



Ekonomická
fakulta
Faculty
of Economics

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

Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích

Ekonomická fakulta

Katedra řízení

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

Podmínky provozování silniční nákladní dopravy v České republice

Vypracovala: Aneta Andrlíková

Vedoucí práce: Ing. Radek Toušek, Ph.D.

České Budějovice 2014

JIHOČESKÁ UNIVERZITA V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH

Fakulta ekonomická
Akademický rok: 2012/2013

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE (PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Aneta ANDRLÍKOVÁ**
Osobní číslo: **E11661**
Studijní program: **B6208 Ekonomika a management**
Studijní obor: **Řízení a ekonomika podniku**
Název tématu: **Podmínky provozování silniční nákladní dopravy v České republice**
Zadávací katedra: **Katedra řízení**

Zásady pro vypracování:

Cíl práce:

Provedení komparace podmínek poskytování veřejných dopravních služeb a zajišťování závodové dopravy na příkladu vybraných subjektů se sídlem v České republice se zaměřením na oblast silniční nákladní dopravy v návaznosti na její začlenění do synergického rámce komplexních logistických služeb.

Metodika práce:

Prostudovat literární prameny ve vztahu k oblasti silniční nákladní dopravy. Po stanovení metodologických východisek je nezbytné získat podkladová data prostřednictvím řízených rozhovorů s manažery vybraných podniků, přímého zúčastněného pozorování, analýzy legislativních podmínek, vytěžení údajů z podnikové evidence, příp. aplikovat funkčně vypracovaný dotazník. Po utřídění získaných dat se soustředit na deskripci aktuálně platných podmínek v dopravním sektoru včetně jejich komparace v případě zakládání podniku poskytujícího dopravní služby za úplaty a tvorby vlastního vozového parku pro účely závodové dopravy. Závěrem se pokusit o interpretaci zobecněných poznatků pro praxi.

Rámcová osnova:

1. Úvod,
2. Literární přehled,
3. Metodický postup (cíl a metodika práce),
4. Charakteristika zkoumaného subjektu,
5. Výsledky (analýza),
6. Diskuze (komparace a syntéza),
7. Závěr,
8. Přehled použité literatury,
9. Přílohy.

Rozsah grafických prací: dle potřeby
Rozsah pracovní zprávy: 40 - 50 str.
Forma zpracování bakalářské práce: tištěná
Seznam odborné literatury:

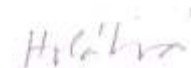
NOVÁK, Radek. *Mezinárodní kamionová doprava plus*. 2. vyd., přeprac. Praha: ASPI, 2003, 250 s. ISBN 80-863-9553-7.
PERNICA, Petr. *Logistika pro 21. století: (supply chain management)*. 1. vyd. Praha: Radix, 2005, s. 1096-1698. ISBN 80-860-3159-4.
SIXTA, Josef. *Logistika: teorie a praxe*. 1. vyd. Brno: CP Books, 2005, 315 s. ISBN 80-251-0573-3.
TOUŠEK, Radek. *Management dopravy*. 1. vyd. České Budějovice: Jihočeská univerzita, 2009, 125 s. ISBN 978-807-3941-727.
VANĚČEK, Drahoš. *Logistika*. 3. přeprac. vyd. České Budějovice: Jihočeská univerzita, 2008, 178 s. ISBN 978-807-3940-850.
Logistika. Praha: Economia, a.s. ISSN 1211-0957.

Vedoucí bakalářské práce: Ing. Radek Toušek, Ph.D.
Katedra řízení

Datum zadání bakalářské práce: 11. ledna 2013
Termín odevzdání bakalářské práce: 30. dubna 2014


doc. Ing. Ladislav Rolínek, Ph.D.
děkan

JIHOČESKÁ UNIVERZITA
V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH
EKONOMICKÁ FAKULTA
SÚPERKAP 13 00
370 05 České Budějovice


doc. Ing. Darja Holátová, Ph.D.
vedoucí katedry

V Českých Budějovicích dne 20. března 2013

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

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

V Českých Budějovicích dne 29. 8. 2014

Andrlíková Aneta

Poděkování

Na tomto místě bych ráda poděkovala vedoucímu bakalářské práce Ing. Radku Touškovi, Ph.D. za konzultace, odbornou pomoc a cenné rady při zpracování mé bakalářské práce. Současně také děkuji všem, kteří byli ochotni věnovat čas a poskytnout informace sloužící jako poklad pro vypracování této práce.

Obsah

1	ÚVOD	1
2	LITERÁRNÍ REŠERŠE	3
2.1	LOGISTIKA V DOPRAVĚ	3
2.1.1	Význam logistiky	3
2.1.2	Logistický řetězec	3
2.1.3	Poskytovatelé logistických služeb.....	4
2.1.4	Outsourcing.....	4
2.2	ZÁKLADNÍ POJMY	4
2.2.1	Doprava	4
2.2.2	Silniční nákladní doprava.....	5
2.2.3	Celovozová, sběrná a nadgabaritní přeprava.....	6
2.2.4	Mezinárodní doprava	7
2.2.5	Kombinovaná doprava	9
2.2.6	Závodová doprava	10
2.2.7	Vnitřní a vnější doprava	11
2.2.8	Dopravce	11
2.2.9	Přepravce.....	12
2.2.10	Zasílatel.....	12
2.2.11	Objednávka přepravy	12
2.2.12	Přepravní smlouva.....	13
2.2.13	Přepravní listina	13
2.2.14	Emisní omezení.....	13
2.3	MEZINÁRODNÍ SMLOUVY V SILNIČNÍ PŘEPRAVĚ	14
2.3.1	Dohoda o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční dopravě – CMR.....	14
2.3.2	Celní úmluva o mezinárodní přepravě zboží na podkladě karnetu TIR.....	15
2.3.3	Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí – ADR.....	16
2.3.4	Dohoda o mezinárodních přepravách zkazitelných potravin – ATP.....	16
2.3.5	Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě – AETR.....	16

2.3.6	Eurolicence.....	17
2.4	SPOLEČENSTVA V SILNIČNÍ DOPRAVĚ.....	17
2.4.1	IRU – Mezinárodní silniční unie.....	17
2.4.2	TI – Transfrigoroute International.....	18
2.4.3	IRF – Mezinárodní silniční federace.....	18
2.4.4	AIPCR - Stálé mezinárodní sdružení silničních kongresů.....	18
2.4.5	ČESMAD – Zájmové sdružení silničních dopravců ČR.....	18
2.5	EVROPSKÁ A ČESKÁ LEGISLATIVA.....	19
2.5.1	Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006.....	19
2.5.2	Nařízení (EHS) č. 3821/85.....	21
2.5.3	Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1071/2009.....	21
2.5.4	Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě.....	22
2.5.5	Všeobecné podmínky Mezinárodní unie společností pro kombinovanou dopravu železnice-silnice (UIRR).....	23
2.5.6	Úmluva o mezinárodní železniční přepravě (COTIF) z 9. května 1980.....	24
3	CÍL A METODIKA PRÁCE.....	25
3.1	METODY SBĚRU DAT.....	25
3.1.1	Řízené rozhovory.....	25
3.1.2	Dotazníkové šetření.....	25
3.2	METODIKA PRÁCE.....	26
4	CHARAKTERISTIKA ZKOUMANÉHO SUBJEKTU.....	28
4.1	FCT ELECTRONICS GROUP.....	28
4.1.1	Historie a současnost.....	28
4.1.2	Cíle společnosti.....	28
4.1.3	Produkty.....	28
4.2	P&V ELEKTRONIC.....	29
4.2.1	Historie a současnost.....	29
4.2.2	Cíle společnosti.....	30
4.2.3	Produkty.....	30
4.3	BOHEMIAKOMBI, SPOL. S R.O.....	30

4.3.1	Historie a současnost.....	30
4.3.2	Cíle společnosti.....	31
4.3.3	Produkty.....	31
4.4	RÁDL SPOL. S R.O.....	32
4.4.1	Historie a současnost.....	32
4.4.2	Cíle společnosti.....	32
4.4.3	Produkty.....	33
5	VÝSLEDKY	34
5.1	DOPRAVA U SPOLEČNOSTI P&V ELEKTRONIC.....	34
5.2	DOPRAVA U SPOLEČNOSTI FCT ELECTRONICS GROUP.....	36
5.3	DOBA ŘÍZENÍ	39
5.3.1	Přestávky v řízení.....	39
5.3.2	Denní odpočinek.....	40
5.3.3	Týdenní odpočinek.....	40
5.3.4	Rozložení denní doby řízení a přestávek dopravce pro FCT.....	41
5.3.5	Potvrzení pro řidiče.....	41
5.4	SILNIČNÍ NÁKLADNÍ DOPRAVA.....	42
5.4.1	Silniční nákladní doprava po vstupu ČR do Evropské unie.....	43
5.5	KOMBINOVANÁ DOPRAVA.....	45
5.5.1	Výhody kombinované dopravy.....	46
5.5.2	Nevýhody kombinované dopravy.....	47
5.6	OMEZENÍ JÍZDY NĚKTERÝCH VOZIDEL.....	48
5.6.1	Nehodovost.....	50
5.7	SILNIČNÍ DAŇ	52
5.8	MÝTNÉ NA DÁLNICÍCH, RYCHLOSTNÍCH SILNICÍCH A VYBRANÝCH SILNICÍCH I. TŘÍDY.....	53
5.8.1	Sazby mýtného pro dálnice a rychlostní silnice.....	53
5.8.2	Sazby mýtného pro silnice I. třídy.....	54
5.8.3	Elektronické mýto.....	54
5.9	EMISNÍ OMEZENÍ	56
5.9.1	Zařazení nákladních automobilů do emisních kategorií se vznětovými motory.....	57

5.9.2	Zařazení nákladních automobilů do emisních kategorií se zážehovými motory	57
5.10	SDRUŽENÍ DOPRAVCŮ ČESMAD BOHEMIA.....	59
5.10.1	Školení	59
5.10.2	Členství	61
6	ZÁVĚR.....	62
7	SUMMARY	66
8	PŘEHLED LITERATURY.....	68
9	SEZNAM OBRÁZKŮ A TABULEK.....	70
9.1	SEZNAM OBRÁZKŮ	70
9.2	SEZNAM TABULEK.....	71
10	SEZNAM PŘÍLOH.....	72
11	PŘÍLOHY	74

1 Úvod

Silniční nákladní doprava zaujala s ohledem na svoji flexibilitu, rychlost a dostupnost klíčovou roli při realizaci přeprav v České republice. V dnešní době neustále roste její celkový podíl na světovém přepravním trhu, především díky schopnosti rychle se přizpůsobit změnám a potřebám poptávky tak patří k silným konkurentům ostatních možností přeprav.

S množstvím přibývajících vozidel na silnicích však dochází ke zhoršování stavu komunikací, což je jeden z důvodů, proč je silniční nákladní doprava veřejností kritizována. Za další stinné stránky, se kterými je silniční nákladní doprava spojována, lze označit nehodovost a vliv na životní prostředí. Mnoho osob žijících ve městech a vesnicích, kde denně projede velké množství dopravních prostředků, a to nejen nákladních, si stěžuje především na zatěžování hlukem, příliš mnoho emisí a dalších znečišťujících látek.

Kombinovaná doprava je pak alternativou, která slibuje do budoucna velkou perspektivu. V České republice je možné využít především kombinaci dopravy silniční s dopravou po železnici. Nejen z hlediska ekologické, vyšší bezpečnosti, ale i s ohledem na to, že zásilky přepravované po železnici šetří silniční infrastrukturu, má kombinovaná doprava stále větší předpoklady využití v blízké budoucnosti.

Vlivem vstupu České republiky do Evropské unie v květnu 2004 došlo k vytvoření jednotného trhu, což na jedné straně poskytuje především výrobcům větší prostor pro uplatnění se, zároveň ale klade mnohem větší nároky na přizpůsobivost, produktivitu a kvalitu. Zrušení pohraničních celních kontrol však přispělo ke zlepšení podmínek zejména pro silniční nákladní dopravu. Týká se to hlavně plynulosti a rychlosti přepravy, vzrostla také poptávka, ale současně i konkurence. Došlo však k navázání mnoha obchodních vazeb.

Vstupem do Evropské unie se Česká republika zavázala dodržovat legislativu, která dosud platila a nadále platí v rámci Evropské unie. V oblasti silniční dopravy se především jedná o dodržování jednotných podmínek, mezi které patří především doby řízení vozidel, doby přestávek a odpočinků řidičů apod. Tím jsou nastoleny jednotná pravidla pro dopravce z různých členských zemí a vytvořeny srovnatelné podmínky v konkurenčním boji.

Předmětem této práce je porovnání podmínek pro poskytování veřejných dopravních služeb se zaměřením na silniční nákladní dopravu. Srovnání konkrétních jízd při přepravě materiálu a zboží vlastním vozidlem a automobilem smluvního dopravce proběhlo na konkrétních subjektech P&V Elektronik a FCT Electronics Group. Následuje komparace podmínek pro provozování silniční nákladní dopravy a dopravy kombinované silnice – železnice, využití a zájem ze strany dopravců. Pokladová data je nutné získat od manažerů vybraných podniků řízenými rozhovory, konkrétně u společností RÁDL spol. s r.o. Plzeň a BOHEMIAKOMBI spol. s r.o., zároveň také prostřednictvím dotazníků pro dopravce.

2 Literární rešerše

2.1 Logistika v dopravě

2.1.1 Význam logistiky

Úroveň dodavatelských (logistických) služeb je rozhodující z pohledu konkurenceschopnosti podniku. Pro podniky, zejména vyrábějící hmotné zboží, se stává klíčový způsob, jakým budou schopny dodávat své výrobky. Je to dáno tím, že lze mezi výrobky nalézt postupně čím dál méně rozdílů. [16]

Dle Vaněčka [24] „logistika v dopravě koordinuje, synchronizuje a optimalizuje pohyby zásilek po dopravní síti od místa okamžiku jejich vstupu do sítě až po místo a okamžik jejich výstupu ze sítě, tj. počínaje převzetím od přepravce – odesílatele, až po předání přepravci – příjemci, a to za účasti jednoho druhu dopravy nebo několika druhů dopravy.“

2.1.2 Logistický řetězec

Prostřednictvím logistického řetězce, který bývá označován též pojmem dodavatelský řetězec, se flexibilně a hospodárně uspokojují potřeby finálních zákazníků. Logistický řetězec zajišťuje pohyb materiálu, energie nebo osob a to v oběhových a výrobních procesech. Tento pohyb by nebylo možné uskutečnit bez dopravních, manipulačních a dalších pomocných prostředků, včetně financí k tomu potřebných. Pro správné fungování jsou velmi důležité získané informace, ty musí být následně správně zpracovány a vyhodnoceny. Tok informací je třeba usměrnit žádoucím směrem a podstatnou roli hraje též zpětná vazba. [18]

Na logistický řetězec, jako klíčový pojem logistiky, lze pohlížet ze dvou pohledů. Hmotná stránka představuje přemísťování věcí, popř. osob. K uskutečnění této stránky je ovšem nutná i stránka nehmotná, která se týká přesunu zpráv a údajů obsahující informace. Stránka nehmotná je brána jako podpora pro uskutečnění stránky hmotné. Toto rozdělení je možné doplnit i o toky peněz. Obecně lze logistický řetězec označit za provázané posloupnosti všech aktivit, bez kterých by nebylo možné dosáhnout daného konečného efektu, který má synergickou povahu. Pokud jsou veškeré články, především technické prostředky, budovy, zařízení a pracovníci, podílející se na tvorbě a fungování logistického řetězce, účelně uspořádány, jedná se pak o logistický systém. [5]

Požadavky trhu se neustále mění, konkurenceschopný dodavatelský řetězec je pak takový, který dokáže na takové změny včas a správně reagovat. Pro řádný chod je rozhodující výkonnost každého článku řetězce. Celý tento systém závisí na vzájemných silných vztazích mezi společnostmi, dodavateli a zákazníky. [18]

2.1.3 Poskytovatelé logistických služeb

Za poskytovatele logistických služeb jsou považované specializované firmy, které v logistickém řetězci zajišťují zejména zásobovací nebo distribuční činnosti. Výrobcům hmotného zboží, tzn. prodávajícím, poskytují jako externí partneři individualizované služby („služby na míru“). Jedná se především o přepravu dílů, komponentů i hotových výrobků, včetně jejich třídění a skladování. Takové firmy na sebe také přebírají odpovědnost splnění objednávky, čili za logistické uspokojení potřeb jednoho či skupiny zákazníků. [16]

2.1.4 Outsourcing

Tímto pojmem je označován smluvní vztah, který vede ke specializaci jednotlivých společností. Díky tomuto vlivu se pak stávají firmy konkurenceschopnější. Na základě outsourcingu vytěsňuje podnik svoji interní činnost, často právě přepravu, včetně odpovědnosti, a přesouvá ji na firmu externí. Nejčastěji se jedná o činnosti funkční, které bezprostředně nesouvisí s hlavní aktivitou daného podniku. Využitím outsourcingu lze pak pružněji reagovat na přání zákazníků, společnost se soustředí výhradně na hlavní činnost a vynakládá efektivně vlastní zdroje. [16]

2.2 Základní pojmy

2.2.1 Doprava

Toušek [20] definuje dopravu ve všeobecném i užším pojetí. „Doprava je na obecné úrovni definována jako činnost spojená s cílevědomým přemísťováním různého množství osob a hmotných statků v časových a prostorových souvislostech při využití různých dopravních cest. V užším smyslu se pak jedná o proces charakterizovaný pohybem dopravních prostředků po dopravní cestě.“

Dopravu označuje Vaněček [24] jako „širší okruh činností, jimiž se uskutečňuje pohyb pomocí různých dopravních prostředků po dopravních cestách a přemísťování věcí nebo osob dopravními prostředky či zařízeními. Do dopravy proto počítáme nakládku, vlastní přepravu a vykládku.“

Součástí dopravy tvoří dle Vaněčka [24] přeprava, „pomocí ní se přímo uskutečňuje přemístění věcí nebo osob dopravními prostředky či zařízeními.“

Vlastní přemístovací činnost dopravy se uskutečňuje na základě vzájemného sloučení pracovních úkonů a procesů. Pojem provoz dopravy pak lze rozdělit na dvě dílčí části. První stránkou je dopravní proces, který představuje přemístění dopravních prostředků. Druhou stránkou pak je přepravní proces, který obnáší vlastní přemístění zboží. V tomto kroku dochází k vlastní realizaci přepravy. Oba tyto pochody pak většinou probíhají současně, tedy s pohybem prostředků se plní v nákladní dopravě i přemístování zboží. Na základě tohoto fungování vznikají ve veřejné dopravě vztahy mezi provozovatelem dopravy, neboli dopravcem, který zabezpečuje přemístění zboží, a uživatelem jeho služeb, tedy přepravcem. [18]

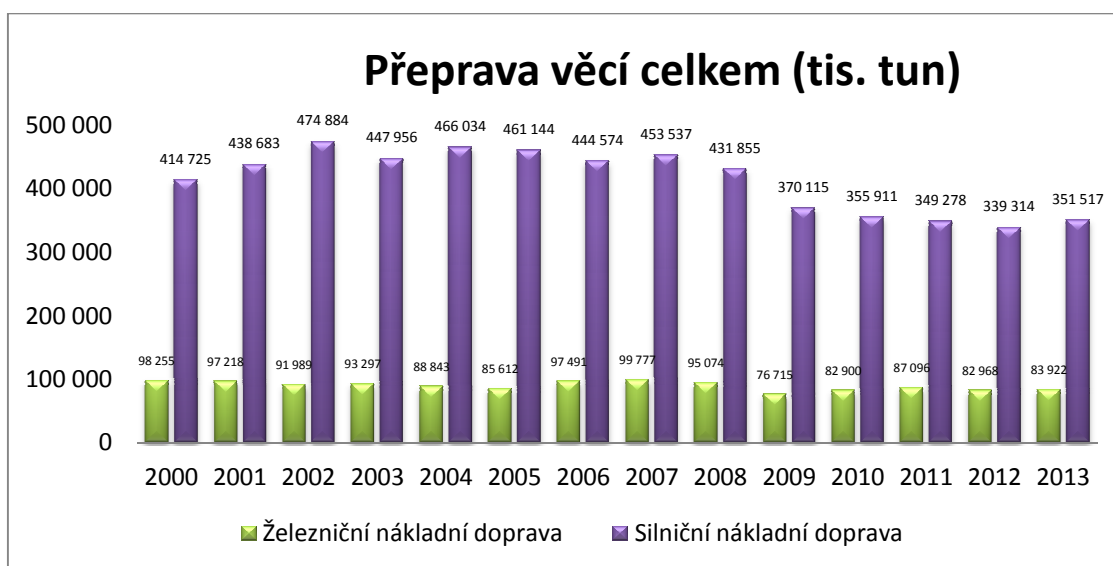
2.2.2 Silniční nákladní doprava

Silniční nákladní doprava u nás představuje z nejrozšířenější druh nákladní dopravy, důvodů je hned několik. Hlavními přednostmi jsou rychlost, spolehlivost, flexibilita a nejširší pokrytí trhu. Pro svoji schopnost zabezpečit přímé přepravy bývá využívána především na krátké a střední vzdálenosti. Hlavně díky svojí univerzálnosti a přizpůsobivosti je schopna zajistit přepravu mezi libovolnými místy nakládky a vykládky, přímo na přání zákazníků. Silniční nákladní doprava splňuje zásadní požadavky logistických systémů. Už nyní přepravuje nejvíce zboží v tunách, stále více se však na trhu prosazuje a objem přepravovaného zboží neustále roste. Mezi negativní stránky patří především rostoucí náklady s delší přepravní vzdáleností, popř. i problémy s přepravovaným objemem. Dále často diskutovaná nehodovost, vliv na životní prostředí, ale i značná závislost na počasí. [18]

Vlastnosti, které řadí silniční nákladní přepravu na první pozici před ostatní dopravy z hlediska využití, jsou především rychlost, dostupnost, přizpůsobivost a operativnost. Největší předností je fakt, že je schopná, na rozdíl od ostatních, realizovat přepravu tzv. „z domu do domu“. [15]

Na obrázku 1 je znázorněna celková přeprava věcí (v tis. tun) pomocí silniční nákladní dopravy a železniční nákladní dopravy v letech 2000 až 2013.

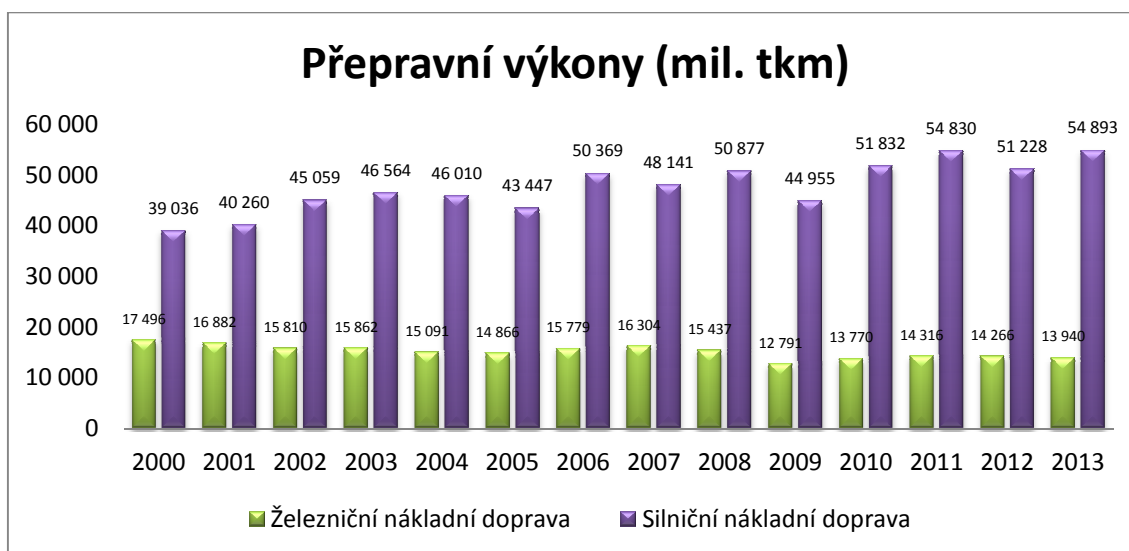
Obrázek 1: Silniční a železniční nákladní doprava - přeprava věcí celkem (tis. tun)



Zdroj: Český statistický úřad

Na obrázku 2 jsou znázorněny přepravní výkony (v mil. tkm) uskutečněné silniční nákladní dopravou a železniční nákladní dopravou v letech 2000 až 2013.

Obrázek 2: Silniční a železniční nákladní doprava - přepravní výkony (tis. tkm)



Zdroj: Český statistický úřad

2.2.3 Celovozová, sběrná a nadgabaritní přeprava

Z organizačního hlediska je možné silniční nákladní přepravu rozdělit do tří skupin, a sice – celovozová přeprava, sběrná služba a nadgabaritní přepravy.

Pokud je zásilka, jejíž hmotnost nepřesahuje hranici 2,5 t, přepravovaná jednomu odesílateli jednou jízdou vozidla, popř. soupravou vozidel, jedná o celovozovou

přepravu. Je možné k takové zásilce při přepravě přidat zásilku další, která je určena jinému odesílateli. Tento postup, který bývá realizován z důvodu lepšího využití dopravního prostředku, se označuje jako příkládka. [15]

V případě, kdy jsou zásilky sdružovány a následně rozdružovány ve sběrných střediscích, jedná se o sběrnou službu. Svoz a rozvoz uskutečňuje dopravce od přepravce k přepravci, jedná se o systém přepravy „z domu do domu“. Mezi jednotlivými středisky však probíhá přeprava sdružených zásilek jako celovozová. [15]

Třetí variantou jsou zásilky, tzv. nadgabaritní, které přesahují maximální povolené rozměry nebo hmotnost vozidla. Při provádění takových přeprav je nutné respektovat zvláštní pokyny státní správy a ve většině případů také zajistit povolení k užívání pozemní komunikace, zpravidla se využívají speciální dopravní techniky. [15]

Mimo toto členění pak patří také mezinárodní silniční nákladní doprava, ta tvoří relativně samostatnou část silniční nákladní přepravy. [15]

2.2.4 Mezinárodní doprava

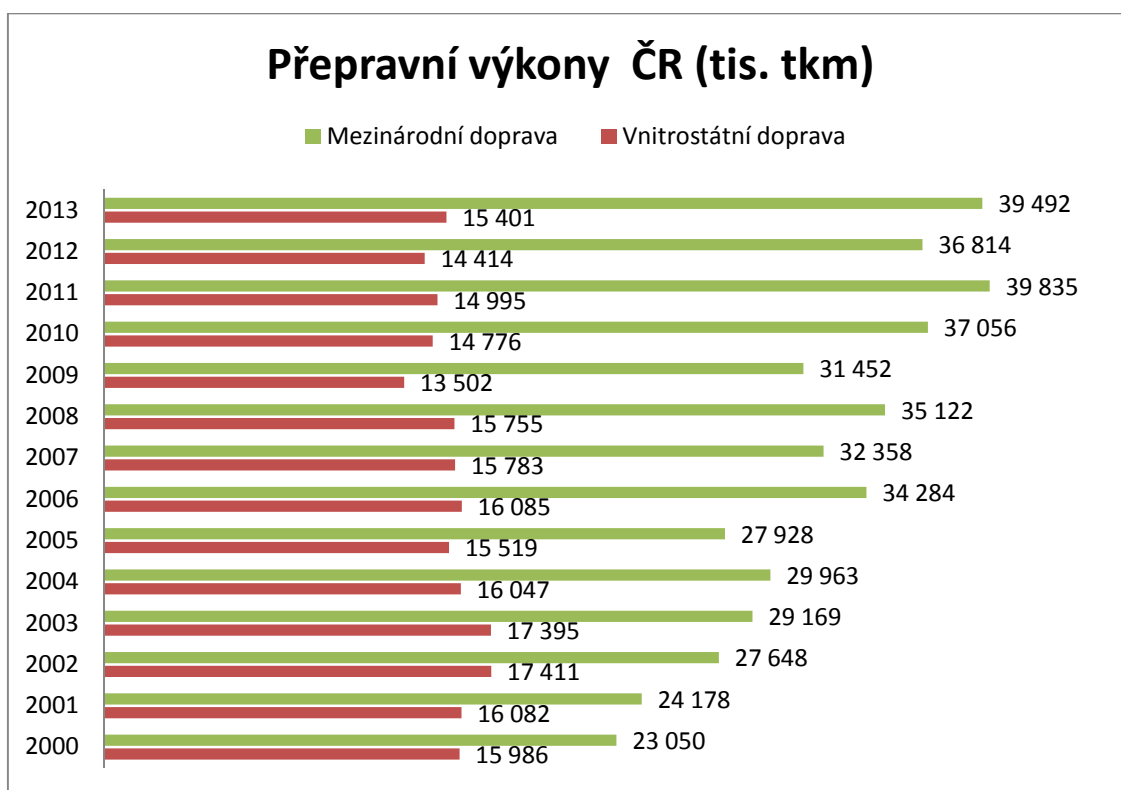
Mezinárodní dopravu Toušek [20] označuje jako „dopravu, jejíž počátek a konec leží ve dvou různých státech. Za mezinárodní dopravu se přitom nepovažuje tzv. peážní doprava, tj. doprava přes území cizího státu zpět do státu výchozího za předpokladu, že na území cizího státu není tzv. tarifní bod, tj. nemůže zde být např. prováděna nakládka, příkládka či vykládka apod.“

Vnitrostátní doprava je naopak charakteristická tím, že probíhá pouze na území jednoho státu.

Na obrázku 3 jsou porovnány přepravní výkony (v tis. tkm) mezinárodní a vnitrostátní silniční nákladní dopravy v letech 2000 až 2013. V České republice na rozdíl od dopravy vnitrostátní, která během těchto let nikterak výrazně nekolísá, doprava mezinárodní zaznamenala postupem let nárůst z pohledu přepravních výkonů.

Tento trend se však zdaleka netýká všech států v Evropě, situace se v jednotlivých zemích liší, viz obrázek 4.

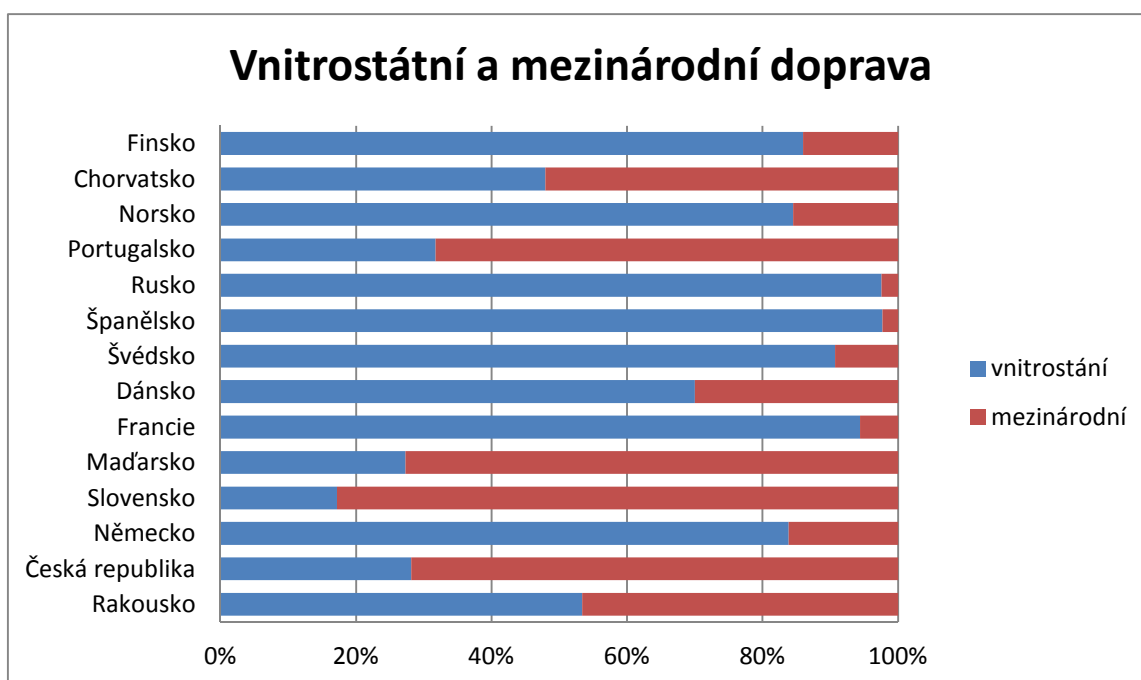
Obrázek 3: Silniční nákladní doprava - vnitrostátní a mezinárodní



Zdroj: Český statistický úřad

Rozložení vnitrostátní a mezinárodní silniční nákladní dopravy ve vybraných státech je uvedeno na obrázku 4.

Obrázek 4: Vnitrostátní a mezinárodní doprava vybraných států



Zdroj: [3]

2.2.5 Kombinovaná doprava

Vaněček [24] definuje kombinovanou dopravu jako „dopravu nákladu v jedné a téže ložné jednotce při použití minimálně dvou druhů dopravy.“

Do budoucnosti představuje kombinovaná doprava velký příslib, jak snížit negativní vlivy silniční dopravy na životní prostředí. Z tohoto důvodu je tato varianta podporována především ze strany Evropské unie. V její neprospěch však mluví příliš vysoké prvotní investice, které jsou nutné k vybudování dopravních uzlů a center v místech, kde je nutné mechanizovaně provádět překládku ze silničních prostředků na železniční a naopak. Jiné kombinace, např. silnice-voda či železnice-voda, nemají v České republice svoji perspektivu. [24]

Trasa, po které bude zboží přepravováno po železnici, by se měla postupně prodlužovat. Naopak cesta po silnici by měla být využívána pouze na krátké vzdálenosti, ideálně od dodavatele na nejbližší nádraží a následně z nádraží ke konečnému zákazníkovi. Přeprava zboží může být prováděna pomocí silničních návěsů či souprav nebo výměnných nástaveb, všechny tyto dopravní zařízení lze naložit na speciální železniční vagón společně i se zbožím. Další možností je pak přeprava v samostatných velkých kontejnerech, přestože dopravu do výchozí stanice a z cílové stanice musí zajistit silniční dopravní prostředky, je tato technika kombinované dopravy nejčastější. [24]

V České republice existovaly také dvě linky doprovázené kombinované dopravy, tzv. ROLA (Rollende Landstraße). Příliš malé využití ze strany dopravců mělo za následek její zrušení, v některých evropských zemích, např. Rakousko, je tato varianta stále aktuální. Při této technice najíždí celé kamiony nebo jejich soupravy na speciální nízké vagóny. Řidiči mají pro sebe vyhrazený osobní vagón, jedou tedy ve stejném vlaku jako kamiony. [24]

Západní polovina Evropy může využívat hustou síť linek v rámci kombinované dopravy. Operátoři sdružení v Mezinárodní unii společností kombinované dopravy železnice-silnice (UIRR) tak vyšle denně na 500 ucelených vlaků kombinované dopravy. Naopak střední a východní Evropa tyto služby na takové úrovni poskytovat nemůže. Dle údajů z roku 2009 bylo více než 95 % uskutečněných přeprav kombinované dopravy pouze v práci zámořských importů či exportů zboží v námořních kontejnerech. Využívání kontinentálních kombinovaných přeprav mezi Českou republikou a vnitrozemskými evropskými terminály je na velmi nízké hranici. [2]

V sedmdesátých letech minulého století platila přísná administrativní opatření v podobě povolenek a licencí. Postupem času však byly tyto podmínky v západní Evropě postupně odbourávány, přednostně právě pro kombinovanou dopravu. To motivovalo dopravce k využití železnice pro jimi zajišťované přepravy a vznikala celá síť linek pro kombinovanou dopravu. Takový vývoj v České ani Slovenské republice neproběhl, to zapříčinilo pomalejší rozvoj této dopravy. [2]

2.2.6 Závodová doprava

Přepřavu vlastního zboží vlastním vozidlem na vlastní účet lze označit jako závodovou dopravu. Pokud není vozidlo ve vlastnictví firmy, je možné ho mít v držení na základě nájemní smlouvy.

Aby bylo evidentní a prokazatelné, že je prováděna závodová přeprava, je nutné vyplnit zvláštní formulář, který je k dispozici na všech regionálních pracovištích Sdružení ČESMAD BOHEMIA, popř. také na jejich webových stránkách.

Přepřava na vlastní účet v rámci EU

Pokud tato přeprava probíhá v rámci Evropské unie, pak nepodléhá povinnosti Eurolicence ani žádnému jinému povolení pro přepravu. [8]

Musí však splňovat následující podmínky:

- přepravované zboží je ve vlastnictví podniku nebo je jím kupováno, prodáváno, pronajímáno, najímáno, vyráběno, získáváno, zpracováváno či opravováno;
- důvodem přepravy je převezení zboží z nebo do podniku, popř. jeho přeprava uvnitř či mimo podnik, jde-li o přepravu pro vlastní potřebu;
- řidičem motorového vozidla musí být vlastní zaměstnanec podniku;
- vozidla, která přepravují zboží, musí být ve vlastnictví podniku, popř. v pronájmu;
- prováděná přeprava je v rámci celkové činnosti podniku pouze pomocnou činností.

Přepřava na vlastní účet mimo rámec EU

V případě, kdy se přeprava uskutečňuje mimo Evropskou unii, musí se řídit jednotlivými dvoustrannými mezivládními dohodami o silniční dopravě.

Česká republika není ve smluvním vztahu se žádnou nečlenskou zemí Evropské unie v takovém smyslu, že by přepravy nákladů pro vlastní potřebu byly osvobozeny od povolovacího řízení. Vozidla pak musí být vybavena veškerými platnými povoleními daného státu pro veškeré jízdy. [8]

2.2.7 Vnitřní a vnější doprava

Vnitropodniková doprava probíhá zejména uvnitř firmy na jednotlivých pracovištích. Realizace této přepravy, která bývá součástí výrobního procesu daného podniku, pak většinou vyžaduje speciální dopravní či manipulační prostředky. Naopak pro vnější dopravu je charakteristické využívání veřejných komunikací. Jedná se především o distribuci zboží, zásobování, přemísťování polotovarů či materiálu mezi jednotlivými závody. [18]

Každá společnost pak stojí před rozhodnutím, zda si pro přepravu zboží a zásob zvolí vlastní podnikovou dopravu nebo zda si tuto činnost zajistí od jiné firmy v rámci veřejné dopravy. Obě tyto možnosti přinášejí výhody i nevýhody. [18]

Jedním z hlavních důvodů, proč podnik zvolí variantu vlastní závodové dopravy, je mimořádnost přepravovaného zboží, které vyžaduje speciální péči. Veřejná doprava buď není schopna takovou péči zajistit, pokud ano, pak za nevyhovující příliš vysokou cenu. Pro přepravu některého zboží pak mohou být nutné i zvláštní dopravní prostředky. Podmínkou však zůstává skutečnost, že musí být tyto speciální prostředky plně využity. V neposlední řadě je tato možnost přizpůsobivější a pohotovější při náhle vzniklých požadavcích. [18]

Naopak pokud firma plně nevyužívá vlastní dopravní prostředky, jeví se pro ni jako schůdnější varianta veřejné závodové dopravy. Náklady jsou pak mnohem nižší a firma má také možnost soustředit se především na vložení veškerého úsilí, finančních i lidských zdrojů do hlavní činnosti. [18]

2.2.8 Dopravce

Pod pojmem dopravce je dle Touška [20] zastoupen „provozovatel dopravy či vozidel, mnohdy zároveň vlastník dopravních prostředků, může však být jen jejich nájemcem (např. u finančního leasingu). Vždy se jedná o subjekt realizující vlastní přemísťovací činnost v prostoru a čase. Dopravce prodává a realizuje dopravní a přepravní služby na trhu.“

Dopravce Vaněček [24] definuje jako „provozovatele dopravy pro cizí potřebu, fyzickou nebo právnickou osobu, která vykonává souhrn činností, potřebných pro pohyb dopravních prostředků po dopravních cestách.“

2.2.9 Přepravce

Pojem přepravce označuje dle Vaněčka [24] „odesílatele a příjemce zboží, kteří si objednávají dopravní výkony od dopravce.“

Přepravce definuje Novák [14] jako „zákazníka dopravce, v přepravní smlouvě označovaný jako odesílatel nebo příjemce. Spotřebitel dopravních, resp. přepravních služeb, velmi často vlastník hmotného zboží.“ Konkrétně se pak může jednat o obchodníka, výrobce, prodávajícího či kupujícího.

2.2.10 Zasílatel

Jako zasílatele označuje Vaněček [24] „osobu (fyzickou nebo právnickou), která se zavazuje přepravci, že mu na základě zasílatelské smlouvy na jeho účet vlastním jménem zajistí přepravu zboží nebo věcí mezi určitými místy.“

Na přepravním trhu vystupuje jako zprostředkovatel či prostředník. Přepravní služby zařizuje pro příkazce u dopravců, popř. dalších subjektů přepravního trhu. [15]

Jako zasílatel, eventuálně speditér, vystupuje dle Nováka [14] „subjekt, který svým jménem, na účet a v zájmu příkazce (přepravce) obstarává pro jeho potřeby přepravní služby.“ Způsob, jakým zasílatel zajistí dopravní služby, je dvojího typu.

Pokud tyto služby zrealizuje sám, bývá označován jako zasílatel s vlastním vstupem, ve většině případů zasílatel provozuje či vlastní dopravní prostředky. Pokud však dopravní služby neprovede sám a zajistí je u jiného subjektu – dopravce, jedná se o tzv. čistého zasílatele. [14]

2.2.11 Objednávka přepravy

V objednávce přepravy musí být uvedeny veškeré informace k realizaci přepravy a následnému vyúčtování. Především by měla obsahovat základní údaje o zákazníkovi, přesnou polohu místa vykládky a nakládky, dobu uskutečnění přepravy a potřebný popis zásilky. [5]

Možné zpracování objednávky přepravy tvoří přílohu 1 tohoto dokumentu.

2.2.12 Přepravní smlouva

Přepravní smlouva vzniká mezi zákazníkem a dopravcem přijetím objednávky, popř. převzetím zásilky k přepravě. Touto smlouvou se dopravce zavazuje, že provede přepravu za dohodnutých podmínek pro zákazníka. [5]

2.2.13 Přepravní listina

Podobu přepravní listiny v silniční nákladní dopravě tvoří buď přepravní list, nebo dodací list. Přepravní doklad předává řádně vyplněný zákazník dopravci současně se zásilkou, následně pak tento doklad doprovází zásilku až do jejího vydání. Musí obsahovat minimálně jména odesílatele a příjemce, veškeré údaje o zásilce, místa vykládky a nakládky a data o potvrzení převzetí či dodání zásilky. [5]

2.2.14 Emisní omezení

Podmínky pro zavedení nízkoemisních zón uvádí zákon o ochraně ovzduší č. 201/2012 Sb. Tyto zóny lze vyhlásit na takovém území, kde byl překročen některý z emisních limitů. Zároveň však musí být k dispozici objízdná trasa vedoucí po komunikaci stejné nebo vyšší třídy, která bude přístupná i vozidlům, která nemají povolen vjezd do nízkoemisní zóny. [1]

Nařízení vlády č. 56/2013 Sb., o stanovení pravidel pro zařazení silničních motorových vozidel do emisních kategorií a o emisních plaketách, vstoupilo v platnost dne 23. března 2013.

Doklad CEMT atest shody se uvádí, do jaké emisní kategorie dané vozidlo patří, viz příloha 2.

Tímto nařízením je stanoven způsob zařazení silničních motorových vozidel do emisních kategorií, vzory emisních plaket, pravidla pro označení silničního motorového vozidla příslušnou emisní plaketou a také bližší podmínky distribuce emisních plaket a jejich cenu. [13]

Silniční motorová vozidla budou zařazena do emisních skupin na základě plnění mezních hodnot emisí ve výfukových plynech. Emisní plakety jsou zvoleny ve třech barvách dle příslušné emisní kategorie, konkrétně červená pro 2. kategorii, žlutá pro 3. kategorii a zelená pro 4. kategorii. Vozidlům z 1. emisní kategorie nepřisluší žádná emisní plaketa. [13]

2.3 Mezinárodní smlouvy v silniční přepravě

Vztahy v silniční přepravě jsou na mezinárodní scéně upraveny mezinárodními smlouvami. Podle počtu smluvních stran se pak může jednat o dohody bilaterální (dvoustranné) či multilaterální (mnohostranné). Ustanovení mezinárodních smluv má přednost před právní úpravou těchto vztahů danou našim národním právem. [15]

Bilaterální smlouvy jsou Mezinárodní dohody o mezinárodní silniční dopravě uzavírané na jedné straně vládou ČR a na straně druhé vládou jiného státu. [15]

Do multilaterálních dohod, kterými jsou upraveny vztahy pro mezinárodní přepravu a jsou pro naše dopravce závazné, jsou zařazeny tyto konkrétní smlouvy: CMR, TIR, ADR, ATP, AETR. [15]

2.3.1 Dohoda o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční dopravě – CMR

Účelem Dohody CMR je především sjednocení vztahů, které vyplývají z přepravní smlouvy. Nákladní list CMR je považován jako doklad o uzavření přepravní smlouvy, ale také jako věrohodný doklad o převzetí zásilky dopravcem. Tento list se vystavuje ve třech vyhotoveních a podepisuje ho odesílatel i dopravce. Vyhotovení červené barvy je určené pro odesílatele, modré, které po dobu přepravy doprovází zásilku, patří příjemci, a zelené zůstává v rukou dopravce. [15]

Vyhotovení listu CMR tvoří přílohu 3.

Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční dopravě se vztahuje na každou smlouvu o přepravě zásilek, které jsou přepravovány za úplatu silničním vozidlem. Určené místo převzetí zásilky a předpokládané místo jejího dodání dle smlouvy pak leží ve dvou různých státech, z nichž alespoň jeden je smluvním státem této Úmluvy. Nebere se ohled na trvalé bydliště ani státní příslušnost smluvních stran, tedy odesílatele, dopravce ani příjemce. [20]

Ustanovení Dohody CMR jsou kogentní, tedy veškerá ustanovení uvedená v této dohodě nelze jakkoliv upravit ani obcházet. V ostatních záležitostech se zúčastněným subjektům přepravní smlouvy mezinárodní kamionové dopravy nabízí možnost vzájemné dohody, při úpravě svých smluvních vztahů mají relativní volnost. Písemná forma přepravních smluv není povinná, ve většině případů je však doporučována. [14]

2.3.2 Celní úmluva o mezinárodní přepravě zboží na podkladě karnetu TIR

Úmluva TIR se komplexně zabývá tranzitní celní problematikou v mezinárodní kamionové dopravě. Úkolem této úmluvy je především zajištění plynulosti přepravy zboží pod celní závěrkou v rámci mezinárodní kamionové dopravy. [15]

Před vstupem České republiky do Evropské unie probíhaly na všech státních hranicích kontroly přepravovaného nákladu, který byl přepravován v rámci mezinárodní přepravy zboží po silnici přes území jednoho nebo více států. V kompetenci celních orgánů však bylo i vymáhání zajišťovacích prostředků, např. záloh na clo. Po připojení ČR do EU se tyto kontroly přestaly provádět a systém TIR je aplikován pouze při dopravě do států mimo EU. [24]

Podle právních předpisů Evropského společenství lze režim TIR použit ve Společenství pouze u přepravy tranzitní, která byla zahájena nebo má být ukončena mimo celní území Společenství, nebo probíhá mezi dvěma místy na celním území Společenství přes území třetí země. Zboží, které se pohybuje v rámci systému TIR, je doprovázeno mezinárodně uznávaným karnetem, který slouží jako celní, popř. kontrolní doklad. Tuto funkci plní v zemi odeslání, kde vstupuje v platnost, tranzitu a určení. Karnety TIR vydává organizace IRU jednotlivým záručním sdružením v zemích, kde byly podepsány závazkové smlouvy. V České Republice je tato úloha v kompetenci sdružení ČESMAD, které karnety TIR vydává všem dopravcům, kteří u sdružení podepsali závazné prohlášení. [20]

Karnet TIR je označován jako tzv. mezinárodní záruční dokument, díky tomu pak není nutné při vstupu na území cizích států skládat za přepravované zboží tzv. celní zajištění, což je z finančního hlediska největší předností karnetu TIR. [15]

Tato celní úmluva, vydaná Výborem pro vnitrozemskou dopravu při EHK OSN, nabyла své účinnosti roku 1960. V roce 1975 došlo k její velké aktualizaci s ohledem na obrovský pokrok v rámci mezinárodní přepravy. Tato úmluva v rámci její novelizace byla v roce 1975 přijata jako dohoda přístupná všem členským státům OSN a svým rozsahem i podstavou tvoří základní kámen i jednu z nejdůležitějších úprav vztahů v oblasti mezinárodní kamionové dopravy. [15]

2.3.3 Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí – ADR

Dohoda ADR, která byla sjednána v roce 1957, upravuje vztahy a podmínky, za nichž je možné uskutečňovat přepravu nebezpečných věcí. Za nebezpečné věci jsou označovány dle této dohody všechny látky, materiály a předměty, které mohou při nenadálé události (např. dopravní nehoda) ohrozit život či bezpečnost. Vlastnostmi takových látek jsou zejména výbušnost, hořlavost či jedovatost. [14]

Nedílnou součástí Dohody ADR jsou dvě přílohy. Příloha A je zaměřena na všeobecná ustanovení o nebezpečných látkách a předmětech a konkretizaci věcí a látek vyloučených z přepravy. Uvedeny zde jsou také podmínky pro balení nebezpečných věcí. V příloze B jsou uvedeny provozní požadavky na silniční dopravní prostředky, zejména vybavení a konstrukci, dále způsoby manipulace při nakládce, vykládce i překládce. Tyto nároky mají za úkol zajistit bezpečnost silničních přeprav. [14]

Pro železniční dopravu je platný Řád pro mezinárodní železniční přepravu nebezpečného zboží – RID, který je přílohou k Úmluvě o mezinárodní železniční přepravě – COTIF. [14]

2.3.4 Dohoda o mezinárodních přepravách zkazitelných potravin – ATP

Tato dohoda vznikla roku 1970, v České republice byla přijata v roce 1982. Dohoda ATP se nevěnuje celé problematice přeprav věcí pod kontrolovanou teplotou, upřednostňuje vztahy a problematiku specializovaných dopravních prostředků v rámci mezinárodní přepravy rychle zkazitelných potravin. Dohoda ATP se vztahuje také na kombinovanou přepravu silnice-železnice. [14]

Toto nařízení se týká nejen veřejné mezinárodní silniční přepravy, ale i na přepravy neveřejné, tj. závodové. [20]

2.3.5 Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě – AETR

Dohoda AETR vznikla roku 1970 v Ženevě. Zásadní roli má tato dohoda zejména pro dopravce a jejich řidiče, dodržování zásad této dohody je celoevropsky velmi sledováno, případně také jejich nedodržení sankcionováno. [14]

2.3.6 Eurolicence

Aby mohl dopravce členského státu EU provozovat mezinárodní kamionovou dopravu pro cizí potřeby na dopravním trhu Evropské unie, musí být vlastníkem tzv. Eurolicence. Týká se dopravců, kteří provádějí přepravu nákladními dopravními prostředky o celkové hmotnosti nad 6 tun a o užitečné hmotnosti vyšší než 3,5 tuny. Po vstupu ČR do Evropské unie nahrazuje tento doklad dřívější zahraniční povolení pro všechny členské státy EU. Na základě Eurolicence je umožněno dopravci provádět veškeré dopravy dříve zahrnuté do tzv. kontingentů bilaterálních povolení. [15]

Eurolicence je nepřenosná a je vydávána na dopravce, u kterého zůstává originál. Ve veškerých vozidlech pak musí být k dispozici ověřený opis. [20]

Eurolicence viz příloha 4.

2.4 Společenstva v silniční dopravě

Sdružení jsou tvořena fyzickými i právnickými osobami na základě svobodného sdružování občanů. Účelem takových svazů je především hájení společných profesních zájmů. Vznikají pod různými názvy, např. sdružení, svaz, unie, společenstvo apod.

2.4.1 IRU – Mezinárodní silniční unie

Pod zkratkou IRU se skrývá název nejvýznamnější mezinárodní organizace pro mezinárodní silniční dopravu – International Road Transport Union. Hlavní činností tohoto sdružení je zastupování zejména podnikatelských, v některých případech i národohospodářských, zájmů, které mají co dočinění s mezinárodní silniční dopravou osob a zboží. [14]

Tato unie, která je poradním orgánem Hospodářské a sociální rady OSN, byla založena roku 1948 v Ženevě. Nejvyšším představitelem je generální tajemník, výkonné orgány pak tvoří prezidium a generální sekretariát, které mají sídlo v Ženevě. Kancelář při Evropské unii se nachází v Bruselu. V roce 2001 byla IRU podrobena reorganizaci, při níž vznikly dvě řídicí rady: Rada pro nákladní a Rada pro osobní dopravy. Tyto rady zastupují vrcholné orgány, které zodpovídají a vymezují hlavní zásady činnosti celé organizace. [15]

Od svého vzniku se zaměřila a úspěšně pracovala na právní úpravě smluvních přepravních vztahů, ale i na zjednodušení systému v celní oblasti. Každé dva roky

se koná mezinárodní kongres IRU, výstupem tohoto shromáždění jsou plány a příležitosti pro činnosti IRU v následujícím období. [15]

Od roku 1993 zastává Českou republiku v IRU zájmové sdružení ČESMAD BOHEMIA.

2.4.2 TI – Transfrigoroute International

Na oblast mezinárodní silniční dopravy pod kontrolovanou teplotou se zaměřuje světová nevládní organizace Transfrigoroute International. [14]

Tato asociace vznikla pod patronací výboru pro vnitrozemskou dopravu Evropské hospodářské komise OSN a Mezinárodní unie silniční dopravy (IRU) v Paříži v roce 1955. Přední významné odborné složky jsou: Poradní technický výbor (CCT) a Frigoclub International (FCI). Členem TI je od roku 1978 také zájmové sdružení českých dopravců ČESMAD BOHEMIA. [15]

2.4.3 IRF – Mezinárodní silniční federace

Silniční správy a organizace zabývající se výstavbou silnic tvoří základ pro tuto federaci, která se věnuje silničnímu hospodářství. Sídlo se nachází v Ženevě. [14]

2.4.4 AIPCR - Stálé mezinárodní sdružení silničních kongresů

Na šíření informací, které se týkají vědeckotechnického pokroku v oblasti výstavby silnic, mostů a silničního ruchu, je orientováno toto nejstarší sdružení v silničním hospodářství. [14]

Sdružení, které má sídlo v Paříži, bylo založeno roku 1908. Členskou základnu tvoří více než 60 států včetně České republiky, veřejné instituce a právnické i soukromé osoby. [15]

2.4.5 ČESMAD – Zájmové sdružení silničních dopravců ČR

Sdružení automobilových dopravců bylo založeno roku 1966, transformace na ČESMAD BOHEMIA se datuje na rok 1992. V České republice má 7 poboček a je u nás největším sdružením dopravců podnikajících ve vnitrostátní i mezinárodní nákladní a osobní silniční dopravě. Od roku 1993 je členem Mezinárodní unie silniční dopravy IRU, tím má možnost podílet se na návrzích mezinárodních norem ovlivňující legislativu Evropské unie. Od roku 2001 je členem Evropské asociace školicích center

v dopravě EUROTRA. V České republice také vykonává funkci záručního sdružení podle Celní úmluvy TIR. [17]

Sdružení ČESMAD nabízí svým členům především aktuální informace, pomoc a podporu při řešení veškerých provozních záležitostí. Jednou z nejdůležitějších činností je však distribuce zahraničních vstupních povolení pro mezinárodní kamionovou a autobusovou dopravu pro české dopravce. Tyto služby provádí na základě pověření a Dohody o zabezpečení předělování zahraničních vstupních povoleních. [14]

Konkrétně sdružení ČESMAD nabízí především rezervaci trajektů, prodej dálničních známek a karet, palubních jednotek, možnost získání karty Diners Club Road Account sloužící pro bezhotovostní úhradu mýta v České republice či širokou škálu pojištění. Dále je výhradním distributorem palivových karet pro ČR a svým členům také zajistí komplexní servis při podávání žádosti o navrácení DPH ze zahraničí. [17]

2.5 Evropská a česká legislativa

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

Toto nařízení o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkající se silniční dopravy stanovuje pravidla pro doby řízení, přestávky v řízení a doby odpočinku řidičů zajišťující silniční přepravu zboží a cestujících za účelem harmonizace podmínek hospodářské soutěže mezi druhy pozemní dopravy, zejména v silniční dopravě, a zlepšení pracovních podmínek a bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích. Účelem tohoto nařízení je rovněž zlepšení pracovní praxe v silniční dopravě. [10]

Toto nařízení se vztahuje na silniční dopravu bez ohledu na zemi registrace vozidla uskutečněnou výhradně uvnitř Společenství nebo mezi Společenstvím, Švýcarskem a zeměmi, které jsou smluvními stranami Dohody o Evropském hospodářském prostoru. Ustanovení AETR by měla být uvedena v souladu s ustanovením Nařízení č. 561/2006. [10]

Nařízení č. 561/2006 se vztahuje na přepravu zboží vozidly, jejichž maximální přípustná hmotnost včetně návěsu nebo přívěsu překračuje 3,5 tuny, dále na přepravu cestujících vozidly, která jsou svou konstrukcí nebo trvalou úpravou určena pro přepravu více než devíti osob včetně řidiče. [10]

Pro účely výkladu definuje toto nařízení základní pojmy, především silniční dopravu jako „dopravu prováděnou po veřejných pozemích komunikacích prázdnými nebo

loženými silničními vozidly používanými pro přepravu cestujících nebo zboží.“ Za vozidlo považuje motorové vozidlo, tahač, přívěs, návěs či jejich kombinace. Řidičem je pak osoba, která vozidlo řídí. [10]

Doba řízení je dle Nařízení 561/2006 „celková doba řízení, kdy řidič začne řídit vozidlo po době odpočinku nebo přestávce, do okamžiku, kdy začne další doba odpočinku nebo přestávka.“ Denní doba řízení nesmí přesáhnout 9 hodin, existuje však možnost tuto dobu maximálně dvakrát za týden prodloužit na 10 hodin. Pro týdenní dobu řízení platí omezení maximálně 56 hodin, zároveň však nesmí být překročena hranice 90 hodin za období dvou po sobě následujících týdnů. [10]

Doba odpočinku dle tohoto nařízení znamená „nepřerušenu dobu, během níž může řidič volně nakládat se svým časem.“ Denní doba odpočinku zahrnuje běžnou a zkrácenou denní dobu odpočinku. Běžná denní doba odpočinku trvá nejméně 11 hodin, lze ji však rozdělit do dvou částí. První musí probíhat nepřerušovaně nejméně 3 hodiny, druhá také nepřerušovaně nejméně 9 hodin. Zkrácená denní doba odpočinku pak trvá minimálně 9 hodin, zároveň však ne více než 11 hodin. Podobné dělení nastává i u týdenní doby odpočinku, která se skládá z běžné týdenní doby odpočinku a zkrácené doby odpočinku. Běžná týdenní doba odpočinku je dána v trvání nejméně 45 hodin, zkrácená pak kratší než uvedených 45 hodin, ta však smí být zkrácena na nejméně 24 po sobě následujících hodin. [10]

V průběhu každých 24 hodin po skončení předchozí denní nebo týdenní doby odpočinku musí mít řidič novou denní dobu odpočinku. Po 4,5 hodinách řízení musí řidič absolvovat nepřerušenu přestávku nejméně 45 minut, pokud mu však nezačíná doba odpočinku. Je možné využít i variantu, kdy řidič tuto nepřerušenu přestávku nahradí jednou přestávkou na minimálně 15 minut a druhou v délce 30 minut. To však jen za podmínky, že takto rozdělené přestávky budou připadat na daných 4,5 hodin. [10]

V ojedinělých případech nabízí Nařízení 561/2006 také možnost řidičům odchýlit se od stanovených dob řízení, pouze však v míře nezbytné pro dojetí na vhodné místo zastávky tak, aby tím zajistil bezpečnost osob, vozidla, které řídí, nebo jeho nákladu, pokud neohrozí bezpečnost provozu na pozemních komunikacích. Při takovém postupu řidič musí uvést důvod odchylky ručně na záznamovém listu, popř. na výtisku ze záznamového zařízení nebo ve svém pracovním plánu nejpozději po dojetí na vhodné místo zastávky. [10]

Nařízení také uvádí kontrolní postupy a sankce za nedodržení či porušení předpisů, ty se však nemusí týkat pouze řidiče, ale v některých případech i dopravce. Každý členský stát také může na základě Nařízení 561/2006 vytvořit výjimky či stanovit vlastní individuální podmínky při přepravě, to však pouze v případech, které jsou obsaženy v tomto nařízení. [10]

2.5.2 Nařízení (EHS) č. 3821/85

Nařízení (EHS) č. 3821/85 o záznamovém zařízení v silniční dopravě navazuje na definice a pravidla stanovené v nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006.

Dle nařízení musí být záznamové zařízení zabudováno a užíváno ve vozidlech, která jsou registrována v členském státě a používána pro silniční přepravu cestujících nebo zboží, však s výjimkou vozidel uvedených v článku 3 nařízení (ES) č. 561/2006. Součástí tohoto nařízení jsou dvě přílohy, první z nich uvádí požadavky na konstrukci, zkoušení, montáž a kontrolu záznamové zařízení a druhá údaje o schvalovací značce a osvědčení. [11]

Záznamové zařízení je definováno jako „přístroj určený k zabudování do silničních vozidel pro automatickou nebo poloautomatickou indikaci a záznam údajů o provozu těchto vozidel a o některých pracovních dobách jejich řidičů.“ Zařízení zaznamenává dobu řízení, vzdálenost ujetou vozidlem a jeho rychlost, dobu ostatní práce nebo pracovní pohotovosti, denní doby odpočinku, přerušení práce a otevření skříňky obsahující záznamový list. Tento záznamový list je určený právě pro zápis takových informací. [11]

Každé, ať už nové nebo opravené, zařízení musí mít osvědčení o jeho dobré funkci a přesnosti jeho záznamů. Každé dva roky musí projít jednotlivá zařízení periodickou prohlídkou. [11]

2.5.3 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1071/2009

Tímto nařízením se zavádějí společná pravidla týkající se závazných podmínek pro výkon povolání podnikatele v silniční dopravě. Vztahuje se na všechny podniky usazené ve Společenství, které vykonávají či hodlají vykonávat povolání podnikatele v silniční dopravě. Podniky, které toho povolání vykonávají, musejí být řádně a trvale usazeny v členském státě, mít dobrou pověst, být finančně způsobilé a vykazovat požadovanou odbornou způsobilost. [9]

Pro splnění podmínek týkající se usazení musí mít podnik v tomto členském státě sídlo s prostorami, v nichž uchovává svou klíčovou podnikovou dokumentaci, která je přístupná příslušným orgánům. Dále musí mít k dispozici jedno nebo více vozidel, která jsou registrována nebo jinak uvedena do provozu, a především účinně a nepřetržitě vykonávat svou činnost s nezbytnými administrativními prostředky. [9]

Zda podnik obstál z hlediska požadavku dobré pověsti, hodnotí členské státy s ohledem na jeho chování. Zahrnují se především zkušenosti, že nejsou žádné pádné důvody k pochybám o dobré pověsti odpovědného zástupce nebo podniku, jako např. odsouzení nebo sankce za porušení platných předpisů, či zda nebyly tyto subjekty odsouzeny za závažnou trestnou činnost, nebo mu nebyla uložena sankce za vážné porušení pravidel Společenství, např. doby řízení či odpočinku, maximální rozměry či hmotnosti vozidel, přístupu k povolání nebo kvalifikace a vzdělávání řidičů. [9]

Pro schválení finanční způsobilosti musí být podnik schopen vždy v průběhu ročního účetního období dostát svým finančním závazkům. Podnik prokazuje, že každý rok disponuje rezervami a kapitálem ve výši 9 000 EUR, pokud využívá jediné vozidlo, a 5 000 EUR na každé další užívané vozidlo. [9]

Potvrzení o finanční způsobilosti viz příloha 5.

Odborná způsobilost se prokazuje složením povinné písemné zkoušky, která může být doplněná i o ústní část. Žadatelé o provozování silniční nákladní dopravy musí dosáhnout požadované úrovně znalostí a praktických schopností, která jsou nezbytná pro řízení dopravního podniku. [9]

Potvrzení o odborné způsobilosti viz příloha 6.

2.5.4 Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě

Tento zákon o silniční dopravě, ve znění jeho pozdějších novelizací a prováděcích předpisů, je základní legislativní normou, která udává podmínky pro provozování silniční dopravy, práva a povinnosti fyzických i právnických osob, uvádí působnost orgánů státní správy včetně uspořádaných vztahů v oblasti silniční dopravy. [15]

Silniční motorová doprava, včetně dopravy nákladní, patří mezi koncesované živnosti. K udělení koncese je nutné splnit mimo všeobecných také zvláštní podmínky. Oprávnění k provozování silniční dopravy pro cizí potřeby udělí buď živnostenský úřad,

podle zákona o živnostenském podnikání, pokud však nejde o provozování živnosti, pak dopravní úřad. [14]

Pro provozování silniční dopravy velkými vozidly lze udělit koncesi pouze právnické osobě se sídlem na území České republiky nebo fyzické osobě s trvalým pobytem na území České republiky, popř. obdobným pobytem na území některého jiného členského státu, která splňuje podmínky podle přímo použitelného předpisu Evropské unie. Jedná se o podmínky usazení, dobré pověsti, finanční a odborné způsobilosti. [26]

Koncese je vydávána na základě rozhodnutí příslušného živnostenského úřadu, viz příloha 7. Koncese tvoří přílohu 8. Od roku 2013 doplňuje toto osvědčení navíc Výpis z živnostenského rejstříku, viz příloha 9.

Zákon charakterizuje základní pojmy týkající se silniční nákladní dopravy, uvádí povinnosti tuzemského dopravce, ale i právní úpravu pro provozování silniční dopravy zahraničními provozovateli na území České republiky. Zaměřuje se také na provozování mezinárodní silniční dopravy, osobní dopravu a přepravu nebezpečných věcí. Dle tohoto zákona vykonává státní správu Ministerstvo dopravy a dopravní úřady. [26]

2.5.5 Všeobecné podmínky Mezinárodní unie společností pro kombinovanou dopravu železnice-silnice (UIRR)

Mezinárodní unie společností pro kombinovanou dopravu železnice-silnice (UIRR) s hlavním úřadem v Bruselu uvádí jako své úkoly především podporu aktivit členských firem, koordinace vnitřní práce a zároveň přebírá úlohu centrálního úřadu. Veškeré úřady této unie pak hájí obecně zájmy a napomáhají rozvoji kombinované dopravy. Dále zaujímá stanoviska k právním úkonům a předpisům, na základě získaných poznatků z aktivních účastí na seminářích předává informace svým členům, vydává brožury a informační letáky. Vytvořila fungující systém postupů a metod řízení. Neustále zlepšovat komunikaci a informovanost mezi společnostmi a budoucími zákazníky kombinované dopravy, zvýšit zájem o kombinovanou dopravu, to jsou hlavní cíle této unie. [21]

Za 43 let fungování unie UIRR se vytvořila komplexní propojená síť pro kombinovanou dopravu, mnohonásobně se snížily emise, aktuálně je k dispozici cca 350 terminálů a služeb využívá přibližně 12 000 zákazníků. Mezi roky 1999 a 2012 došlo k 50% zvýšení celkového provozu (ročně přibližně o 3,3 %). Během těchto let se zdvojnásobil

objem mezinárodní dopravy i příhraniční nedoprovázené dopravy. V současné době denně jezdí přibližně 500 vlaků v rámci Evropské unie. [22]

Podmínky této unie upravují vztahy mezi společností pro kombinovanou dopravu, která je členem UIRR, a zákazníkem, který provádí mezinárodní kombinovanou dopravu železnice-silnice. Jedná se především o úpravy týkající se předmětu a platnosti smlouvy a povinností smluvních stran. [25]

Smlouva UIRR je pro účely těchto podmínek definována jako „smlouva uzavřená mezi zákazníkem a společností UIRR o zaslání ložné jednotky – nebo současně více ložných jednotek – po železnici.“ [25]

Kombinovaná doprava je označena jako „přeprava intermodálních nebo neintermodálních ložných jednotek minimálně dvěma druhy dopravy, zde železnice a silnice.“ Intermodální jednotkou se rozumí kontejner či výměnná nástavba, neintermodální jednotkou pak silniční nákladní vozidlo. [25]

2.5.6 Úmluva o mezinárodní železniční přepravě (COTIF) z 9. května 1980

Smluvní strany této Úmluvy tvoří jako členské státy Mezivládní organizaci pro mezinárodní železniční přepravu. Cílem této organizace je především podpora a snaha o zlepšení mezinárodní železniční přepravy. Organizace k tomu přispívá tvorbou a úpravou právních předpisů, technickou harmonizací i dohledem na náležité používání a provádění všech právních předpisů. [23]

3 Cíl a metodika práce

Hlavním cílem práce je provedení komparace podmínek pro poskytování veřejných dopravních služeb a zajišťování závodové dopravy na příkladu vybraných subjektů se sídlem v České republice. Zkoumanými subjekty jsou společnosti FCT Electronics Group a P&V Elektronik. Dále je práce zaměřena na oblast silniční nákladní dopravy a kombinované dopravy silnice-železnice v návaznosti na začlenění do synergického rámce komplexních logistických služeb. Za tímto účelem byla navázána spolupráce také s firmami BOHEMIAKOMBI, spol. s r.o. a RÁDL spol. s r.o.

3.1 Metody sběru dat

3.1.1 Řízené rozhovory

Při řízeném rozhovoru jsou vyžadované odpovědi získávány v přímé interakci s druhou stranou. Před samotným řízeným rozhovorem je nutné připravit seznam otázek.

Řízené rozhovory, během kterých byly získány podkladové materiály a informace potřebné k vypracování této bakalářské práce, proběhly ve firmách FCT Electronics Group a P&V Elektronik. Společnost FCT Electronics Group v minulosti přepravovala materiál a zboží v rámci vlastní závodové dopravy, v současnosti již využívá služeb dopravců. Naopak společnost P&V Elektronik zůstává u přeprav vlastním vozovým parkem. Během rozhovorů bylo tedy možné získat informace o realizaci a fungování obou variant přepravy ze dvou různých pohledů.

V případě společností BOHEMIAKOMBI, spol. s r.o. a RÁDL spol. s r.o. byl řízený rozhovor zaměřen především na zjištění konkrétních podmínek pro provozování dopravy a zároveň názorů na aktuální témata a nařízení platná v tomto sektoru.

3.1.2 Dotazníkové šetření

Aby bylo možné komparovat větší množství odpovědí, je vhodné použít dotazníkové šetření. Důležitým krokem před samotnou aplikací dotazníku je prostudování odborné literatury, aby byly otázky vhodně formulovány a poskytovaly respondentům náležitě odpovědi, včetně prostoru pro vlastní názory.

Cílovou skupinu pro aplikaci dotazníku tvoří přímo dopravci a majitelé dopravních firem, které poskytují veřejné dopravní služby. Zvolena byla varianta elektronického dotazování. Dotazník byl vytvořen na internetové stránce www.vyplnto.cz, která

vygeneruje odkaz, který může být následně rozeslán požadované skupině osob. Dotazník vyplnilo celkem 30 respondentů.

V dotazníku měly zastoupení otázky uzavřené, polouzavřené i otevřené. Dotazy uzavřené nabízí respondentovi veškeré možnosti odpovědi, které se navzájem vylučují. V tomto dotazníku slouží zejména k zaujmutí jasného stanoviska, především zda respondent s danou skutečností souhlasí či nesouhlasí. Otázky polouzavřené nabízí předem dané varianty, dotazovaný má však navíc prostor pro svoji vlastní odpověď. Otázky otevřené pak vybízely respondenty především k odůvodnění a vysvětlení předchozích odpovědí.

3.2 Metodika práce

Naplnění cíle práce bylo dosaženo těmito kroky:

1. Nejprve byl zajištěn teoretický základ prostudováním odborné literatury vztahující se k tématice bakalářské práce. Využity byly především odborné publikace, které poskytují všeobecný úvod do problematiky a vysvětlují základní pojmy. Prostřednictvím odborných časopisů a internetových zdrojů byly tyto informace doplněny o aktuální trendy a témata.
2. Na základě zjištěných poznatků byly sestaveny dotazy pro řízené rozhovory s vedoucími pracovníky dopravních společností. Současně byl vytvořen dotazník určený pro dopravce.
3. V dalším kroku následovala fáze sběru dat. Metoda řízeného rozhovoru byla při zpracování této bakalářské práce realizována ve firmách FCT Electronics Group a P&V Elektronik. Dále došlo ke zjištění potřebných dat prostřednictvím telefonické i elektronické komunikace od společností RÁDL spol. s r.o. a BOHEMIAKOMBI spol. s r.o. Aplikace dotazníku proběhla prostřednictvím elektronického dotazování.
4. Řízený rozhovor proběhl také s vedoucím regionálního pracoviště Sdružení automobilových dopravců ČESMAD BOHEMIA v Plzni. Během tohoto setkání byly získány základní údaje o činnostech tohoto sdružení, včetně výhod, které přináší členství. Dále byly zjištěny informace o aktuálně platné legislativě v sektoru silniční nákladní dopravy, prodiskutována však byla také současná situace

a problematika této oblasti. Zároveň byly opatřeny přílohové dokumenty a další pokladové materiály sloužící pro zpracování práce.

5. Následovala etapa, při které byly získané výsledky utříděny a zpracovány. Obecné poznatky byly porovnány se zjištěnými údaji a názory vycházejících z dotazníků i řízených rozhovorů.

Data z elektronického dotazníku byla převedena a zpracována v programu Microsoft Excel. Pro grafické znázornění výsledků z tohoto dotazníkového šetření byly vytvořeny grafy.

6. Konkrétní témata byla vždy diskutována v rámci příslušných podkapitol výsledkové části práce.

7. Na závěr došlo ke zhodnocení zkoumaných variant přepravy, doporučení výběru té optimální a interpretaci poznatků pro praxi.

4 Charakteristika zkoumaného subjektu

4.1 FCT Electronics Group

4.1.1 Historie a současnost

Společnost FCT zaměřená na výrobu elektrických konektorů pro armádní letadla byla založena v roce 1972 v Mnichově. V letech 1988 a 1991 se došlo k výraznému rozvoji, kdy byl vybudován sklad v německém městě Buch am Buchrein, poté byl v Německu v Lipsku zřízen výrobní závod. O rok později založila dceřinou společnost v České republice, konkrétně v Letinech nedaleko Plzně. Původní označení společnosti figurující v naší zemi Evertronic s.r.o. se změnilo na FCT Electronics czech s.r.o. V roce 2002 pak vzniká další dceřiná společnost v Thajsku. Po devíti letech dochází k prodeji všech dceřiných společností firmě Molex Company.

4.1.2 Cíle společnosti

Komerční obchodní jednotka firmy Molex očekává od nově vzniklého sloučeného podniku zvýšení tržního podílu především na poli zdravotnické, průmyslové, telekomunikační, letecké a kosmické techniky. Společnost Molex disponuje finanční silou a celosvětově vybudovanou sítí poboček, kterou by měli podporovat technické zkušenosti, kvalitní výrobní schopnosti a především silná zákaznická základna společnosti FCT Electronics Group.

Mezi největší globální zákazníky Molexu patří např. Ericsson, Ford, Hewlett Packard, Hyundai, Nissan, Nokia, Panasonic či Whirlpool.

V současné době FCT Electronics Group zaměstnává téměř 600 zaměstnanců v Německu, České Republice, Thajsku a Spojených státech. Sídlo má v Mnichově (Německo) a v Torringtonu (USA).

4.1.3 Produkty

FCT jako součást Komerční obchodní jednotky v Globální divizi komerčních výrobků firmy Molex se specializuje na návrh a výrobu zakázkových konektorů a kabelových svazků. Společnost nabízí široký rozsah krytů a kontaktů pro aplikace v přenosu energie a signálu, pro radiofrekvenční a pneumatické aplikace ve světově špičkových technologických infrastrukturách. Výrobky, které jsou nabízeny zákazníkům po celém světě, podporují především infrastrukturu telekomunikací a širokopásmových datových přenosů, zábavních systémů v letadlech a složitá řešení ve zdravotnickém zobrazování.

Na veškerých pracovištích jsou splňovány normy kvality a dopadů na životní prostředí, včetně certifikace ISO 9001:2008 a ISO 14001. Díky výzkumným a konstrukčním střediskům je FCT svázáno s kvalitním inženýrstvím a i nadále investuje do vývoje nových výrobků.

Molex se řadí mezi deset předních světových dodavatelů konektorů, v roce 2012 obsadil se 7,5% podílem na světovém trhu s konektory, kabelovými svazky a zadními stěnami třetí příčku. Společnost navrhuje a vyrábí především elektronické, elektrické a optické vláknové propojovací produkty a systémy. Molex dodává výrobcům finálních výrobků z oblastí zahrnující: automobilový průmysl, datové výrobky, mobilní zařízení, spotřební elektroniku, telekomunikaci či zdravotnické vybavení. Nabízí také mnoho výrobků prodávaných přímým prodejem i před distributory.

Firma Molex si zvolila následující misi: „Být upřednostňovaným dodavatelem propojovacích systémů v globálním elektronickém průmyslu a zvyšovat podíl na trhu prostřednictvím vynikajících lidí, výkonu a inovací.“

4.2 P&V ELEKTRONIC

4.2.1 Historie a současnost

Historie společnosti P&V ELEKTRONIC se začíná psát založením v roce 1994 na jižním Plzeňsku v obci Kasejovice. Již od samého začátku byly záměry podnikatelských aktivit směřovány do oblasti výroby a distribuce zákaznických vinutých dílů pro elektroniku a elektrotechniku.

V roce 1996 vstupuje do majetkové účasti švýcarská firma WERAP – Wicklerei AG Bubikon. Od roku 2000 se datuje spolupráce s krajanskou komunitou žijící v rumunském městě Banát. Na základě této spolupráce a za přispění a majetkové účasti společnosti P&V ELEKTRONIC byla v obci Gerník založena partnerská společnost Winding SRL. Nově vzniklá společnost mohla začít stavět na zkušenostech a znalostech partnerské firmy. Pro uvolnění vlastních kapacit v České republice, z důvodu velkého nárůstu produkce, došlo k předání některých pracovních příležitostí společnosti Winding SRL. Tento projekt, kdy byly zajištěny další výrobní kapacity a lidské zdroje, hodnotí společnost jako velmi úspěšný.

4.2.2 Cíle společnosti

Vzájemná spolupráce mezi jmenovanými firmami nadále pokračuje a společným cílem je rozšíření obchodních aktivit i na oblast působnosti Winding SRL. Do budoucna je v plánu rozšířit spektrum výrobních technologií a podpora úspěšnosti výstupů vývojového útvaru. Hlavním kritériem zůstává plnění požadavků i těch nejnáročnějších zákazníků, zároveň je nutné obstát ve vzrůstající konkurenci v daném oboru.

Zejména při řešení speciálních technologií a postupů výroby společnost spolupracuje s partnerskými zahraničními vývojovými pracovišti ve Švýcarsku a Německu, což poskytuje firmě výhodu vysoké technické úrovně produkce.

4.2.3 Produkty

Spektrum výrobků společnosti P&V ELEKTRONIC tvoří široká řada navíjených prvků od jednoduchých vzduchových cívek různých tvarů přes klasické tlumivky, síťové transformátory až po velmi složité geometricky definované cívkové sestavy.

Podle typového zařazení lze výrobky rozdělit do více kategorií. V první řadě je možné jmenovat samonosné a tvarové cívky. Další kategorie výrobků tvoří např. transformátory a tlumivky do spínaných zdrojů s feritovými jádry, dále pak toroidní tlumivky a převodníky, SMD díly, cívky pro motory, mechanické cívkové sestavy a další zákaznické vinuté díly.

Nejen podporu nástrojové sekce přípravy výroby, ale i samotnou výrobu dalších mechanických komponent, které souvisejí s produkcí společnosti, umožňuje vysoce kvalitní nástrojové vybavení strojní dílny. Jedná se např. o nestandardní cívkové kostičky, přípravky pro zalévání či různé izolační prvky.

Poradenská činnost v oblasti vinutých dílů je též jednou ze služeb vývojového oddělení.

4.3 BOHEMIAKOMBI, spol. s r.o.

4.3.1 Historie a současnost

V roce 1992 byla společnost založena pod názvem Kombiverkehr-CS a to jako 100% dceřiná společnost německého operátora kombinované dopravy, tj. společnosti Kombiverkehr. Dalším důležitým mezníkem je rok 1995, kdy do společnosti vstoupili noví společníci. Jmenovitě se jednalo o České dráhy, a.s., Sdružení mezinárodních automobilových dopravců ČESMAD BOHEMIA, Svaz spedice a skladování České Republiky – Živnostenské společenství a rakouská společnost pro kombinovanou

dopravu Ökombi Wien. V témže roce změnila společnost své jméno, nově začala vystupovat pod označením Bohemiakombi spol. s r.o. V roce následujícím se pak stává BOHEMIAKOMBI členem Mezinárodní unie společností pro kombinovanou dopravu silnice – železnice (UIRR).

V současné době mají ve společnosti BOHEMIAKOMBI spol. s r.o. podíl tři společníci, jmenovitě – ČD CARGO a.s., Sdružení mezinárodních automobilových dopravců ČESMAD BOHEMIA a Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr GmbH & CO KG.

4.3.2 Cíle společnosti

BOHEMIAKOMBI figuruje na trhu jako neutrální operátor kontinentální kombinované dopravy. Hlavním posláním je převádění toků zboží ze silnice na železnici a to právě formou linek kombinované dopravy silnice - železnice. Ke splnění tohoto cíle využívá nejen vlastní kontinentální linky kombinované dopravy, ale také linek ostatních evropských operátorů, s nimiž spolupracuje.

4.3.3 Produkty

Společnost nabízí dopravcům přepravu jejich ložných jednotek po železnici, součástí této služby je i zajištění překládky ve výchozích, nácestných i cílových terminálech kombinované dopravy. Základními kameny jsou mezinárodní linky kombinované dopravy s názvy „Bohemia Express“ a „Kombi CZ“. Tímto způsobem pak lze propojit terminály kombinované dopravy v České republice s celkem 37 terminály v 10 zemích Evropy. Prostřednictvím systému ucelených vlaků kombinované dopravy se především jedná o průmyslové oblasti v Porúří, Beneluxu, Bádenska, Itálie, Skandinávie a další. Pomocí návazné přepravy po železnici lze pak využít směry z a do českých a slovenských překladišť, Polska a Rakouska. Je však také možné zařídit přímo přepravu až k zákazníkovi na jeho železniční vlečku.

Jako první veřejná linka nedoprovázené kombinované dopravy vznikla v roce 2005 linka pod označením „Bohemia Express“, jedná se o trasu Lovosice ČD DUSS – Duisburg Ruhrort Hafen. Další možností je trasa Lovosice ČD DUSS – Hamburg, která nese název „Bohemia Express II“. V roce 2001 byla prodloužena linka Ostrava Paskov – Lovosice ČD DUSS – Duisburg/Hamburg, označována jako „KOMBI CZ“.

Provoz uceleného vlaku na trase Ostrava Paskov – Verona Q. E., jehož začátky datujeme k roku 2012, je v současné době však pozastaven. Ve všech variantách je k dispozici přeprava kontejnerů, výměnných nástaveb i intermodálních návěsů.

Kromě těchto přeprav ucelenými vlaky je možné také využít přepravy jednotlivých zásilek. Ta může být provedena mezi jednotlivými terminály kombinované dopravy, popř. také na podnikové železniční vlečky. Lze se také domluvit na zprostředkování silničního svozu z terminálu přímo ke koncovému zákazníkovi. Pro větší přepravní objemy je možné zorganizovat také jednorázový speciální vlak. Mezi nejžádanější destinace pak patří terminály a vlečky v České Republice, na Slovensku, v Polsku, Rakousku, Slovinsku, Chorvatsku, Maďarsku, Itálii a v Turecku. Pohyb veškerých zásilek je pak možné sledovat on-line na webové stránce.

4.4 RÁDL spol. s r.o.

4.4.1 Historie a současnost

V roce 1992 vznikla společnost RÁDL spol. s r.o. privatizací části závodu ČSAD Plzeň – sever, střediska Těžké dopravy. V současné době ve firmě pracuje přibližně 50 kvalifikovaných a profesionálních zaměstnanců.

Pro přepravu nákladů má k dispozici 11 klasických kamionových souprav a dalších 15 speciálních souprav s využitím 2-4 osých tahačů MAN a podvalníků značky Goldhofer, Broshuis, DE Angelis.

Na trhu drží firma silné a stabilní postavení ve své oblasti působení, jejich služeb využívá mnoho významných podniků. Mezi největší zákazníky se řadí např. veškeré společnosti firmy ŠKODA Plzeň, ČEZ, Demag, ABB, Union Ocel, GE, Ferox, Hollandia.

4.4.2 Cíle společnosti

Krédem a posláním společnosti je snaha o uspokojení zákazníka nabídkou prvotřídních a vysoce profesionálních služeb. Tyto cíle se snaží podporovat celkovou politikou firmy a postojem ke kvalitě. Pokud v některých případech nastanou neshody či reklamace, jsou podrobeny analýze ke zjištění příčin a následně jsou zavedena nápravní a preventivní opatření. Veškeré tyto důvody se pak staly podnětem k tomu, aby společnost RÁDL spol. s r.o. získala v roce 2002 certifikaci Systému managementu jakosti ISO 9001. Tento certifikát pak v následujícím roce obhájila.

4.4.3 Produkty

Hlavní činností, se kterou má firma několikaleté zkušenosti, je přeprava těžkých a nadrozměrných nákladů po celé Evropě. Dále vykonává mezinárodní i vnitrostátní kamionovou přepravu klasických nákladů a to vlastním vozovým parkem. Doprava je možná nejen silniční, ale i v kombinaci s říční, námořní, železniční nebo leteckou do celého světa.

Nabízí také přepravu kusových zásilek, technologické přepravy a spediční odbavení. Organizuje přepravy transformátorů včetně usazení na základ bez použití jeřábu. Při manipulaci s těžkými a nadměrnými břemeny je možné vybrat, zda je zájem o využití jeřábu či nikoliv. Na přání zákazníka vypracuje technologie přeprav, zajistí pojištění přepravovaného nákladu, jeřábové práce a překlady v přístavech. Ke službám této společnosti patří také zabezpečení přepravních tras pro těžkou a nadrozměrnou přepravu, zařízení povoleních a technických doprovodů nejen v České republice, ale i v ostatních evropských státech.

Společnost za dobu svého fungování uskutečnila mnoho nadrozměrných přeprav, jednalo se např. o turbíny, sušičky, pивní taky, trolejbusy, tramvaje, jeřábové nosníky, transformátory, parní turbíny a další široké a těžké konstrukce.

Prozatím se mezi největší uskutečněné přepravy řadí – z hlediska hmotnosti – přeprava jaderného reaktoru pro JE Temelín (360 t), z hlediska šířky přeprava ložiska vrat pro přístav Rotterdam (8,15 m), z hlediska délky přeprava tlakové nádoby pro Škoda Plzeň Jaderné strojírenství (50 m) a hlediska výšky přeprava zásobníku pro SEZ Želiezovce (6,4 m).

5 Výsledky

5.1 Doprava u společnosti P&V Elektronik

Společnost P&V Elektronik vlastní vozidlo Peugeot Boxer s užitečnou hmotností 1,2 tuny se kterým každý týden realizuje přepravu materiálu ze Švýcarska, konkrétně ze společnosti WERAP – Wicklerei AG, do České republiky do Kasejovic. Švýcarská firma je několika procentním vlastníkem společnosti P&V Elektronik. V Kasejovicích jsou následně z materiálu vyrobeny požadované výrobky, které jsou přepraveny znovu vlastním automobilem zpět do Švýcarska.

Jelikož Švýcarsko není členem Evropské unie, je pro přepravu využíván jeden z režimů s hospodářskými účinky, které lze využít ve smyslu ustanovení článku 84 nařízení Rady (EHS) č. 2913/92 ze dne 12. října 1991, kterým se vydává celní kodex Společenství. Jedná se o režim aktivního zušlechťovacího styku, který umožňuje, aby pro účely zušlechťovacích operací na celním území Společenství bylo použito zboží, které není zbožím Společenství a které bude zpět vyvezeno z celního území Společenství ve formě zušlechtěných výrobků, aniž by podléhalo dovoznímu clu a obchodně-politickým opatřením.

Celní výměr přidělený konkrétně pro firmu P&V Elektronik se sděleným celním dluhem v celkové výši 0,00 Kč je přiložen v příloze 10.

V každém celním řízení zastupuje společnost P&V Elektronik česká spedice v Plzni, která pro účely celního prohlášení vystavuje jak při dovozu, tak při vývozu dokument tzv. JSD – jednotný správní doklad. Za poskytnuté služby platí společnost P&V Elektronik měsíčně, suma závisí na různorodosti využitých služeb, za červenec 2014 se konkrétně jednalo o částku 3 270 Kč. Stejně služby pak využívá i společnost WERAP u švýcarské spedice.

Švýcarské firmě je fakturována celková cena za materiál včetně práce na materiálu. Pokud se částka pohybuje do 10 000 CHF, je vystaven Vývozní doprovodný doklad. V případě, že suma přesáhne hranici 10 000 CHF, nahrazuje tento doklad Průvodní osvědčení. Zároveň musí být do Švýcarska zaslán seznam tzv. MRN čísel, pod kterými byl pro vyvážené výrobky přivezen materiál ze Švýcarska. Pro řidiče musí být dále vystaven nákladní list CMR a doklad Besuchschein, který cestou odevzdává na rakouských hranicích, zde nechává také jeden z vývozních dokladů.

Pro závodovou dopravu je podmiňující, aby odesílatel či příjemce zásilky byl shodný s dopravcem, splnění této podmínky potvrzuje nákladní CMR přiložený v příloze 16.

Na trasu Kasejovice – Bubikon (CH) se řidič vydává každé úterý ve 22 hodin.

Řidič má u sebe na cestu mezinárodní nákladní list CMR, Vývozní doprovodný doklad, popř. Průvodní osvědčení, Besuchschein a vystavenou fakturu ve trojím vyhotovení. Všechny pak nechává švýcarské spedici, která zastupuje firmu WERAP v celním řízení. Na základě faktur pak spedice vystavuje dovozní doklady.

Po složení zboží ve společnosti WERAP přejíždí řidič navíc ve Švýcarsku do společnosti Kundert, která se nachází v blízkosti, kde také vyloží náklad. Společnost Kundert je dodavatelem materiálu pro českou firmu Mecotronic, kterou vede stejný ředitel, jako společnost P&V Elektronik. Mezi firmami Kundert a Mecotronic je stejný vztah jako mezi WERAP a P&V Elektronik. Díky této spolupráci hradí náklady obě strany, jedna konkrétně 230 CHF a druhá 240 CHF.

Při každé vykládce zhotoveného zboží naloží řidič jak ve společnosti WERAP, tak i ve firmě Kundert materiál, který poveze do České republiky.

Ze Švýcarska pak řidič veze zpátky také faktury. Na jeden výrobek je vystavena jedna faktura, na které jsou rozepsány veškeré součástky a díly daného výrobku.

Na švýcarské spedici je pak vystaven tzv. Versandbegleitdokument (přepravní doprovodný doklad), se kterým se řidič vrací až do Kasejovic. Tento dokument je následně přeposlán na spedici do Plzně, včetně Čestného prohlášení na zboží a na dopravu. Na základě těchto podkladů jsou pak zhotoveny celní doklady na dovoz.

Na Čestném prohlášení na zboží společnost P&V Elektronik prohlašuje, že materiál uvedený na daných fakturách, který byl dovezen do České republiky, nevlastní, a že po jeho zpracování bude vrácen zpět do Švýcarska. Zároveň uvádí, že ceny na těchto fakturách jsou uvedeny pouze pro celní účely a nebudou uhrazeny.

Na Čestném prohlášení na dopravu společnost P&V Elektronik potvrzuje, že při dopravě obchodního zboží tam a materiálu zpět bylo ujetu celkem 1 160 km, výše dopravného pak činí 11 000 Kč.

Dle ujetých kilometrů je cena rozpočítána na jednotlivé úseky následovně:

Bubikon – St. Margrethen	90 km, 854 Kč
St. Margrethen – Železná Ruda	410 km, 3 387 Kč
Železná Ruda – Kasejovice	80 km, 759 Kč

Řidič se pravidelně vrací do Kasejovic ve středu v noci.

Zmíněné dokumenty, související se společností P&V, tvoří přílohy 10 – 18.

5.2 Doprava u společnosti FCT Electronics Group

Společnost FCT od svých začátků v Letinech také využívala vlastní vozový park k přepravě materiálu a zboží. Vlastnila dvě vozidla - MB Sprinter a VW Transporter - s užitečnou hmotností 1,2 tuny, které využívali k přepravám do Švédska. S vozidlem MB Atego s užitečnou hmotností 3,5 tuny pak dopravovala materiál a zboží do FCT v Německu. Při výrazném nárůstu produkce, která byla expedována do Švédska, nebyly dostačující vlastní dodávkové vozy a začaly být využívány služby dopravců.

V roce 2006 proběhlo výběrové řízení na dopravce pro společnost FCT v Letinech. Vybraný dopravce následně přebírá veškeré přepravy na Slovensko, do Dánska a do Švédska. Firma FCT si ponechala automobil MB Atego, kterým realizovala přepravy do mateřské společnosti v Mnichově. Naopak oba dodávkové vozy byly prodány.

Postupem času bylo čím dál méně využíváno také vlastní nákladní vozidlo, s ohledem na vysoké náklady na provoz, vzrůstající opravy, včetně započítání platu pro řidiče se vedení společnosti rozhodlo využívat výhradně služby dopravce. Od roku 2010 tak veškeré pravidelné jízdy patří jedinému dopravci, se kterým je uzavřena smlouva.

Pravidelné přepravy jsou následující:

dvakrát týdně z Letin do Německa (město Buch) a zpět;

jednou týdně do Dánska (město Skanderborg) a zpět.

Jelikož Dánsko i Německo jsou členské státy Evropské unie, není nutné jako v případě společnosti P&V Elektronik vstupovat do celního řízení.

Ve firmě v Letinech je vyráběno z materiálu, který je dovezen z Německa z FCT, následně jsou v České republice také hotové výroby skladovány a dle sjednaných

dodacích lhůt zpět dopraveny do centrálního skladu společnosti v Německu ve městě Buch. Odtud je pak zboží expedováno přímo konečným zákazníkům. Jelikož veškeré účetnictví celé společnosti FCT je situováno v Německu, musí i veškeré zhotovené výrobky projít centrálním skladem před odesláním konečnému zákazníkovi. Naopak je tomu pouze v mimořádných případech.

Podobně funguje i spolupráce s dánskou společností Dynaudio. Materiál je dovezen do České republiky, kde se zhotoví požadované výrobky, které se vrací zpět do Dánska. Veškerý materiál je po celou dobu zpracování majetkem dánské společnosti. V Letinech zůstávají zpravidla velké zásoby obalového materiálu, který je také dovážen z Dánska, jelikož je dánskou společností zasílán v příliš velkém množství. Naštěstí může být uskladněn po delší dobu, nevyžaduje žádné speciální podmínky.

Dopravce je pravidelně kontaktován a objednávan na základě požadavků oddělení výroby, jelikož se může ojediněle stát, že se některá z pravidelných jízd neuskuteční, či se změní množství nebo váha přepravovaného zboží.

Při trase Letiny – Buch nakládá řidič v pondělí v 7 hodin ráno v Letinech, vyvážené zboží připraví zaměstnanci společnosti již v pátek. Kolem 12 hodiny pak vykládá zboží v Buchu, kde zároveň naloží požadovaný materiál, který je připraven na základě požadavků a vystavených objednávek. V úterý ráno je pak připraven k vykládce materiálu v Letinech.

V úterý je již přichystán vývoz na středu, kdy ráno řidič opět v Letinech nakládá zhotovené výrobky a vrací se s materiálem ve čtvrtek ráno. Do centrálního skladu v Buchu je zasílán také materiál z pobočky z Lipska, popř. materiál od různých dodavatelů, který objednávají nákupčí z centrály v Mnichově, a který může být na základě požadavku do Letin také dovezen.

Vývoz do Dánska je připraven již v pátek, v pondělí ráno v 8 hodin probíhá nakládka zhotovených výrobků v Letinech. V Dánsku je pak zboží vyloženo v úterý a zároveň je naložen materiál, který řidič vykládá v Letinech ve středu odpoledne.

V mimořádných případech, pokud např. nestíhají zaměstnanci výroby zhotovit požadované výrobky, ať už z důvodu kapacitních či zpožděných dodávek materiálu, jsou využívány služby přepravních společností TNT, UPS či DHL. Takové rozhodnutí však musí být schváleno německou centrálou. Tyto společnosti využívají také německé pobočky, pokud musí být do České republiky dodán materiál co nejrychleji.

S každou ze zmíněných společností musí být uzavřena zákaznická smlouva a přiděleno zákaznické číslo. Převážní ceny jsou pak závislé na počtu přeprav, které zákaznická firma využila u přepravní společnosti. Při využití těchto služeb je nutné vyplnit nákladní list, pro který vytvořila každá ze zmíněných společností vlastní formulář. Na listech se vyplní údaje o odesílateli, příjemci, adrese doručení, informace o zásilce a údaje o plátcích a pojištění.

Nákladních listů zmíněných dopravců tvoří přílohy 19 a 20 této práce.

Často však bývají i mimořádné přepravy, zvláště pak pokud se jedná o malé zásilky, objednané u smluvního dopravce společnosti, u něhož je cena přepravy nižší a zároveň garantuje dodávku zásilky v požadovaný čas.

Pro řidiče je na cestu vystaven mezinárodní nákladní list CMR, dodací listy jsou umístěny u přepravovaného zboží. Po vykládce v Buchu jsou řidiči vystaveny na zpáteční cestu nové CMR doklady.

Fakturace od dopravce je směřována rovnou do Německa, odkud je vedeno celé účetnictví společnosti FCT. Z Německa se pomocí elektronické komunikace posílají veškeré faktury do Letin ke schválení vedoucímu výroby, který potvrdí, že k dané přepravě skutečně došlo a může být zaplácena.

Veškerou přepravu, která probíhá mezi Dánskem a Letinami financuje dánská společnost. Dopravce však stále fakturuje přepravu společnosti FCT do Německa, která ji pak preposílá do Dánska k úhradě.

Smluvní ceny jsou tvořeny sazbami za jeden ujetý kilometr. Konkrétně se jedná o sazby – viz tabulka 1. K vypočteným cenám, dle ujetých kilometrů, je nutné dále připočítat mýto, popř. trajekt.

Tabulka 1: Tarifní sazby Kč/km

Vozidlo	Počet palet	Užitečná hmotnost	Sazba
Dodávka	do 4 palet	do 1,2 tuny	9 Kč/km
Iveco	do 16 palet	do 3,5 tuny	13 Kč/km
Iveco + vlek	do 32 palet	do 5 tun	17 Kč/km
Kamion	do 34 palet	do 24 tun	25 Kč/km

Zdroj: Vlastní šetření

S ohledem na zvýšenou produkci by u společnosti FCT Electronics Group bylo velmi nákladné využívat vlastní vozový park. Rozdílná situace je ve společnosti P&V Elektronik, kde je pravidelný přísun materiálu zajišťován vlastním vozidlem. I zde je však možnost v mimořádných případech využít služeb dopravce.

5.3 Doba řízení

Při každé jízdě musí řidič nákladního vozidla absolvovat přestávku v řízení z bezpečnostních důvodů. Dodržování či nedodržování jasně daných parametrů pro práci řidičů má výrazný vliv na bezpečný provoz na silnicích. Řidič, který příliš dlouho řídí vozidlo bez přestávky, je v důsledku velmi unavený a nevěnuje řízení veškerou pozornost. Tím ohrožuje nejen sebe, ale i ostatní účastníky silničního provozu. Proto jsou režimy řidičů ve velké míře kontrolovány v rámci celé Evropské unie.

Denní, popř. i týdenní, doba řízení zahrnuje celkovou dobu řízení na území Evropské unie nebo třetí země. Jedná se tedy o sečtenou dobu řízení bez ohledu na to, ve které zemi řidič řízení vykonal. Totéž platí i pro odpočinky, pohotovost či jiné práce.

Denní doba řízení nesmí přesáhnout 9 hodin, je však možné ji dvakrát za týden prodloužit na 10 hodin.

Týdenní doba řízení nesmí být delší než 56 hodin.

Celková doba řízení je pak maximálně 90 hodin za dva týdny.

5.3.1 Přestávky v řízení

Po 4,5 hodinách řízení je řidič povinen absolvovat nepřerušenu přestávku minimálně 45 minut, popř. začít dobu odpočinku. Pracovní režim podle nařízení č. 561/2006 umožňuje také nahradit tuto přestávku zkrácenou dobou 15 minut, po které následuje přestávka nejméně 30 minut zařazená do doby řízení. Není však dovoleno začít 30 minut a navázat kratší pauzou 15 minut.

Česká republika vyhláškou č. 478/2000 Sb. stanovuje v případě vnitrostátní osobní dopravy výjimku, ta však může být použita jen v mimořádných případech, např. pokud by přerušování doby řízení na více než 30 minut narušovalo městskou dopravu.

Přestávky nemohou být považovány za denní odpočinek. Trávit přestávky lze pouze ve stojícím voze nebo mimo něj (např. v trajektu). Varianta trávení přestávky v jedoucím vozidle je možná pouze za předpokladu, že vozidlo řídí druhý řidič.

Příklady správného rozložení denní doby řízení a přestávek

Obrázek 5: Příklady správného rozložení denní doby řízení a přestávek



Zdroj: Vlastní šetření

Ve druhém případě by mohl řidič v rámci denní doby řízení řídit ještě 1,5 hodiny, ale až po přestávce 45 minut.

Obrázek 6: Příklady správného rozložení doby řízení a přestávek



Zdroj: Vlastní šetření

Při posledním případě rozložení denní pracovní doby by řidič mohl řídit ještě 2 hodiny, znovu ale až po přestávce 45 minut.

5.3.2 Denní odpočinek

Běžná denní doba odpočinku během 24 hodin trvá 11 hodin, dobu odpočinku musí mít řidič každých 24 hodin po skončení předchozí denní nebo týdenní doby odpočinku.

Běžný denní odpočinek pak může být maximálně třikrát týdně zkrácen a to na dobu nejméně 9 za sebou následujících hodin.

Pokud jsou ve vozidle dva řidiči, tak pro každého platí, že v průběhu každých 30 hodin musí absolvovat odpočinek v trvání nejméně 9 hodin.

5.3.3 Týdenní odpočinek

Dle nařízení č. 561 musí běžná týdenní doba odpočinku trvat nejméně 45 po sobě následujících hodin.

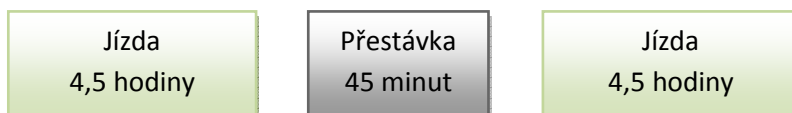
Týdenní dobu odpočinku je pak možné zkrátit na 24 hodin, ale pouze v případě, že bude nahrazena do konce 3. následujícího týdne.

5.3.4 Rozložení denní doby řízení a přestávek dopravce pro FCT

Veškeré pravidelné jízdy, kterými zajišťuje dopravce pro společnost FCT přepravu zboží a materiálu, vždy odjede jeden řidič. Rozložení denní doby řízení a přestávek je na konkrétních trasách následující.

Obrázek 7: Rozložení denní doby řízení a přestávek dopravce pro FCT

Letiny (Česká Republika) – Buch (Německo)



Letiny (Česká Republika) – Skanderborg (Dánsko)



Zdroj: Vlastní šetření

5.3.5 Potvrzení pro řidiče

Mezi doklady, které musí být ve vozidle při jeho provozu, patří tzv. záznamové listy. Jedná se o záznamy o režimu práce řidiče za uplynulé dny, dle Nařízení č. 561 se od 1. 1. 2008 jedná o běžný den a předchozích 28 dní. Pokud tedy řidič z různých důvodů, např. nemoc, volno nebo dovolená, neřídil vozidlo v kontrolovaném období, je dopravce povinen vystavit mu potvrzení o tom, že skutečně neřídil.

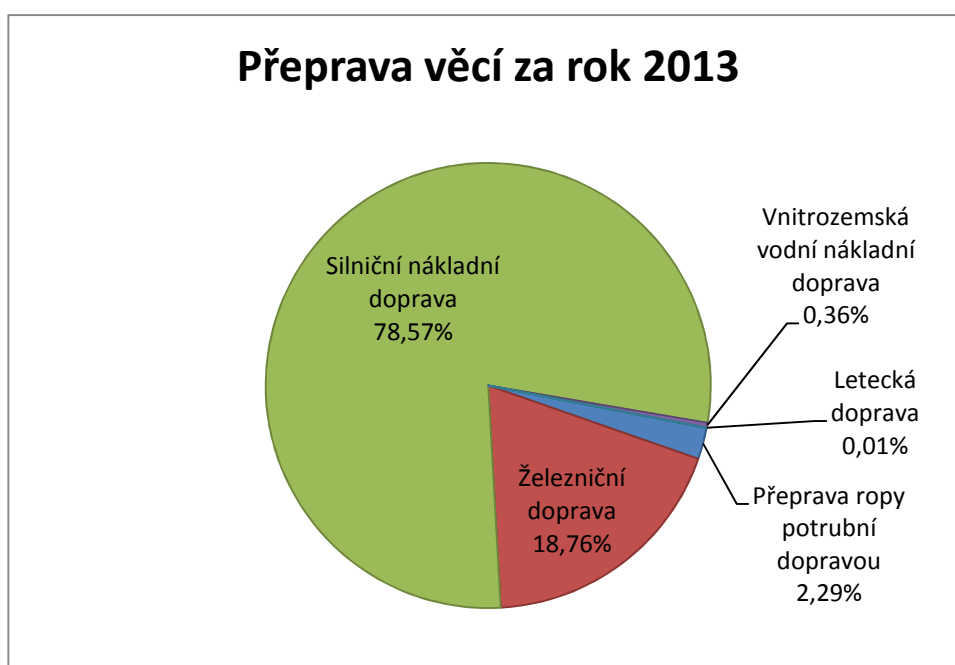
Evropská komise pro takové případy vydala jednotný formulář, tzv. Potvrzení o činnostech, viz příloha 21.

5.4 Silniční nákladní doprava

Silniční nákladní doprava je ve srovnání s ostatními přepravami maximálně flexibilní a díky své rychlosti a dostupnosti patří na přední příčku před ostatní varianty přepravy. Dopravci ji využívají především kvůli možnosti tzv. „přepravy z domu do domu“. Výrobní podniky pak vidí její největší přednost v systému „Just in Time“.

Na obrázku 8 jsou porovnány údaje o množství přepravených věcí jednotlivých složek nákladní dopavy za rok 2013. Převaha silniční nákladní dopavy je evidentní, údaje jsou uvedeny v procentuálních poměrech.

Obrázek 8: Procentuální vyjádření celkem přepravených věcí nákladní dopravou za rok 2013



Zdroj: Český statistický úřad

Nejdůležitější předpisy, které je nutné při provozování silniční dopavy dodržovat jsou především následující: [7]

- Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů;
- Prováděcí vyhláška č. 478/2000 Sb., k zákonu o silniční dopravě;
- Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR) 11/1975;
- Dodatkový protokol CMR ze dne 13. července 2011 platný pro Českou republiku;

- Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkající se silniční dopravy;
- Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č.1071/2009, kterým se zavádějí společná pravidla týkající se závazných podmínek pro výkon povolání podnikatele v silniční dopravě;
- Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č.1072/2009, o společných pravidlech pro přístup na trh mezinárodní silniční nákladní dopravy;
- Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č.1073/2009, o společných pravidlech pro přístup na mezinárodní trh autokarové a autobusové dopravy a o změně nařízení (ES) č. 561/2006;
- Nařízení Komise (EU) č. 581/2010; o stanovení maximálních časových úseků pro stahování příslušných údajů z přístroje ve vozidle a z karty řidiče;
- Konsolidované znění Evropské dohody o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě AETR – (62/2010 Sb.m.s).

5.4.1 Silniční nákladní doprava po vstupu ČR do Evropské unie

Velký vliv na vývoj zahraničního obchodu po vstupu České republiky do Evropské unie v roce 2004 mělo vysoké tempo růstu vývozu a dovozu. Obrat zahraničního obchodu za první rok členství v EU vzrostl o necelých 21 %.

Pro dopravce proběhla zásadní změna v oblasti přístupu na trh v mezinárodní silniční dopravě na území členských států EU. Před vstupem do Evropské unie bylo nutné k provádění bilaterálních, tranzitních či třetizemních přeprav zajistit zahraniční vstupní povolení. Od 1. května 2004 tuto úlohu přebírá tzv. eurolicence, která je platná 10 let.

S některými členskými státy Evropské unie však zůstává Česká republika stále v povolovacím řízení při třetizemních přepravách.

Pokud je u dopravce zaměstnán řidič ze třetích států, tedy ze států, které nejsou členem Evropské unie, je nutné, aby vlastnil osvědčení řidiče. Řidič má u sebe originál osvědčení a na požádání je povinen ho předložit ke kontrole příslušným orgánům.

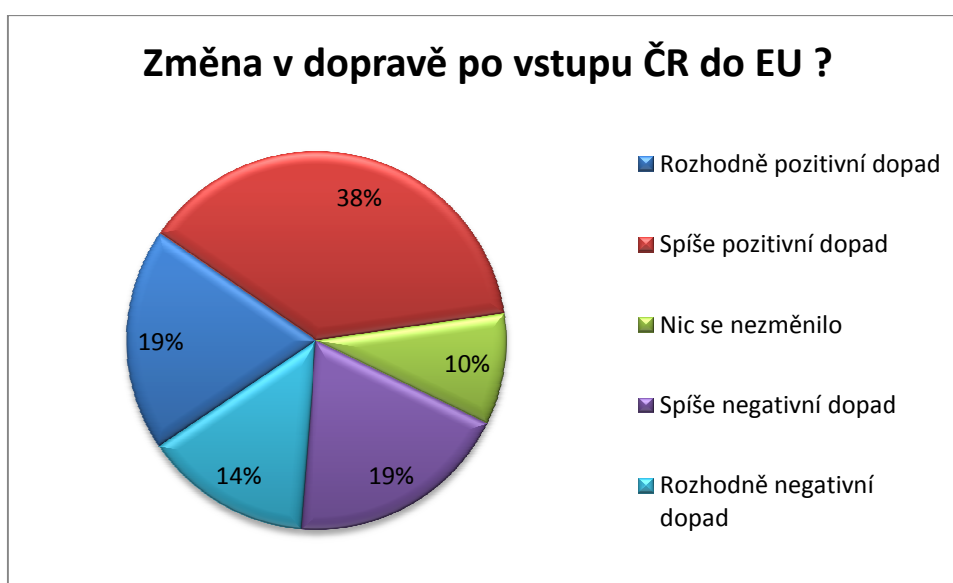
Dle názoru dispečerky společnosti RÁDL v každém případě došlo k výraznému urychlení dopravy po vstupu České republiky do Evropské unie, zejména tím,

že odpadly veškeré celní formality. Pokud se jedná o přepravu v rámci unie, výhody lze najít i s ohledem na ručení.

Dále však upozorňuje na to, že časem s urychlením přepravy došlo i ke snížení cen za přepravu. Dopravce tak musí odvést více práce za nižší cenu dopravného.

Více než polovina dopravců zhodnotila, že vstup České republiky do Evropské unie vedl ke zlepšení situace v dopravě. Nelze však říci, že by to byl evidentní převažující názor. Deset procent dotazovaných uvádí, že nedošlo k žádným velkým změnám či zlepšení. Výsledky patrné z obrázku 9.

Obrázek 9: Změna v dopravě po vstupu ČR do EU



Zdroj: Vlastní šetření

Nadpoloviční většina pozitivních odpovědí se shoduje na zrychlení přepravy a odstranění nutnosti celních kontrol. Odpadlo čekání na hraničních přechodech, není nutné celní odbavení a dle uvedených názorů se nemusí podstupovat mnoho neefektivních a časově náročných, vesměs byrokratických, úkonů, které neměly s dopravou příliš společného.

Vstupem do Evropské unie došlo ke zjednodušení dokumentace a legislativy při pohybu v rámci členských států. Zároveň došlo k otevření trhu, zvýšení zakázek a větší frekvenci dopravy. Mezi dopravci tak začala růst konkurence.

Objevil se také názor, že ze strany některých dopravců dochází k akceptování výrazně nízkých cen za ujetou vzdálenost a uskutečněnou přepravu, tím se pak celkově na trhu snížily ceny za přepravu. Některé negativní názory uvádí, že se z České republiky stal

tranzitní stát s přetěžovanými silnicemi, obtěžujícím hlukem a zátěží pro životní prostředí. Navíc je Česká republika nucena k budování rychlostních silnic i v úsecích, které by pro běžný provoz nebyly nutné. Jiní upozorňují na nesmyslné zákony a nařízení platné po vstupu do Evropské unie.

5.5 Kombinovaná doprava

Legislativa v České republice výrazně nepodporuje rozvoj kombinované dopravy, výjimku tvoří rok 2009, kdy Ministerstvo dopravy ČR vyhlásilo program podpory Inovační technologie nových linek kombinované dopravy. Z právního hlediska je podpora vyjádřena tím, že kombinovaná doprava není postižena zákazem jízdy. Zároveň také může využít slevy na silniční dani.

V roce 2009 byla poskytnuta Ministerstvem dopravy ČR silničním dopravcům jednorázová dotace na pořízení intermodální techniky. Tento krok zvýšil u českých dopravců zájem o kombinovanou dopravu. Růst počtu přepravených návěsů po železnici během let 2009-2012 znázorňuje následující obrázek 10.

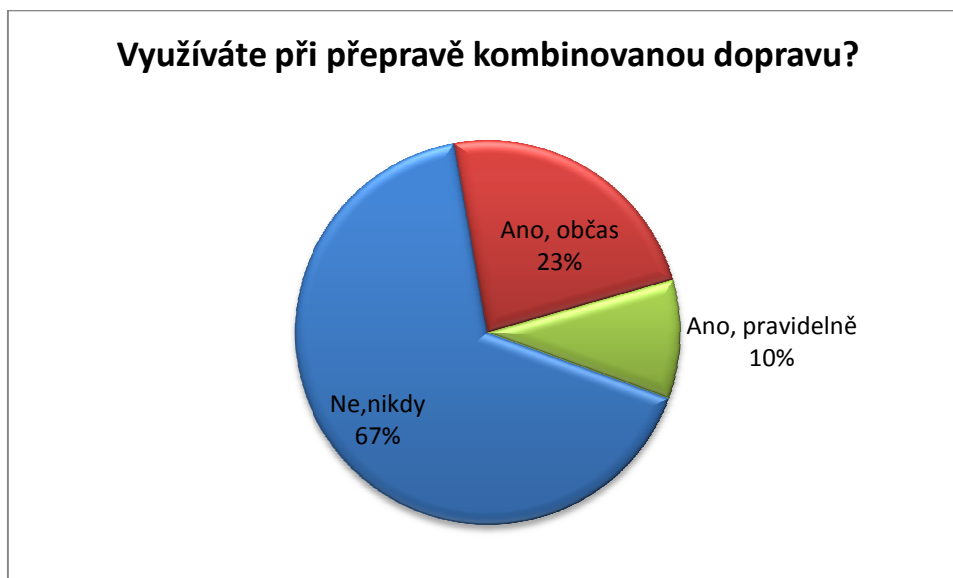
Obrázek 10: Množství přepravených návěsů po železnici



Zdroj: BOHEMIAKOMBI

Stále velké množství dopravců však variantu dopravy silnice-železnice nerealizuje. Dle výsledků dvě třetiny dotazovaných nikdy nevyužilo kombinovanou dopravu. Pravidelně ji využívá pouze 10 % respondentů. (viz obr. 11).

Obrázek 11: Využití kombinované dopravy



Zdroj: Vlastní šetření

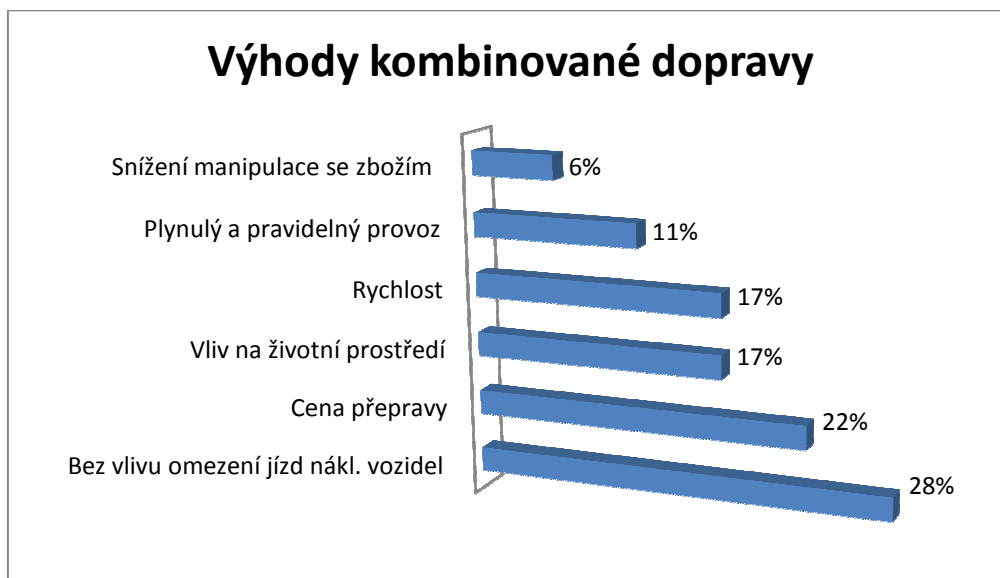
5.5.1 Výhody kombinované dopravy

Dle slov zástupkyně společnosti RÁDL spol. s r.o. je přeprava po železnici z ekologického pohledu bezpochyby na prvním místě.

Vedoucí obchodního oddělení společnosti BOHEMIAKOMBI vyhodnotil následující výhody kombinované dopravy. Využitím kombinované dopravy lze odlehčit nápor vozidel na dálnicích a silnicích nejen v České republice. Dále se pak nabízí možnost snížení kapitálových a personálních nákladů silničních dopravců, což následně souvisí se snížením počtu zaměstnanců silničních dopravců a dalších osob, které se na přepravě podílejí. V některých státech lze pomocí železniční dopravy přepravit náklad o vyšší váze. Nezapomíná však také na vliv na životní prostředí, tedy na snížené množství emisí CO₂. Velkou předností je také možnost přepravit náklad po železnici i během dnů, během kterých jsou omezeny jízdy některých vozidel.

Z dotazníkového šetření vyplývá, že dopravci nejvíce u přepravy po železnici oceňují, že ji lze uskutečnit i v neděli a o svátcích, kdy na silnicích platí omezení pro nákladní automobily. Další výhody jsou zobrazeny na obrázku 12.

Obrázek 12: Výhody kombinované dopravy



Zdroj: Vlastní šetření

5.5.2 Nevýhody kombinované dopravy

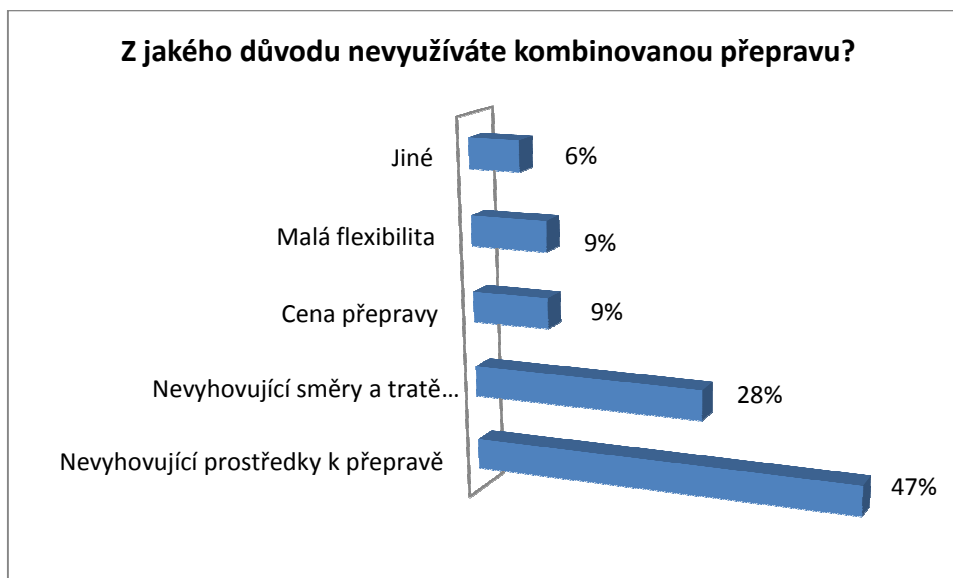
Dispečerka společnosti RÁDL spol. s r.o. uvádí, že nejvíce potencionálních zájemců ztrácí doprava po železnici v rámci kombinované dopravy s ohledem na čas a schopnost silniční dopravy dodat materiál či jinou zásilku přímo na konkrétné požadované místo dodání.

Společnost RÁDL nevyužívá pravidelně kombinovanou dopravu z důvodů daných rozměry a váhou jimi přepravovaných zboží či materiálů.

Vedoucí obchodního oddělení společnosti BOHEMIAKOMBI vidí jako podmínku, která odradí nejednoho dopravce od využití kombinované dopravy, nutnost nákupu speciálních ložných jednotek, které je pak možné přepravovat. Dále je dle jeho názoru třeba počítat s větší náročností při organizování přeprav.

Nejčastěji uváděným důvodem, proč dopravci, 47 % dotazovaných, tuto dopravu nevyužívají, byl právě uváděn fakt, že dopravci nemají k dispozici takové prostředky (kontejnery, ložné jednotky – návěsy), které je možné pomocí kombinované dopravy přepravovat. Náklady na jejich pořízení jsou příliš vysoké a vláda tuto iniciativu nikterak nepodporuje. V kategorii odpovědí „jiné“ byly uvedeny názory, že je železnice doslova „neschopná“, či důvodem nevyužívání byl druh přepravovaného materiálu. Další příčiny a důvody jsou znázorněny na obrázku 13.

Obrázek 13: Důvody nevyužívání kombinované dopravy



Zdroj: Vlastní šetření

5.6 Omezení jízdy některých vozidel

Omezení jízdy některých vozidel dle § 43 zákona 361/2000 Sb. o silničním provozu je uvedeno v tabulce 2.

Tabulka 2: Omezení jízdy některých vozidel dle zákona 361/2000 Sb.

Na dálnicích a na silnici I. třídy			
Omezení pro	Nákladní a speciální automobily a zvláštní vozidla o maximální přípustné hmotnosti převyšující 7 500 kg a nákladní a speciální automobily a zvláštní vozidla o maximální přípustné hmotnosti převyšující 3 500 kg s připojeným vozidlem		
Ve dnech a časech	V pátek v období od 1. července do 31. srpna v době od 17,00 do 21,00 hodin	V sobotu v období od 1. července do 31. srpna v době od 7,00 do 13,00 hodin	V neděli a v ostatních dnech pracovního klidu v době od 13,00 do 22,00 hodin

Zdroj: Zákon č. 361/2000 Sb.

Taková omezení neplatí pro vozidla užitá např. při nezbytné zemědělské sezonní přepravě, při přepravě živých zvířat či zboží podléhající zkáze dle dalších nařízení. Zejména pak neplatí při užití vozidel při kombinované přepravě zboží po železnici nebo

po vnitrozemské vodní cestě, dále se nevztahuje na jízdu vozidla po pozemní komunikaci od zasilatele až k nejbližšímu překladišti kombinované dopravy nebo z nejbližšího překladiště kombinované dopravy k příjemci.

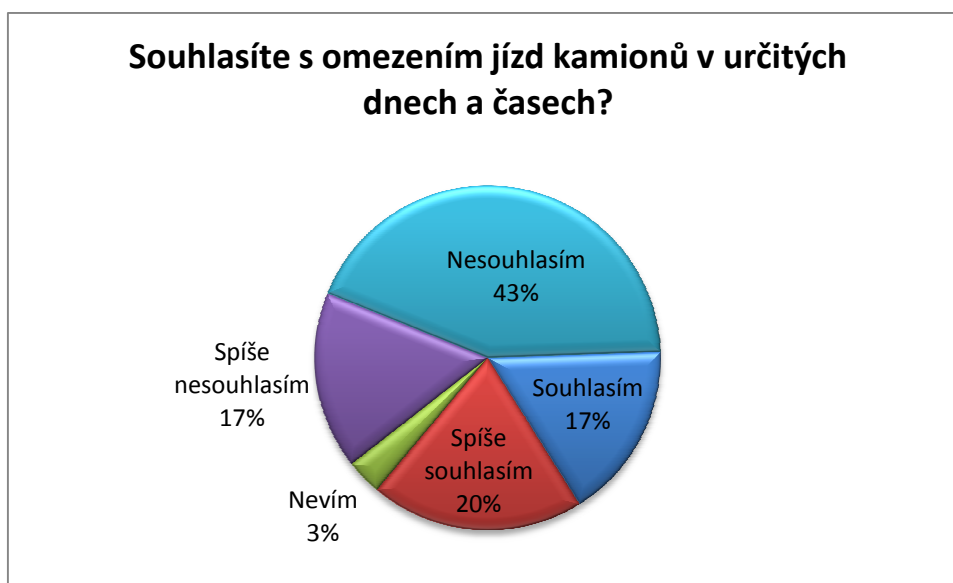
Omezení jízd také neplatí pro vozidla vybavená zvláštním světelným zařízením modré barvy a zvláštním zvukovým výstražným znamením. Existuje také možnost udělit výjimku, kterou může využít místně příslušný krajský úřad. Výjimky přesahující působnost kraje povoluje Ministerstvo dopravy. Taková povolení musí být časově omezeno, nejdéle však na dobu jednoho roku. [28]

Z pohledu společnosti BOHEMIAKOMBI, je omezení jízd nákladních automobilů příhodné. Jakékoliv omezení pro plynulost silniční dopravy, které zároveň přináší výjimku pro kombinovanou dopravu, považuje za příležitost právě pro rozvoj kombinované dopravy.

Dle dispečerky společnosti RÁDL mají zákazy a omezení jízd své opodstatnění, především pak v plynulosti provozu o víkendech či prázdninách.

Mezi dopravci překvapivě nepřevládá jasný názor, zda je přínosné či nikoliv omezení jízd kamionů. Rozložení názorů ukazuje obrázek 14.

Obrázek 14: Názor na omezení jízd kamionů v určitých dnech a časech



Zdroj: Vlastní šetření

Názory vyplývající z dotazníkového šetření jsou negativní především vůči zákazům jízdy v pátek. Někteří považují zákazy dokonce za omezování svobodného podnikání, kontraproduktivní a nástroj pro nesmyslné zvyšování nákladů. Naopak na zákazu jízd

v neděli či o svátcích se mnoho dopravců shoduje, preferována by byla varianta sjednocení po celé Evropě.

Jiná část dopravců zastává názor, že určitá regulace je vhodná, nejen s ohledem na životní prostředí. Ale aktuální systém dle jejich názorů pouze zpožďuje plynulost přepravy, kamion nakonec daný úsek stejně odjede, tím pádem se neušetří ani ekologicky ani ekonomicky.

Zároveň se shodují, že se vozy kumulují na parkovištích, a ve stejný čas všichni vyjedou na silnice. Což považují za nebezpečnější, než plynulý provoz bez omezení. S tím souvisí také fakt, že v České republice není vybudováno dostatečné množství odstavných ploch a odpočívadel. Nastává pak problém s tím, aby řidič mohl bezpečně a včas odstavit vozidlo.

Jistá část dopravců však s omezením souhlasí, akceptují či preferují odpočinek pro řidiče i techniku.

5.6.1 Nehodovost

Snížení nehodovosti, to je jeden z důvodů, proč jsou jízdy nákladních vozidel omezovány. Dle Policejních statistik však nelze jednoznačně označit řidiče nákladních vozidel za hlavní viníky většiny způsobených dopravních nehod. Především je nutné, aby se každý účastník silničního provozu, ať už řidič osobního či nákladního automobilu, choval dle daných pravidel a neohrožoval nejen svoji bezpečnost.

Tabulka 3: Nehody zaviněné řidiči nákladních automobilů

Nákladní automobily dle hmotnostní třídy	Počet nehod v jednotlivých letech				
	2009	2010	2011	2012	2013
do 3,5 t	4 603	4 544	4 337	4 682	4 535
3,6 až 7,5 t	952	1 038	983	958	952
7,6 až 11,9 t	1 040	1 182	1 095	1 209	1 327
nad 12 t	3 022	3 480	2 999	3 128	3 142
Nezjištěno	166	134	120	101	104
Celkem	9 783	10 378	9 534	10 105	10 060

Zdroj: Policejní prezidium – Statistiky nehodovosti

V tabulce 3 jsou uvedeny počty nehod zaviněné řidiči nákladních automobilů podle hmotnostních kategorií za posledních 5 let.

Čísla v jednotlivých hmotnostních třídách se během uvedených let výrazně neliší. Nejvýraznější podíl způsobených nehod zastává hmotností třída do 3,5 tuny a následně nákladní vozidla s hmotností nad 12 tun.

Zástupce společnosti BOHEMIAKOMBI nezastává názor, že by byla nehodovost na silničních způsobena a zvýšena ve dnech, kdy jezdí nákladní automobily, pro které platí omezení jízdy. Obecně však považuje za logické, že jakékoliv omezení jízdy, nejen nákladních automobilů, s sebou přináší menší počet nehod na silnicích.

Dle zástupkyně společnosti RÁDL souvisí nehodovost na silnicích s technickým stavem vozidel a především pak s chováním řidičů na silnicích, zda dodržují či porušují pravidla silničního provozu.

V tabulce 4 jsou uvedeny procentuální podíly dopravních nehod zaviněných řidiči nákladních vozidel na celkovém počtu nehod od roku 2009 do roku 2013.

Tabulka 4: Procentuální podíl nehod nákladních automobilů na celkovém počtu nehod

Rok	Celkem počet nehod	Počet nehod zaviněných řidiči nákladních aut	Podíl na celkovém počtu nehod
2009	74 815	9 783	13,20 %
2010	75 522	10 378	13,74 %
2011	75 137	9 534	12,69 %
2012	81 404	10 105	12,41 %
2013	84 398	10 060	11,92 %

Zdroj: Policejní prezidium – Statistiky nehodovosti

Veřejnost často označuje především nákladní automobily jako hlavní viníky většiny dopravních nehod. Uvedená procentuální vyjádření podílu dopravních nehod, které byly způsobeny řidiči nákladních vozidel, však mluví jinak. Policejní statistiky jasně ukazují minimální a především klesající podíl takto způsobených nehod. Z pohledu řidiče osobního vozidla je nutné brát nákladní vozidlo jako součást silničního provozu, nikoliv označit ho za překážku, kterou je nutné za každou cenu a co nejdříve předjet. Tím pak řidič osobního automobilu ohrožuje nejen svoji bezpečnost mnohem více, než samotný nákladní automobil na cestě.

5.7 Silniční daň

Dle zákona č. 16/1993 Sb., o dani silniční jsou podrobeny této dani silniční motorová vozidla a jejich přípojná vozidla registrována a provozována v České republice, jsou-li používána k podnikání nebo jiné samostatné výdělečné činnosti. Případně jsou-li využívána v přímé souvislosti s podnikáním nebo k činnostem, z nichž plynoucí příjmy jsou předmětem daně z příjmů u subjektů nezaložených za účelem podnikání. [27]

Bez ohledu na to, zda jsou vozidla využívána k podnikání, jsou předmětem daně vozidla s největší povolenou hmotností nad 3,5 tuny určená výlučně k přepravě nákladů a registrovaná v České republice.

Poplatníkem daně je fyzická nebo právnická osoba, která je provozovatel vozidla registrovaného v České republice v registru vozidel a je zapsána v technickém průkazu.

Základ daně tvoří:

- zdvihový objem motoru v cm³ u osobních automobilů, výjimku tvoří osobní automobily na elektrický pohon,
- součet největších povolených hmotností na nápravy v tunách a počet náprav u návěsů,
- největší povolená hmotnost v tunách a počet náprav u ostatních vozidel. [27]

Pro kombinovanou dopravu je umožněna sleva dani, což pro ni představuje obrovskou výhodu. Pokud je vozidlo používáno výlučně k přepravě v počátečním nebo konečném úseku kombinované dopravy činí sleva na dani 100 %.

Dále se sleva odvíjí od množství jízd ve zdaňovacím období, výše jednotlivých slev jsou uvedeny v následující tabulce 5.

Tabulka 5: Sleva na dani pro kombinovanou dopravu

Počet jízd	Poskytnutá sleva z daně
od 31 do 60	25 %
od 61 do 90	50 %
od 91 do 120	75 %
více než 120	90 %

Zdroj: Zákon č. 16/1993 Sb.

Poplatník uplatňuje slevu na dani u místně příslušného správce daně na základě přepravních dokladů s potvrzenými údaji překladiště kombinované dopravy, popř. nakládací či vykládací železniční stanice, která je využívána k překládce, a vnitrozemského přístavu.

5.8 Mýtné na dálnicích, rychlostních silnicích a vybraných silnicích I. třídy

Z usnesení vlády České republiky ze dne 19. května 2004 vyplývá, že vláda souhlasí se zavedením výkonového zpoplatnění vozidel na vybraných pozemních komunikacích v České republice. Toto zpoplatnění se týká vozidel o největší povolené hmotnosti nad 12 tun. Dále uvádí, že toho zpoplatnění bude postupně rozšířeno i na vozidla disponující povolenou hmotností nad 3,5 tuny.

Nařízení vlády č. 484/2006 Sb., o výši časových poplatků a o výši sazeb mýtného za užívání určených pozemních komunikací, ve znění pozdějších předpisů, je účinné od 1. ledna 2007. Toto nařízení určuje výši časových poplatků, sazby mýtného, slevy na mýtném a postupy při uplatňování slev na mýtném. Sazby mýtného jsou dělené dle emisních tříd a dle počtu náprav vozidla nebo jízdní soupravy. Rozdílné jsou sazby mýtného za užívání dálnic a rychlostních silnic a za užívání silnic I. třídy. Sazby mýtného byly o zavedení mýtného v ČR postupně upravovány, aktuální platné jsou uvedeny v tabulkách 6 - 9. [12]

Úhradě mýtného za užití dálnic, rychlostních silnic a vybraných silnic I. třídy v ČR podléhají vozidla s povolenou hmotností více než 3,5 tuny.

5.8.1 Sazby mýtného pro dálnice a rychlostní silnice

- a) pro časové období v pátek od 15,00 hod. do 20,00 hod. včetně

Tabulka 6: Sazby mýtného pro dálnice a rychlostní silnice pro páteční časová období

Mýtné sazby (Kč/km)								
Emisní třída 0-II			Emisní třída III a IV			Emisní třída V a vyšší		
Počet náprav								
2	3	4≤	2	3	4≤	2	3	4≤
4,24	8,10	11,76	3,31	6,35	9,19	2,12	4,06	5,88

Zdroj: Příloha č. 1 k nařízení vlády č. 484/2006 Sb.

b) pro ostatní časová období v týdnu

Tabulka 7: Sazby mýtného pro dálnice a rychlostní silnice pro ostatní časová období v týdnu

Mýtné sazby (Kč/km)								
Emisní třída 0-II			Emisní třída III a IV			Emisní třída V a vyšší		
Počet náprav								
2	3	4≤	2	3	4≤	2	3	4≤
3,34	5,67	8,24	2,61	4,45	6,44	1,67	2,85	4,12

Zdroj: Příloha č. 1 k nařízení vlády č. 484/2006 Sb.

5.8.2 Sazby mýtného pro silnice I. třídy

a) pro časové období v pátek od 15,00 hod. do 20,00 hod. včetně

Tabulka 8: Sazby mýtného pro silnice I. třídy pro páteční časové období

Mýtné sazby (Kč/km)								
Emisní třída 0-II			Emisní třída III a IV			Emisní třída V a vyšší		
Počet náprav								
2	3	4≤	2	3	4≤	2	3	4≤
2,00	3,92	5,60	1,56	3,06	4,38	1,00	1,96	2,80

Zdroj: Příloha č. 2 k nařízení vlády č. 484/2006

b) pro ostatní časová období v týdnu

Tabulka 9: Sazby mýtného pro silnice I. třídy pro ostatní časová období v týdnu

Mýtné sazby (Kč/km)								
Emisní třída 0-II			Emisní třída III a IV			Emisní třída V a vyšší		
Počet náprav								
2	3	4≤	2	3	4≤	2	3	4≤
1,58	2,74	3,92	1,23	2,14	3,06	0,79	1,37	1,96

Zdroj: Příloha č. 2 k nařízení vlády č. 484/2006

5.8.3 Elektronické mýto

Elektronické mýto je specializovaný systém, který sleduje a vyhodnocuje provoz na vybraných úsecích sítě pozemních komunikací, které podléhají výkonovému zpoplatnění pro určitá vozidla, aktuálně vozidla nad 3,5 tuny.

Mapa aktuálně zpoplatněných komunikací tvoří přílohu 22.

Vozidla, která jsou zatížena mýtným systémem, jsou povinně vybavena elektronickým zařízením, tzv. palubní jednotkou. Na zpoplatněných dálnicích a vybraných silnicích jsou umístěné kontrolní mýtné brány, které při průjezdu vozidla automaticky účtuje mýtné za užití konkrétního mýtného úseku.

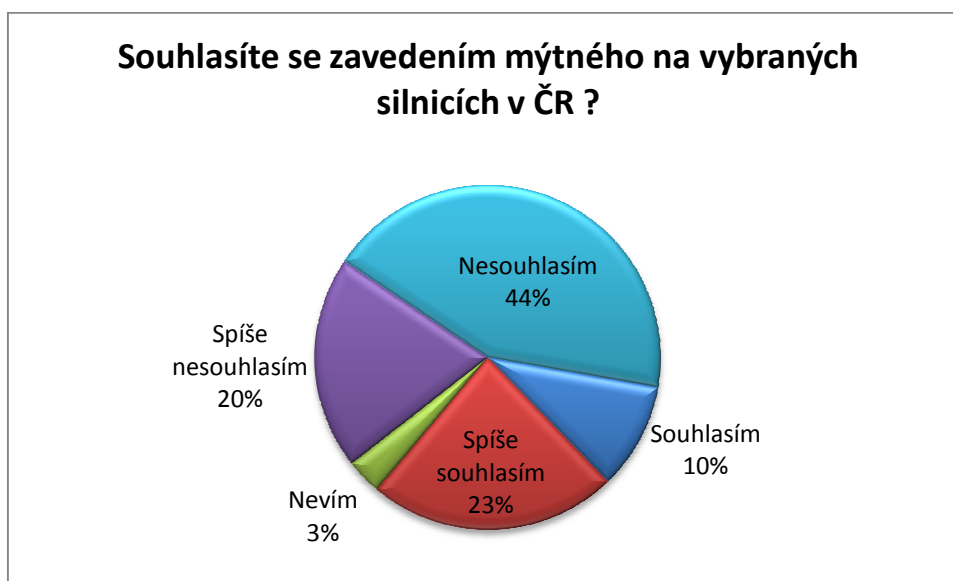
Potvrzení o zadaných údajích o vozidle evidovaném v mýtném systému, doklad o složení kauze za palubní jednotku i doklad o předplacení mýtného tvoří přílohu 23.

Dle zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění zákona č. 80/2006 Sb. § 22 odst. 6 stanovuje povinnost dopravce fakturovat částku za mýtné odděleně: „Při stanovení a vyúčtování přepravného zákazníkům má provozovatel vozidla v systému elektronického mýtného, je-li tuzemským dopravcem, povinnost uvádět i výši mýtného vztahující se k provedené přepravě.“

Také v systému zavedení mýtného na dálnicích a dalších silnicích vidí zástupce společnosti BOHEMIAKOMBI výhodu a příležitost pro kombinovanou dopravu. Díky tomuto zpoplatnění považuje využití železniční přepravy jako slibnou alternativu pro dopravce.

Dispečerka společnosti RÁDL by považovala zavedení mýtného jako přínosné, pokud by bylo možné mýtné poplatky přenést na konečného zákazníka a vybrané částky pak použít na opravu či výstavbu nových silnic. Realita je dle jejího názoru taková, že poplatky za mýto většinou hradí dopravce a tyto náklady jsou pak spíše likvidační.

Obrázek 15: Názory na zavedení mýtného na dálnicích, rychlostních silnicích a vybraných silnicích v ČR



Zdroj: Vlastní šetření

Téměř dvě třetiny dopravců nesouhlasí se zavedením mýtného na dálnicích, rychlostních silnicích a vybraných silnicích I. třídy v České republice. Viz obrázek 15.

Mezi dopravci, ať už s negativním či pozitivním postojem k zavedení mýtného na silnicích, převládá názor, že myšlenka jako taková je správná. Nejsou však ztotožnění se systémem výběru a návratnosti finančních prostředků do oprav dálnic a silnic. Mýtné tak v konečném důsledku neplní účel zdroje k modernizaci a investic do silniční sítě. Stát by měl, dle uvedených názorů, lépe hospodařit se získanými penězi. Pro dopravce pak tvoří mýtné další náklady, které však některé firmy při placení přepravy nepromítají do její ceny.

Za negativní důsledek je také považována skutečnost, že se některé kamiony snaží vyhýbat placeným úsekům, čímž pak dochází k většímu zatížení a zhoršení kvality silnic II. a III. tříd. Tyto silnice nejsou připraveny na takový provoz, většinou zároveň vedou skrz obce, které jsou zatěžovány navíc hlukem, a v neposlední řadě je ohrožena bezpečnost ve městech a obcích.

5.9 Emisní omezení

Nízkoemisní zóny jsou takové oblasti, do kterých je vybraným vozidlům omezen vjezd. Jedná o taková vozidla, která způsobují příliš velká znečištění ovzduší. Zavedením nízkoemisních zón by mělo dojít ke snížení škodlivin.

Emisní plakety (červená, žlutá, zelená) viz příloha 24.

Dle zákona č. 56/2001 Sb. tvoří kategorii N motorových vozidel nákladní automobily, dále se dělí na kategorie:

- N1 – vozidla, jejichž nejvyšší přípustná hmotnost nepřevyšuje 3500 kg,
- N2 – vozidla, jejich nejvyšší přípustná hmotnost převyšuje 3500 kg, ale nepřevyšuje 12 000 kg,
- N3 – vozidla, jejich nejvyšší přípustná hmotnost převyšuje 12 000 kg.

5.9.1 Zařazení nákladních automobilů do emisních kategorií se vznětovými motory

Tabulka 10: Zařazení nákladních automobilů do emisních kategorií se vznětovými motory

	Mezní hodnoty emisí	První zápis vozidla do registru silničních vozidel ve státě, kde bylo vozidlo jako nové poprvé uvedeno do provozu	
		Kategorie N1	Kategorie N2 nebo N3
Emisní kategorie 1	EURO 1, EURO I, nebo horší	před 1. lednem 1997	před 1. říjnem 1996
Emisní kategorie 2	EURO 2 nebo EURO II	od 1. ledna 1997 do 31. prosince 2000	od 1. října 1996 do 30. září 2001
Emisní kategorie 3	EURO 3 nebo EURO III	od 1. ledna 2001 do 31. prosince 2005	od 1. října 2001 do 30. září 2006
Emisní kategorie 4	EURO 4, EURO IV nebo vyšší	od 1. ledna 2006	od 1. října 2006

Zdroj: Příloha č. 1 k nařízení vlády č. 56/2013 Sb.

5.9.2 Zařazení nákladních automobilů do emisních kategorií se zážehovými motory

Tabulka 11: Zařazení nákladních automobilů do emisních kategorií se zážehovými motory

	Mezní hodnoty emisí	První zápis vozidla do registru silničních vozidel ve státě, kde bylo vozidlo jako nové poprvé uvedeno do provozu	
		Kategorie N1	Kategorie N2 nebo N3
Emisní kategorie 1	Vozidla nesplňující žádné mezní hodnoty emisí EURO	před 1. lednem 1993	před 1. lednem 1993
Emisní kategorie 4	EURO 1, EURO I nebo vyšší	od 1. ledna 1993	od 1. ledna 1993

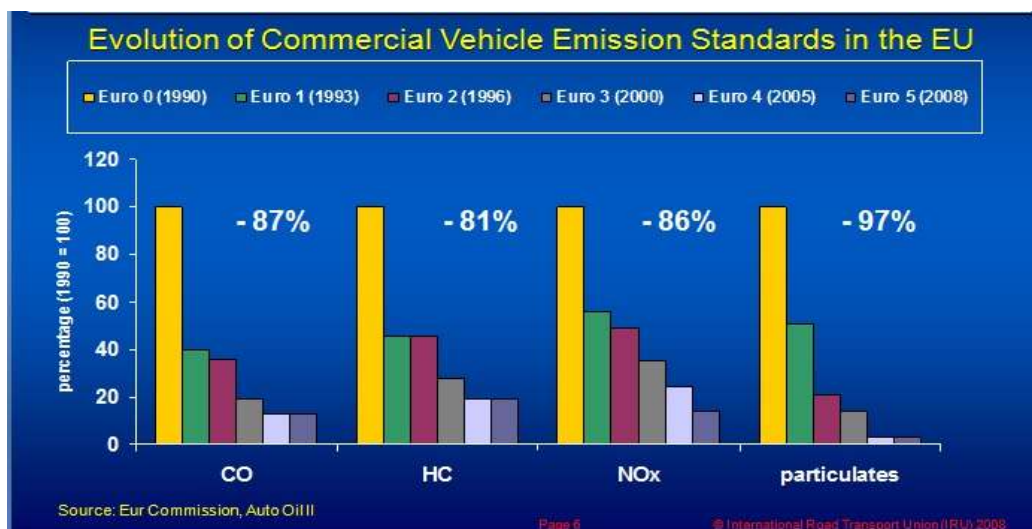
Zdroj: Příloha č. 1 k nařízení vlády č. 56/2013 Sb.

Do emisní kategorie 4 jsou vždy zařazeny vozidla kategorie N, která nejsou poháněna spalovacím motorem.

Zástupkyně společnosti RÁDL nevidí v zavedení emisních omezení velký přínos, dle jejího názoru bude toto nařízení jen pro vybrané dopravce.

Na obrázku 16 jsou zobrazeny hodnoty znečištění dle jednotlivých emisních norem (EURO 0 až EURO 5).

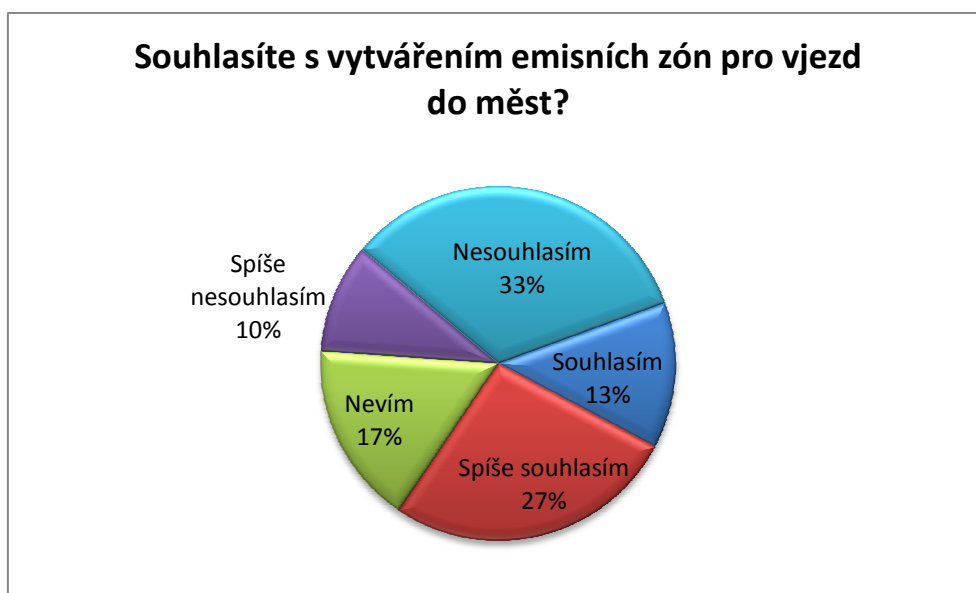
Obrázek 16: Hodnoty znečištění dle jednotlivých emisních norem



Zdroj: [4]

Názory dopravců jsou uvedeny na obrázku 17.

Obrázek 17: Názor na vytváření emisních zón



Zdroj: Vlastní šetření

Mezi dopravci nepřevládá jednotný názor na zavedení emisních zón. Množství dopravců, kteří se zavedením souhlasí, je téměř stejné jako dopravci s opačným názorem, v tomto případě 40 % a 43 %. Mnoho dopravců však stále v této záležitosti nezaujalo jasné stanovisko, konkrétně 17 %.

Pozitivní ohlasy se shodují na velkém přínosu pro životní prostředí. Tato omezení by dle nich měla vést ke snížení emisí, zlepšení ovzduší a kvality života ve městech, které jsou již tak velmi zatěžovány škodlivými látkami produkovanými výrobními závody.

Jiné názory považují emisní zóny za zbytečné, vzhledem k nákladům, které jsou s tím spojené. Dopravci toto nařízení považují za podnět k tomu, aby pořídili nová vhodná vozidla, která budou vyhovovat emisním kategoriím.

5.10 Sdružení dopravců ČESMAD BOHEMIA

Řádným členem se může stát každý podnikatel, který je oprávněn provozovat silniční motorovou dopravu a je držitelem alespoň jednoho silničního motorového vozidla, které má užitečnou hmotnost vyšší než 900 kg nebo je určené pro hromadnou přepravu osob.

Sdružení ČESMAD nabízí svým členům velké množství výhod a přednostních služeb. Každý člen tohoto sdružení spoléhá na včasné aktuální informace, které poskytuje sdružení. Další služby, které sdružení nabízí, jsou zejména zřízení povinného ručení, poradenské služby, či rezervace a informace ohledně trajektů. Při podpisu smlouvy o Navrácení DPH si lze nárokovat DPH ze zahraničí, další možností je smlouva na kartu Road account, zde je možnost prodloužení splatnosti na hrazení mýta v ČR a Rakousku.

Prostřednictvím ČESMADU může dopravce svoji povinnost pravidelně stahovat data z digitálních tachografů a ukládat záznamové listy, tzv. kotoučky, z analogových tachografů. Tuto povinnost udává Nařízení č. 561/2006 ES. Každý člen pak může čerpat množstevní, členské i speciální slevy, zároveň i zakoupit zboží nutné pro provoz vozidla.

5.10.1 Školení

Řidič z povolání je povinen absolvovat pravidelné školení dle Zákona 247/2000 Sb., ve znění Zákona 374/2007 Sb. Splnění podmínek odborné způsobilosti je nezbytné pro vykonávání profese řidiče. Sdružení dopravců ČESMAD BOHEMIA nabízí školení řidičů v pravidelných termínech, školení pak probíhá přímo v regionálních pracovištích sdružení a ve smluvně akreditovaných učebnách po celé České republice

Řidiči, kteří nevlastní průkaz profesní způsobilosti a nevztahuje se na ně některá z výjimek ze zákona, jsou povinni absolvovat vstupní školení a složit zkoušku. Základní rozsah pro řídičské oprávnění C i D je 140 hodin, 10 hodin tvoří praktický výcvik ve vozidle a 130 hodin patří teoretické výuce.

Pro řidiče, kteří již byli držiteli dokladu profesní způsobilosti, ale nesplnili podmínky pro prodloužení splatnosti, je určeno školení v rozsahu 35 hodin. Toto školení je nutné k obnovení průkazu profesní způsobilosti řidiče.

Ti, kteří již vlastní průkaz profesní způsobilosti, jsou povinni po dobu platnosti tohoto dokladu (5 let), každoročně absolvovat pravidelné školení v rozsahu 7 hodin. Toto školení již není pouhým opakováním dopravních předpisů, ale je možné ho přizpůsobit na aktuální problémy či zaměřit na konkrétní požadavky firmy nebo řidiče.

Sdružení ČESMAD nabízí pravidelné školení řidičů týkající se těchto oblastí:

- Hospodárná a ekologická jízda;
- Bezpečná a defenzivní jízda;
- Pracovní režimy řidičů;
- Digitální tachograf;
- Uložení a upevnění nákladu;
- Dopravní předpisy aktuálně;
- Mezinárodní dopravní předpisy;
- Dopravní nehody;
- Doklady řidiče, vozidla a nákladu;
- Únava, stres a životospráva;
- Pracovní režimy řidičů – přeprava osob;
- Silniční kontroly;
- Řidič, reprezentant firmy – přeprava osob;
- První pomoc.

U tohoto akreditovaného školicího střediska lze absolvovat nejen pravidelné školení řidičů, ale i další ze široké škály nabízených manažerských školení, odborných seminářů či volitelných školení na klíč, kdy je možné na přání zaměřit téma na konkrétní potřeby firmy. Konkrétně se jedná o školení ADR pro řidiče, bezpečnostní poradce i ostatní osoby, odborné semináře týkající se např. autobusové dopravy, pracovních režimů řidičů, přepravy nadměrných nákladů či kombinované dopravy. [19]

Úroveň a škála nabízených školení je dle dispečerky společnosti RÁDL dostačující. Z její vlastní zkušenosti jsou školitelé schopni o daném tématu hovořit v dostatečném rozsahu a případně také konkrétní problém podrobněji rozebrat či vysvětlit.

Sdružení ČESMAD je jedním ze společníků firmy BOHEMIAKOMBI.

5.10.2 Členství

RÁDL spol. s r.o. je členem sdružení ČESMAD. To, že získávají veškeré informace o změnách v dopravě, považují za velkou výhodu členství. Zároveň využívají nabídku školení a vítají, že toto sdružení může zasahovat a ovlivňovat rozhodnutí v záležitostech týkající se silniční přepravy.

Z dotazníkového šetření vyplývá, že dvě třetiny dotazovaných dopravců nejsou členem žádného sdružení dopravců, např. ČESMAD. Viz obrázek 18.

Obrázek 18: Členství ve sdružení dopravců



Zdroj: Vlastní šetření

Na otázku „Jaké výhody Vám přináší členství ve sdružení?“ většina dopravců odpověděla, že má především přístup k aktuálním informacím. Jiní označují sdružení jako podporu při řešení problémů či nesrovnalostí, účastní se nabízených školení či využívají slevy na produkty, které jsou poskytovány každému dopravci, který je členem.

Objevil se také názor, že členství nepřináší žádné výhody.

6 Závěr

Hlavním cílem této bakalářské práce bylo zjištění podmínek pro provozování veřejných dopravních služeb a zajišťování závodové dopravy v návaznosti na začlenění do synergického rámce komplexních logistických služeb. Práce se dále zaměřila na oblast silniční nákladní dopravy a kombinované dopravy silnice-železnice.

Práce vznikla na základě informací poskytnutých od zástupců firem P&V Elektronik a FCT Electronics Group. První ze jmenovaných realizuje přepravu prostřednictvím vlastního vozového parku, druhá naopak využívá služeb smluvního dopravce. Dále byla navázána spolupráce se společností RÁDL spol. s r.o. provozující silniční nákladní dopravu. Z oblasti realizace kombinované dopravy silnice-železnice poskytla informace společnost BOHEMIAKOMBI spol. s r.o.

Zásadní rozdíl mezi firmou FCT Electronics Group a P&V Elektronik je v množství uskutečněných přeprav během týdne. Společnost FCT realizuje pravidelně během týdne tři přepravy, zatímco u společnosti P&V evidujeme pouze jednu pravidelnou přepravu. V mnoha případech však nastanou nepředvídatelné situace, kdy jsou obě organizace nuceny zařídít dopravu materiálu či zhotovených výrobků i mimo původní plán. Je možné využít i zásilkových dopravců, společnost FCT takových služeb využívá např. při mimořádné dopravě zboží do Thajska.

Značkou komplikaci pro společnost P&V tvoří fakt, že pro svoji výrobu dováží materiál ze Švýcarska, kam následně hotové zboží zpět vyváží. Jelikož Švýcarsko není členem Evropské unie, je nutné pro každou zásilku zajistit vývozní a zároveň dovozní doklady. Zastupování v celním řízení tak pro společnost P&V zajišťuje specializovaná spedice z Plzně.

S ohledem na uspořádání jednotlivých jízd, tzn. trasa z Letin do Německa poprvé pondělí – úterý, podruhé středa – čtvrtek, zároveň však pondělí až středa absolvování trasy z Letin do Dánska a zpět, není možné, aby ve společnosti FCT figuroval pouze jeden řidič. Nákup a náklady na provoz a udržování minimálně dvou nákladních vozidel, současně výdaje na odměny pro řidiče nepředstavuje pro firmu výhodnější variantu. Výraznou výhodou využívání služeb cizích dopravců je jejich flexibilita, ať už při nenadálé poruše vozidla či jiných problémech je dopravce schopný mnohem pružněji zareagovat a vyřešit daný stav.

Návrhem pro společnost P&V Elektronik je využití smluvního dopravce pro aktuální přepravy ze Švýcarska a zpět. S ohledem na menší velikosti a hmotnosti zásilek, zpravidla ve stovkách kilogramů, by postačilo zajistit dopravce vlastní automobil s užitečnou hmotností 1,2 tuny. Dle zjištěných sazeb smluvního dopravce u společnosti FCT by se sazba za jeden ujetý kilometr pohybovala u 9 Kč. Na trase Bubikon – Kasejovice a zpět je během přepravy ujetu celkově 1 160 km. Cena dopravného by tak vyšla na 10 440 Kč. S ohledem na spolupráci a využití jednoho vozidla současně i se společností Mecotronic, na kterou v aktuální situaci připadá polovina nákladů na dopravné, by se pro společnost P&V placená finanční částka výrazně snížila. Zároveň by odpadly výdaje na provoz vlastního vozidla, včetně placení pojistného vozidla a ušetření finančních prostředků, které jsou vypláceny vlastnímu řidiči. Zodpovědností každého dopravce je, aby byla přepravovaná zásilka na smluveném místě ve sjednaný čas. V případě mimořádných událostí by pak nenadále komplikace musel řešit dopravce, nikoliv společnost P&V, které by tak odpadlo mnoho starostí.

Práce byla zaměřena nejen na legislativu, která je platná pro obor silniční nákladní dopravy včetně dopravy kombinované. Věnovala se také aktuální problematice a často diskutovaným tématům, které se dopravy jako takové týkají. Konkrétně se jednalo především o zavedení mýtného na dálnicích, rychlostních silnicích a vybraných silnicích I. třídy, dále o vytvoření emisních zón pro vjezd do měst a obcí či o omezení jízd nákladních vozidel v určitých dnech a časech. Dále také upozornilo na základní změny, které dopravci a společnosti pozorovali po vstupu České republiky do Evropské unie.

Více než 50 % dotazovaných uvádí, že po vstupu České republiky do Evropské unie došlo v sektoru dopravy k pozitivním změnám. Především oceňují zrychlení přepravy, což je způsobeno odstraněním nutnosti celního odbavení a celních kontrol. Třetina dotazovaných však upozorňuje na negativní dopady, jako příklad uvádí zákony a nařízení platná v ČR po vstupu do Evropské unie, které považují za nesmyslné.

Z výsledků práce vyplývá, že by také bylo vhodné, upravit stávající model platného systému zpoplatnění dálnic, rychlostních silnic a vybraných silnic I. třídy. 64 % respondentů se zavedením mýtného nesouhlasí, s opačným názorem se ztotožňuje 33 % dotazovaných. Mezi dotazovanými dopravci, ať už s negativním či pozitivním postojem k dané tématice, převládá názor, že myšlenka jako taková je správná. Problém však vidí především v transparentnosti vybírání a v návratnosti finančních prostředků do oprav

silnic a dálnic. Dle získaných odpovědí neplní účel zdroje k modernizaci, s vybranými penězi by se mělo mnohem lépe hospodařit. Souvisejícím problémem je skutečnost, že se nákladní automobily z důvodu zpoplatnění některých úseků snaží těmito trasám vyhýbat. Využívají pak silnice II. a III. tříd, kde následně dochází ke zhoršení kvality.

Mezi dopravci nepřevládá jasný názor na omezení či neomezení jízd nákladních vozidel, 60 % dotazovaných nesouhlasí, poměrně velká část 37 % respondentů však souhlasí. Valná většina názorů z obou stran se však shoduje, že je nutné stávající upravit. Především páteční zákazy omezují plynulost dopravy a komplikují dopravcům práci. Naopak nedělní omezení se setkávají s pochopením.

S tím tématem nepochybně také souvisí malý počet parkovišť a jiných ploch, kde je možné nákladní vozidla odstavit. Tyto potřebné plochy řidičům nákladních vozidel nejsou k dispozici, ať už pro potřeby vykonání povinných pauz či důvody spojených se začátkem doby, kdy již není možné být s příslušným vozidlem na silnici. Proto je nutné vybudovat tyto odstavné plochy v dostatečném množství.

Oproti silniční nákladní dopravě vidí respondenti výhodu kombinované dopravy především v plynulém a pravidelném provozu, na který se nevztahuje omezení jízd nákladních vozidel na silnici. Tuto přednost oceňuje 28 % respondentů. Naopak jako hlavní překážku uvádí 47 % dotazovaný fakt, že nevlastní vyhovující prostředky k přepravě, dále upozorňují na nevyhovující směry a tratě. Výhodu kombinované dopravy s ohledem na vliv k životnímu prostředí uvádí 17 % dotazovaných. Valná většina respondentů, konkrétně 67 %, však kombinovanou dopravu nikdy nevyužila.

Velká nerozhodnost mezi respondenty se projevila u projektu vytvoření emisních zón a s tím související omezení vjezdu do měst. S vytvořením emisních zón se ztotožňuje 40 % dotazovaných, s opačným názorem odpovědělo 43 % dotazovaných. Důvodem jsou náklady a komplikace, které nastávají pro dopravce vlastníci automobily, které jsou zařazeny v nevyhovující emisní kategorii. Pozitivní ohlasy však vidí přínos pro životní prostředí, snížení emisí a zlepšení ovzduší.

Již v odborné literatuře byla kombinovaná doprava považovaná za alternativu šetrnější dopravy pro životní prostředí. Práce toto tvrzení potvrzuje. Zároveň však ukazuje, že je kombinovaná doprava v České republice stále málo využívána. Na prvním místě figuruje silniční nákladní doprava, především díky husté silniční síti a její rychlosti

a flexibilitě. Důvodem malého využití kombinované dopravy je malá přizpůsobivost, zejména pak slabá síť železnic a v neposlední řadě malá informovanost o této dopravě.

Ze strany vlády by mělo dojít k úpravě legislativy a zvýhodnění této dopravy, jedině tak je možné přimět dopravce k jejímu většímu využití. Je třeba investovat do takových programů, které by podpořily rozvoj a výstavbu železniční sítě pro kombinovanou dopravu a překladových terminálů. Kombinovaná doprava je otevřenou alternativou, která při splnění potřebných inovací a investic, může do budoucna pomoci nejen s ohledem na životní prostředí, ale i snížit počet vozidel na silnici a zvýšit tak bezpečnost a plynulost provozu.

Vhodným řešením pro dopravce, kterým unikají podstatné informace a aktuality z oblasti silniční nákladní dopravy, je členství ve sdružení dopravců. Tato práce byla zaměřena na činnost sdružení pro dopravce ČESMAD BOHEMIA. Z výsledků dotazníkové šetření však vyplývá, že 67 % respondentů není členem tohoto sdružení. Přichází tak o mnoho příležitostí, které ČESMAD nabízí. Pro své členy připravuje mnoho výhod a slev na zboží či věci, které k vykonávání své činnosti potřebuje. Prostřednictvím ČESMADU je např. možné žádat o vrácení DPH ze zahraničí. Dopravcům lze také doporučit účast na školeních, která pořádá toto sdružení. Nejedná se pouze o školení povinná, ale také o širokou škálu odborných seminářů či školeních, která se mohou věnovat tématům na přání dopravce či řidiče.

7 Summary

Conditions of cargo transportation in the Czech Republic

The main objective of this study is the comparison of the conditions for providing public cargo transport services with company's own transport, based on examples of company subjects in Czech Republic. Study focus on the road cargo and combined road-rail transport as a widespread logistics services.

This study is based on structured interviews with managers of companies and questionnaire survey. The surveyed companies were P&V Elektronik s. r. o. and FCT Electronics Group. There is described P&V Elektronik s. r. o. which takes company's own transport, FCT Electronics Group use public cargo transport services. Further cooperation was established with company RÁDL as a provider of public cargo services and from the field of combined road-rail transport information was provided by company BOHEMIAKOMBI.

First, it was necessary to establish a theoretical basis by the study of professional literature related to the topic of the Bachelor thesis. Then followed structured interviews with representatives of companies. In order to compare the response was used as the method questionnaire survey. Through the questionnaire for carriers and owners of companies providing transport services were identified views on transport in general, advantages and disadvantages of different forms of transport and current legislation and issues. The obtained data was then organized and prepared. General findings were compared with the observed data and

opinions based on questionnaires and guided interview. The study presents important legislative measures and laws for road transport, compares the road and combined transport across these laws and points out the various advantages and disadvantages.

The study deals with current issues such as pricing of highways and selected sections of roads for trucks, the toll payment, also refers emission permits and limitations of trucks runs on certain days and times. It includes information about associations of carriers and benefits of membership in this.

In specialized literatures combined road-rail transport was considered as a kind of transport, which is friendly to the environment. The study confirms this assertion,

however at the same time shows, that combined transport in the Czech Republic is still underused.

On the first place is the road cargo transport, mainly due to the dense road network and its speed and flexibility. Reasons for less application of combined transport are small adaptability, poor railway network and finally, little awareness of this kind of transport. Way to get this carrier to greater use should be modified legislation and advantages of this transport by the government.

Key words – logistic, road cargo transport, combined road-rail transport, legislation

8 Přehled literatury

- [1] ČR, M. (b.r.). Nízkoemisní zóny. <http://>. Dostupné 12. duben 2014, z http://www.mzp.cz/cz/nizkoemisni_zony
- [2] Dopravní noviny : týdeník pro dopravu a logistiku. (2004). Text. Dostupné 11. duben 2014, z <http://www.dnoviny.cz/kombinovana-doprava/cr-buduje-system-kombinovane-dopravy-silnice-zeleznice-4091>
- [3] International Transport Forum Statistics. (b.r.). Dostupné 13. duben 2014, z <http://internationaltransportforum.org/statistics/>
- [4] IRU - Environment. (b.r.). Dostupné 13. duben 2014, z http://www.iru.org/en_environment
- [5] Junek, V. (1996). Nákladní doprava v České republice: praktická příručka podnikatele. (206, [9] s.) Praha: PP Agency.
- [6] Karnet TIR. (b.r.). Dostupné 16. srpen 2014, z <http://www.celnisprava.cz/cz/clo/celni-rizeni/tranzit/Stranky/karnet-tir.aspx>
- [7] Legislativa. (b.r.). Dostupné 12. duben 2014, z http://www.mdcr.cz/cs/Silnicni_doprava/Nakladni_doprava/Legislativa/Legislativa.htm
- [8] Nákladní doprava / Závodová doprava (ČESMAD BOHEMIA). (b.r.). Dostupné 12. duben 2014, z <http://www.prodopravce.cz/informace-3-4.php>
- [9] NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (ES) Č. 1071/2009 ze dne 21. října 2009
- [10] NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (ES) č. 561/2006 ze dne 15. března 2006
- [11] NAŘÍZENÍ RADY (ES) č. 3821/85 ze dne 15. března 2006
- [12] Nařízení vlády č. 484/2006 Sb., o výši časových poplatků a o výši sazeb mýtného za užívání určených pozemních komunikací
- [13] Nařízení vlády č. 56/2013 Sb., ze dne 6. února 2013
- [14] Novák, R. (2003). Mezinárodní kamionová doprava plus. (Vyd. 2., přeprac., 250 s., [30] s. barev. obr. příl., mapy). Praha: ASPI.

- [15] Novák, R. (2005). Nákladní doprava a zasílatelství. (2., přeprac. vyd., 412 s., [20] s. barev. obr. příl.) Praha: ASPI.
- [16] Pernica, P. (2005). Logistika pro 21. století: (Supply chain management). (Vyd. 1., 3 sv.) Praha: Radix.
- [17] PROFIL SDRUŽENÍ AUTOMOBILOVÝCH DOPRAVCŮ ČESMAD BOHEMIA, vydané 2011
- [18] Sixta, J., & Mačát, V. (2005). Logistika: teorie a praxe. (Vyd. 1., 315 s.) Brno: CP Books.
- [19] Školení – kurzy – semináře, vydané sdružením automobilových dopravců ČESMAD BOHEMIA, 2013
- [20] Toušek, R. (2009). Management dopravy. (1. vyd., 125 s.) V Českých Budějovicích: Jihočeská univerzita, Ekonomická fakulta.
- [21] UIRR - Internationale Vereinigung für den Kombinierten Verkehr Schiene-Straße - Aktivitäten. (b.r.). Dostupné 12. duben 2014, z <http://www.uirr.com/de/our-association/activities.html>
- [22] UIRR - Internationale Vereinigung für den Kombinierten Verkehr Schiene-Straße - Einige Zahlen. (b.r.). Dostupné 12. duben 2014, z <http://www.uirr.com/de/our-members/some-figures.html>
- [23] Úmluva o mezinárodní železniční přepravě (COTIF) z 9. května 1980
- [24] Vaněček, D. 2008. Logistika. 3., přeprac. vyd. V Českých Budějovicích: Jihočeská univerzita, Ekonomická fakulta.
- [25] Všeobecné podmínky Mezinárodní unie společností pro kombinovanou dopravu železnice-silnice (UIRR) platné od 1. července 1999
- [26] Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě
- [27] Zákon č. 16/1993 Sb., o dani silniční
- [28] Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů

9 Seznam obrázků a tabulek

9.1 Seznam obrázků

OBRÁZEK 1: SILNIČNÍ A ŽELEZNIČNÍ NÁKLADNÍ DOPRAVA - PŘEPRAVA VĚCÍ CELKEM (TIS. TUN)	6
OBRÁZEK 2: SILNIČNÍ A ŽELEZNIČNÍ NÁKLADNÍ DOPRAVA - PŘEPRAVNÍ VÝKONY (TIS. TKM).....	6
OBRÁZEK 3: SILNIČNÍ NÁKLADNÍ DOPRAVA - VNITROSTÁTNÍ A MEZINÁRODNÍ	8
OBRÁZEK 4: VNITROSTÁTNÍ A MEZINÁRODNÍ DOPRAVA VYBRANÝCH STÁTŮ	8
OBRÁZEK 5: PŘÍKLADY SPRÁVNÉHO ROZLOŽENÍ DENNÍ DOBY ŘÍZENÍ A PŘESTÁVEK.....	40
OBRÁZEK 6: PŘÍKLADY SPRÁVNÉHO ROZLOŽENÍ DOBY ŘÍZENÍ A PŘESTÁVEK	40
OBRÁZEK 7: ROZLOŽENÍ DENNÍ DOBY ŘÍZENÍ A PŘESTÁVEK DOPRAVCE PRO FCT	41
OBRÁZEK 8: PROCENTUÁLNÍ VYJÁDRĚNÍ CELKEM PŘEPRAVENÝCH VĚCÍ NÁKLADNÍ DOPRAVOU ZA ROK 2013	42
OBRÁZEK 9: ZMĚNA V DOPRAVĚ PO VSTUPU ČR DO EU	44
OBRÁZEK 10: MNOŽSTVÍ PŘEPRAVENÝCH NÁVĚSŮ PO ŽELEZNICI.....	45
OBRÁZEK 11: VYUŽITÍ KOMBINOVANÉ DOPRAVY	46
OBRÁZEK 12: VÝHODY KOMBINOVANÉ DOPRAVY	47
OBRÁZEK 13: DŮVODY NEVYUŽÍVÁNÍ KOMBINOVANÉ DOPRAVY	48
OBRÁZEK 14: NÁZOR NA OMEZENÍ JÍZD KAMIONŮ V URČITÝCH DNECH A ČASECH.....	49
OBRÁZEK 15: NÁZORY NA ZAVEDENÍ MÝTNÉHO NA DÁLNICÍCH, RYCHLOSTNÍCH SILNICÍCH A VYBRANÝCH SILNICÍCH V ČR	55
OBRÁZEK 16: HODNOTY ZNEČIŠTĚNÍ DLE JEDNOTLIVÝCH EMISNÍCH NOREM.....	58
OBRÁZEK 17: NÁZOR NA VYTVÁŘENÍ EMISNÍCH ZÓN.....	58
OBRÁZEK 18: ČLENSTVÍ VE SDRUŽENÍ DOPRAVCŮ.....	61

9.2 Seznam tabulek

TABULKA 1: TARIFNÍ SAZBY KČ/KM	38
TABULKA 2: OMEZENÍ JÍZDY NĚKTERÝCH VOZIDEL DLE ZÁKONA 361/2000 SB.	48
TABULKA 3: NEHODY ZAVINĚNÉ ŘIDIČI NÁKLADNÍCH AUTOMOBILŮ	50
TABULKA 4: PROCENTUÁLNÍ PODÍL NEHOD NÁKLADNÍCH AUTOMOBILŮ NA CELKOVÉM POČTU NEHOD	51
TABULKA 5: SLEVA NA DANI PRO KOMBINOVANOU DOPRAVU	52
TABULKA 6: SAZBY MÝTNÉHO PRO DÁLNICE A RYCHLOSTNÍ SILNICE PRO PÁTEČNÍ ČASOVÁ OBDOBÍ	53
TABULKA 7: SAZBY MÝTNÉHO PRO DÁLNICE A RYCHLOSTNÍ SILNICE PRO OSTATNÍ ČASOVÁ OBDOBÍ V TÝDNU	54
TABULKA 8: SAZBY MÝTNÉHO PRO SILNICE I. TŘÍDY PRO PÁTEČNÍ ČASOVÉ OBDOBÍ.....	54
TABULKA 9: SAZBY MÝTNÉHO PRO SILNICE I. TŘÍDY PRO OSTATNÍ ČASOVÁ OBDOBÍ V TÝDNU	54
TABULKA 10: ZAŘAZENÍ NÁKLADNÍCH AUTOMOBILŮ DO EMISNÍCH KATEGORIÍ SE VZNĚTOVÝMI MOTORY	57
TABULKA 11: ZAŘAZENÍ NÁKLADNÍCH AUTOMOBILŮ DO EMISNÍCH KATEGORIÍ SE ZÁŽEHOVÝMI MOTORY	57

10 Seznam příloh

PŘÍLOHA 1 – Převážní objednávka

PŘÍLOHA 2 – CEMT atest shody

PŘÍLOHA 3 – Listy CMR

PŘÍLOHA 4 – Eurolicence

PŘÍLOHA 5 – Osvědčení o finanční způsobilosti

PŘÍLOHA 6 – Osvědčení o odborné způsobilosti

PŘÍLOHA 7 – Rozhodnutí živnostenského úřadu

PŘÍLOHA 8 – Koncese

PŘÍLOHA 9 – Výpis z živnostenského rejstříku

PŘÍLOHA 10 – Celní výměr

PŘÍLOHA 11 – Čestné prohlášení na zboží

PŘÍLOHA 12 – Čestné prohlášení na dopravu

PŘÍLOHA 13 – Vývozní doprovodný doklad

PŘÍLOHA 14 – Průvodní osvědčení

PŘÍLOHA 15 – Dovozní doklad

PŘÍLOHA 16 – CMR pro přepravu společnosti P&V Elektronik

PŘÍLOHA 17 – Versandbegleitdokument

PŘÍLOHA 18 – Zastupování v celním řízení – ceník - červenec

PŘÍLOHA 19 – Nákladní listy DHL, UPL

PŘÍLOHA 20 – Nákladní list TNT

PŘÍLOHA 21 – Potvrzení o činnostech

PŘÍLOHA 22 – Mapa zpoplatněných komunikací mýtem

PŘÍLOHA 23 – Zadaní údajů o vozidle registrovaném mýtným systémem, doklad
o složení kauce za palubní jednotku, doklad o předplacení mýtného

PŘÍLOHA 24 – Emisní plakety

PŘÍLOHA 25 – Dotazník pro společnosti RÁDL a BOHEMIAKOMBI

PŘÍLOHA 26 - Dotazník pro dopravce

11 Přílohy

PŘÍLOHA 1 – Převážní objednávka

Zlínská Spediční a Dopravní s.r.o. 780 01 Zlín, Načeradská 2995 IČO: 252 89 016 TEL: +420 57 018 629, Fax: +420 57 018 626, GSM: +420 57 018 627 E-mail: zls@zls.com.cz	Objednávka číslo: [REDACTED] Datum vystavení: 9. dubna 2014
---	--

Na základě telefonického rozhovoru Vám zasíláme následující

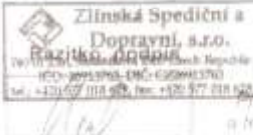
PŘEVÁŽNÍ OBJEDNÁVKU

Dopravce	[REDACTED]
Typ vozidla, SPZ	SoLo – 2P2 9294 z. Fost 739 727 796
Druh zboží	Autodíly– 11palet – cca-2 t. – čísla dílů 1381007X-750ks.-8pal. 1387623X-330ks.-3pal.
Termín nakládky	10.4.2014 14.00
Místo nakládky	Fischer Rohrtechnik, Gewerbegebiet 7, Achem-Fautenbach D-77 855
Začlenění	-
Termín vykládky	11.4.2014 do 12.00
Místo vykládky	Faurecia s.r.o., Horka 34, Bakov nad Jizerou CZ-294 01
Vyčlenění	-
Poznámka 1	Po příjezdu do GZ řidič zavolat na [REDACTED]
Poznámka 2	K faktuře přiložte potvrzený originál dodací listy + CMR!!!
Poznámka 3	Po naložení odešle řidič SMS, vše OK naloženo, počet souhlasí!!

Cena za přepravu [REDACTED] + DPH CZK

Cena za přepravu je splatná do: [REDACTED] 60 dnu po obdržení faktury

Vozidlo musí být vybaveno: ml. Tř. 1.3, 1.6, 2.0, 2.5, 3.0, 4.0, 5.0, 6.0, 7.0, 8.0, 9.0, 10.0, 11.0, 12.0, 13.0, 14.0, 15.0, 16.0, 17.0, 18.0, 19.0, 20.0, 21.0, 22.0, 23.0, 24.0, 25.0, 26.0, 27.0, 28.0, 29.0, 30.0, 31.0, 32.0, 33.0, 34.0, 35.0, 36.0, 37.0, 38.0, 39.0, 40.0, 41.0, 42.0, 43.0, 44.0, 45.0, 46.0, 47.0, 48.0, 49.0, 50.0, 51.0, 52.0, 53.0, 54.0, 55.0, 56.0, 57.0, 58.0, 59.0, 60.0, 61.0, 62.0, 63.0, 64.0, 65.0, 66.0, 67.0, 68.0, 69.0, 70.0, 71.0, 72.0, 73.0, 74.0, 75.0, 76.0, 77.0, 78.0, 79.0, 80.0, 81.0, 82.0, 83.0, 84.0, 85.0, 86.0, 87.0, 88.0, 89.0, 90.0, 91.0, 92.0, 93.0, 94.0, 95.0, 96.0, 97.0, 98.0, 99.0, 100.0, 101.0, 102.0, 103.0, 104.0, 105.0, 106.0, 107.0, 108.0, 109.0, 110.0, 111.0, 112.0, 113.0, 114.0, 115.0, 116.0, 117.0, 118.0, 119.0, 120.0, 121.0, 122.0, 123.0, 124.0, 125.0, 126.0, 127.0, 128.0, 129.0, 130.0, 131.0, 132.0, 133.0, 134.0, 135.0, 136.0, 137.0, 138.0, 139.0, 140.0, 141.0, 142.0, 143.0, 144.0, 145.0, 146.0, 147.0, 148.0, 149.0, 150.0, 151.0, 152.0, 153.0, 154.0, 155.0, 156.0, 157.0, 158.0, 159.0, 160.0, 161.0, 162.0, 163.0, 164.0, 165.0, 166.0, 167.0, 168.0, 169.0, 170.0, 171.0, 172.0, 173.0, 174.0, 175.0, 176.0, 177.0, 178.0, 179.0, 180.0, 181.0, 182.0, 183.0, 184.0, 185.0, 186.0, 187.0, 188.0, 189.0, 190.0, 191.0, 192.0, 193.0, 194.0, 195.0, 196.0, 197.0, 198.0, 199.0, 200.0, 201.0, 202.0, 203.0, 204.0, 205.0, 206.0, 207.0, 208.0, 209.0, 210.0, 211.0, 212.0, 213.0, 214.0, 215.0, 216.0, 217.0, 218.0, 219.0, 220.0, 221.0, 222.0, 223.0, 224.0, 225.0, 226.0, 227.0, 228.0, 229.0, 230.0, 231.0, 232.0, 233.0, 234.0, 235.0, 236.0, 237.0, 238.0, 239.0, 240.0, 241.0, 242.0, 243.0, 244.0, 245.0, 246.0, 247.0, 248.0, 249.0, 250.0, 251.0, 252.0, 253.0, 254.0, 255.0, 256.0, 257.0, 258.0, 259.0, 260.0, 261.0, 262.0, 263.0, 264.0, 265.0, 266.0, 267.0, 268.0, 269.0, 270.0, 271.0, 272.0, 273.0, 274.0, 275.0, 276.0, 277.0, 278.0, 279.0, 280.0, 281.0, 282.0, 283.0, 284.0, 285.0, 286.0, 287.0, 288.0, 289.0, 290.0, 291.0, 292.0, 293.0, 294.0, 295.0, 296.0, 297.0, 298.0, 299.0, 300.0, 301.0, 302.0, 303.0, 304.0, 305.0, 306.0, 307.0, 308.0, 309.0, 310.0, 311.0, 312.0, 313.0, 314.0, 315.0, 316.0, 317.0, 318.0, 319.0, 320.0, 321.0, 322.0, 323.0, 324.0, 325.0, 326.0, 327.0, 328.0, 329.0, 330.0, 331.0, 332.0, 333.0, 334.0, 335.0, 336.0, 337.0, 338.0, 339.0, 340.0, 341.0, 342.0, 343.0, 344.0, 345.0, 346.0, 347.0, 348.0, 349.0, 350.0, 351.0, 352.0, 353.0, 354.0, 355.0, 356.0, 357.0, 358.0, 359.0, 360.0, 361.0, 362.0, 363.0, 364.0, 365.0, 366.0, 367.0, 368.0, 369.0, 370.0, 371.0, 372.0, 373.0, 374.0, 375.0, 376.0, 377.0, 378.0, 379.0, 380.0, 381.0, 382.0, 383.0, 384.0, 385.0, 386.0, 387.0, 388.0, 389.0, 390.0, 391.0, 392.0, 393.0, 394.0, 395.0, 396.0, 397.0, 398.0, 399.0, 400.0, 401.0, 402.0, 403.0, 404.0, 405.0, 406.0, 407.0, 408.0, 409.0, 410.0, 411.0, 412.0, 413.0, 414.0, 415.0, 416.0, 417.0, 418.0, 419.0, 420.0, 421.0, 422.0, 423.0, 424.0, 425.0, 426.0, 427.0, 428.0, 429.0, 430.0, 431.0, 432.0, 433.0, 434.0, 435.0, 436.0, 437.0, 438.0, 439.0, 440.0, 441.0, 442.0, 443.0, 444.0, 445.0, 446.0, 447.0, 448.0, 449.0, 450.0, 451.0, 452.0, 453.0, 454.0, 455.0, 456.0, 457.0, 458.0, 459.0, 460.0, 461.0, 462.0, 463.0, 464.0, 465.0, 466.0, 467.0, 468.0, 469.0, 470.0, 471.0, 472.0, 473.0, 474.0, 475.0, 476.0, 477.0, 478.0, 479.0, 480.0, 481.0, 482.0, 483.0, 484.0, 485.0, 486.0, 487.0, 488.0, 489.0, 490.0, 491.0, 492.0, 493.0, 494.0, 495.0, 496.0, 497.0, 498.0, 499.0, 500.0, 501.0, 502.0, 503.0, 504.0, 505.0, 506.0, 507.0, 508.0, 509.0, 510.0, 511.0, 512.0, 513.0, 514.0, 515.0, 516.0, 517.0, 518.0, 519.0, 520.0, 521.0, 522.0, 523.0, 524.0, 525.0, 526.0, 527.0, 528.0, 529.0, 530.0, 531.0, 532.0, 533.0, 534.0, 535.0, 536.0, 537.0, 538.0, 539.0, 540.0, 541.0, 542.0, 543.0, 544.0, 545.0, 546.0, 547.0, 548.0, 549.0, 550.0, 551.0, 552.0, 553.0, 554.0, 555.0, 556.0, 557.0, 558.0, 559.0, 560.0, 561.0, 562.0, 563.0, 564.0, 565.0, 566.0, 567.0, 568.0, 569.0, 570.0, 571.0, 572.0, 573.0, 574.0, 575.0, 576.0, 577.0, 578.0, 579.0, 580.0, 581.0, 582.0, 583.0, 584.0, 585.0, 586.0, 587.0, 588.0, 589.0, 590.0, 591.0, 592.0, 593.0, 594.0, 595.0, 596.0, 597.0, 598.0, 599.0, 600.0, 601.0, 602.0, 603.0, 604.0, 605.0, 606.0, 607.0, 608.0, 609.0, 610.0, 611.0, 612.0, 613.0, 614.0, 615.0, 616.0, 617.0, 618.0, 619.0, 620.0, 621.0, 622.0, 623.0, 624.0, 625.0, 626.0, 627.0, 628.0, 629.0, 630.0, 631.0, 632.0, 633.0, 634.0, 635.0, 636.0, 637.0, 638.0, 639.0, 640.0, 641.0, 642.0, 643.0, 644.0, 645.0, 646.0, 647.0, 648.0, 649.0, 650.0, 651.0, 652.0, 653.0, 654.0, 655.0, 656.0, 657.0, 658.0, 659.0, 660.0, 661.0, 662.0, 663.0, 664.0, 665.0, 666.0, 667.0, 668.0, 669.0, 670.0, 671.0, 672.0, 673.0, 674.0, 675.0, 676.0, 677.0, 678.0, 679.0, 680.0, 681.0, 682.0, 683.0, 684.0, 685.0, 686.0, 687.0, 688.0, 689.0, 690.0, 691.0, 692.0, 693.0, 694.0, 695.0, 696.0, 697.0, 698.0, 699.0, 700.0, 701.0, 702.0, 703.0, 704.0, 705.0, 706.0, 707.0, 708.0, 709.0, 710.0, 711.0, 712.0, 713.0, 714.0, 715.0, 716.0, 717.0, 718.0, 719.0, 720.0, 721.0, 722.0, 723.0, 724.0, 725.0, 726.0, 727.0, 728.0, 729.0, 730.0, 731.0, 732.0, 733.0, 734.0, 735.0, 736.0, 737.0, 738.0, 739.0, 740.0, 741.0, 742.0, 743.0, 744.0, 745.0, 746.0, 747.0, 748.0, 749.0, 750.0, 751.0, 752.0, 753.0, 754.0, 755.0, 756.0, 757.0, 758.0, 759.0, 760.0, 761.0, 762.0, 763.0, 764.0, 765.0, 766.0, 767.0, 768.0, 769.0, 770.0, 771.0, 772.0, 773.0, 774.0, 775.0, 776.0, 777.0, 778.0, 779.0, 780.0, 781.0, 782.0, 783.0, 784.0, 785.0, 786.0, 787.0, 788.0, 789.0, 790.0, 791.0, 792.0, 793.0, 794.0, 795.0, 796.0, 797.0, 798.0, 799.0, 800.0, 801.0, 802.0, 803.0, 804.0, 805.0, 806.0, 807.0, 808.0, 809.0, 810.0, 811.0, 812.0, 813.0, 814.0, 815.0, 816.0, 817.0, 818.0, 819.0, 820.0, 821.0, 822.0, 823.0, 824.0, 825.0, 826.0, 827.0, 828.0, 829.0, 830.0, 831.0, 832.0, 833.0, 834.0, 835.0, 836.0, 837.0, 838.0, 839.0, 840.0, 841.0, 842.0, 843.0, 844.0, 845.0, 846.0, 847.0, 848.0, 849.0, 850.0, 851.0, 852.0, 853.0, 854.0, 855.0, 856.0, 857.0, 858.0, 859.0, 860.0, 861.0, 862.0, 863.0, 864.0, 865.0, 866.0, 867.0, 868.0, 869.0, 870.0, 871.0, 872.0, 873.0, 874.0, 875.0, 876.0, 877.0, 878.0, 879.0, 880.0, 881.0, 882.0, 883.0, 884.0, 885.0, 886.0, 887.0, 888.0, 889.0, 890.0, 891.0, 892.0, 893.0, 894.0, 895.0, 896.0, 897.0, 898.0, 899.0, 900.0, 901.0, 902.0, 903.0, 904.0, 905.0, 906.0, 907.0, 908.0, 909.0, 910.0, 911.0, 912.0, 913.0, 914.0, 915.0, 916.0, 917.0, 918.0, 919.0, 920.0, 921.0, 922.0, 923.0, 924.0, 925.0, 926.0, 927.0, 928.0, 929.0, 930.0, 931.0, 932.0, 933.0, 934.0, 935.0, 936.0, 937.0, 938.0, 939.0, 940.0, 941.0, 942.0, 943.0, 944.0, 945.0, 946.0, 947.0, 948.0, 949.0, 950.0, 951.0, 952.0, 953.0, 954.0, 955.0, 956.0, 957.0, 958.0, 959.0, 960.0, 961.0, 962.0, 963.0, 964.0, 965.0, 966.0, 967.0, 968.0, 969.0, 970.0, 971.0, 972.0, 973.0, 974.0, 975.0, 976.0, 977.0, 978.0, 979.0, 980.0, 981.0, 982.0, 983.0, 984.0, 985.0, 986.0, 987.0, 988.0, 989.0, 990.0, 991.0, 992.0, 993.0, 994.0, 995.0, 996.0, 997.0, 998.0, 999.0, 1000.0

 Zlínská Spediční a Dopravní s.r.o. IČO: 252 89 016 TEL: +420 57 018 629, Fax: +420 57 018 626	Potvrzení příjmu [REDACTED] [REDACTED]
--	---

Přijímám Vám službu a souhlasím s tímto potvrzením a souhlasím se na další spolupráci

ICTD, spol. s r.o. DRH, spol. s r.o. Česká republika, spol. s r.o. Bankovní spojení

PŘÍLOHA 2 – CEMT atest shody

Atest číslo: CZ 004061

CEMT atest shody s technickými a bezpečnostními požadavky pro motorové vozidlo

"EURO IV bezpečné" "EURO V bezpečné" "EEV bezpečné" "EURO VI bezpečné"

Typ vozidla a značka:

Identifikační číslo vozidla (VIN):

Typ motoru / číslo:

Úřad nebo organizace:

- Schvalovací místo ve státě registrace¹
- Výrobce vozidla nebo jeho zástupce ve státě registrace nebo
- Schvalovací místo ve státě registrace společně s výrobcem vozidla nebo pověřeným zástupcem ve státě registrace v případě, že vozidlo není kompletně vybaveno předepsaným zařízením výrobcem vozidla.²

Název(y) a razítko(a) organizace a/nebo úřadu

timto potvrzuje, že uvedené vozidlo odpovídá ustanovením odpovídajících předpisů EHK OSN a/nebo směrnic EU, jak jsou uvedené níže, a potvrzuje správnost údajů, uvedených z druhé strany atestu.

VÝKON MOTORU

- Měření podle: EHK OSN R85.00, nebo v pozdějších zněních; nebo směrnice 80/1269/EHS, ve znění směrnice 1999/99/ES, případně v pozdějších zněních.

POŽADAVKY NA ÚROVEŇ HLUKU A EMISE ŠKODLIVIN

- Hluk měřený podle: předpis EHK OSN R51.02, v pozdějších zněních; nebo směrnice 70/157/EHS, ve znění směrnice 1999/101/ES, případně v pozdějších zněních.

- EURO IV:** Emise škodlivin měřené podle: předpis EHK OSN R49.03, řádka B1, případně v pozdějších zněních; nebo směrnice 88/77/EHS ve znění směrnice 2001/27/ES, řádka B1, nebo směrnice 2005/55/ES, ve znění směrnice 2005/78/ES, řádka B1, případně v pozdějších zněních.³

- EURO V:** Emise škodlivin, měřené podle: předpis EHK OSN R49.04, řádka B2, nebo v pozdějších zněních; nebo směrnice 88/77/EHS ve znění směrnice 2001/27/ES, řádka B2 nebo směrnice 2005/55/ES ve znění směrnice 2005/78/ES, řádka B2, případně v pozdějších zněních.³

- EEV:** Emise škodlivin, měřené podle: předpis EHK OSN R49.04, řádka C nebo v pozdějších zněních; nebo směrnice 88/77/EHS ve znění směrnice 2001/27/ES, řádka C nebo směrnice 2005/55/ES, ve znění směrnice 2005/78/ES, řádka C, případně v pozdějších zněních.³

- EURO VI:** Typové schválení motoru s ohledem na emise podle: předpis EHK OSN R49.06 nebo nařízení 595/2009/ES ve znění nařízení 582/2011 EU a nařízení 64/2012 EU, případně v pozdějších zněních.³

1. Nebodíci se škrtěti.
2. Platí pro státy, kde nemá výrobce žádné pověřené zástupce.
3. V tomto případě vyplní první podepisující levý sloupek a druhý podepisující pravý sloupek.
4. Písmeno B1 nebo B nebo C ve schvalovacím čísle.
5. Písmeno B2 nebo D, E, F či G ve schvalovacím čísle.
6. Písmeno C nebo H, I, J nebo K ve schvalovacím čísle.
7. Písmeno A, B nebo C ve schvalovacím čísle.

POŽADAVKY NA BEZPEČNOST

Motorové vozidlo má následující vybavení:

- EURO IV, EURO V nebo EEV: Zadní ochrana proti podjetí⁸** podle předpisu EHK OSN R58.01 nebo v pozdějších zněních; nebo směrnice 70/221/EHS, ve znění směrnice 2000/8/ES, případně v pozdějších zněních.
- EURO VI: Zadní ochrana proti podjetí⁸** podle předpisu EHK OSN R58.02 nebo v pozdějších zněních; nebo směrnice 70/221/EHS, ve znění směrnice 2006/20/ES, případně v pozdějších zněních.
- Boční ochrana proti podjetí⁸** podle předpisu EHK OSN R73.00 nebo v pozdějších zněních; nebo směrnice 89/297/EHS, případně v pozdějších zněních.
- EURO IV, EURO V nebo EEV: Zpětná zrcátka** podle předpisu EHK OSN R46.01 nebo v pozdějších zněních; nebo směrnice 71/127/EHS, ve znění směrnice 88/321/EHS nebo směrnice 2003/97/ES, případně v pozdějších zněních.
- EURO VI: Nepřímý výhled** podle předpisu EHK OSN R46.02 nebo v pozdějších zněních; nebo směrnice 2003/97/ES, případně v pozdějších zněních.
- EURO IV: Instalace osvětlení a světelných signalizačních zařízení** podle předpisu EHK OSN R48.01 nebo v pozdějších zněních; nebo směrnice 76/756/EHS, ve znění směrnice 97/28/ES, případně v pozdějších zněních.
- EURO V nebo EEV: Instalace osvětlení a světelných signalizačních zařízení** podle předpisu EHK OSN R48.02 nebo v pozdějších zněních; nebo směrnice 76/756/EHS, ve znění směrnice 97/28/ES, případně v pozdějších zněních.
- EURO VI: Instalace osvětlení a světelných signalizačních zařízení** podle předpisu EHK OSN R48.03 nebo v pozdějších zněních; nebo směrnice 76/756/EHS, ve znění směrnice 2007/35/ES, případně v pozdějších zněních.
- EURO IV, EURO V nebo EEV: Tachograf** podle dohody AETR EHK OSN ve znění novelizací, nebo nařízení Rady (EHS) 3821/85, ve znění nařízení (ES) 2135/98 nebo v pozdějších zněních, stejně jako nařízení Komise (ES) 1360/2002 a 432/2004, případně v pozdějších zněních.
- EURO VI: Digitální tachograf** podle dohody AETR EHK OSN ve znění novelizací, nebo nařízení Rady (EHS) 3821/85, ve znění nařízení (ES) 2135/98 nebo v pozdějších zněních, stejně jako nařízení Komise (ES) 1266/2009, případně v pozdějších zněních.
- Omezovač rychlosti** podle předpisu EHK OSN R89.00 nebo v pozdějších zněních; nebo směrnice 92/24/EHS, ve znění směrnice 2004/11/ES, případně v pozdějších zněních.
- Zadní výstražné tabule** (reflexní) pro těžká a dlouhá vozidla podle předpisu EHK OSN R70.01, případně v pozdějších zněních.
- EURO IV, EURO V nebo EEV: Brzdová soustava, včetně ABS**, podle předpisu EHK OSN R13.09, nebo v pozdějších zněních; nebo směrnice 71/320/EHS, ve znění směrnice 98/12/ES, případně v pozdějších zněních.
- EURO VI: Brzdová soustava, včetně ABS**, podle předpisu EHK OSN R13.10, nebo v pozdějších zněních; nebo směrnice 71/320/EHS, ve znění směrnice 2002/78/ES, případně v pozdějších zněních.
- Řízení** podle předpisu EHK OSN R79.01 nebo v pozdějších zněních; nebo směrnice 70/311/EHS, ve znění směrnice 1999/7/ES, případně v pozdějších zněních.

Místo

Datum

Podpis(y) a razítko(a)⁹

8. Nepatří pro tabuče návěsí.

9. Atest smí být vyplněný, podepsaný a orazítkován ručně nebo elektronicky.

PŘÍLOHA 3 – Listy CMR

1 Exemplář pro odesílatele
Exemplar für Absender

1 Odesílatel (jméno, adresa, telefon) Absender (Name, Adresse, Telefon)		MEZINÁRODNÍ NÁKLADNÍ LIST E. INTERNATIONALER FRACHTBRIEF Nr. CZ 5863291	
2 Adresa příjemce (jméno, adresa, telefon) Empfänger (Name, Adresse, Telefon)		16 Příjemce (jméno, adresa, telefon) Empfänger (Name, Adresse, Telefon)	
3 Místo a datum vydání (jméno, adresa, telefon) Ort und Datum (Name, Adresse, Telefon)		17 Datum vydání (jméno, adresa, telefon) Datum (Name, Adresse, Telefon)	
4 Místo a datum doručení (jméno, adresa, telefon) Ort und Datum (Name, Adresse, Telefon)		18 Místo a datum doručení Ort und Datum (Name, Adresse, Telefon)	
5 Předmět přepravy Beschreibung des Frachtes			
6 Místo a datum vydání (jméno, adresa, telefon) Ort und Datum (Name, Adresse, Telefon)	7 Místo a datum doručení (jméno, adresa, telefon) Ort und Datum (Name, Adresse, Telefon)	8 Celní číslo Zollnummer	9 Celní hodnota Zollwert
10 Místo a datum vydání (jméno, adresa, telefon) Ort und Datum (Name, Adresse, Telefon)	11 Místo a datum doručení (jméno, adresa, telefon) Ort und Datum (Name, Adresse, Telefon)	12 Místo a datum doručení (jméno, adresa, telefon) Ort und Datum (Name, Adresse, Telefon)	13 Místo a datum doručení (jméno, adresa, telefon) Ort und Datum (Name, Adresse, Telefon)
14 Místo a datum vydání (jméno, adresa, telefon) Ort und Datum (Name, Adresse, Telefon)		15 Místo a datum doručení (jméno, adresa, telefon) Ort und Datum (Name, Adresse, Telefon)	
16 Místo a datum vydání (jméno, adresa, telefon) Ort und Datum (Name, Adresse, Telefon)		17 Místo a datum doručení (jméno, adresa, telefon) Ort und Datum (Name, Adresse, Telefon)	
18 Místo a datum doručení (jméno, adresa, telefon) Ort und Datum (Name, Adresse, Telefon)		19 Místo a datum doručení (jméno, adresa, telefon) Ort und Datum (Name, Adresse, Telefon)	
20 Místo a datum doručení (jméno, adresa, telefon) Ort und Datum (Name, Adresse, Telefon)		21 Místo a datum doručení (jméno, adresa, telefon) Ort und Datum (Name, Adresse, Telefon)	
22 Místo a datum doručení (jméno, adresa, telefon) Ort und Datum (Name, Adresse, Telefon)		23 Místo a datum doručení (jméno, adresa, telefon) Ort und Datum (Name, Adresse, Telefon)	
24 Místo a datum doručení (jméno, adresa, telefon) Ort und Datum (Name, Adresse, Telefon)		25 Místo a datum doručení (jméno, adresa, telefon) Ort und Datum (Name, Adresse, Telefon)	
26 Místo a datum doručení (jméno, adresa, telefon) Ort und Datum (Name, Adresse, Telefon)		27 Místo a datum doručení (jméno, adresa, telefon) Ort und Datum (Name, Adresse, Telefon)	
28 Místo a datum doručení (jméno, adresa, telefon) Ort und Datum (Name, Adresse, Telefon)		29 Místo a datum doručení (jméno, adresa, telefon) Ort und Datum (Name, Adresse, Telefon)	
30 Místo a datum doručení (jméno, adresa, telefon) Ort und Datum (Name, Adresse, Telefon)		31 Místo a datum doručení (jméno, adresa, telefon) Ort und Datum (Name, Adresse, Telefon)	

CEBMAO SCHEMA

PŘÍLOHA 4 – Eurolicence

Evropské hospodářské společenství

CZ¹⁾

Krajský úřad
Plzeňského kraje

**LICENCE č. 002512
pro mezinárodní silniční přepravu zboží pro cizí potřeby**

Tato licence opravňuje²⁾ _____

k mezinárodní silniční přepravě zboží pro cizí potřeby na všech dopravních cestách, na celou jízdu nebo část jízdy, na území Společenství podle nařízení Rady (EHS) č. 881/92 z 26. března 1992 a podle všeobecných podmínek této licence.

Zvláštní poznámky: _____

Tato licence platí od 01.05.2009 do 01.05.2014

Vydáno v Plzni dne 18.02.2009



3)

1) Mezinárodní poznávací značky států:
(A) Rakousko, (B) Belgie, (C) Kypr, (CZ) Česká republika, (D) Německo, (DK) Dánsko, (E) Španělsko, (EST) Estonsko,
(F) Francie, (FIN) Finsko, (GR) Řecko, (H) Maďarsko, (I) Itálie, (IRE) Irsko, (L) Lucembursko, (LT) Litva, (LV) Lotyšsko, (M) Malta,
(NL) Nizozemí, (P) Portugalsko, (PL) Polsko, (S) Švédsko, (SK) Slovensko, (SLO) Slovinsko, (UK) Spojené království.
2) Jméno a příjmení (obchodní firma) a úplná adresa (sídlu) dopravce.
3) Podpis a razítko vydávajícího příslušného orgánu nebo instituce.

PŘÍLOHA 5 – Osvědčení o finanční způsobilosti

KRAJSKÝ ÚŘAD PLZEŇSKÉHO KRAJE ODBOR DOPRAVY A SILNIČNÍHO HOSPODÁŘSTVÍ Škroupova 18, 306 13 Plzeň

VÁŠ DOPIS ZN.
ZE DNE: 08.07.2013
NAŠE ZN.: [REDAKCE]

VYŘIZUJE: Soňa Píhová
TEL.: 377 195 382
FAX: 377 195 196
E-MAIL: sona.pihova@kr-plzensky.cz

Pan
[REDAKCE]
[REDAKCE]
[REDAKCE]

DATUM: 23.07.2013

Finanční způsobilost pro rok 2013

Krajský úřad Plzeňského kraje, odbor dopravy a silničního hospodářství, jako dopravní úřad podle ustanovení § 34 odst. 1, písm. b) zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o silniční dopravě“), k žádosti podané dne 08.07.2013, konstatuje v souladu s ustanovením § 8 zákona o silniční dopravě, v návaznosti na Článek 7 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1071/2009 s ohledem na ustanovení § 154 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, že dopravce

místo podnikání: [REDAKCE]

prokázal, že je finančně způsobilý pro provozování silniční dopravy vozidlem nebo jízdní soupravou o největší povolené hmotnosti přesahující 3,5 tuny, jsou-li určeny k přepravě zvířat nebo věci

RZ	TYP	C.HMOTNOST (kg)	ROK VÝROBY
[REDAKCE]	AVIA D 90 SL	9000	2006
[REDAKCE]	IVECO ML 75 E 18	7490	2008
[REDAKCE]	AVIA D 75-EL	7490	2002

Tato finanční způsobilost nahrazuje finanční způsobilost ze dne 26.07.2012 pod č.j. [REDAKCE]

Doprovce je povinen zajistit trvání finanční způsobilosti po celou dobu provozování silniční dopravy.

Při změně výše uvedených dopravních prostředků nebo údajů o nich, musí dopravce požádat dopravní úřad, o nové ověření finanční způsobilosti, a pro ten účel předložit aktuální seznam vozidel v uvedeném členění.

Doprovce prokáže trvání finanční způsobilosti pro rok 2014 nejpozději do 31.07.2014.

Ing. Jaroslav Vejprava
vedoucí odboru dopravy a silničního hospodářství

Obdržel: 1x adresát
1x vlastní

PŘÍLOHA 6 – Osvědčení o odborné způsobilosti

Evropské společenství

CZ (1)

Krajský úřad (2)
Plzeňského kraje

OSVĚDČENÍ O ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI K PROVOZOVÁNÍ SILNIČNÍ
NÁKLADNÍ/~~OSVĚDČENÍ~~ DOPRAVY⁽³⁾

č. 011923

My Krajský úřad Plzeňského kraje, Odbor dopravy a silničního hospodářství

potvrzujeme, že ⁽⁴⁾ [redacted]

narozen(a) dne [redacted] v [redacted]

složil(a) zkoušku (rok: 13.12.2002 ; období: 1697/2002)⁽⁵⁾ požadovanou za účelem udělení osvědčení o odborné způsobilosti k provozování silniční nákladní/~~osvědčení~~ dopravy⁽³⁾ v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1071/2009 ze dne 21. října 2009, kterým se zavádějí společná pravidla týkající se závazných podmínek provýkon povolání podnikatele v silniční dopravě ⁽⁶⁾.

Toto osvědčení je dostatečným důkazem odborné způsobilosti ve smyslu článku 21 nařízení (ES) č. 1071/2009.

V Plzni, dne 06.05.2013 ⁽⁷⁾



⁽¹⁾ Rozlišovací značky členských států: (B) Belgie, (BG) Bulharsko, (CZ) Česká republika, (DK) Dánsko, (D) Německo, (EST) Estonsko, (IRL) Irsko, (OR) Řecko, (E) Španělsko, (F) Francie, (I) Itálie, (CY) Kypr, (LV) Lotyšsko, (LI) Litva, (L) Lucembursko, (H) Maďarsko, (MT) Malta, (NL) Nizozemsko, (A) Rakousko, (PL) Polsko, (P) Portugalsko, (RO) Rumunsko, (SLO) Slovinsko, (SK) Slovensko, (FIN) Finsko, (S) Švédsko, (UK) Spojené království.
⁽²⁾ Organ nebo subjekt příslušný každým členským státem Evropského společenství k vydávání tohoto potvrzení.
⁽³⁾ Neohodil se škrtěte.
⁽⁴⁾ Příjmení a jméno, místo a datum narození.
⁽⁵⁾ Identifikace zkoušky.
⁽⁶⁾ Úř. věst. L 300, 14.11.2009, s. 51.
⁽⁷⁾ Razítko a podpis oprávněného orgánu nebo subjektu vydávajícího osvědčení.

PŘÍLOHA 7 – Rozhodnutí živnostenského úřadu



Městský úřad Přeštice
Obecní živnostenský úřad
Masarykovo nám. 107, 334 01 Přeštice

Č. j.: PR-OŽÚ-VOV/11562/2013

Vyřizuje: Věra Vozková
Telefon: 377332581
Fax: 377332505

ROZHODNUTÍ

Městský úřad Přeštice, Odbor obecní živnostenský úřad, příslušný podle § 2 odst. 1 zákona č. 570/1991 Sb., o živnostenských úřadech, ve znění pozdějších předpisů, rozhodl na základě žádosti podnikatele

t a k t o :

Podle bodu 5 článku 5 přechodných ustanovení zákona č. 119/2012 Sb., kterým se mění zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů, se rozhodnutí o udělení koncese č. j. ŽÚ-2/288/2173/06 ze dne 14.09.2006 vydané odborem obecní živnostenský úřad Městského úřadu Přeštice fyzické osobě

m ě n í

takto a po změně obsahuje tyto údaje:

Jméno a příjmení:	██████████
Rodné číslo:	██████████
Datum narození:	██████████
Bydliště:	██████████
Identifikační číslo:	██████████
Místo podnikání:	██████████
Předmět podnikání:	Silniční motorová doprava - nákladní provozovaná vozidly nebo jízdními soupravami o největší povolené hmotnosti přesahující 3,5 tuny, jsou-li určeny k přepravě zvířat nebo věcí, - nákladní provozovaná vozidly nebo jízdními soupravami o největší povolené hmotnosti nepřesahující 3,5 tuny, jsou-li určeny k přepravě zvířat nebo věcí

Podmínky pro provozování živnosti dle § 27 odst. 3 živnostenského zákona nejsou stanoveny.

Koncese se uděluje na dobu neurčitou.

Současně se podle § 53 odst. 3, § 56 odst. 4 živnostenského zákona schvaluje ustanovení odpovědného zástupce: Jméno a příjmení: Zdeněk Andrlík, Datum narození: 14.07.1969, Bydliště: 336 01, Skašov 11

Odůvodnění:

Žádostí podnikatele se vyhovuje v plném rozsahu a správní orgán rozhodl tak, jak je uvedeno ve výrokové části tohoto rozhodnutí.

Poučení:

Proti tomuto rozhodnutí lze podat odvolání ve lhůtě 15 dnů ode dne jeho oznámení; prvním dnem lhůty je den následující po dni oznámení rozhodnutí. Odvolání se podává u Městského úřadu Přeštice a rozhoduje o něm Krajský úřad Plzeňského kraje, Odbor vnitřních věcí a krajský živnostenský úřad.

V Přešticích dne 03.07.2013

Ing. Václav Štüss, v. r.
vedoucí odboru obecní živnostenský úřad



Účastníci řízení:

Zdeněk Andrlík

Za správnost vyhotovení: Věra Vozková

Datum: 03.07.2013

Vozková

PŘÍLOHA 8 - Koncese

Městský úřad Přeštice
odbor obecní živnostenský úřad
Husova 465, 334 01 PŘEŠTICE

Č.j.: ŽÚ-Z/288/2173/06
Ev.č.: 340601-3728

Koncesní listina

vydaná fyzické osobě

se na základě rozhodnutí o změně podmínek provozování živnosti č.j.: ŽÚ-Z/288/2173/06 ze dne 14.9.2006 dle § 56 odst. 3 zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů, mění takto:


Jméno a příjmení: ██████████
Rodné číslo: ██████████
Bydliště: ██████████
Identifikační číslo: ██████████
Místo podnikání: ██████████
Předmět podnikání: **Silniční motorová doprava nákladní**
Rozsah předmětu podnikání: **- nákladní vnitrostátní doprava a nákladní mezinárodní doprava**

Koncese se uděluje na dobu neurčitou.

Den vzniku práva provozovat živnost: 08.12.1992

V Přeštích dne 14.09.2006




Ing. Václav Květoň
vedoucí odboru obecní živnostenský úřad

PŘÍLOHA 9 – Výpis z živnostenského rejstříku



Městský úřad Přeštice
Obecní živnostenský úřad
Masarykovo nám. 107, 334 01 Přeštice

Č. j.: PR-OŽÚ-VOV/11562/2013

Výpis z živnostenského rejstříku

Jméno a příjmení: ██████████
Rodné číslo: ██████████
Datum narození: ██████████
Bydliště: ██████████
Místo podnikání: ██████████
Identifikační číslo: ██████████

Živnostenské oprávnění č. 1

Předmět podnikání: Silniční motorová doprava - nákladní provozovaná vozidly nebo jízdními soupravami o největší povolené hmotnosti přesahující 3,5 tuny, jsou-li určeny k přepravě zvířat nebo věcí, - nákladní provozovaná vozidly nebo jízdními soupravami o největší povolené hmotnosti nepřesahující 3,5 tuny, jsou-li určeny k přepravě zvířat nebo věcí

Vznik oprávnění: 08.12.1992

Doba platnosti oprávnění: na dobu neurčitou

Úřad příslušný podle § 71 odst. 2 živnostenského zákona: Městský úřad Přeštice.

V Přešticích dne 03.07.2013

Ing. Václav Šiša
vedoucí odboru obecní živnostenský úřad



CELNÍ VÝMĚR

Celní úřad: CZ600201

Deklarant:

P & V ELEKTRONIC spol. s r.o.

Nad rybníkem č.p. 589

19012 Praha-Dolní Počernice

CZ

EORI: CZ61775401

Vše: Sdělení výše celního dluhu podle článku 222 nařízení Rady č. 2913/92 celního kodexu

Na základě Vámi podaného celního prohlášení č. 14CZ6000001GRCF7M4 ze dne 17.07.2014 s Vaším ref.č. 4142079 Vám byl sdělen celní dluh v celkové výši **0,00 Kč** (slovy: =Nula=), který jste povinni uhradit do deseti dnů na náš účet č. / vedený u ČNB Praha 1, var. symbol , konst. symbol 1148.

Výměr za jednotlivé položky dokladu:

Položka číslo 1				Celková částka poplatků za položku: 0,00 Kč
Druh	Základ	Sazba		Částka
Bez poplatku				
Položka číslo 2				Celková částka poplatků za položku: 0,00 Kč
Druh	Základ	Sazba		Částka
Bez poplatku				
Položka číslo 3				Celková částka poplatků za položku: 0,00 Kč
Druh	Základ	Sazba		Částka
Bez poplatku				
Položka číslo 4				Celková částka poplatků za položku: 0,00 Kč
Druh	Základ	Sazba		Částka
Bez poplatku				
Položka číslo 5				Celková částka poplatků za položku: 0,00 Kč
Druh	Základ	Sazba		Částka
Bez poplatku				

Celní výměr MRN: 14CZ6000001GRCF7M4

1/2

Generováno z aplikace PORTLINE (NEMERVIS)

PŘÍLOHA 11 – Čestné prohlášení na zboží



DIČ: CZ61775401
IČ: 61775401

21.8.2014

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že materiál uvedený na fakturách č. 4142221, 4142222, 4142223, který byl dovezen do České republiky dne 20.08.2014, není majetkem firmy P&V Elektronik spol. s r.o. a po jeho zpracování bude vrácen zpět do Švýcarska. Ceny na těchto fakturách jsou uvedeny pouze pro celní účely a nebudou uhrazeny.

P&V ELEKTRONIC
spol. s r.o.
IČO 61 77 54 01
Nad rybníkem 589
190 12 Praha 9 - Dolní Počernice



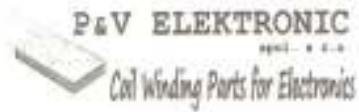
P&V Elektronik spol. s r.o.
Nad rybníkem 589
CZ - 190 12 Praha 9

Telefon: ++420371595412
Fax: ++420371595280

e-mail: pvelektronic@pvelektronic.com

KB Blom
418196022170100

PŘÍLOHA 12 – Čestné prohlášení na dopravu



DIČ: CZ61775401
IČ: 61775401

Čestné prohlášení

Potvrzuji tímto, že při dopravě obchodního zboží tam a materiálu zpět dne 16.07.2014 bylo ujetu celkem 1160 km. Výše dopravného činí 11000,- Kč.

Ujeté km na úseku	A) Bublčkon - St.Margrethen	-	90 km, 854,- Kč
	C) St.Margrethen - Železná Ruda	-	410 km, 3887,- Kč
	D) Železná Ruda - Kasejovice	-	80 km, 759,- Kč

P&V ELEKTRONIC
spol. s r.o.
DIČ: CZ61775401
IČ: 61775401

Zuzana Hošíková

PŘÍLOHA 13 – Vývozní doprovodný doklad

EVROPSKÉ SPOLEČENSTVÍ		NRN 14C2E00002A3Y9D1	
Odeslatel (01) CZ61775401 P & V ELEKTRONIC spol. s r.o. Nad rybníkem č.p. 583 19012 Praha-Dolní Počernice CZ		EU A Datum vyhlášení (1) / Datum vydání (2) / Datum vyhlášení (3) 1 1 5 1 1 1 Datum vyhlášení: 7.4.2014 Datum vyhlášení: CZ600201 Celní, Plzeň	
VÝVOZNÍ DOPROVODNÝ DOKLAD	Příjemce (02) E WERAP - Wicklerer AG Technikerstrasse 2 8658 Bubikon CH		Referenční číslo (11) 144781859573U519CXW 2140022
	Odstávající (14) CZ61775401 P & V ELEKTRONIC spol. s r.o. Nad rybníkem č.p. 583 19012 Praha-Dolní Počernice CZ		Kód země zprávy (03) / Kód země příjemce (12) / Kód země vyhlášení (11) - / CZ / CH
	Identifikační číslo (14) CZ61775401 P & V ELEKTRONIC spol. s r.o. Nad rybníkem č.p. 583 19012 Praha-Dolní Počernice CZ		Datum vydání (10) E
	Kam. az. dopravní prostředek, pl. označení (14) 3AS4089	Podp. číslo (09) 230	Kód země (09) OSVBOŽENO
Způsob přepravy (09) / Kód zboží (02) 3 / - Význam označení (09) AT930600 Höchst	Datum vydání (10) E OSVBOŽENO		
Podpis a otisk v. peč. osoby (01) Osoby a otisk v. podpisem - Fotička a otisk	Viz seznam položek		
Z. pr. (01) / Kód země odchozího zboží / Kód země příchozího zboží / Kód země vyhlášení (02) / Kód země příjemce (02) / Kód země zprávy (03) / Kód země příjemce (12) / Kód země vyhlášení (11) / Kód země příjemce (12) / Kód země vyhlášení (11) / Kód země příjemce (12)		Datum vydání (10) E	
Datum vydání (10) E		Datum vyhlášení (11) / Datum vyhlášení (12) / Datum vyhlášení (13) / Datum vyhlášení (14) / Datum vyhlášení (15) / Datum vyhlášení (16) / Datum vyhlášení (17) / Datum vyhlášení (18) / Datum vyhlášení (19) / Datum vyhlášení (20)	
Datum vyhlášení (11) / Datum vyhlášení (12) / Datum vyhlášení (13) / Datum vyhlášení (14) / Datum vyhlášení (15) / Datum vyhlášení (16) / Datum vyhlášení (17) / Datum vyhlášení (18) / Datum vyhlášení (19) / Datum vyhlášení (20)		Datum vyhlášení (11) / Datum vyhlášení (12) / Datum vyhlášení (13) / Datum vyhlášení (14) / Datum vyhlášení (15) / Datum vyhlášení (16) / Datum vyhlášení (17) / Datum vyhlášení (18) / Datum vyhlášení (19) / Datum vyhlášení (20)	
Datum vyhlášení (11) / Datum vyhlášení (12) / Datum vyhlášení (13) / Datum vyhlášení (14) / Datum vyhlášení (15) / Datum vyhlášení (16) / Datum vyhlášení (17) / Datum vyhlášení (18) / Datum vyhlášení (19) / Datum vyhlášení (20)		Datum vyhlášení (11) / Datum vyhlášení (12) / Datum vyhlášení (13) / Datum vyhlášení (14) / Datum vyhlášení (15) / Datum vyhlášení (16) / Datum vyhlášení (17) / Datum vyhlášení (18) / Datum vyhlášení (19) / Datum vyhlášení (20)	
Datum vyhlášení (11) / Datum vyhlášení (12) / Datum vyhlášení (13) / Datum vyhlášení (14) / Datum vyhlášení (15) / Datum vyhlášení (16) / Datum vyhlášení (17) / Datum vyhlášení (18) / Datum vyhlášení (19) / Datum vyhlášení (20)		Datum vyhlášení (11) / Datum vyhlášení (12) / Datum vyhlášení (13) / Datum vyhlášení (14) / Datum vyhlášení (15) / Datum vyhlášení (16) / Datum vyhlášení (17) / Datum vyhlášení (18) / Datum vyhlášení (19) / Datum vyhlášení (20)	
Datum vyhlášení (11) / Datum vyhlášení (12) / Datum vyhlášení (13) / Datum vyhlášení (14) / Datum vyhlášení (15) / Datum vyhlášení (16) / Datum vyhlášení (17) / Datum vyhlášení (18) / Datum vyhlášení (19) / Datum vyhlášení (20)		Datum vyhlášení (11) / Datum vyhlášení (12) / Datum vyhlášení (13) / Datum vyhlášení (14) / Datum vyhlášení (15) / Datum vyhlášení (16) / Datum vyhlášení (17) / Datum vyhlášení (18) / Datum vyhlášení (19) / Datum vyhlášení (20)	
Datum vyhlášení (11) / Datum vyhlášení (12) / Datum vyhlášení (13) / Datum vyhlášení (14) / Datum vyhlášení (15) / Datum vyhlášení (16) / Datum vyhlášení (17) / Datum vyhlášení (18) / Datum vyhlášení (19) / Datum vyhlášení (20)		Datum vyhlášení (11) / Datum vyhlášení (12) / Datum vyhlášení (13) / Datum vyhlášení (14) / Datum vyhlášení (15) / Datum vyhlášení (16) / Datum vyhlášení (17) / Datum vyhlášení (18) / Datum vyhlášení (19) / Datum vyhlášení (20)	
Datum vyhlášení (11) / Datum vyhlášení (12) / Datum vyhlášení (13) / Datum vyhlášení (14) / Datum vyhlášení (15) / Datum vyhlášení (16) / Datum vyhlášení (17) / Datum vyhlášení (18) / Datum vyhlášení (19) / Datum vyhlášení (20)		Datum vyhlášení (11) / Datum vyhlášení (12) / Datum vyhlášení (13) / Datum vyhlášení (14) / Datum vyhlášení (15) / Datum vyhlášení (16) / Datum vyhlášení (17) / Datum vyhlášení (18) / Datum vyhlášení (19) / Datum vyhlášení (20)	

EVROPSKÁ CELNÍ ÚŘADNÍ OZNAČENÍ

Výsledek: A3 Schválený vývozce
 Příjizevce: Povoleno
 Datum: 21.4.2014

CZ	Celní úřad pro Plzeňský kraj CZ 600000
 2140022 Datum vydání (10) E	
S2	D9CZ168500GE00030

KONTROLA VÝSTUPNÍ CELNÍ ÚŘADNÍ

Datum příchozí:
 Kontrola celních záležitostí:
 Podpis:

NENÍ DAŘOVÝM DOKLADEM

PŘÍLOHA 14 – Průvodní osvědčení

PRŮVODNÍ OSVĚDČENÍ

1) Nemí-li zboží zabalené, uveďte počet kusů nebo „volně ložené“

2) Vyplňuje se, pokud to vyžadují předpisy země nebo území vývozu...

1. Vývozce (jméno, úplná adresa, země) P a V ELEKTROWIC spol. s r.o. Nad rybníkem č.p. 589 19012 Praha 9-Dolní Počernice ČR		EUR.1 č.Ty 0296012 Před vyplněním se sečtením a poznámkami na druhé straně	
3. Příjemce (jméno, úplná adresa, země) (nepovinné) Weraip Wicklerei AG Techoenterstrasse 2 8608 Bubikon CH		2. Osvědčení pro preferenční obchod mezi EU SCHEITL (uveďte příslušné země, skupiny zemí nebo území)	
6. Podrobnosti o dopravě (nepovinné)		4. Země, skupina zemí nebo území, v nichž jsou výrobky pokládány za původní EU	5. Země, skupina zemí nebo území místa určení CH
7. Poznámky			
8. Číslo položky; značky a čísla; počet a druh nákladových kusů ¹⁾ ; popis zboží 1. 8504312990 měřicí transformátor Spule 4032 Stk. Drossel 800 Stk. Total 4832 Stk. / 1 Colli		9. Hrubé množství (kg) nebo jiná míra (litr, m ³ , atd.) 90	10. Faktury (nepovinné) 2140027
11. CELNÍ INDOSACE Prohlášení ověřeno Vývozní deklarace Tiskopis Celní úřad: <i>CZ Praha</i> Vydávající země nebo území: <i>CZ</i> Datum: <i>28.4.2014</i> (Podpis)		12. PROHLÁŠENÍ VÝVOZCE Já, níže podepsaný, prohlašuji, že zboží popsané výše splňuje podmínky vyžadované pro vydání tohoto osvědčení. Místo a datum: <i>Plzeň 28.04.2014</i> (Podpis)	

PŘÍLOHA 15 – Dovozní doklad

EVROPSKÉ SPOLEČENSTVÍ		DRUH PROPLAZENÍ (1)		MRN 14CZ600001GRCF7M4		
DOVOZNÍ DOKLAD	Odesílatel (vývozce) (2) Werap Wickerei AG Techcenterstrasse 2 8608 Bubikon CH		EU	A		
	Příjemce (3) P & V ELEKTRONIC spol. s r.o. Nad rybníkem č.p. 589 19012 Praha-Dolní Počernice CZ		1	3		
	Identifikační číslo (4) CZ61775401		7	1	4142079	
	Dodatek (14) [1] P & V ELEKTRONIC spol. s r.o. Nad rybníkem č.p. 589 19012 Praha-Dolní Počernice CZ		Dovozce (15) [2] Václav Šlemr Hájkova 223 40721 Česká Kamenice CZ		Dovozce (15) CZ7209213440	
	Průmyslový kód (16) 3AS4080		Dovozce (15) CHW		Statistický kód (17) 1	
Druh zboží (18) 3		Měna a jednotka (20) CHF		Množství (21) 1851,85		
Dovozní sazba (19) 0		Množství (21) 22,567		Dovozní sazba (22) 9		

Č. list (23)	Průběh a druh (24)	Průběh a druh (24)	Průběh a druh (24)	Průběh a druh (24)	Průběh a druh (24)
1	—PX-5-	IZOLAČNÍ SOUČÁSTI Z PLASTU - 10895 ks			
N821 14CH0000132087286 0900 izolační díly 0052 N854 — N880 4142080 N880 4142081 9900 17.07.2014 N880 4142083		85472000 00 0000 0000			
		K033714CH0000132087286			
		H	4000	000	CH 300 16,4
0	0		24404	24704	7,33

Dovozní sazba (19)		Druh zboží (18)	
17.07.2014		9NJZ	
A2 Považováno za souhlasí		Druh zboží (18)	
CZ600201		Druh zboží (18)	

PŘÍLOHA 16 – CMR pro přepravu společnosti P&V Elektronik

Exemplar für Absender

1. Adresář a adresy adresátů Absender Name, Adresse, Land P & V ELEKTRONIC spol. s r.o. Nad rybníkem č.p. 589 19012 Praha 9-Dolní Počernice CZ		2. Adresář a adresy adresátů Empfänger Name, Adresse, Land Werap Wicklerei AG Techcenterstrasse 2 8608 Bubikon CH	
3. Příjemce zboží Warenempfänger Name, Adresse, Land Město/Lok. Bubikon Země/Land CH		4. Příjemce zboží Warenempfänger Name, Adresse, Land Město/Lok. Kasejovice Země/Land CZ	
5. Přeposílání zboží Weitergabe des Gutes Město/Lok. Bubikon Země/Land CH		6. Přeposílání zboží Weitergabe des Gutes Město/Lok. Kasejovice Země/Land CZ	
7. Příjemce zboží Warenempfänger Name, Adresse, Land FA č. 2140022		8. Příjemce zboží Warenempfänger Name, Adresse, Land P & V ELEKTRONIC spol. s r.o. Nad rybníkem č.p. 589 19012 Praha 9-Dolní Počernice CZ	
9. Společnost Zurücklauf Nr.	10. Počet kusů Anzahl der Kiste	11. Hmotnost Zur Nettogewicht	12. Objem Rauminhalt des Gutes
Spule - 5706 St. Drossel - 4790 St. 1 coil / 10496 St.		13. Hmotnost Bruttogewicht in kg 230 kg	
14. Druh zboží Warenart	15. Druh zboží Warenart	16. Druh zboží Warenart	17. Druh zboží Warenart
18. Příjemce zboží Warenempfänger Name, Adresse, Land P&V ELEKTRONIC spol. s r.o. Nad rybníkem 589 19012 Praha 9 - Dolní Počernice		19. Datum Datum 07.04.2014	
20. Příjemce zboží Warenempfänger Name, Adresse, Land WERAP WICKLEREI AG Techcenterstrasse 2 8608 Bubikon		21. Datum Datum 07.04.2014	
22. Příjemce zboží Warenempfänger Name, Adresse, Land AS4089		23. Datum Datum 07.04.2014	
24. Příjemce zboží Warenempfänger Name, Adresse, Land AT930600-Höchst		25. Datum Datum 07.04.2014	
26. Příjemce zboží Warenempfänger Name, Adresse, Land AT930600-Höchst		27. Datum Datum 07.04.2014	
28. Příjemce zboží Warenempfänger Name, Adresse, Land AT930600-Höchst		29. Datum Datum 07.04.2014	
30. Příjemce zboží Warenempfänger Name, Adresse, Land AT930600-Höchst		31. Datum Datum 07.04.2014	

CMR

TYP06 7100075

PŘÍLOHA 17 – Versandbegleitdokument

A	2 Versender / Ausföhrer Nr.	VERFAHREN T1		MRN: 14CH00000132087266
	Verschiedene		3 Verpacke 1 2	4 Lasten 1 2
A	3 Empfänger Nr.	1 Positionen 2		2 Packst. insgesamt 4
	Verschiedene		Rückkehrzustand an: Zollamt ST. MARGRETHEN DA FREILAGER Dammstrasse 25 CH-8430 St. Margrethen FAX +41 71 747 23 39	
14 Herkunft und Staatszugehörigkeit des Beförderungsmittels beim Abgang 3AS 4092 CZ		15 Versendungs-/Ausföhrort Schweiz		17 Bestimmungsland Tschechische Republik
16 Andere Ereignisse während der Beförderung Sachverhalt und getroffene Massnahmen		18 SICHTVERMERK DER ZUSTÄNDIGEN BEHÖRDE		
31 Packstücke und Warenbezeichnung	32 Zolllinien und Nummern - Container Nr., A-ZIM und Art		33 Positionen Nr.	34 Warenart
siehe Liste der Positionen		35 Rubrikcode (kg) 250.200		36 Eigenmasse (kg)
46 Bes. Vermerk / Vorgel. Unterlagen / Bescheinigungen u. Genehmigungen		48 Synchrone Anmeldung / Wrioper		
49	Ort und Land: Kontext und Status d. n. Beförderung: CZ (1) Kontext d. neuen Containers: (1) Einrückung ist 1 wenn JA, 0 wenn NEIN	Ort und Land: Kontext und Status d. n. Beförderung: CZ (1) Kontext d. neuen Containers: (1) Einrückung ist 1 wenn JA, 0 wenn NEIN	50	
51 SICHTVERMERK DER ZUSTÄNDIGEN BEHÖRDE	Neue Verschössel: Anzahl Zolllinien Stempel Unterschrift <input type="checkbox"/> Daten bereits im System erfasst	Neue Verschössel: Anzahl Zolllinien Stempel Unterschrift <input type="checkbox"/> Daten bereits im System erfasst	52	
53 Hauptverföhrer / Halter TIR Gondrand International AG Uferstrasse 78 CH-4019 Basel	M: CH490	54 ABGANGSSTELLE ST. MARGRETHEN DA FREILAGER CH003991 16. 07. 2014		Dokumentennummer 1990000013
55 Vorpostennummer Durchgangsstelle (mit Land) ST. MARGRETHEN DA STRASSE, CH	Nähe/LAT	56 Bestimmungsstelle (mit Land) CZ, PL, SK, CZ		
57 Sicherheits-ID: 14CH00000132087266	Code 1	58 Prüfung durch die Begleitungsstelle Ankunftstag: Prüfung Verschössel: Bemerkung:		
59 Prüfung durch die Abgangsstelle Ortsbezeichnung: Als konform betrachtet Angebrachte Verschössel: Anzahl: Befreiung Zeichen: Prüfungstag: 24. 07. 2014		60 Rückkehrzeitpunkt am: nach Eintragung unter: Nr.: Unterschrift: Stempel:		

Liste der Positionen

AbSt: ST. MARGRETHEN DA FREILAGER

MRN: 14CH00000132087266

Blatt A 2 2

Datum: 16. 07. 2014



Position Nr. (32)	Zeichen / Nr./No. (31.1)	Anzahl / Art (31.2)	Containernummer (31.3)	Warenbezeichnung (31.4)
Verfahren (10)	Warennummer (33)	Empfindlichkeitscode (31.5)	Empfindliche Menge (31.6)	Summatische Anmeldung / Vorpapier (40)
Versandungs- /Ausfuhrland (15)	Bestimmungsland (17)	Rohmasse (kg) (35)	Eigenmasse (kg) (38)	Besondere Vermerke / Vorgelagte Unterlagen / Bescheinigungen u. Genehmigungen (44)
Vorsender / Ausführender (2)			Empfänger (4)	
1	MECOTRONIC 1- 3 38188000	3 / Los 154.200	 154.200	RUNDSTABE Ursprungsklärung Rg. v. 15.07.14
KLINDERT AG BLUCHSTRASSE 33 CH-8645 JONA		MECOTRONIC S.R.O. NAD RYBNIKEM 588 CZ-19012 PRAHA		
2	WERAP 1	1 / Palette 165.000		DIVERSES MATERIAL ZU DROSSELN Ausfuhrdeklaration 14CHEE000190515318.1 16.7.14
WERAP-WICKLEREI AG TECHCENTER CH-8608 BUBIKON		P V ELECTRONIC SPOLS R.O. NAD RYBIKERN 588 CZ-19012 PRAG		

PŘÍLOHA 18 – Zastupování v celním řízení – ceník – červenec

zákazník : CZ61775401		období : 1.7.-31.7.2014	
P & V ELEKTRONIC spol. s r.o., Nad rybníkem 589 19012 Praha 9 - Dolní Počernice			
identifikace zákazníka	poskytnutá služba	cena	datum realizace
WERAP Bubikon, CH	zastupování v celním řízení	100	4.7.
JSD 14CZ6000001K04UKN9	dovozní JSD,JSDD	340	4.7.
WERAP Bubikon, CH	zastupování v celním řízení	100	7.7.
JSD 14CZ6000002EGGJP35	vývozní JSD,CMR	210	7.7.
WERAP Bubikon, CH	zastupování v celním řízení	100	10.7.
JSD 14CZ6000001F86M540	dovozní JSD,JSDD	500	10.7.
WERAP Bubikon, CH	zastupování v celním řízení	100	14.7.
JSD 14CZ60000029YF5ZT0	vývozní JSD,CMR	210	14.7.
WERAP Bubikon, CH	zastupování v celním řízení	100	17.7.
JSD 14CZ6000001GRCF7M4	dovozní JSD,JSDD	420	17.7.
WERAP Bubikon, CH	zastupování v celním řízení	100	21.7.
JSD 14CZ6000002JF5E30	vývozní JSD,CMR	210	21.7.
WERAP Bubikon, CH	zastupování v celním řízení	100	25.7.
JSD 14CZ6000001HXGB16	dovozní JSD,JSDD	460	25.7.
JSD 14CZ60000010W1L964	dovozní JSD,JSDD	220	25.7.
		3270,- Kč	

PŘÍLOHA 19 - Nákladní listy DHL, UPL

DHL

Shipper's Declaration / Nákladový list

64 1810 3996

1. Receiver / příjemce:
Change to / změna: Shipper / odesílatel Recipient / příjemce Party / třetí strana Other / ostatní

2. Item description / popis zboží:
Shipper's reference / Původní číslo: PS (weight of contents) / váha obsahu
Company name / Název společnosti: _____
Address / Adresa: _____

3. Recipient / příjemce:
Company name / Název společnosti: _____
Delivery address / Místo doručení: _____

4. Weight and dimensions / váha a rozměry:
Total weight of packages / Celková váha: _____
Total volume / Celkový objem: _____

5. Full description of contents / Plný popis obsahu:
General and specific / Obecné a specifické: _____

6. New Document Required / Nový doklad vyžadován:
Invoice number / Číslo faktury: _____
Invoice date / Datum faktury: _____

7. Origin of goods / Původ zboží:
Country of origin / Země původu: _____

8. Declaration / Prohlášení:
 This is not a consignment / Toto není záležitost
 This is a consignment / Toto je záležitost
 This is a return / Toto je vrácení

9. Insurance / Pojištění:
Value of contents / Hodnota obsahu: _____
Insured / Pojištěno: Not insured / Nepojištěno:

10. Special services / Speciální služby:
 Fragile / Křehké
 Fragile - Fragile / Křehké - Křehké
 Fragile - Fragile - Fragile / Křehké - Křehké - Křehké

11. Destination / Destinace:
Country / Země: _____
City / Město: _____

12. Service selection / Výběr služby:
Express Plus 1+
Express 1
Express Saver 1P
Expedited
Standard 2

13. Additional services / Další služby:
Signature required / Vyžadováno podepsání:
Signature not required / Nepovinné podepsání:

14. Tracking information / Informace o sledování:
Tracking number / Číslo sledování: _____

15. Declaration / Prohlášení:
 I am the sender / Jsem odesílatel
 I am the recipient / Jsem příjemce
 I am a third party / Jsem třetí strana

PŘÍLOHA 20 – Nákladní list TNT

VYPLŇTEH SVÉYCH POLIČEK S KOVINNE ÚBĚTĚ, PROSÍM, NA PŘEDÁNÍ VŠECH KOLN.

1. Zákaznické číslo odesílatele

2. Platba příjemcem s úvolem zálohová platba příjemce (povinná u některých parcel) nebo transferem účtů (volitelné u některých parcel)

3. Referenční údaje záložníka
DIČ odesílatele

4. Odesílatel (adresa vyzvednutí zásilky)
 Název/ústej:
 Adresa:
 Město: PSČ:
 Kraj: Stát:
 Kontaktní osoba: Tel. číslo:

5. Příjemce
 Název/ústej:
 Adresa:
NEDORUČUJEME DO P.O.BOXU
 Město: PSČ:
 Kraj: Stát:
 Kontaktní osoba: Tel. číslo:

6. Adresa doručení (pro odběr od adresy příjemce)
 Název/ústej:
 Adresa:
NEDORUČUJEME DO P.O.BOXU
 Město: PSČ:
 Kraj: Stát:
 Kontaktní osoba: Tel. číslo:

7. Nedoporučeno zboží (ovacená přeprata podmínka)
 Obsahuje zásilka nebezpečné zboží? Ano Ne
 Pokud ano, korespondenční, oxidace, výbušniny, žháraviny, zvláštní vyřízení, zvláštní vyřízení, zvláštní vyřízení, zvláštní vyřízení, zvláštní vyřízení

8. Kontaktní údaje
 Adresa:

9. Zvláštní pokyny pro doručení zásilky (zpracování po vyzvednutí parcely)

10. Popis zboží

Obecný popis <small>Provoz, pokud se jedná o přepravu na koncovém místě</small>	Počet kusů	Hmotnost		Rozměry		
		Kilogramy	Gramy	Délka	Šířka	Šířka
Položka pro vyřazení z účtu						
Celkem						

Zásilka postará speciální vnitřní obalovou konstrukcí. Provoz, kterým je v rámci České republiky, může být součástí ostatních služeb.

11. Informace o záložce
DIČ příjemce

Kupce pro odesílatele
 Provoz:

www.tnt.cz
 Tel.: 840 000 000

TNT

Adresa sídla: TNT Europe, Walsdorf, Ulfstraße 1, 73630 Walsdorf, Germany. Tel.: 49 7141 459100. Fax: 49 7141 459100. E-mail: tnt@tnt.com. Účetní oddělení: TNT Europe, Walsdorf, Ulfstraße 1, 73630 Walsdorf, Germany. Tel.: 49 7141 459100. Fax: 49 7141 459100. E-mail: tnt@tnt.com.

GD 955 844 920 WW
Pro korespondenci s TNT, prosíme, používejte toto číslo zásilky jako číslo.

A. Služby (možná pouze jedna, v závislosti na službě)

	Mezinárodní	Balíky	Domácí
Special Express	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9:00 Express	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10:00 Express	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
12:00 Express	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Express	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
12:00 Economy Express	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Economy Express	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

B. Volitelné služby (zpracování)

Priority
Základní přepravní služba, která vám umožní doručit zboží dříve.

Pojištění
Požádáme vás, abyste si zvolili výši pojistky pro svou zásilku.

V. Zvláštní pokyny pro doručení zásilky (zpracování po vyzvednutí parcely)

PŘÍLOHA 21 – Potvrzení o činnostech

POTVRZENÍ O ČINNOSTECH PODLE NAŘÍZENÍ (ES) č. 561/2006 NEBO PODLE EVROPSKÉ DOHODY O PRÁCI OSÁDEK VOZIDEL V MEZINÁRODNÍ SILNIČNÍ DOPRAVĚ (AETR) (*)

*Musí být vyplněno strojově a podepsáno před cestou
Musí být uchováváno spolu s originálními záznamy tachografu, kdekoliv je jejich uchovávání
požadováno
Nepravdivá potvrzení jsou porušením právních předpisů*

1. Název dopravce: _____
2. Adresa ulice, poštovní směrovací číslo, město, země: _____, _____, _____, _____
3. Telefonní číslo (včetně mezinárodní předvolby): _____
4. Číslo faxu (včetně mezinárodní předvolby): _____
5. E-mailová adresa: _____

- Já, níže podepsaný/á
6. Jméno a příjmení: _____
7. Pozice u dopravce: _____

potvrzuji, že řidič

8. Jméno a příjmení: _____
9. Datum narození: _____
10. Číslo řidičského průkazu nebo číslo občanského průkazu nebo číslo pasu: _____

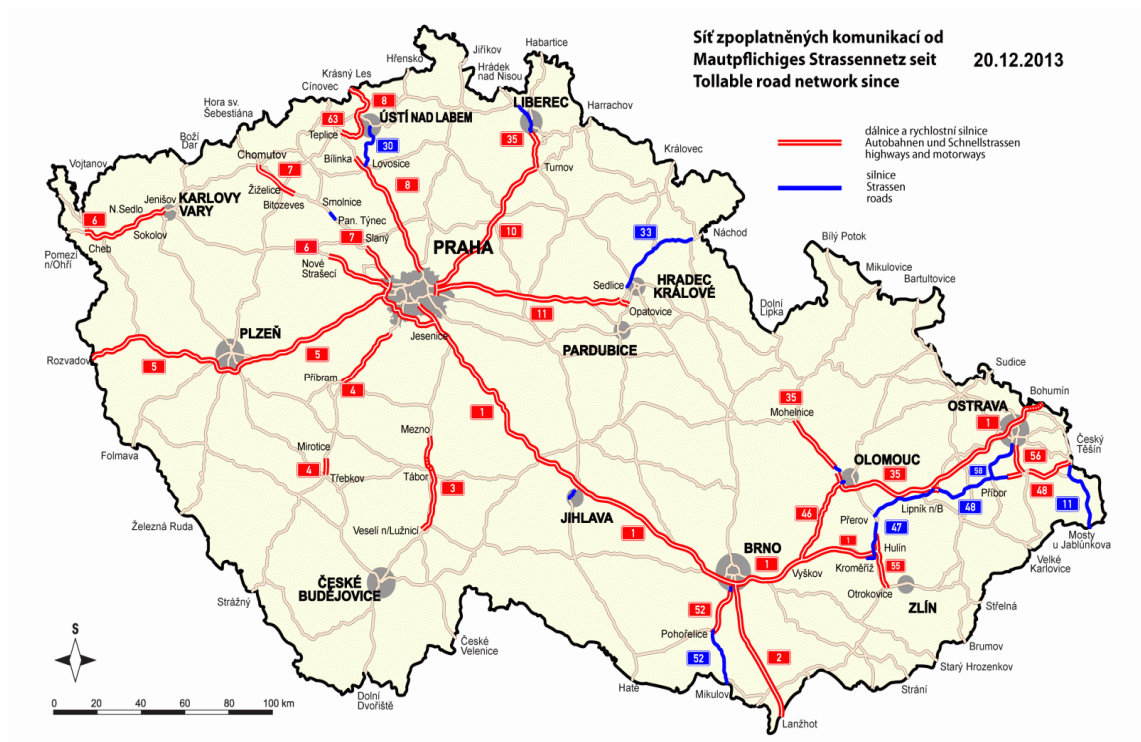
v období

11. od (čas-den-měsíc-rok) _____ - _____ - _____ - _____
12. do (čas-den-měsíc-rok) _____ - _____ - _____ - _____
13. měl volno z důvodu nemoci (**)
14. čerpal řádnou dovolenou (**)
15. řídil jiné vozidlo vyňaté z oblasti působnosti nařízení (ES) č. 561/2006 nebo AETR (**)
16. Za dopravce, místo _____ datum _____ podpis _____
17. Já, řidič, potvrzuji, že jsem neřídil vozidlo spadající do oblasti působnosti nařízení (ES) č. 561/2006 nebo AETR během výše uvedeného období.
18. Místo _____ datum _____ podpis řidiče _____

(*)Tento formulář je k dispozici v elektronické a vytisknutelné podobě na internetové adrese ec.europa.eu.

(**)Z kolonek 13, 14 a 15 lze zvolit pouze jednu.

PŘÍLOHA 22 – Mapa zpoplatněných komunikací mýtem



PŘÍLOHA 23 – Zadaní údajů o vozidle registrovaném mýtným systémem, doklad o složení kauce za palubí jednotku, doklad o předplacení mýtného

MYTO CZ
 650 08, provozovatel systému s.l. myto
 MYTO CZ, P.O.Box 33
 130 11 Praha 3, Česká republika
 e-mail: info@mytocz.cz
 tel.: 800 898 25 +420 272 598 25

údaje vozidla evidované v mýtném systému
 Vehicle Data Registered in the System

R1: [REDACTED] stát: CZ/Česká republika
 znač. št.: 87 802ABSF 9
 PMA: 320001 800-001-725-675 4
 číslo účtu/Account ID: 800-001-725-675

nejitel/Owner: COB Leasing
 stát: CZ/Česká republika
 provozovatel/operator: [REDACTED]
 stát: CZ/Česká republika

kategorie/Category: TRUCK 3501-7500 kg
 seznam třídy/TruckClass: Euro 4+
 osl. počet náprav/Axle: 4/les: 2/ost: 2

datum: 18.04.2014 10:26:17
 služební místo/POS ID: 5352
 služebnost/agent: mscromova

z odpovědi ze správnosti údajů o vozidle
 vyznačených výše musí vyhradit záruku.
 The driver is solely liable for validity
 of the vehicle data hereinafter.

[REDACTED]
 87 802ABSF 9

MYTO CZ
 650 08, provozovatel systému s.l. myto
 MYTO CZ, P.O.Box 33
 130 11 Praha 3, Česká republika
 e-mail: info@mytocz.cz
 tel.: 800 898 25 +420 272 598 25

doklad o složení kauce za jednotku převod

základ č. 0001-54-1259

R2: [REDACTED] stát: CZ/Česká republika
 jednotka převod: 87 802ABSF 9
 PMA: 320001 800-001-725-675 4
 číslo účtu: 800-001-725-675

částka vratné kauce	1 500,00
celkem Kč	1 500,00

placeno hotově / In Cash
 tyto množství SP

den: 18.04.2014 10:25:17
 služební místo: 5352
 služebnost: mscromova

doklad vydání:
 Auditelem: [REDACTED] a dle: 08
 Na Pevnosti 35, 145 05 Praha 4
 IČ: 69083398 OI: C28283398

MYTO CZ
 650 08, provozovatel systému s.l. myto
 MYTO CZ, P.O.Box 33
 130 11 Praha 3, Česká republika
 e-mail: info@mytocz.cz
 tel.: 800 898 25 +420 272 598 25

doklad o předplacení mýtného

základ č. 0001-54-1259

R1: [REDACTED] stát: CZ/Česká republika
 jednotka převod: 87 802ABSF 9
 PMA: 320001 800-001-725-675 4
 číslo účtu: 800-001-725-675
 kategorie/Category: TRUCK 3501-7500 kg
 seznam třídy/TruckClass: Euro 4+

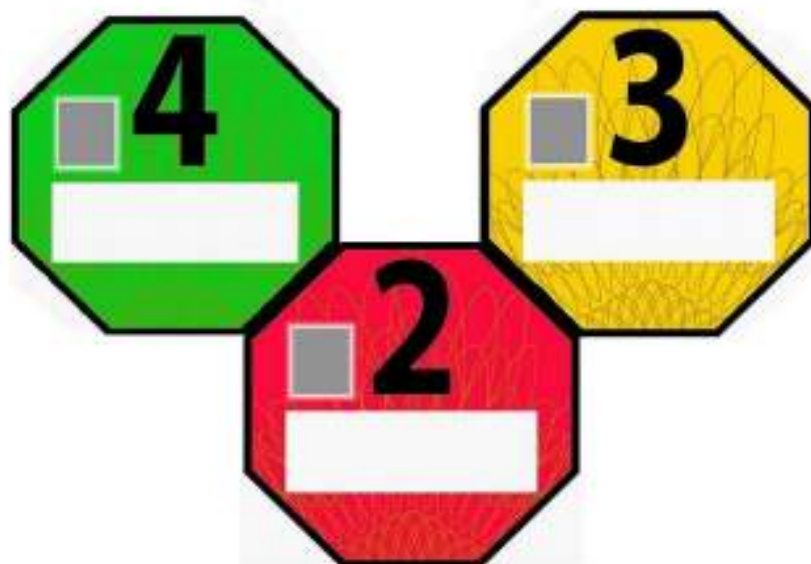
částka předplacení mýtného	500,00
celkem Kč	500,00

placeno hotově / In Cash
 tyto množství SP

den: 18.04.2014 10:25:43
 služební místo: 5352
 služebnost: mscromova

doklad vydání:
 Auditelem: [REDACTED] a dle: 08
 Na Pevnosti 35, 145 05 Praha 4
 IČ: 69083398 OI: C28283398

PŘÍLOHA 24 – Emisní plakety



DOTAZNÍK

- Jaké má podle Vás výhody a nevýhody kombinovaná doprava silnice-železnice?
- Jaké jsou přednosti silniční nákladní dopravy před dopravou kombinovanou a jaké její nevýhody?
- Jaký je Váš názor na zákazy jízd nákladních automobilů v určitých dnech a časech?
 - Je zde možnost tímto způsobem ovlivnit nehodovost na silnicích?
- Souhlasíte se zavedením mýtného na dálnicích, rychlostních silnicích a vybraných silnicích I. třídy v ČR a zavedením emisních zón ve městech?
 - Z jakého důvodu?
- Jaká je dle Vašeho názoru úroveň poskytovaných informací na školení?
 - Je nabízeno dostatečné množství školení? Týkají se veškerých témat a problémů v dopravě?
- Změnily se podmínky provozování pro Vaši společnost po vstupu České Republiky do Evropské unie?
 - Pokud ke změnám došlo, jakým způsobem se projevíly?
- Jste členem nějakého sdružení dopravců, např. ČESMAD?
 - Pokud ano, jaké to má pro Vás výhody?

DOTAZNÍK PRO DOPRAVCE

Dobrý den,

jmenuji se Aneta Andrlíková a v současné době píši bakalářskou práci s názvem „Podmínky provozování silniční nákladní dopravy v České republice“ na Katedře řízení Jihočeské univerzity v Českých Budějovicích. Obracím se na Vás s žádostí o vyplnění dotazníku, který poslouží jako podklad pro moji bakalářskou práci.

Velmi mi tím pomůžete.

Předem děkuji za spolupráci

- Jakou dopravu provozuje Vaše firma z hlediska územního rozdělení?
 - Vnitrostátní
 - Mezinárodní
 - Vnitrostátní i mezinárodní
- Jakým vozovým parkem (dle užitečné hmotnosti vozidla) disponuje Vaše firma?

Otevřená otázka
- Využíváte při přepravě kombinovanou dopravu?
 - Ano, pravidelně
 - Ano, občas
 - Ne, nikdy
- Pokud ne, z jakého důvodu ji nevyužíváte?
 - Cena přepravy
 - Malá flexibilita
 - Malá informovanost o této možnosti
 - Nevlastním takové dopravní prostředky, které je možné přepravovat (kontejnery, ložné jednotky)
 - Nevyhovující směry a tratě kombinované dopravy
 - Jiné – prosím doplňte

- Pokud ano, jaké má pro Vás kombinovaná doprava výhody?
 - Rychlost
 - Bezpečnost
 - Vliv na životní prostředí
 - Cena přepravy
 - Plynulý a pravidelný provoz bez ohledu na situaci na silnicích
 - Není ovlivněna zákazem jízd nákladních vozidel v určitých časech
 - Jiné - prosím doplňte

- Souhlasíte s omezením jízdy kamionů v určitých dnech a časech?
 - Souhlasím
 - Spíše souhlasím
 - Nevím
 - Spíše souhlasím
 - Nesouhlasím

- Zdůvodněte prosím svoji předchozí odpověď

- Souhlasíte se zavedením mýtného na dálnicích, rychlostních silnicích a vybraných silnicích I. třídy?
 - Souhlasím
 - Spíše souhlasím
 - Nevím
 - Spíše souhlasím
 - Nesouhlasím

- Zdůvodněte prosím svoji předchozí odpověď

- Souhlasíte s vytvářením emisních zón pro vjezd do měst?
 - Souhlasím
 - Spíše souhlasím
 - Nevím
 - Spíše souhlasím
 - Nesouhlasím

- Zdůvodněte prosím svoji předchozí odpověď

- Pohyboval/a jste se v tomto oboru i před vstupem ČR do Evropské unie?
 - Ano
 - Ne
- Jak se podle Vás změnila situace v dopravě po vstupu ČR do EU?
 - Pozitivní dopad
 - Spíše pozitivní dopad
 - Nic se nezměnilo
 - Spíše negativní dopad
 - Negativní dopad
- Jak a kde se podle Vás tyto dopady projevují?
- Jste členem nějakého sdružení dopravců (např. ČESMAD)?
 - Ano
 - Ne
- Pokud ano, jaké Vám to přináší výhody? Prosím doplňte