

**JIHOČESKÁ UNIVERZITA  
V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH**

**Ekonomická fakulta**

**DIPLOMOVÁ PRÁCE**

**2009**

**Bc. Jan Bárta**

---

# **JIHOČESKÁ UNIVERZITA V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH**

**Ekonomická fakulta  
Katedra řízení**

**Studijní program: 6208 N Ekonomika a management  
Studijní obor: Obchodní podnikání**

## **Analýza podmínek provozování dopravní firmy v Evropské unii**

**Vedoucí diplomové práce  
Ing. Radek Toušek, Ph.D.**

**Autor  
Bc. Jan Bárta**

**2009**

---

## **Prohlášení**

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci na téma „Analýza provozování dopravní firmy v Evropské unii.“ vypracoval samostatně na základě vlastních zjištění a materiálů, které uvádím v seznamu použité literatury.

Prohlašuji, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění souhlasím se zveřejněním své diplomové práce, a to v nezkrácené podobě – v úpravě vzniklé vypuštěním vyznačených částí archivovaných Ekonomickou fakultou elektronickou cestou ve veřejně přístupné části databáze STAG provozované Jihočeskou univerzitou v Českých Budějovicích na jejích internetových stránkách.

V Českých Budějovicích dne 15. dubna 2009

.....  
Jan Bárta

---

## **Poděkování**

Děkuji touto cestou vedoucímu práce panu Ing. Radku Touškovi, Ph.D. za odborné vedení, ochotu a cenné rady, které mi poskytl při zpracování mé diplomové práce. Dále bych chtěl poděkovat za pomoc, kterou mi poskytla manažerka firmy Unitrans Bohemia s.r.o. slečna Mgr. Andrea Kolářová.

# Obsah

<b>1. Úvod .....</b>	<b>- 3 -</b>
<b>2. LITERÁRNÍ PŘEHLED .....</b>	<b>- 5 -</b>
2.1. Doprava.....	- 5 -
2.1.1. Pojem doprava .....	- 5 -
2.1.2. Obecná charakteristika.....	- 5 -
2.1.3. Dělení dopravy.....	- 7 -
2.1.4. Vybrané pojmy z oblasti dopravy .....	- 8 -
2.2. Instituce v mezinárodní silniční dopravě .....	- 9 -
2.2.1. Mezinárodní silniční unie IRU .....	- 9 -
2.2.2. Transfrigoroute International .....	- 11 -
2.2.3. Mezinárodní asociace spediterských svazu FIATA.....	- 12 -
2.3. Převážní smlouvy v MKD a Dohoda CMR .....	- 12 -
2.3.1. Charakteristika a obsah Dohody CMR .....	- 13 -
2.3.2. Nákladní list CMR.....	- 14 -
2.4. Odpovědnost dopravce MKD a náhrada škody .....	- 15 -
2.4.1. Odpovědnost dopravce .....	- 15 -
2.4.2. Náhrada škody .....	- 16 -
2.5. Přeprava zboží pod kontrolovanou teplotou a dohoda ATP .....	- 17 -
2.6. Dohoda AETR .....	- 18 -
2.7. Nařízení Evropského parlamentu a Rady ES č. 561/2006.....	- 19 -
2.7.1. Pojmy týkající se Dohody AETR a Nařízení č. 561/2006.....	- 19 -
2.7.2. Bezpečnostní přestávka.....	- 20 -
2.7.3. Denní doba odpočinku .....	- 20 -
2.7.4. Doba řízení.....	- 21 -
2.8. Tachografy a jejich použití .....	- 21 -
2.8.1. Analogový tachograf.....	- 21 -
2.8.2. Digitální tachograf .....	- 23 -
2.9. Licence pro mezinárodní silniční přepravu zboží pro cizí potřeby .....	- 24 -
2.10. Dopravní politika .....	- 26 -
2.10.1. Současná dopravní politika EU.....	- 26 -
2.10.2. Dopravní politika ČR.....	- 26 -
<b>3. METODIKA PRÁCE .....</b>	<b>- 28 -</b>
3.1. Cíl práce .....	- 28 -
3.2. Používané techniky sběru dat .....	- 28 -
3.2.1. Metoda pozorování .....	- 28 -
3.2.2. Metoda řízeného rozhovoru .....	- 29 -
3.2.3. Metoda analýzy dokumentů.....	- 29 -
3.3. Metodický postup .....	- 29 -
<b>4. CHARAKTERISTIKA ZKOUMANÉHO SUBJEKTU .....</b>	<b>- 30 -</b>
4.1. Firma Unitrans Bohemia s.r.o. a její historie .....	- 30 -
4.2. Právní forma zkoumaného objektu .....	- 31 -
4.3. Organizační struktura zkoumaného objektu .....	- 32 -

---

<b>5. VÝSLEDKY .....</b>	<b>- 33 -</b>
5.1. Podmínky nutné pro provozování dopravní firmy.....	- 33 -
5.1.1. Odborná způsobilost dopravce.....	- 33 -
5.1.2. Finanční způsobilost dopravce.....	- 33 -
5.2. Vozový park.....	- 35 -
5.2.1. Údržba vozového parku .....	- 38 -
5.2.2. Problémy v rámci vozového parku .....	- 39 -
5.3. Informační systém firmy.....	- 40 -
5.3.1. Přijímání objednávký .....	- 40 -
5.3.2. Tvorba objednávky .....	- 41 -
5.3.3. Předání zakázky řidiči.....	- 42 -
5.3.4. Komunikace s řidičem a kontrola průběhu přepravy.....	- 43 -
5.4. Přeprava tekutých potravin .....	- 46 -
5.4.1. Mytí cisteren .....	- 46 -
5.4.2. Transportované produkty .....	- 48 -
5.4.3. Nejčastější komplikace při převozu tekutých potravin.....	- 49 -
5.4.4. Řešení komplikací při převozu tekutých potravin .....	- 51 -
5.5. Přepravní dokumenty.....	- 54 -
5.5.1. Charakteristika přepravních dokumentů.....	- 54 -
5.5.2. Vybrané problémy spojené s přepravními dokumenty a jejich řešení.....	- 56 -
5.6. Vybrané problémy v dodržování nařízení č. 561/2006 a jejich řešení ....	- 57 -
5.6.1. Problémy způsobené dopravcem samotným a jejich řešení .....	- 58 -
5.6.2. Problémy způsobené řidičem a jejich řešení.....	- 58 -
5.6.3. Problémy způsobené aktuálním dopravním stavem a jejich řešení .....	- 59 -
5.6.4. Ostatní možné vlivy a jejich řešení.....	- 60 -
5.7. Dopravní nehody a jejich řešení .....	- 60 -
<b>6. ZÁVĚR .....</b>	<b>- 63 -</b>
<b>7. SUMMARY .....</b>	<b>- 65 -</b>
<b>8. PŘEHLED POUŽITÉ LITERATURY .....</b>	<b>- 67 -</b>
<b>9. SEZNAM OBRÁZKŮ .....</b>	<b>- 69 -</b>
<b>10. PŘÍLOHY .....</b>	<b>- 70 -</b>

---

# 1. Úvod

Doprava je specifikována jako určitá činnost, která je spojená s cílevědomým přemísťováním osob a hmotných předmětů v rozličných objemových, časových a prostorových souvislostech za předpokladu využití různých dopravních prostředků a technologií. Z historického hlediska lze říci, že je stará jako lidstvo samo a můžeme hovořit o tom, že je nosným pilířem celé lidské civilizace. Od dob, kdy bylo třeba přemístit jakoukoliv věc z jednoho místa do druhého, je dáno, že toho lze dosáhnout pouze pomocí dopravy.

Již od pradávna jakákoliv doprava zcela podporuje rozvoj mezinárodní hospodářské kooperace a dělby práce. Ve své podstatě ji díky svým možnostem a kvalitou práce také podmiňuje. Na konci minulého století však došlo ke zcela opačné situaci, kdy právě přepravní služby se stali díky systémově logistickému pojetí doslova hnací silou rozvoje a kvality mezinárodní obchodní výměny. Ve velké řadě případů pak charakter a dynamiku daného rozvoje samy ve velké míře ovlivňují a dá se říci, že i v některých případech o něm i rozhodují.

Pro současnou dopravu je velmi charakteristické, že kromě vlastních aktivit, které se týkají přepravy, obsahuje i velkou řadu dalších doprovodných činností. Mezi tyto můžeme zařadit zastupitelské a obchodní služby, činnosti legislativně správní, jež zabezpečují danou přepravu a v neposlední řadě upravují podmínky pohybu dopravních prostředků včetně rizik s tímto spojených.

V mé diplomové práci budu řešit problém provozování dopravní společnosti v Evropské unii a ten samotný bude aplikován na firmu Unitrans Bohemia s.r.o., která sídlí v Českých Budějovicích a zabývá se přepravou tekutých potravin po celé Evropě. V současnosti není na českém trhu moc firem, které se zabývají transportem potravin. Práce se proto zaměřuje na tři základní problémy, které vznikají od prvopočátku přepravy, respektive od převzetí objednávky, přes následný transport až po samotné vyložení zboží u zákazníka. Mezi tyto tři úskalí patří informační systém sledované

---

společnosti, samotná přeprava tekutých potravin a na závěr jeden z hlavních problémů dnešní doby, který souvisí s dodržováním bezpečnostních předpisů během dopravy samotné.



---

## 2. LITERÁRNÍ PŘEHLED

### 2.1. Doprava

#### 2.1.1. Pojem doprava

Pohůnek, Zatloukal (1996) charakterizují dopravu jako určitý úmyslný pohyb dopravních prostředků po dopravních cestách nebo danou činnost dopravních zařízení.

Na druhou stranu Ptáček, Kaplánek (2002) ukazují dopravu jako promyšlenou, záměrně provozovanou činnost sloužící k přemístování věcí nebo osob z místa na místo.

Doprava je specifická lidská činnost, vedoucí k cílevědomému a ekonomicky zdůvodněnému přemístování osob a věcí k uspokojování potřeb přemístění. V logistice je doprava nositelem hmotného toku. I když se různé logistické technologie snaží do určité míry v souladu s principy logistického reengineeringu eliminovat hmotné toky, vždy nakonec zůstane rozpor mezi místem existence vyrobeného hmotného statku a místem jeho spotřeby. Tento rozpor musí překonat doprava.

Novák (2003) zase obecně dopravu definuje jako pohyb dopravního prostředku po dopravní trase.

Doprava je záměrná pohybová činnost, která spočívá v přemístění věcí nebo osob prostřednictvím pohybu dopravních prostředků po dopravních cestách (Sixta, Mačát, 2005).

#### 2.1.2. Obecná charakteristika

Jak uvádí Vaněček (1998), doprava je „určitá záměrná činnosti, spočívající v přemístování osob nebo věcí, která se uskutečňuje dopravními prostředky, po dopravních cestách a to v prostoru a čase“. Mezi požadované vlastnosti dopravy můžeme zařadit:

- Schopnost vytvářet sítě. To znamená, že je možné zabezpečit dopravu do libovolného místa v regionu.
- Schopnost dopravy přepravovat libovolně velká a nebo libovolně malá množství zboží a materiálů.

- 
- Požadovaný stupeň rychlosti přepravy. Větší dopravní rychlost snižuje výši dopravní zásoby, většinou si však vyžaduje vyšší náklady.
  - Požadovaný stupeň časové jistoty dosažení cíle. Ten je dán četností spojů a dodržováním sjednaných časových harmonogramů.
  - Požadovaný stupeň bezpečnosti dopravy, včetně určitých nízkých hodnot otřesů a jiných mechanických vlivů.
  - Určitý stupeň poskytování dalších služeb během vlastního pohybu dopravního prostředku nebo v době, kdy je objekt mimo dopravní prostředek.
  - Přiměřené náklady.

Produktem dopravy je nehmotný, užitečný efekt přemístění, nikoliv hmotné statky. Dopravou se nevytvářejí nové užitečné vlastnosti hmotných statků, které jsou objektem přemístění, s výjimkou, kdy přemístění umožňuje jejich spotřebu. Podmínkou efektivnosti dopravy tedy je, že po realizaci dopravy bude užitečná hodnota spotřebována. V opačném případě vznikají ztráty, které bývají dvojí:

- ztráty, které se rovnají nákladům na výrobu nespotebovaných užitných hodnot;
- ztráty, které se rovnají nákladům na zbytečné přemístění daných užitných hodnot.

Tyto ztráty mohou vznikat ze dvou důvodů:

- jedná se o neúčelné přepravy, kdy uvedenou dopravou vznikají nespotebované zásoby nebo se přepravují materiály a suroviny, které lze ve stejné kvalitě a ceně získat z místních zdrojů nebo z blíže položených lokalit;
- přemístění nesplní svoji funkci vinou dopravy, neboť je zásilka podána po lhůtě, určené ke spotřebě nebo se vlivem technologického způsobu dopravy změni funkční nebo estetické vlastnosti zboží; dochází k takzvané nekvalitní dopravě.

Sixta, Mačát (2005) charakterizují dopravu následujícími zvláštnostmi:

- nutné přemístění – výsledný efekt dopravy;
- vykazuje značnou časovou i s měrovou nerovnoměrnost;
- je závislá na kapacitě dopravních cest i dopravních prostředků;
- uskutečňuje se na rozsáhlých územích;
- je silně vzájemně provázaná a probíhá často nepřetržitě;

- 
- je závislá na rozvoji výroby a ekonomické situaci dané oblasti;
  - vyžaduje vysoké investiční náklady a dlouhou návratnost vložených investic;
  - využívá mezinárodní spolupráci.

### **2.1.3. Dělení dopravy**

Doprava je zabezpečována různými podnikatelskými subjekty, které jsou navzájem propojeny v poměrně složitý dopravní systém. V jeho rámci fungují jednotlivé dílčí dopravy jako podsystémy. Dopravní organizace, které působí v tomto složitém systému, pak mohou být různě zaměřeny pouze na určitou dílčí oblast přepravní práce a služeb s ní souvisejících, nebo provozovat činnost v rámci několika dílčích dopravních podsystémů.

Sixta a Mačát (2005) rozděluje dopravu na několik druhů podle různých hledisek následovně:

- podle druhu dopravní cesty a používaných dopravních prostředků na:
  - a. železniční (kolejovou);
  - b. silniční a městskou hromadnou;
  - c. leteckou;
  - d. vodní (vnitrozemskou a námořní);
  - e. kombinovanou (integrovanou);
  - f. nekonvenční (pásovou, potrubní atd.).
- podle přemísťovaného objektu na:
  - a. osobní;
  - b. nákladní;
- podle vztahu dopravce a přepravce na:
  - a. veřejnou;
  - b. neveřejnou;
  - c. individuální.
- podle místa jejich provozování na:
  - a. vnitřní (vnitropodnikovou);
  - b. vnější (mimopodnikovou).

- 
- podle obsluhovaného území na:
    - a. vnitrostátní;
    - b. mezinárodní.
  - podle prostředí, ve kterém je realizována na:
    - a. pozemní;
    - b. podzemní;
    - c. vodní;
    - d. vzdušnou;
    - e. kosmickou.
  - podle pravidelnosti na:
    - a. pravidelnou;
    - b. nepravidelnou.
  - podle velikosti zásilky na:
    - a. celovozovou;
    - b. kusovou.
  - podle hromadnosti na
    - a. hromadnou;
    - b. nehromadnou.

#### **2.1.4. Vybrané pojmy z oblasti dopravy**

Jak uvádí Vaněček (2004) tak v souvislosti s dopravou se uvádí též termín „přeprava“. Oba termíny se často zaměňují. Pod pojmem doprava budeme chápat širší okruh činností, jimiž se uskutečňuje pohyb dopravních prostředků po dopravních cestách a přemísťování věcí nebo osob dopravními prostředky či zařízeními. Proto bychom rád uvedl několik základních pojmů:

- Přeprava: je součástí dopravy a pomocí ní se přímo uskutečňuje přemístění věcí nebo osob dopravními prostředky či zařízeními.
- Dopravce: je provozovatel dopravy pro cizí potřebu, fyzická nebo právnická osoba, která vykonává souhrn činností, potřebných pro pohyb dopravních prostředků po dopravních cestách.

- 
- **Přepравce:** tento termín se používá jako souhrnný název pro všechny odesílatele a příjemce zboží, kteří objednávají dopravní výkony od dopravce.
  - **Zasílatel:** je osoba, která se zavazuje přepravci, že mu na základě zasilatelské smlouvy na jeho účet vlastním jménem zajistí přepravu zboží nebo věcí mezi určitými místy. Za tuto službu přepravce zasílateli zaplatí. Zasílatel tedy vykonává širší okruh činností než pouze dopravce.
  - **Zásilka** za zásilku považujeme jednotlivý kus materiálu, přepravní jednotku nebo jejich soubor, podaný k přepravě u veřejného dopravce. Rozlišují se zásilky kusové nebo vozové. Podle naléhavosti přepravy se dělí zásilky na zásilky rychlého a obyčejného zboží.
  - **Dopravní prostředek:** je určitý technická prostředek, jehož přemístěním se doprava zboží nebo osob uskutečňuje.

## **2.2. Instituce v mezinárodní silniční dopravě**

Stejně tak, jak ve všech ostatních odvětvích tak i v oblasti mezinárodní silniční dopravy vývoj od svého začátku postupně pomalu směřoval k určité institucionalizaci v mezinárodním měřítku. Jenom díky činnostem několika významných nadnárodních organizací tak mohla přijít na svět řada mezinárodních dohod, které nám pomohli upravit množství otázek, které jsou spojené s mezinárodní silniční přepravou zboží.

### **2.2.1. Mezinárodní silniční unie IRU**

Mezinárodní silniční unie (IRU) International Road Transport Union byla založena v roce 1948 v Ženevě. Má statut poradního orgánu Hospodářské a sociální rady OSN. IRU jako nejvýznamnější organizace mezinárodní silniční dopravy úzký vztah rovněž s jinými mezinárodními organizacemi jako EU, Rada Evropy, Evropská konference ministrů dopravy CEMT a podobně (Machková, Sato, Zamykalová, 2002).

Po reorganizaci v roce 2001 tvoří IRU dvě řídicí (ředitelské) rady:

- Rada pro osobní dopravu (včetně taxi);
- Rada pro nákladní dopravu (včetně dopravy na vlastní účet).

---

Tyto řídicí rady v současnosti reprezentují vrcholné orgány IRU zabývající se stanovováním hlavních zásad činnosti celé organizace a její vnitřní organizační strukturou. Výkonným orgánem IRU je prezidium a generální sekretariát. Nejvyšším představitelem generálního sekretariátu je generální tajemník. IRU má svoje stálé zastoupení při EU v Bruselu a také pro spolupráci se Společenstvím nezávislých států v Moskvě. Nedílnou součástí je i IRU Academy, která je zaměřena na zvýšení odborné úrovně dopravců.

IRU má několik pracovních komisí s různým odborným zaměřením:

- mezinárodní technický výbor;
- komisi pro otázky sociální, celní, právní, statutární;
- komisi pro bezpečnost silničního provozu;
- finanční výbor;
- spojovací výbor živnostenských podnikatelů v silniční dopravě;
- spojovací výbor pro závodovou dopravu;
- znalecké skupiny, které se zabývají různými problémovými oblastmi, například kombinovanou dopravou, dopravní infrastrukturou, otázkami vlastních nákladů provozu silniční dopravy, celními otázkami atd.

IRU se významně podílela na přípravě dvou nejvýznamnějších mnohostranných úmluv – Úmluvy o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční dopravě (CMR) a Celní úmluvy o mezinárodní přepravě zboží na podkladě karnetu TIR.

Novák (2005) uvádí, že Československo bylo v IRU zastoupeno již od roku 1966, ihned po ustanovení Sdružení československých mezinárodních dopravců (ČESMAD). Od roku 1993 reprezentuje zájmy českých dopravců v IRU Sdružení automobilových dopravců ČESMAD BOHEMIA.

---

Obrázek 1: Logo IRU



Zdroj: <http://www.iru.org>

### 2.2.2. Transfrigoroute International

Jak uvádí Novák (2005) další významnou světovou nevládní institucí MKD zabývající se přepravou pod kontrolovanou teplotou je Transfrigoroute International, dále budu uvádět jenom zkratku TI.

Asociace vznikla roku 1955 v Paříži pod patronací výboru pro vnitrozemskou dopravu Evropské hospodářské komise OSN a Mezinárodní unie silniční dopravy. Na internetových stránkách této organizace se můžeme dozvědět, že jejími členy se mohou stát prakticky veškeré soukromé a právnické osoby, které splní příslušné stanovené podmínky TI, které se liší podle toho, jaké členství si vybereme. TI tvoří přibližně třicet národních skupin založených v jednotlivých státech. Jako základní poslání můžeme vyzdvihnout sjednocení pravidel a všech podmínek přeprav zboží pod kontrolovatelnou teplotou v mezinárodní kamionové dopravě. Mezi další úkoly patří ochrana zájmů dopravců, kteří podnikají v oblasti výše uvedených přeprav.

Obrázek 2: Logo Transfrigo International



Zdroj: <http://www.transfrigo.com>

---

### **2.2.3. Mezinárodní asociace spediterských svazu FIATA**

Termín FIATA ve francouzštině „Federation Internationale des Associations de Transitaires et Assimilés“, česky „mezinárodní asociace zasilatelských sdružení“ byla založena 31. května 1926 ve Vídni.

FIATA není vládní organizací a reprezentuje v současné době přes 40 000 firem, které se zabývají spedičními a logistickými činnostmi, říká se jim též „architekti dopravy“. Tyto firmy zaměstnávají přibližně 8 až 10 miliónů lidí ve 150 zemích světa.

FIATA má status konzultanta Ekonomické a sociální rady OSN (ECOSOC), Konference OSN o obchodu a rozvoji (UNCTAD) a Komise OSN pro mezinárodní právo obchodní (UNCITRAL). Je uznávána jako zástupce mnoha vládních i nevládních organizací v oblasti dopravy jako je například Mezinárodní hospodářská komora (ICC), Mezinárodní Asociace letecké dopravy (IATA), Mezinárodní svaz železnic (UIC), Mezinárodní silniční unie (IRU), Světová celní organizace (WCO), Světová obchodní organizace (WTO) a mnohé další.

Mezi hlavní cíle této asociace můžeme zařadit tyto:

- sjednotit podmínky týkající se přepravy na celosvětové úrovni,
- zastupovat, prosazovat a chránit zájmy oboru díky expertnímu poradenství při setkáních mezinárodních institucí z oblasti dopravy,
- pomáhat při odborném vzdělávání dopravců, pomáhat s problémy týkající se problémů odpovědnosti za škody, pomáhat začlenit elektronickou výměnu dat a čárových kódů do dopravy.

Členství v asociaci FIATA můžeme rozdělit na několik částí a to podle kategorie členů:

- členové sdružení;
- jednotlivý členové;
- členové skupiny;
- čestný členové.

### **2.3. Přepravní smlouvy v MKD a Dohoda CMR**

Přepravně právní vztahy, které vznikají při provádění a zajišťování přepravy obecně vycházejí z velké řady typů smluv. Tyto vztahy v praxi mnohdy velmi spletité a složité



---

jsou někdy nazývány vztahy závazkovými. Smlouvy upravující vztahy vznikající při provádění jsou zpravidla smlouvy o přepravě věci a smlouvy vznikající při obstarávání přepravy jsou takzvané smlouvy zasilatelské.

V oblasti MKD bylo podstatným vývojovým zlomem mezinárodní legislativy vytvoření určitého jednotného systému mezinárodně platných přepravních podmínek vztahujících se na sjednocení mezinárodní silniční přepravní smlouvy platné pro mezinárodní silniční nákladní přepravu a s tím spojené vytvoření univerzálního, jednotného, mezinárodně uznaného přepravního dokladu, tj. mezinárodního silničního nákladního listu. Zlom nastal roku 1956, kdy byla pod patronací EHK OSN a ve spolupráci s IRU vytvořena jednotná právní úprava silniční přepravní smlouvy používané v mezinárodní kamionové dopravě. Tato smlouva byla poté nazvána jako Dohoda CMR (Novák, 2003).

### **2.3.1. Charakteristika a obsah Dohody CMR**

Charakteristickým rysem pro Dohodu CMR je, že rozhodně není dohodou o mezinárodní silniční nákladní přepravě. Vztahuje se pouze a výhradně na problematiku některých obsahových náležitostí přepravních smluv uzavíraných v MKD, neřeší tak všechny oblasti daných smluvních vztahů, resp. všechny soukromoprávní, resp. závazkové vztahy vyskytující se v rámci MKD. Ustanovení Dohody CMR mají kogentní charakter, tj. ustanovení přímo v ní obsažená nelze jakkoli jinak upravit ani tyto obcházet či dokonce nerespektovat. To znamená, že všechna ujednání, která se přímo nebo nepřímou odchylností od ustanovení znění Dohody CMR, jsou neplatná a právně neúčinná.

Dohoda CMR proto umožňuje používání národního práva, ale pouze ve vztazích, které tato Dohoda sama výslovně neupravuje. V některých případech je dokonce aplikace národního práva zcela nezbytnou, protože Dohoda CMR neupravuje veškeré právní vztahy, které jsou předmětem přepravní smlouvy v mezinárodní kamionové dopravě, nebo tyto upravuje pouze rámcově či použitím národního práva přímo ve svém znění odkazuje.

---

Podle Dohody CMR ani podle našeho právního řádu nemají přepravní smlouvy předepsány povinnou písemnou formu. Dohoda se vztahuje na každou smlouvu o silniční přepravě zásilek za úplaty realizovanou v rámci MKD silničním vozidlem, jestliže místo převzetí zásilky a předpokládané místo jejího dodání leží ve dvou různých státech, z nichž alespoň jeden je smluvním státem Dohody CMR. Dohoda CMR stanovuje jednotná pravidla pro přepravně právní vztahy v MKD.

Přepravy ve smyslu podmínek CMR mohou být realizovány MKD s výjimkou přeprav mrtvol, stěhování svršků a poštovních přeprav v rozsahu všech možných zbožových komodit.

Je-li naložené silniční vozidlo přepravováno v některém úseku dopravní cesty po moři, po železnici, po vnitrozemské vodní cestě nebo vzduchem, vztahuje se Dohoda CMR na celou přepravu, pokud z tohoto vozidla nebyla zásilka přeložena (Novák, 2003).

### **2.3.2. Nákladní list CMR**

Nákladní list CMR je v MKD zcela jednoznačně základním přepravním dokumentem. Nicméně ustanovení obsažená v přepravní smlouvě mají vždy přednost před údaji uvedenými v nákladním listě. Dokladem o akceptaci přepravních podmínek CMR je přeprava na základě nákladního listu CMR. Nákladní list CMR je dokladem o uzavření přepravní smlouvy ve smyslu ustanovení Dohody CMR (Novák, 2003).

Článek 5. zákona 11/1975 Sb. uvádí, že:

- „Nákladní list se vystavuje ve třech původních vyhotoveních podepsaných odesílatelem a dopravcem. Dovoluje-li to právní řád státu, ve kterém se nákladní list vystavuje, mohou být tyto podpisy vytištěny nebo nahrazeny razítky odesílatele a dopravce. První vyhotovení nákladního listu obdrží odesílatel, druhé doprovází zásilku a třetí si ponechá dopravce.“
- „Je-li třeba zásilku naložit na několik vozidel, anebo jde li o různé druhy nebo samostatné části zásilky, mají odesílatel nebo dopravce právo žádat o vystavení

---

tolika nákladních listů, kolika vozidel má být použito, anebo kolik druhů nebo samostatných částí zásilky se má nakládat.“

## **2.4. Odpovědnost dopravce MKD a náhrada škody**

### **2.4.1. Odpovědnost dopravce**

Jak uvádí Novák (2003), dopravce má právo na náhradu výloh vzniklých mu vyžádáním nebo provedením pokynů odesílatele či osoby oprávněné disponovat zásilkou, pokud tyto výlohy nevzniknou jeho zaviněním. Dopravce odpovídá za úplnou nebo částečnou ztrátu zásilky a nebo za její poškození, které vznikne od okamžiku převzetí zásilky k přepravě až do okamžiku jejího vydání, jakož i za překročení dodací lhůty.

Dopravce je zproštěn odpovědnosti, jestliže ztráta zásilky, její poškození nebo překročení dané dodací lhůty byly zaviněny oprávněným (příkazem oprávněného), vlastní vadou zásilky, nebo okolnostmi, které dopravce nemůže odvrátit a jejichž následky odstranit není v jeho moci. Dále je také dopravce zproštěn odpovědnosti, vznikne-li ztráta nebo poškození zásilky v důsledku zvláštního nebezpečí souvisejícího s jednou nebo více z následujících možností:

- použití otevřených vozidel bez plachet, bylo-li takové použití vozidel výslovně dohodnuto a poznamenáno v nákladním listě;
- chybějící obal nebo vadný obal zásilky, která je pro svoji povahu, není-li řádně balena nebo není-li balena vůbec, vystavena ztrátám nebo poškozením;
- manipulace, naložení, uložení nebo vyložení zásilky odesílatelem, příjemcem nebo osobami jednajícími za odesílatele nebo příjemce;
- přirozená povaha určitého zboží, pro kterou podléhá úplné nebo částečné ztrátě anebo poškození, zejména lomem, rzí, vnitřním kažením, vysycháním, unikáním, normálním úbytkem nebo působením hmyzu nebo hlodavců;
- nedostatečné nebo vadné značky nebo čísla jednotlivých kusů zásilky;
- přeprava živých zvířat.

---

## 2.4.2. Náhrada škody

Jestliže má dopravce podle ustanovení Dohody CMR povinnost nahradit škodu za úplnou nebo z části ztracenou zásilku, vypočítá se náhrada z hodnoty ceny zásilky v místě a době, kdy bylo toto zboží převzato k přepravě. Hodnota zásilky se určuje podle burzovní ceny, a není-li burzovní cena, podle běžné tržní ceny, v případě, že není burzovní ani tržní cena, tak podle hodnoty zboží, které má stejnou povahu a jakost.

Mimo jiné se také hradí dovozní, clo a jiné výlohy, které vznikly v souvislosti s přepravou zásilky, a to jak při úplné ztrátě, tak při částečné ztrátě. Při úplné ztrátě se náklady hradí v plné výši a při částečné ztrátě pouze poměrným dílem. Veškeré ostatní škody se nehradí. To znamená, že nemůžeme požadovat ani náhradu ušlého zisku, o který dopravce přijde.

Jak uvádí Novák (2003), tak nárok na náhradu škody za překročení dodací lhůty musí být uplatněn pouze písemnou výhradou zaslanou dopravci do 21 dní poté, co by zásilka dodána k dispozici. Nároky z přeprav, na něž se vztahuje Dohoda CMR, se promlčují za jeden rok. V případě úmyslu nebo takového zavinění, které se podle práva soudu považuje za rovnocenné úmyslu, je promlčecí doba tříletá. Promlčecí doba počíná běžet když:

- při částečné ztrátě zásilky, při jejím poškození nebo při překročení dodací lhůty dnem vydání zásilky;
- při úplné ztrátě třicátým dnem po uplynutí dohodnuté dodací lhůty, a nebyla-li dodací lhůta dohodnuta, šedesátým dnem po převzetí zásilky dopravcem;
- ve všech ostatních případech uplynutím tří měsíců ode dne uzavření přepravní smlouvy.

Promlčené nároky se nemohou již uplatňovat ani vzájemnou žalobou, ani námitkami. Je-li na základě jedné přepravní smlouvy prováděna přeprava postupně několika dopravci MKD, přejímá každý z nich odpovědnost za provedení celé přepravy. Druhý a každý další dopravce se stávají převzetím zásilky a nákladního listu smluvní stranou za podmínek stanovených nákladním listem. Dopravce, který přejímá zásilku od předchozího dopravce, odevzdá tomuto datované a podepsané potvrzení. Na druhé vyhotovení nákladního listu je povinen napsat své jméno a adresu.

---

## 2.5. Přeprava zboží pod kontrolovanou teplotou a dohoda

### ATP

Přeprava věcí nebo nákladu pod kontrolovanou teplotou, tvoří v mezinárodní kamionové přepravě relativně samostatnou část. Jde o přepravy velkého množství rozličných komodit, zboží, věcí, látek a předmětů nejrůznější povahy, u nichž je k co možná nejlepšímu zachování původní jakosti třeba nejen odpovídající volba speciálně konstruovaných a vybavených dopravních či přepravních prostředků, ale také co nejpřísnější dodržování příslušných opatření zajišťujících co nejstálější teplotu, respektive její možné ovlivňování během přepravy. V praxi jde o činnosti, které se nazývají vyhříváním, chlazením či mrazením, ale také udržováním konkrétní teploty.

Charakteristické pro tyto přepravy je, že jsou velmi často zajišťovány v ucelených logistiky orientovaných systémech „z domu do domu“, „just in time“ či v širším kontextu v rámci komplexních logistických řetězců.

Nejvýznamnější mezinárodní institucí zabývající se problematikou mezinárodních silničních přeprav zboží pod kontrolovanou teplotou je Transfrigoroute Internationale (TI). Multilaterální mezinárodní Dohoda ATP – Dohoda o mezinárodních přepravách zkazitelných potravin a o specializovaných prostředcích, určených pro tyto přepravy, je začleněna od roku 1982 i do naší legislativy. Smluvní strany Dohody ATP se zavazují přijímat a dodržovat všechna opatření vyplývající z dodatků této Dohody. Zejména pak musí kontrolovat a ověřovat, zda dopravní a přepravní prostředky vyhovují podepsaným mezinárodním normám uvedeným v Dohodě, přičemž jsou zavázány vzájemně akceptovat platná osvědčení, vystavená příslušnými orgány smluvních stran.

Předmětem úpravy Dohody ATP jsou mezinárodní přepravy:

- hluboko zmrazených a zmrazených potravin;
- potravin vyjmenovaných v příloze této Dohody, i když tyto nejsou hluboko zmrazené a zmrazené.

Významnou částí Dohody ATP jsou její přílohy, ve kterých jsou uvedeny konkrétní definice a normy platné pro dopravní a přepravní prostředky mezinárodní kamionové dopravy, realizující přepravy zboží pod kontrolovanou teplotou (Hana Machková, Alexej Sato, Miroslava Zamykalová, 2002).

---

## 2.6. Dohoda AETR

Pojem „AETR“, který je v největší míře skloňován mezi dopravci, ale ještě více mezi řidiči mezinárodní kamionové dopravy zkracuje francouzský název Accord Européen du Transport Routier a v češtině znamená Evropská dohoda o silniční dopravě. Tato dohoda upravuje dobu řízení a dobu odpočinku řidičů během celé trasy a definuje podmínky pro záznam prostřednictvím takzvaných tachografů.

Jak uvádí Zelený (2007) pro tehdejší ČSSR vstoupila Dohoda AETR v platnost dnem 2. června 1976, dnem 24. dubna 1992 pak pro ČSFR. Touto dohodou je v současnosti vázána i ČR jako nástupnický stát ČSFR. Dohoda obsahuje 25 článků, které se zabývají jednotlivými tématy stěžejními pro práci osádek vozidel v mezinárodní dopravě. Jednotlivé články stanovují definice používaných pojmů, pojednávají o rozsahu platnosti, všeobecných zásadách, osádkách, době řízení a odpočinku, kontrolních zařízeních a dalším.

Dohoda AETR také stanoví, že smluvní strany musí předepsat zabudování a používání kontrolního zařízení ve vozidlech, která jsou registrována na jejich území. Kontrolním zařízením se rozumí elektromechanický přístroj zabudovaný do silničních vozidel, který slouží k automatické nebo poloautomatické indikaci a záznamu údajů o provozu vozidla a o některých pracovních časech jeho řidiče. Důležitá data jsou průběžně zaznamenávána na záznamový list, v praxi nazývaný „tachografový kotouček“ nebo jenom kolečko (viz příloha 3.), který se vkládá do kontrolního zařízení.

Dohoda platí na území každé smluvní strany pro veškerou mezinárodní silniční dopravu prováděnou jakýmkoliv vozidlem evidovaným na území dané smluvní strany nebo na území kterékoliv jiné smluvní strany.

Na základě změn vyplívajících z nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 by se Dohoda AETR měla nadále uplatňovat na silniční přepravu cestujících a zboží vozidly registrovanými v členském státě nebo v zemi, která je smluvní stranou AETR, na celou cestu mezi Společenstvím a třetí zemí kromě Švýcarska a kromě zemí, které jsou smluvními stranami Dohody o Evropském hospodářském prostoru.

---

## **2.7. Nařízení Evropského parlamentu a Rady ES č. 561/2006**

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 (dále jen nařízení č. 561/2006) schváleno 15. března 2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy do určité míry pozměňuje podmínky pro řidiče i dopravce. Evropský parlament upřednostňuje v této oblasti sociální stránku problematiky, maximální důraz je tedy kladen na ochranu, která se týká pracovních podmínek řidičů a zaměstnanců.

Platnost tohoto nařízení je od 11. 4. 2007. Stanoví se zde pravidla pro doby řízení, přestávky v řízení a doby odpočinku řidičů zajišťujících silniční přepravu zboží a cestujících za účelem harmonizace podmínek hospodářské soutěže mezi druhy pozemní dopravy, zejména v silniční dopravě. Nařízení se vztahuje na přepravu:

- zboží vozidly, jejichž maximální přípustná hmotnost včetně návěsu nebo přívěsu překračuje 3,5 tuny;
- cestujících vozidly, která jsou svou konstrukcí nebo trvalou úpravou určena pro přepravu více než devíti osob včetně řidiče.

Dále se toto nařízení vztahuje na silniční dopravu bez ohledu na zemi registrace vozidla uskutečněnou například:

- výhradně uvnitř společenství;
- mezi Společenstvím, Švýcarskem a zeměmi, které jsou smluvními stranami o Evropském hospodářském prostoru.

### **2.7.1. Pojmy týkající se Dohody AETR a Nařízení č. 561/2006**

Aby mohlo dojít k přesnému výkladu tohoto nařízení je třeba vymezit celou řadu pojmů:

- Řidič je osoba, která řídí vozidlo, třeba jen krátkou dobu nebo je přítomna ve vozidle, aby je popřípadě v rámci svých povinností mohla vystřídat.
- Přestávka v řízení je doba, během níž nesmí řidič ani vykonávat žádnou jinou práci a která je určena výhradně k jeho zotavení.
- Doba odpočinku je nepřerušovaná doba, během níž může řidič volně nakládat se svým časem.

- 
- Doba řízení je doba trvání činnosti zaznamenaná záznamovým zařízením, eventuálně ručně, celková doba od okamžiku, kdy řidič začne řídit vozidlo po době odpočinku nebo přestávce, do okamžiku, kdy začne další doba odpočinku nebo přestávka.
  - Týden: období mezi 00:00 hodin v pondělí a 24:00 hodin v neděli.

### 2.7.2. Bezpečnostní přestávka

Jak uvádí článek 7 zákona č. 561/2006, tak po 4,5 hodinách řízení musí mít řidič nepřerušenu přestávku nejméně 45 minut, pokud mu nezačíná doba odpočinku. Tato přestávka může být nahrazena přestávkou v délce nejméně 15 minut, po níž následuje přestávka v délce nejméně 30 minut.

### 2.7.3. Denní doba odpočinku

Denní dobu odpočinku stanovuje článek 8 zákona č. 561/2006.

- jedná-li se o 1 řidiče:
  - **nedělený odpočinek**: v průběhu každých 24 hodin musí mít řidič odpočinek nejméně 11 po sobě následujících hodin, který smí být zkrácen na nejméně 9 po sobě následujících hodin nejvýše třikrát týdně
  - **dělený odpočinek** - ve dnech, ve kterých se odpočinek nezkracuje, smí být čerpán ve dvou oddělených částech během 24 hodin, přičemž první z těchto částí musí trvat nejméně 3 po sobě následující hodiny a druhá nejméně 9 po sobě následujících hodin. V takovém případě se minimální doba odpočinku prodlužuje na 12 hodin.
- jedná-li se o 2 řidiče: jsou-li ve vozidle nejméně dva řidiči, musí mít každý z nich denní odpočinek nejméně 9 po sobě následujících hodin za každé období 30 hodin.
- Týdenní doba odpočinku: Ve kterých po sobě dvou po sobě následujících týdnech musí mít řidič:



- 
- dvě běžné týdenní doby odpočinku, to znamená 2krát 45 hodin nebo,
  - jednu běžnou týdenní dobu odpočinku a jednu zkrácenou dobu odpočinku v celkové délce 24 hodin. Zkrácení však musí být vyrovnáno odpovídající dobou odpočinku vybranou v celku před koncem třetího týdne následujícího po dotyčném týdnu, to znamená 1krát 45 hodin + 1krát 24 hodin + následná kompenzace.

#### **2.7.4. Doba řízení**

Celková doba řízení mezi dvěma denními odpočinky nebo jedním odpočinkem denním a jedním týdenním nesmí přesáhnout 9 hodin. Dvakrát za týden může být prodloužena na 10 hodin.

Týdenní doba řízení nesmí přesáhnout 56 hodin a nesmí být překročena maximální týdenní pracovní doba, která je stanovena v nařízení vlády č. 589/2006 Sb.

Celková doba řízení nesmí přesáhnout 90 hodin za období dvou po sobě následujících týdnů.

### **2.8. Tachografy a jejich použití**

Hlavním úkolem tachografu jako kontrolního zařízení je zaznamenávat během pracovní cesty takové údaje, které jsou důležité. Mezi tyto můžeme zejména zařadit:

- vzdálenost ujetou vozidlem;
- rychlost vozidla;
- dobu řízení;
- dobu ostatní práce, nebo pracovní pohotovosti;
- přerušení práce a denní doby odpočinku;
- otevření záznamového zařízení u analogových tachografů;
- v případě digitálních přístrojů, jakékoliv přerušení proudu.

#### **2.8.1. Analogový tachograf**

Analogový tachograf ve své podstatě musí obsahovat nejméně tři části a to:

---

Ukazatele:

- vzdálenosti, která byla ujeta;
- rychlosti, jakou se vozidlo pohybovalo;
- času.

Záznamová zařízení:

- zapisující ujetou vzdálenost;
- jeden nebo i více zařízení pro zápis času;
- jeden, nebo více zapisovačů času.

Zapisovací zařízení probíhá na záznamový list v podobě kotoučku a zaznamenává:

- jakékoliv otevření tachografu obsahující záznamový list;
- u digitálních tachografů jakékoliv přerušení elektrické energie.

Ujetá vzdálenost, kterou vozidlo ujede se měří vždy a to jak při jízdě vpřed tak při jízdě vzad. Nejmenší část, která je zaznamenána na kotouček je 0,1 km. Číslice, které slouží pro záznam ujetých kilometrů v řádech stovek se liší od těch, která zobrazují celé ujeté kilometry. Stupeň, kterým je zaznamenávána rychlost vozidla na rychloměru je nastavena na 1, 2, 5 nebo 10 km za hodinu.

Zařízení, které umožňuje posun záznamového listu v tomto zařízení je poháněno díky hodinovému mechanismu. Přístroj zapisuje automaticky dobu, kdy auto někdo řídil, ale na druhou stranu umožňuje odděleně zaznamenávat ostatní časové úseky. To jakou činnost bude zařízení zapisovat určuje řidič samotný a to díky přepínači, který se nachází na přístroji.

Typy činností, které je možno na zařízení přepínat:

- doba řízení;
- ostatní pracovní činnost;
- jiná doba pracovní pohotovosti;
- přerušení řízení a doba denního odpočinku.

Záznamové lisy, na které se zapisují potřebné data mají obvykle tvar kotouče viz příloha 1. Jelikož je nutné, aby byl vždy kotouč do záznamového zařízení správně vložen, má tvar otvoru uprostřed asymetrický tvar. Záznamový list je na záznamové straně potažen vrstvou vosku, pod kterou se nachází černá barva. Při zápisu hrot

---

záznamového zařízení proškrábne je vrstva vosku odstraněna a díky tomu je vidět černá barva, která má podobu černé čáry.

Na druhé straně kotouče se nachází kolonky, které slouží pro ruční záznam identifikačních údajů. Do těchto kolonek je řidič povinen vyplnit následující údaje:

- jméno a příjmení;
- místo kde započala jízda;
- místo kde jízda skončila;
- registrační značku vozidla;
- stav kilometrů při vložení kotoučku;
- stav kilometrů, kdy je kotouček z tachografu vysunut.

Na zadní stranu záznamového listu má možnost řidič také uvádět například změny, které se dějí při výměně vozidla během pracovní cesty. V okamžiku, kdy je řidič podroben policejní kontrole, je nucen předložit záznamové listy 28 dní zpětně.

### **2.8.2. Digitální tachograf**

U nově vozidel, které jsou registrovány je instalace digitálních tachografu stanovena nařízením č. 561/2006 od 1. 5. 2006. Na základě Nařízení č. 1360/2002 bylo možné to, aby byla v Evropské unii schvalována vozidla, které obsahují digitální tachografy, ale nikoliv povinně. Dodatečná povinnost montáže nebyla ustanovena, tedy pouze v takovém případě, kdy závada analogového tachografu je tak rozsáhlá, že si vyžádá výměnu. Tehdy musí být analogový tachograf nahrazen digitálním.

V současné době se na trhu můžeme setkat s homologovanými tachografy od tří výrobců, těmi jsou firmy Actia, Siemens VDO a Stoneridge. Digitální záznamové zařízení je velkou změnou oproti doposud používaným analogovým zařízením a to zejména v záznamu dat. Je to zjednodušeně řečeno malý počítač, který je schopen ukládat zaznamenané hodnoty do vlastní interní paměti. Díky tiskárně, která je součástí tohoto zařízení, může řidič učinit výtisk kdykoliv a to zejména jak pro osobní potřebu tak pro policejní kontrolu. Zapisované údaje se ukládají nejen na vnitřní paměť, ale především na digitální karty, kterých je několik typů:

- karta řidiče;
- karta dopravce;

- 
- karta servisního střediska;
  - karta kontrolního orgánu.

Každý řidič, který řídí vozidlo obsahující digitální tachograf, je povinen vlastnit pouze jednu vlastní kartu řidiče. Jedná se kartu obsahující čip s takovými bezpečnostními prvky srovnatelnými s bankovními kartami. Řidič je nucen používat pouze jeho vlastní kartu, která je vydána na jeho jméno. Doba, po kterou je karta platná je pět let. V případě provozu vozidla obsahující digitální záznamové zařízení jsou data načítána jak v případě jízdy s kartou vloženou tak bez karty do interní paměti přístroje. Jakmile vozidlo obsluhují dva řidiči, musí být vloženy současně karty obou řidičů.

Digitální tachograf, který je určen pro dokládání průběhu pracovního režimu řidiče, představuje velmi přesný nástroj s přesnými výstupy jak pro zaměstnavatele tak i pro orgány kontrolní. Je nutné také zmínit, že pracovní režim řidičů je stejný jak u analogových tak digitálních tachografů stejný a řídí se nařízením č. 561/2006.

## **2.9. Licence pro mezinárodní silniční přepravu zboží pro cizí potřeby**

Vstupem České republiky do Evropské unie došlo k zásadní změně v oblasti přístupu na trh v mezinárodní silniční dopravě na území členských států Evropské unie. Od 1. května 2004 je přístup na trh jednotlivých členských států zajištěn prostřednictvím takzvané Eurolicence. Právní úprava vychází z nařízení rady (EHS) č. 881/92 ze dne 26. března 1992 o přístupu na trh silniční přepravy zboží uvnitř Společenství na území nebo z území členského státu nebo procházející územím jednoho nebo více členských států.

Na základě tohoto předpisu obdrží každý dopravce nejen originál eurolicence, ale tolik opisů, kolik provozuje vozidel, ať vlastních nebo na základě smluv o pronájmu či leasingu. Tyto musí být pro případnou kontrolu ve vozidle k dispozici. Platnost eurolicence je stanovena na pět let (<http://www.mdcz.cz>).

Eurolicence povoluje držiteli k mezinárodní silniční přepravě zboží pro cizí potřeby na všech dopravních cestách na území Společenství a to za podmínek, že se jedná o:

- 
- Jízdy, kdy výchozí a cílové místo leží ve dvou rozdílných členských státech, s tranzitem nebo bez tranzitu jedním či více členskými státy nebo pokud se jedná o jeden nebo více třetích států.
  - Jízdy z jednoho členského státu do třetího státu nebo opačně, s průjezdem nebo bez průjezdu jedním, dvěma nebo více členskými státy nebo opět jedním či více třetími státy.
  - Jízdy, kdy je přeprava prováděna mezi třetími státy s průjezdem po území jednoho či více členských států, jakož to i jízdy kdy jedná o přepravu bez nákladu.

V případě kdy probíhá transport z členského státu do třetího státu nebo naopak je eurolicence platná pro tu část jízdy provedenou na území členského státu, kde probíhá nakládka nebo vykládka, pokud však byla uzavřena nezbytná dohoda mezi Společenstvím a daným třetím státem v souladu s nařízením EHS.

Licence může být držiteli odebrána příslušným orgánem členského státu, který ji dotyčným vydal, a to v případech kdy dopravce:

- nedokázal splnit všechny podmínky předepsané pro používání Eurolicence;
- poskytl danému úřadu nepravdivé informace o údajích požadovaných pro vydání nebo prodloužení platnosti Eurolicence.

Samotná Eurolicence je vydávána na jméno dotyčného dopravce a je nepřenosná. Originál musí být založen u dopravce a veškerá vozidla musí mít u sebe ověřený opis. V případě soupravy vozidel musí být k dispozici v tažném vozidle, jelikož je licence platná pro celou soupravu vozidel, a to i v tom případě, že návěs není registrován u dopravce nebo není schválen do provozu na komunikacích na jméno držitele Eurolicence.

Držitel Eurolicence je povinen, na území každého členského státu řídit se všemi právními a správními předpisy týkajícími se dopravy a silničního provozu. Dále je nucen kdykoliv na požádání předložit licenci oprávněnému pracovníkovi kontrolního orgánu (<http://www.cesmad.cz>).

---

## **2.10. Dopravní politika**

Dopravní politikou vyjadřuje vláda všech států své stanovisko, které se týká aktuálního stavu dopravního sektoru a určuje směr budoucího rozvoje, kterého by chtěla dosáhnout pomocí definice střednědobých cílů a opatření, které jim odpovídají.

Dopravní politiku můžeme definovat jako určitou oblast společenské činnosti, která stanovuje cíle v rozvoji dopravy a také prostředky a nástroje potřebné k jejich dosažení. Vychází na jedné straně z potřeb přemístění určitého zboží z jednoho místa na druhé a na druhé straně z jejich přiměřeného uspokojování dopravními prostředky a zřízeními, kde jejich následná optimalizace se považuje za obecný cíl dopravní politiky.

### **2.10.1. Současná dopravní politika EU**

Současná dopravní politika EU vychází z Bílé knihy z roku 2001, která sleduje strategii rozvoje, která je uvedena v závěrech zasedání Evropské rady v Goteborgu. Jako základní strategii současné dopravní politiky EU můžeme vidět zajištění dostatečné úrovně mobility v souvislosti s postupným rozšiřováním EU za podmínek udržitelného rozvoje týkající se oblasti hospodářské, sociální a ekologické. Bílá kniha, která definuje dopravu jako klíčový sektor celého evropského hospodářského systému můžeme v současné době označit jako stěžejní dokument dopravní politiky EU. Jejím hlavním posláním je dosáhnout rovnováhy mezi ekonomickým rozvojem, kvalitou a bezpečností vyplývající z toho co si společnost žádá.

### **2.10.2. Dopravní politika ČR**

Vláda ČR schválila dne 13. července velmi klíčový dokument, který je důležitý pro budoucí vývoj dopravního sektoru s příznačným názvem „Dopravní politika České republiky pro léta 2005 až 2013. V tomto dokumentu je vymezeno to, co je stát povinen v návaznosti na mezinárodní závazky, co chce udělat v oblasti určitých společenských potřeb a dále co může udělat s ohledem na finanční možnosti. Jako obecný cíl dopravní politiky ČR můžeme považovat sjednocení podmínek na dopravním trhu a zajištění podmínek pro poskytování kvalitní dopravy v rámci udržitelného rozvoje.

---

Výše zmíněný dokument nastavuje konkrétní cíle dopravní politiky následovně. Globálním cílem dopravní politiky je vytvoření podmínek pro zajištění odpovídající dopravy zaměřené na její ekonomické, sociální a ekologické dopady v rámci principů udržitelného rozvoje a položit pevné základy pro rozjetí změn mezi jednotlivými druhy dopravy (<http://www.mdcr.cz>).

Globální cíl je dále rozdělen do několika specifických priorit dopravní politiky. Mezi ně můžeme zařadit:

- dosažení toho, aby byla přepravní práce vhodně rozdělena mezi druhy dopravy zajištěním férových podmínek na dopravním trhu;
- zajištění odpovídající dopravní infrastruktury;
- zajištění, aby byl dopravní sektor náležitě financován;
- zajištění bezpečné dopravy;
- zajištění podpory rozvoje dopravy na úrovni regionů.

---

## **3. METODIKA PRÁCE**

### **3.1. Cíl práce**

Hlavním cílem diplomové práce je zanalyzovat podmínky pro provozování dopravní firmy v Evropské unii. Analýzu jsem provedl u dopravní firmy Unitrans Bohemia s.r.o., která sídlí v Českých Budějovicích.

Ve vlastní práci jsem se zaměřil na rozbor jednotlivých právních předpisů a všeobecných podmínek, které je třeba dodržovat při provozování dopravní firmy v Evropské unii.

Jako hlavní cíl této diplomové práce jsem si zvolil problém, který se týká přepravních dokumentů v dopravě, problém přepravy tekutých potravin a v poslední řadě problém s dodržováním nařízení č. 561/2006.

### **3.2. Používané techniky sběru dat**

#### **3.2.1. Metoda pozorování**

V diplomové práci jsem použil metodu přímého nezúčastněného pozorování, které se řadí mezi základní techniky sběru informací. Metoda pozorování představuje techniku určitého bezprostředního, systematického sledování a dobře naplánovaného vnímání vybraných jevů, činností a skutečností, které jsou poté velmi pečlivě zaznamenány. Tato metoda je velmi náročná jak na čas, tak dále vyžaduje:

- aby byl pozorovatel připraven a zvládal situaci;
- aby byl zachován nezaujatý a objektivní postoj;
- dodržení schopnosti soustředit se na zkoumaný jev;
- určitý časový harmonogram;
- aby byly na závěr zhodnoceny a zaznamenány výsledky pozorování.



---

### **3.2.2. Metoda řízeného rozhovoru**

Tato metoda je technikou sběru dat, při které jsou potřebné informace získávány pomocí předem promyšlených a cílených otázek, které mohou být kladeny buď to formou telefonického kontaktu nebo tváří v tvář. V své práci jsem použil variantu dotazování tváří v tvář. Řízený rozhovor jsem prováděl s vedoucími pracovníky firmy tak se zaměstnanci firmy. Velký přínos pro mne znamenal rozhovor s manažerkou společnosti. Díky tomu jsem získal mnohé informace o právních podmínkách provozování dopravní firmy tak podklady týkající se fungování firmy Unitrans Bohemia s.r.o.

### **3.2.3. Metoda analýzy dokumentů**

Podstatou této metody je vytěžení dat z podnikových informačních systémů a také dále z různých druhů evidenčních listů, které mají určitý relevantní vztah k tématu práce. Při získávání těchto dat a údajů jsem spolupracoval s jednatelkou firmy, která mi poskytla potřebné informace.

## **3.3. Metodický postup**

1. Seznámení se společností Unitrans Bohemia s.r.o. a následně zaměření analýzy na získání přehledu o fungování této dopravní firmy.
2. Aplikace řízených rozhovorů s pracovníky firmy a podrobné seznámení s problémy, které mohou nastat při provozování dopravní firmy. Absolvování jedné přepravy se zaměstnancem firmy.
3. Analýza jednotlivých problémů, které se mohou vyskytnout během provozování dopravní firmy. Dále popis řešení vybraných problémů.
4. Zhodnocení podmínek provozování dopravní firmy v EU a příprava řešení jednotlivých problémů.

---

## **4. CHARAKTERISTIKA ZKOUMANÉHO SUBJEKTU**

### **4.1. Firma Unitrans Bohemia s.r.o. a její historie**

Firma Unitrans Bohemia s.r.o. byla založena na jaře roku 2004. Unitrans Bohemia s.r.o. vznikla převzetím firmy Schnabl s.r.o. Společnost Schnabl s.r.o., existující od 30. 5. 1996, tak ukončila svou činnost a předala koncesi na nově vzniklou společnost Unitrans Bohemia s.r.o., jež zároveň rozšířila původní oblast činnosti, zasilatelství, na mezinárodní kamionovou dopravu.

Spoluvlastníkem firmy Unitrans Bohemia byla rakouská společnost Unitrans GmbH a Troll-Transporte GmbH & CO KG, firma Unitrans Bohemia s.r.o. však nevznikla jako pobočka těchto společností, nýbrž jako samostatná jednotka podléhající tak českým zákonům a ustanovením. Jednatel společnosti byl ustanoven pan Ulf Schmid, jež byl současně i jednatelem firmy Troll a Unitrans.

V tomto stavu firma Unitrans Bohemia s.r.o. fungovala až do 1. 9. 2007, k tomuto datu zanikla firma Unitrans GmbH a firma Troll-Transport GmbH & CO KG byla změněna na Troll Transporte GmbH.

V pozadí firmy Unitrans Bohemia došlo ke změně vlastníků a následně i ke změně jednatele společnosti. Z původních vlastníků uvedených výše byla společnost převedena na firmu Wemmers Transport v holandském městě Bleskensgraaf a zmenší části pak zůstala v područí nové konstituované firmy Troll Transporte GmbH. Na základě těchto nových událostí došlo následně i ke změně jednatele společnosti, jímž se stal pan Paul van den Nieuwenhausen, jež je taktéž jednatelem holandské společnosti Wemmers Transport a podílí se i na funkci rakouské společnosti Troll.

Hlavní činnost společnosti zůstala nezměněna, tedy mezinárodní přeprava zboží, přičemž se tato orientuje od 1. 9. 2007 výhradně na přepravu tekutých potravin jako mléko, víno, ovocné koncentráty, oleje, kakaové hmoty, glukóza, lecitin a podobně. Firma Unitrans Bohemia tak zajišťuje přepravu těchto produktů převážně po západní Evropě, přičemž k jejím stálým zákazníkům patří firmy jako Danone, Coca-Cola, Ferrero, Rauch atd.

---

Firma Unitrans Bohemia s oběma dvěma zmiňovanými společnostmi velmi úzce spolupracuje, rakouská společnost víceméně pro Unitrans Bohemia plní funkci spediční a posílá jí dále zakázky, jež jsou třeba uskutečnit. Zakázky jsou nadále zpracovány a přiděleny jednotlivým vozům. Přesný postup popíši v některé z následujících kapitol. Stejný systém funguje v komunikaci holandské a rakouské společnosti a společnosti Wemmers a Unitrans.

## **4.2. Právní forma zkoumaného objektu**

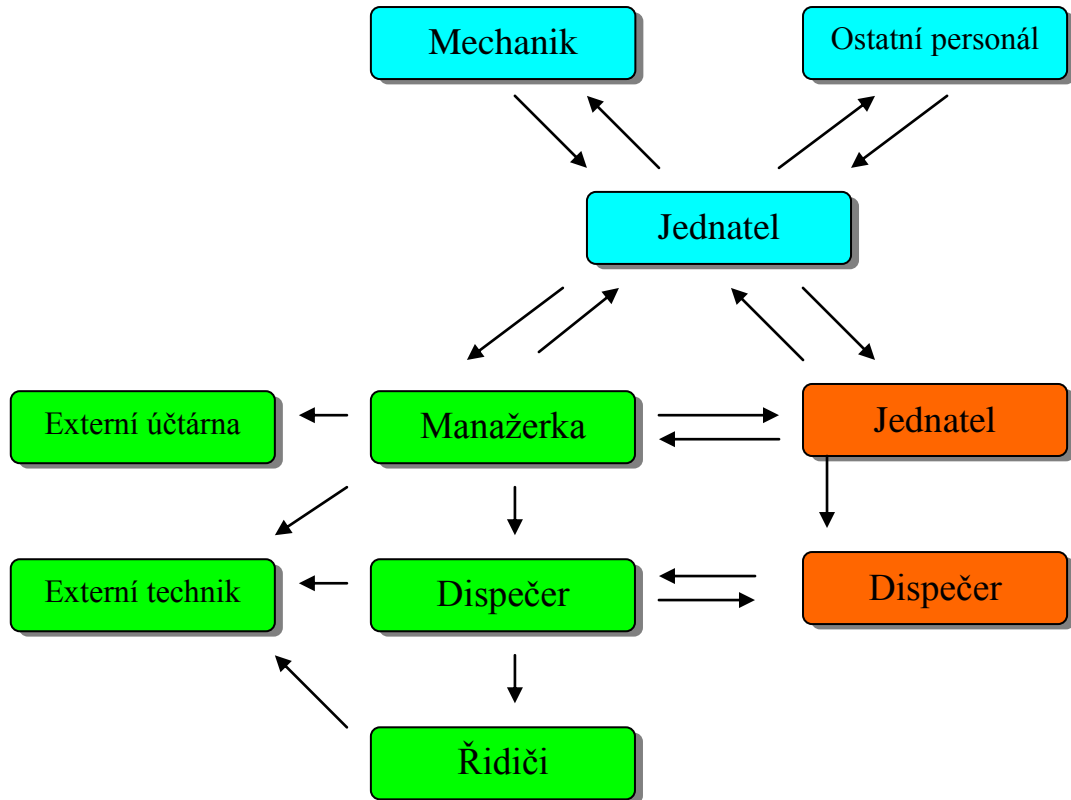
Společnost Unitrans Bohemia s.r.o. se sídlem v Českých Budějovicích je zapsána v obchodním rejstříku, který je vedený Krajským soudem v Českých Budějovicích. Právní formou podnikání je jak již vyplívá s názvu společnost ručením omezeným.

Do jejího předmětu podnikání patří:

- zasilatelství (živnost)
- silniční motorová doprava nákladní (koncese)
- koupě zboží za účelem prodeje a další prodej, kromě případů vyžadujících zvláštní oprávnění (živnost)
- technická činnost v dopravě
- skladování zboží a manipulace s nákladem (živnost)
- pronájem a půjčování věcí movitých

### 4.3. Organizační struktura zkoumaného objektu

Obrázek 3: Organizační struktura firmy



Legenda:



Wemmers Transport BE



Troll Transport GmbH



Unitrans Bohemia s.r.o.

Zdroj: Vlastní výzkum“

---

## **5. VÝSLEDKY**

### **5.1. Podmínky nutné pro provozování dopravní firmy**

#### **5.1.1. Odborná způsobilost dopravce**

Každá začínající dopravní firma musí nejprve prokázat odbornou způsobilost pro provozování dopravy. Osvědčení o odborné způsobilosti vydává příslušný úřad po splnění zkoušek ve stanoveném rozsahu. Odborná způsobilost je tedy souhrn znalostí a vědomostí týkajících se silniční dopravy spolu s jejich praktickým uplatněním. U nákladní dopravy je nutné prokázat tuto způsobilost všude tam, kde jsou používána vozidla s nosností nad 3,5 tuny. U firmy Unitrans Bohemia s.r.o. jakož to právnické osoby je garantem odborné způsobilosti sám jednatel. Tento složil zkoušky před příslušným orgánem v místě svého trvalého pobytu, na základě čehož získal osvědčení, které bylo následně předloženo živnostenskému úřadu v Českých Budějovicích.

Zkouška obecné způsobilosti se obecně skládá ze dvou částí, přičemž obě tyto části jsou písemné. První část představuje test s různými otázkami, kde ke každé otázce náleží čtyři možné odpovědi. Pouze jedna z těchto je však správná. Maximální počet bodů, kterého může testovaný dosáhnout je 100. Prochází však každý, jež splní nejméně padesát procent bodů. Druhá část je tvořena studií, kde účastník převádí své znalosti a vědomosti do praktických situací. Jde o případy, kdy žadatel musí správně určit jednotlivé elementy nutné pro možný průběh jemu zadané přepravy (výběr vozidla, dokladů, řidiče odpovídajícího věku, naplánování času jízdy a podobně). I zde volí uchazeč správnou odpověď a může dosáhnout maximálně 100 bodů. Pro splnění stejně jako v části předchozí stačí padesát procent z celkového počtu správných odpovědí. Po sečtení výsledků první a druhé části zkoušky k odborné způsobilosti jsou úspěšní pouze ti jež dosáhli minimálně šedesát procent bodů.

#### **5.1.2. Finanční způsobilost dopravce**

Další nevyhnutelnou podmínkou jež musela i firma Unitrans Bohemia s.r.o. před započítím své činnosti splnit je prokázání finanční způsobilosti na základě

---

vyhlášky 32/2005 Sb. Společnost Unitrans Bohemia s.r.o. vzhledem k zavedenému systému hospodářského roku podává finanční způsobilost každoročně vždy do 31. 7. roku následujícího. Výše jmenovaná společnost vede účetnictví dle zákona 563/1991 Sb., o účetnictví, ve znění pozdějších předpisů z čehož vyplívá nutnost prokazování finanční způsobilosti celoroční rozvahou potvrzenou Finančním úřadem v Českých Budějovicích. Dostatečnost pokrytí pouhou rozvahou se zjišťuje následujícím vzorcem:

***Aktiva – cizí zdroje + rezervy – časové rozlišení v pasivech (počítáno v tisících).***

Pokud garance nepokryje celkovou sumu vymezenou na vozidla jež společnost pro nákladní dopravu používá (počítá se 330 tisíc na první vozidlo a 180 tisíc korun na každé další vozidlo), je nutné předložit smlouvu o garanci uzavřenou s bankou či libovolnou pojišťovnou. Firma Unitrans Bohemia s.r.o. zatím vždy pokryla stávající počet vozidel vlastní účetní uzávěrkou, pouze při zahajování dopravy použila k tomu určený doklad.

Formulář – takzvaná žádost o potvrzení o prokázání finanční způsobilosti dopravce dle zákona č. 111/1994 Sb. o silniční dopravě, v platném znění a vyhlášky číslo 366/1999 Sb. v platném znění, lze buď vyzvednout na Krajském úřadě Jihočeského kraje, odbor dopravy a silničního hospodářství, či si tento vytisknout přímo z internetových stránek Krajského úřadu (<http://www.kraj-jihočeský.cz>). Dopravce na žádost uvádí svůj přesný název, sídlo, identifikační číslo a telefonní spojení, dále specifikuje druh dopravy kterou se zabývá a uvádí seznam vozidel s přesnými parametry týkajícími se typu vozidla, roku výroby, největší celkové povolené hmotnosti a registrační značky. Unitrans Bohemia s.r.o. v poslední žádost o finanční způsobilost z roku 2008 uvedla 36 tahačů, z čehož 14 vozů bylo značky Scanie, 19 vozů bylo značky Volvo a 3 vozy značky DAF. Stáří převážné většiny z těchto tahačů bylo 4 roky.

Každá takováto žádost musí být stvrzena podpisem osoby oprávněné za společnost jednat, datem vystavení a razítkem. Platná žádost je pouze ta, která je předložena v originále a splňuje všechna výše uvedená kritéria. Na základě faktu, že stav vozidel se vzhledem k jejich odhlašování a nahlašování mění i mezi každými dvěma podanými žádostmi o finanční způsobilost, je nutno tyto i tyto změny odpovídajícím způsobem

---

doplňovat. Slouží k tomu formulář dodatku, ke stávající finanční způsobilosti dopravce na nějž společnost zaznamenává aktuální změny a přeposílá tyto odpovídajícímu orgánu spolu s kopií velkého technického průkazu inkriminovaných vozidel.

Společnost Unitrans Bohemia s.r.o. například během roku 2008 vzhledem k obnově celé vozové základny podala na krajský úřad v Českých Budějovicích celkem 36 žádostí o dodatek, na jejichž základě vždy obdržela aktualizovanou finanční způsobilost, jež bylo následně nutno zaslat na magistrát města a sdružení dopravců Česmad Bohemia.

## **5.2. Vozový park**

Firma Unitrans Bohemia s.r.o. byla založena 2004 a začínala fungovat s vozovým parkem čítajícím cca 30 vozů, z čehož 19 Scanii a zbytek Volva. Během roku 2005 došlo k vyřazení převážného počtu vozů Scanie, ať již z důvodu jejich prodeje, či odhlášení vzhledem k nenapravitelnému poškození vozu. Vozová základna se během roku 2005 a 2006 rozrostla až na počet 40, kdy tento vzhledem k opotřebením vozů opět postupně klesal.

Výrazným zásahem do autoparku bylo nové konstituování firmy dne 1. 9. 2007, kdy bylo mimo jiné vedením rozhodnuto obnovit vozovou základnu v celé její šíři. Důsledkem tohoto rozhodnutí byla výměna starých vozů za nové, jež probíhala od února 2008 do února 2009 a během níž bylo firmě Unitrans Bohemia dáno k dispozici celkem 36 nových vozů v následujícím složení:

- DAF - 3 vozidla;
- VOLVO FH13 - 14 vozidel;
- SCANIA R420 - 19 vozidel.

Dle aktuálních prognóz lze počítat v nejbližší době s dalším nárůstem vozového parku, jež je způsoben jednak dostatkem pracovních sil (v současné době vzhledem k situaci na trhu práce lze hovořit téměř o „přebytku“ na rozdíl od dob minulých), jednak dostatečným vytížením vozidel, jež je podpořeno především charakterem

---

převáženého zboží, tedy přesně řečeno potravinami, jež jako takové stávající situaci nepodléhají natolik jako ostatní produkty.

Obrázek 4: Souprava firmy Unitrans Bohemia s.r.o.



Zdroj: <http://www.unitrans-bohemia.cz>

Na rozdíl od vozové základny z roku 2004 až 2006 byly dané vozy objednány v barvách firem Wemmers a Troll, tedy modrá s oranžovou, přičemž nad předním sklem mají všechny tahače logo firmy Troll v rámci zachování tradice založené před 2. světovou válkou v Tyrolsku, kde firma Troll jako první v Evropě začala převážet tekuté potraviny a sám pan Felix Troll zkonstruoval první cisterny na jejich převoz. Proto i tahače firmy Unitrans nosí toto jméno ve štítu, aby tak především u zákazníka vyvolaly podvědomí osvědčené tradice a kvality, na níž navázaly. Iniciály firmy Unitrans se nacházejí na zadní části kabiny, tak aby byly dobře viditelné.



---

Obrázek 5: Tahač značky DAF



Zdroj: <http://www.troll-transport.at>

Obrázek 6: Tahač značky SCANIA



Zdroj: <http://www.troll-transport.at>

Obrázek 7: Tahač značky VOLVO



Zdroj: <http://www.troll-transport.at>

### 5.2.1. Údržba vozového parku

Firma Unitrans Bohemia v průběhu let vlastnila vždy mezi 35 až 50 tahačů. Všechna tato vozidla jsou nahlášena na Magistrátu města v Českých Budějovicích, Krajském úřadě (odbor dopravy) a vzhledem k užívání přepravních dokumentů CEMT i na sdružení dopravců Česmad. Kromě základních dokumentů jako je velký technický průkaz vozidla je třeba u jednotlivých tahačů přesně sledovat i následující termíny:

- Servisní prohlídky v rámci garance po 20, 60 a 120 tisících kilometrech, kdy jsou zkontrolovány případně vyměněny vzduchové a olejové filtry i olej samotný. Tyto revize vozidel probíhají buď u firmy Wemmers přímo na její vozové základně, či v rámci STK na sídle firmy v Českých Budějovicích.
- Emisní kontrola a STK jež je nutno vykonat do jednoho roku po jejím prvním provedení. Toto probíhá vždy v Českých Budějovicích v areálu firmy Jihotrans, kde jsou minimálně den předem vozidla nahlášena.
- Dále je nutno provádět přezkoušení zařízení digitálního tachografu, jež je nezbytné vykonat vždy jednou za dva roky opět v rámci STK.
- Potvrzení o tichosti vozidla, které je nutno vlastnit vždy když tahače jezdí i v nočních hodinách (tedy od 22:00 do 06:00).

---

Jakékoliv opravy tahačů jsou podle aktuální polohy prováděny na základě nutnosti buď v nejbližším autorizovaném servisu nebo na základně společnosti Wemmers, či přímo v autorizovaném servisu v Českých Budějovicích. Každý defekt nahlášený řidičem je blíže analyzován a jeho přesný popis dále předán na externího mechanika firmy Unitrans Bohemia, který následně rozhoduje o nutnosti opravy, popřípadě předává dispečerovi název a adresu dílny, kam se má řidič s tahačem dostavit.

### **5.2.2. Problémy v rámci vozového parku**

Komplikace způsobují zejména situace kdy je řidiči odcizena státní poznávací značka či kdy zaměstnanec tuto během jízdy ztratil. V tomto případě je nutno okamžitě kontaktovat nejbližší policejní oddělení daného státu a okresu, kde musí být odcizení registrační značky detailně nahlášeno. Na základě oznámení obdrží zaměstnanec policejní protokol potřebný pro žádost o novou registrační značku Magistrátu města, oddělení pro nahlašování vozidel, v místě sídla společnosti. K žádosti o nové registrační značky je zároveň třeba připojit i plnou moc od leasingové společnosti, která tahače firmy Unitrans zafinancovala a je tedy jejich dočasným oficiálním vlastníkem.

Vzhledem k faktu, že tato leasingová společnost sídlí v Praze, je tímto doba do obdržení nových značek značně prodloužena. Situaci nepřispívá ani skutečnost, že magistrát města požaduje všechny přikládání dokumenty v originálním znění. Po obdržení nových registračních značek dochází k situaci, kdy je většina přístrojů, zařízení a karet zneplatněna vzhledem k neodpovídajícím si údajům o vozidle. Dispečer v tomto případě co nejrychleji reaguje a posílá inkriminovaný tahač na jednotlivé styčné body, aby toto vybavení mohlo být vyměněno. Tyto výměny se týkají následujícího:

- Tollcollect neboli OBU – tedy přístroj automaticky snímající německé dálniční poplatky. Jeho součástí je i karta Tollcollect použitelná v případech poruch a nefunkčnosti tohoto přístroje, která je však také opatřena odpovídající registrační značkou. Problémem u výměny přístroje je především fixní upevnění na palubní desce vozidla, jež vyžaduje odbornou demontáž v k tomu odpovídajících servisech.

- 
- Go Box – tedy zařízení sloužící k automatickému proplácení rakouské dálniční sítě, které je na rozdíl od Tollcolectu připevněno pouhým suchým zipem a je ho možno lehce odejmout což umožňuje výměnu Go Boxu řidičem samotným bez asistence servisu.
  - Shell karta musí být znovu objednána v celosvětové databázi systém Shell a následně vyměněna. V opačném případě je řidiči znemožněno tankování pohonných hmot a tekutiny ad blue, stejně jako koupě dálničních známek pro země jako Holandsko, Belgie, Francie, Polsko a podobně.

## **5.3. Informační systém firmy**

### **5.3.1. Přijímání objednávk**

Způsob přijímání objednávek je u jednotlivých zákazníků různý. V některých případech jsou nabídky zasílány e-mailem na oficiálně uvedené adresy dispečerů, jindy jsou faxovány. Některé firmy mají dokonce vypracovány speciální programy k zasílání objednávek, které dávají k dispozici svým stálým přepravním. Shoda uvedeným možnostem předchází v 90 procentech telefonická domluva, kdy se zákazníci dotazují na možnosti přepravce. Fixní potvrzení přijetí objednávky je k zákazníkovi většinou dopravenou stejnou cestou, jakou byla nabídka obdržena, tedy faxem, mailem nebo potvrzením přímo v programu zákazníka, pokud má firma k tomuto jako stálý přepravce povolený přístup.

Objednávky se týkají většinou doby jednoho týdne dopředu, to znamená, že začátkem týdne přijde od zákazníka seznam požadovaných přeprav na týden dopředu, jež je následně zpracován a vhodné objednávky jsou přiděleny jednotlivým vozům. Poté je zákazníkovi posláno potvrzení s poznávací značkou vozidel, jež dané přepravy budou vykonávat, nehodící se nabídky jsou vráceny zpět samozřejmě bez jakéhokoliv potvrzení. Zbytek vozů, jimž není přidělena práce je pak vytižena nárazovými objednávkami, jež tvoří asi 30 procent z celkového počtu.

Firma Unitrans Bohemia s.r.o. v podstatě přijímá objednávky od firmy Troll Transport. Firma Troll Transport plní tak pro českou firmu funkci jakési spedice,

---

zajišťující práci pro vozy firmy Unitrans. Toto se děje buď přímo, či zprostředkovaně přes firmu Wemmers, jež má v tomto ohledu velmi dobře zmapován trh a nabídku objednávek. Tento systém funguje díky velmi kvalitně propojenému systému všech tří firem, jehož vhodnou je zejména přístupnost informací o aktuálních polohách všech tahačů s návěsy všem podílejícím se jednotkám (Unitrans, Wemmers a Troll)

Firma pravidelně dostává nabídky rozličného počtu objednávek od různých zákazníků. Z 80 % se jedná o zákazníky fixní, s nimiž spolupráce trvá již několik let, 20 % procent je otevřeno zákazníkům novým. Každý nový zákazník je přitom prověřen v mezinárodní databázi a teprve poté je akceptován, nebo naopak zařazen do zákazníků nepožadovaných. Kritéria pro přijetí nabídek od nových zákazníků jsou jasně stanovena a týkají se zejména prověření jejich finančních možností a podobně. Každý nový zákazník je po přijetí zadán do firemního programu „Citrix“, kde je následně se všemi iniciály dostupný všem třem firmám.

Každá přijatá objednávka, ať od nového či stávajícího zákazníka je následně přiřazena k vozu, který daným časovým a místním determinantům nejvíce odpovídá a následně je zadána do již zmiňovaného programu. Zadání probíhá v následujících bodech – zákazník, druh zboží, myčka, místo nakládky a vykládky, tonáž, speciální požadavky, datum naložení, termín dodání, poznávací značka tahače a návěsu a jméno řidiče.

Ukončení zadání se projeví přiřazením pořadového čísla k dané objednávce – tzv. OrdenNr. Teprve po kompletním zadání objednávky, je možno tuto dotvořit do požadované firemní formy, jež je následně předána řidiči. K usnadnění pojmů bude následně termín objednávka používán pouze pro nabídky přijaté firmou Unitrans od zákazníka, termínem zakázka bude následně označována objednávka zpracována do požadovaného formátu, který je předán řidiči.

### **5.3.2. Tvorba objednávky**

Objedávka je přepracovaná do konstantní tabulky, jež je následně zasílána řidičům a skladována se označuje v rámci usnadnění interní komunikace jako zakázka. Tato obsahuje hlavičku, na které stojí:

- jméno řidiče;

- 
- interní číslo vozidla;
  - registrační značka tahače;
  - interní číslo návěsu;
  - registrační značka návěsu.

Dále obsahuje 3 tabulky v nichž jsou uvedeny údaje o čištění návěsu, nakládece a vykládce, případně je zde 4 tabulka obsahující údaje o proclení.

Součástí zakázky je také speciální poznámka v případech, kdy je nutno provést kroky jinak než obvykle, například speciální čisticí procedury, neutralita a podobně. Dole na zakázce se pak nachází pořadové číslo jízdy. Rozdíl mezi pořadovým číslem jízdy a zakázky spočívá v tom, že jedna zakázka může mít několik jízd – v případech, kdy je nutno daný návěs přepřáhnout. Pořadové číslo zakázky a objednávky si v interní databázi odpovídá. Objednávka viz příloha číslo 8.

### **5.3.3. Předání zakázky řidiči**

Teprve po kompletním vytvoření zakázky v databázi firmy je tuto možno vytisknout ve formě již zmiňované tabulky. K objednávce jsou přidány odpovídající mapy, jež řidič potřebuje, aby co nejrychleji dorazil na jemu stanovená místa. Mapy tvoří dispečer v programu Map & Guide, jež je přístupný všem zaměstnancům firmy. Řidič pak dostává mapu od místa kde se nachází k následující čisticí stanici, kde je nutno odpovídajícím způsobem umýt návěs. Další jeho trasa vede od myčky k místu nakládky a nadále pak od místa nakládky k místu vykládky.

Řidiči je v 90 % zakázka zaslána faxem na předchozí vykládku. V praxi to znamená, že každý řidič na místě vykládky je povinen sehnat faxové číslo a následně ho nahlásit svému dispečerovi. Každý řidič má k dispozici firemní telefon pomocí jehož komunikuje s dispečerem. Tyto telefony jsou speciálně upraveny tak, aby umožňovaly pouze požadovanou komunikaci, ne soukromé hovory. Po té co dispečer obdrží od řidiče faxové číslo, dojde k odfaxování odpovídajícího počtu stran. Dispečer následně volá řidiči v okamžiku, kdy obdrží z přístroje potvrzení o odfaxování zakázky a kontroluje zda řidič obdržel všechny její strany v čitelné formě.

Po té dispečer ještě jednou projde s řidičem všechny důležité body, popřípadě mu vysvětlí komplikace dané zakázky (clení, neutralita, apod.). Dispečer kontroluje zpětnou

---

vazbu řidiče, tzn. zda opravdu vše pochopil a je schopen sám zopakovat a vysvětlit požadovaný průběh zakázky.

Existují samozřejmě i jiné možnosti, jak je zakázka řidiči předávána, vzhledem k neaktuálnějším destinacím v nichž se vozy pohybují však je faxová možnost pro firmu, dispečera i řidiče časově nejméně náročná, tudíž nejideálnější. Z ostatních možností se využívá osobní předání zakázky v případech kdy řidič projíždí přes sídlo firmy či předání řidiči jiným řidičem na místech kde se střetávají. V hraničních případech, kdy není možno zakázku řidiči jakýmkoliv způsobem předat, je nutno tohoto telefonicky navigovat na nejbližší možné místo, kde se následně předání zakázky uskuteční. Tato možnost je však stoprocentně osvědčena pouze u řidičů s víceletou zkušeností, v opačném případě je zde vysoké riziko najetí více kilometrů související s nedokonalou znalostí a s nedokonalou orientací na mapě a v cizím státě.

Stávající situace by měla v nejbližší době najít nové řešení v podobě tzv. Black boxů, jež usnadní předávání zakázky v tom smyslu, že dispečer bude řidiči tuto zasílat přímo prostřednictvím již zmíněných „černých skříněk“. Komunikace na základě tohoto systému je dosti podobná předávání informací elektronickou formou. Výhodou tohoto systému je především jeho rychlost a téměř stoprocentní spolehlivost. Mezi nevýhody patří samozřejmě finanční náročnost koupě těchto vybavení v šíři celé vozové základny.

#### **5.3.4. Komunikace s řidičem a kontrola průběhu přepravy**

Jak již bylo zmíněno v kapitole předchozí probíhá předávání informací mezi řidičem a dispečerem telefonicky. Každý řidič při nástupu obdrží firemní mobilní telefon i s nabíjecím zařízením a odpovídajícími kódy. V tomto telefonu jsou již předložena všechna telefonní čísla, jež řidič v rámci existence u firmy Unitrans Bohemia potřebuje, tedy:

- dispečer Unitrans Bohemia;
- firma Troll Transport;
- firma Wemmers Transporte;
- servis;
- nouzové volání.

---

Řidič za tento telefon v okamžiku předání přebírá hmotnou odpovědnost, jakékoliv závady či poruchy je nutno okamžitě hlásit a po dobu nefunkčnosti služebního telefonu najít náhradní řešení.

Pokud vše probíhá v pořádku komunikuje řidič s dispečerem v průměru třikrát denně, a to v 08:00, 13:00 a 17:00, dále vždy na nakládce a vykládce. Řidič telefonicky hlásí dispečerovi aktuální pozici kde se nachází, stav pohonných hmot a jeho časové možnosti týkající se jízdy v okamžiku hovoru. Aktuální pozice je vždy hlášena ve formě kilometrové vzdálenosti z nejbližšího vzdáleného města či obce, popřípadě hraničního přechodu. Pokud daným územím probíhá větší množství komunikací specifikuje řidič i číslo dálnice na které se nachází, či číslo sjezdu. Na základě nahlášeného množství pohonných hmot dostane řidič instrukce o nutnosti následného tankování. Dispečer hlásí řidiči jak množství litrů, tak čerpací stanici kde je nutno pohonné hmoty (v našem případě naftu) natankovat. Časové možnosti řidiče se týkají jeho času jízdy, výkonu, bezpečnostních pauz a dob odpočinku jež řidič má k dispozici nebo musí vykonat. Zejména informace o časových elementech je pro dispečera směrodatná při rozdělení a nabírání zakázek a objednávek.

Na nakládce je řidič povinen vždy nahlásit čas příjezdu a čas odjezdu s množstvím produktu jež mu byl naložen. Zároveň je nutno kontrolovat, zda množství naložené tekutiny odpovídá množství požadovaném zákazníkem, tedy váze stojící na zakázce řidiče. Jakékoliv odchylky jež přesahují hranici 50 kg je nutno okamžitě hlásit a následně čekat na instrukce dispečera. Zároveň je nutno všechny váhové rozdíly zaznamenat na průvodní dokumenty a tyto nechat místem nakládky potvrdit.

Na vykládce shání řidič v první řadě faxové číslo na něž je mu zaslána následující zakázka. Pokud zde nejsou dostatečné časové dispozice je možno jednotlivé kroky prohodit (nejprve složit a pak sehnat faxové číslo, nebo sehnat faxové číslo sehnat během vykládání zboží). Taktéž zde je nutno bez výjimek se držet pravidel platících o váhových rozdílech a podobně. Velmi důležitá je následná kontrola vyloženého návěsu, kdy řidič nahlédnutím do jednotlivých komor zjišťuje a následně hlásí zbytkový produkt. Každý kilogram zbytkového produktu je totiž následně na jakékoliv čistící stanici extra zpoplatněn, čímž tak rostou celkové firemní náklady.



---

Během jízdy zároveň řidič informuje svého dispečera o jakýchkoliv okolnostech jež by mohli průběh zakázky negativně ovlivnit. Jedná se o případy jako:

- kongesce a objížďky;
- poškození zboží;
- každé čekání delší než 30 minut po stanovení termínu;
- nehody;
- závady tahače i návěsu;
- chybějící vybavení v případě výměny návěsu;
- chybějící dokumenty;
- špatný zdravotní stav řidiče;
- neporozumění personálu na nakládce či vykládce;
- policejní kontroly.

Na základě všech těchto informací je dispečer schopen průběžně kontrolovat průběh zakázky, jež byla řidiči přidělena a následně informovat zákazníka o možných časových prodlevách. V případech kdy řidič z jakýchkoliv důvodů nemůže danou zakázku naložit či vyložit v daném termínu, či termínu nejbližším možném (cca 2 hodiny po termínu), je nutno návěs přepřáhnout. Vztyčná místa přepojení určuje dispečer a následně hlásí oběma zaměstnancům jejichž se přepojení týká. V případě přepřahání návěsů existují tři možnosti a to:

1. Řidič odevzdá naložený návěs a dostává od jiného řidiče opět naložený návěs: v tomto případě je především nutno zkontrolovat celkový stav návěsu a naloženého zboží, jež musí být na všech únikových místech zaplombováno a zajištěno tak oproti znečištění a krádeži. Zároveň je nutno vyměnit jakékoliv přepravní dokumenty včetně takzvaných čistících certifikátů, jež prokazují čistotu návěsu před nakládkou.
2. Řidič odevzdá naložený návěs a dostává od jiného řidiče prázdná návěs: v tomto případě řidič kontroluje stav návěsu zvenku i zevnitř. Důležitá je informace, zda návěs je již umytý nebo zda řidič musí jet návěs vyčistit. Pokud byl návěs vyčištěn je opět nutno předat čistící certifikát v opačném případě řidič tento atest obdrží po umytí na čistící stanici.

- 
3. Poslední případ, který je méně častý se týká výměny prázdného návěsu za prázdný. Toto se týká pouze případů, kdy je nutno na nakládku poslat návěs vybavený speciálním zařízením jako je pumpa nebo kompresor či případů, kdy je nutno návěs vyměnit z důvodu technické závady či poruchy.

## 5.4. Přeprava tekutých potravin

### 5.4.1. Mytí cisteren

Po vyložení musí být návěs vždy vyčištěn a to buď na některé z čistících firem nebo ve výjimečných případech čistí návěs řidič sám. Řidič dostává od dispečera vždy přesnou adresu a název firmy jež se nachází na trase řidiče a to co nejbližší k místu poslední vykládky. Firma Unitrans Bohemia již má vytvořen systém čistících stanic v Evropě jež spolu s firmou Wemmers a Troll používají. Mezi nejčastěji používané čistící stanice patří:

- |                            |                                     |
|----------------------------|-------------------------------------|
| ▪ Mostegl, A-Röthis        | ▪ Pieter Bon, NL-Zaandam            |
| ▪ ENBE, A-4600 Wels        | ▪ Den Hartogh, NL-Dordrecht         |
| ▪ Lehnkering, A-3500 Krems | ▪ Tank Termina, B-Gent              |
| ▪ Holer, I-Salorno         | ▪ Timmel, F-Beinheim                |
| ▪ Liverani, I-Zevio        | ▪ Transport Klein, F-Selestat       |
| ▪ Dreher, D-Stockach       | ▪ Lys Service, F-Merville           |
| ▪ Ernst, D-Hamburg         | ▪ Kovoprogress, CZ-Brno             |
| ▪ FINE, D-Memmingen        | ▪ Nicotrans, CZ-České<br>Budějovice |
| ▪ Kobler, D-Mutterstadt    | ▪ JP Tank Wash, SK-Bratislava       |
| ▪ HDK Kroker, D-Stuhr      | ▪ Lomo Tank, H-Bicske               |
| ▪ Wemmers, NL-Bleskengraaf |                                     |

Výhodou fixní sítě myček je zejména možnost fakturace vzniklých nákladů s čištěním cisteren. Průměrně stojí mytí cisterny v závislosti na zboží 1 500,- až 6 000,- CZK a hotovostní placení tohoto úkonu je vzhledem k vzdálenosti firmy o čistících stanic a vzhledem k finanční možnosti řidiče ve většině případů nemožné. Řidič je povinen nahlásit následné nakládané zboží, dle něhož se čistící procedura orientuje.

---

Po kompletním vyčištění cisterny řidič nejprve celý návěs řádně zkontroluje a teprve poté podepisuje odpovídající fakturační doklad. Pokud by kontrola nebyla z bezpečnostních, hygienických a jiných důvodů možná je zaměstnanec povinen okamžitě informovat dispečera a řídit se následujícími instrukcemi. Na závěr by měl řidič obdržet tak zvaný čistící certifikát na němž se objevuje odpovídající poznávací značka návěsu, požadovaná procedura a poslední zboží, které se nacházelo v cisterně. Tento atest musí řidič následně také podepsat. Jak již bylo zmíněno je u čištění velmi podstatné především to, po jakém zboží tento proces následuje.

Předchozí zboží ovlivňuje zejména výši ceny následného mytí a spolu s následujícím produktem zároveň specifikuje i druh čistícího procesu, jež musí proběhnout, jinak by nebylo následné naložení možné. Nejsnazší čištění cisteren následuje po ovocných šťávách a nízkotučném mléce, kde obvykle stačí vymýt jednotlivé komory studenou vodou a nechat samovolně vyschnout. Složitější je mytí po ovocných koncentrátech (jablečném, hruškovém, atd.), kdy musí být cisterna vypláchnuta velmi silným proudem vody, aby tak bylo zabráněno zbytkům produktu usazujícím se po vnitřních stěnách cisterny. Středně obtížné mytí vyžadují předchozí produkty jako plnotučné, smetana nebo syrovátka, kdy musí vnitřek přípojného zařízení vymít dostatečně horkou vodou, čímž se odstraní i mastný film na povrchu stěn. Ještě vyšší požadavky na následné čištění způsobují pak produkty jako rostlinné a živočišné oleje, kokosový a palmový tuk. U kokosového a palmového tuku je navíc velmi důležité, aby mycí proces proběhl co nejrychleji po vyložení produktu, jinak hrozí riziko zatuhnutí těchto tuků, především ve vývodech cisteren. Předpokladem pro následné naložení je u takovýchto produktů předchozí napařování a především stoprocentní suchost uvnitř návěsu.

Zejména z těchto důvodů hraje velmi významnou roli následná kontrola návěsu řidičem, jež si musí všimnout především takových vlastností jako je absolutní čistota, suchost a bezzápachovost všech komor i celého příslušenství. K příslušenství návěsu patří sada deseti redukcí (mlékařská redukce, francouzská spojka a dále redukce nazvané podle velikosti jejich objemů), hákový klíč k redukcím, dvě hadice, vzduchové vedení, uzávěry víka a vývody. Všechny tyto jednotlivé elementy musí být vždy čišťeny spolu s návěsem, který je zároveň nutno mýt vždy ve všech jeho komorách (firma Unitrans vlastní návěsy z rozsahem jedna až čtyř komor).

---

Mytí je ve některých případech závislé nejen na druhu předchozího a následného produktu, nýbrž může být ovlivněno i speciálními požadavky zákazníka. Je například nutno pro firmu Cargil vždy na čistících stanicích avizovat stejnojmenný čistící proces jehož součástmi jsou nejen páření, mytí horkou a studenou vodou, ale i speciální mycí prostředek namíchaný právě na požadavek této společnosti. Nejvyšším stupněm obtížnosti mycích procesů se vyznačuje tak zvaná sterilizace, jež zabezpečuje stoprocentní hygieničnost návěsu bez přítomnosti jakýchkoliv mikrobiologických organismů. V takovýchto případech je návěs zároveň před naložením podroben kontrole ultrafialovým zářením, jež je schopno prokázat přítomnost nepožadovaných elementů.

Závěrem každého mytí je důkladné zaplombování všech vývodů a uzávěrů cisterny, které prokazuje zákazníkovi fakt, že daný návěs od umytí až po naložení nebyl ničím a nikým znečištěn.

#### **5.4.2. Transportované produkty**

Jak již bylo zmíněno v předchozích kapitolách, za firma Unitrans Bohemia s.r.o. od 1. 9. 2007 výhradně převozem tekutých potravin. Druh převáženého zboží je ovlivňován především aktuální situací na trhu a požadavky zákazníků a konzumentů. Zatímco v minulosti patřili mezi produkty, které byli nejvíce převáženy například vína, různé druhy mlék, či dokonce skořápek zbavená vejce. V dnešní době stále více nabývá na počtu zboží jako oleje, živočišné a rostlinné tuky, čokolády či glukóza a glycerin. Množství transportů orientovaných na převoz těchto tuků je způsobeno především všestranností těchto produktů, jež jsou využívány jako přísady v potravinářském průmyslu v nesčetných případech slouží tyto jako topné prostředky, zejména ve sférách pohostinství. Četnost zakázek orientující se na glukózu a glycerin je dána zejména faktem, že tyto produkty jsou stabilně používány jak v potravinářském průmyslu, kde jsou součástí téměř sedmdesáti procent potravin, tak v lékařských odvětvích.

U produktů jako glycerin, glukóza, oleje a podobně lze hovořit o stabilním růstu jejich převozu, naopak produkty jako čokoláda, kakaové masy a hmoty spadají pod takzvané produkty sezónní. Znamená to, že během jednoho uceleného časového období (jeden rok) lze sledovat poklesy a růsty transportu těchto produktů. Tyto fáze se v průběhu jednoho roku stabilně opakují a důvodem pro to jsou především období

---

zvýšené konzumace výrobků z těchto produktů. Křivka převozů čokolád a kakaových hmot tedy dosahuje svého vrcholu především v období předvánočním a předvelikonočním, kdy je nutno dostatečně zásobit trh výrobky z těchto produktů. V ostatních měsících jsou pak převozy víceméně nižší či stagnují. Kromě již zmiňovaných tekutých potravin lze ve výjimečných případech převážet v cisternách a kontejnerech i krmiva pro domácí zvěř. Regule týkající se těchto převozů přesně stanovují podmínky za nichž je možno tento „produkt“ transportovat a zároveň dbají na obtížný mycí proces jež musí těmto transportům následovat. V praxi jsou tedy převozy krmiv spíše nevýhodné a firma Unitrans Bohemia s.r.o. se těmto v mnohých případech raději vyhýbá.

Široká škála převážených produktů ovlivňuje nejen destinace pohybu převážné většiny vozového parku, nýbrž i vybavení cisteren a tahačů, jež je nutno přizpůsobit kritériím platných pro úspěšný převoz daného produktu. Firma Unitrans Bohemia s.r.o. proto musela v minulých letech absolvovat opatření, na jejichž základě byli všechny vozy a návěsy vybaveny jednak topeními, pumpami a kompresory. Topení je nutno zapnout vždy v těch případech, kdy je v návěsu naložen produkt, jež se vyznačuje vyšším rizikem tuhnutí – čokoláda, oleje, palmové a kokosové tuky. V případě ztuhnutí produktu totiž dochází ke změně jeho chemického složení, to znamená k jeho znehodnocení. Nutnost pump a kompresorů je dána nezbytností vytlačovat hustší produkty vzhůru do tanků zákazníka.

### **5.4.3. Nejčastější komplikace při převozu tekutých potravin**

#### **Problémy způsobené zaměstnancem (řidičem, dispečerem)**

Tyto problémy způsobené selháním lidského faktoru jsou v tomto odvětví zřejmě nejčastější a lze se s nimi setkat v jakékoliv fázi přepravy. Již v procesu vytváření a předání zakázky řidiči, jež má za úkol tuto úspěšně vykonat, může dojít k následujícím chybám:

V zakázce vytvořené pro řidiče dispečer špatně zadá do databáze časové, místní či jiné údaje, čímž znemožní, aby převoz proběhl bez komplikací.

---

Řidič dostane zakázku ve správně formě, tuto si však důkladně neprostuduje a nenásleduje instrukce dispečera, to znamená nedrží se dané trasy, termínů či jiných časových údajů.

### **Problémy způsobené externími organizacemi (myčka, celní úřad, nakládka a vykládka)**

Předání zakázky i komunikace mezi dispečerem a řidičem sice funguje, ale daná čistící stanice nerespektuje předem nahlášenou požadovanou čistící proceduru nebo neumyje návěs v odpovídající kvalitě. Zaměstnanec je následně na místě nakládky odmítnut a vrácen zpět pod záminkou kontaminace návěsu.

Komunikace řidiče i dispečera opět funguje, řidič se drží instrukce týkající se vyclení zboží, ale daný celní úřad neopatří potřebné dokumenty všemi požadovanými náležitostmi, nebo dokonce uvede chybné údaje. Řidič je tedy na následujícím hraničním přechodu vrácen zpět či zadržen z rizikem finančního postihu. Stejně problémy mohou vzniknout v uzavřených prostorách jako jsou přístavy, armádní zóny a podobně.

K nejsložitějším situacím patří ty, kdy jsou komplikace způsobeny personálem nakládky či vykládky. Na nakládce může dojít k zaměnění referenčního čísla, tím k následné záměně nakládaného produktu. Rozsah problému poté závisí na tom, kdy řidič či firma tento omyl odhalí. Jiným problémem je naložení znečištěného či jinak znehodnoceného produktu, jež nebyl personálem nakládky skladován odpovídajícím způsobem nebo byl při nakládce znečištěn. Na vykládce se lze často setkat se situací, kdy personál před započítáním skládání produktu dostatečně nezkontroluje kapacitu své cisterny, což zapříčiní následný únik produktu a znečištění firemního pozemku.

### **Problémy způsobené porušováním vnitřních ustanovení společnosti ze strany řidiče**

Řidič se nedrží předepsaných pravidel silničního provozu, předjíždí v zákazech či uvědoměle nejvyšší povolenou rychlost, na základě čehož je buď odstaven policií dané země, nebo dokonce způsobí dopravní nehodu a v nejhorším případě poškodí či ztratí všechnen produkt.

---

Řidič nerespektuje nutnost hygienického oděvu, pokrývky hlavy a bezpečnostní obuvi jež je mu firmou dána k dispozici a je z místa nakládky či vykládky vykázán. Řidič se chová neukázněně, hrubě, násilnicky či dokonce vyhrožuje násilnicky personálu nakládky či vykládky a je opět vykázán a s okamžitou platností dostává zákaz vstupu na tato firemní území.

Řidič nerespektuje firemní nařízení o spolujezdcích a cizích osobách ve vozidle a nemůže následně absolvovat cestu vlakem či trajektem, čímž zabrzdí průběh celé přepravy.

### **Problémy způsobené náhlým zhoršením zdravotního stavu zaměstnance**

Náhlá nevolnost umožňující zaměstnanci dojet na nejbližší místo, kde je možno soupravu odstavit a vyhledat lékařskou pomoc.

Akutní zhoršení zdravotního stavu zaměstnance, kdy není možno nadále řídit jakékoliv motorové vozidlo, toto musí být okamžitě odstaveno a vyhledána lékařská pomoc.

Extrémně závažné zhoršení zdravotního stavu zaměstnance na hranici ohrožení jeho života, kdy je nutno okamžitě aktivizovat záchranou službu.

### **5.4.4. Řešení komplikací při převozu tekutých potravin**

#### **Řešení problémů způsobených zaměstnancem**

V případě špatného zadání místních či časových údajů ze strany dispečera je nutno ihned po odhalení této chyby řidiči nejen nahlásit, ale i faxovat nově vytvořenou zakázku. Je nutno s řidičem prokonzultovat možnosti týkajícího se včasného dodání zboží, případně zorganizovat výměnu návěsu s řidičem jehož časové možnosti toto umožňují.

Nedbalé prostudování zakázky je třeba napravit co nejrychleji po tomto zjištění, to znamená v případě místní odchylky nasměrovat řidiče co nejrychleji na správnou trasu, v případě záměně termínu časový údaj co nejrychleji aktualizovat a zároveň spravit o možných prodlevách zákazníka.

---

### **Řešení problémů způsobených externími organizacemi**

V okamžiku vrácení návěsu přistaveného k naložení z důvodu chybné procedury či nedostatečného umytí je nutno okamžitě evidovat a pokud možno fotograficky dokumentovat závady mycího procesu a nechat si toto potvrdit na odpovídající dokumenty (CMR, čisticí certifikát) ze strany zákazníka. Následně je nutno co nejrychleji vyslat řidiče zpět na inkriminovanou čisticí stanici či na stanici jinou, kde budou závady odstraněny a řidič se pak dostaví opět na místo nakládky.

Jakákoliv reklamace celního procesu musí být okamžitě konzultována a prověřena s dotyčným celním úřadem, je nutno opatřit všechny průvodní dokumenty, tyto zkontrolovat, odstranit nedostatky a kompletní celní papíry poskytnout reklamujícímu hraničnímu orgánu, aby mohl řidič pokračovat v přepravě zboží.

Záměna referenčního čísla zjištěná před naložením se opraví v zakázce řidiče a ten obdrží novou správnou zakázku. Záměna čísla nakládky jež způsobí naložení špatného produktu, musí být okamžitě detailně dokumentována a v případě vzniku nadbytečných nákladů musí být s viníkem (v tomto případě zákazníkem) pokud možno písemně ustanoven postup kompenzace těchto více nákladů. Stejně tak je nutno detailně dokumentovat obdržení znečištěného či jinak znehodnoceného produktu, k čemuž je nezbytné vždy přivolat soudního znalce a vyžádat písemný posudek o poškozeném produktu. Únik zboží způsobený nedostatkem místa v cisterně zákazníka je opět nezbytné dokumentovat a zároveň si toto nechat přímo na místě potvrdit (orazit, podepsat), pro případ, že by zákazník v budoucnosti požadoval proplacení odstranění znečištění firemního pozemku či nechtěl zaplatit převoz v plné sumě.

### **Řešení problémů způsobených porušováním vnitřních ustanovení společnosti ze strany řidiče**

Řidič je povinen o situaci ihned informovat dispečera a zaplatit případnou pokutu. Pokud není schopen tuto vzhledem k její výši zaplatit, firma poskytne řidiči požadovanou sumu k dispozici v podobě zálohy na mzdu a stravné, jež mu bude následně stržena. Největší potíže jsou v takovýchto případech způsobeny na základě nemožnosti převedení platby z firemního konta, kdy kontrolní orgány požadují zaplacení v hotovosti. Do doby zaplacení je vozidlo odstaveno a následně v mnohých



---

případech naúčtováno policejní nasazení a parkoviště. Složitost situace je v různých zemích odlišná – nejhorší podmínky jsou v Polsku a v Maďarsku, kde výsledná suma překračuje desetitisíce.

Firemní vedení v takovýchto případech je nutno obstarat na základě stávajících kontaktů osobu, jež sumu řidiči doručí. Cestovní náklady pak bohužel zvyšují celkové firemní náklady, ale na druhou stranu zkažení převáženého produktu by bylo ještě nákladnější.

V nejhorších případech, kdy řidič ohrozí provoz natolik, že je mu policejním orgánem odebrán řidičský průkaz až do odvolání, je nutno okamžitě vyslat k tahači řidiče náhradního, který následně vykoná práci řidiče původního. Je velmi nezbytné jednat okamžitě, rychle a spolehlivě, jakékoliv časové prodlevy ohrožují doručení produktu v optimálním stavu, což je u tekutých potravin nezbytné.

Poté co dispečer obdrží tuto informaci a ověří si její pravdivost, je nutné zjistit, zda se v blízkosti nenachází jiný řidič, jež by naložil či vyložil produkt za inkriminovaného řidiče. Pokud tato možnost není k dispozici, musí se vykázaný řidič ještě jednou nahlásit s odpovídajícím vybavením, které je povinen si obstarat. Nahlásit se musí u vrátného a doufat v opětovné vpuštění na firemní pozemek nakládky nebo vykládky (téměř vždy je mu toto vždy povoleno).

Zde je nutno okamžitě zajistit řidiče (informovat nejbližší policejní stanici) a následně poslat náhradního řidiče, který inkriminovaného řidiče zastoupí. Řidič, který tímto ohrozil své okolí, je na základě hrubého porušení pracovní povinnosti vykázan a je s ním s okamžitou platností ukončen pracovní poměr.

Dispečer okamžitě nařídí řidiči odstranění problému – vysazení osob, zvířat a podobně. Toto musí proběhnout v co nejrychlejší době tak, aby nebyla zbrzděna plynulost přepravy.

### **Řešení problémů způsobených náhlým zhoršením zdravotního stavu zaměstnance**

Jakoukoliv nevolnost či zhoršení zdravotního stavu zaměstnance je tento povinen okamžitě nahlásit dispečerovi. Dispečer následně jedná na základě akutnosti zdravotního stavu zaměstnance, to znamená buď nechá řidiče dojet na nejbližší místo, kde je možno vozidlo odstavit, nebo nařídí okamžité odstavení vozu za pomoci

---

výstražného osvětlení a přivolá řidiči lékařskou pomoc přímo na toto místo. V případě ohrožení života řidiče dispečer volá záchranou službu daného okrsku a státu jejíž telefonní spojení zjistí na mezinárodních informacích či prostřednictvím internetu. Dle následné diagnózy zdravotního stavu řidiče jsou pak provedeny potřebné kroky k tomu, aby bylo vozidlo co nejrychleji opět uvedeno do provozu a co nejméně narušen plán transportu.

## **5.5. Převravní dokumenty**

### **5.5.1. Charakteristika přepravních dokumentů**

Mezi základní přepravní dokumenty používané firmou Unitrans Bohemia s.r.o. patří:

- CMR;
- výkaz o provozu vozidla;
- čistící certifikát.

#### **CMR**

Je základním přepravním dokumentem jež provází každý transport (bližší charakteristika CMR a Dohoda CMR viz kapitola 2.3.1). CMR obsahuje celkem 31 bodů. Bod 1 až 4 se týká dat odesílatele a příjemce, místa nakládky a vykládky zboží. Musí zde být vždy uvedena kompletní adresa včetně směrovacího čísla města a země. Bod 5 pak specifikuje průvodní doklady dané přepravy. Body 6 až 12 se týkají převáženého produktu a specifikují tento od jeho druhu až po jeho objem. V těchto bodech se uvádějí pouze ty parametry produktu, jež jsou přepravci známé (váha, množství litrů a podobně). Body 16 až 18 se týkají dopravce a dalších dopravců v případě provádění transportu více společnostmi. V bodě 16 je pravidlem razítko firmy Unitrans Bohemia s.r.o. Velmi důležitý je následný bod 18 jež je vytyčen pro výhrady a poznámky dopravce, jsou zde zapisovány časové, hmotností údaje či veškerá jiná data, jež by mohla být pro následující přepravu rozhodující. V minulosti se preferovalo zapisování poznámek prostřednictvím ustálených kódů a zkratk, zatímco v současnosti se většina společností přiklání k přesnému lexikálnímu popisu situace. Nejdůležitějšími body jsou 22 až 24, které dokládají předání a převzetí daného produktu. V těchto

---

kolonkách se musí objevovat razítko a podpis předávajících či přijímajících právnických či fyzických osob, což následně vyzdvihuje CMR na funkci jakési „prefaktury“. Body 25 až 28 charakterizují druh a typ vozidla i přípojného zařízení. Zbývající neuvedené body nemusí být vždy vyplněny a nejsou pro plynulost transportu nezbytné.

### **Výkaz o provozu vozidla**

U firmy Unitrans Bohemia má tento výkaz podobu obálky formy A4 na níž je vytištěna tabulka s jednotlivými údaji daného transportu, jež je řidič povinen pravdivě vyplnit a následně podepsat. Mezi údaje objevující se na výkazu provozu vozidla patří například údaje o řidiči, o spolujezdci, místě nakládky, místě vykládky, čistící stanici, stavy kilometrů, hotovostní výdaje, tankování a hraničních přechodech. Jeden výkaz se týká jedné zakázky, to znamená, že dokumentuje danou přepravu od jejího počátku, tedy od naložení produktu, až po její ukončení (u tekutých potravin je každá zakázka zakončena mytím). Řidiči firmy Unitrans Bohemia s.r.o. výkaz o provozu vozidla po jeho ukončení odevzdávají na jim známých místech a to vždy za aktuální měsíc nejpozději do pátého dne měsíce následujícího. Forma obálky řidiči umožňuje jednodušší shromažďování základních a nadstavbových dokumentů týkající se přepravy. Nadstavbové dokumenty jsou takové, jež jsou používány pouze nárazově v ojedinělých případech a nejsou pro celkovou přepravní činnost firmy Unitrans Bohemia s.r.o. nezbytné (CEMT, T1)

### **Čistící certifikát**

Čistící certifikát je dokument prokazující požadované umytí návěsu před jeho následným naložením. Tento dokument vystavuje firmě Unitrans Bohemia s.r.o. čistící stanice, která mytí návěsu vykonává. Každý takovýto atest musí obsahovat údaje o předchozím produktu (někdy dokonce i tři poslední produkty), použité čistící procedury a přípravky, bližší specifikace čistící stanice (adresa, IČO, popřípadě telefon a fax), razítko a podpis myčky i podpis zaměstnance Unitrans Bohemia s.r.o. jako kontrolora správného průběhu a výsledku mytí.

---

## **5.5.2. Vybrané problémy spojené s přepravními dokumenty a jejich řešení**

### **Problémy s CMR a jejich řešení**

CMR je nejdůležitější přepravní dokument sloužící jako záruka následné možnosti fakturace transportních služeb na zákazníka. Mezi nejzávažnější komplikace spojené s tímto dokumentem patří chybějící razítko a podpis přijímajícího, což ohrožuje možnost prokázání předání daného produktu na místě vykládky. V případě odhalení chybějících údajů je nutno okamžitě kontaktovat nejprve řidiče, který přepravu vykonával a přesně zjistit příčinu zanedbání správného vyplnění dokumentu CMR. V některých případech totiž zákazník posílá CMR dokument následně na adresu společnosti Unitrans Bohemia s.r.o. (při poruchách počítačových systémů či vykládání produktu po úředních hodinách kanceláří). Druhým krokem je kontaktování zákazníka samotného a vyžádání si zaslání oraženého a podepsaného CMR. V případech kdy zákazník popírá fakt převzetí produktu je nutno mu předložit průkazné materiály (dodací listy, výkazu o provozu vozidla a podobně). Pokud by zákazník i po průkazném doložení převzetí zboží z jeho strany odmítal potvrdit CMR a proplatit proběhlou přepravu je nutno daný případ předat právnímu zástupci společnosti a vymáhat pohledávky soudní cestou.

Jiné komplikace mohou nastat v případech, kdy nesouhlasí parametry naloženého a vyloženého produktu. Zde může dojít buď ke kompletní záměně zboží, kdy je na CMR uvedeno jiné zboží než si zákazník objednal a než bylo ve skutečnosti naloženo. Toto se stává v případech, kdy je zboží uvedeno firmou nakládky v cizím jazyce a řidič překladu nerozumí, nebo v případech kdy zboží obsahuje specifikační koncovku řidiči neznámou (například u olejů). Zde je nutno zjistit tento omyl nejpozději před profakturováním dané přepravy, jinak by v návaznosti se zaměněním produktu mohlo dojít ke změně fakturované sumy (tuna různých produktů je různě proplácena). Po tomto zjištění dochází k okamžitému kontaktování zákazníka a zaslání žádosti o opravu chybně uvedených údajů. Stejný postup následuje i v případech kdy neodpovídá množství naloženého zboží. Pokud dojde k váhovým rozdílům po vyložení

---

produktu, jež řidič zjistí na základě vážního lístku, je řidič povinen nechat si potvrdit stoprocentní prázdnotu cisterny do CMR, čímž předejde snížení následné profakturované sumy z důvodu nevyložení veškerého produktu.

### **Problémy s výkazem o provozu vozidla a jejich řešení**

U těchto dokumentů je zřejmě největším problémem opomínání zapisování hotovostních výdajů, kdy řidič za firmu platí v hotovosti a zaplacené sumy je povinen zapsat do k tomu určených kolonek v tabulce o provozu vozidla. Jistou dobu po odevzdání výkazu řidič požaduje navrácení těchto peněz, jež však nelze zpětně dohledat. V případě, že řidič má u sebe doklad o zaplacení dané částky, je možné tyto výdaje následně dopsat a řidiči odpovídající sumu přesto vyplatit. Pokud však již nemá ani doklady o zaplacení je vyplacení hotovostních výdajů řidiče nemožné.

### **Problémy s čistícím certifikátem a jejich řešení**

V rámci čistícího certifikátu může dojít k několika chybám a to, že na čistícím certifikátu se objeví špatné předchozí zboží, certifikát není podepsaný od čistící stanice nebo od řidiče nebo nebyla provedena požadovaná procedura mytí. Všechny tyto nedostatky vedou k následnému nenaložení zboží, proto je velmi nutné tyto co nejrychleji napravit a poslat řidiče nakládat.

Náprava probíhá následujícím způsobem: Řidič informuje o nedostatcích dispečera, který kontaktuje danou mycí stanici a avizuje znovu řidiče, který se v nejbližší době dostaví a obdrží čistící certifikát odpovídající představám místa nakládky. Nejzávažnější chybou, jež se může na čistícím certifikátu objevit, je nepotvrzení sterilního mytí při jeho předchozím objednání. V takovémto případě nelze poslat řidiče zpět na čistící stanici, nýbrž je nutné poslat jiné auto, jež produkt naloží.

## **5.6. Vybrané problémy v dodržování nařízení č. 561/2006 a jejich řešení**

Většina komplikací je v rámci nařízení č. 561/2006 způsobená především rozporem mezi praxí a teorií. Zatím se co řidič při své každodenní činnosti dostává do sporných situací, které mu různými způsoby zamezují stoprocentně dodržet toto celoevropsky

---

platné nařízení, popisuje tato dohoda hraniční situace jen nepřímo, načež následně o akutnosti přestupku či nedodržení rozhoduje kontrolní orgán, který ne vždy disponuje dostatečnými praktickými zkušenostmi a nazírá na věc pouze z byrokratického pohledu.

### **5.6.1. Problémy způsobené dopravcem samotným a jejich řešení**

Jedná se o takové situace, kdy dispečer bez přesného propočtu časových možností daného řidiče chybně přidělí zakázku, tak že řidič tuto není schopen stihnout za dobu řízení či pracovního výkonu, jež mu ještě zbývá. Tento problém je nutno řešit okamžitě po té, co dispečer zjistí, že řidič již nemá tolik hodin, které by potřeboval ke splnění dané zakázky. Je nutné přepojit dané přípojné vozidlo a zakázkou pověřit řidiče, který má ještě dostatek času. Pokud však dispečer tento nedostatek neobjeví vůbec a řidič nereaguje v domnění, že je povinen zakázku vykonat, dochází k překročení buď pracovního výkonu či doby řízení a hrozí následný postih. Je proto nutné každému zaměstnanci ihned po započetí pracovního poměru řádně osvětlit fungování společnosti, poskytnout mu odpovídající podklady (v tomto případě příručka řidiče firmy Unitrans Bohemia s.r.o.) a pracovní režimy řidičů v silniční dopravě od sdružení Česmad Bohemia. V případě, že dispečer nedodržení nařízení odhalí v okamžiku, kdy už řidič stojí na inkriminovaném místě s překročenou dobou řízení či výkonem, je nutno okamžitě daný přestupek zaznamenat na výtisk z digitálního tachografu. Řidič následně dostatečně prodlouží denní odpočinek, tak aby zamezil jakémukoliv riziku (minimálně však o dobu třech hodin).

### **5.6.2. Problémy způsobené řidičem a jejich řešení**

Ne všichni zaměstnanci jsou před započtím pracovního poměru řádně a dostatečně proškoleni, a to jak v jednotlivých aspektech nařízení č. 561/2006, tak v zacházení s digitálními tachografy jimiž jsou všechna vozidla firmy Unitrans Bohemia s.r.o. vybavena. I zde je tedy nezbytné přezkoumat aktuální znalosti zaměstnance a preventivně ho ještě jednou řádně proškolit a dát mu k dispozici odpovídající dokumenty v tištěné formě což zaměstnanec stvrzuje svým podpisem.

Přesto však zaměstnanci v různých situacích nařízení porušují a vystavují tak sebe i společnost zbytečnému riziku. Jedná se o situace, kdy zaměstnanec například obdrží

---

zakázku jejíž trasa prochází místem jeho bydliště. Aby se zde mohl zdržet co nejdéle zkrátí řidič požadované bezpečnostní přestávky či denní odpočinky, nebo naopak prodlouží dobu řízení či celkový výkon. Toto samozřejmě záměrně dispečerovi nenahlásí a porušení nařízení je zjištěno teprve při stahování dat z karty řidiče, či hůře kontrolním orgánem. Řidič je následně písemně napomenut a upozorněn na fakt, že při započetí pracovního poměru se zavázal dodržovat tyto předpisy a v nemožnosti dodržení okamžitě informovat dispečera. Následuje opětné proškolení řidiče a zpřísněná kontrola jeho osoby.

Dalším velmi častým porušením je nedodržení denní doby odpočinku způsobené špatným nastavením digitálního tachografu. Řidič v tomto případě sice odpovídající dobu odpočinku prakticky dodrží, ale zapomene v okamžiku jejího započetí nastavit přístroj do polohy „postel“, což způsobí chybné zaznamenání této doby jako doby pracovního výkonu. Řidič má poslední možnost toto napravit ještě před vyjetím vozidla, kdy může tuto dobu zpětně nastavit jako dobu odpočinku. Dispečer tedy řidiče vždy průběžně upozorňuje na nutnost nastavování přístroje do patřičného režimu. Pokud zaměstnanec přesto tuto chybu udělá, je nutné okamžitě po zjištění zhotovit výtisk a manuálně do něho situaci zaznamenat.

### **5.6.3. Problémy způsobené aktuálním dopravním stavem a jejich řešení**

I aktuální situace provozu na pozemních komunikacích může značně ovlivnit dodržování nařízení č. 561/2006. Jedná se o situace, kdy řidič zůstane stát v zácpě či nemůže nalézt místo k odstavení vozidla. Pokud řidič stojí v zácpě delší dobu než je jeho doba řízení či výkonu, poruší tím dané nařízení a je nutno tuto situaci okamžitě zaznamenat s místními i časovými údaji na výtisk z digitálního tachografu. V případech kdy zaměstnanec opět poruší dobu řízení či dobu výkonu tentokrát z důvodu nenalezení parkovací plochy, je i zde nezbytné zaznamenat situaci na daný výtisk. Řidič napíše na výtisk přesné názvy parkovacích ploch, kde nemohl z důvodu jejich nedostatečné kapacity vozidlo odstavit, přičemž nejpozději na třetím parkovišti již musí zůstat stát. U sporných případů kdy si zaměstnanec stoprocentně jist jak se zachovat kontaktuje dispečera, který ho navede.

---

#### **5.6.4. Ostatní možné vlivy a jejich řešení**

Mezi jiné faktory, které mohou vést k porušení tohoto nařízení patří například povětrnostní vlivy nebo technické důvody, jako jsou technické závady tachografu. Řidič, který je na pozemní komunikaci zastižen náhlými povětrnostními změnami, které v rámci bezpečnosti neumožňují pokračování v jízdě, je nucen odstavit vozidlo na nejbližším možném místě. Toto místo však slouží pouze pro přechodné odstavení vozu a po zlepšení povětrnostních podmínek musí zaměstnanec se soupravou přejet na místo jiné. V rámci toho může dojít k porušení doby jízdy a výkonu, nebo naopak k zkrácení požadované pauzy. Zaměstnanec stejně jako v ostatních případech zhotoví výtisk z digitálního tachografu a danou situaci detailně zaznamená.

Jakékoliv poruchy digitálního tachografu musí být co nejrychleji nahlášeny a posléze odstraněny. Dispečer řidiče naviguje do nejbližšího servisu, kde jsou možné závady odstraněny a přístroj důkladně přezkoušen. Řidič zároveň obdrží od daného servisu odpovídající potvrzení, jež v kopii poskytne dispečerovi. Dispečer následně jemu známých faktů vyplní kontrolní list o poruchách zařízení digitálního tachografu a tento uskladní, tak jej mohl při následné kontrole vyhledat a předložit.

#### **5.7. Dopravní nehody a jejich řešení**

K méně či více závažným dopravním nehodám ve zkoumané společnosti dochází na základě firemních statistik tak jedenkrát do měsíce. Nehody mohou být různého charakteru i závažnosti. Klasické dopravní nehody jsou takové, kdy dochází ke střetu dvou vozidel a minimálně jedno z nich je poškozeno.

Řidič je povinen o nehodě okamžitě informovat svého dispečera a postupovat způsobem, jež mu byl zprostředkován při zaškolení. Ke každé dopravní nehodě je nutno přivolat policii zejména z důvodu prokazatelného odhadu výše škody a charakteru poškození obou vozidel. Následně je sepsáno internacionální hlášení o nehodě, jež by každý z řidičů měl mít k dispozici ve svém rodném jazyce. Toto hlášení obsahuje potřebné údaje jako:

- datum a čas nehody;
- přesné místo nehody;
- svědci nehody;



- 
- počet případných zraněných;
  - název a sídlo policejního orgánu;
  - typ a registrační značka obou vozidel;
  - údaje o majiteli a řidičích obou vozidel;
  - detaily týkající se zákonného a havarijního pojištění obou stran;
  - nákres nehody;
  - podpisy viníka a poškozeného.

Po sepsání tohoto protokolu o škodě, řidič tento zašle faxem na sídlo společnosti a pokud je to možné pořídí i foto dokumentaci všech poškození vzniklých jak na tahači a návěsu společnosti, tak na jakémkoliv druhém vozidle. Po obdržení těchto podkladů je škodní událost firmou Unitrans Bohemia předána pojišťovacímu makléři. Aby bylo předání prokazatelné jsou tyto dokumenty zaslány doporučeně s dodacím lístkem. Nutno je vždy k dané škodní události opatřit – mezinárodní hlášení o nehodě, fotodokumentaci, kopii velkého technického průkazu tahače, kopii řidičského oprávnění řidiče a policejní protokol, pokud byla nehoda šetřena policií.

Specifické dopravní nehody jsou takové, kdy nefiguruje druhé vozidlo, nýbrž pozici druhého vozidla zastupuje pouze právnická či soukromá osoba, v jejímž vlastnictví je poškozený předmět. Jedná se o případy, kdy zaměstnanec firmy Unitrans Bohemia způsobí škodu na cizí věci (firemním pozemku, části firemního pozemku či objektu firmy), i v tomto případě je řidič povinen okamžitě informovat dispečera a postupuje stejně jako u klasických dopravních nehod s tím rozdílem, že nemusí volat žádný policejní orgán.

Komplikace nastávají v případech, kdy zaměstnanec ze strachu, či z jiného důvodu škodu vůbec nenahlásí. Po jisté časové prodlevě pak dorazí na adresu společnosti žádost o nahlášení dané škody ze strany pojišťovny zastupující poškozeného. Následně je však obtížné dohledat detailní průběh pojistné události a tuto v odpovídajícím znění dohlásit. Ve většině případů totiž inkriminovaný zaměstnanec již u společnosti nepracuje a firma si nemůže být stoprocentně jistá, zda škoda způsobená protistraně je oprávněná. Ve snaze tuto situaci osvětlit je bývalému zaměstnanci zaslán doporučený dopis se žádostí o dohlášení neidentifikovatelné nehody na jím uvedenou korespondenční

---

adresu. Pokud však tento na žádost nereaguje, je nezbytné o tom spravit pojišťovnu či pojišťovacího makléře protistrany a uznat jejich nárok za oprávněný.

---

## 6. ZÁVĚR

Tato diplomová práce se zabývá podmínkami, které jsou spojeny s provozováním dopravní firmy v Evropské unii. Tyto faktory jsou zde detailně analyzovány na konkrétním modelu – Unitrans Bohemia s.r.o., jež od roku 2004 působí na trhu mezinárodní kamionové dopravy.

Existence logistických firem je v současné době značně obtížná, což je způsobeno především četnými nároky kladenými na tyto jednotky ze stran kontrolních a jiných orgánů. Společnosti musí prokazovat řadu aspektů, které je uzpůsobují k provozování logistických služeb v rámci celoevropského trhu i mimo něj. Tento fakt je u analyzovaného objektu, Unitrans Bohemia s.r.o, navíc dále zkomplikován samotným charakterem převážených produktů, tekutých potravin, které vyžadují dodržování mnoha dalších regulí. Tato opatření se vztahují jak k přepravám samotným, tak ke způsobům nakládání a vykládání zboží i odstraňování zbytku produktu z inkriminovaného cisternového návěsu.

Tyto procesy jsou provázeny řadou nezbytných průvodních dokumentů, bez nichž by transport nemohl být legálně vykonáván. Forma zmiňovaných dokumentů byla v posledních letech značně obměňována a nivelizována, přesto však v mnoha případech zůstala jejich podoba poplatná byrokratickému systému a pro aktéry přeprav ne vždy srozumitelná. Zejména řidiči v mnohých případech zcela nepochopí druh a množství údajů, jež je nutno ve formulářích uvést a mohou se tak dostat do situací, kdy je tato nedůslednost penalizována.

„Práci“ dopravním společností pak často ztěžuje právě teorie poplatná legislativa, která je často na tolik vzdálená od praxe, že v podstatě znemožňuje dopravcům stoprocentní dodržování zmiňovaných předpisů. Společnosti jsou tak v podstatě již předem vystaveny rizikům spojenými s finančním postihem, které vzhledem ke svým výším mohou prosperitu dané jednotky značně ovlivnit.

---

Situaci do doby nedávne nepřispíval ani stav trhu práce, kdy bylo nemalým problémem pro většinu dopravců zajistit chod všech vozidel, tedy obsadit je odpovídajícím množstvím dostatečně profesně zkušených zaměstnanců. Firma Unitrans Bohemia s.r.o. s tímto problémem neměla tak velké problémy, zejména vzhledem k práci s cisternovými návěsy, která je všeobecně u řidičů před klasickými návěsy upřednostňována. Rozhodujícím faktorem je i možnost vysokých platových ohodnocení na základě dostatečných finančních možností společnosti spojených se sítí stálých zákazníků, jimiž jsou známé potravinářské koncerny dominující na evropském trhu.

Na základě detailního rozboru lze konstatovat, že poskytování přepravních služeb v rámci Evropské unie není nijak jednoduchá. Kamionová doprava se bohužel stále setkává se všeobecnou nevolí a odporem ze stran veřejnosti, která na druhé straně nebere v potaz všechna fakta. *„Vždyť právě ti největší kritici rádi sáhnou po výrobcích, jež jsou k nim dopraveny jednou z jimi kritizovaných přepravních firem...“*

---

## 7. SUMMARY

### **Analysis of the conditions for the activity of an international shipping company in the European Union.**

The main aim of this thesis was the analysis of driving a transportation company in European Union. The analysis was applied to company Unitrans Bohemia seating in České Budějovice, which deals with the transportation of liquid foodstuff all over Europe. There are not many companies concerned with the transportation of liquid foodstuff today that is why I chose the company mentioned above.

This work is focused on a few essentials problems, such as the establishing a company itself, problems with the transportation of foodstuff, transport documents and finally the lawful regulations.

Some helpful methods were used in this study. The first one was the direct impersonal observation, which ranks among the basic techniques of information acquisition and is very time- consuming. It requires that the observer masters the situation, is unbiased, centred on corpus and in conclusion strikes a balance of his or her observation. Guided interview with the company manager was another used method. Thanks to the interview additional information about the running a company were gained.

The analysis made in the company Unitrans Bohemia shows that the existence of the logistic companies in the time of economic depression is very difficult. It is also due to the considerable demands of the inspection authorities. This fact is even more complicated because the company is engaged in the transportation of a special product that claims keeping many regulations. These regulations refer to the transport itself and also to the associated activities.

Present day legislation often varies from the existing practice and thereby makes observing the rules more difficult. That is why many transportation companies are exposed to risks, accompanied with the financial sanction.

---

As a conclusion of the thesis we can consider the fact that the existence and driving a transportation company in European Union is not easy at all. On one hand due to the aversion of public and on the other hand due to the objection of the government that takes steps to catch the fancy of the general public.

**Key words:** Transport, Logistics, Food logistics, international regulations

---

## 8. PŘEHLED POUŽITÉ LITERATURY

### Knihy:

1. VANĚČEK, D. *Logistika*. České Budějovice: Jihočeská univerzita, 1998. 216 str. ISBN 80-7040-323-3
2. MACHKOVÁ, H., SATO, A., ZAMYKALOVÁ, M. *Mezinárodní obchod a marketing: praktická výkladová encyklopedie*. Praha: Grada Publishing, 2002. 266 str. ISBN 80-2470-364-5
3. NOVÁK, R. *Mezinárodní kamionová doprava plus*. Praha: ASPI Publishing, 2003. 252 s. ISBN 80-86395-53-7
4. SIXTA, J., MAČÁT, V. *Logistika teorie a praxe*. Praha: CP Books, 2005. 316 str. ISBN 80-251-0573-3
5. PTÁČEK, P., KAPLÁNEK, A. *Přeprava nákladu v silniční nákladní dopravě*. Brno: Cerm, 2002. 111 str. ISBN 80-720-4257-2
6. NOVÁK, R., PERNICA, P., SVOBODA, V., ZELENÝ, L. *Nákladní doprava a zasilatelství*. Praha: ASPI, 2005. 412 str. ISBN 80-7357-086-6
7. SVOBODA, V. *Dopravní logistika*. Praha: ČVUT, 2004. 115 str. ISBN 80-01-02914-X
8. VANĚČEK, D., KALÁB, D. *Logistika*. České Budějovice: Jihočeská univerzita, 2004. 132 str. ISBN 80-7040-653-4
9. ZELENÝ, L., *Osobní přeprava*. Praha: APSI, a.s., 2007. 352 str. ISBN 978-80-7357-266-2

### Elektronické dokumenty:

1. FIATA [online]. 2008 [cit. 2009-02-09]. Dostupný z WWW: <[www.fiata.org](http://www.fiata.org)>.
2. TRANSFRIGO INTERNATIONAL [online]. 2008 , 20.2.2008 [cit. 2009-02-09]. Dostupný z WWW: <[www.transfrigo.com](http://www.transfrigo.com)>.

- 
3. MINISTERSTVO DOPRAVY [online]. 2006 [cit. 2009-02-09]. Dostupný z WWW: <[www.mdcz.cz](http://www.mdcz.cz)>.
  4. EVROPSKÁ DOPRAVNÍ POLITIKA [online]. 2007 [cit. 2009-02-09]. Dostupný z WWW: <[www.europa.eu](http://www.europa.eu)>.
  5. UNITRANS BOHEMIA [online]. 2008 [cit. 2009-02-09]. Dostupný z WWW: <[www.unitrans-bohemia.cz](http://www.unitrans-bohemia.cz)>.
  6. WEMMERS [online]. 2009 [cit. 2009-02-09]. Dostupný z WWW: <[www.wemmers.nl](http://www.wemmers.nl)>.
  7. TROLL TRANSPORT [online]. 2008 [cit. 2009-02-09]. Dostupný z WWW: <[www.troll-transport.cz](http://www.troll-transport.cz)>.
  8. ČESMAD BOHEMIA [online]. 2008 [cit. 2009-02-09]. Dostupný z WWW: <[www.cesmad.cz](http://www.cesmad.cz)>.



---

## 9. SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1: Logo IRU .....	- 11 -
Obrázek 2: Logo Transfrigo International .....	- 11 -
Obrázek 3: Organizační struktura firmy .....	- 32 -
Obrázek 4: Souprava firmy Unitrans Bohemia s.r.o. ....	- 36 -
Obrázek 5: Tahač značky DAF .....	- 37 -
Obrázek 6: Tahač značky SCANIA .....	- 37 -
Obrázek 7: Tahač značky VOLVO .....	- 38 -

---

## 10. PŘÍLOHY

Příloha 1: Kolečko do analogového tachografu

Příloha 2: Digitální tachograf

Příloha 3: Karta řidiče

Příloha 4: Výtisk z digitálního tachografu

Příloha 5: Nákladní list CMR

Příloha 6: Zakázka

Příloha 7: Tvorba objednávky ve firemním systému

Příloha 8: Výkaz o provozu vozidla

Příloha 9: Mycí certifikát firmy Timmel

Příloha 10: Záznam o dopravní nehodě

---

Příloha 1: Kolečko do analogového tachografu



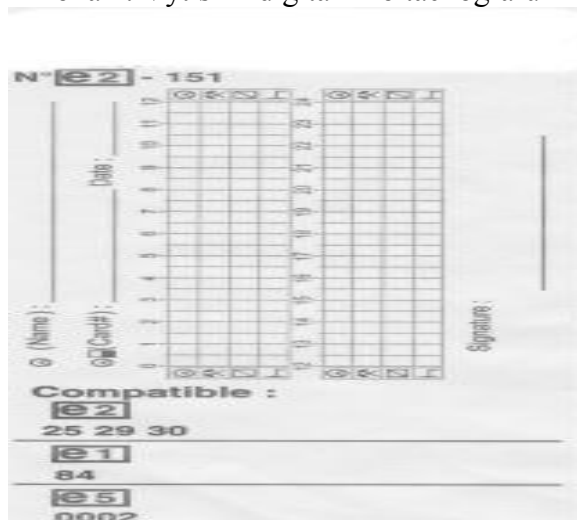
Příloha 2: Digitální tachograf



Příloha 3: Karta řidiče



Příloha 4: Výtisk z digitálního tachografu



Příloha 5: Nákladní list CMR

**1 Exemplář pro odesílatele**  
**Exemplar für Absender**

1 Odesílatel (jméno, adresa, země) Absender (Name, Adresse, Land)		<b>MEZINÁRODNÍ NÁKLADNÍ LIST č.</b> <b>INTERNATIONALER FRACHTBRIEF Nr. CZ X 0810486</b>					
2 Příjemce (jméno, adresa, země) Empfänger (Name, Adresse, Land)		Tato přeprava poštěná, i pokud bylo upřesněno jinak, podmínkami o přepravě ucelené v mezinárodní smlouvě dopravy (CMR). Diese Befrachtung unterliegt auch im Falle einer gegenseitigen Abmachung den Bestimmungen des Übereinkommens über den Befrachtungsvertrag im Internationalen Straßengüterverkehr (CMR).					
3 Město vykladání zboží Ausladeort des Gutes		16 Doručení (jméno, adresa, země) Frachtmann (Name, Adresse, Land)					
4 Město a datum naložení zboží Ladeort und Datum		17 Datum dopravy (jméno, adresa, země) Fehlende Frachtmann (Name, Adresse, Land)					
5 Přijetí a datum naložení zboží Beladungsdokument		18 Výtahy a poznámky dopravce Warenliste und Bemerkungen des Frachtmanns					
11 Jméno a příjmení Zurück und Nr.	12 Počet kusů Anzahl der Kisten	13 Druh obalu Art der Verpackung	14 Cizojazyčné označení Bezeichnung des Gutes	15 Identifikační číslo Sendungs-Nr.	16 Hmotnost v kg Bruttogewicht in kg	17 Objem v m <sup>3</sup> Umfang in m <sup>3</sup>	
18 Jméno LN Nummer	19 Druh přepravního Dienste Bezeichnung	20 Vyměnitelné bezpečnostní značení Gefährliche Muster Nr.	21 Důležité údaje Wichtige Angaben				
22 Podpis odesílatele (jméno a příjmení) Anschreiber des Absenders (Vor- und Nachname)			23 F. E. D. Zu zahlen vom Absender Empfänger				
24 Datum Datum			25 Zvláštní podmínky Besondere Vereinbarungen				
26 Podpis a razítko odesílatele Unterschrift und Stempel des Absenders			27 Zvláštní podmínky Besondere Vereinbarungen				
28 Podpis a razítko příjemce Unterschrift und Stempel des Empfängers			29 Zvláštní podmínky Besondere Vereinbarungen				
30 Podpis a razítko dopravce Unterschrift und Stempel des Frachtmanns			31 Zvláštní podmínky Besondere Vereinbarungen				
32 Podpis a razítko příjemce Unterschrift und Stempel des Empfängers			33 Zvláštní podmínky Besondere Vereinbarungen				
34 Podpis a razítko příjemce Unterschrift und Stempel des Empfängers			35 Zvláštní podmínky Besondere Vereinbarungen				
36 Podpis a razítko příjemce Unterschrift und Stempel des Empfängers			37 Zvláštní podmínky Besondere Vereinbarungen				
38 Podpis a razítko příjemce Unterschrift und Stempel des Empfängers			39 Zvláštní podmínky Besondere Vereinbarungen				
39 Podpis a razítko příjemce Unterschrift und Stempel des Empfängers			40 Zvláštní podmínky Besondere Vereinbarungen				
40 Podpis a razítko příjemce Unterschrift und Stempel des Empfängers			41 Zvláštní podmínky Besondere Vereinbarungen				
41 Podpis a razítko příjemce Unterschrift und Stempel des Empfängers			42 Zvláštní podmínky Besondere Vereinbarungen				
42 Podpis a razítko příjemce Unterschrift und Stempel des Empfängers			43 Zvláštní podmínky Besondere Vereinbarungen				
43 Podpis a razítko příjemce Unterschrift und Stempel des Empfängers			44 Zvláštní podmínky Besondere Vereinbarungen				
44 Podpis a razítko příjemce Unterschrift und Stempel des Empfängers			45 Zvláštní podmínky Besondere Vereinbarungen				
45 Podpis a razítko příjemce Unterschrift und Stempel des Empfängers			46 Zvláštní podmínky Besondere Vereinbarungen				
46 Podpis a razítko příjemce Unterschrift und Stempel des Empfängers			47 Zvláštní podmínky Besondere Vereinbarungen				
47 Podpis a razítko příjemce Unterschrift und Stempel des Empfängers			48 Zvláštní podmínky Besondere Vereinbarungen				
48 Podpis a razítko příjemce Unterschrift und Stempel des Empfängers			49 Zvláštní podmínky Besondere Vereinbarungen				
49 Podpis a razítko příjemce Unterschrift und Stempel des Empfängers			50 Zvláštní podmínky Besondere Vereinbarungen				
50 Podpis a razítko příjemce Unterschrift und Stempel des Empfängers			51 Zvláštní podmínky Besondere Vereinbarungen				
51 Podpis a razítko příjemce Unterschrift und Stempel des Empfängers			52 Zvláštní podmínky Besondere Vereinbarungen				
52 Podpis a razítko příjemce Unterschrift und Stempel des Empfängers			53 Zvláštní podmínky Besondere Vereinbarungen				
53 Podpis a razítko příjemce Unterschrift und Stempel des Empfängers			54 Zvláštní podmínky Besondere Vereinbarungen				
54 Podpis a razítko příjemce Unterschrift und Stempel des Empfängers			55 Zvláštní podmínky Besondere Vereinbarungen				
55 Podpis a razítko příjemce Unterschrift und Stempel des Empfängers			56 Zvláštní podmínky Besondere Vereinbarungen				
56 Podpis a razítko příjemce Unterschrift und Stempel des Empfängers			57 Zvláštní podmínky Besondere Vereinbarungen				
57 Podpis a razítko příjemce Unterschrift und Stempel des Empfängers			58 Zvláštní podmínky Besondere Vereinbarungen				
58 Podpis a razítko příjemce Unterschrift und Stempel des Empfängers			59 Zvláštní podmínky Besondere Vereinbarungen				
59 Podpis a razítko příjemce Unterschrift und Stempel des Empfängers			60 Zvláštní podmínky Besondere Vereinbarungen				
60 Podpis a razítko příjemce Unterschrift und Stempel des Empfängers			61 Zvláštní podmínky Besondere Vereinbarungen				
61 Podpis a razítko příjemce Unterschrift und Stempel des Empfängers			62 Zvláštní podmínky Besondere Vereinbarungen				
62 Podpis a razítko příjemce Unterschrift und Stempel des Empfängers			63 Zvláštní podmínky Besondere Vereinbarungen				
63 Podpis a razítko příjemce Unterschrift und Stempel des Empfängers			64 Zvláštní podmínky Besondere Vereinbarungen				
64 Podpis a razítko příjemce Unterschrift und Stempel des Empfängers			65 Zvláštní podmínky Besondere Vereinbarungen				
65 Podpis a razítko příjemce Unterschrift und Stempel des Empfängers			66 Zvláštní podmínky Besondere Vereinbarungen				
66 Podpis a razítko příjemce Unterschrift und Stempel des Empfängers			67 Zvláštní podmínky Besondere Vereinbarungen				
67 Podpis a razítko příjemce Unterschrift und Stempel des Empfängers			68 Zvláštní podmínky Besondere Vereinbarungen				
68 Podpis a razítko příjemce Unterschrift und Stempel des Empfängers			69 Zvláštní podmínky Besondere Vereinbarungen				
69 Podpis a razítko příjemce Unterschrift und Stempel des Empfängers			70 Zvláštní podmínky Besondere Vereinbarungen				
70 Podpis a razítko příjemce Unterschrift und Stempel des Empfängers			71 Zvláštní podmínky Besondere Vereinbarungen				
71 Podpis a razítko příjemce Unterschrift und Stempel des Empfängers			72 Zvláštní podmínky Besondere Vereinbarungen				
72 Podpis a razítko příjemce Unterschrift und Stempel des Empfängers			73 Zvláštní podmínky Besondere Vereinbarungen				
73 Podpis a razítko příjemce Unterschrift und Stempel des Empfängers			74 Zvláštní podmínky Besondere Vereinbarungen				
74 Podpis a razítko příjemce Unterschrift und Stempel des Empfängers			75 Zvláštní podmínky Besondere Vereinbarungen				
75 Podpis a razítko příjemce Unterschrift und Stempel des Empfängers			76 Zvláštní podmínky Besondere Vereinbarungen				
76 Podpis a razítko příjemce Unterschrift und Stempel des Empfängers			77 Zvláštní podmínky Besondere Vereinbarungen				
77 Podpis a razítko příjemce Unterschrift und Stempel des Empfängers			78 Zvláštní podmínky Besondere Vereinbarungen				
78 Podpis a razítko příjemce Unterschrift und Stempel des Empfängers			79 Zvláštní podmínky Besondere Vereinbarungen				
79 Podpis a razítko příjemce Unterschrift und Stempel des Empfängers			80 Zvláštní podmínky Besondere Vereinbarungen				
80 Podpis a razítko příjemce Unterschrift und Stempel des Empfängers			81 Zvláštní podmínky Besondere Vereinbarungen				
81 Podpis a razítko příjemce Unterschrift und Stempel des Empfängers			82 Zvláštní podmínky Besondere Vereinbarungen				
82 Podpis a razítko příjemce Unterschrift und Stempel des Empfängers			83 Zvláštní podmínky Besondere Vereinbarungen				
83 Podpis a razítko příjemce Unterschrift und Stempel des Empfängers			84 Zvláštní podmínky Besondere Vereinbarungen				
84 Podpis a razítko příjemce Unterschrift und Stempel des Empfängers			85 Zvláštní podmínky Besondere Vereinbarungen				
85 Podpis a razítko příjemce Unterschrift und Stempel des Empfängers			86 Zvláštní podmínky Besondere Vereinbarungen				
86 Podpis a razítko příjemce Unterschrift und Stempel des Empfängers			87 Zvláštní podmínky Besondere Vereinbarungen				
87 Podpis a razítko příjemce Unterschrift und Stempel des Empfängers			88 Zvláštní podmínky Besondere Vereinbarungen				
88 Podpis a razítko příjemce Unterschrift und Stempel des Empfängers			89 Zvláštní podmínky Besondere Vereinbarungen				
89 Podpis a razítko příjemce Unterschrift und Stempel des Empfängers			90 Zvláštní podmínky Besondere Vereinbarungen				
90 Podpis a razítko příjemce Unterschrift und Stempel des Empfängers			91 Zvláštní podmínky Besondere Vereinbarungen				
91 Podpis a razítko příjemce Unterschrift und Stempel des Empfängers			92 Zvláštní podmínky Besondere Vereinbarungen				
92 Podpis a razítko příjemce Unterschrift und Stempel des Empfängers			93 Zvláštní podmínky Besondere Vereinbarungen				
93 Podpis a razítko příjemce Unterschrift und Stempel des Empfängers			94 Zvláštní podmínky Besondere Vereinbarungen				
94 Podpis a razítko příjemce Unterschrift und Stempel des Empfängers			95 Zvláštní podmínky Besondere Vereinbarungen				
95 Podpis a razítko příjemce Unterschrift und Stempel des Empfängers			96 Zvláštní podmínky Besondere Vereinbarungen				
96 Podpis a razítko příjemce Unterschrift und Stempel des Empfängers			97 Zvláštní podmínky Besondere Vereinbarungen				
97 Podpis a razítko příjemce Unterschrift und Stempel des Empfängers			98 Zvláštní podmínky Besondere Vereinbarungen				
98 Podpis a razítko příjemce Unterschrift und Stempel des Empfängers			99 Zvláštní podmínky Besondere Vereinbarungen				
99 Podpis a razítko příjemce Unterschrift und Stempel des Empfängers			100 Zvláštní podmínky Besondere Vereinbarungen				

1 - 15 1 - 21 + 22

ČESKÁ REPUBLIKA

TYPOS Praha

Příloha 6: Zakázka

3025

**Transportauftrag**

Fahrer : Sanislav Calin  
 Trekker : 3025 4C28712  
 3-kamer oplegger : 0729 QHH-870

Aktie	die Adresse	KM-stände	Ankunfts.	Abfahrts.	Gewicht
Reinigen 56626 13/03/09	G. Holler SAS-KG Via Nazionale 25 IT 39040 SALORNO (BZ)				

Bemerkungen von Dispo:

Aktie	die Adresse	KM-stände	Ankunfts.	Abfahrts.	Gewicht
Laden 56324 13/03/09	Zipperle Hans AG-SpA Max-Valler-Straße 3 IT 39012 MERANO				

Aantal	Produkt	Referentie	Opdrachtgever	Ordernr	Compart.
3000 KG	Pfirsich	Bestemming: HAMMINKELN	Zipperle Hans AG-SpA	11264\1	

Kammer 2

Aantal	Produkt	Referentie	Opdrachtgever	Ordernr	Compart.
10000 KG	Tomatensaft	Bestemming: HAMMINKELN	Zipperle Hans AG-SpA	11264\2	

Kammer 1

Aantal	Produkt	Referentie	Opdrachtgever	Ordernr	Compart.
11000 KG	Tomatensaft	Bestemming: RECKLINGHAUSEN-STUCKENBUSCH	Zipperle Hans AG-SpA	11263\1	

Kammer 3

Bemerkungen von Dispo:

Aktie	die Adresse	KM-stände	Ankunfts.	Abfahrts.	Gewicht
Entladen 56325 16/03/09 07:00	Fa. Möller Forststraße 7 DE 45665 RECKLINGHAUSEN-STUCKENBUSCH				

Aantal	Produkt	Referentie	Opdrachtgever	Ordernr	Compart.
11000 KG	Tomatensaft	Herkomst: MERANO	Zipperle Hans AG-SpA	11263\1	

Bemerkungen von Dispo:

Aktie	die Adresse	KM-stände	Ankunfts.	Abfahrts.	Gewicht
Entladen 56330 16/03/09 09:00	Obstkelerei van Nahmen KG Postfach 1128 DE 46499 HAMMINKELN				

Aantal	Produkt	Referentie	Opdrachtgever	Ordernr	Compart.
3000 KG	Pfirsich	Herkomst: MERANO	Zipperle Hans AG-SpA	11264\1	

Aantal	Produkt	Referentie	Opdrachtgever	Ordernr	Compart.
10000 KG	Tomatensaft	Herkomst: MERANO	Zipperle Hans AG-SpA	11264\2	

Bemerkungen von Dispo:

Bemerkungen von Fahrer:  
 (Grund Verzug, Besonderheit bei Lade-/Ablade-/Reinigungsadresse)

Rit 11236





Příloha 8: Výkaz o provozu vozidla

Pos. Nr.

Frachtverrechnung:

Fahrtabrechnung - Nummer:

LKW-Nummer/Kennzeichen: B016 4C1041P

Hänger-Nummer/Kennz.:  02J 26 HH

Fahrer-Nummer/Name:  DRAHOS

Beifahrer-Nummer/Name:

**OTDRKHEIM**

Km-Stand/letzte Entladestelle: 106925

Ladung	kg	Frachtzahler	Beladeort/PLZ	Km-Stand	x	Entladeort/PLZ	Km-Stand	x
GLUCOSE	24000		MARCKOLSHEIM	107161		TEGENBERG	107700	

Die Frachtbriele sind fortlaufend zu nummerieren und müssen sowohl der Anzahl als auch im Inhalt mit der Fahrtabrechnung übereinstimmen. Sollten die Frachtbriele nicht entsprechen, sind diese händisch zu ergänzen bzw. abzuändern, wobei der ursprüngliche Eintrag leserlich bleiben muß. Besonders wird darauf hingewiesen, daß die Be- und Entladeorte richtig geschrieben werden und auch die bezüglichen Postleitzahlen richtig sind!

Tankdaten - Diesel				VOLL bedeutet, nach der Tankung ist tank VOLL. TEILWEISE bedeutet, nach der Tankung ist tank NICHT VOLL.	
TT MM JJ	Km-Stand	Liter	Status/Ort/Firma	00 = voll	10 = teilweise Haustankstelle Imst
20.3.09	104600	649,5	02-BATICE	01 = voll	11 = teilweise IDS (Tankort ergänzen)
20.3.09	AD-BLUE	31,37	02-BATICE	02 = voll	12 = teilweise Shell (Tankort ergänzen)
				03 = voll	13 = teilweise Gebr. Weiss Lauterach
				04 = voll	14 = teilweise Vögel Bludesch
				05 = voll	15 = teilweise Transhöbling Bozen
				06 = voll	16 = teilweise Autohofkarte (Tankort ergänz.)
				07 = voll	17 = teilweise Groiss
				08 = voll	18 = teilweise Kraft
				09 = voll	19 = teilweise Sonstige (Tankort und Firma ergänzen)
				a = voll	1a = teilweise Rissbachertankkarte (Ort ergänz.)

Tank-Innenreinigungen nach diesem Transport (bitte ankreuzen)			Kosten (wenn bekannt)
<input type="checkbox"/>	Fremdreinigung	bei	
<input type="checkbox"/>	Selbstreinigung	durch Fahrer	

Hier sind die Bewegungen sämtlicher Wertpaletten, -boxen etc. lückenlos einzutragen, damit eine ordnungsgemäße Verrechnung dieser mit unserem Kunden stattfinden kann!

Barauslagen		
Bezeichnung	Betrag	Währung

allgemeine Anmerkungen zur Fahrt:

Daten geprüft:

Mautkostenerfassung in EUR

A:  D: 40,80 I:  Sonstige: (Land angeben)

Reisebeginn	Reiseende	Grenzübertrittszeiten		Fahrpersonal Nr.
TT MM JJ hh:mm	TT MM JJ hh:mm	TT MM JJ hh:mm	von nach	
19.3.11z	20.3.15 <sup>00</sup>	20.3.7 <sup>00</sup>	F D	
		20.3.8 <sup>00</sup>	D B	

Die Reisezeiten sind Basis für Ihre Lohnabrechnung und müssen daher richtig und vollständig eingetragen werden!!



Příloha 9: Mycí certifikát firmy Timmel

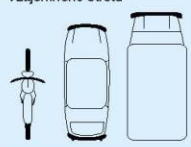
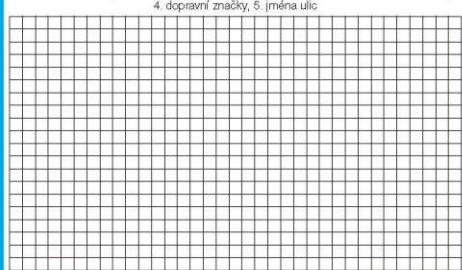
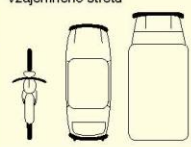
EFTCO		European Cleaning Document		aplica	
www.eftco.org		FR TIM530000844		Association Professionnelle des Lavages Industriels de Citernes Aplica	
<b>1</b> TIMMEL FRERES 24 Route du Rhin 67930 BEINHEIM TEL : 03 88 53 77 67 FAX : 03 88 53 77 60 http://www.aplica.a-s-o.fr timmel-freres@free.fr			Siret : 312 537 582 000 24 N. id. IVA : FR 88 312 537 582 BAS RHIN ISO 9001 : 2000 01 100 057022 Evaluation SQAS : n. 25807		
<b>2</b> Référence du client / Customer reference number*			<b>3</b> N° de série / Serial number 80E46730		
<b>4</b> Raison sociale du client / Customer TROLL			<b>5</b> N° d'identification / Identification numbers Véhicule / Vehicle 4C10418 Citerne, Conteneur, GRV / Tank, Container 05-26-HH		
<b>6</b> Nature du produit / Nature of product*			<b>7</b> Prochain produit chargé / Next Load*		
<b>8</b> Dernier Produit Transporté / Previous load Nom / Name		<b>9</b> Procédures de nettoyage / Cleaning Procedures EFTCO Code / Description*			
Comp	UN N°	Glucose		P01 P10 P99 Procédure B P, Syrial	
<b>10</b> Prestations complémentaires / Additional Services E50- E51- E52- E55- E60- E65- E71- E80- E90 : 6 plombs					
<b>11</b> Observations / Comments PH 7					
<b>12</b> Nom du laveur / Name cleaner* SARTHER J			<b>13</b> Date / Heure d'entrée / Time In* Date / Heure de sortie Time Out 19/3/09 15h15		
La station de lavage et le conducteur attestent que les moyens décrits ci-dessus ont effectivement été mis en oeuvre pour nettoyer la citerne (cfr la définition EFTCO de 'propre') / The cleaning station and the driver confirm that the above service(s) to clean the tank have been carried out (see EFTCO definition of 'clean').					
<b>14</b> Représentant de la station / Cleaning Station Nom / Name TIMMEL FRERES S.A. STATION DE LAVAGE			<b>15</b> Conducteur / Driver* Nom / Name DRAHOS		
Signature / Signature PQ			Signature / Signature		

Příloha 10: Záznam o dopravní nehodě

## Záznam o dopravní nehodě

Slouží k dokumentaci průběhu nehody za účelem rychlejšího vyřízení náhrady škody.

Vyplní řidiči obou vozidel.

1. Datum nehody _____ Hodina _____		2. Místo (ulice, č. domu resp. kilometrovník)		3. Zranění? ne <input type="checkbox"/> ano <input type="checkbox"/>	
4. Jiná škoda než na vozidlech A a B ne <input type="checkbox"/> ano <input type="checkbox"/>		5. Svědci (jméno, adresa, telefon - spolujezdce podtrhnout)		5a. Policejně šetřeno? ne <input type="checkbox"/> ano <input type="checkbox"/> Kým: _____	
<b>Vozidlo A</b>		12. Zaškrtněte odpovídající body vozidlo:		<b>Vozidlo B</b>	
6. Pojištěný (jméno a adresa)		1. bylo zaparkováno		6. Pojištěný (jméno a adresa)	
Telefon (od 9.00 do 16.00) _____		2. rozjždělo se		Telefon (od 9.00 do 16.00) _____	
Plátce DPH? ne <input type="checkbox"/> ano <input type="checkbox"/>		3. zastavovalo		Plátce DPH? ne <input type="checkbox"/> ano <input type="checkbox"/>	
7. Vozidlo Tov. značka, typ _____		4. vyjždělo z parkoviště, soukromý pozemek, polní cesty		7. Vozidlo Tov. značka, typ _____	
Rok výroby _____		5. odbočovalo na parkoviště, soukromý pozemek, polní cestu		Rok výroby _____	
Státní poznávací značka _____		6. vjždělo do kruh. objezdu		Státní poznávací značka _____	
8. Pojistitel		7. jelo v kruhovém objezdu		8. Pojistitel	
Adresa pobočky _____		8. najelo zezadu při jízdě stejným směrem ve stejném pruhu		Adresa pobočky _____	
Číslo poj. odpovědnosti _____		9. jelo souběžně v jiném jízdním pruhu		Číslo poj. odpovědnosti _____	
Číslo zelené karty _____		10. měnilo jízdní pruh		Číslo zelené karty _____	
Hraniční pojištění platné do _____		11. předjždělo		Hraniční pojištění platné do _____	
Je vozidlo pojištěno havarijně? ne <input type="checkbox"/> ano <input type="checkbox"/>		12. odbočovalo vpravo		Je vozidlo pojištěno havarijně? ne <input type="checkbox"/> ano <input type="checkbox"/>	
Pojistitel _____		13. odbočovalo vlevo		Pojistitel _____	
9. Řidič		14. couvalo		9. Řidič	
Příjmení _____		15. jelo v protisměru		Příjmení _____	
Jméno _____		16. přijždělo zprava		Jméno _____	
Adresa _____		17. nedalo přednost v jízdě		Adresa _____	
Číslo řidičského průkazu _____		← Počet označených políček →		Číslo řidičského průkazu _____	
Skupina _____ Vydal _____		13. Nákres		Skupina _____ Vydal _____	
10. Označte šipkou body vzájemného střetu		Označte: 1. silnice, 2. směr jízdy vozidel A a B, 3. postavení vozidel v okamžiku střetu, 4. dopravní značky, 5. jména ulic		10. Označte šipkou body vzájemného střetu	
					
11. Viditelná poškození		15. Podpisy řidičů		11. Viditelná poškození	
14. Poznámky		A _____ B _____		14. Poznámky	
A		B		B	

Po podpisu a oddělení listů nelze již údaje měnit.