesti očí
- f) jiné: ....

Kontrolovali Vám někdy v Německu minimální mzdu?

- a) ano
- b) ne

Pokud ano, dostal jste pokutu, v jaké výši?

Kontrolovali Vám někdy ve Francii minimální mzdu?

- a) ano
- b) ne

Pokud ano, dostal jste pokutu, v jaké výši?

Jak hodnotíte stav silničních komunikací v ČR?

- a) výborné
- b) spíše dobré
- c) průměr
- d) spíše špatné
- e) špatné

Jak hodnotíte stav silničních komunikací v EU?

- a) výborné
- b) spíše dobré
- c) průměr
- d) spíše špatné
- e) špatné

Přpravoval jste někdy odpad?

- a) ano
- b) ne (nepokračujte ve vyplňování)

Všiml jste si nějaké výrazné změny při přepravě odpadu na rozdíl od ostatních přeprav?

- a) ano
- b) ne

Pokud ano jaké?

Máte pocit, že je při přepravě odpadů potřeba více dokumentace než u ostatních typů přeprav?

- a) rozhodně ano
- b) spíše ano
- c) spíše ne
- d) ne

Máte zkušenost s přepravou nebezpečného odpadu?

- a) ano
- b) ne (nepokračujte ve vyplňování)


Liší se přeprava nebezpečného odpadu od přepravy bezpečného?



**Příloha 3 – CMR list kalkulované přepravy**

ZDE ODTRHNETE

**3 Exemplář pro dopravce**  
**Exemplar für Frachtführer**

<p><b>TECNOSERVIZI SRL</b> Via L. Da Vinci, 47 <b>00015 MONTEROTONDO (RM)</b> C.F. e P.IVA 04414401002</p>		<p><b>MEZINÁRODNÍ NÁKLADNÍ LIST &amp;</b> <b>INTERNATIONALER FRACHTBRIEF Nr. CZ Y 0523769</b></p> <p>Tato přeprava podléhá, pokud bylo ujednáno jinak, podmínkám a přepravní smlouvě v mezinárodní silniční dopravě (CMR) Diese Befrachtung unterliegt auch im Falle einer gemeinsamen Abmachung der Bestimmungen des Übereinkommens über den Befrachtungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR)</p>	
<p>2 Příjemce (jméno, adresa, země) Empfänger (Name, Adresse, Land) <b>Bonus</b> <b>Bovovauř</b></p>		<p>16 Dopravce (jméno, adresa, země) Frachtführer (Name, Adresse, Land)  <b>CIVA trans</b> Cimburek Václav Rovná 85 CZ - 386 01 Strakonice IČO: 10315047, DIČ: CZ420807071 tel.: 383 350 111, www.civatrans.cz</p>	
<p>3 Město výkladky zboží Anforderstelle des Gutes Město / Ort: <b>Bovovauř</b> Země / Land: <b>CZ</b></p>		<p>17 Účel dopravy (jméno, adresa, země) Folgende Frachtbriefe (Name, Adresse, Land)</p>	
<p>4 Město a datum vydání zboží Entwicklungs- und Datum Město / Ort: <b>TECNOSERVIZI SRL</b> Země / Land: <b>TECNOSERVIZI SRL</b></p>		<p>18 Výhody a podmínky dopravy Vorbehalte und Bedingungen des Frachtführers</p>	
<p>5 Příjemce dokladu, Podpisová dokladka Empfänger des Dokuments Via L. Da Vinci, 47 <b>00015 MONTEROTONDO (RM)</b> C.F. e P.IVA 04414401002</p>		<p>9 Číslo a data Zustellensort Nr. <b>PROBUDITIC</b></p>	
<p>6 Příjemce zboží Empfänger des Gutes <b>15.150</b></p>		<p>10 Číslo a data Zustellensort Nr. <b>15.150</b></p>	
<p>11 Příjemce zboží Empfänger des Gutes <b>15.150</b></p>		<p>12 Číslo a data Zustellensort Nr. <b>15.150</b></p>	
<p>13 Pokyny o zásadě (části a jiné formality) Anweisungen über die Abwicklung (Zoll- und sonstige Formalitäten)</p>		<p>19 K čísel Zu zahlen vom Dopravné- Fracht (Zoll) Bemessigungen Baliko-Sales Doklad výlohy Zusatzkosten Jiné výlohy Sprafing Kosten Příloha-Merkmal Cestovní a pasová Informant zu bezahl.</p>	
<p>14 Důležité Wichtige 15 Pokyny o zásadě placení dopravě Anweisungen über die Frachtberechnung Výsledná / Preis Neuyplacení / Umlauf</p>		<p>20 Zásady ujednání Besondere Vereinbarungen</p>	
<p>21 Vystaveno / Ausgegeben <b>TECNOSERVIZI SRL</b> Via L. Da Vinci, 47 <b>00015 MONTEROTONDO (RM)</b> C.F. e P.IVA 04414401002</p>		<p>24 Zboží obdrženo Gut empfangen <b>Bonus</b> obchodní agentura s.p.a. s r.o. Pekárenská 79 (4) 370 04 České Budějovice DIČ: CZ4662341</p>	
<p>25 SPZ vozidla / Fahrzeug <b>629 8054</b></p>		<p>26 Účastníci Teilnehmer <b>620239</b></p>	
<p>27 Číslo IZV <b>620239</b></p>		<p>28 Číslo <b>620239</b></p>	
<p>29 Hrančí přechody Grenzübergänge</p>		<p>30 Veškeré přírodní faktory Alle natürlichen Faktoren</p>	

# Příloha 4 – Příloha VII nařízení 1013/2006 pro kalkulovanou přepravu

ALLEGATO VII CZ N. 145

## INFORMAZIONI CHE ACCOMPAGNANO IL TRASPORTO DI RIFIUTI DI CUI ALL'ART. 3, COMMI 2 E 4

Informazioni per spedizione<sup>(1)</sup>

<b>1. Persona che provvede al trasporto</b> Nome: TRIECO SERVIZI AMBIENTALI SRL Indirizzo: VIA TERMINILLO6 06034 FOLIGNO PG Persona da contattare: TRIVELLI GIUSEPPE Tel.: 0742 20493 Fax: 0742 22627 E-mail: ericaromani@trico.org		<b>2. Importatore/destinatario</b> Nome: BONUS obchodni agentura spol s.r.o. Adresa: Pekarenska 79, 370 04 Ceske Budejovice CF: CZ46682341 Persona da contattare:							
<b>3. Quantità effettiva: Tonnellate (Mg):</b> 15,500 <sup>(2)</sup>		<b>4. Data effettiva del trasporto:</b> 08/03/2017							
<b>a) 1. Primo vettore<sup>(3)</sup></b> Nome: VACLAV CIMBUREK CIVA TRANS ROVNA AS, 386 01 STRAKONICE I - REP. CECA- Codice Fiscale: CZ420607071 Targa: 6C98054 / 6C20230 Aut: PROT. 3584/2015 Del 31/03/2015	<b>5. b) 2. Transportunternehmen Secondo vettore</b> Nome: Indirizzo: Referente: Telefono: Telefax: Indirizzo e-mail: Mezzi di Trasporto: Data della Presa in Carico: Firma:	<b>5. c) 3. Transportunternehmen Terzo vettore</b> Nome: Indirizzo: Referente: Telefono: Telefax: Indirizzo e-mail: Mezzi di Trasporto: Data della Presa in Carico: Firma:							
<b>6. Generatore dei rifiuti:</b> Produttore(i) iniziale(i), nuovo(i) produttore(i) o raccogliatore: Nome: TECNOSERVIZI srl PI: 041140102 Indirizzo Sede Legale: Via B. Pontecorvo 00015 Monterotondo Scalo RM Indirizzo Sede Operativa: Via Leonardo Da Vinci, 47 - 00100- Roma		<b>8. Operazione di recupero (o eventualmente modo di smaltimento nel caso di rifiuti di cui all'art. 3, comma 4) codice D/codice R: R3</b>  <b>9. Denominazione abituale dei rifiuti Pneumatici fuori uso</b>							
<b>7. Impianto di recupero rifiuti</b> <input type="checkbox"/> Laboratorio <input type="checkbox"/> Nome: BONUS obchodni agentura spol s.r.o. Indirizzo Sede Legale: Parenaška 79, 370 04 Ceske Budejovice Indirizzo Stabilimento: Ruzovska 698, 373 12 Borivany		<b>10. Identificazione di rifiuti (indicare i codici pertinenti)</b> i) Convenzione di Basilea, allegato IX: B3140 ii) Codice OCSE [se diverso da i): GK0204022 iii) Allegato IIIA (4) iv) Allegato IIIB (5) v) Elenco comunitario dei rifiuti: 160103 vi) Codice Nazionale: 160103							
<b>11. Paesi/Stati interessati:</b> <table border="1" style="width: 100%;"> <thead> <tr> <th>Esportazione/spedizione</th> <th>Transito</th> <th>Importazione/Destinazione</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>ITALIA</td> <td>AUSTRIA - GERMANIA</td> <td>REPUBBLICA CECA</td> </tr> </tbody> </table>				Esportazione/spedizione	Transito	Importazione/Destinazione	ITALIA	AUSTRIA - GERMANIA	REPUBBLICA CECA
Esportazione/spedizione	Transito	Importazione/Destinazione							
ITALIA	AUSTRIA - GERMANIA	REPUBBLICA CECA							
<b>12. Dichiarazione della persona che provvede al trasporto:</b> Dichiaro in fede che le informazioni fornite sono complete e esatte. Dichiaro inoltre che sono stati assolti obblighi contrattuali scritti con il destinatario (non richiesto nel caso dei rifiuti di cui all'articolo 3, paragrafo 4) Nome: Giuseppe Trivelli Data: 08/03/2017 Firma: Trieco Servizi Ambientali s.r.l. via Terminillo 6 06034 Foligno PG P.I. 041140102									
<b>13. Firma del destinatario al ricevimento di rifiuti:</b> Nome: Data: 08.03.2017 Firma: Bonus obchodni agentura spol s.r.o. Pekarenska 79 (4) Ceske Budejovice DiC: CZ46682341		DA COMPILARE A CURA DELL'IMPIANTO DI RECUPERO O DEL LABORATORIO: Quantitativo ricevuto: Tonnellate (Mg): 15,500 m <sup>3</sup> Nome: Data: Firma:							

- (1) Informazioni che devono accompagnare le spedizioni di rifiuti dell'elenco verde destinati al recupero o ai rifiuti destinati a analisi di laboratorio o conformemente al regolamento (CE) No. 1013/2006. Per compilare questo modulo bisogna seguire inoltre le rispettive istruzioni specificate nell'allegato IC al Regolamento (CE) No. 1013/2006.
- (2) Se i vettori sono più di tre, allegare le informazioni richieste alla casella 5 (a, b, c).
- (3) Se la persona che organizza la spedizione non è il produttore o il raccogliatore, occorre fornire le informazioni in merito al produttore o al raccogliatore.
- (4) Devono essere utilizzati i codici pertinenti indicati nell'allegato III A al regolamento (CE) n. 1013/2006, nella sequenza appropriata. Taluni voci della convenzione di Basilea come B1103, B9110 e B9120 riguardano unicamente flussi particolari di rifiuti, come indicato nell'allegato III A.
- (5) Devono essere utilizzati i codici BEU elencati nell'allegato III B al regolamento (CE) n. 1013/2006.

## Příloha 5 – Objednávka kalkulované přepravy

OBJEDNÁVKA č. 7114

Odběratel:		Tel.:		
IČ.:		Dodavatel: <b>Václav Cimburek CIVA trans</b> <b>Rovná 85</b> <b>386 01 Strakonice 1</b>		
DIČ.:				
Telefon:				
Objednávka č.:	7114	IČ.:	10315047	
Forma úhrady:	EUR			
Datum objednávky:	06.03.2017			
Označení dodávky	Množství	J.cena	Sleva	Celkem
Objednáváme u Vás přepravu materiálu - použité pneu- cca 24 tun-kód odpadu 160103, z místa nakládky: I ecoservizi, Via Leonardo Da Vinci, 47, 00100 - Roma (RM), den nakládky: 8.3.2017 do místa vykládky: Bonus - závod na recyklaci pneumatik, Růžovská 698, 373 12 Borovany, vykládka na Quailu Řidič při nakládce kontroluje nakládaný materiál. V případě dosypání nečistot, zeminy, komunálního odpadu, atd., ihned kontaktuje , nebo Po příjezdu do ČR řidič jede nejdrive do Borovan, kde proběhne kontrola materiálu a vystavení dokladů nutných pro vyložení v Mylovevarech. Řidič pokračuje na vykládku po vyznačené trase a řídí se bezpečnostními pokyny společnosti Quail (viz. příloha). Pod smluvní pokutou 3.000,- Kč.				
<b>CELKEM K ÚHRADĚ</b>		<b>Částky jsou uvedeny v EUR</b>		
Podmínky přepravy: 1) Doprovce prohlašuje, že má sjednanou odpovědnost za škodu mezinárodního silničního dopravce, která kryje jeho odpovědnost podle Úmluvy CMR, popř. jinou odpovědnost, nepůjde-li o mezinárodní silniční přepravu. 2) Převzetím objednávky odpovídá dopravce za jeho řádné a včasné dodání v plném rozsahu. 3) Řidič dopravního prostředku je povinen být vybaven komunikační technikou. Na výzvu zaslátelce je dopravce povinen sdělit bez prodlení pozici vozidla. 4) Při nedodržení dispozic pro přepravu je zaslátel oprávněn vyjma dalších smluvních pokut snížit cenu za přepravu o 20% z částky včetně DPH. 5) Dopravce je povinen při nakládce zboží provést kontrolu předepsaných průvodních dokladů (nákladní list, dodací list, instrukce pro přepravu ADR a jiné). 6) Dopravce nese plnou odpovědnost za technickou způsobilost vozidla, přívěsu či návěsu určeného k přepravě a vhodnost vozidla, přívěsu či návěsu k přepravě zboží. 7) Dopravce je povinen zabezpečit přepravované zboží tak, aby nedošlo při jeho přepravě k jeho poškození s tím, že prohlašuje, že se plně seznámil s charakterem přepravovaného zboží a nutností jeho zabezpečení. 8) V případě vzniklé škody na zásilce nebo její ztráty či odcizení je dopravce povinen zabezpečit vyšetření takové události místní policií a dodat zasláteli protokol o nahlášení takové události. 9) V případě pozdní nakládky či vykládky zboží se dopravce zavazuje zaplatit zasláteli smluvní pokutu ve výši.....,- Kč za každý den prodlení. Tím není dotčen nárok na náhradu škody. 10) Dopravce není oprávněn dát přepravu věci jinému dopravci. 11) Dopravce se zavazuje nejpozději do ..... hodin pracovního dne předcházejícího data nakládky sdělit zasláteli na jeho emailovou adresu registrační značku všech vozidel, kterými bude přeprava prováděna, spolu se jménem řidiče či řidičů provádějících přepravu 12) K vyúčtování přepravy musí být přiložen originál řádně potvrzeného nákladního listu. 13) Faktura musí obsahovat číslo objednávky. 14) Faktura bude splatná ve lhůtě 60 dní ode dne doručení řádné faktury na adresu zaslátelce. 15) Doklady zaslat ihned po vykládce e-mailem na adresu: 16) Originály dokladů zaslat do 7-mi pracovních dnů na adresu:				
Ekonomický a informační systém POHODA				

# Příloha 6 – Technická smlouva mezi odesílatelem a příjemcem odpadu kalkulované přepravy

## Contratto tecnico in base al regolamento CE n. 1013/2006

Data 03/01/2017

Contratto n.

Destinatario / Utilizzatore finale:

Bonus Obchodni Agentura Spol Sro

(di seguito denominato Parte A)

Pekarenská, 79 37004 - České Budějovice - Rep. Ceca

Intermediario/Organizzatore:

Trieco Servizi Ambientali Srl

(di seguito denominato Parte B)

Via Terminillo 6 06034 Foligno (PG)

Questo contratto è stipulato da e fra la parte A e la parte B pertanto la parte A accetta di riciclare il materiale nel rispetto delle norme del paese di destinazione.

La parte B spedisce il materiale rispettando e secondo gli obblighi della norma (CE) 1013/2006 e in particolare il comma 2 dell'articolo 18 e gli articoli 22-23-24-25.

La Parte B accetta di spedire il materiale di cui sotto secondo i termini e le condizioni concordate di seguito:

1. **Denominazione del material e caratteristiche:** gomme intere e ciabattate
2. **Confezionamento:** sfuso
3. **Qualità:** I PFU interi dovranno essere privi di altri materiali, in caso contrario l'intermediario/organizzatore si assumerà gli oneri per la ripresa dei PFU interi
4. **Reclami:** In caso di reclami, la Parte A ha il diritto di notificarli al massimo entro 72 ore dall'arrivo dei beni da scaricare in magazzino, mostrando le foto del mancato scarico, ricevuta della pesata e i dettagli di calcolo.
5. **Documentazione:** la merce viaggia a con la seguente documentazione: allegato VII, CMR, formulario dei rifiuti e copia del presente contratto;
6. **Consegna concordata:** spedizione su gomma
7. **Punto di carico:** Qualsiasi impianto italiano autorizzato
8. **Destinazione finale – Sede legale:** Pekarenská 79, 37004 České Budějovice (CZ)
9. **Destinazione finale – Sede operativa:** Bonus, Růžovská 698, 37312 Borovany (CZ)
10. **Data:** 01/01/2017
11. **Validità:** fino al 31/12/2017

Data: 03/01/2017

Parte A:  
Firma

**Bonus**  
obchodní agentura,  
spol. s r.o. s r.o.  
Pekarenská 79  
370 04 České Budějovice  
DIČ: CZ46ER234

Parte B:  
Firma

TRIECO SERVIZI  
Via Terminillo 6  
06034 Foligno (PG)  
Tel. 0742 400000

# Příloha 7 – Identifikační formulář odpadu kalkulované přepravy

www.tecnoservizi.sri.com

**FORMULARIO DI IDENTIFICAZIONE RIFIUTO** Serie e numero: **FIR/ 50765** /2016 del

**(1) Produttore/Detentore** : TECNOSERVIZI SRI  
 Unità locale : TECNOSERVIZI SRI  
 VIA L. DA VINCI, 47 - 00015 MONTEROTONDO (RM)  
 Codice fiscale : 04412601032 N. Aut.Aibo: PROT. LIND. 2012/22 del 10/03/2012

**(2) Destinatario** : ROMEO ADRIANO AVENTURA SPOL  
 Luogo di destinazione : VIA L. DA VINCI, 47 - 00015 MONTEROTONDO (RM)  
 Codice fiscale : 02046520101 N. Aut.Aibo: PROT. LIND. 2012/22 del 10/03/2012

**(3) Trasportatore del rifiuto** : VIKTOR BUDJER SLOVAKIA  
 Codice fiscale : 02046520101 N. Aut.Aibo: PROT. LIND. 2012/22 del 10/03/2012  
 Trasporto di rifiuti non pericolosi prodotti nel proprio stabilimento di:

**(4) Caratteristiche del rifiuto** : **PERICOLOSI**  
 Codice Europeo : **140103**  
 Stato fisico : **(1) (2) (3) (4)**  
 Caratteristiche di pericolo : **4**  
 N. Colli/contenitori : **4**

**(5) Rifiuto destinato a:** **PERICOLOSI RIFIUTI DELLE SOSTANZE ORGANICHE NON UTILIZZATE COME SOTTOPRODOTTI**  
 Caratteristiche chimico/fisiche :

**(6) Quantità:**  Kg. o litri **9310** (Peso Lordo: Tara:)  
 Peso da verificarsi a destino

**(7) Percorso (se diverso dal più breve):**

**(8) Trasporto sottoposto a normativa ADR/RID:**  Sì  No

**(9) Firme:**  
**TECNOSERVIZI SRI**  
**Via L. Da Vinci, 47**  
**00015 MONTEROTONDO (RM)**  
**C.F. e P.IVA 0441440103**  
 FIRMA DEL PRODUTTORE / DETENTORE

**(10) Cognome e nome conducente:** **216 P. L.**  
 Targa automezzo: **CC 98054**  
 Targa rimorchio: **CC 20730**  
 FIRMA DEL TRASPORTATORE  
 Inizio trasporto Data: **08/03/2017** Ora: **13:50**

**(11) Riservato al destinatario:**  
 Si dichiara che il carico è stato:  
 Accettato per intero  
 Accettato per la seguente quantità (Kg o litri)  
 Respinto per le seguenti motivazioni:  
 Data: **10.3.2017** Ora: FIRMA DEL DESTINATARIO

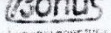
**Bonus**  
 obchodní agentura  
 spol. s r.o.  
 Pekařská 73  
 370 04 České Budějovice  
 DIČ: CZ4882341

**Příloha 8 – Doklad o předání odpadu kalkulované přepravy**

239/14

**Doklad o předání odpadu**

**Původce:**

 Bonus spol. s r.o. Pekařenská 12 370 04 České Budějovice IČ: 499 69 226 DIČ: CZ49969226 z.rothbauerova@bonus-cb.cz	IČO 46682341
--	-----------------

Místo nakládky: provozovna BOROVANY, tel 739 593 762

**Dopravce:**

OSVA	Řidič: ŠAL
ŠTRALNICE	SPZ: 6C9 8054

Název odpadu	kat. č.	množství (t)
Pneumatiky	16 01 03	
		75,75

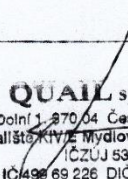
**Příjemce:**

Název oprávněné osoby: QUAIL spol. s r.o. Dolní káče č. 1, 37004 České Budějovice	IČ: 49969226
---	-----------------

**DATUM**

10.3.2017

**Razítko, podpis:**

  
**QUAIL** spol. s r.o.  
 Dolní 1, 370 04 České Budějovice  
 Odkaliště KIVY Mydlovary IČZ CZ061280  
 IČZUJ 538281 (16)  
 IČ499 69 226 DIČ CZ49969226

10-03-2017

## Příloha 9 – Vážní lístek kalkulované přepravy

**B00+BR10 - Vážní lístek č. 1 / 19947 z 10.03.2017 08:10:10**

<b>Váha</b>	<b>Váženo pro firmu</b>	<b>Dodavatel</b>
QUAIL spol. s r.o.	QUAIL spol. s r.o.	IČ 46682341 DIČ CZ46682341
Tel: 602 192724	Mydlovary	<b>Bonus Borovany</b>
Vážíl: L. Brožová	373 49 Mydlovary	Růžovská 698-
	CZC01290-odkaliště E	373 12 Borovany
		Upřesnění: -
		IČP (IČZ): CZC00663

Odpad	Kód odpadu	brutto	tara	netto MJ
pneumatika	160103	31,35	16,2	15,15 t

Poznámka

**SPZ: 6C9 8054**

Vystavil: L. Brožová

Řidič:

Provozní doba: Pondělí - Pátek 7-15 hod.

**QUAIL** spol. s r.o.  
 Dolní 7/370 04 České Budějovice  
 Odkaliště IV/E Mydlovary IČZ CZC01290  
 IČZÚJ 535281 (16)  
 IČ 469 69 226 DIČ CZ46969226

## Příloha 10 – Koncesní listina

**Okresní úřad Strakonice - Okresní živnostenský úřad**  
čj. ZÚ 1/3/1151/96 ev.č. 330701-27-01.

# Koncesní listina

jíž se uděluje koncese  
vydaná podle čl. III zákona č. 286/1995 Sb.

**fyzické osobě**

**Jméno a příjmení:** Václav Cimburek

**Rodné číslo:** 420607/071  
**Bydliště:** Rovná 85/386 01 Strakonice

**Obchodní jméno:** Václav CÍMBUREK - CIVA Trans

**Identifikační číslo:** 103 15 047

**Místo podnikání:** Rovná 85/386 01 Strakonice

**Předmět podnikání:** Silniční motorová doprava nákladní

**Podmínky pro provoz činnosti:** dle přílohy

**Koncesní listina se vydává na dobu:** neurčitou

**Datum vzniku živnostenského oprávnění:** 14. 2.1992

**Ve Strakonících dne 30. 9.1996**

**Ing. Pavel Cvrček**  
Vedoucí Okresního živnostenského úřadu  
Strakonice





# Příloha 11 – Eurolicence

## Evropské společenství

CZ <sup>(1)</sup>

Krajský úřad  
Jihočeského kraje

LICENCE č. 049664

### pro mezinárodní silniční nákladní přepravu pro cizí potřebu

Tato licence opravňuje <sup>(2)</sup> Václav Cimburek, nar. 07.06.1942  
Rovná 85, Strakonice 386 01  
IČ: 10315047

k výkonu mezinárodní silniční nákladní přepravy pro cizí potřebu jakoukoli trasou pro jízdy nebo jejich části prováděné na území Společenství podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1072/2009 ze dne 21. října 2009 o společných pravidlech pro přístup na trh mezinárodní silniční nákladní dopravy a v souladu s obecnými ustanoveními této licence.

Zvláštní poznámky: \_\_\_\_\_

Tato licence je platná od 01.05.2014 do 01.05.2024

Vydáno v Českých Budějovicích, dne 07.04.2014



(3)

<sup>(1)</sup> Rozlišovací značky členských států: (B) Belgie, (BG) Bulharsko, (CZ) Česká republika, (DK) Dánsko, (D) Německo, (EST) Estonsko, (IRL) Irsko, (GR) Řecko, (E) Španělsko, (F) Francie, (I) Itálie, (CY) Kypr, (LV) Lotyšsko, (LT) Litva, (L) Lucembursko, (H) Maďarsko, (MT) Malta, (NL) Nizozemsko, (A) Rakousko, (PL) Polsko, (P) Portugalsko, (RO) Rumunsko, (SLO) Slovinsko, (SK) Slovensko, (FIN) Finsko, (S) Švédsko, (UK) Spojené království.

<sup>(2)</sup> Jméno, název nebo obchodní firma a úplná adresa podnikatele v silniční nákladní dopravě.

<sup>(3)</sup> Podpis a razítko příslušného orgánu nebo subjektu vydávajícího licenci.

# Příloha 12 – Déclaration de la rémunération minimale en France



## ATTESTATION DE DETACHEMENT Attestation relating to the posting of a worker



DÉTACHEMENT D'UN TRAVAILLEUR ROULANT OU NAVIGANT DANS  
LE CADRE DE L'EXÉCUTION D'UNE PRESTATION DE SERVICES PAR  
UNE ENTREPRISE DE TRANSPORT

POSTING OF A ROAD AND INLAND WATERWAY TRANSPORT MOBILE WORKER IN THE  
FRAMEWORK OF THE PROVISION OF SERVICES BY A TRANSPORT COMPANY

Modèle 1

*A remplir par l'employeur  
To be filled out by the employer*

Article R.1331-2 du code des transports

**Cette attestation est valable pour une durée maximale de six mois à compter de sa date d'établissement**

**This attestation is valid for a maximum period of six months after its date of issue**

Le formulaire d'attestation est établi en deux exemplaires dont l'un est remis au salarié détaché afin d'être conservé à bord du moyen de transport avec lequel est assuré le service et l'autre est détenu par le représentant de l'entreprise.

*The attestation form is drawn up in two copies, one is given to the posted worker to be kept in the vehicle which the service is provided with, the other is kept by the company's representative.*

*Veillez remplir toutes les rubriques  
Please complete all headings*

### EMPLOYEUR (employer)

Nom ou raison sociale : Václav Cimburek CIVA trans

*Business name :*

Forme juridique de l'entreprise : fyzická osoba

*Legal form*

Adresse complète dans le pays d'établissement (n°, voie, ville et pays) : Rovná 85, 386 01 Strakonice, CZ

*Full address in country of establishment (number, street, postal code, town and country):*

N° de téléphone : 3 8 3 3 5 0 1 1 1

*Telephone number:*

Courriel : vaclav.cimburek@civatrans.cz

*email :*

Références d'immatriculation au registre électronique national des entreprises de transport par route prévu par l'article 16 du règlement européen (CE) n° 1071/2009 du 21 octobre 2009 :

049664

*Registration number in the national electronic register of road transport undertakings (regulation (EC) n°1071/2009 of 21 October 2009)*

NOM(S) DU/DES ORGANISME(S) DE RECOUVREMENT DES COTISATIONS DE SÉCURITÉ SOCIALE  
*Name(s) of body/bodies collecting social security contributions*

ČSSZ

N°15553\*01 – Modèle 1

**DIRIGEANT(S) DE L'ENTREPRISE Directors(s)**

**Identité du dirigeant de l'entreprise :**

*Identity of the company's director :*

**Nom :** Cimburek

*Name:*

**Prénom:** Václav

*First name:*

**Date de naissance :** 7 . 6 . 1942

*Date of birth :*

**Lieu de naissance (ville et pays) :** Strakonice

*Place of birth (town and country) :*

**Le cas échéant, identité des autres dirigeants :**

*Identity of others directors, when applicable :*

**REPRÉSENTANT EN FRANCE DE L'ENTREPRISE Company's representative in France**

**Identité du représentant en France :** MOVE EXPERT

*Identity of representative in France :*

**Nom ou raison sociale (le cas échéant) :** MOVE EXPERT

*Name or Business name (when appropriate) :*

**Prénom :**

*First name :*

**Adresse complète postale en France (n°, voie, code postal et ville) :** Le Tritium B, 355 rue Louis de

*Full address in France (street number, postal code, town):*  
Broglie, 13857 Aix en Provence cedex 3,

+33 (0)4 42 99 11 11

**N° de téléphone :** 4 4 2 9 9 1 1 1 1

*Telephone number:*

**Courriel :** representation.france@move-expert.com

*Email :*

**FRAIS DE NOURRITURE ET, LE CAS ECHEANT, D'HEBERGEMENT ENGAGÉS PAR JOUR DE DÉTACHEMENT Meals and Lodging expenses per day of posting**

**Frais de nourriture (cocher la case correspondante) :**

*Meals expenses (check the relevant box) :*

Prise en charge directe par l'employeur

*Directly paid by the employer :*

Remboursement des frais avancés par le travailleur

*Reimbursement of expenses advanced by the worker :*

Préciser son montant (en euros) : \_\_\_\_\_

*Specify the amount of the reimbursement, in € :*

Versement d'une somme forfaitaire

*Lump-Sum payment :*

Préciser son montant (en euros) : 45 / 1 den

*Specify the amount of the lump-sum, in € :*

**Annexe  
Appendix**

**INFORMATIONS RELATIVES AU SALARIE ROULANT OU NAVIGANT DETACHE**  
*Information relating to the mobile posted worker*

Cette annexe doit être complétée par l'employeur du salarié roulant ou navigant détaché en France, qu'il soit ressortissant de l'Union européenne ou d'un Etat tiers.  
*The employer must complete this appendix for the mobile worker posted in France, whether he is a Community or third-country national.*

Nom : Uhlif Prénom : Karel  
*Name: First name:*

Date de naissance : \_\_\_\_\_ Lieu de naissance (ville et pays) : Moravský Beroun  
*Date of birth: Place of birth (town and country):*

Nationalité : CZ  
*Nationality:*

Adresse de résidence habituelle : \_\_\_\_\_  
*Address of ordinary residence:*

Date de signature du contrat de travail : 25 . 1 . 2016  
*Date of signature of work contract:*

Droit du travail applicable au contrat de travail :  
*Labor law applicable to the work contract :*

§ 33 ZP

Qualification professionnelle : driver  
*Professional qualification:*

Taux de salaire brut appliqué pendant le détachement (converti en euros le cas échéant) : 9,73  
*Gross hourly wage for the time of posting (in €)*

**Le cas échéant, frais d'hébergement (cocher la case correspondante) :**

*Lodging expenses (check the relevant box) :*

Prise en charge directe par l'employeur

*Directly paid by the employer :*

Remboursement des frais avancés par le travailleur

*Reimbursement of expenses advanced by the worker :*

Préciser son montant (en euros) : \_\_\_\_\_

*Specify the amount of the reimbursement, in € :*

Versement d'une somme forfaitaire

*Lump-Sum payment :*

Préciser son montant (en euros) : \_\_\_\_\_

*Specify the amount of the lump-sum, in € :*

**DATE D'EXPIRATION DE L'ATTESTATION (au plus tard 6 mois après sa date d'établissement)**

*Expiry date of the attestation (no later than six months after its issue)*

Date d'expiration (*expiry date*) : 1 . 3 . 2 0 1 7

Fait à Rovná le 30 . 8 . 2016  
*Signed in , on*

Signature et cachet de l'employeur :  
*Employer's signature and stamp*

Václav Cimburek  
**CIVA Trans**  
ROVNÁ č. 85  
386 01 Strakonice  
IC: 10315047, DIČ: CZ420607071

# Příloha 13 – Německé a rakouské povolení přepravovat odpad

Passer für EDV Seite 1 von 4 Formblatt Anzeige nach § 53 KrWG

## Anzeige von Sammlern, Beförderern, Händlern und Maklern von Abfällen

Zutreffendes bitte ankreuzen  oder ausfüllen.

Erstmalige Anzeige  Änderungsanzeige Vorgangsnummer (sofern von der Behörde erteilt)  PZ:

---

**1 Anzeigender (Hauptsitz des Betriebes)**

1.1 Firma / Körperschaft

1.2 Straße Hausnr.

1.3 Bundesland (2-stellig) PLZ Ort

1.4 Staat (2-stellig)

1.5 Für Anzeigende, die keinen Hauptsitz im Inland haben: Ort der erstmaligen Sammler-, Beförderer-, Händler- oder Maklertätigkeit.  
 Bundesland (2-stellig) PLZ Ort

1.6 Telefon Telefax UST-Identnr.

1.7 Mobiltelefon E-Mail

1.8 Gewerbeanmeldung Datum der Anmeldung zuständige Behörde Aktenzeichen (sofern bekannt)

1.9 Eintrag in das Handels-, Vereins- oder Genossenschaftsregister (sofern ein Eintrag erfolgt ist) Registernummer (HRA, HRB etc.) Registergericht

---

**2 Folgende abfallwirtschaftliche Tätigkeiten werden angezeigt:**

2.1  Sammeln. Sammler- oder Beförderernummer nach § 28 NachwV (sofern bereits erteilt)  PZ:

2.2  Befördern. Beförderernummer nach § 28 NachwV (sofern bereits erteilt)  PZ:

2.3  Handeln. Händlernummer nach § 28 NachwV (sofern bereits erteilt)  PZ:

2.4  Makeln. Maklernummer nach § 28 NachwV (sofern bereits erteilt)  PZ:

---

**3 Art der Tätigkeit**

3.1  Gewerbmäßig. Unternehmenszweck ist ganz oder teilweise das entgeltliche Sammeln, Befördern, Handeln oder Makeln von Abfällen für Dritte.

3.2  Im Rahmen wirtschaftlicher Unternehmen. Unternehmenszweck ist eine anderweitige gewerbliche oder wirtschaftliche Tätigkeit, die nicht auf das Sammeln, Befördern, Handeln oder Makeln von Abfällen gerichtet ist.

---

**4 Befreiung von der Erlaubnispflicht**

4.1  Nur nicht gefährliche Abfälle (dann weiter unter 5)

Auch gefährliche Abfälle (dann weiter unter 4.2)

Fortsetzung: 4 Befreiung von der Erlaubnispflicht - Seite 2

Bitte verwenden Sie diese Schreibweise:  
 A B C D E F G H I J K L M N O P Q R  
 S T U V W X Y Z 1 2 3 4 5 6 7 8 9 0

BARCODEFELD 75x15mm

4 Fortsetzung von Seite 1: Befreiung von der Erlaubnispflicht

4.2 Das Sammeln, Befördern, Handeln und Makeln von gefährlichen Abfällen ist nach § 54 Absatz 1 Satz 1 KrWG grundsätzlich erlaubnispflichtig. Der Betrieb ist auf Grund einer oder mehrerer der genannten Tatbestände aber von der Erlaubnispflicht befreit und daher nach § 53 Absatz 1 Satz 1 KrWG nur anzeigepflichtig:

- 4.2.1 auf Grund der Eigenschaft als öffentlich-rechtlicher Entsorgungsträger (§ 54 Absatz 3 Nummer 1 KrWG),
4.2.2 auf Grund der Eigenschaft als für die angezeigte Tätigkeit zertifizierter Entsorgungsfachbetrieb (§ 54 Absatz 3 Nummer 2 KrWG),
4.2.2.1 Zertifikat ist beigelegt
4.2.3 auf Grund der Eigenschaft als Sammler, Beförderer, Händler und Makler von Elektro- und Elektronikgeräten im Rahmen der Durchführung des Elektro- und Elektronikgerätegesetzes (§ 2 Absatz 3 Satz 1 ElektroG),
4.2.4 auf Grund der Eigenschaft als Sammler, Beförderer, Händler und Makler von Altbatterien im Rahmen der Durchführung des Batteriegesetzes (§ 1 Absatz 3 Satz 1 BattG),
4.2.5 auf Grund der Eigenschaft als Sammler, Beförderer, Händler und Makler von gefährlichen Abfällen, der im Rahmen wirtschaftlicher Unternehmen tätig ist (§ 12 Absatz 1 Nummer 1 AbfAEV),
4.2.6 auf Grund der Eigenschaft als Sammler, Beförderer, Händler und Makler von gefährlichen Abfällen, der solche Abfälle sammelt, befördert, mit diesen handelt oder diese makelt, die von einem Hersteller oder Vertreiber freiwillig oder auf Grund einer Rechtsverordnung zurückgenommen werden (§ 12 Absatz 1 Nummer 2 AbfAEV),
4.2.7 auf Grund der Eigenschaft als Sammler, Beförderer, Händler und Makler von Altfahrzeugen im Rahmen ihrer Überlassung nach § 4 Absatz 1 bis 3 der Altfahrzeug-Verordnung (§ 12 Absatz 1 Nummer 3 AbfAEV),
4.2.8 auf Grund der Eigenschaft als für die angezeigte Tätigkeit zertifizierter EMAS-Betrieb (§ 12 Absatz 1 Nummer 4 AbfAEV),
4.2.8.1 Registrierungsurkunde ist beigelegt
4.2.9 auf Grund der Eigenschaft als Sammler und Beförderer von gefährlichen Abfällen, der die Abfälle mittels Seeschiffen sammelt oder befördert (§ 12 Absatz 1 Nummer 5 AbfAEV),
4.2.10 auf Grund der Eigenschaft als Sammler und Beförderer von gefährlichen Abfällen, der im Rahmen von Paket-, Express- und Kurierdiensten Abfälle sammelt oder befördert (§ 12 Absatz 1 Nummer 6 AbfAEV).

Bitte verwenden Sie diese Schreibweise: A B C D E F G H I J K L M N O P Q R S T U V W X Y Z 1 2 3 4 5 6 7 8 9 0

5 Betriebsinhaber

5.1 Name Vorname Cimburek Vaclav
5.2 Geburtsdatum Geburtsort 01.01.1943 Strakonice

Weiterer Betriebsinhaber (sofern vorhanden)
5.3 Name Vorname
5.4 Geburtsdatum Geburtsort
Für weitere Personen verwenden Sie bitte ein separates Beiblatt.

6 Für die Leitung und Beaufsichtigung des Betriebes verantwortliche Person (sofern nicht mit dem Betriebsinhaber identisch)

6.1 Name Vorname Mügl Lukas
6.2 Geburtsdatum Geburtsort 14.03.1986 Prachatice

Weitere für die Leitung und Beaufsichtigung des Betriebes verantwortliche Person (sofern vorhanden)
6.3 Name Vorname
6.4 Geburtsdatum Geburtsort
Für weitere Personen verwenden Sie bitte ein separates Beiblatt.

BARCODEFELD 75x15mm

7 Frei für Vermerke des Anzeigenden (Angaben freiwillig)

7.1

Empty rectangular box for free remarks.

8 Versicherung und Unterschrift

8.1 Es wird versichert, dass

- die Anzeige nach bestem Wissen ausgefüllt und unter dem unten genannten Datum an die zuständige Behörde übersandt wurde,
- bei der Tätigkeit des Sammelns, Beförderns, Handelns oder Maklern von Abfällen alle einschlägigen Vorschriften, insbesondere die Vorgaben des Kreislaufwirtschaftsgesetzes und der auf Grund dieses Gesetzes ergangenen Rechtsverordnungen, eingehalten werden,
- die Anforderungen an Sammler, Beförderer, Händler und Makler von Abfällen nach Abschnitt 2 der Anzeige- und Erlaubnisverordnung eingehalten werden.

8.2 Ort

Serviceportal

Unterschrift

Diese Anzeige wurde auf dem ServicePortal der SBB erstellt und ist ohne Unterschrift gültig.

8.3 Datum (TT.MM.JJJJ)

22.04.2015

Bitte verwenden Sie diese Schreibweise:  
A B C D E F G H I J K L M N O P Q R  
S T U V W X Y Z 1 2 3 4 5 6 7 8 9 0

BARCODEFELD 75x15mm





9 Bestätigung des Eingangs der vollständigen Anzeige (von der Behörde auszufüllen)

Anzeigender

Vaclav Cimburek Civa Trans  
Rovna 85 85  
38801 STRAKONICE  
TSCHECHIEN

Bestätigende Behörde

SBB Sonderabfallgesellschaft Brandenburg/Berlin mbH  
Postfach 60 13 52  
14413 Potsdam

Ihre Ansprechpartnerin: Janka Oberdoerster  
Tel.: +49 331 2793-65 Mail: ig-mg@sbb-mbh.de

Vorgangsnummer: PBB000006994 PZ: 7

9.1 Hiermit wird der Eingang der vollständigen Anzeige bestätigt.

9.2 Es wurde folgende Sammlernummer nach § 28 NachwV erteilt: PZ:

9.3 Es wurde folgende Beförderernummer nach § 28 NachwV erteilt: ZCZF00088 PZ: 5

9.4 Es wurde folgende Händlernummer nach § 28 NachwV erteilt: PZ:

9.5 Es wurde folgende Maklernummer nach § 28 NachwV erteilt: PZ:

9.6 Frei für Vermerke der Behörde

Die Bestätigung der Anzeige gilt zeitlich unbefristet, ohne Einschränkung auf einzelne Abfallschlüssel (nicht gefährliche Abfälle) gem. AVV sowie Bundesländer.  
Die behördliche Nummer ist nicht übertragbar und gilt nur in Verbindung mit einer Anzeige gem. § 53 KrWG oder einer Erlaubnis gem. § 54 KrWG. Die angezeigte Tätigkeit kann - auch nachträglich - von Bedingungen abhängig gemacht, zeitlich befristet oder mit Auflagen versehen werden. Es können Unterlagen über den Nachweis der Zuverlässigkeit und der Fach- und Sachkunde verlangt werden. Die Tätigkeit kann bei fehlender Zuverlässigkeit oder Fach- oder Sachkunde untersagt werden.

Bitte verwenden Sie diese Schreibweise:  
A B C D E F G H I J K L M N O P Q R  
S T U V W X Y Z 1 2 3 4 5 6 7 8 9 0

9.7 Ort  
Potsdam

Unterschrift  
AEV-Backofen

9.8 Datum (TT.MM.JJJJ)  
22.04.2015  
22.05.2015

BARCODEFELD 75x15mm

10 Hinweise

- 10.1 Je nach Landesrecht ist die behördliche Bestätigung des Eingangs der vollständigen Anzeige gebührenpflichtig. Ist dies der Fall, ergeht ein gesonderter Gebührenbescheid.
- 10.2 Sammler und Beförderer von Abfällen haben bei Ausübung ihrer Tätigkeit eine Kopie oder einen Ausdruck dieser von der Behörde bestätigten Anzeige mitzuführen, soweit sie nicht von der Mitführungspflicht befreit sind. Sofern die Behörde die Anzeige noch nicht bestätigt hat, ist dies von dem Anzeigenden auf der Kopie oder dem Ausdruck der Anzeige zu vermerken. In diesem Fall ist die mit dem Vermerk versehene Kopie oder der mit dem Vermerk versehene Ausdruck der Anzeige mitzuführen. Entsorgungsbetriebe haben zusätzlich eine Kopie des jeweils gültigen Zertifikats mitzuführen. EMAS-Betriebe haben zusätzlich eine Kopie der jeweils gültigen Registrierungsurkunde mitzuführen.
- 10.3 Ändern sich wesentliche Angaben, so ist die Anzeige erneut zu erstatten. Wesentliche Angaben sind die Felder 1.1 bis 1.4 und 2 bis 6.

## Příloha 14 – Italské Albo (povolení přepravovat odpad)

**Albo Nazionale Gestori Ambientali  
SEZIONE PROVINCIALE DI BOLZANO**

istituita ai sensi del d.lgs 152/2006 presso la Camera di commercio, industria, artigianato e agricoltura di Bolzano  
via Alto Adige 60  
39100 BOLZANO (BZ)

**Variatione dell'iscrizione all'Albo ai sensi  
dell'articolo 194, comma 3 come sostituito dall'art.  
17 del D.lgs. 205/2010**

**Änderung der Eintragung im Verzeichnis gemäss  
Art. 194, Abs. 3, ersetzt vom Art. 17, G.V. 205/2010**

**RICEVUTA, Prot. n°5925/2016 del 05/10/2016**

**BESCHEINIGUNG Prot. n. 5925/2016 vom  
05/10/2016**

Con la presente si attesta che l'impresa:

Hiermit wird bestätigt, dass das Unternehmen:

con sede secondaria/domicilio in Italia:

**VACLAV CIMBUREK CIVA TRANS**

mit Zweigniederlassung/Domizil in Italien:

Via:

Straße:

Comune:

Gemeinde:

Prov.:

Prov.:  
**(BZ)**

Con sede legale in:

Mit Rechtssitz in:

**ROVNA 85  
38601 STRAKONICE**

Stato:

Staat:

**REPUBBLICA CECA - TSCHECHISCHE REPUBLIK**

ha presentato in data:

am:

**04/10/2016**

prot. n.:

Prot. Nr.

**5914/2016**

domanda di variazione dell'iscrizione all'Albo nazionale gestori ambientali ai sensi dell'articolo 194, comma 3, come sostituito dall'art. 17 del D.lgs. 205/2010;

das Gesuch für die Änderung der Eintragung in das Nationale Verzeichnis der Umweltfachbetriebe, im Sinne des Artikels 194, Absatz 3, ersetzt durch Art. 17 der G.V. 205/2010 eingereicht hat;

L'iscrizione dell'impresa all'Albo è modificata come segue:

Die Eintragung des Unternehmens im Verzeichnis ist wie folgt geändert:

**Mezzi:**

**Fahrzeuge:**

Sono integrati i seguenti mezzi:

Es werden folgende Fahrzeuge eingegliedert:

targa: **5AJ0777**  
categoria veicolo: Mezzo adibito al trasporto transfrontaliero

Kennzeichen: **5AJ0777**  
Art des Fahrzeuges: Fahrzeug best.für den grenzüberschr. Abfalltransp

targa: **5AT7509**  
categoria veicolo: Mezzo adibito al trasporto transfrontaliero

Kennzeichen: **5AT7509**  
Art des Fahrzeuges: Fahrzeug best.für den grenzüberschr. Abfalltransp

**Categorie e classi:**

**Kategorien und Klassen:**

**Categoria Transfrontalieri**

**Kategorie Transfrontalieri**

VACLAV CIMBUREK CIVA TRANS

Prot. n.5925/2016 del 05/10/2016



Pagina 1 di 6

**Albo Nazionale Gestori Ambientali**  
**SEZIONE PROVINCIALE DI BOLZANO**  
 istituita ai sensi del d.lgs 152/2006 presso la Camera di commercio, industria, artigianato e agricoltura di Bolzano  
 via Alto Adige 60  
 39100 BOLZANO (BZ)

I seguenti mezzi sono integrati nella categoria e classe corrente:      Folgende Fahrzeuge werden in die laufende/n Kategorie/n und Klasse/n eingegliedert:

targa: 5AJ0777

Kennzeichen: 5AJ0777

targa: 5AT7509

Kennzeichen: 5AT7509

Tipologie di rifiuto integrate per i mezzi sopraindicati:      Eingegliederte Abfallarten für die oben angeführten Fahrzeuge:

[01.01.01] [01.01.02] [01.03.04\*] [01.03.05\*] [01.03.06] [01.03.07\*] [01.03.08] [01.03.09] [01.04.07\*] [01.04.08] [01.04.09] [01.04.10] [01.04.11] [01.04.12] [01.04.13] [01.05.04] [01.05.05\*] [01.05.06\*] [01.05.07] [01.05.08] [02.01.01] [02.01.02] [02.01.03] [02.01.04] [02.01.06] [02.01.07] [02.01.08\*] [02.01.09] [02.01.10] [02.02.01] [02.02.02] [02.02.03] [02.02.04] [02.03.01] [02.03.02] [02.03.03] [02.03.04] [02.03.05] [02.04.01] [02.04.02] [02.04.03] [02.05.01] [02.05.02] [02.06.01] [02.06.02] [02.06.03] [02.07.01] [02.07.02] [02.07.03] [02.07.04] [02.07.05] [03.01.01] [03.01.04\*] [03.01.05] [03.02.01\*] [03.02.02\*] [03.02.03\*] [03.02.04\*] [03.02.05\*] [03.03.01] [03.03.02] [03.03.05] [03.03.07] [03.03.08] [03.03.09] [03.03.10] [03.03.11] [04.01.01] [04.01.02] [04.01.03\*] [04.01.04] [04.01.05] [04.01.06] [04.01.07] [04.01.08] [04.01.09] [04.02.09] [04.02.10] [04.02.14\*] [04.02.15] [04.02.16\*] [04.02.17] [04.02.19\*] [04.02.20] [04.02.21] [04.02.22] [05.01.02\*] [05.01.03\*] [05.01.04\*] [05.01.05\*] [05.01.06\*] [05.01.07\*] [05.01.08\*] [05.01.09\*] [05.01.10] [05.01.11\*] [05.01.12\*] [05.01.13] [05.01.14] [05.01.15\*] [05.01.16] [05.01.17] [05.06.01\*] [05.06.03\*] [05.06.04] [05.07.01\*] [05.07.02] [06.01.01\*] [06.01.02\*] [06.01.03\*] [06.01.04\*] [06.01.05\*] [06.01.06\*] [06.02.01\*] [06.02.03\*] [06.02.04\*] [06.02.05\*] [06.03.11\*] [06.03.13\*] [06.03.14] [06.03.15\*] [06.03.16] [06.04.03\*] [06.04.04\*] [06.04.05\*] [06.05.02\*] [06.05.03] [06.06.02\*] [06.06.03] [06.07.01\*] [06.07.02\*] [06.07.03\*] [06.07.04\*] [06.08.02\*] [06.09.02] [06.09.03\*] [06.09.04] [06.10.02\*] [06.11.01] [06.13.01\*] [06.13.02\*] [06.13.03] [06.13.04\*] [06.13.05\*] [07.01.01\*] [07.01.03\*] [07.01.04\*] [07.01.07\*] [07.01.08\*] [07.01.09\*] [07.01.10\*] [07.01.11\*] [07.01.12] [07.02.01\*] [07.02.03\*] [07.02.04\*] [07.02.07\*] [07.02.08\*] [07.02.09\*] [07.02.10\*] [07.02.11\*] [07.02.12] [07.02.13] [07.02.14\*] [07.02.15] [07.02.16\*] [07.02.17] [07.03.01\*] [07.03.03\*] [07.03.04\*] [07.03.07\*] [07.03.08\*] [07.03.09\*] [07.03.10\*] [07.03.11\*] [07.03.12] [07.04.01\*] [07.04.03\*] [07.04.04\*] [07.04.07\*] [07.04.08\*] [07.04.09\*] [07.04.10\*] [07.04.11\*] [07.04.12] [07.04.13\*] [07.05.01\*] [07.05.03\*] [07.05.04\*] [07.05.07\*] [07.05.08\*] [07.05.09\*] [07.05.10\*] [07.05.11\*] [07.05.12] [07.05.13\*] [07.05.14] [07.06.01\*] [07.06.03\*] [07.06.04\*] [07.06.07\*] [07.06.08\*] [07.06.09\*] [07.06.10\*] [07.06.11\*] [07.06.12] [07.07.01\*] [07.07.03\*] [07.07.04\*] [07.07.07\*] [07.07.08\*] [07.07.09\*] [07.07.10\*] [07.07.11\*] [07.07.12] [08.01.11\*] [08.01.12] [08.01.13\*] [08.01.14] [08.01.15\*] [08.01.16] [08.01.17\*] [08.01.18] [08.01.19\*] [08.01.20] [08.01.21\*] [08.02.01] [08.02.02] [08.02.03] [08.03.07] [08.03.08] [08.03.12\*] [08.03.13] [08.03.14\*] [08.03.15] [08.03.16\*] [08.03.17\*] [08.03.18] [08.03.19\*] [08.04.09\*] [08.04.10] [08.04.11\*] [08.04.12] [08.04.13\*] [08.04.14] [08.04.15\*] [08.04.16] [08.04.17\*] [08.05.01\*] [09.01.01\*] [09.01.02\*] [09.01.03\*] [09.01.04\*] [09.01.05\*] [09.01.06\*] [09.01.07] [09.01.08] [09.01.10] [09.01.11\*] [09.01.12] [09.01.13\*] [10.01.01] [10.01.02] [10.01.03] [10.01.04\*] [10.01.05] [10.01.07] [10.01.09\*] [10.01.13\*] [10.01.14\*] [10.01.15] [10.01.16\*] [10.01.17] [10.01.18\*] [10.01.19] [10.01.20\*] [10.01.21] [10.01.22\*] [10.01.23] [10.01.24] [10.01.25] [10.01.26] [10.02.01] [10.02.02] [10.02.07\*] [10.02.08] [10.02.10] [10.02.11\*] [10.02.12] [10.02.13\*] [10.02.14] [10.02.15] [10.03.02] [10.03.04\*] [10.03.05] [10.03.08\*] [10.03.09\*] [10.03.15\*] [10.03.16] [10.03.17\*] [10.03.18] [10.03.19\*] [10.03.20] [10.03.21\*] [10.03.22] [10.03.23\*] [10.03.24] [10.03.25\*] [10.03.26] [10.03.27\*] [10.03.28] [10.03.29\*] [10.03.30] [10.04.01\*] [10.04.02\*] [10.04.03\*] [10.04.04\*] [10.04.05\*] [10.04.06\*] [10.04.07\*] [10.04.09\*] [10.04.10] [10.05.01] [10.05.03\*] [10.05.04] [10.05.05\*] [10.05.06\*] [10.05.08\*] [10.05.09] [10.05.10\*] [10.05.11] [10.06.01] [10.06.02] [10.06.03\*] [10.06.04] [10.06.06\*] [10.06.07\*] [10.06.09\*] [10.06.10] [10.07.01] [10.07.02] [10.07.03] [10.07.04] [10.07.05] [10.07.07\*] [10.07.08] [10.08.04] [10.08.08\*] [10.08.09] [10.08.10\*] [10.08.11] [10.08.12\*] [10.08.13] [10.08.14] [10.08.15\*] [10.08.16] [10.08.17\*] [10.08.18] [10.08.19\*] [10.08.20] [10.09.03] [10.09.05\*] [10.09.06] [10.09.07\*] [10.09.08] [10.09.09\*] [10.09.10] [10.09.11\*] [10.09.12] [10.09.13\*] [10.09.14] [10.09.15\*] [10.09.16] [10.10.03] [10.10.05\*] [10.10.06] [10.10.07\*] [10.10.08] [10.10.09\*] [10.10.10] [10.10.11\*] [10.10.12] [10.10.13\*] [10.10.14] [10.10.15\*] [10.10.16] [10.11.03] [10.11.05] [10.11.09\*] [10.11.10] [10.11.11\*] [10.11.12] [10.11.13\*] [10.11.14] [10.11.15\*] [10.11.16] [10.11.17\*] [10.11.18] [10.11.19\*] [10.11.20] [10.12.01] [10.12.03] [10.12.05] [10.12.06] [10.12.08] [10.12.09\*] [10.12.10] [10.12.11\*] [10.12.12] [10.12.13] [10.13.01] [10.13.04] [10.13.06] [10.13.07] [10.13.09\*] [10.13.10] [10.13.11] [10.13.12\*] [10.13.13] [10.13.14] [10.14.01\*] [11.01.05\*] [11.01.06\*] [11.01.07\*] [11.01.08\*] [11.01.09\*] [11.01.10] [11.01.11\*] [11.01.12] [11.01.13\*] [11.01.14] [11.01.15\*] [11.01.16\*] [11.01.98\*] [11.02.02\*] [11.02.03] [11.02.05\*] [11.02.06] [11.02.07\*] [11.03.01\*] [11.03.02\*] [11.05.01] [11.05.02] [11.05.03\*] [11.05.04\*] [12.01.01] [12.01.02] [12.01.03] [12.01.04] [12.01.05] [12.01.06\*] [12.01.07\*] [12.01.08\*] [12.01.09\*] [12.01.10\*] [12.01.12\*] [12.01.13] [12.01.14\*] [12.01.15]

VACLAV CIMBUREK CIVA TRANS

Prot. n.5925/2016 del 05/10/2016



Albo Nazionale Gestori Ambientali  
SEZIONE PROVINCIALE DI BOLZANO

istituita ai sensi del d.lgs 152/2006 presso la Camera di commercio, industria, artigianato e agricoltura di Bolzano  
via Alto Adige 60  
39100 BOLZANO (BZ)

[12.01.16\*] [12.01.17] [12.01.18\*] [12.01.19\*] [12.01.20\*] [12.01.21] [12.03.01\*] [12.03.02\*] [13.01.01\*]  
[13.01.04\*] [13.01.05\*] [13.01.09\*] [13.01.10\*] [13.01.11\*] [13.01.12\*] [13.01.13\*] [13.02.04\*] [13.02.05\*]  
[13.02.06\*] [13.02.07\*] [13.02.08\*] [13.03.01\*] [13.03.06\*] [13.03.07\*] [13.03.08\*] [13.03.09\*] [13.03.10\*]  
[13.04.01\*] [13.04.02\*] [13.04.03\*] [13.05.01\*] [13.05.02\*] [13.05.03\*] [13.05.06\*] [13.05.07\*] [13.05.08\*]  
[13.07.01\*] [13.07.02\*] [13.07.03\*] [13.08.01\*] [13.08.02\*] [14.06.01\*] [14.06.02\*] [14.06.03\*] [14.06.04\*]  
[14.06.05\*] [15.01.01] [15.01.02] [15.01.03] [15.01.04] [15.01.05] [15.01.06] [15.01.07] [15.01.09] [15.01.10\*]  
[15.01.11\*] [15.02.02\*] [15.02.03] [16.01.03] [16.01.04\*] [16.01.06] [16.01.07\*] [16.01.08\*] [16.01.09\*] [16.01.10\*]  
[16.01.11\*] [16.01.12] [16.01.13\*] [16.01.14\*] [16.01.15] [16.01.16] [16.01.17] [16.01.18] [16.01.19] [16.01.20]  
[16.01.21\*] [16.01.22] [16.02.09\*] [16.02.10\*] [16.02.11\*] [16.02.12\*] [16.02.13\*] [16.02.14] [16.02.15\*] [16.02.16]  
[16.03.03\*] [16.03.04] [16.03.05\*] [16.03.06] [16.04.01\*] [16.04.02\*] [16.04.03\*] [16.05.04\*] [16.05.05] [16.05.06\*]  
[16.05.07\*] [16.05.08\*] [16.05.09] [16.06.01\*] [16.06.02\*] [16.06.03\*] [16.06.04] [16.06.05] [16.06.06\*] [16.07.08\*]  
[16.07.09\*] [16.08.01] [16.08.02\*] [16.08.03] [16.08.04] [16.08.05\*] [16.08.06\*] [16.08.07\*] [16.09.01\*] [16.09.02\*]  
[16.09.03\*] [16.09.04\*] [16.10.01\*] [16.10.02] [16.10.03\*] [16.10.04] [16.11.01\*] [16.11.02] [16.11.03\*] [16.11.04]  
[16.11.05\*] [16.11.06] [17.01.01] [17.01.02] [17.01.03] [17.01.06\*] [17.01.07] [17.02.01] [17.02.02] [17.02.03]  
[17.02.04\*] [17.03.01\*] [17.03.02] [17.03.03\*] [17.04.01] [17.04.02] [17.04.03] [17.04.04] [17.04.05] [17.04.06]  
[17.04.07] [17.04.09\*] [17.04.10\*] [17.04.11] [17.05.03\*] [17.05.04] [17.05.05\*] [17.05.06] [17.05.07\*] [17.05.08]  
[17.06.01\*] [17.06.03\*] [17.06.04] [17.06.05\*] [17.08.01\*] [17.08.02] [17.09.01\*] [17.09.02\*] [17.09.03\*] [17.09.04]  
[18.01.01] [18.01.02] [18.01.03\*] [18.01.04] [18.01.06\*] [18.01.07] [18.01.08\*] [18.01.09] [18.01.10\*] [18.02.01]  
[18.02.02\*] [18.02.03] [18.02.05\*] [18.02.06] [18.02.07\*] [18.02.08] [19.01.02] [19.01.05\*] [19.01.06\*] [19.01.07\*]  
[19.01.10\*] [19.01.11\*] [19.01.12] [19.01.13\*] [19.01.14] [19.01.15\*] [19.01.16] [19.01.17\*] [19.01.18] [19.01.19]  
[19.02.03] [19.02.04\*] [19.02.05\*] [19.02.06] [19.02.07\*] [19.02.08\*] [19.02.09\*] [19.02.10] [19.02.11\*] [19.03.04\*]  
[19.03.05] [19.03.06\*] [19.03.07] [19.04.01] [19.04.02\*] [19.04.03\*] [19.04.04] [19.05.01] [19.05.02] [19.05.03]  
[19.06.03] [19.06.04] [19.06.05] [19.06.06] [19.07.02\*] [19.07.03] [19.08.01] [19.08.02] [19.08.05] [19.08.06\*]  
[19.08.07\*] [19.08.08\*] [19.08.09] [19.08.10\*] [19.08.11\*] [19.08.12] [19.08.13\*] [19.08.14] [19.09.01] [19.09.02]  
[19.09.03] [19.09.04] [19.09.05] [19.09.06] [19.10.01] [19.10.02] [19.10.03\*] [19.10.04] [19.10.05\*] [19.10.06]  
[19.11.01\*] [19.11.02\*] [19.11.03\*] [19.11.04\*] [19.11.05\*] [19.11.06] [19.11.07\*] [19.12.01] [19.12.02] [19.12.03]  
[19.12.04] [19.12.05] [19.12.06\*] [19.12.07] [19.12.08] [19.12.09] [19.12.10] [19.12.11\*] [19.12.12] [19.13.01\*]  
[19.13.02] [19.13.03\*] [19.13.04] [19.13.05\*] [19.13.06] [19.13.07\*] [19.13.08] [20.01.01] [20.01.02] [20.01.08]  
[20.01.10] [20.01.11] [20.01.13\*] [20.01.14\*] [20.01.15\*] [20.01.17\*] [20.01.19\*] [20.01.21\*] [20.01.23\*] [20.01.25]  
[20.01.26\*] [20.01.27\*] [20.01.28] [20.01.29\*] [20.01.30] [20.01.31\*] [20.01.32] [20.01.33\*] [20.01.34] [20.01.35\*]  
[20.01.36] [20.01.37\*] [20.01.38] [20.01.39] [20.01.40] [20.01.41] [20.02.01] [20.02.02] [20.02.03] [20.03.01]  
[20.03.02] [20.03.03] [20.03.04] [20.03.06] [20.03.07]

[01.03.99] - rifiuti non specificati altrimenti richiesti ai fini dell'iscrizione all'albo ai sensi dell'art. 194, comma 3, del d.lgs. 152/2006 e successive modificazioni

[01.04.99] - rifiuti non specificati altrimenti richiesti ai fini dell'iscrizione all'albo ai sensi dell'art. 194, comma 3, del d.lgs. 152/2006 e successive modificazioni

[01.05.99] - rifiuti non specificati altrimenti richiesti ai fini dell'iscrizione all'albo ai sensi dell'art. 194, comma 3, del d.lgs. 152/2006 e successive modificazioni

[02.01.99] - rifiuti non specificati altrimenti richiesti ai fini dell'iscrizione all'albo ai sensi dell'art. 194, comma 3, del d.lgs. 152/2006 e successive modificazioni

[02.02.99] - rifiuti non specificati altrimenti richiesti ai fini dell'iscrizione all'albo ai sensi dell'art. 194, comma 3, del d.lgs. 152/2006 e successive modificazioni

[02.03.99] - rifiuti non specificati altrimenti richiesti ai fini dell'iscrizione all'albo ai sensi dell'art. 194, comma 3, del d.lgs. 152/2006 e successive modificazioni

[02.04.99] - rifiuti non specificati altrimenti richiesti ai fini dell'iscrizione all'albo ai sensi dell'art. 194, comma 3, del d.lgs. 152/2006 e successive modificazioni

[02.05.99] - rifiuti non specificati altrimenti richiesti ai fini dell'iscrizione all'albo ai sensi dell'art. 194, comma 3, del d.lgs. 152/2006 e successive modificazioni

[02.06.99] - rifiuti non specificati altrimenti richiesti ai fini dell'iscrizione all'albo ai sensi dell'art. 194, comma 3, del d.lgs. 152/2006 e successive modificazioni

[02.07.99] - rifiuti non specificati altrimenti richiesti ai fini dell'iscrizione all'albo ai sensi dell'art. 194, comma 3, del d.lgs. 152/2006 e successive modificazioni

[03.01.99] - rifiuti non specificati altrimenti richiesti ai fini dell'iscrizione all'albo ai sensi dell'art. 194, comma 3, del d.lgs. 152/2006 e successive modificazioni

VACLAV CIMBUREK CIVA TRANS

Prot. n.5925/2016 del 05/10/2016



**Albo Nazionale Gestori Ambientali**  
**SEZIONE PROVINCIALE DI BOLZANO**  
istituita ai sensi del d.lgs 152/2006 presso la Camera di commercio, industria, artigianato e agricoltura di Bolzano  
via Alto Adige 60  
39100 BOLZANO (BZ)

d.lgs. 152/2006 e successive modificazioni  
[03.02.99] - rifiuti non specificati altrimenti richiesti ai fini dell'iscrizione all'albo ai sensi dell'art. 194, comma 3, del d.lgs. 152/2006 e successive modificazioni  
[03.03.99] - rifiuti non specificati altrimenti richiesti ai fini dell'iscrizione all'albo ai sensi dell'art. 194, comma 3, del d.lgs. 152/2006 e successive modificazioni  
[04.01.99] - rifiuti non specificati altrimenti richiesti ai fini dell'iscrizione all'albo ai sensi dell'art. 194, comma 3, del d.lgs. 152/2006 e successive modificazioni  
[04.02.99] - rifiuti non specificati altrimenti richiesti ai fini dell'iscrizione all'albo ai sensi dell'art. 194, comma 3, del d.lgs. 152/2006 e successive modificazioni  
[05.01.99] - rifiuti non specificati altrimenti richiesti ai fini dell'iscrizione all'albo ai sensi dell'art. 194, comma 3, del d.lgs. 152/2006 e successive modificazioni  
[05.06.99] - rifiuti non specificati altrimenti richiesti ai fini dell'iscrizione all'albo ai sensi dell'art. 194, comma 3, del d.lgs. 152/2006 e successive modificazioni  
[05.07.99] - rifiuti non specificati altrimenti richiesti ai fini dell'iscrizione all'albo ai sensi dell'art. 194, comma 3, del d.lgs. 152/2006 e successive modificazioni  
[06.01.99] - rifiuti non specificati altrimenti richiesti ai fini dell'iscrizione all'albo ai sensi dell'art. 194, comma 3, del d.lgs. 152/2006 e successive modificazioni  
[06.02.99] - rifiuti non specificati altrimenti richiesti ai fini dell'iscrizione all'albo ai sensi dell'art. 194, comma 3, del d.lgs. 152/2006 e successive modificazioni  
[06.03.99] - rifiuti non specificati altrimenti richiesti ai fini dell'iscrizione all'albo ai sensi dell'art. 194, comma 3, del d.lgs. 152/2006 e successive modificazioni  
[06.04.99] - rifiuti non specificati altrimenti richiesti ai fini dell'iscrizione all'albo ai sensi dell'art. 194, comma 3, del d.lgs. 152/2006 e successive modificazioni  
[06.06.99] - rifiuti non specificati altrimenti richiesti ai fini dell'iscrizione all'albo ai sensi dell'art. 194, comma 3, del d.lgs. 152/2006 e successive modificazioni  
[06.07.99] - rifiuti non specificati altrimenti richiesti ai fini dell'iscrizione all'albo ai sensi dell'art. 194, comma 3, del d.lgs. 152/2006 e successive modificazioni  
[06.08.99] - rifiuti non specificati altrimenti richiesti ai fini dell'iscrizione all'albo ai sensi dell'art. 194, comma 3, del d.lgs. 152/2006 e successive modificazioni  
[06.09.99] - rifiuti non specificati altrimenti richiesti ai fini dell'iscrizione all'albo ai sensi dell'art. 194, comma 3, del d.lgs. 152/2006 e successive modificazioni  
[06.10.99] - rifiuti non specificati altrimenti richiesti ai fini dell'iscrizione all'albo ai sensi dell'art. 194, comma 3, del d.lgs. 152/2006 e successive modificazioni  
[06.11.99] - rifiuti non specificati altrimenti richiesti ai fini dell'iscrizione all'albo ai sensi dell'art. 194, comma 3, del d.lgs. 152/2006 e successive modificazioni  
[06.13.99] - rifiuti non specificati altrimenti richiesti ai fini dell'iscrizione all'albo ai sensi dell'art. 194, comma 3, del d.lgs. 152/2006 e successive modificazioni  
[07.01.99] - rifiuti non specificati altrimenti richiesti ai fini dell'iscrizione all'albo ai sensi dell'art. 194, comma 3, del d.lgs. 152/2006 e successive modificazioni  
[07.02.99] - rifiuti non specificati altrimenti richiesti ai fini dell'iscrizione all'albo ai sensi dell'art. 194, comma 3, del d.lgs. 152/2006 e successive modificazioni  
[07.03.99] - rifiuti non specificati altrimenti richiesti ai fini dell'iscrizione all'albo ai sensi dell'art. 194, comma 3, del d.lgs. 152/2006 e successive modificazioni  
[07.04.99] - rifiuti non specificati altrimenti richiesti ai fini dell'iscrizione all'albo ai sensi dell'art. 194, comma 3, del d.lgs. 152/2006 e successive modificazioni  
[07.05.99] - rifiuti non specificati altrimenti richiesti ai fini dell'iscrizione all'albo ai sensi dell'art. 194, comma 3, del d.lgs. 152/2006 e successive modificazioni  
[07.06.99] - rifiuti non specificati altrimenti richiesti ai fini dell'iscrizione all'albo ai sensi dell'art. 194, comma 3, del d.lgs. 152/2006 e successive modificazioni  
[07.07.99] - rifiuti non specificati altrimenti richiesti ai fini dell'iscrizione all'albo ai sensi dell'art. 194, comma 3, del

VACLAV CIMBUREK CIVA TRANS

Prot. n.5925/2016 del 05/10/2016



Pagina 4 di 6

**Albo Nazionale Gestori Ambientali  
SEZIONE PROVINCIALE DI BOLZANO**

istituita ai sensi del d.lgs 152/2006 presso la Camera di commercio, industria, artigianato e agricoltura di Bolzano  
via Alto Adige 60  
39100 BOLZANO (BZ)

- d.lgs. 152/2006 e successive modificazioni
- [08.01.99] - rifiuti non specificati altrimenti richiesti ai fini dell'iscrizione all'albo ai sensi dell'art. 194, comma 3, del d.lgs. 152/2006 e successive modificazioni
- [08.02.99] - rifiuti non specificati altrimenti richiesti ai fini dell'iscrizione all'albo ai sensi dell'art. 194, comma 3, del d.lgs. 152/2006 e successive modificazioni
- [08.03.99] - rifiuti non specificati altrimenti richiesti ai fini dell'iscrizione all'albo ai sensi dell'art. 194, comma 3, del d.lgs. 152/2006 e successive modificazioni
- [08.04.99] - rifiuti non specificati altrimenti richiesti ai fini dell'iscrizione all'albo ai sensi dell'art. 194, comma 3, del d.lgs. 152/2006 e successive modificazioni
- [09.01.99] - rifiuti non specificati altrimenti richiesti ai fini dell'iscrizione all'albo ai sensi dell'art. 194, comma 3, del d.lgs. 152/2006 e successive modificazioni
- [10.01.99] - rifiuti non specificati altrimenti richiesti ai fini dell'iscrizione all'albo ai sensi dell'art. 194, comma 3, del d.lgs. 152/2006 e successive modificazioni
- [10.02.99] - rifiuti non specificati altrimenti richiesti ai fini dell'iscrizione all'albo ai sensi dell'art. 194, comma 3, del d.lgs. 152/2006 e successive modificazioni
- [10.03.99] - rifiuti non specificati altrimenti richiesti ai fini dell'iscrizione all'albo ai sensi dell'art. 194, comma 3, del d.lgs. 152/2006 e successive modificazioni
- [10.04.99] - rifiuti non specificati altrimenti richiesti ai fini dell'iscrizione all'albo ai sensi dell'art. 194, comma 3, del d.lgs. 152/2006 e successive modificazioni
- [10.05.99] - rifiuti non specificati altrimenti richiesti ai fini dell'iscrizione all'albo ai sensi dell'art. 194, comma 3, del d.lgs. 152/2006 e successive modificazioni
- [10.06.99] - rifiuti non specificati altrimenti richiesti ai fini dell'iscrizione all'albo ai sensi dell'art. 194, comma 3, del d.lgs. 152/2006 e successive modificazioni
- [10.07.99] - rifiuti non specificati altrimenti richiesti ai fini dell'iscrizione all'albo ai sensi dell'art. 194, comma 3, del d.lgs. 152/2006 e successive modificazioni
- [10.08.99] - rifiuti non specificati altrimenti richiesti ai fini dell'iscrizione all'albo ai sensi dell'art. 194, comma 3, del d.lgs. 152/2006 e successive modificazioni
- [10.09.99] - rifiuti non specificati altrimenti richiesti ai fini dell'iscrizione all'albo ai sensi dell'art. 194, comma 3, del d.lgs. 152/2006 e successive modificazioni
- [10.10.99] - rifiuti non specificati altrimenti richiesti ai fini dell'iscrizione all'albo ai sensi dell'art. 194, comma 3, del d.lgs. 152/2006 e successive modificazioni
- [10.11.99] - rifiuti non specificati altrimenti richiesti ai fini dell'iscrizione all'albo ai sensi dell'art. 194, comma 3, del d.lgs. 152/2006 e successive modificazioni
- [10.12.99] - rifiuti non specificati altrimenti richiesti ai fini dell'iscrizione all'albo ai sensi dell'art. 194, comma 3, del d.lgs. 152/2006 e successive modificazioni
- [10.13.99] - rifiuti non specificati altrimenti richiesti ai fini dell'iscrizione all'albo ai sensi dell'art. 194, comma 3, del d.lgs. 152/2006 e successive modificazioni
- [11.01.99] - rifiuti non specificati altrimenti richiesti ai fini dell'iscrizione all'albo ai sensi dell'art. 194, comma 3, del d.lgs. 152/2006 e successive modificazioni
- [11.02.99] - rifiuti non specificati altrimenti richiesti ai fini dell'iscrizione all'albo ai sensi dell'art. 194, comma 3, del d.lgs. 152/2006 e successive modificazioni
- [11.05.99] - rifiuti non specificati altrimenti richiesti ai fini dell'iscrizione all'albo ai sensi dell'art. 194, comma 3, del d.lgs. 152/2006 e successive modificazioni
- [12.01.99] - rifiuti non specificati altrimenti richiesti ai fini dell'iscrizione all'albo ai sensi dell'art. 194, comma 3, del d.lgs. 152/2006 e successive modificazioni
- [13.08.99\*] - rifiuti non specificati altrimenti richiesti ai fini dell'iscrizione all'albo ai sensi dell'art. 194, comma 3, del d.lgs. 152/2006 e successive modificazioni
- [16.01.99] - rifiuti non specificati altrimenti richiesti ai fini dell'iscrizione all'albo ai sensi dell'art. 194, comma 3, del d.lgs. 152/2006 e successive modificazioni
- [16.07.99] - rifiuti non specificati altrimenti richiesti ai fini dell'iscrizione all'albo ai sensi dell'art. 194, comma 3, del d.lgs. 152/2006 e successive modificazioni

VACLAV CIMBUREK CIVA TRANS

Prot. n.5925/2016 del 05/10/2016



Pagina 5 di 6

**Albo Nazionale Gestori Ambientali  
SEZIONE PROVINCIALE DI BOLZANO**

istituita ai sensi del d.lgs 152/2006 presso la Camera di commercio, industria, artigianato e agricoltura di Bolzano  
via Alto Adige 60  
39100 BOLZANO (BZ)

d.lgs. 152/2006 e successive modificazioni  
[19.01.99] - rifiuti non specificati altrimenti richiesti ai fini dell'iscrizione all'albo ai sensi dell'art. 194, comma 3, del d.lgs. 152/2006 e successive modificazioni  
[19.02.99] - rifiuti non specificati altrimenti richiesti ai fini dell'iscrizione all'albo ai sensi dell'art. 194, comma 3, del d.lgs. 152/2006 e successive modificazioni  
[19.05.99] - rifiuti non specificati altrimenti richiesti ai fini dell'iscrizione all'albo ai sensi dell'art. 194, comma 3, del d.lgs. 152/2006 e successive modificazioni  
[19.06.99] - rifiuti non specificati altrimenti richiesti ai fini dell'iscrizione all'albo ai sensi dell'art. 194, comma 3, del d.lgs. 152/2006 e successive modificazioni  
[19.08.99] - rifiuti non specificati altrimenti richiesti ai fini dell'iscrizione all'albo ai sensi dell'art. 194, comma 3, del d.lgs. 152/2006 e successive modificazioni  
[19.09.99] - rifiuti non specificati altrimenti richiesti ai fini dell'iscrizione all'albo ai sensi dell'art. 194, comma 3, del d.lgs. 152/2006 e successive modificazioni  
[19.11.99] - rifiuti non specificati altrimenti richiesti ai fini dell'iscrizione all'albo ai sensi dell'art. 194, comma 3, del d.lgs. 152/2006 e successive modificazioni  
[20.01.99] - rifiuti non specificati altrimenti richiesti ai fini dell'iscrizione all'albo ai sensi dell'art. 194, comma 3, del d.lgs. 152/2006 e successive modificazioni  
[20.03.99] - rifiuti non specificati altrimenti richiesti ai fini dell'iscrizione all'albo ai sensi dell'art. 194, comma 3, del d.lgs. 152/2006 e successive modificazioni

La presente ricevuta è parte integrante dell'attestazione di iscrizione prot. n. **Prot. N° 2243/2014 del 25/06/2014** e consente temporaneamente di operare fino alla notifica del provvedimento formale d'iscrizione di cui all'articolo 1, comma 4, della delibera del Comitato nazionale prot. n. 3 del 22 dicembre 2010.

Die vorliegende Änderungsbescheinigung ergänzt die Abgabebestätigung Prot. Nr. **Prot. N° 2243/2014 vom 25/06/2014** und erlaubt vorläufig die Fortsetzung der Tätigkeit bis zur Zustellung der formellen Eintragungsbestätigung wovon im Art. 1, Abs. 4, des Beschlusses des nationalen Komitees vom 22. Dezember 2010, Prot. Nr. 3.

La ditta è tenuta ad osservare tutte le condizioni e prescrizioni contenute nell'attestazione di iscrizione prot. n. **Prot. N° 2243/2014 del 25/06/2014** che si intendono qui integralmente riportate.

Das Unternehmen muss alle Bedingungen und Vorschriften, welche in der Abgabebestätigung Prot. Nr. **Prot. N° 2243/2014 vom 25/06/2014** enthalten sind befolgen, welche hier als vollständig wiedergegeben gelten.

BOLZANO/BOZEN, 05/10/2016

Il Segretario // Der Sekretär  
- Dott.ssa Benedetta Bracchetti -

(Firma omessa ai sensi dell'art. 3, c. 2, D.Lgs. 12/02/93, n. 39) // (Nicht unterzeichnet im Sinne des Art. 3, Abs. 2 der G.V. Nr. 39 vom 12/02/93)

VACLAV CIMBUREK CIVA TRANS

Prot. n.5925/2016 del 05/10/2016



Pagina 6 di 6

## Příloha 15 – Zázemí zkoumaného subjektu



## Příloha 16 – Logo zkoumaného subjektu





## Příloha 17 – Vozový park zkoumaného subjektu

