JIHOČESKÁ UNIVERZITA V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH

Ekonomická fakulta

Katedra řízení

Studijní program: B6208 Ekonomika a management

Studijní obor: Řízení a ekonomika podniku

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

Podmínky provozování silniční nákladní dopravy v České republice

Vedoucí bakalářské práce:

Ing. Radek Toušek, Ph.D.

Autor:

Kateřina Mašková

2013

Prohlašuji, že svoji bakalářskou práci na téma „Podmínky provozování silniční nákladní dopravy v České republice“ jsem vypracovala samostatně pouze s použitím pramenů a literatury uvedených v seznamu citované literatury.

Prohlašuji, že v souladu s § 47b 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 22. 04. 2013

Kateřina Mašková

Poděkování

Touto cestou velmi děkuji vedoucímu své bakalářské práce Ing. Radku Touškovi, Ph.D. za odbornou pomoc a cenné rady při zpracování této bakalářské práce. Dále děkuji panu Františku Dostálovi, vedoucímu odboru Doprava a spedice společnosti ČZ a. s., panu Petru Rukavičkovi, dispečeru společnosti CN CARGO s. r. o. a panu Eduardu Jedličkovi, řidiči nákladních automobilů za ochotu při poskytování informací a názorů sloužících jako podklad pro vypracování této bakalářské práce.

Obsah

1 Úvod....4
2 Literární rešerše....6
2.1 Charakteristika základních pojmů....6
2.1.1 Definování pojmu doprava....6
2.1.2 Silniční nákladní doprava....6
2.1.3 Vnitřní a vnější doprava....8
2.1.4 Závodová doprava....9
2.1.5 Vnitrostátní a mezinárodní doprava....10
2.1.6 Spedice....11
2.1.7 Provozovatel dopravy (dopravce)....11
2.2 Evropská a česká legislativa....12
2.2.1 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006....12
2.2.2 Nařízení (EHS) č. 3821/85....14
2.2.3 Nařízení (EHS) č 1072/2009....16
2.2.4 Zákon o silniční dopravě....16
2.2.5 Zákon o živnostenském podnikání a nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 1071/2009....17
2.2.6 Omezení jízdy kamionů....19
2.3 Podmínky provozování tuzemské silniční nákladní dopravy....19
2.3.1 Povinnosti podle zákona o silniční dopravě....20
2.3.2 Povinnosti podle zákona o pozemních komunikacích....21
2.3.4 Povinnosti podle zákona o podmínkách provozu na pozemních komunikacích....21
2.4 Požadavky na manažera dopravy a jeho pracovní náplň....21
2.5 Sdružení dopravců....22
2.5.1 IRU....22
2.5.2 ČESMAD....22
2.5.3 Transfrigoroute international....23
2.6 Vybrané mezinárodní dohody v oblasti mezinárodní kamionové dopravy....24
2.6.1 TIR....24
2.6.2 CMR....25
2.6.3 ADR....25
2.6.4 ATP....26

3 Cíl a metodika práce 27
3. 1 Cíl a obsah práce 27
3. 2 Metody sběru dat 27
3. 2. 1 Řízené rozhovory 27
3. 2. 2 Dotazníkové šetření 27
3. 3 Metodika práce 28
4 Charakteristika zkoumaného subjektu 30
4.1 Odbor Doprava a spedice firmy ČZ a.s. Praha 30
4.1.1 Historie ČZ a.s. Praha 30
4.1.2 Historie odboru Doprava a spedice 30
4.1.3 Současný stav odboru Doprava a spedice 31
4.1.4 Služby poskytované odborem Doprava a spedice 31
4.1.5 Klientela a země působení odboru Doprava a spedice 32
4.2 CN CARGO s.r.o. 33
4.2.1 Historie společnosti CN CARGO 33
4.2.2 Současný stav společnosti CN CARGO 33
4.2.3 Služby poskytované společností CN CARGO 33
4.2.4 Klientela a země působení společnosti CN CARGO 34
5 Výsledky 35
5. 1 Současný stav silniční nákladní dopravy 35
5. 1. 1 Problémy dopravců 35
5. 1. 2 Finanční problémy 36
5. 1. 3 Vytěžování vozidel 37
5.2 Založení podniku zabývajícího se silniční nákladní dopravou 38
5. 2. 1 Postup založení dopravního podniku - fyzická osoba 38
5. 2. 2 Postup založení dopravního podniku - právnická osoba 40
5. 3 Požadavky kladené na řidiče silničních nákladních vozidel 42
5. 4 Podmínky založení a provozování závodové dopravy 43
5. 4. 1 Založení závodové dopravy 43
5. 4. 2 Provozování závodové dopravy 44
5. 5 Situace silniční nákladní dopravy v České republice před vstupem a po vstupu do Evropské Unie 45
5. 5. 1 Legislativní změny 45
5. 5. 2 Názory dopravců na vstup do EU 46

5. 5. 3 Názory řidičů nákladních vozidel na vstup České republiky do EU 47
5. 6 Informovanost v silniční nákladní dopravě 52
5. 6. 1 Školení a informovanost dopravců 52
5. 6. 2 Školení a informovanost řidičů 55
5. 6. 1 Školicí střediska 60
5. 7 Porušování podmínek provozování silniční nákladní dopravy 61
5. 7. 1 Přestupky dopravců 61
5. 7. 2 Přestupky řidičů 62
5. 7. 3 Kontrola dodržování podmínek 66
5. 7. 4 Sankce za porušování podmínek 69
5. 8 Omezení jízd nákladních vozidel 70
5. 8. 1 Vývoj omezení jízd nákladních vozidel v legislativě 70
5. 8. 2 Zvýšení mýtného v souvislosti s omezením jízd nákladních vozidel 73
5. 8. 2 Dopad omezení jízd nákladních vozidel na nehodovost 75
6 Závěr 79
7 Summary 82
8 Přehled literatury 83
9 Seznam obrázků a tabulek 86
9. 1 Seznam obrázků 86
9. 2 Seznam tabulek 86
10 Seznam příloh 88
11 Přílohy 89

1 Úvod

Doprava je nejen neoddělitelnou součástí logistických systémů, ale také tvoří významnou součást života každého z nás. Pro většinu lidí je klíčová osobní doprava, pro ulehčení každodenních cest. Pro ekonomicky vyspělé země ovšem zásadní postavení zaujímá nákladní doprava, od které se očekává plynulá a spolehlivá služba. S rostoucími požadavky na flexibilitu, rychlost a univerzálnost nákladní dopravy roste význam silniční nákladní dopravy, která patří k nejprogresivněji se rozvíjejícím dopravním oborům.

Silniční nákladní doprava patří mezi často diskutovaná témata především z environmentálního pohledu, kdy je dopad dopravy na životní prostředí často vyzdvihován jako negativní vedlejší efekt. Mezi další stinné stránky patří zejména zatěžování obyvatel hlukem a zápachem z výfukových plynů a nehodovost, která v případě nákladních vozidel velmi často končí smrtelnými úrazy.

Přestože je silniční nákladní doprava nepostradatelná, setkávají se nákladní automobily s velmi odmítavým přístupem většiny obyvatel a stávají se terčem vlády, která dopravce zatěžuje řadou legislativních omezení. Snaha redukovat negativní dopady silniční nákladní dopravy je ovšem v některých případech kontraproduktivní. Přísné podmínky často staví dopravce, řidiče, ale také zákazníky a další zainteresované osoby do obtížných situací. Přílišná liberalizace podmínek by však v natolik podnikatelsky náročném oboru způsobila chaos.

Navzdory náročnosti založení podniku poskytujícího služby v oblasti silniční nákladní dopravy pro cizí potřebu, se na českém trhu nachází takovýchto podniků značné množství. Po vstupu České republiky do Evropské Unie, kdy se otevřeli hranice a velmi se tak ulehčil obchod se zeměmi Evropského společenství, zaznamenal obor dopravy rozmach. Vlivem následné ekonomické krize však došlo ke snížení počtu dopravců. Jedná se o rizikový obor s velkou konkurencí. Výhodu mají větší podniky s dlouholetou tradicí a stálou bonitní klientelou.

Odbor Doprava a spedice firmy ČZ a.s. Praha a společnost CN CARGO s. r. o. patří mezi úspěšné podniky s dlouhodobou tradicí, silným postavením na trhu a spokojenou klientelou. Silnou stránkou obou podniků jsou schopní zaměstnanci i vedoucí pracovníci s bohatou praxí, která je pro podnikání v dopravě velmi důležitá. Názory, znalosti a praktické poznatky

od manažerů, dispečerů a řidičů z těchto firem jsou velkým přínosem pro tuto bakalářskou práci.

Předmětem této práce je provedení komparace podmínek poskytování veřejných dopravních služeb se zaměřením na oblast silniční nákladní dopravy na příkladu odboru Doprava a spedice firmy ČZ a.s. se sídlem v Praze a společnosti CN CARGO s. r. o. se sídlem ve Vodňanech.

Pro provedení komparace je nezbytné prostudování legislativy upravující oblast silniční nákladní dopravy a komparace jejího vývoje z časového a věcného hlediska. Podstatné je získat podkladová data prostřednictvím řízených rozhovorů s manažery vybraných podniků a aplikováním dotazníku pro řidiče silničních nákladních vozidel.

2 Literární rešerše

2.1 Charakteristika základních pojmů

2.1.1 Definování pojmu doprava

Doprava, jakožto významná součást logistických systémů, je definována mnoha různými způsoby, ale základní prvky definice se shodují.

Pernica [1] definuje dopravu následovně: „Doprava je charakterizována jako činnost spjatá s cílevědomým přemísťováním osob a hmotných předmětů v nejrůznějších objemových, časových a prostorových souvislostech za použití různých dopravních prostředků a technologií.“

Sixta a Mačát [2] uvádějí, že „doprava je záměrná pohybová činnost, která spočívá v přemístění věcí nebo osob prostřednictvím pohybu dopravních prostředků po dopravních cestách.“

Jak obecné pojetí definice, tak i užší uvádí Toušek [3]. „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.“

Podstatné je rozlišovat rozdíl mezi pojmy doprava a přeprava. Přepravu chápeme jako výsledek dopravy. Přeprava zahrnuje kromě samotného dopravního procesu také s ním související služby (nakládku, vykládku, pojištění, atd.). [4]

2.1.2 Silniční nákladní doprava

Jedná se o dopravu přemisťující věci (náklad) nikoliv osoby, která probíhá prostřednictvím silničních dopravních prostředků. Dopravními cestami jsou tedy silniční komunikace.

Junek [4] definuje silniční nákladní dopravu následujícím způsobem: „Silniční doprava je souhrn činností, jimiž se zajišťuje přemisťování osob (osobní doprava) a věcí (nákladní doprava) silničními vozidly (silničními dopravními prostředky), jakož i přemisťování silničních vozidel samých po pozemních komunikacích, dopravních plochách a volném terénu.“

Silniční nákladní doprava je nejrozšířenějším druhem nákladní dopravy v ČR a celosvětově patří k nejprogresivněji se rozvíjejícím dopravním oborům, což ukazuje tabulka 1. To vyplývá především z její univerzálnosti, flexibility, rychlosti, spolehlivosti a schopnosti zajistit bezpřekládkovou přepravu. Další výhody přináší různorodost dopravního parku, kdy je možné přizpůsobit ho povaze, velikosti a charakteru zboží a požadavkům na jeho ochranu.

Tabulka 1: Rozdělení podle vnitrostátní nákladní dopravy, 2000 a 2009

	2000			2009		
	Silnice	Železnice	Vnitrozemské vodní cesty	Silnice (2)	Železnice (3)	Vnitrozemské vodní cesty (4)
EU-27	*73,7*	*19,7*	*6,6*	*77,5*	*16,5*	*5,9*
Belgie	77,4	11,6	10,9	72,9	15,1	14,3
Bulharsko	52,3	45,2	2,6	67,4	11,9	20,7
Česká republika	68,0	31,9	0,2	77,8	22,1	0,1
Dánsko	92,1	7,9	-	90,8	9,2	-
Německo	65,3	19,2	15,5	67,0	20,9	12,1
Estonsko	37,3	62,7	0,0	47,3	52,7	0,0
Irsko	96,2	3,8	-	99,4	0,6	-
Řecko	:	:	-	97,8	2,2	-
Španělsko	92,8	7,2	-	96,6	3,4	-
Francie	76,0	20,6	3,4	81,0	15,9	4,1
Itálie	89,0	11,0	0,1	*91,0*	*9,0*	*0,0*
Kypr	100,0	-	-	100,0	-	-
Lotyšsko	26,5	73,5	0,0	30,2	69,8	0,0
Litva	46,6	53,4	0,0	59,9	40,1	0,0
Lucembursko	87,8	7,9	4,4	94,6	2,3	3,1
Maďarsko	68,1	28,8	3,1	78,8	20,6	4,1
Malta	100,0	-	-	100,0	-	-
Nizozemsko	63,4	3,7	32,9	63,4	4,9	34,7
Rakousko	64,8	30,6	4,5	59,5	36,4	4,1
Polsko	56,9	42,2	0,9	80,5	19,4	0,1
Portugalsko	92,5	7,5	-	94,3	5,7	-
Rumunsko	42,9	49,1	7,9	60,0	19,4	20,6
Slovinsko	*71,9*	*28,1*	-	84,0	16,0	-
Slovensko	53,0	41,7	5,3	77,9	19,6	2,5
Finsko	75,8	24,0	0,3	73,3	24,1	0,2
Švédsko	63,9	36,1	-	62,5	37,5	-
Spojené království	90,0	9,8	0,1	*86,7*	*13,2*	0,1

* tkm (tunokilometr = provozní jednotka označující přepravu 1 tuny na vzdálenost 1 kilometru)

(1)S výjimkou potrubí, EU-27, Bulharsko, Řecko, Rakousko, Polsko, Portugalsko, Rumunsko.
(2) Finsko, 2008.
(3) Francie, Maďarsko, 2008.
(4) Nizozemsko, 2008; Česká republika, Estonsko, Itálie a Spojené království, 2007.

Zdroj: [5]

Mnoho faktorů přispívá k dominantnímu postavení silniční nákladní dopravy. Prvním z nich je umístění podniků. Mnoho průmyslových podniků se odklání od městského prostředí a hledají svá umístění v průmyslových zónách. Tyto průmyslové zóny často leží mimo města a nemají odpovídající připojení k železnici nebo vnitrozemské plavbě. Za druhé se výrazně mění struktura produkce, ve které je doprava součástí výrobní logistiky podniků. Čím větší je hodnota daného zboží, tím více je důležitá rychlost a flexibilita dopravy, kterou zajišťuje právě silniční nákladní doprava. Dalším důvodem je, že se změnou povahy vyráběného zboží, došlo k redukci přepravy volně loženého zboží, jako jsou suroviny s vysokou váhou a nízkou přidanou hodnotou. Trend se ubírá směrem k přepravě hotových výrobků s vysokou přidanou hodnotou, k čemuž je vhodné právě odvětví silniční nákladní dopravy. [6]

Silniční nákladní doprava má i své nevýhody. S přepravní vzdáleností rychle rostou přepravní náklady, spolehlivost a rychlost dopravy je degradována závislostí na počasí a neprůjezdností jízdní dráhy (kongescí), a to především v oblasti, kde se nacházejí velká města a průmyslové aglomerace. Jako další nevýhody můžeme jmenovat nehodovost, nepříznivé dopady na životní prostředí a omezená možnost současné přepravy velkého množství nebo vysokých hmotností zboží.

2.1.3 Vnitřní a vnější doprava

Druhy dopravy jsou rozlišovány z mnoha hledisek (podle druhu dopravní cesty a používaných dopravních prostředků, podle přemisťovaného objektu, podle vztahu dopravce a přepravce, atd.). [2]

Podle místa provozování je doprava rozdělována na vnitřní (vnitropodnikovou) a vnější (mimopodnikovou), z čehož vyplývá, že vnitřní chápeme v rámci podniku a vnější mimo hranice podniku. [7]

Pro vnitropodnikovou dopravu je charakteristické, že se uskutečňuje v rámci výrobního procesu uvnitř dílen provozoven a závodů.

Vnější doprava se od vnitřní odlišuje tím, že probíhá na veřejných komunikacích při distribuci zboží nebo při přesunu nákladu mezi dílčími pracovišti nebo závody podniku. Každý podnik musí při řešení otázky vnější dopravy učinit důležité rozhodnutí, jestli si bude vnější dopravu zajišťovat vlastními prostředky a vytvoří vlastní závodovou dopravu, nebo zda ji bude zajišťovat prostřednictvím veřejné organizace.

Použití vlastní podnikové vnější dopravy může přinášet následující výhody [2]:

- při náhle vzniklých potřebách je operativnější;
- používání dopravních prostředků, které budou přizpůsobeny přepravovanému nákladu; pokud budou tyto dopravní prostředky dostatečně využity;
- obsluha dopravních prostředků může být lépe seznámena s vlastnostmi přepravovaného materiálu a požadavky na jeho přepravu.

Pokud tedy podnik přepravuje náklad, který vyžaduje speciální podmínky a zajištění dopravy u veřejné organizace by bylo příliš nákladné nebo obtížné, pak se vyplatí vytvořit vlastní dopravu. Pokud ovšem nedojde k dostatečnému využití dopravních prostředků nebo jejich obsluhy, budou příliš růst náklady na přepravu a v konečném důsledku bude tento způsob neefektivní. V takovém případě by podnik měl přistoupit k druhému řešení, a to zajistit přepravu nákladu pomocí veřejné dopravy.

Veřejnou dopravu využívá většina organizací, ať už výrobních nebo obchodních, především pro nižší náklady na zabezpečení přepravy v případě, že by nedocházelo k využití vlastních dopravních prostředků. Podnik, který zvolí veřejnou dopravu, pak může veškeré své finanční i lidské zdroje soustřeďovat na svou hlavní činnost. Pokud podnik využívá vlastní dopravu, obvykle se jedná o silniční dopravu. V případě, že se rozhodne pro využití služeb u veřejných dopravců, může si vybrat i jiný druh dopravy, například železniční, vodní, leteckou nebo kombinovanou a přizpůsobit se tak lépe požadavkům zákazníků i povaze nákladu.

Je možné zvolit kompromis mezi vlastní a veřejnou dopravou a využívat jejich kombinaci. Kromě veřejné dopravy existují také speditérské organizace, které nenabízejí jen přepravu samotnou, ale další služby spojené s přepravou zboží, jako je balení a spedice zboží. [2]

2.1.4 Závodová doprava

Podle Ministerstva dopravy ČR [8] je závodová doprava definována jako „doprava uskutečňovaná organizací především pro zajišťování vlastní potřeby“.

Závodová doprava se vztahuje na přepravované zboží, které je ve vlastnictví podniku, nebo jej podnik prodává, kupuje, pronajímá, vyrábí, zpracovává, opravuje, atd. Účelem přepravy tohoto zboží je přepravit ho uvnitř podniku, případně mimo podnik, jde-li o přepravu pro vlastní potřebu. Podmínkou je, že motorová vozidla, jimiž je prováděna tato přeprava musí řídit vlastní zaměstnanci podniku a musí být ve vlastnictví podniku, nebo jej musí mít podnik

v pronájmu. Závodová doprava nesmí být hlavní činností podniku, ale pouze pomocnou činností. [9]

Závodová doprava (přeprava na vlastní účet) do nečlenských zemí EU se řídí jednotlivými mezivládními dohodami o silniční dopravě. ČR nemá v současnosti s žádnou třetí zemí dohodnuto, že by přeprava nákladů pro vlastní potřebu byla od povolovacího řízení osvobozena, z toho plyne, že pokud se jedná o závodovou dopravu mimo území EU, podléhá povolovacímu řízení a vozidla musí obdržet platná povolení od daného státu. [9]

2.1.5 Vnitrostátní a mezinárodní doprava

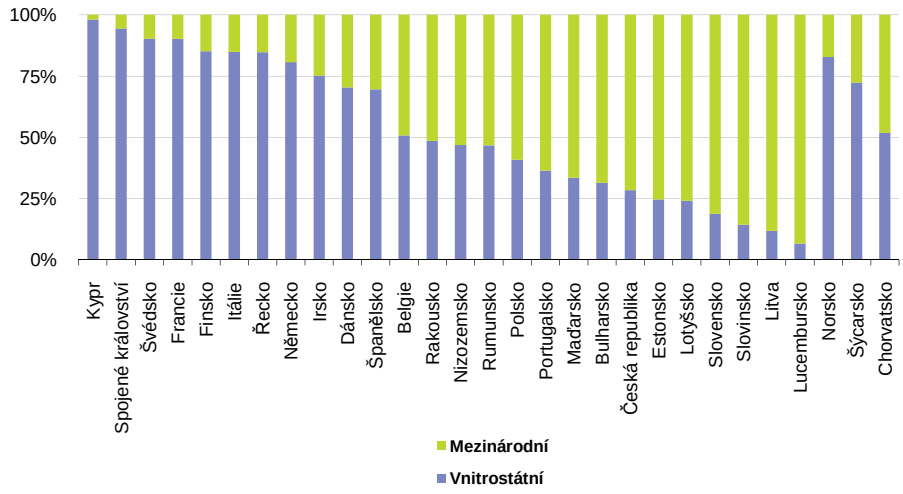
Z hlediska dělení podle obsluhovaného území rozlišujeme dopravu vnitrostátní a mezinárodní. Vnitrostátní doprava probíhá na území jednoho státu, zatímco mezinárodní doprava je charakteristická tím, že její počátek a konec leží ve dvou různých státech.

Junek [4] definuje mezinárodní silniční dopravu následovně: „Mezinárodní silniční doprava je silniční doprava, při níž místo výchozí a místo cílové leží na území dvou různých států, nebo jde o okružní jízdu po území nejméně dvou různých států.“

Za mezinárodní dopravu ovšem nepovažujeme tzv. dopravu peážní, což je „doprava přes území cizího státu zpět do státu výchozího za předpokladu, že na území cizího státu není tzv. tarifní bod (nemůže zde být např. prováděna nakládka, přikládka či vykládka apod.).“ [10]

Poměr mezinárodní a vnitrostátní silniční nákladní dopravy v jednotlivých zemích Evropské unie je patrný z obrázku 1.

Obrázek 1: Poměr mezinárodní a vnitrostátní silniční nákladní dopravy (2010)



Zdroj: [5]

2.1.6 Spedice

Českým ekvivalentem výrazu spedice je zasilatelství. Junek [4] uvádí, že „spedice jsou činnosti, kterými se uskutečňuje obstarávání přepravy věcí nebo dalších úkonů s přepravou souvisejících (např. skladování, překlad, celní projednání, apod.), a výsledek těchto činností."

Pernica [1] definuje zasilatelství jako „činnost záležející v obstarávání dopravy věcí vlastním jménem na cizí účet podle zasilatelské smlouvy."

Spediční zajištění přepravy zahrnuje jak dopravní služby, tzn. přemístění nákladů v prostoru a čase, tak i služby s dopravním procesem spojené, tedy přepravní služby, jako je nakládka, vykládka, balení, skladování, celní odbavení, pojištění, atd. [11]

2.1.7 Provozovatel dopravy (dopravce)

Dle Nováka [10] je dopravcem „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. Jde o producenta, ale i realizátora dopravních služeb na trhu (tzn. o prodávajícího dopravních či přepravních služeb)."

Dopravcem může být fyzická nebo právnická osoba, která provozuje dopravu pro cizí potřebu a vykonává souhrn činností nutných pro pohyb dopravních prostředků po dopravních cestách. [7]

Pokud je význam zúžen přímo na provozovatele silniční dopravy, pak je možné jej charakterizovat jako fyzickou nebo právnickou osobu provozující silniční dopravu pro cizí nebo vlastní potřeby podle zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě. [4]

Činností dopravce je mimo jiné správa vozového parku. Vozový park v silniční dopravě zahrnuje podle Ministerstva dopravy „všechna vozidla včetně řidičů, které má k dispozici jedna jednotka (obchodního nebo provozního) managementu k provedení úkolu nebo operace“.[8]

Podstatné je také rozlišovat význam mezi pojmy dopravce a přepravce. Zatímco dopravce je provozovatel dopravy, přepravce je souhrnný název pro příjemce a odesílatele.

2.2 Evropská a česká legislativa

Následující kapitola bude věnována legislativním opatřením v oblasti silniční dopravy, z nichž plynou pro každého dopravce jisté povinnosti, které musí bezpodmínečně ve své podnikatelské činnosti dodržovat. Kromě zákonem daných povinností budou zmíněny také požadavky na vlastnosti a dovednosti dopravce z hlediska jeho manažerské funkce.

Dopravce musí respektovat řadu předpisů, dohod a zákonů na mezinárodní úrovni. Jakožto členský stát Evropské unie musela ČR přizpůsobit své zákony také vyhláškám platným pro členské státy.

Evropský parlament a Rada vydala další řadu nařízení a směrnic pro silniční dopravu, některé z nich jsou uvedeny v první části přílohy 1. Stejně tak musí tuzemští dopravci dbát na dodržování mezinárodně platných smluv a dohod, které se vztahují i na Českou republiku, viz kapitola 2.4 Vybrané mezinárodní dohody v oblasti mezinárodní kamionové dopravy.

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

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 (dále jen Nařízení č. 561/2006) ze dne 15. března 2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy stanoví pravidla pro doby řízení, přestávky v řízení a doby odpočinku řidičů zajišťujících silniční přepravu zboží a cestujících za účelem harmonizace podmínek hospodářské soutěže mezi druhy pozemní dopravy, zejména v silniční dopravě, a zlepšení pracovních podmínek a bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích. Účelem tohoto

nařízení je rovněž lepší monitorování a prosazování jednotlivými členskými státy a zlepšení pracovní praxe v silniční dopravě. [12]

Toto nařízení se v rámci silniční nákladní přepravy vztahuje na přepravu zboží vozidly s maximální přípustnou hmotnostní včetně návěsu nebo přívěsu překračující 3,5 tuny a dále se vztahuje na silniční dopravu výhradně uvnitř Společenství nebo mezi společenstvím, Švýcarskem a zeměmi, které jsou smluvními stranami Dohody o Evropském hospodářském prostoru, bez ohledu na zemi registrace vozidla. Na dopravu, která se uskutečňuje mimo tyto oblasti se vztahuje Dohoda AETR (Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě) Ustanovení AETR by měla být v souladu s ustanoveními Nařízení č. 561/2006. [12]

Nařízení č. 561/2006 uvádí základní pojmy například doba řízení, což je definováno jako „celková doba řízení od okamžiku, kdy řidič začne řídit vozidlo po době odpočinku nebo přestávce, do okamžiku, kdy začne další doba odpočinku nebo přestávka“. Doba řízení se zaznamenává ručně, automaticky nebo poloautomaticky přesně stanoveným způsobem podle Nařízení (EHS) č. 3821/85. Doba řízení je rozlišována na denní a týdenní dobu řízení. Denní doba řízení je doba mezi skončením jedné doby odpočinku a začátkem druhé doby odpočinku, nesmí však přesáhnout 9 hodin. Může být prodloužena na 10 hodin, ovšem jen dvakrát do týdne. Týdenní doba řízení je dána celkovou dobou řízení během jednoho týdne, kdy týden znamená období mezi 00.00 hodin v pondělí a 24.00 hodin v neděli. Týdenní doba řízení nesmí přesáhnout 56 hodin, ale zároveň nesmí být přesažena doba 90 hodin řízení za období dvou po sobě následujících týdnů. [12]

Dobou odpočinku se rozumí nepřerušená doba, během níž může řidič volně nakládat se svým časem. Přestávkou v řízení je doba, během níž nesmí řidič řídit ani vykonávat žádnou jinou práci a která je určená výhradně k jeho zotavení. Přestávka musí být nepřerušená nejméně 45 minut po 4,5 hodinách řízení, pokud mu nezačíná doba odpočinku. Lze ji rozdělit na dva úseky, z nichž jeden trvá po dobu nejméně 15 minut a druhý nejméně 30 minut, ovšem i v tomto případě tak musí řidič učinit během 4,5 hodin řízení. [12]

Rozlišuje se denní doba odpočinku a týdenní doba odpočinku, obě se dále dělí na běžnou a zkrácenou dobu odpočinku. Denní běžná doba odpočinku musí celkově trvat minimálně 11 hodin, lze ji ovšem rozdělit na dva úseky, z nichž jeden trvá 3 hodiny a druhý 9 hodin, dohromady tedy 12 hodin. Zkrácenou denní dobou odpočinku se rozumí doba v celkovém

trvání nejméně 9 hodin, ale ne více než 11 hodin. Mezi dvěma týdenními dobami odpočinku smí mít řidič maximálně 3 zkrácené denní doby odpočinku. Týdenní běžná doba odpočinku trvá minimálně 45 hodin a zkrácená týdenní doba odpočinku trvá méně, než 45 hodin, ale nesmí trvat méně než 24 po sobě následujících hodin. Řidič musí dodržovat denní u týdenní doby odpočinku a v průběhu každých 24 hodin po skončení předchozí doby odpočinku, musí mít novou dobu odpočinku. Pokud jsou ve vozidle přítomni dva řidiči, musí být denní doba odpočinku každého z nich 9 hodin za každých 30 hodin od skončení denní nebo týdenní doby odpočinku. [12]

Z tohoto nařízení plynou povinnosti nejen řidičům, ale také dopravcům. Ti jsou povinni organizovat práci řidičů, tak aby mohli dodržovat toto nařízení, a nesmí ho odměňovat za skutečnosti, které by podněcovaly k porušování tohoto nařízení. Dopravce za porušení řidičů zodpovídá. Musí zajistit, aby smluvně dohodnuté přepravní plány byly v souladu s tímto nařízením, a musí dbát o správu záznamových zařízení a uchovávat údaje z nich získané. [12]

Nařízení č. 561/2006 stanoví určité výjimky. Řidič se například může odchýlit o do doby řízení, ovšem jen tak, aby dojel na vhodné místo zastávky a neohrozil přitom bezpečnost provozu. Členské státy mohou udělit výjimky na svém území nebo po dohodě s jiným členským státem i na jeho území. Týkají se ovšem jen přesně vymezených případů. [3]

V Nařízení č. 561/2006 jsou stanoveny také kontrolní postupy a sankce za porušení ustanovení v něm obsažených. V mnoha případech se sankce netýkají pouze řidičů, ale i dopravců. Kontrola dodržování tohoto nařízení se provádí záznamovým zařízením na základě Nařízení (EHS) č. 3821/85. [3]

2.2.2 Nařízení (EHS) č. 3821/85

Nařízení (EHS) č. 3821/85 o záznamovém zařízení v silniční dopravě navazuje na pravidla dob řízení a odpočinku obsažená v Nařízení č. 561/2006. Záznamové zařízení musí s ohledem na svou konstrukci, montáž, užívání a zkoušení vyhovovat požadavkům Nařízení (EHS) č. 3821/85. Toto nařízení obsahuje dvě přílohy, z nichž jedna uvádí požadavky na konstrukci, zkoušení, montáž a kontrolu záznamového zařízení a záznamového listu a druhá příloha obsahuje údaje o schvalovací značce a osvědčení**.** [13]

Záznamová zařízení

Záznamové zařízení (tachograf) 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“. Údaje získané ze záznamového zařízení se přijímají a zapisují na záznamový list. [13]

Tachografy musí být ověřovány nejméně jednou za dva roky pověřeným pracovištěm, které následně vystaví dopravci zápis o zkoušce tachografu, viz příloha 2. V současnosti jsou používány dva druhy tachografů – kotoučový (analogový tachograf) a digitální tachograf. [3]

Kotoučový (analogový) tachograf

Analogový tachograf se záznamovým listem kruhového tvaru (záznamový kotouč) platí pro vozidla uvedená do provozu od 29. 9. 1986 do 30. 4. 2006. Funguje na principu propojení snímače otáček výstupního hřídele převodovky a rychloměru. Tento systém umožňuje zapisování jízdních veličin (rychlost a vzdálenost), ale i záznam dob jednotlivých činností řidiče (řízení, jiná práce, přestávka, odpočinek a pracovní pohotovost). [3]

Tento typ tachografu ovšem zastaral, neboť data získaná ze záznamového kotouče musí ručně vyhodnocovat člověk, nebo je skenovat do počítače, což je značně náročné. Způsob práce s kotouči navíc umožňuje řidičům provádět nepovolené manipulace, kterými dosáhne falšovaných a nepřesných údajů. Nevýhodou je také to, že na kotouč se zaznamenává jen omezený časový úsek (obvykle 24 hodin) a průběh činnosti řidiče v předchozích dnech se musí prokazovat samostatnými kotouči z minulých dní. Starší kotouče se také musí fyzicky archivovat. Proto byl vytvořen digitální tachograf a analogický tachograf z praxe postupně vymizí obměnou vozového parku. [3]

Digitální tachograf

Vozidla pro přepravu cestujících nebo zboží, registrovaná v některém členském státě EU, která byla poprvé přihlášena do provozu po 1. květnu 2006, musí být povinně vybavena digitálním tachografem.

Systém digitálního tachografu funguje na základě záznamové jednotky, která je spojena s pohybovým snímačem, což je čidlo, které od převodovky předává do záznamové jednotky

údaje o rychlosti a ujeté vzdálenosti. Dříve používané záznamové kotouče jsou nahrazeny speciální paměťovou kartou. Na tuto kartu je zaznamenáván průběh činností řidiče (doba řízení, jiná práce, doba pohotovosti, přestávky a doba odpočinku) během posledních 28 pracovních dnů. Tachograf dokáže uchovávat pořízená data za posledních 365 dnů. [3]

Paměťovou kartu vydává řidiči příslušný úřad přímo na jeho jméno (je nepřenosná) a je platná po dobu pěti let. Vydávají se také karty na firmu (podnikové karty), karty pro instalaci a opravy tachografů a karty pro kontrolní paměťové karty pro kontrolní orgány. [3]

2.2.3 Nařízení (EHS) č 1072/2009

Od vstupu ČR do Evropské unie (1. 5. 2004) musí být každý dopravce pro vykonávání mezinárodní dopravy zboží pro cizí potřebu v rámci EU držitelem licence Společenství, tzv. Eurolicence. Právní úprava vychází z nařízení Rady (EHS) č. 1072/2009 o společných pravidlech pro přístup na trh mezinárodní silniční nákladní dopravy. Opis Eurolicence (viz příloha 3) je povinnou výbavou každého motorového vozidla, kterým je vykonávána mezinárodní doprava. Eurolicence nahrazuje veškerá vstupní povolení do členských států. Dříve byla povinnost dopravce, který zabezpečoval dopravu do zahraničí obstarat od Ministerstva dopravy vstupní povolení, viz příloha 4. To bylo vydáno vždy jen na omezený počet jízd do daného státu. [14]

Eurolicence vydávají Krajské úřady – odbor dopravy a jejich výdej není nijak početně omezen. Každý dopravce, který je držitelem platné koncese na silniční dopravu velkými vozidly obdrží originál a tolik opisů, kolik vozidel s platnou finanční způsobilostí provozuje. Od 4. 12. 2011 se vydávají Eurolicence na opisy na dobu deseti let. [14]

2.2.4 Zákon o silniční dopravě

Základním oborovým právním předpisem, který je závazný a směrodatný pro všechny provozovatele silniční nákladní dopravy v České republice je zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě a vyhláška č. 478/2000 Sb., kterou se provádí zákon o silniční dopravě. Zákon o silniční dopravě podléhá změnám a novelizacím, přičemž aktuální znění je účinné od 1. 6. 2012.

Předmětem úpravy zákona o silniční dopravě je provozování silniční dopravy silničními motorovými vozidly prováděné pro vlastní a cizí potřeby za účelem podnikání, jakož i práva a povinnosti právnických a fyzických osob s tím spojené a pravomoc a působnost orgánů

státní správy na tomto úseku. Zákon se tedy nevztahuje na provozování silniční dopravy pro soukromé potřeby, pokud není prováděna za úplatu. [15]

Předmět úpravy, charakteristika základních pojmů a povinnosti tuzemského dopravce jsou obsaženy v úvodním ustanovení. Následující část upravuje provozování silniční dopravy pro cizí potřeby, kde jsou uvedeny základní podmínky a zvláštní podmínky pro osobní dopravu. Samostatná část je věnována přepravě nebezpečných věcí v silniční dopravě. Následuje právní úprava provozování mezinárodní silniční dopravy a provozování silniční dopravy na území ČR zahraničními provozovateli. V předposlední části jsou uvedeny informace o funkcích a pravomocích státní správy a státního odborného dozoru v silniční dopravě. Na závěr jsou v zákoně uvedena společná, přechodná a závěrečná ustanovení. [15]

K tomuto datu 1. 6. 2012 je účinná novela zákona o silniční dopravě, jejímž cílem je mimo jiné doplnění a upřesnění skutkových podstat správních deliktů, aktualizace podmínek přepravy nebezpečných věcí a zpřesnění institutu vybírání kaucí. Touto novelou došlo k podstatným změnám v zákoně. Jednou z nejvýznamnějších změn je, že namísto jedenácti druhů živností „Silniční motorová doprava“ se nyní člení jen na čtyři druhy. Vzhledem k této změně jsou dopravci povinni zažádat do 31. 5. 2013 o změnu koncese, jinak jim bude automaticky změněna. Další změny proběhly například v oblasti podmínky trvalého usazení, kterou dříve zákon neobsahoval, ve ztrátě dobré pověsti, v osvědčení odborného zástupce, došlo ke změně úpravy kaucí, snížily se sazby finanční způsobilosti a změny se dotkly také eurolicence. [16]

2.2.5 Zákon o živnostenském podnikání a nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 1071/2009

Aby dopravce mohl zahájit svou podnikatelskou činnost, musí se seznámit se zákonem o živnostenském podnikání, kde zjistí, jaké podmínky musí splňovat. Samozřejmě musí splňovat všeobecné podmínky pro získání živnostenského oprávnění (věk minimálně 18 let, způsobilost k právním úkonům a bezúhonnost). Živnostenský zákon uvádí, že pokud je předmětem podnikání silniční motorová doprava, jedná se o živnost koncesovanou, která smí být provozována pouze na základě udělení koncesní listiny (viz příloha 5). [17]

Udělit koncesi pro provozování silniční nákladní dopravy lze jen právnické osobě se sídlem na území ČR neb fyzické osobě s trvalým pobytem na území ČR nebo obdobným pobytem na území jiného členského státu EU. Aby došlo k udělení koncese dopravním úřadem, musí dopravce splňovat zvláštní podmínky pro provozování silniční dopravy pro cizí potřeby

velkými vozidly, které stanovuje nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 1071/2009. Těmito podmínkami jsou [18] :

a) Podmínka trvalého usazení

To znamená, že podnik musí mít v tomto členském státě sídlo s prostorami, v nichž uchovává klíčovou podnikovou dokumentaci, ke které má příslušný orgán přístup. Dále musí mít k dispozici jedno nebo více vozidel a musí účinně a nepřetržitě vykonávat s administrativními prostředky svou činnost, týkající se jeho vozidel, v provozovně s příslušným technickým vybavením a zařízením.

b) Dobrá pověst

Tuto podmínku podnik splňuje, pokud nejsou žádné pádné důvody k pochybnostem o dobré pověsti, jako je odsouzení nebo sankce v důsledku vážného porušení vnitrostátních předpisů. Dále pokud nebyl v jednom nebo více členských státech odsouzen za závažnou trestnou činnost nebo mu nebyla uložena sankce za vážné porušení pravidel (doba odpočinku a řízení, pracovní doba, způsobilost a maximální hmotnost a rozměry vozidel používaných k podnikání, kvalifikace a vzdělávání řidičů, bezpečnost přepravy, atd.).

c) Finanční způsobilost

Podnik musí být v průběhu ročního účetního období vždy schopen dostát svým finančním závazkům, proto musí každý rok disponovat kapitálem a rezervami ve výši nejméně 9 000 EUR, je-li používáno jediné vozidlo a 5 000 EUR na každé další užívané vozidlo (každoročně se stanoví hodnota eura v měně členských států), také může příslušný orgán požadovat prokázání finanční způsobilosti bankovní zárukou nebo pojištěním. O finanční způsobilosti obdrží dopravce osvědčení (viz příloha 6).

d) Odborná způsobilost

Prokazuje se složením písemné zkoušky, na základě které dostane podnikatel osvědčení (viz příloha 7), které slouží jako důkaz o odborné způsobilosti. Podnikatel musí prokázat znalosti na odpovídající úrovni z občanského práva, obchodního práva, sociálního práva, daňového práva, obchodní a finanční správy podniku,

přístupu na trh, technických norem, technického hlediska provozu a bezpečnosti silničního provozu.

V druhé části přílohy 1 jsou uvedeny další zákony a vyhlášky upravující oblast dopravy. Za nedodržování povinností a nařízení samozřejmě hrozí dopravcům i řidičům nemalé postihy. Jedná se o finanční pokuty, vybírání kaucí nebo dokonce zrušení živnostenského oprávnění v závislosti na míře provinění. Tyto skutečnosti upravuje § 35 v zákoně o silniční dopravě.

2.2.6 Omezení jízdy kamionů

Ve většině zemí Evropy, včetně ČR, bývá provoz nákladních automobilů omezen během některých dnů, obvykle se jedná o soboty, neděle a státní svátky. Každá země, která omezuje jízdu kamionů, tak činí na základě své státní legislativy a liší se také dny, kdy jsou státní svátky v jednotlivých státech. Proto musí mít dopravci i řidiči přehled o omezení jízdy ve státech, ve kterých vykonávají svou činnost a respektovat je. [19]

V ČR omezení jízdy nákladních automobilů vymezuje § 43 zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích, který stanovuje omezení jízdy na dálnici a na silnici I. třídy nákladním, speciálním automobilům a zvláštním vozidlům o maximální přípustné hmotnosti převyšující 7 500 kg a těmto vozidlům o maximální přípustné hmotnosti převyšující 3 500 kg s připojeným přípojným vozidlem. [19]

Zákon omezuje jízdu těmto vozidlům v neděli a o svátcích (ve dnech pracovního klidu) v době od 13:00 do 20:00. V období od 1. července do 31. srpna v pátek (od 17:00 do 21:00) a v sobotu (od 7:00 do 13:00). Zákon stanoví případy, ve kterých tato omezení neplatí, například u nezbytné zemědělské sezonní přepravy, při přepravě zvířat nebo zboží podléhajícího rychlé zkáze, při přepravě poštovních zásilek, při živelné pohromě, při odstranění havárií nebo při údržba, opravě nebo výstavbě pozemních komunikací, apod. [19]

2.3 Podmínky provozování tuzemské silniční nákladní dopravy

Na činnost dopravce se vztahují zákony upravené speciálně pro tuto činnost a také zákony platící obecně pro účastníky silničního provozu. Znalost všech těchto podmínek a povinností je z hlediska bezpečnosti a správného chodu dopravního podniku klíčová.

2.3.1 Povinnosti podle zákona o silniční dopravě

Ještě před zahájením provozování dopravy je dopravce povinen sdělit dopravnímu úřadu počet vozidel, se kterými bude dopravu provozovat a další údaje k nim se vztahující (RZ, nejvyšší povolenou hmotnost, tovární značku atd.). Tuzemský dopravce je povinen provozovat silniční dopravu vozidly s českou poznávací značkou, která jsou zapsána v registru silničních vozidel a tato vozidla musí označit svým obchodním jménem. Musí zajistit, aby řidiči dodržovali dobu řízení a odpočinku a aby se jednalo o osoby, které se zúčastnily školení a úspěšně absolvovaly přezkoušení, zároveň také musí být na základě lékařské prohlídky zdravotně způsobilé k řízení motorových vozidel. V případě mezinárodní dopravy najatým vozidlem musí zajistit, aby bylo najato bez řidiče a aby byla ve vozidle smlouva o nájmu a pracovní smlouva řidiče**.** [15]

Školení profesionálních řidičů má podle Evropské komise díky vlivu legislativy, která upravuje povinná školení, příznivý dopad na snižování nehodovosti. Tuto zprávu uveřejnila Evropská komise v červnu roku 2012, kde doporučuje další postupy při uplatňování této legislativy. Evropská směrnice, která školení nařizuje, obsahuje platná standardizovaná kritéria a představitelé Evropské komise mají zájem je dále vylepšovat. O to především posilováním spolupráce v této oblasti mezi členskými státy EU, která pomůže při kontrolách zahraničních řidičů. Školení řidičů spolu s dalšími opatřeními přispělo podle Evropské komise v letech 2003 –2010 ke snížení nehodovosti a počtu úmrtí při nehodách kamionů o 37 %, navzdory tomu, že se za toho období počet nákladních vozidel zvýšil o 15 %. [20]

Dále je povinností dopravce, aby řidič vedl záznam o době řízení, odpočinku a bezpečnostních přestávkách, který musí dopravce uchovat po dobu 1 roku a tento doklad musí být v každém vozidle, které je v provozu spolu s dokladem o nákladu a vztahu dopravce k tomuto nákladu. Nezbytný je také doklad o oprávnění v podnikání. Dopravce je také povinen provádět opravy vozidel**.** [15]

Provozovat mezinárodní dopravu ve státech EU lze pouze na základě licence Společenství (eurolicence). Podnikatel dostane příslušný počet opisů eurolicence na základě údaje o počtu vozidel, kterými bude dopravu provozovat. Tento opis musí být v každém vozidle. Spolu s koncesní listinou je eurolicence nejdůležitějším dokladem. Dopravce je nejen povinen všechny tyto doklady mít k dispozici pro každé vozidlo, kterým dopravu provozuje, ale také je povinen oznamovat změny údajů v těchto dokladech dopravnímu úřadu**.** [15]

2.3.2 Povinnosti podle zákona o pozemních komunikacích

Provozovatel musí zajistit, aby nedocházelo ke znečišťování nebo poškozování komunikace a v případě, že k tomu dojde, škody musí napravit. Nesmí neoprávněně manipulovat s dopravními značkami a zařízením, nesmí na vozovku vypouštět tekutiny nebo na komunikaci odstavit vozidlo, které je trvale nezpůsobilé k provozu, nesmí užívat komunikace jiným než obvyklým způsobem, musí platit příslušné poplatky, je povinen se podrobit kontrolnímu měření a vážení vozidel, atd**.** [21]

2.3.4 Povinnosti podle zákona o podmínkách provozu na pozemních komunikacích

Stejně tak musí provozovatel vozidla přistavit vozidlo k pravidelné technické prohlídce a pravidelnému měření emisí, je povinen udržovat vozidlo v řádném technickém stavu, musí dodržovat limity rozměrů a hmotností vozidel a nesmí ohrožovat bezpečnost provozu vozidly se závadami. Na základě technické prohlídky je provozovateli vydán protokol (viz příloha 8) [22]

2.4 Požadavky na manažera dopravy a jeho pracovní náplň

Dopravce by měl mít vlastnosti, které jsou charakteristické pro manažery obecně, tedy měl by být ambiciózní, asertivní, disponovat vynikajícími analytickými a komunikačními schopnostmi a aktivně přistupovat k řešení problémů. Dále by měl mít vysokoškolské vzdělání, nejlépe v oboru logistiky nebo managementu, měl by ovládat práci s počítačem a měl by být schopen vést malý tým, včetně řidičů. Velkou roli hrají také zkušenosti, proto se doporučuje alespoň 5 let praxe ve vedoucí pozici nebo 1-3 roky zkušeností v oblasti dopravy, pokud má navíc znalosti v dalších oblastech logistiky, například skladování, je to značnou výhodou. Praxe a vzdělání by měly zajistit dokonalou znalost všech jeho povinností a práv. [23]

Uvedené požadavky jsou odpovídající vzhledem k velké zodpovědnosti, kterou manažer dopravního podniku nese. Jeho pracovní náplní je správa celého vozového parku a zajišťování jeho kompletní údržby a řízení s ohledem na rozpočet finančních cílů. [23]

2.5 Sdružení dopravců

2.5.1 IRU
(International Road transport union)

Mezinárodní unie silniční dopravy (dále jen IRU) byla založena roku 1948 v Ženevě. V současné době IRU sdružuje 168 členů ze 73 zemí a pěti kontinentů a je konfederací národních sdružení silničních nákladních i osobních dopravců. Od roku 1949 má statut poradního orgánu Ekonomické a sociální rady Organizace spojených národů (OSN). [24]

IRU patří k nejvýznamnějším organizacím mezinárodní silniční dopravy a jejím úkolem je soustřeďovat a zastupovat živnostenské zájmy a celohospodářské zájmy v oblasti mezinárodní silniční osobní i nákladní dopravy. Díky jejímu postavení a významu má úzký vztah například také s EU, kde má stálou kancelář v Bruselu, ale i s jinými mezinárodními organizacemi (Rada Evropy, Evropská konference ministrů dopravy atd.). IRU se významně podílela na zjednodušení mezinárodní kamionové dopravy prostřednictvím Úmluvy CMR, kde unifikovala právní úpravu v oblasti smluvních přepravních vztahů a prostřednictvím Celní úmluvy o mezinárodní přepravě zboží na podkladě karnetu TIR, čímž došlo ke zjednodušení celních formalit. [11]

Od roku 2001 fungují dvě řídící rady, a to Rada pro nákladní a Rada pro osobní dopravu, které v současné době reprezentují vrcholné orgány stanovující zásady pro činnost organizace a organizační strukturu. Výkonným orgánem je prezidium a generální sekretariát v čele s generálním tajemníkem. Každé dva roky se pořádá mezinárodní kongres, kde se rozhoduje o činnosti IRU v dalším období. [11]

IRU se také zabývá daňovým zatížením v oblasti mezinárodní silniční dopravy, problematikou pracovních vztahů v mezinárodní silniční dopravě, vědeckými studiemi (silniční stavební technika a ekonomie infrastruktur, městský provoz a silniční doprava, sjednocení nejvyšších hmotností a rozměrů silničních motorových vozidel, apod.), vyznamenává nejlepší řidiče, vzdělává odborníky v oblasti silniční dopravy, provádí školení, atd. [10]

2.5.2 ČESMAD
(Československé sdružení mezinárodních automobilových dopravců)

Sdružení ČESMAD, které vzniklo roku 1966, se v procesu dělení ČSFR na dva státy také rozdělilo na dvě jednotlivé organizace, a to Sdružení ČESMAD BOHEMIA a Sdružení

ČESMAD SLOVAKIA. Pod těmito názvy působí od roku 1992 dosud. ČESMAD BOHEMIA reprezentuje zájmy českých dopravců v IRU. Rovněž je členem mezinárodní organizace Transfrigroute International. [10]

V současné době je ČESMAD BOHEMIA nejstarším, největším a nejreprezentativnějším sdružením dopravců, podnikajících v České republice ve vnitrostátní i mezinárodní nákladní a osobní silniční dopravě. Sdružuje téměř 2 000 podnikatelských subjektů s téměř 20 000 vozidly (cca 80% podíl na dopravním trhu silniční dopravy), kteří provozují mezinárodní i vnitrostátní nákladní i osobní dopravu. Posláním činnosti Sdružení je tvorba a úprava legislativy týkající se silniční dopravy a mezinárodních dohod a smluv v této oblasti, podpora a rozvoj mezinárodní i vnitrostátní silniční dopravy a prosazování zájmů dopravců. [25]

Vrcholných orgánem je Shromáždění zástupců regionů. Dalšími orgány je Předsednictvo, Revizní komise a sedm regionálních komisí. V současnosti poskytuje Sdružení celou řadu služeb. Je záručním sdružením pro Českou republiku podle Úmluvy TIR, zajišťuje mezinárodní kamionové a autobusové dopravě vstupní povolení, podílí se na vytváření podmínek pro začlenění ČR od EU z hlediska silniční dopravy, věnuje se profesnímu vzdělávání, kurzům a školením, poskytuje poradenství a informace veřejnosti prostřednictvím časopisu, publikací, příruček a internetu, zprostředkovává pojišťovací služby v mezinárodní silniční dopravě, provozuje rezervace pro trajekty a Eurotunel, zajišťuje našim dopravcům víza, atd**.** [10]

Aby mohl podnik služby a výhody plynoucí z členství u Sdružení čerpat, musí se stát řádným členem. Členem se může stát jak právnická, tak i fyzická osoba se sídlem nebo bydlištěm v ČR, která je oprávněna provozovat silniční motorovou dopravu, je majitelem a provozovatelem alespoň jednoho silničního motorového vozidla. K žádosti o členství se předkládá podnikatelské oprávnění (koncesní listina), předmět činnosti (výpis z obchodního rejstříku), platná finanční způsobilost a údaj o počtu provozovaných vozidel. [26]

2.5.3 Transfrigoroute international

Další významnou světovou neziskovou institucí mezinárodní kamionové dopravy je Transfrigoroute international, dále TI. Původní asociace vznikla roku 1955 v Paříži pod patronací Evropské hospodářské komise OSN a IRU. Sídlo TI je v Bernu ve Švýcarsku a předmětem této organizace je úprava přeprava pod kontrolovanou (řízenou) teplotou.

Výkonným orgánem je prezidium, nejvyšším orgánem je shromáždění delegátů a generální sekretariát. [10]

V současnosti je členy sdružení TI 22 států z Evropy a severní Afriky. Kromě dopravců TI sdružuje také výrobce nástaveb, chladících agregátů, vozidel a příslušenství. Cílem TI je dosáhnout co nejvyšších standardů v oblasti kvality, hygieny potravin, bezpečnosti silničního provozu a ochrany životního prostředí při přepravách pod kontrolovanou teplotou. Sdružení TI členským státům poskytuje poradenství, ovlivňuje a spoluvytváří legislativu prostřednictvím spolupráce s mezinárodními organizacemi (EU, UNECE), spolupracuje s partnerskými organizacemi (IRU, IIR - Mezinárodní chladírenský institut), zveřejňuje technické podklady pro výrobu a provoz vozidel s řízenou teplotou, zabývá se technickým rozvojem a harmonizací konstrukčních kritérií, poskytuje informace o dopravě a skladování teplotně citlivých výrobků. [27]

2.6 Vybrané mezinárodní dohody v oblasti mezinárodní kamionové dopravy

Pro zjednodušení a sjednocení legislativy v oblasti kamionové dopravy vznikají mezinárodní dohody upravující podmínky a zásady pro různé oblasti dané problematiky.

2.6.1 TIR
(Transports Internationaux Routiers)

Tranzitní celní režim TIR je jedním z nejvýznamnějších, nejrozsáhlejších a nejpropracovanějších celních systémů používaných v mezinárodní silniční nákladní přepravě. TIR používá centralizovaný systém solidárního ručení, mezinárodní záruční doklad, propracované normy a technologie ke schvalování dopravních a přepravních prostředků. Podstatou systému TIR je zajistit plynulost a rychlost mezinárodní nákladní dopravy zboží. Zboží je přepravované pod celním uzávěrem spolu s karnetem TIR. Všechny celní náležitosti a formality jsou univerzálně zjednodušeny a sjednoceny. Systém je založen na tom, že dochází ke garanci celní bezpečnosti a záruk všem tranzitním státům. [10]

Podle právních předpisů Společenství lze režim TIR použít v EU pouze u tranzitní přepravy, která byla zahájena nebo má být ukončena mimo celní území EU, nebo probíhá mezi dvěma místy na celním území EU přes území třetí země.

Pojem „karnet“ pochází z francouzského slova „carnet“, což v překladu znamená útržkový blok. Obsah a struktura karnetu TIR je stejná ve všech členských státech systému TIR. Karnet

obsahuje dva obalové listy, sérii kmenových a útržkových listů a manifest o zboží a tiskopis havarijního protokolu. [3]

Systém TIR přináší značné výhody v mezinárodní kamionové dopravě. Podstatně zkracuje dobu přepravy, neboť výrazně zkracuje pobyt na státních hranicích při celním odbavení mimo EU, kdy již nedochází ke kontrole celého nákladu a všech dokumentů, ale je kontrolována pouze neporušenost celního uzávěru, karnet TIR a další nezbytné doklady. Zároveň také na podkladu karnetu TIR, který slouží jako mezinárodní ručební dokument, není nutné skládat tzv. celní jistinu, která zajišťuje potenciálně vzniklý celní dluh. Kamiony dopravců, kteří využívají výhod systému TIR jsou na čele a na zádi označeny bleděmodrou tabulkou (250x400 mm) s bílým nápisem „TIR“. [10]

2.6.2 CMR
(Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route)

Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční dopravě (CMR) se vztahuje na každou smlouvu o silniční přepravě zboží za úplatu, pokud místo převzetí a místo dodání nákladu leží ve dvou různých státech, přičemž musí platit, že alespoň jeden z těchto států je smluvním státem Dohody CMR. Dohoda nelze použít mimo rozsah její platnosti a její ustanovení mají závazný charakter, tudíž nelze tato ustanovení jakkoliv měnit, opravovat nebo nerespektovat. Dohoda CMR není dohodou o mezinárodní silniční nákladní dopravě, upravuje výhradně obsahové náležitosti přepravních smluv uzavíraných v mezinárodní kamionové dopravě. [10]

ČR je smluvním státem Dohody CMR již od roku 1974 (roku 1975 byla publikována ve Sbírce zákonů). Tato mezinárodní dohoda je pro Českou republiku zákonnou normou a její použití má přednost před ostatními legislativními úpravami o mezinárodní nákladní přepravě v zákonech České republiky. Průkazným dokumentem o akceptaci přepravních podmínek CMR, o uzavření přepravní smlouvy ve smyslu ustanovení Dohody CMR, ale i o převzetí zásilky dopravcem je nákladní list CMR, viz příloha 9. [10]

2.6.3 ADR
(Accord européen au transport international des marchandises dangereuses par route)

Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (ADR) byla vytvořena již roku 1957 v Ženevě, ale pro ČR vstoupila v platnost roku 1986. Samotná Dohoda ADR, která řeší procedurální problematiku je relativně stručná, ale její dvě přílohy (Příloha A zabývající se všeobecnými ustanoveními s ustanoveními týkajícími se nebezpečných látek a předmětů a příloha B, která nese název Ustanovení o dopravních prostředcích a o přepravě)

jsou velmi rozsáhlé a stále dochází k jejich novelizaci. Žíravost, hořlavost, výbušnost, jedovatost, podpora hoření, samozápalnost, radioaktivita, infekčnost a další jsou považovány za vlastnosti, které by u přepravovaných látek, materiálů nebo předmětů v případě dopravní nehody mohly ohrozit zdraví či život lidí nebo zvířat a bezpečnost životního prostředí, proto se na ně tato Dohoda vztahuje. Nákladní vozidla, která nebezpečné věci přepravují, bývají vybavena stručnými pokyny o přepravě nákladu podle Dohody ADR (viz příloha 10). [10]

Předpisy v Dohodě ADR mají za cíl především chránit jízdní personál, k čemuž má napomáhat školení řidičů přepravujících nebezpečné zboží. Dále má chránit ostatní účastníky přepravy použitím správných vozidel. Dohoda má chránit obecně obyvatele, proto obsahuje předpisy sloužící k ochraně obyvatelstva před nežádoucími účinky, které mohou být způsobeny přepravou nebezpečného zboží a v neposlední řadě chrání životní prostředí, aby nedocházelo k znečištění ovzduší, vod a půdy. [28]

2.6.4 ATP
(Accord Transport Perissable)

Dohoda o mezinárodních přepravách zkazitelných potravin a o specializovaných prostředcích určených pro tyto přepravy (ATP) byla sjednána roku 1970 v Ženevě. Česká republika ji přijala roku 1982. Vznik této Dohody úzce souvisí s mezinárodní institucí Transfrigoroute international zabývající se přepravou zboží pod kontrolovanou teplotou. Stanovuje podmínky upravující mezinárodní přepravu zkazitelných potravin pod kontrolovanou teplotou, které musí dopravci smluvních zemí splňovat. [3]

3 Cíl a metodika práce

3. 1 Cíl a obsah práce

Hlavním cílem bakalářské práce je provedení komparace podmínek poskytování veřejných dopravních služeb a zajišťování závodové dopravy na příkladu dopravního odboru Doprava a spedice společnosti ČZ a. s. a společnosti CN CARGO s. r. o. se zaměřením na oblast silniční nákladní dopravy v návaznosti na její začlenění do synergického rámce komplexních logistických služeb. Dílčím cílem je zaměřit se na deskripci aktuálních témat týkajících se dané problematiky.

3. 2 Metody sběru dat

3. 2. 1 Řízené rozhovory

Před zahájením řízeného rozhovoru je nutná příprava otázek. V tomto případě se jednalo o jedenáct základních otázek, které byly koncipovány obecně, aby byl dotazovanému poskytnut dostatečný prostor pro jeho odpovědi a došlo tak získání většího rozsahu odpovědí, viz příloha 11. U některých otázek byly doplněny podotázky. Cílem řízeného rozhovoru bylo získat rozsáhlou odpověď na hlavní otázku a zároveň konkrétní odpovědi na dílčí otázky. Odpovědi byly zaznamenávány písemně.

Metoda řízeného rozhovoru byla pro účely této bakalářské práce použita dvakrát. Při získávání názorů na situaci v silniční nákladní dopravě od vedoucího odboru Doprava a spedice společnosti ČZ a. s. a od dispečera společnosti CN CARGO s. r. o. Došlo tak k získání odpovědí ze dvou různých pohledů osob zainteresovaných v daném tématu. V obou případech se jednalo o komunikaci tváří v tvář. Otázky byly během průběhu obou rozhovorů dále rozvíjeny a doplňovány podle odpovědí respondentů.

Před provedením řízeného rozhovoru je vhodné seznámit respondenta s očekávanou dobou trvání rozhovoru. V tomto případě byla doba trvání odhadnuta na jednu hodinu. V obou případech byl skutečný čas rozhovoru přibližně o 10 – 15 minut delší.

3. 2. 2 Dotazníkové šetření

Pro získání většího počtu odpovědí, které lze následně komparovat je vhodné použít metodu dotazníkového šetření. Prvním krokem je určení cílové skupiny dotazovaných. V tomto případě se jednalo o osoby, které vykonávají povolání řidiče nákladního automobilu. Před

samotnou tvorbou dotazníku je nezbytné nejprve prostudovat odbornou literaturu a získat informace o dané problematice, aby otázky byly účelně a správně sestavené. Následně došlo k vytvoření dotazníku o třinácti otázkách, viz příloha 12. Jednalo se o otázky uzavřené, což znamená, že nabízí respondentovi všechny možnosti odpovědí, které se navzájem vylučují. Součástí dotazníku byl také úvodní odstavec vysvětlující důvod dotazníkového šetření a závěrečné poděkování za poskytnutí odpovědí.

Zastihnout osobně řidiče z povolání je obtížné, proto byla jako výhodnější varianta zvolena elektronická forma dotazování. Za použití služeb serveru www.survio.com, který nabízí možnost vytvoření dotazníku, byl vytvořen konkrétní dotazník. Server vygeneruje odkaz, který lze rozeslat respondentům a kde je možné odpovídat na otázky výběrem vhodné odpovědi. Následně jsou anonymní odpovědi zobrazovány tazateli.

Odkaz byl rozeslán cíleně přímo řidičům a zároveň byl umístěn na internetová fóra www.kamionaci.com a www.truck-forum.cz, která slouží jako zdroj informací pro řidiče nákladních automobilů. Elektronický dotazník byl spuštěn od 4. 2. 2013 do 6. 3. 2013 a za tento časový interval bylo shromážděno celkem 85 odpovědí. Nespornou výhodou elektronického dotazování je naprostá anonymita, kdy mají odpovědi na některé otázky vyšší vypovídací hodnotu, než při osobním dotazování.

Odpovědi byly následně v programu Microsoft Office Excel 2007 editovány a zpracovány jak v absolutním tak v relativním vyjádření a byly vytvořeny dvojrozměrné výsečové grafy jako grafický podklad pro znázornění jednotlivých odpovědí.

3. 3 Metodika práce

1. Nejprve byla věnována pozornost studiu odborné literatury, vztahující se k tématice bakalářské práce.

2. Na základě zjištěných poznatků byl sestaven dotazník pro řidiče nákladních automobilů a byly vytvořeny otázky pro řízený rozhovor s manažerem dopravního podniku a dispečerem silniční nákladní dopravy.

3. Následovalo uskutečnění sběru dat pomocí dotazníkového šetření a řízených rozhovorů. Zároveň byly při návštěvě manažera v dopravním podniku získány přílohové dokumenty.

4. Dalším krokem bylo utřídění a porovnání zjištěných dat. Došlo ke komparaci aktuálně platných podmínek pro provozování silniční nákladní dopravy, které vyplývají z legislativních ustanovení, se skutečným stavem zjištěným z řízených rozhovorů a dotazníkové šetření odrážející stav v dopravním oboru v praxi.
   Pozornost byla věnována především aktuálním problémům a diskutovaným tématům, která ovlivňují nejen sektor dopravy, ale také životy běžných lidí. Důraz byl kladen na porovnání legislativy, pohledu dopravce a pohledu řidiče na každé z dotčených témat.

5. V průběhu práce byla vždy ke konkrétní otázce v kapitole 5 provedena diskuze zjištěných poznatků a byly uvedeny možné příčiny současných problémů.

6. Závěrem došlo k interpretaci zobecnělých poznatků pro praxi a návrhy na zlepšení současné situace v silniční nákladní dopravě.

4 Charakteristika zkoumaného subjektu

4.1 Odbor Doprava a spedice firmy ČZ a.s. Praha

4.1.1 Historie ČZ a.s. Praha

Počátky firmy ČZ a.s. Praha sahají do roku 1919, kdy se ve Strakonicích začaly stavět první dílny podniku na výrobu zbraní s původním názvem Jihočeská zbrojovka. V roce 1922 sloučením s továrnou na zbraně ve Vejprtech a závodem v Praze vznikla akciová společnost Česká zbrojovka v Praze továrny ve Strakonicích.

Na přelomu let 2004 a 2005 firma změnila sídla a došlo k přejmenování společnosti ČZ Strakonice a.s. na ČZ a.s. Praha, stále ovšem zůstala zachována činnost továrny ve Strakonicích a v Praze je vykonávána pouze administrativní činnost. V současné době se firma soustřeďuje na výrobu autodílů, turbodmychadel, manipulační techniky, litin, forem, řetězů a obráběcích strojů a produkce společnosti ČZ a.s. vyvážena po celém světě. Kromě Evropy se vyváží také do Ruska, Mexika a Číny. Celkový export za rok 2011 činil 1,11 miliardy Kč.

4.1.2 Historie odboru Doprava a spedice

Firma ČZ a.s. měla vždy vlastní automobilovou dopravu. Na začátku 90. let byla činnost vlastní dopravy utlumena, neboť většina vozidel byla privatizována. V odboru Doprava v té době zůstala jen technologická vozidla a traktory pro zajištění nejzákladnějších služeb. Pod odborem Doprava byly zároveň soustředěny i zdvižné a plošinové vozíky, které zajišťovaly odvoz kovového odpadu z jednotlivých výrobních hal. Dále doprava vlastnila dva osobní vozy pro přepravu managementu a několik dalších osobních vozů, které byly půjčovány referentům pro služební cesty. V té době si jednotlivé divize zajišťovaly nákladní dopravu prostřednictvím různých přepravců.

Hlavním výrobním programem 90. let byla výroba převodovek a dalších komponentů pro automobilku Mladá Boleslav. Tato výroba kladla značné nároky na přepravu materiálu ve velkých objemech, a to jak z hlediska dovozu přímého materiálu pro výrobu, tak i na odvoz výrobků ze Strakonic do Mladé Boleslavi. Zvýšila se potřeba vyšší koordinace přepravy, kterou již nebylo možno flexibilně zvládat prostřednictvím služeb od různých přepravců. Velkou zátěží byla i úhrada faktur mnoha různým dopravcům ve lhůtě splatnosti. Uvedené skutečnosti přispěly k rozhodnutí vybudování závodové dopravy v rozsahu, který by pokryl potřeby firmy na nákladní dopravu. Byly nakoupeny dva nové kamiony pro přepravu

vyrobených převodovek a jeden nákladní vůz. Zároveň byly ukončeny pronájmy vozidel a nakoupena vozidla nová, která pak byla využívána pro činnost odboru dopravy. Odbor doprava přijal další řidiče a postupně se rozrostl na současnou úroveň.

Na konci 90. let v době, kdy nastal útlum produkce pro automobilku Škoda Mladá Boleslav, odbor Dopravy musel přeorientovat svůj zájem na nové zákazníky. Bohužel v té době byl již trh pokryt dopravními společnosti, které se rozvíjeli již od politických událostí v roce 1989. Přesto se odbor Doprava a spedice ČZ a.s. dokázal prosadit na trhu, získat řadu stálých spokojených klientů a udržet si pozici monopolního dopravce pro společnost ČZ a.s. Praha. Roku 2005 byl oceněn certifikátem kvality ISO 9001:2000.

4.1.3 Současný stav odboru Doprava a spedice

Odbor Doprava a spedice v rámci společnosti ČZ a.s. funguje jako samostatně hospodařící jednotka, která musí být ekonomicky soběstačná. Roční obrat odboru je 30 542 471 Kč (údaj k roku 2011). V současné době je pod vedoucím odboru 25 pracovníků, z toho 17 řidičů nákladních vozidel, organizační struktura odboru je uvedena v příloze 13. Odbor vlastní široký vozový park obsahující 7 tahačů s návěsem, 2 kamiony s vlekem, 3 vozy do 12 tun, 2 dodávky nad 3,5 tuny, 2 dodávky do 3,5 tuny, traktor se šesti vleky, traktor nakladač, fekální vůz, autojeřáb a 5 osobních automobilů. Vozový park je průběžně obnovován novými vozy přibližně po osmi až deseti letech provozu. Odbor vlastní většinu vozidel značky Volvo, dva vozy jsou značky Mercedes, návěsy spolu s přívěsy odbor nakupuje od společností Schmitz a Schwarzmüller.

4.1.4 Služby poskytované odborem Doprava a spedice

Odbor zajišťuje jak mezinárodní, tak i tuzemskou dopravu. Většina řidičů je způsobilá přepravovat nebezpečné náklady podle úmluvy ADR. Vozový park odboru nedisponuje mrazírenskými vozy, protože svou činnost od začátku zaměřuje na strojírenskou oblast, vzhledem k povaze produkční činnosti společnosti ČZ, pro kterou vykonává závodovou dopravu. Přesto dochází i k přepravě potravin, které nepodléhají rychlé zkáze. V období sezóny není výjimkou přeprava brambor, květáku, melounů apod. Odbor Dopravy a spedice, jak z názvu vyplývá, zajišťuje také řadu spedičních služeb, jako je nakládka, vykládka, pojištění, atd. Odbor vlastní také sklady, ale ty jsou využívány pouze pro vlastní potřebu, nikoliv v rámci spedičních služeb.

Stále se zvyšující potřeba dopravy výrobního materiálu ze zahraničí znamenala zahájení mezinárodní přepravy. Tato skutečnost přinesla další nároky na zaměstnané řidiče a jejich kvalifikaci a znalosti. Tato potřeba zároveň s sebou nesla nutnost neustálé obnovy vozového parku, tak aby používaná vozidla splňovala náročné požadavky provozu po Evropě. Kromě toho bylo nutno, vzhledem k delším pracovním cestám řidičů, věnovat mimořádnou pozornost vybavení vozidel lůžky, chladničkou, klimatizací, apod.

Jelikož odbor vykonává také závodovou dopravu, je nejdůležitější přednostně zajistit veškeré požadované služby pro závody a odbory společnosti ČZ a.s. S jednotlivými divizemi a závody společnosti jsou každoročně uzavírány nové smlouvy na poskytování přepravních služeb. Služby vykonávané pro útvary společnosti ČZ a.s. jsou pro ekonomiku odboru Doprava výhodné, neboť zabezpečují stabilní práci. Nevýhodou je, že odbor Doprava musí mít pro vykonávání služeb společnosti ČZ a.s. vždy volnou kapacitu, což omezuje vykonávání činností pro další zákazníky.

4.1.5 Klientela a země působení odboru Doprava a spedice

Prvořadým zákazníkem odboru dopravy je společnost ČZ a.s., pro kterou firma dodává přepravní služby jako monopolní dodavatel. Své služby pro společnost vykonává přednostně a kromě přepravních služeb pro ni dále zajišťuje práce autojeřábem a svoz odpadní vody fekálním vozem. Dále se zaměřuje na služby pro stálé zákazníky v oblasti Strakonic, s nimiž má smluvní vztahy, jsou jimi například MBM WESTRA Sousedovice, KLIMA Prachatice nebo DURA Blatná, Lašek s.r.o. Č. Budějovice, Huwa CZ a.s. Písek. Velký objem zakázek vykonává pro spediční organizace CN CARGO Logistic Vodňany, která má smluvně zajištěny zakázky z široké oblasti ČR i z ciziny, což umožňuje zpětné vytížení vozidel.

Mezinárodní doprava je uskutečňována především na Slovensko, do Německa, Itálie, Rakouska a Francie. S Francií je uskutečňován největší objem zahraničních přeprav. Výjimkou nejsou ani cesty do Belgie, Irska, Švýcarska apod. Nejvíce zahraničních cest probíhá v rámci Evropské unie, ale také třetí země jsou častým cílem řidičů odboru Dopravy a spedice společnosti ČZ a.s.

4.2 CN CARGO s.r.o.

4.2.1 Historie společnosti CN CARGO

Možnosti samostatného podnikání v autodopravě se otevřely po politických změnách v roce 1989. Nejvíce dopravních společností vznikalo v prvních letech posledního desetiletí. Od této doby, konkrétně od roku 1996 se odvíjí také historie společnosti CN CARGO s.r.o.

Původně společnost fungovala bez vlastního vozového parku a nabízela převážně spediční služby. Postupnem času se společnost dostala na takovou úroveň, že si mohla dovolit nákup vlastních vozidel. Formálním potvrzením spolehlivé a odpovědné služby, kterou splečnost nabízela stále většímu počtu klientů, je certifikace dle kvalitativní normy ISO 9001:2000. Cenný certifikát získala společnost v roce 2001 jako jedna z prvních dopravních firem v republice. V témže roce byl zakoupen i vlastní areál pro zázemí firmy a skladování zboží. S rozšiřováním služeb souvisí o rok později vznik sesterské společnosti CN CARGO Spedition a v roce 2010 CN CARGO Logistik.

4.2.2 Současný stav společnosti CN CARGO

Společnost má v současné době silné postavení na trhu dopravních služeb. Sídlí ve Vodňanech, zaměstnává 51 pracovníků a dosahuje ročního obratu 165 mil (údaj k roku 2011). Disponuje různorodým dopravním parkem, který průběžně obnovuje a rozšiřuje v návaznosti s poptávkou zákazníků. V současné době vlastní 32 nákladních a 35 přípojných vozidel všech váhových kategorií. Ve vozovém parku je převaha nízkopodlažních návěsů a k nim odpovídající počet sedlových tahačů, ale kromě návěsových souprav vlastní i vozidla a přívěsové soupravy od 3,5 do 25 t. Vozový park obsahuje klasické i patrové návěsy, návěsy pro přepravu nadměrných nákladů, návěsy na přepravu kovových svitků, mrazírenské návěsy, soupravy, včetně souprav na přepravu nadměrných nákladů, plachtová vozidla a dodávku. Po řadu let provozuje motorová vozidla značky Volvo. U přípojných vozidel se jedná převážně o německé návěsy značky Krone. Vozový park také disponuje řadou valníků, které jsou značky MAN. Průměrné stáří tahačů je 3 roky a průměrné stáří přípojných vozidel je 5 let.

4.2.3 Služby poskytované společností CN CARGO

V rámci nákladní dopravy nabízí CN CARGO řadu služeb. Nabízí komplexní přepravy jak celovozové, tak i kusového zboží. Tři čtvrtiny vozového parku tvoří vozidla, která jsou

schválena a tudíž patřičně vybavena pro přepravu nebezpečného zboží ADR. Přepravuje nadměrné náklady, svitky a chlazené i mražené zboží. Poskytuje také spediční a logistické služby jako je dlouhodobé skladování zboží, balení a kompletace. V současnosti vlastní CN CARGO celkem 500 m^2 krytých skladových prostor. Nabízí rovněž celoroční vytěžování vozidel, pronájem dopravní techniky (návěsů) i s prací, parkování vozidel a odběr paliva ve vlastní čerpací stanici. Jednotlivé položky v exportu sváží do svého skladu, kde kompletují vozové zásilky ke konečným příjemcům. V importu pak kusové zásilky rozváží jednotlivým zákazníkům. Provozuje sběrnou službu s pravidelnými odjezdy a příjezdy do Španělska, Portugalska, Itálie, Francie a Německa.

4.2.4 Klientela a země působení společnosti CN CARGO

Společnost má širokou škálu stálých klientů, ale zároveň na každý týden vybírá nejvýhodnější zakázky. Zakládá si na stálých smluvních vztazích s klienty ze zahraničí i tuzemska, ale stále si zachovává volnou kapacitu dopravních prostředků i řidičů, aby mohla pružně reagovat na aktuální stav poptávky po dopravních a spedičních službách. Z tuzemské klientely mezi stálé zákazníky patří například O.T.E.C. ČR, s.r.o. nebo TPCA Kolín.

Největší objem dopravy je uskutečňován se Španělskem, ale mnoho zahraničních zásilek se realizuje v dalších evropských zemích. Zejména Portugalsko, Itálie, Francie, Německo, země Beneluxu či Velká Británie.

5 Výsledky

5. 1 Současný stav silniční nákladní dopravy

5. 1. 1 Problémy dopravců

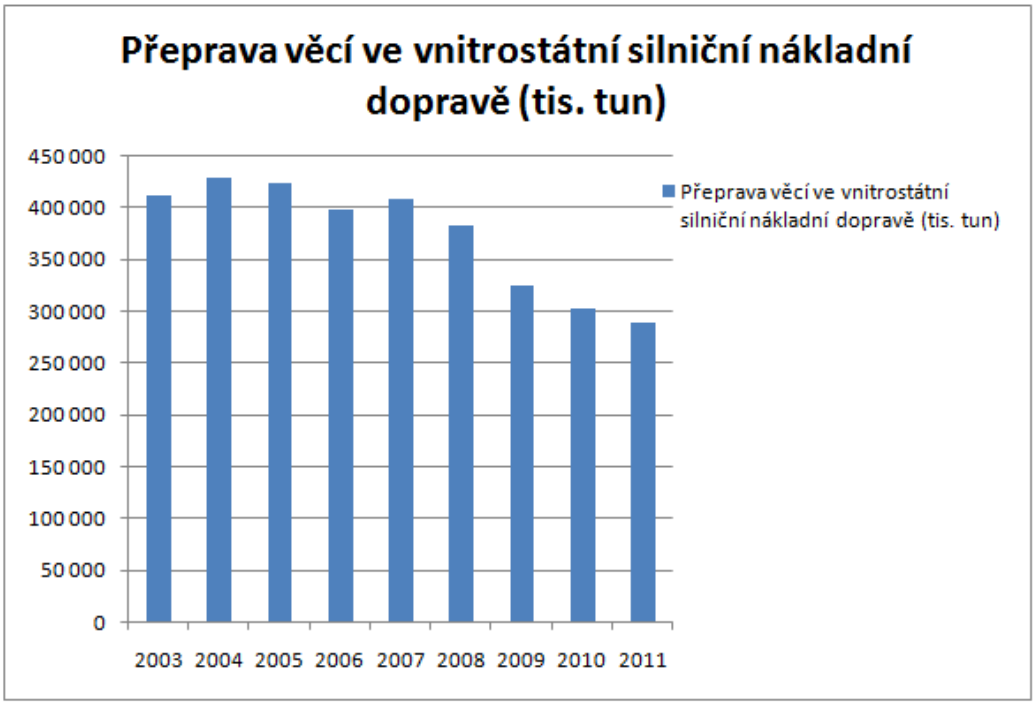
Podnikání v silniční nákladní dopravě je riziková činnost. Po vstupu České republiky do Evropské Unie v roce 2004 významně vzrostla konkurence, neboť se otevřely hranice a dopravcům tím odpadla řada povinností a překážek. Počet dopravců se v roce 2004 zvýšil o 17 752 oproti předchozímu roku. Vývoj podnikatelských subjektů v silniční nákladní dopravě v České republice je znázorněn na obrázku 2.

Obrázek 2: Vývoj podnikatelských subjektů sektoru silniční nákladní dopravy

Zdroj: Ročenky Ministerstva dopravy

Současně vlivem ekonomické krize klesla produkce, což se pochopitelně nepříznivě projevilo také na dopravním sektoru. Existují odhady, že vlivem krize skončilo až 20 procent dopravců. Statistiky počtu podnikatelských subjektů sektoru silniční nákladní dopravy v České republice jsou k dispozici jen do roku 2007, proto je pro znázornění vývoje silniční nákladní dopravy použit ukazatel množství přepravených věcí, viz obrázek 3. V roce 2007 bylo množství přepravených věcí silniční nákladní dopravou v tuzemsku 407 741 tisíc tun, zatímco v roce 2011 pouhých 288 581 tisíc tun, byl tedy zaznamenán pokles bezmála o 30 %.

Obrázek 3: Vývoj množství přepravených věcí ve vnitrostátní silniční nákladní dopravě



Zdroj: Ročenky Ministerstva dopravy

Velká konkurence sice větší firmy existenčně neohrožuje, ale jejím vlivem jsou ceny za dopravní služby tlačeny směrem dolů. Dopravní firmy často využívají cenu jako prostředek pro konkurenční boj. Vedle konkurence jsou dopravci také velmi zasahováni vzrůstající cenou pohonných hmot, mýtným a silnou domácí měnou, která znevýhodňuje zahraniční zakázky.

Zástupci firem ČZ a. s. a CN CARGO se shodují, že v současnosti by s podnikáním v dopravě nezačali. Odrazuje je především přetlak, který je vytvářen konkurencí a obavy finančního charakteru, především vysoká nákladovost a klesající ceny za dopravní služby. Legislativní podmínky vnímají jako náročné, ale bohužel ne natolik, aby dokázali odradit od podnikání v dopravě a tím redukovali počet dopravců na trhu.

5. 1. 2 Finanční problémy

Jedním z největších úskalí, které s sebou podnikání v dopravě nese, je bezpochyby špatná platební morálka zákazníků. Velmi často přichází platby za provedené dopravní a spediční služby opožděně. V dopravě převládá dlouhá splatnost faktur, takže není výjimkou, že podnik platbu obdrží až za 60 nebo dokonce 120 dní od provedení, nebo že v krajním případě klient nezaplatí vůbec. Dopravci se tomu snaží předcházet obvykle tím, že mezi sebou rozvíjejí spolupráci a prověřují si navzájem, zda se jedná o solventního klienta, který své závazky platí

či nikoli. Opatrnost je rozhodně na místě, protože neuhrazená pohledávka v tomto oboru představuje obvykle částky v řádech desítek tisíc korun.

Na první pohled zástupci firem ČZ a. s. a CN CARGO vnímají podmínku splnění finanční způsobilosti jako velkou zátěž pro zahájení podnikání a tato bariéra je podle jejich názoru nespravedlivá, protože každé podnikání nese riziko, ale žádný jiný obor splnění finanční způsobilosti nevyžaduje. Na druhou stranu uznávají, že právě kvůli opožděným nebo neuhrazeným platbám je nutné mít finanční rezervu, aby bez problémů překlenuli období mezi vynaloženými náklady na zakázku a jejím uhrazením.

Naopak podmínku odborné způsobilosti nevidí jako překážku. Zkouška není natolik náročná, aby představovala bariéru při vstupu do odvětví dopravy. Odborná způsobilost na rozdíl od finanční způsobilosti není dopravci vnímána jako pomoc při nesnázích v podnikání.

5. 1. 3 Vytěžování vozidel

Jedním z nejdůležitějších úkolů při řízení dopravního podniku je vytěžování vozidel. Ve společnosti CN CARGO je tím denně zaměstnáno několik dispečerů, kdy se každý z nich specializuje na určité státy. V dopravním odboru společnosti ČZ a. s. je vytěžování vozidel denní náplní práce dispečera a také manažera, který má za svou dlouholetou praxi řadu kontaktů, které jsou v dopravě nepostradatelné.

Vytěžování vozidel je celodenní starost, protože dochází k nepředpokládaným komplikacím, které je nutné flexibilně a okamžitě řešit. Například pokud dojde k poruše vozidla je nezbytné okamžitě problém vyřešit, kontaktovat zákazníka, poslat na místo servisní techniky, případně jiné vozidlo, aby došlo ke včasnému splnění zakázky. Mohou také nastat komplikace, řidič nestihne dojet na místo určení kvůli povinné době odpočinku, ale aby byla zakázka včas splněna a vozidlo bylo vytíženo, dispečer na místo pošle jiného řidiče. Úkolem je plánovat trasy vozidel tak, aby docházelo k co nejmenším přejezdům, a aby vozidlo je většinu cesty naložené. Velkou roli hraje nepřetržitá komunikace s řidiči, na které si obě zkoumané společnosti velmi zakládají.

Dopravcům může být při vytěžování vozidel nápomocen program pro vytěžování vozidel. Odbor Doprava a spedice společnosti ČZ a. s. a společnost CN CARGO využívají spediční databanku RaalTrans, která je v České republice nejrozšířenější. Tento program zobrazuje aktuální nabídky a poptávky dopravních služeb. Dopravce musí být zaregistrován a vlastnit placenou licenci. Cena ovšem není vysoká a databanka nabízí odpovídající služby. Velmi

užitečná je funkce, která chrání před nepoctivými uživateli, kteří opakovaně porušili nebo nedodrželi sjednané podmínky.

Pokud není správně zajištěné vytěžování, pak každé vozidlo, které je nevyužité představuje pro podnik finanční zátěž. I pokud je vozidlo pouze zaparkované, podnik za něj platí silniční daň, pojištění, případně splácí leasing nebo vyplácí mzdu jeho řidiči. Vedoucí dopravního odboru ČZ a. s. uvádí, že pokud jeden den stojí vozidlo zaparkované na dvoře firmy, představuje náklady průměrně 4 000 Kč na den. I v těchto případech dopravci ocení podmínku finanční způsobilosti.

5.2 Založení podniku zabývajícího se silniční nákladní dopravou

Podnikat v silniční nákladní dopravě podle živnostenského zákona může fyzická i právnická osoba.

5. 2. 1 Postup založení dopravního podniku - fyzická osoba

Aby došlo k udělení koncese, musí mít fyzická osoba splňovat podmínku dobré pověsti a musí mít k dispozici technicky vybavené prostory na území České republiky. Dále si žadatel o koncesi musí obstarat dostatečný kapitál, aby došlo ke splnění podmínky finanční způsobilosti a prokázat ji zahajovací rozvahou. Stejně jako u všech koncesovaných živností musí prokázat odbornou způsobilost, nebo ustanovit odpovědného zástupce, který podmínku odborné způsobilosti splňuje. Na základě splnění těchto podmínek získá subjekt oprávnění k provozování silniční dopravy.

Stejně jako u ostatních živností je nezbytné se zaregistrovat na jakémkoliv živnostenském úřadě, který současně funguje jako centrální registrační místo. Zde je možné a zároveň nejjednodušší vyplnit Jednotný registrační formulář. Vyplnění formuláře zabezpečí splnění všech evidenčních povinností vůči živnostenskému úřadu (ohlášení živnosti a žádost o koncesi), finančnímu úřadu (přihlášení k daňovým povinnostem a přihláška k registraci stálé provozovny), České správě sociálního zabezpečení (oznámení o zahájení samostatné výdělečné činnosti a přihláška k důchodovému a nemocenskému pojištění), zdravotní pojišťovně (oznámení o zahájení samostatné výdělečné činnosti) a úřadu práce (oznámení o vzniku volného pracovního místa, nebo je případné obsazení).

V den, kdy rozhodnutí o udělení koncese nabude právní moci, vzniká podnikateli právo provozovat živnost. Po udělení oprávnění musí doložit právní důvod užívání alespoň jednoho

vozidla zapsaného v registru silničních vozidel České republiky, kterým bude provozovat svou podnikatelskou činnost. Vozidlo musí být také povinně vybaveno záznamovým zařízením, v současné době musí dopravce obstarat vozidlo vybavené digitálním tachografem. Před zahájením provozování silniční nákladní dopravy musí podnikatel nahlásit dopravnímu úřadu počet vozidel používaných pro podnikání a údaje o nich.

Vozidla musí být označena obchodním jménem dopravce podle Vyhlášky Ministerstva dopravy a spojů č. 478/2000 Sb., kterou se provádí zákon o silniční dopravě. Obchodní jméno musí být nesmazatelně na vozidle nebo na štítku či nálepce připevněné k vozidlu a nesmí být rychle snímatelné. Označení se umisťuje na dveře kabiny řidiče nebo na přední polovinu boční strany karoserie a to na obě strany. Nápis musí být čitelný a nejméně 3 cm vysoký. [29]

Další povinností začínajícího dopravce je zajistit způsobilé řidiče, kteří absolvovali povinné vstupní školení a lékařskou prohlídku. Dopravce je zodpovědný za dodržování doby řízení, doby bezpečnostních přestávek a doby odpočinku řidičů, proto má vstupní školení řidičů velký význam a dopravce by měl být při výběru řidičů důsledný.

Pro mezinárodní dopravu je nutné obstarat Eurolicenci. Žádost o vydání Eurolicence se podává na příslušném dopravním úřadě, lze ji získat na odboru dopravy nebo na internetových stránkách. Dopravní úřad Eurolicenci vydá do 15 dnů a dopravce musí opisem vybavit každé vozidlo (viz příloha 3). Další doklady, které je nutné vlastnit a mít v každém vozidle připravené k předložení, jsou znázorněny v tabulce 2.

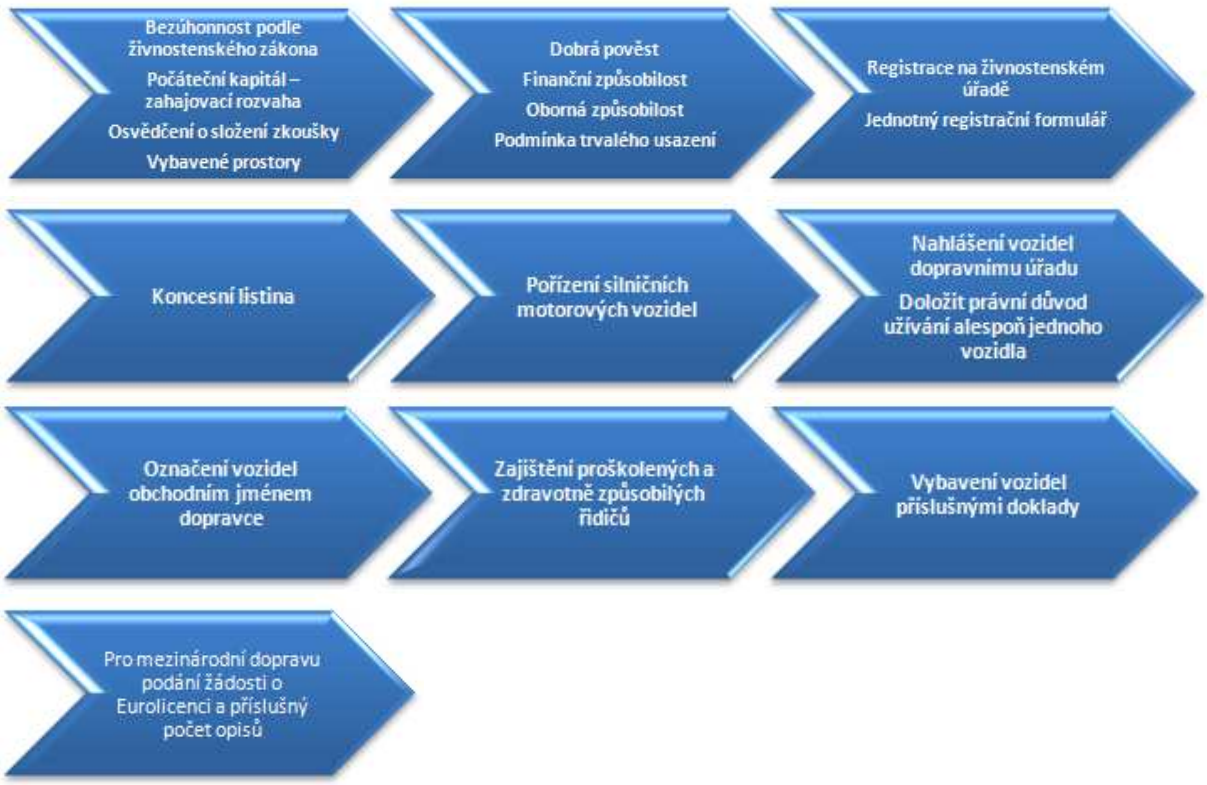
Tabulka 2: Povinné doklady v silniční nákladní dopravě

Povinné doklady ve vozidle (zodpovídá dopravce)	**Povinné doklady řidiče předkládané při kontrole**
záznam o době řízení a bezpečnostních přestávkách	řidičský průkaz
záznamy o režimu práce řidiče za uplynulé dny	osvědčení o registraci vozidla
koncesní listina	průkaz profesní způsobilosti
doklad o nákladu a vztahu dopravce k němu (nákladní list v případě tuzemské dopravy, nákladní list CMR v případě mezinárodní dopravy)	doklad o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla
eurolicence	karta do digitálního tachografu (je-li jím vozidlo vybaveno)

Zdroj: Vlastní šetření

Pro lepší názornost jsou všechny kroky potřebné k založení podniku poskytujícího služby v oblasti silniční nákladní dopravy znázorněny na obrázku 4.

Obrázek 4: Postup založení dopravní společnosti fyzickou osobou



Zdroj: Vlastní šetření

5. 2. 2 Postup založení dopravního podniku - právnická osoba

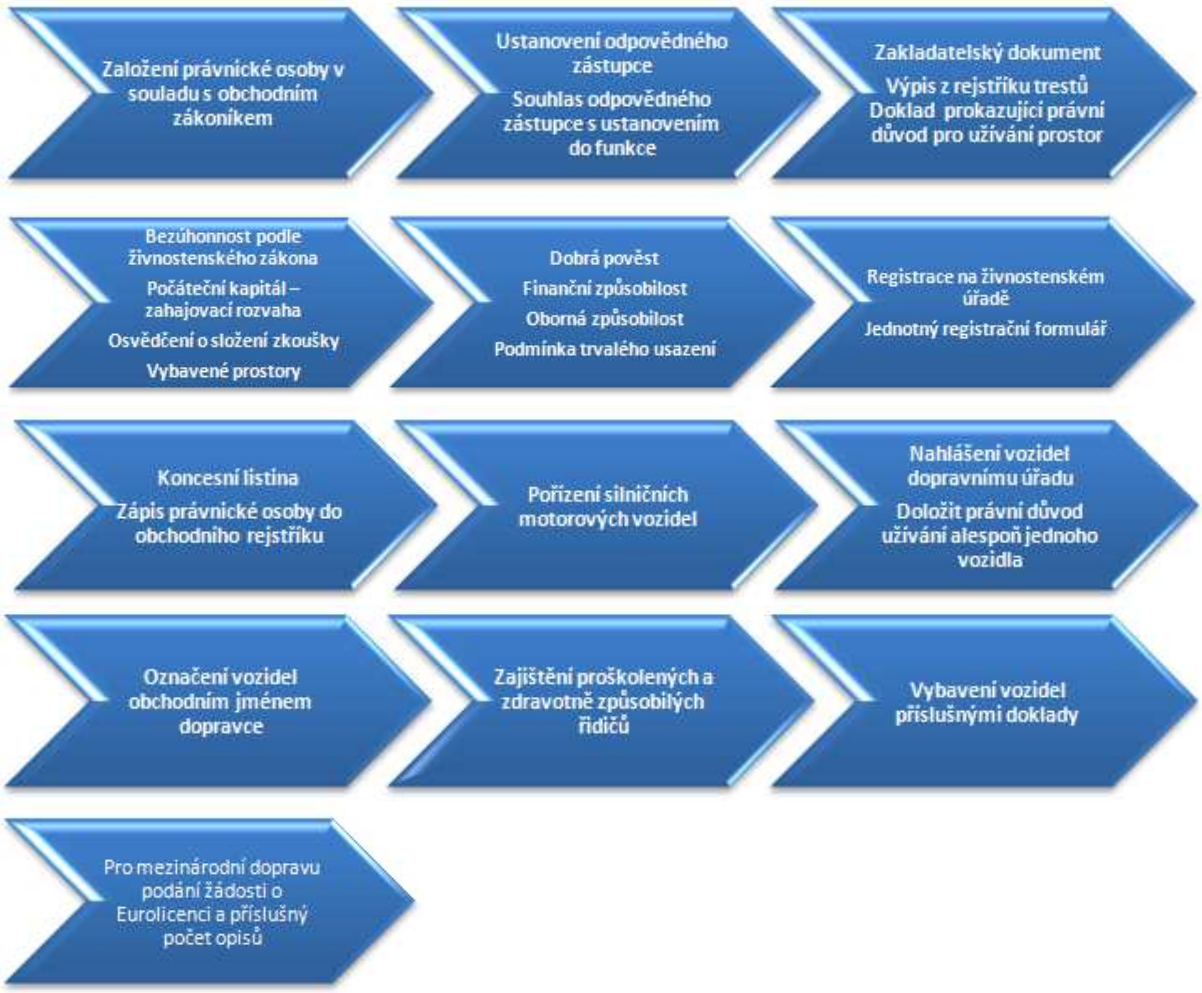
Pokud se jedna nebo více fyzických osob rozhodne podnikat v silniční nákladní dopravě jako právnická osoba, musí nejprve právnickou osobu založit. K tomu je nutné sepsat zakladatelskou či společenskou smlouvu, nebo v případě jednoho zakladatele zakladatelskou listinu. Stejně jako u fyzické osoby musí dojít k získání živnostenského oprávnění. Právnická osoba musí doložit zakladatelský dokument, doklad prokazující právní důvod pro užívání prostor a výpis z evidence Rejstříku trestů. Založení právnické osoby se řídí obchodním zákoníkem.

Pro získání živnostenského oprávnění se musí zaregistrovat na živnostenském úřadě a pomocí jednotného registračního formuláře pro právnické osoby ohlásit živnost, požádat o koncesi, registrovat se k daňové povinnosti a úřadu práce nahlásit volná pracovní místa, případně jejich obsazení. Právnická osoba je povinna určit odpovědného zástupce, který bude splňovat

podmínky pro získání koncese a musí předložit souhlas odpovědného zástupce s ustanovením do funkce.

Právnické osobě vzniká právo zahájit podnikání dnem zápisu do obchodního rejstříku, tedy dnem faktického vzniku společnosti. Další postup je shodný s postupem založení dopravního podniku fyzickou osobou. Celé schéma postupu při zakládání dopravního podniku jako právnické osoby je znázorněno na obrázku 5.

Obrázek 5: Postup založení dopravní společnosti právnickou osobou



Zdroj: Vlastní šetření

5. 3 Požadavky kladené na řidiče silničních nákladních vozidel

Na řidiče nákladních vozidel jsou pochopitelně kladeny větší nároky a nestačí pouze řidičský průkaz. Na profesionální řidiče se vztahuje řada zákonem daných požadavků. Pro výkon povolání řidiče nákladních automobilů je nutné vlastnit:

- **řidičský průkaz C**, opravňující k řízení motorových vozidel s maximální přípustnou hmotností převyšující 3500 kg a přípojné vozidlo s maximální přípustnou hmotností nepřevyšující 750 kg, případně **C+E**, kdy přípojné vozidlo má maximální přípustnou hmotnost převyšující 750 kg;

- **průkaz profesní způsobilosti** řidiče, který je podmíněn školením o délce 140 hodin (130 hodin teoretická část a 10 hodin praktická část), každý rok se obnovuje pravidelným školením v rozsahu 7 hodin;

- **doklad o zdravotní způsobilosti**, posudek od lékaře o fyzické i psychické způsobilosti k řízení motorových vozidel; zahrnuje dopravně psychologické vyšetření, neurologické vyšetření a EEG;

- **digitální kartu řidiče**, pokud jezdí vozidlem, které je vybaveno digitálním tachografem.

Není absolutní podmínkou, že řidičem nákladního automobilu se smí stát jen osoba starší 21 let. Minimální věková hranice pro výkon tohoto povolání je 18 let, pokud dojde k absolvování školení v rozšířeném rozsahu, tj. o rozsahu 280 hodin (260 hodin teoretická část a 20 hodin praktická část).

Z pohledu řidiče se jedná o velkou finanční zátěž pro získání všech nutných dokladů, aby mohl s výkonem povolání začít. V tabulce 3 jsou uvedeny přibližné ceny pro získání jednotlivých oprávnění.

Tabulka 3: Vstupní náklady řidiče

Doklad	Cena (Kč)
Řidičský průkaz C	14 200
Rozšíření řidičského průkazu C na C+E	7 000
Průkaz profesní způsobilosti	30 000
Dopravně psychologické vyšetření	2 000
Vystavení digitální karty řidiče	700
Celkem	**53 900**

Zdroj: Vlastní šetření

Většina dopravních firem, která poptává práci řidiče, požaduje kromě řidičského a profesního průkazu, zdravotní způsobilosti a digitální karty ještě splnění dalších kritérií:

- praxi v autodopravě nebo v řízení nákladního automobilu;
- flexibilitu a spolehlivost;
- čistý výpis z trestního rejstříku a bodové hodnocení řidiče.

Do 1. 6. 2012 platila podmínka praxe pro práci řidiče v mezinárodní nákladní dopravě, která se provozuje vozidlem o celkové hmotnosti převyšující 7,5 tuny. Řidič před výkonem této činnosti musel mít dvouletou praxi v řízení nákladního vozidla o celkové hmotnosti vyšší než 3,5 tuny nebo autobusu. Přestože tato podmínka byla zrušena, stále většina dopravních firem, především pokud se zabývají mezinárodní dopravou, požaduje po řidičích alespoň jeden, nejčastěji dva nebo tři roky praxe.

Mezi požadavky se vedle flexibility a spolehlivosti objevuje také komunikativnost a základní znalost cizích jazyků. Znalost alespoň základních slov a frází, aby se řidiči dokázali dorozumět s klientem, zeptat na cestu, bezchybně orientovat v dopravním značení nebo případně i obhájit v případě kontroly, vytváří lepší image dopravního podniku, ale především velmi zjednoduší výkon povolání řidičům.

5. 4 Podmínky založení a provozování závodové dopravy

5. 4. 1 Založení závodové dopravy

Legislativní podmínky pro založení závodové dopravy, tedy dopravy pro vlastní potřebu, jsou podstatně méně komplikované než pro dopravu poskytovanou pro cizí potřeby. Při závodové dopravě se předpokládá, že nedochází ke vzniku závazkového vztahu z přepravy nákladu a že přepravovaný náklad je ve vlastnictví podniku, nebo je podnikem používán. Dalším

předpokladem je, že závodová doprava není hlavním předmětem podnikání, ale pouze vedlejší činností, kterou podnik zajišťuje svou hlavní činnost.

Pokud se podnik rozhodne zajišťovat si dopravu vlastními prostředky, musí mít k dispozici dostatek financí, aby mohl zaměstnat vlastní řidiče a aby vozidla, jimiž bude dopravu provádět, měl ve vlastnictví nebo v pronájmu.

Podle zkušeností dispečera společnosti CN CARGO je při pořizování vozidel nutné dbát na kritéria, která pomohou při výběru správného vozidla. Více než samotná pořizovací cena je důležitá kvalita, protože je nutné brát ohled na ceny oprav, náhradních dílů a především komplikace s plněním zakázek při poruše vozidla. Důležité je také zjistit si informace o kvalitě a ceně servisu, jaká je dostupnost servisů v cizině, jaká je dostupnost dílů a jak finančně náročný je provoz vozidla.

V případě zakládání závodové dopravy není nutné udělení koncese. V tomto případě tedy podnikatel nemusí splňovat podmínku trvalého usazení, dobré pověsti a nemusí prokazovat finanční ani odbornou způsobilost. Pokud doprava pro vlastní potřebu zasahuje i na území Evropské Unie a dopravce je schopen prokázat, že splňuje všechny výše popsané podmínky a znaky závodové dopravy, nevztahuje se na něj povinnost Eurolicence. Závodová doprava do třetích zemí podléhá povolovacímu řízení a dopravce musí od státu obdržet příslušná povolení.

5. 4. 2 Provozování závodové dopravy

Založení závodové dopravy nepředstavuje z legislativního hlediska žádný problém. To ovšem nelze tvrdit i o jejím provozování. Mnozí podnikatelé provozující dopravu pro vlastní potřeby se mylně domnívají, že některá opatření se vztahují jen na koncesované dopravce. Například pokud vozidlo s maximální přípustnou hmotností včetně návěsu nebo přívěsu překročí 3,5 tuny, vztahuje se na něj povinnost vybavení záznamovým zařízením podle Nařízení (EHS) č. 3821/85 bez ohledu na to, zda je provozováno pro vlastní nebo cizí potřebu. Stejně tak musí dodržovat i další podmínky vztahující se na dopravce, neboť podle zákona o silniční dopravě je dopravcem i ten, kdo provozuje dopravu pro vlastní potřebu.

Ačkoli legislativně je provozování závodové dopravy velmi podobné provozování veřejné dopravy, tak z praktického pohledu se jejich provozování liší. Při provozování závodové dopravy není nutné shánět zakázky a nemusí být natolik rozvinut dispečink, který je v případě veřejné dopravy nepostradatelný a klíčový pro celý chod dopravní firmy. Často bývá

provozování závodové dopravy ve větších firmách upraveno vnitropodnikovými směrnicemi, které blíže specifikují požadavky kladené na poskytování služeb v oblasti dopravy pro vlastní potřebu.

V praxi se doprava pro vlastní potřebu objevuje velmi často v případě drobných živnostníků (například řemeslníci, kteří zásobují materiálem své dílny a následně rozvážejí výrobky zákazníkům), středních firem (například stavební firma pro převoz stavebního materiálu) a velmi často se lze setkat také se závodovou dopravou velkých podniků, jako v případě ČZ a.s. Strojírenský podnik ČZ a.s. měl vždy vlastní automobilovou dopravu. Podniku takového rozsahu, který se zabývá strojírenstvím, se provozování vlastní dopravy vyplatí natolik, že byl založen dopravní odbor společnosti ČZ a. s. pod názvem Doprava a spedice, fungující jako ekonomicky soběstačná a samostatně hospodařící jednotka.

V současné době se působnost dopravního odboru rozšířila i mimo podnik ČZ a.s. Podle vedoucího dopravního odboru jsou podmínky pro provozování závodové dopravy a dopravy pro cizí potřebu stejné. Zásadní rozdíl je v tom, že odbor musí mít k dispozici volná vozidla s řidiči, aby mohl uspokojovat v první řadě vlastní potřeby podniku. V případě, že podnik potřebuje využít dopravní služby odboru, musí jej upřednostnit i před výhodnou zakázkou pro jiného klienta. Na druhé straně mu podnik poskytuje určité zázemí a také jistotu práce a pravidelnost zakázek.

5. 5 Situace silniční nákladní dopravy v České republice před vstupem a po vstupu do Evropské Unie

5. 5. 1 Legislativní změny

K 1. 5. 2004 vstoupila Česká republika do Evropské Unie, což znamenalo významné změny pro oblast silniční nákladní dopravy. V rámci států EU došlo k naprostému osvobození od povolovacího řízení. Povolovacím režimům podléhá pouze doprava týkající se nečlenských států.

Po vstupu do EU se česká legislativa musela plně přizpůsobit její legislativě. Začaly zde platit nové podmínky a nová nařízení, se kterými se dopravci i řidiči museli ztotožnit. Nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č.1071/2009 se zavedla společná pravidla týkající se závazných podmínek pro výkon povolání podnikatele v silniční dopravě a zpřísnili se podmínky pro vstup dopravců na dopravní trh. Česká republika, jakožto členský stát EU,

v návaznosti na toto nařízení upravila i některé údaje ve své legislativě, konkrétně v zákoně č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů.

Samotné provozování silniční nákladní dopravy po vstupu do EU také zaznamenalo řadu legislativních úprav. Nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1072/2009, o společných pravidlech pro přístup na trh mezinárodní silniční nákladní dopravy vstoupila v platnost podmínka obdržení Eurolicence. Česká republika byla signatářem Evropské dohody o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (AETR), ovšem po vstupu do EU vstoupilo v platnost Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, které je Dohodě AETR nadřízeno a upravuje stejnou problematiku. Dohoda AETR byla v některých bodech liberálnější a docházelo tak k odlišnému pojetí podmínek v jednotlivých státech. Proto bylo Evropskou Unií vydáno toto nařízení, které přesně definovalo a sjednotilo podmínky v dané oblasti. Pro ošetření správného užívání záznamového zařízení v silniční dopravě, které navazuje na Nařízení č. 561/2006 bylo Evropskou Unií vydáno Nařízení (EHS) č. 3821/85.

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1072/2009 se dotýká také změn v oblasti kabotáže. Kabotáží se rozumí „vnitrostátní přeprava pro cizí potřebu dočasně provozovaná v hostitelském členském státě“. [8] Dříve si zákazem kabotáže některé země chránili svůj dopravní trh. V současné době Nařízení č. 1072/2009 upravuje podmínky, jejichž splnění stačí k provozování kabotáže každým dopravcem, který vlastní Eurolicenci.

5. 5. 2 Názory dopravců na vstup do EU

Vedoucí odboru dopravy společnosti ČZ a. s. obecně vnímá zahraniční zakázky jako výhodnější pro podnik. Obvykle se jedná o lépe placené zakázky, ovšem platební morálka v zahraničí je podle jeho zkušeností horší než v tuzemsku. Obtížnější je také soudní vymahatelnost pohledávek v zahraničí, přesto je problematika Evropské unie velmi důležitá, protože zahraniční zakázky tvoří většinový podíl na celkovém počtu zakázek.

Názory na stav v dopravě po vstupu do EU jsou značně ovlivněny celkovým názorem na EU. Jako většina změn i členství České republiky v EU s sebou nese své výhody i nevýhody. Za kladné vlivy EU z hlediska dopadu na podnikání v dopravě lze považovat:

- volný přechod přes hranice;
- zrušení cla;
- úsporu času;

- úsporu nákladů;
- zjednodušení celní administrativy.

Z pohledu dispečera CN CARGO je pozitivní, že po vstupu do EU a otevření hranic nemusí řidiči čekat ve frontách na hranicích, aby byli procleni. Značně se tak šetří čas a firma zvládne výrazně více zakázek, zároveň šetří náklady, které byly dříve vynaloženy na plat řidiče a na nevytížené vozidlo. Značnou výhodou podle jeho názoru je možnost efektivnějšího vytěžování vozidel. Lze na jedno vozidlo naložit několik různých nákladů. Dříve docházelo na hranicích ke komplikacím, bylo nutné při celní kontrole neustále opatřovat náklad celním uzávěrem (plombou), docházelo tedy během cesty několikrát k zaplombování a odplombování nákladu, což mělo neblahý dopad z hlediska času a administrativy.

Vstup do EU s sebou přinesl řadu skutečností, které jsou dopravci vnímány jako překážky a nevýhody členství České republiky v EU. Jako hlavní nevýhody lze uvést:

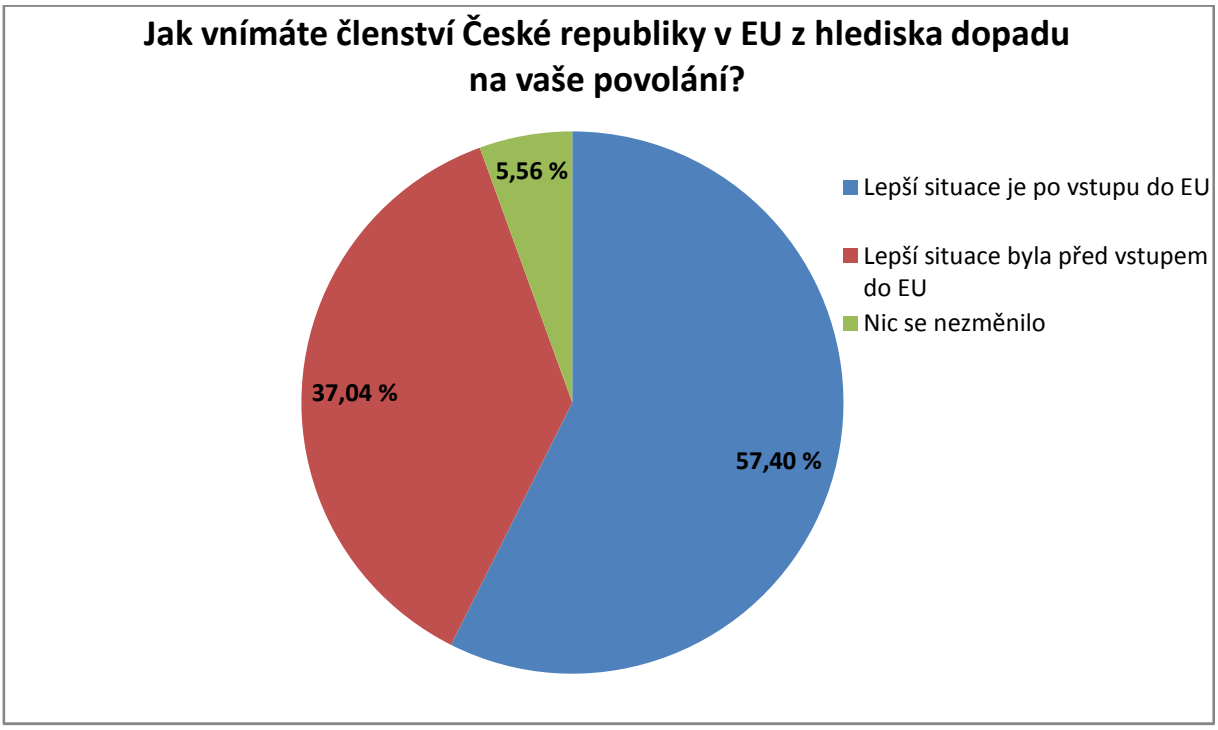
- zvýšení počtu dopravců, větší konkurence;
- náročnost legislativních změn;
- zdražování mýtného.

Podle vedoucího odboru Doprava a spedice společnosti ČZ a. s. došlo otevřením hranic k růstu konkurence a je obtížnější získat dobré zakázky. Jako další problém uvádí skutečnost, že Evropský parlament v roce 2011 zavedl zvýšení mýta tím, že umožnil, aby členské státy ve výši mýta zohledňovaly znečišťování životního prostředí, dopravní kongesce apod.

5. 5. 3 Názory řidičů nákladních vozidel na vstup České republiky do EU

Z celkového počtu 85 dotazovaných řidičů nákladních vozidel jich 54 vykonávalo povolání řidiče v silniční nákladní dopravě již před vstupem do EU, proto na ně byly mířeny otázky, které porovnávají stav jejich povolání před vstupem a po vstupu do EU. Jak ukazují následující údaje, názory řidičů na vstup do EU se liší.

Obrázek 6: Názory řidičů na členství ČR v EU



Zdroj: Vlastní šetření

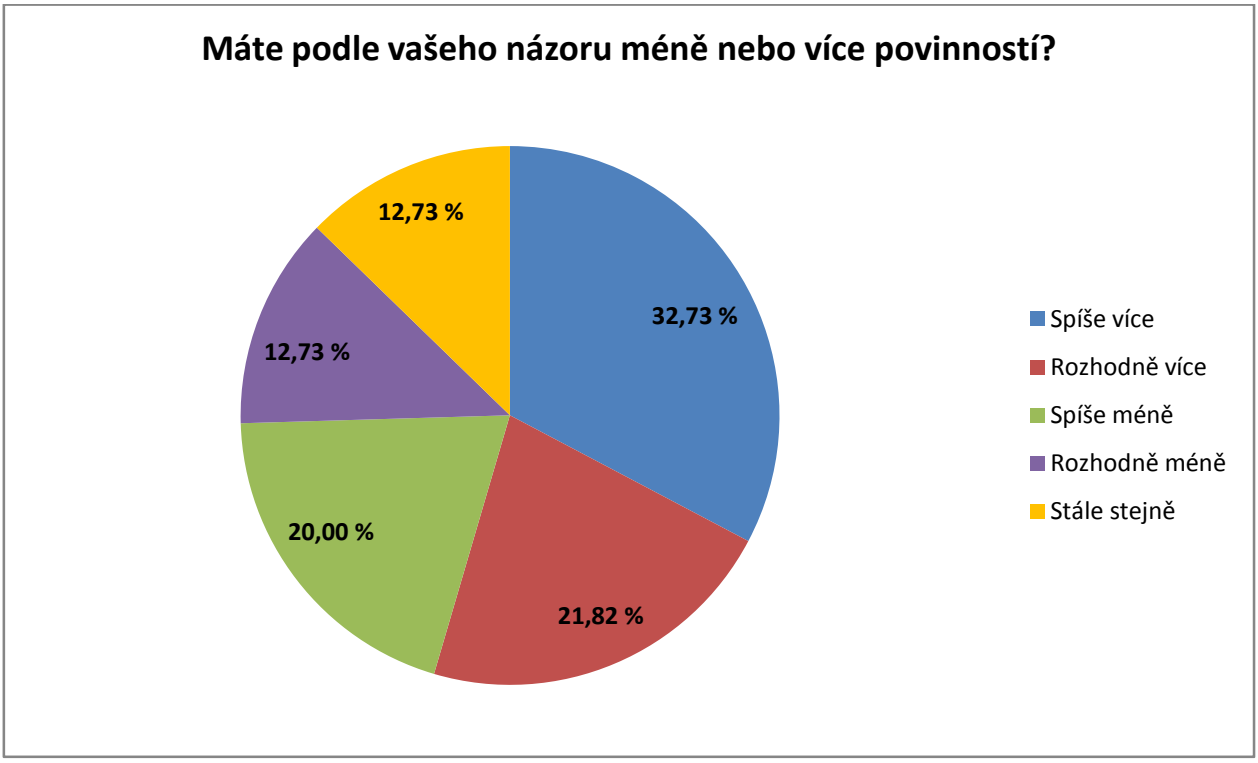
Nadpoloviční většina respondentů se přiklání ke skutečnosti, že po vstupu do EU je prostředí pro výkon jejich povolání příznivější. Řidiči, kteří takto odpovídali, zohledňují fakt, že nedochází k čekání na státních hranicích a s tím odpadají starosti spojené s proclením zboží. Cesty do jiných členských zemí jsou pro ně méně problematické, plynulé a časově podstatně méně náročné. Více času mohou trávit v tuzemsku.

Skupina řidičů, která se přiklání k možnosti, že lepší situace byla před vstupem do EU, bere v potaz skutečnost, že čekání na hranicích bylo obvykle také placené, ale zároveň se v tu dobu od řidiče nevyžadovala žádná aktivita. Proto po vstupu do EU tímto mohlo dojít u řidičů k poklesu mzdy. Jako další aspekt, který může vést k této odpovědi lze uvést vzrůstající tlak dopravců na zvýšení výkonnosti řidičů, aby došlo ke zvýšení konkurenceschopnosti mezi narůstajícím počtem dopravních firem. Snížení cen za dopravní služby se také nepříznivě odrazilo na mzdách řidičů.

Odpověď s nejmenším podílem odpovědí, patří skupině řidičů zabezpečující především tuzemskou dopravu. Pokud řidiči minimálně absolvují cesty do zahraničí nebo je neabsolvují vůbec, pak po vstupu České republiky do EU nevnímají žádné zásadní změny.

Další otázka zkoumá názor řidičů na vývoj objemu povinností, vztahujících se k výkonu jejich profese.

Obrázek 7: Názor řidičů na členství ČR v EU z hlediska jejich povinností



Zdroj: Vlastní šetření

Odpovědi se různí, ale převládá názor, že povinností mají řidiči nákladních vozidel více po vstupu do EU. Tato skutečnost je dána legislativními změnami, kdy po vstupu do EU musela Česká republika jakožto členský stát akceptovat řadu výše popsaných nařízení a směrnic EU. Řidičům se Nařízením č. 561/2006 zpřísnila dosud platná Dohoda AETR a museli se flexibilně přizpůsobit všem legislativním novinkám. Svou roli opět může hrát také nárůst konkurence, kdy nadřízení kladou vyšší nároky a více povinností na své řidiče.

Přibližně 13 % respondentů je přesvědčeno, že povinností mají méně a dalších 20 % dotazovaných se k jejich názoru přiklání. V tomto případě se opět jedná o problematiku cla. Z tohoto hlediska došlo k eliminaci povinností řidičů mezinárodní nákladní dopravy.

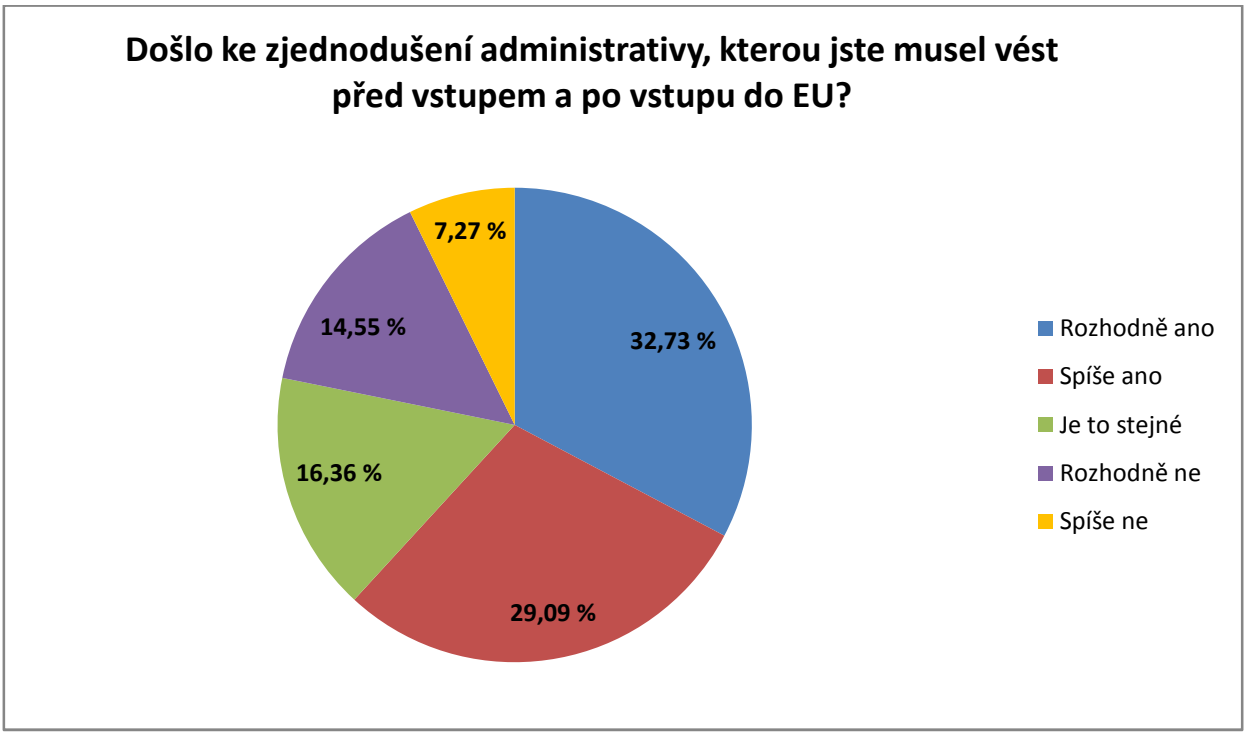
Část řidičů nepociťuje žádný vliv EU na vznik nebo zánik jejich povinností. Jedná se o řidiče, kteří před vstupem do EU uskutečňovali minimum zahraničních přeprav nebo o řidiče, kteří mají ve své firmě stabilní zázemí a nepocítili žádné výrazné změny.

Řidiči, stejně jako dopravci, podléhají administrativnímu zatížení. Zodpovídají za nákladní listy CMR, za kontrolu správnosti údajů dodacích listů a za vyplnění záznamu o provozu vozidla. Podle dotazníkového šetření se administrativní náročnost po vstupu do EU snížila. Je to dáno především volným vstupem na území členských států.

Pokud jede například řidič do Švýcarska, které není členem EU, jedná se o zdlouhavý a administrativně náročný proces. Nejprve musí na celní úřad v České republice, kde mu vystaví celní doklad T1, Jednotný celní doklad (JCD) a zboží proclí. Německem, jakožto členským státem EU, proběhne cesta bez potíží až na hranice mezi Německem a Švýcarskem. Na Německých hranicích náklad otevřou a zkontrolují. Ve Švýcarsku má zákazník obvykle domluvenou spolupráci s určitou spediční firmou. Řidič musí tuto spediční firmu navštívit, aby došlo k vyřízení potřebných dokladů a složení celní jistiny. Zde je často problém, že spediční firmy, někdy i celní úřady bývají přímo ve městech. Následně dojde ke kontrole dokladů celní správou. Na místě vykládky řidič veškerou dokumentaci odevzdá, firma se spojí se spediční firmou a potvrdí převzetí nákladu.

Tento zdlouhavý proces dříve probíhal na hranicích každé země. I přes zjednodušení, které s sebou přinesl celní systém TIR, je stále vstup do třetích zemí, v porovnání se vstupem do členských zemí EU, komplikovaný. Vstup do EU velmi výrazně urychlil pohyb zboží i osob v zahraničí a řidičům zjednodušil administrativní práci. Názor řidičů na změnu jejich administrativních povinností je zobrazen na obrázku 8.

Obrázek 8: Názor řidičů na členství ČR v EU z hlediska administrativní náročnosti



Zdroj: Vlastní šetření

Převážná většina řidičů zastává názor, že vstup do EU má kladný vliv na administrativu v dopravě. Jako vysvětlení se nabízí zánik celní povinnosti. Na místo zajišťování a schraňování dokumentů vztahujících se k přepravě zboží přes hranice, nyní řidiči stačí pouze mít ve vozidle platný opis Eurolicence.

Zbývajících necelých 40 % respondentů nezaznamenalo žádné pozitivní změny v oblasti administrativy. Část z nich uvádí, že stav je v současnosti stejný jako před vstupem do EU a část dokonce kategoricky odmítá, že by došlo ke zjednodušení administrativy v jejich povolání. Opět jsou zde zahrnuti řidiči, kteří před vstupem do EU působili především v tuzemsku. Nebo naopak se jedná o řidiče, kteří zajišťují dovoz nebo vývoz, tedy dopravu s nečlenskými zeměmi EU. Nabízí se také možnost, že takto odpovídající řidiči jsou zaměstnáni ve firmě, která vstoupila na zahraniční trh až po vstupu České republiky do EU. Potom samozřejmě řidičům vzniklo více administrativních povinností, například nákladní list CMR.

5. 6 Informovanost v silniční nákladní dopravě

5. 6. 1 Školení a informovanost dopravců

Dopravce je zodpovědný za znalost všech legislativních norem, které upravují jeho povinnosti při podnikání v silniční nákladní dopravě. Ze zákona není povinen účastnit se školení pro dopravce. Jako doklad o jeho informovanosti slouží zkouška odborné způsobilosti.

V případě dopravního odboru společnosti ČZ a. s., kdy dopravce zároveň vykonává funkci vedoucího zaměstnance je povinen účastnit se školení požární ochrany, a to jednou za tři roky a dále se účastní školení bezpečnosti práce, které provádí oddělení bezpečnosti práce společnosti ČZ a. s.

Dopravci se mohou školení a odborných seminářů účastnit dobrovolně. Na trhu je široká nabídka služeb školicích středisek. Je-li dopravce členem sdružení ČESMAD, jsou mu nabízena školení, kurzy a semináře pro něj i pro jeho řidiče za zvýhodněnou cenu. Dopravce se může odborných kurzů účastnit osobně nebo tím pověřit své zaměstnance, kterých se daný seminář týká. Obzvláště v začátku podnikání je pro dopravce ve vlastním zájmu prospěšné zúčastnit se některých školení. Dostatečnou informovaností se předchází vzniku chyb, které mohou dopravce i celý podnik ohrozit.

Povinností dopravce podle zákona č. 111/1994 Sb. je jmenovat bezpečnostního poradce pro přepravu nebezpečných věcí v souladu s Dohodou ADR. Je nutné, aby došlo dopravcem nebo jím pověřenou osobou k absolvování školení a získání Osvědčení o odborné způsobilosti bezpečnostního poradce pro přepravu nebezpečných věcí silniční dopravou.

Sdružení ČESMAD v současné době nabízí pro manažery, administrativní pracovníky a dispečery dopravních firem následující kurzy a semináře za příslušné ceny:

Tabulka 4: Ceník školení pro dopravce ve Sdružení ČESMAD

Kurzy pro manažery a specialisty	Cena v Kč pro členy Sdružení	Cena v Kč pro nečleny Sdružení
Řízení a marketing	4 000	5 000
Legislativa a sociální předpisy	4 000	5 000
Právo a finanční řízení	4 000	5 000
Provoz nákladní dopravy a celní režimy	4 000	5 000
Odborné semináře		
Bezpečnostní poradce pro ADR	12 000	13 000
Školení osob podílejících se na přepravě nebezpečných věcí dle ADR	1 000	1 500
Ceny v silniční dopravě	1 000	1 500
Dispečer nákladní dopravy	1 000	1 500
Kontroly v dopravní firmě	1 000	1 500
Metrologie v dopravní firmě	1 000	1 500
Obsluha digitálního tachografu	1 000	1 500
Odpady a jejich přeprava	1 000	1 500
Personální agenda dopravní firmy	1 000	1 500
Pohledávky	1 000	1 500
Poskytování cestovních náhrad	1 000	1 500
Pracovní režimy a pracovní doba řidičů - povinnosti dopravce	1 000	1 500
Přeprava nadměrných nákladů	1 000	1 500
Přeprava potravin	1 000	1 500
Přeprava zvířat	1 000	1 500
Přepravní operace - daně, cla, statistika	1 000	1 500
Řešení mimořádných událostí	1 000	1 500
Servis a údržba vozidel	1 000	1 500
Smluvní vztahy v silniční dopravě	1 000	1 500
TaGra pro uživatele	1 000	1 500
TIR - tranzitní celní systém	1 000	1 500
Uložení a upevnění nákladu na vozidle	1 000	1 500
Uložení nákladu z pohledu dopravce	1 000	1 500

Zdroj: [30]

Pokud dopravce neabsolvuje školení, musí získat potřebné informace jiným způsobem. Přístup k aktualizovaným informacím o změnách v legislativě a dění v dopravě jak v tuzemsku, tak v zahraničí zajišťuje dopravcům Sdružení ČESMAD, pokud jsou jeho členem.

Odbor Doprava a spedice společnosti ČZ a. s. je členem Sdružení od roku 1994. Vstoupil do Sdružení především kvůli skutečnosti, že ČESMAD byla jediná organizace, která vydávala vstupní povolení pro přepravu do zahraničních států. Tuto funkci plní dodnes při přepravě do třetích zemí. Nečlenským podnikům vydá povolení Ministerstvo dopravy, ovšem je to komplikovanější než za pomoci Sdružení ČESMAD. Dodnes je vedoucí Dopravy a spedice členem Sdružení především cenné informace, které poskytuje dopravcům a řidičům. Sdružení posílá členům měsíčně časopis, ve kterém informuje o novinkách v oblasti dopravy, posílá katalogy, kde nabízí zboží využitelné v dopravě a především poskytuje dopravcům přístup k informacím zveřejňovaným na internetových stránkách, které jsou přístupné pouze po zadání kódu.

CN CARGO je rovněž členem Sdružení, a to od roku 1998. Převážná většina informací se k zaměstnancům a dopravcům dostává opět prostřednictvím časopisu a internetových stránek Sdružení. Hlavní výhoda spočívá v tom, že Sdružení poskytuje úplné, srozumitelné a včasné informace.

Pokud dopravce není členem Sdružení ani se neúčastní školení, existují další možnosti jak si obstarat potřebné informace. Tyto možnosti zároveň mohou sloužit jako doplňující zdroje informací pro členy ČESMAD a absolventy školení. Za spolehlivé zdroje informací o situaci v oblasti dopravy lze považovat například tyto:

- internetové stránky Ministerstva dopravy (http://www.mdcr.cz);
- Ekonomicko-technická revue Doprava – časopis Ministerstva dopravy;
- Dopravní noviny – Týdeník pro dopravu a logistiku;
- Časopis Doprava a silnice;
- Časopis TRUCK & BUSINESS;
- Časopis TRUCK magazín.

Výhodou těchto zdrojů je především to, že sledují aktuální dění a obvykle s dostatečným předstihem informují o teprve připravovaných změnách a opatřeních. Důležité je, aby dopravce obdržel včas informace o změnách v legislativě. Pokud se jedná o významnou změnu, obvykle se k němu prostřednictvím médií dostane, ovšem menší legislativní úpravy je povinen aktivně vyhledávat sám, například ve výše uvedených zdrojích cílených přímo na obor dopravy. Veškerá úplná znění zákonů, vyhlášek a nařízení jsou volně přístupná

na internetu, takže pokud se dopravce dozví o změně, snadno dohledá potřebné detailní informace.

5. 6. 2 Školení a informovanost řidičů

Školení je pro řidiče hlavním zdrojem informací. Školení obvykle vede externí školitel. Odbor Doprava a spedice společnosti ČZ a. s. je stejně jako CN CARGO členem sdružení ČESMAD, které provádí většinu školení.

V dopravním odboru společnosti ČZ a. s. probíhá pro řidiče, stejně jako pro dopravce školení bezpečnosti práce, zajišťované vlastním oddělením bezpečnosti práce a školení požární ochrany, které zde provádí vedoucí odboru. Zákon udává, že zaměstnanci by měli být v oblasti požární ochrany školeni jednou za dva roky, ale vnitropodniková směrnice společnosti ČZ a. s. nařizuje provádět toto školení každý rok. Školení řidičů je zakončeno pohovorem s vedoucím dopravního odboru. Vedoucí také provádí opakované školení řidičů, viz příloha 14, podle nařízení vnitropodnikové směrnice společnosti.

V dopravním odboru dále probíhá jednou ročně školení v oblasti ochrany životního prostředí a školení samokontroly, kde jsou řidiči informováni, jaké se od nich při výkonu jejich povolání očekává chování, aby jejich vinnou nedocházelo k reklamacím prováděných služeb. Každý měsíc navíc dopravní odbor dbá o informovanost řidičů pořádáním tzv. výrobních porad, kde jsou řidičům a ostatním zaměstnancům odboru předávány informace jak zlepšovat výkon své práce, jak vystupovat na veřejnosti, jak jednat se zákazníky nebo jak správně vést administrativu, která se vztahuje k jejich profesi, a zaměstnanci poskytují vedoucím pracovníkům zpětnou vazbu. Dochází tak k oboustrannému toku informací, který přináší prospěch pro obě strany. Tato školení zabezpečuje společnost ČZ a. s., jsou nepovinná a jsou otázkou budování prestiže podniku a zkvalitňování jeho služeb.

Ze zákona jsou všichni řidiči, kteří vlastní profesní průkaz, povinni absolvovat pravidelné školení řidičů. Toto školení smí provádět pouze akreditované školicí středisko. Jak odbor Doprava a spedice společnosti ČZ a. s., tak společnost CN CARGO toto školení svým řidičům zabezpečují prostřednictvím Sdružení ČESMAD. Oběma firmám vyhovuje, že školení je na dobré úrovni a provádí jej stálý školitel, který poskytuje řidičům kvalitní služby. Řidiči školiteli popisují události, které je při práci zaskočili, a školitel jim poskytuje rady, jak se v takových situacích zachovat. Občas jsou jeho rady v praxi nevyužitelné především při cestách do zahraničí vlivem jazykové bariéry, přesto jsou firmy se školením řidičů spokojeni.

Sdružení ČESMAD se při školení drží následující osnovy [30]:

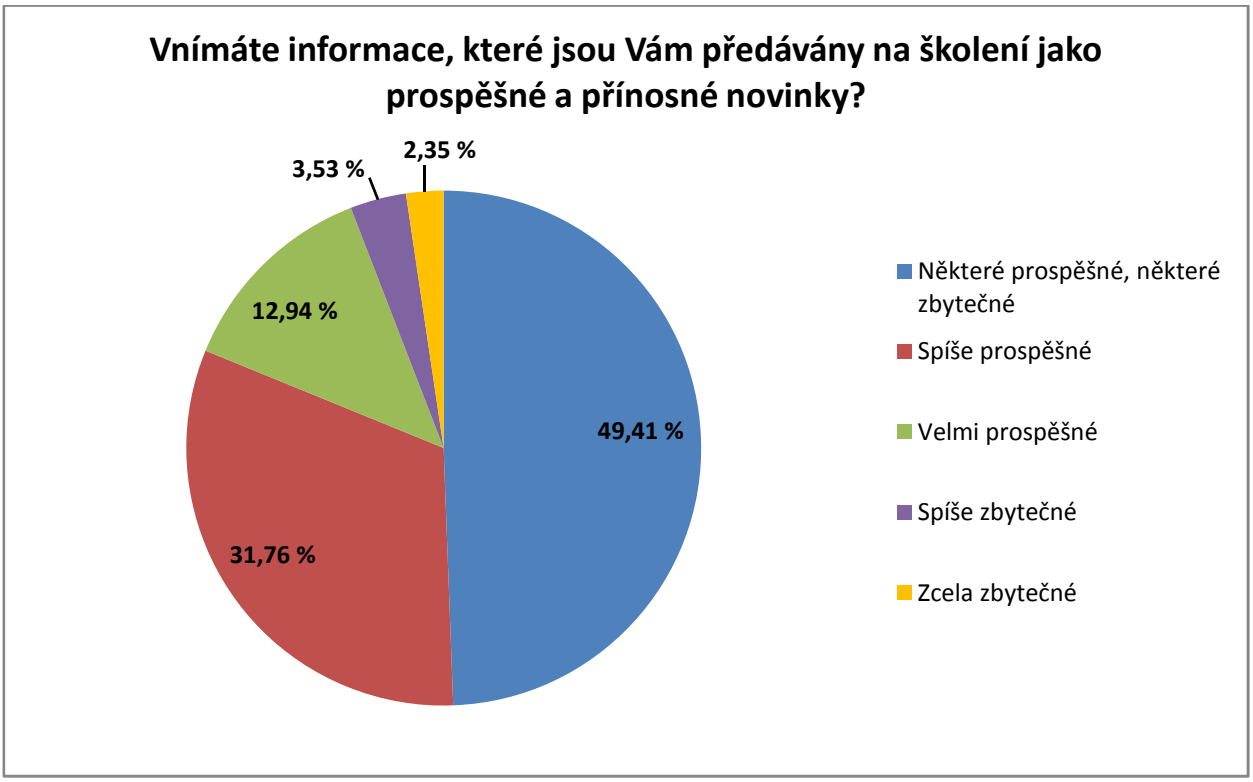
- Hospodárná a ekologická jízda;
- Bezpečná a defenzivní jízda;
- Pracovní režimy řidičů;
- Digitální tachograf;
- Uložení a upevnění nákladu;
- Dopravní předpisy aktuálně;
- Mezinárodní dopravní předpisy;
- Dopravní nehody;
- Doklady řidiče, vozidla a nákladu;
- Únava, stres a životospráva;
- Silniční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

Školení trvá ze zákona 7 hodin a je prováděno každý rok. Sdružení ČESMAD jej poskytuje za cenu 1 000 Kč za osobu pro své členy, pro nečleny 1 500 Kč za osobu.

Dalším ze zákona povinným školením řidičů je školení pro řidiče přepravující nebezpečné věci. Podle Dohody ADR musí mít řidič přepravující nebezpečné věci osvědčení o absolvování školení a složení zkoušky. Sdružení ČESMAD nabízí jak tři dny trvající základní kurz pro řidiče, kteří s přepravou nebezpečných nákladů začínají, tak i obnovovací kurz, který trvá dva dny a musí být absolvován každých pět let. Základní kurz nabízí Sdružení pro členy za 3 200 Kč za osobu, pro nečleny za 3 500 Kč za osobu. Méně obsáhlý obnovovací kurz nabízí za 2 000 Kč za osobu pro členy a za 2 300 Kč za osobu pro ostatní dopravce. [30]

Při velkém počtu řidičů výdaje na školení podnik finančně zatěžují. Pro dobrého dopravce je ovšem více než cena školení důležitá jeho kvalita. U správně proškolených a informovaných řidičů méně dochází k nevědomému porušování podmínek a k menší nehodovosti, což podniku šetří náklady vzniklé škodou na zboží, vozidle nebo životním prostředí. Řidič by měl na školení věnovat pozornost informacím od školitele, aby předešel vzniku chyb neznalostí jeho povinností. Jak řidiči vnímají informace, které jsou jim předávány na školeních, ukazuje obrázek 9.

Obrázek 9: Názor řidičů na školení



Zdroj: Vlastní šetření

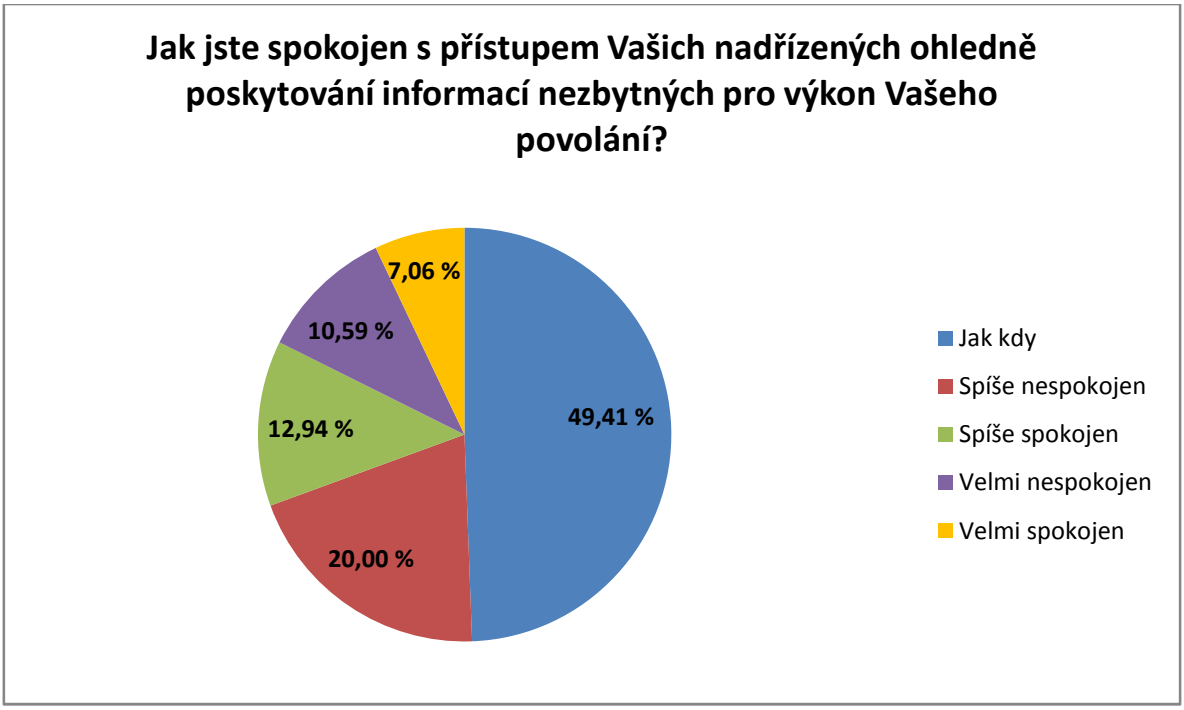
Podle dotazníkového šetření přistupují řidiči ke školením zodpovědně a neznehodnocují váhu informací, které jsou jim předávány. Téměř 50 % dotazovaných řidičů vnímá některé informace jako prospěšné a některé jako zbytečné. Tento názor je podnícen krátkým intervalem mezi školeními. Každý rok se opakují informace, které řidič často velmi dobře zná z praxe, proto je označí jako zbytečné. Navzdory tomu je pro něj alespoň část informací prospěšná a nová, což poukazuje na smysluplnost pravidelných školení.

Dalších 32 % řidičů považuje školení spíše za prospěšné a 13 % dokonce za velmi prospěšné. Tato skupina řidičů považuje školení za hlavní zdroj informací. Může se také jednat o začínající řidiče, kteří zatím neznají všechny informace z praxe. Tito řidiči nevyhledávají aktivně informace a jejich nadřízení se spoléhají plně na školicí střediska a neposkytují svým řidičům dostatek informací sami.

Pouhých 5 z dotazovaných 85 řidičů považuje informace na školeních za zbytečné. Zde se jedná o řidiče, kteří se o novinkách informují sami nebo je o nich pravidelně a dostatečně informuje jejich nadřízený. Vliv může mít také špatný výběr školitelů, kteří neposkytují řidičům kvalitní a aktualizovaný výklad.

Dopravní odbor firmy ČZ a. s. je svým rozsáhlým školením řidičů a výrobními poradami dobrým příkladem jak by měla vypadat péče o informovanost zaměstnanců. Dopravce by měl dbát na informovanost svých řidičů nejen zajištěním kvalitního školicího střediska, ale také by měl sám vyvíjet aktivitu v poskytování informací. Podle průzkumu tomu tak často není.

Obrázek 10: Názor řidičů na přístup nadřízených z hlediska poskytování informací

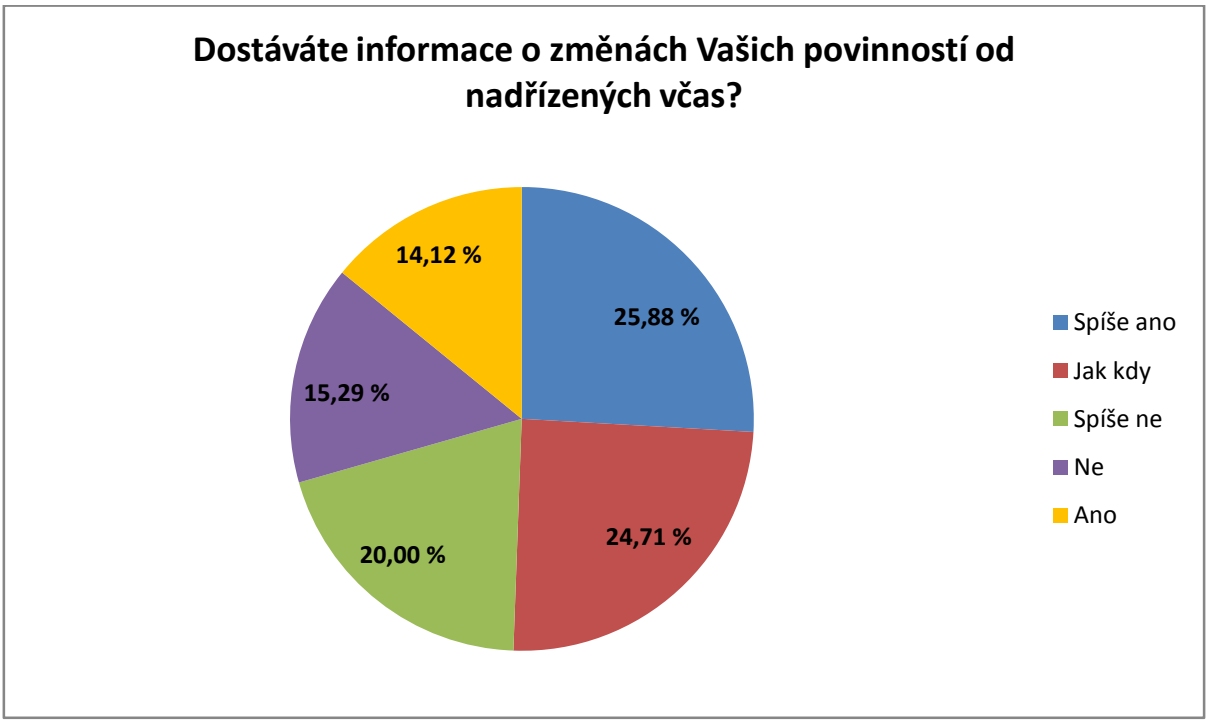


Zdroj: Vlastní šetření

Pouhých 7 % respondentů považuje poskytování informací od nadřízených za velmi uspokojivé a spíše spokojeno je jen 13 % z nich. Téměř 50 % řidičů se na své nadřízené nemůže ohledně poskytování informací stoprocentně spolehnout a téměř třetina dotazovaných uvádí, že je se svým nadřízeným v tomto ohledu nespokojena.

Podle odpovědí na další otázku je za nespokojenost řidičů částečně na vině nevčasné informování o změnách povinností.

Obrázek 11: Názor řidičů na přístup nadřízených z hlediska včasnosti poskytování informací



Zdroj: Vlastní šetření

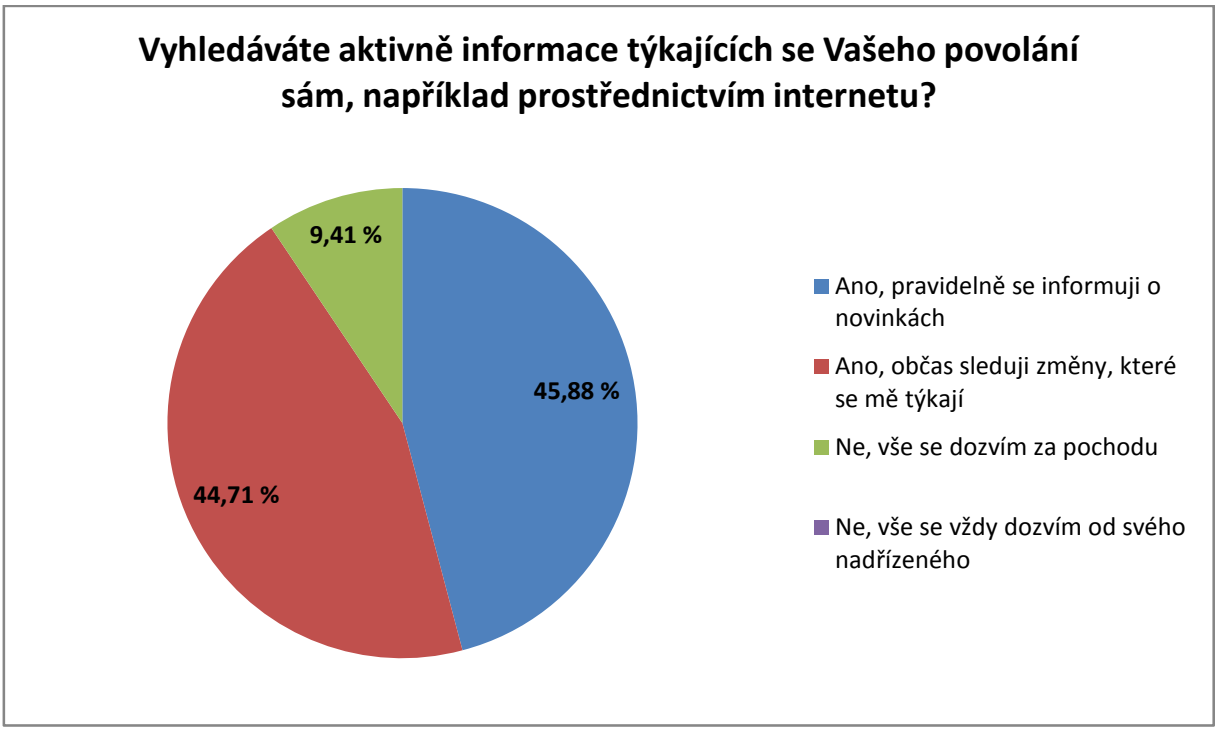
Převažují však spíše kladné zkušenosti řidičů se včasností poskytování informací. Problém tedy není pouze otázkou rychlosti předávání informací od dopravce k řidiči, ale také záleží na jejich množství a kvalitě. Nadřízený zde jako zdroj informací selhává. Jedná se o podniky, které jsou řízené vedoucími bez dostatečných zkušeností s vedením zaměstnanců. Zanedbáváním informovanosti svých podřízených se stávají rizikovou skupinou dopravců. Mohou být více náchylní k nehodovosti svých vozidel, častým reklamacím poskytovaných služeb a sankcím za nedodržení povinností.

Pokud nadřízení nezajistí řidičům informace sami nebo kvalitním školením, měli by si řidiči informace obstarat z jiných zdrojů. Mohou se stejně jako dopravci informovat prostřednictvím internetových stránek Ministerstva dopravy nebo některým z periodik zaměřených na oblast dopravy. Řada řidičů má na svých cestách přístup k internetu, proto jsou v současné době velmi populární webové stránky nabízející řidičům nákladních vozidel internetová fóra, kde mohou diskutovat o tématech vztahujících se k jejich povolání. Témata mohou zakládat přímo řidiči a jejich kolegové na ně následně reagují. Nevýhodou je zpochybnitelnost takto získaných informací. Velmi prospěšné je, že na takovýchto diskusních fórech řidiči často píší o svých zkušenostech z praxe, varují kolegy na co si dát pozor a jak se v určitých situacích zachovat. Další výhodou je, že jsou zde diskutována aktuální témata a novinky, které se týkají

všech řidičů. Mezi nejznámější a nejvyužívanější internetová fóra pro řidiče nákladních vozidel patří internetová stránka www.kamionaci.com a www.truck-forum.cz.

Obrázek 12 ukazuje, jak jsou řidiči ve vyhledávání informací, které se týkají jejich povolání aktivní.

Obrázek 12: Aktivita řidičů při vyhledávání informací



Zdroj: Vlastní šetření

Pravidelně vyhledává informace o novinkách v dopravě 45, 88 % dotazovaných řidičů. Téměř stejný podíl řidičů občas sleduje změny, které se týkají oblasti dopravy. Dohromady tedy přes 90 % řidičů aktivně vyhledává informace, které se vztahují k výkonu jejich povolání. Na špatný přístup nadřízených v poskytování informací, který se projevil v předchozích otázkách, poukazuje i tato otázka, neboť nikdo z dotazovaných řidičů neuvedl, že informace nevyhledává sám, protože se vše potřebné dozví od svého nadřízeného. Zbývajících 9,41 % řidičů se neinformuje aktivním vyhledáváním informací, ale spoléhají na to, že se vše potřebné dozvědí přímo při výkonu povolání.

5. 6. 1 Školicí střediska

Aby školicí středisko mohlo provozovat zákonem stanovené školení řidičů, musí mu být udělena akreditace. Akreditaci uděluje podnikateli místně příslušný krajský úřad na základě

jeho žádosti. Udělení akreditace se řídí zákonem č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel.

Podle zákona č. 247/2000 Sb. žadatel musí doložit, že vlastní živnostenské oprávnění pro volnou živnost "Pořádání odborných kurzů, školení a jiných vzdělávacích akcí, včetně lektorské činnosti" nebo pro vázanou živnost "Provozování autoškoly". Žadatel musí zaplatit správní poplatek ve výši 3 000 Kč. Dále žadatel předkládá plán v písemné formě, jak bude jeho činnost probíhat, kolik bude do kurzů přijímáno účastníků, co bude předmětem výuky a jakým způsobem bude probíhat. Nezbytnou součástí žádosti je seznam lektorů, doložení jejich vzdělání související se silniční dopravou a praxe v oblasti silniční dopravy. Žadatel je povinen předložit doklad o vlastnickém právu k užívání vybavených prostor, v nichž bude výuka probíhat a k užívání výcvikových vozidel. Poslední povinností žadatele je doložit kontrolní systém, kterým bude prováděn dohled nad řádným plněním plánu.

V žádném případě nelze udělit akreditaci pouze k provádění vstupního nebo pravidelného školení řidičů. Akreditace je udělována obvykle k provádění výuky a výcviku pro držitele řidičského oprávnění skupin C a jejích podskupin.

Seznam akreditovaných školicích středisek v České republice je zveřejněn na internetových stránkách jednotlivých krajů. Průměrně se v každém kraji nachází necelých 40 akreditovaných školicích středisek, které nabízejí své služby za odlišné ceny. Velká část dopravců využívá služeb akreditovaného Školicího střediska ČESMAD BOHEMIA, které má v poskytování školení dlouholetou praxi.

5. 7 Porušování podmínek provozování silniční nákladní dopravy

5. 7. 1 Přestupky dopravců

V řadách dopravců není příliš těch, kteří by porušovali podmínky, za jejichž dodržování jsou osobně zodpovědní. Jejich pochybení v případech jako je vedení povinné dokumentace, provozování činnosti pouze vozidly vybavenými záznamovým zařízením, neplatná Eurolicence, zaměstnávání neproškolených řidičů apod., by vzhledem k častým kontrolám bylo velmi rychle odhaleno.

Přetížení vozidel

Časté pochybení ze strany dopravců nastává z hlediska špatného technického stavu vozidel, kdy se běžně po silnicích pohybují nákladní vozidla, jejichž technický stav ohrožuje účastníky

silničního provozu. S tímto faktem souvisí také problematika přetěžování vozidel. V technickém průkazu každého vozidla je údaj o maximální přípustné hmotnosti vozidla. Pokud je převýšena maximální přípustná hmotnost vozidla, může dojít k poškození dopravní komunikace i vozidla a k jeho zhoršené ovladatelnosti. Za přetížené vozidlo zodpovídá dopravce. V některých státech se částečně na přetížení vozidla podílí také ten, kdo vozidlo nakládal. K přetěžování často dochází vědomě, aby mohl být přepraven větší objem nákladu, čímž dopravci šetří náklady za pohonné hmoty, provoz vozidla a plat řidiče.

To, že se jedná o častý přestupek dopravců, ukazuje dokument vydaný Ministerstvem dopravy, s názvem Informace o stavu bodového systému v ČR – Přestupky a trestné činy, kde je uvedeno, že za druhý kvartál roku 2011 (tj. od 1. 4. 2011 do 30. 6. 2011) byl celkem v 621 případech zjištěn přestupek, kdy vozidlo překročilo při kontrolním vážení stanovené hodnoty. Jedná se jen o zjištěné přestupky, takže skutečné číslo vozidel, která se pohybují po silnicích přetížená, může být výrazně vyšší.

5. 7. 2 Přestupky řidičů

Na řidiče nákladních vozidel se vztahují stejná opatření jako na řidiče všech ostatních silničních vozidel. Podle zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích řidič nesmí například řídit pod vlivem alkoholu nebo jiných omamných látek, používat během jízdy telefonní přístroj a musí dodržovat nejvyšší dovolenou rychlost. Tyto velmi časté přestupky u řidičů osobních automobilů, však nejsou v takové míře zjišťovány také u řidičů nákladních vozidel. Ti si obvykle nedovolí riskovat ztrátu řidičského průkazu, který je základním předpokladem pro výkon jejich povolání, zbytečným porušením těchto pravidel. Nákladní vozidla jsou navíc obvykle vybavena palubními telefony a náklad vozidla mnohdy nedovoluje překročit stanovenou rychlost. Nejpodstatnějším prohřeškem řidičů, je porušování Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 (dále jen Nařízení č. 561/2006), k němuž se vztahuje Dohoda AETR.

Porušování Nařízení č. 561/2006

Podle názoru zástupců firem ČZ a. s. a CN CARGO je nejčastějším porušením řidičů řady firem nedodržení bezpečnostní přestávky a doby jízdy podle Nařízení č. 561/2006. V zájmu udržení dobré pověsti, kvalitnímu proškolení řidičů a snaze vyhnout se sankcím za porušení podmínek nedochází k porušování podmínek ani v jedné ze zmíněných firem.

Jejich názor podporuje reportáž České televize, která byla zveřejněna 17. 1. 2013 a popisuje výsledek preventivní akce policistů kontrolujících kamionovou dopravu. Uvádí zde informaci, že nejčastějším prohřeškem řidičů kamionů je nedodržení bezpečnostních přestávek a rozmach nedovolené manipulace se záznamovými zařízeními. [31]

V dokumentu Informace o stavu bodového systému v ČR – Přestupky a trestné činy, který vydalo Ministerstvo dopravy ČR, se za druhý kvartál roku 2011 (tj. od 1. 4. 2011 do 30. 6. 2011) dopustilo přestupku, kdy řidič vozidla nedodržuje stanovené doby řízení nebo stanovené bezpečnostní přestávky 789 řidičů. Takto vysoké číslo za tak krátký časový úsek dokazuje, jak závažným problémem je porušování Nařízení č. 561/2006.

Častou metodou manipulace se záznamových zařízením je použití magnetu, který při přiložení k digitálnímu tachografu zastaví zaznamenávání údajů. Kontrolní orgány jsou s touto možností obeznámeni, proto pomocí přístroje, který měří magnetické vlny, jsou schopni odhalit nedovolenou manipulaci s digitálním tachografem. Dalším způsobem jak zatajit informace kontrolním orgánům je fiktivní ztráta záznamové karty řidiče. Řidič nahlásí ztrátu karty do digitálního tachografu a je mu vydána nová. Může takto používat obě karty současně a zdvojnásobit tím povolenou dobu jízdy. Pouze při kontrole řidiče kontrolní orgány přestupek obvykle nezjistí, ovšem při důkladnější kontrole přímo u dopravce odhalí i tento způsob podvodného jednání, který je velmi přísně trestán.

Existuje řada případů, kdy se na nedodržení Nařízení č. 561/2006 podílí dopravce. Ten například vystaví řidiči doklad o čerpání dovolené, která ve skutečnosti neproběhla. Nebo dopravce poskytne řidiči kartu jiného řidiče. Opět dochází k používání dvou karet jedním řidičem. Odhalit tato provinění je pro kontrolní orgány velmi komplikované.

Ke skutečnosti, že se dopravce podílí na porušování dob jízdy, je v praxi velmi časté. V mnoha podnicích dopravce řidiče přímo pobízí k nedodržování bezpečnostních přestávek, aby byl náklad dopraven zákazníkovi včas. Dochází k motivaci řidičů pomocí finančních výhod apod. Pokud řidič porušování doby jízdy odmítá, dopravce obvykle řidiče potrestá finančně nebo dokonce ztrátou zaměstnání. Ačkoliv je toto jednání v rozporu se zákonem, v praxi se jedná o velmi častý jev. Podle údajů dopravní policie dochází průměrně k 138 nehodám kamionů způsobených únavou řidiče za rok.

Zástupci společností ČZ a. s. a CN CARGO takovéto jednání dopravců odsuzují především kvůli tlaku, který kladou na řidiče a také, protože vlivem nepoctivého chování některých

dopravních podniků dochází k znevýhodňování poctivých podniků. Na druhou stranu podle jejich zkušeností si řidiči na Nařízení č. 561/2006 často stěžují.

Největším problémem podle nich je, že není ctěn biorytmus a subjektivita řidičů. Řidič může například pocítit únavu dříve než by měl dodržovat povinný odpočinek, ale aby stíhal dojet na místo určení včas, tak jede dál. Naopak někdy se cítí odpočatý a zvládl by jet i delší časový úsek, ale zákon mu to nedovoluje. Často pak dochází k jízdě během nočních hodin, přerušovanému spánku nebo řidič nespí vůbec, protože v době, kdy měl povinnou dobu odpočinku, byl nucen zastavit vozidlo na místě, kde je spánek znepříjemňován například horkem nebo nadmírou hluku.

Výrazným problémem je také nedostatek parkovacích míst podél dálnic, kde může řidič zastavit na stanovenou dobu odpočinku. Dochází k porušení nařízení, neboť než řidič najde vhodné místo k zaparkování vozidla, může to trvat desítky minut. Může také nastat situace, že řidič, který veze cenný náklad, nestihne v rámci povolené doby jízdy dojet na hlídané parkoviště a vozidlo je vykradeno. Nařízení č. 561/2006 nedostatečně upravuje také situace, ve kterých řidič nemohl zastavit v předepsaný čas. Například pokud uvízne v dopravní zácpě při opravě vozovky nebo zabloudí. V takovýchto případech je možnost napsat k záznamu o době jízdy prohlášení o stavu, který nastal a jehož vlivem došlo k nedodržení doby jízdy, které následně předloží kontrolním orgánům. V praxi ovšem především v zahraničí dochází k ignorování těchto skutečností vlivem jazykové bariéry.

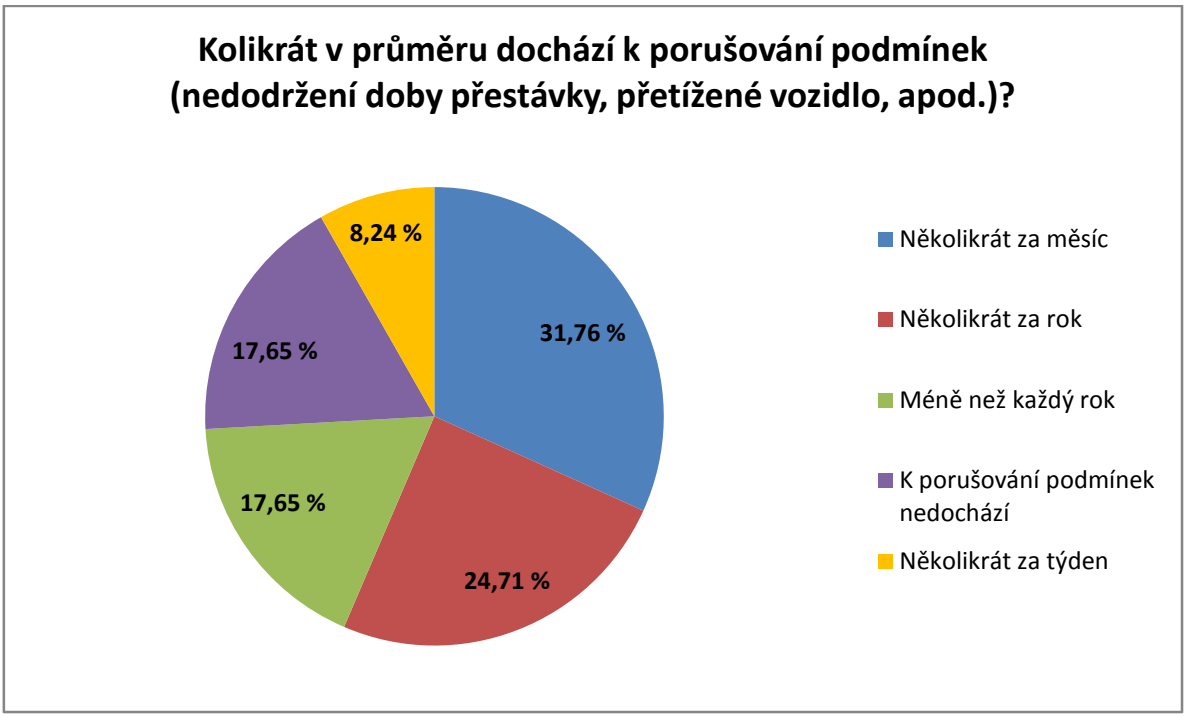
Podle dispečera podniku CN CARGO navzdory těmto nevýhodám plní Nařízení č. 561/2006 i ochranou funkci. V prvé řadě chrání řidiče, protože bez omezení doby jízdy by na ně byly dopravci kladeny přílišné nároky. V druhé řadě chrání účastníky provozu, protože řada řidičů by dodržovala jen minimální dobu odpočinku a zvyšovala by se nehodovost způsobená řidiči nákladních vozidel. V neposlední řadě chrání také dopravní trh, protože kdyby řidiči mohli jet nepřetržitě, stíhaly by dopravní firmy výrazně více zakázek a ubývalo by tak klientů některým firmám.

Za porušení podmínek uvedených v Nařízení č. 561/2006 zodpovídá dopravce. Ten je podle zákona č. 111/1991 Sb., o silniční dopravě povinen zajistit, aby řidiči dodržovali ustanovení týkající se doby řízení, doby bezpečnostních přestávek a doby odpočinku. V praxi bývá smluvně ošetřeno, že za dodržování těchto podmínek zodpovídá řidič a hradí sankce plynoucí z porušení stanovených podmínek. Kontrolní orgán při radikálním porušení zákona, například

při nedovolené manipulaci se záznamových zařízením (použití magnetu nebo jízda na dvě karty do digitálního tachografu) může rozhodnout o udělení pokuty jak řidiči, tak dopravci.

To, že k porušování podmínek v praxi dochází velmi často, ukazují následující údaje zjištěné v dotazníkovém šetření.

Obrázek 13: Častost porušování podmínek



Zdroj: Vlastní šetření

Podle zjištěných údajů téměř 32 % dotazovaných řidičů uvádí, že při výkonu jejich činnosti se setkávají se porušením podmínek několikrát za měsíc. Dalších 25 % dopravních firem porušuje podmínky několikrát během roku a 18 % firem pouze ve výjimečných situacích, tedy méně než každý rok. Odpověď, že k porušování podmínek dochází dokonce několikrát do týdne, zvolilo 8 % respondentů. Z průzkumu tedy vyplývá, že pouhých 18 % dopravců a řidičů neporušuje zákonem stanovené podmínky nikdy.

V řadě případů se dopravcům porušování podmínek vyplatí. Pokud veze řidič termínovaný náklad a nedoručil by ho včas, zákazník by službu mohl reklamovat a neuhradit sjednanou částku. Dopravci by vznikly náklady, ale neobdržel by náhradu. Pokud tedy porušuje podmínky několikrát za měsíc nebo dokonce za týden, ať už se jedná o dobu jízdy nebo přetížení vozidla, může si dovolit přijímat výrazně více zakázek než jeho poctiví konkurenti. Výnosy ze zakázek, které získal převážně porušováním zákonů, mohou převýšit částky

placené za případné sankce. Tvrzení, že porušování zákonem stanovené doby odpočinku není vždy z vlastní iniciativy a potřeby řidiče, odpovídají i následující názory řidičů.

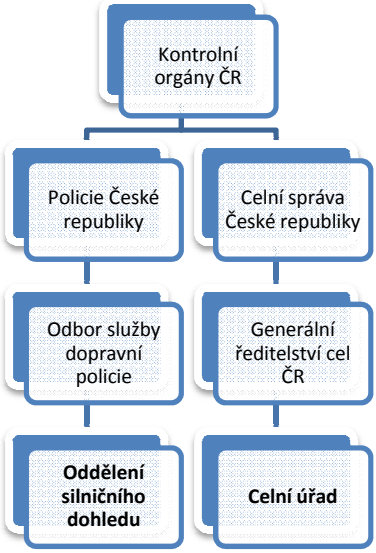
Obrázek 14: Názor řidičů na délku bezpečnostních přestávek

Zdroj: Vlastní šetření

5. 7. 3 Kontrola dodržování podmínek

Kontrola zaujímá v oblasti dopravy velmi důležitou funkci. Bezpečnost provozu na silničních komunikacích je zajišťována řadou preventivních akcí kontrolních orgánů a namátkových kontrol. V případě silniční nákladní dopravy dochází k přísnějším kontrolám než v případě osobních automobilů. Kromě náležitostí, které jsou kontrolovány u všech vozidel, je navíc u nákladních vozidel prováděna kontrola dokladů, kterými musí být nákladní vozidlo povinně vybaveno podle zákona č. 111/1994 o silniční dopravě, kontroluje se náklad, označení vozidla, záznam o době jízdy a bezpečnostních přestávkách řidiče atd. Kontrola je prováděna prostřednictvím příslušných kontrolních orgánů, viz obrázek 15.

Obrázek 15: Kontrolní orgány ČR v oblasti dopravy



Zdroj: Vlastní šetření

Do kompetencí Policie ČR a celních úřadů podle zákona č. 111/1994 o silniční dopravě patří kontrola:

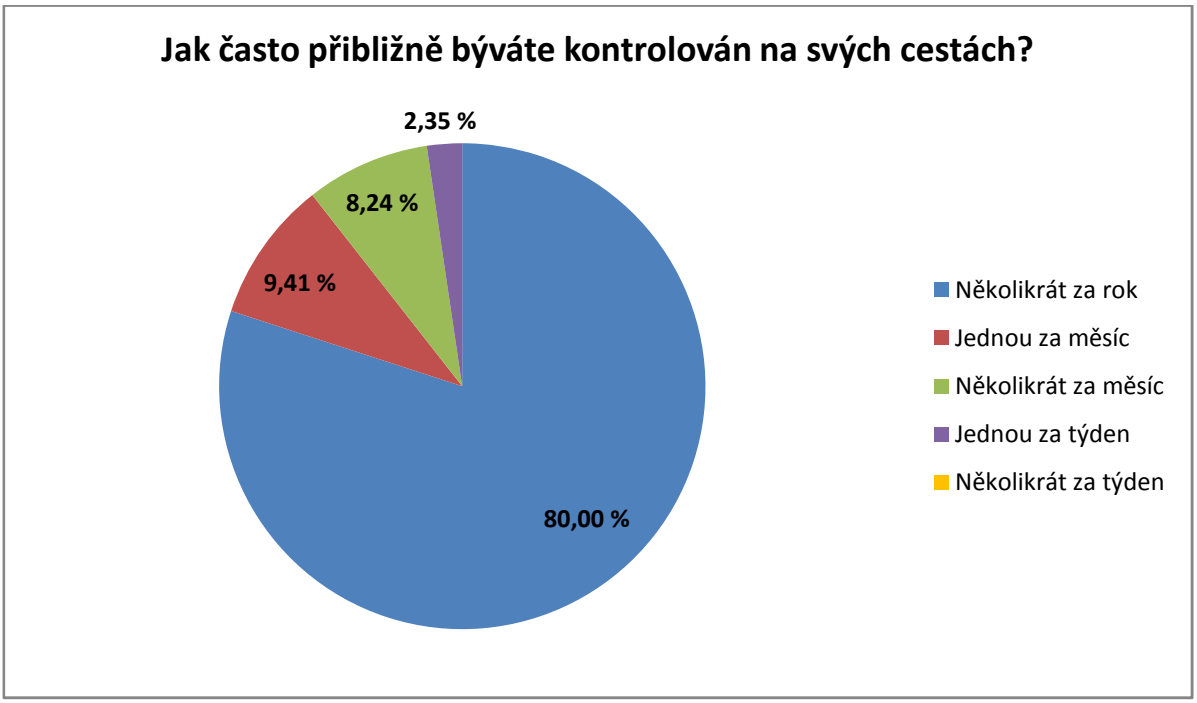
- dokladů, kterými má být vozidlo ze zákona vybaveno;
- označení stanoveným způsobem;
- dodržování dob řízení vozidla, bezpečnostních přestávek a doby odpočinku;
- hmotnosti (vážení vozidel).

Celní úřady mají dále pravomoc kontrolovat:

- doklady o oprávnění k mezinárodní silniční dopravě;
- zda zahraniční dopravce nemá zákaz provozování silniční dopravy na území ČR;
- doklady, označení a vybavení vozidel při přepravě dle Dohody ADR;
- časové a výkonové zpoplatnění (dálniční kupony, mýtné).

Vzhledem k velmi častému porušování podmínek, které bylo zjištěné v kapitole 5. 7. 1 a 5. 7. 2 by měla činnost kontrolních orgánů probíhat pečlivě a ve velké míře. Výsledky dotazníkového průzkumu tomu však neodpovídají.

Obrázek 16: Častost kontrol řidičů



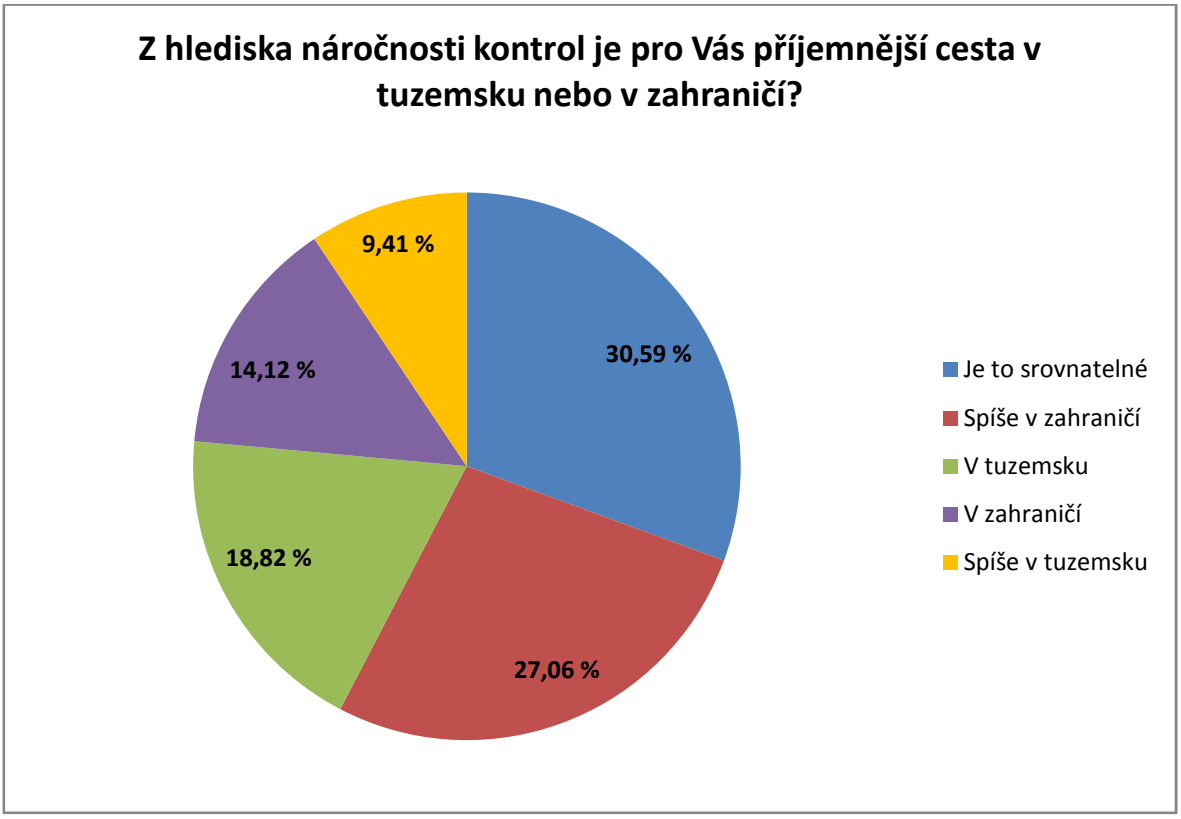
Zdroj: Vlastní šetření

Přesně 80 % dotazovaných řidičů uvedlo, že bývají podrobováni kontrole pouze několikrát do roka. Pokud tedy nejvíce řidičů uvedlo, že k porušování podmínek dochází několikrát za měsíc a ke kontrolám několikrát za rok, mohou desítky prohřešků jednoho řidiče zůstat bez trestu. Průměrně jednou za měsíc bývá kontrolováno 9,41 % řidičů a jen o něco méně řidičů je podrobeno kontrolám několikrát do měsíce. Pouhá 2 % řidičů podléhá kontrolám v průměru jednou za týden. Pokud by bylo toto procento vyšší, vedlo by to k výrazně nižšímu porušování podmínek.

Podle zkušeností dispečera společnosti CN CARGO jsou průběhy kontrol v zahraniční přísnější než v tuzemsku. V zahraničí řidiči riskují podstatně méně než v tuzemsku i vlivem přísnějších sankcí. Podle jeho informací je v zahraničí velmi přísný kontrolní systém. Když je tam zjištěn nedostatek například v technickém stavu vozidla a stav je vyhodnocen jako nebezpečný, je vozidlo převezeno do tamního servisu, kde je provedena technická kontrola, vozidlo se musí být vyloženo, náklad uskladněn a opět naložen, v případě nutnosti jsou namontovány náhradní díly. To vše neznamená jen velkou ztrátu času, ale také obrovskou finanční zátěž. Dopravce následně zaplatí pokutu, veškerý servis, který proběhl v zahraničí a ušlý zisk. Při zjištění jednoho nedostatku dochází k důkladné kontrole všech ostatních náležitostí.

Při průzkumu přímo v řadách řidičů byla zjištěna odlišnost názorů, zda jsou podle jejich názoru přísnější v tuzemsku nebo v zahraničí.

Obrázek 17: Názor řidičů na průběh kontrol v tuzemsku a zahraničí



Zdroj: Vlastní šetření

Jako srovnatelné shledává zahraniční a tuzemské kontroly 30,59 % řidičů. Jednoznačně dobrou zkušenost s průběhem zahraničních kontrol má 14,12 % dotazovaných řidičů a k jejich názoru se přiklání 27,06 % respondentů, což může vyplývat ze skutečnosti, že takto odpovídali řidiči, kteří do zahraničí vykonávají menší objem cest a nejsou podrobováni častým kontrolám v zahraniční. Celkem pouze 28,23 % řidičů je raději kontrolováno tuzemskými orgány. To je dáno pravděpodobně jazykovou bariérou, které musí čelit v zahraničí.

5. 7. 4 Sankce za porušování podmínek

Pokud kontrolní orgán shledá pochybení ze strany dopravce nebo řidiče, udělí příslušnou sankci. Za porušení Nařízení č. 561/2006 se udělují tvrdé sankce a to především v zahraničí. Není výjimkou pokuta ve výši 4 500 Euro pro řidiče za nedovolenou manipulaci se záznamovým zařízením. To je totiž posuzováno jako falšování úředního dokumentu. V některých zemích (Francie, Německo) je toto posuzováno jako správní delikt a řidiči může

hrozit nejen odebrání řidičského oprávnění, ale dokonce při prokázání viny dopravci hrozí odnětí svobody na jeden rok a pokuta až 30 000 Euro.

V České republice jsou sankce udělovány obvykle podle častosti přestupků jednotlivých dopravců a řidičů. Pokud je přestupek zjištěn poprvé a v menším rozsahu, bývají sankce mírnější. Za nedodržení doby jízdy přibližně 10 000 Kč. Pokud dojde k opakovanému zjištění přestupku, sankce výrazně rostou. Může dojít k zákazu činnosti až na 6 nebo 12 měsíců. Řidič může za nedovolenou manipulaci se záznamovým zařízením dostat pokutu ve výši 100 000 Kč a dopravní firma je sankciována 500 000 Kč. Při přetížení vozidla může být dopravci udělena pokuta až do výše 500 000 Kč. Takto vysoké sankce mohou vést až ke skončení činnosti menších dopravců.

5. 8 Omezení jízd nákladních vozidel

Problematika omezení jízd nákladních vozidel je velmi aktuální. Neustále probíhají neshody mezi dopravci a politiky. Některé politické strany prosazují omezování jízd nákladních vozidel a pro úspěch politických kampaní argumentují snížením nehodovosti, negativních ekologických dopadů a zvýšením plynulosti dopravy pro občany s osobními automobily. Řada z nich si neuvědomuje, že silniční nákladní doprava zaujímá hlavní postavení při distribuci zboží a že její omezování způsobuje komplikace nejen dopravcům, ale také řidičům.

5. 8. 1 Vývoj omezení jízd nákladních vozidel v legislativě

Omezení jízd nákladních vozidel je v české legislativě ukotveno již od vydání vyhlášky federálního ministerstva vnitra č. 100/1975 Sb., o pravidlech silničního provozu. Ta byla zrušena vyhláškou federálního ministerstva vnitra č. 99/1989 Sb., o pravidlech provozu na pozemních komunikacích. Opatření ohledně omezení jízd nákladních vozidel zůstalo téměř neměnné. Změny se opatření dočkalo v roce 1993, kdy ministerstvo vnitra vydalo vyhlášku č. 123/1993 Sb., kterou se mění vyhláška č. 99/1989 Sb. V roce 2001 bylo opatření o omezení jízd nákladních vozidel doplněno o možnost žádosti o udělení výjimky z omezení některých vozidel. V zákoně byly uvedeny náležitosti žádosti a její vzor (viz příloha 15). Tato možnost byla zajištěna vyhláškou Ministerstva dopravy a spojů č. 30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a je dodnes v platnosti. Od 1. 1. 2001 vstoupil v platnost zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, který v současné

době upravuje omezení jízd některých vozidel. Opatření bylo přesunuto z vyhlášek do § 43 tohoto zákona.

Tabulka 5: Vývoj omezení jízd nákladních vozidel v legislativě

Legislativní norma	Vyhláška č. 100/1975 Sb. (§ 27)	Vyhláška č. 99/1989 Sb. (§ 34)	Vyhláška č. 123/1993 Sb. (Článek I.)	Zákon č. 361/2000 Sb. (§ 43)
Období platnosti omezení	od 15. 4. do 30. 9.	od 15. 4. do 30. 9.		
Vozidla podléhající omezení	motorová vozidla o celkové hmotnosti vyšší než 3500 kg a zvláštní motorová vozidla	motorová vozidla o celkové hmotnosti vyšší než 3500 kg, zvláštní motorová vozidla, ruční vozíky o celkové šířce větší než 600 mm a potahová vozidla	motorová vozidla o celkové hmotnosti převyšující 7500 kg a nákladní automobily s přípojným vozidlem	nákladním a speciálním automobilům a zvláštním vozidlům o maximální přípustné hmotnosti převyšující 7 500 kg a těmto vozidlům o maximální přípustné hmotnosti převyšující 3500 kg s připojeným přípojným vozidlem
Časové vymezení platnosti omezení	v poslední pracovní den před dnem pracovního klidu v době od 15.00 do 21.00 hodin	v poslední pracovní den před dnem pracovního klidu nebo pracovního volna v době od 15.00 do 21.00 hodin	v neděli a ostatních dnech pracovního klidu v době od 0.00 do 22.00 hodin	v neděli a ostatních dnech pracovního klidu době od 0.00 do 22.00 hodin
	v první den pracovního klidu v době od 7.00 do 11.00 hodin	v první den pracovního klidu nebo pracovního v době od 7.00 do 11.00 hodin	v sobotu v období od 1. července do 31. srpna v době od 7.00 do 20.00 hodin.	v sobotu v období od 1. července do 31. srpna v době od 7.00 do 20.00 hodin
	v poslední den pracovního klidu v době od 15.00 do 21.00 hodin	v poslední den pracovního klidu nebo pracovního volna v době od 15.00 do 21.00 hodin		

Zdroj: Jednotlivé legislativní normy

Zákon č. 361/2000 Sb. prošel od svého vzniku značnou novelizací. V § 43 k výrazným změnám nedocházelo s výjimkou velmi významné novelizace, která byla provedena zákonem č. 411/2005 Sb. s účinností od 1. 7. 2006, kdy byl do § 43 doplněn údaj o pátečním zákazu jízdy nákladních vozidel během měsíců červenec a srpen a došlo k posunutí časové hranice v ostatních dnech, kdy je omezení platné. Porovnání původního a aktuálního znění zákona č. 361/2000 Sb. je znázorněno v tabulce 6.

Tabulka 6: Komparace původního a aktuálního znění zákona č. 361/2000 Sb.

Legislativní norma	Zákon č. 361/2000 Sb. (§ 43) Původní znění	Zákon č. 361/2000 Sb. (§ 43) Aktuální znění
Vozidla podléhající omezení	nákladním a speciálním automobilům a zvláštním vozidlům o maximální přípustné hmotnosti převyšující 7 500 kg a těmto vozidlům o maximální přípustné hmotnosti převyšující 3500 kg s připojeným přípojným vozidlem	nákladním a speciálním automobilům a zvláštním vozidlům o maximální přípustné hmotnosti převyšující 7 500 kg a těmto vozidlům o maximální přípustné hmotnosti převyšující 3500 kg s připojeným přípojným vozidlem
Časové vymezení platnosti omezení	v neděli a ostatních dnech pracovního klidu době od 0.00 do 22.00 hodin	v neděli a ostatních dnech pracovního klidu době od 13.00 do 22.00 hodin
	v sobotu v období od 1. července do 31. srpna v době od 7.00 do 20.00 hodin	v sobotu v období od 1. července do 31. srpna v době od 7.00 do 13.00 hodin
		v pátek v období od 1. července do 31. srpna v době od 17.00 do 21.00 hodin

Zdroj: Zákon č. 361/2000 Sb.

Téměř dva roky se vedly diskuze o celoročním pátečním zákazu jízd nákladních vozidel. Opatření, které se na omezení jízd v pátek vztahuje během měsíců červenec a srpen, mělo platit po celý rok. Návrh byl vládou schválen, ale nakonec k jeho uvedení do praxe nedošlo.

Zástupci firem ČZ a. s. a CN CARGO se shodují, že v praxi by došlo k výraznému narušení chodu dopravních firem a plynulosti dopravy nákladů. Už v současném rozsahu omezení nepříznivě zasahuje do plnění zakázek dopravních firem. Podle jejich názoru páteční zákaz jízd nákladních vozidel často vede u řidičů k úmyslnému porušování dodržování

bezpečnostních přestávek. Může dojít k situaci, že pokud by řidič zastavil vozidlo za účelem povinné doby odpočinku, začal by mezitím platit zákaz jízdy a řidič by se nedostal na víkend včas domů za svou rodinou. Problém vidí také ve skutečnosti, že na dopravu nelze vytvářet přesné časové plány, neboť existuje velká řada ovlivňujících faktorů, které do plnění plánů zasahují (dopravní situace, přírodní vlivy atd.).

5. 8. 2 Zvýšení mýtného v souvislosti s omezením jízd nákladních vozidel

Od návrhu celoročního pátečního zákazu jízd nákladních vozidel vláda upustila, ovšem schválila diferenciaci sazeb mýta, kterým nepřímo výskyt nákladních vozidel v pátečním provozu ovlivnila. Novelizací nařízení vlády č. 484/2006 Sb., o výši časových poplatků a o výši sazeb mýtného za užívání určených pozemních komunikací účinnou od 1. 2. 2010 došlo ke zvýšení sazby mýtného v pátek od 15.00 do 21.00 hodin. Zvýšení sazeb se týká jak mýtného pro dálnice a rychlostní silnice, tak i mýtného pro silnice I. třídy.

Sazba je v těchto hodinách navýšena až o 50 % podle počtu náprav a emisní třídy vozidla. Aby nedošlo k přílišnému finančnímu zatížení dopravců, byla současně sazba mýta v ostatních časech snížena, což dokazuje, že cílem vlády nebylo zvýšit částku vybraného mýta, ale pouze stimulovat dopravce, aby v daném čase omezili jízdu vozidel. Pro dopravce je varianta zvýšení mýtného výrazně výhodnější v porovnání s variantou celoročního pátečního zákazu jízd v odpoledních hodinách.

V následujících tabulkách jsou uvedeny sazby mýtného pro dálnice a rychlostní silnice a pro silnice I. třídy, které platili od roku 2006, následně sazby mýtného od roku 2010, kdy vláda rozhodla o zavedení diferenciovaných sazeb mýtného v pátečních odpoledních hodinách a aktuálně platné sazby mýtného. Tabulky jsou získány z příloh nařízení vlády č. 484/2006 Sb.

Tabulka 7: Sazby mýtného pro dálnice a rychlostní silnice (rok 2006)

Tabulka mýtných sazeb (Kč/km)					
Emisní třída do Euro II			Emisní třída Euro III nebo vyšší		
Počet náprav					
2	3	4<	2	3	4<
2,3	3,7	5,4	1,7	2,9	4,2

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

Tabulka 8: Sazby mýtného pro silnice I. třídy (rok 2006)

Tabulka mýtných sazeb (Kč/km)					
Emisní třída do Euro II			Emisní třída Euro III nebo vyšší		
Počet náprav					
2	3	4<	2	3	4<
1,1	1,8	2,6	0,8	1,4	2

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

Tabulka 9: Sazby mýtného pro dálnice a rychlostní silnice (rok 2010) v pátek od 15.00 do 21.00 hod.

Tabulka mýtných sazeb (Kč/km)					
Emisní třída do Euro II			Emisní třída Euro III a vyšší		
Počet náprav					
2	3	4≤	2	3	4≤
2,87	5,55	8,1	2,12	4,35	6,3

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

Tabulka 10: Sazby mýtného pro silnice I. třídy (rok 2010) v pátek od 15.00 do 21.00 hod.

Tabulka mýtných sazeb (Kč/km)					
Emisní třída do Euro II			Emisní třída Euro III a vyšší		
Počet náprav					
2	3	4≤	2	3	4≤
1,37	2,7	3,9	1	2,1	3

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

Tabulka 11: Sazby mýtného pro dálnice a rychlostní silnice (rok 2010) pro ostatní dobu v týdnu

Tabulka mýtných sazeb (Kč/km)					
Emisní třída do Euro II			Emisní třída Euro III a vyšší		
Počet náprav					
2	3	4≤	2	3	4≤
2,26	3,63	5,3	1,67	2,85	4,12

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

Tabulka 12: Sazby mýtného pro silnice I. třídy (rok 2010) pro ostatní dobu v týdnu

Tabulka mýtných sazeb (Kč/km)					
Emisní třída do Euro II			Emisní třída Euro III a vyšší		
Počet náprav					
2	3	4≤	2	3	4≤
1,08	1,77	2,55	0,79	1,37	1,96“.

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

Tabulka 13: Sazby mýtného pro dálnice a rychlostní silnice (k roku 2013) v pátek od 15.00 do 21.00 hod.

Tabulka mýtných sazeb (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≤
4,2	8,1	12	3,3	6,4	9,2	2,1	4,1	5,9

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

Tabulka 14: Sazby mýtného pro silnice I. třídy (k roku 2013) v pátek od 15.00 do 21.00 hod.

Tabulka mýtných sazeb (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	3,9	5,6	1,6	3,1	4,4	1	2	2,8

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

Tabulka 15: Sazby mýtného pro dálnice a rychlostní silnice (k roku 2013) pro ostatní dobu v týdnu

Tabulka mýtných sazeb (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≤
3,3	5,7	8,2	2,6	4,5	6,4	1,7	2,9	4,1

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

Tabulka 16: Sazby mýtného pro silnice I. třídy (k roku 2013) pro ostatní dobu v týdnu

Tabulka mýtných sazeb (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≤
1,6	2,7	3,9	1,2	2,1	3,1	0,8	1,4	2

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

Zatímco vláda očekávala snížení počtu nákladních vozidel v provozu během odpoledních pátečních hodin zhruba o 30 %, skutečnost je jiná. Podle reportáže, kterou zveřejnil Český rozhlas v dubnu 2010, jezdí v pátek pouze o 15 % méně nákladních vozidel než v ostatních dnech, za to je na mýtném vybráno více peněz. Dopravci uvádějí, že je pro ně v mnoha

případech ekonomicky i časově výhodnější zaplatit vyšší mýto než odstavit vozidlo od 15.00 do 21.00 hodin, kdy zvýšená sazba platí. [32]

5. 8. 2 Dopad omezení jízd nákladních vozidel na nehodovost

Snížení nehodovosti je jedním z důvodů omezování jízd nákladních vozidel. Jízda nákladních vozidel je omezována v době, kdy se očekává zvýšený pohyb osob po silničních komunikacích. Tedy v době před víkendem, o víkendu a během státních svátků. Právě nákladní vozidla bývají často považována za překážku na silnicích a k řadě nehod dochází při nebezpečném předjíždění těchto vozidel řidiči osobních automobilů. Omezení jízd nákladních vozidel by mělo zajistit lepší průjezdnost silnic a zvýšení bezpečnosti silničního provozu.

Dispečer společnosti CN CARGO zastává názor, že omezení jízd nákladních vozidel nemá na snížení nehodovosti a průjezdnost silnic vliv. Pokud je silnice neprůjezdná a vytvoří se kolona, není to podle něj vinou vozidel dopravců. Vedoucí dopravního odboru společnosti ČZ a. s. tento názor sdílí a navíc dodává, že nákladní vozidla nejsou překážkou dopravy, ale špatná průjezdnost silnic je dána nedostatky v dopravní infrastruktuře. Omezení podle jeho názoru působí spíše negativně na bezpečnost, protože přivádí řidiče do situací, kdy chtějí dojet domů ještě před začátkem zákazu jízdy, jedou proto rychleji nebo neudělají povinnou bezpečnostní přestávku a řídí unaveni. Navíc uvádí skutečnost, že podíl nákladních automobilů na nehodovosti je velmi malý. Podle policejních statistik nehodovosti skutečně mají nákladní vozidla minimální podíl na celkové nehodovosti, viz tabulka 17.

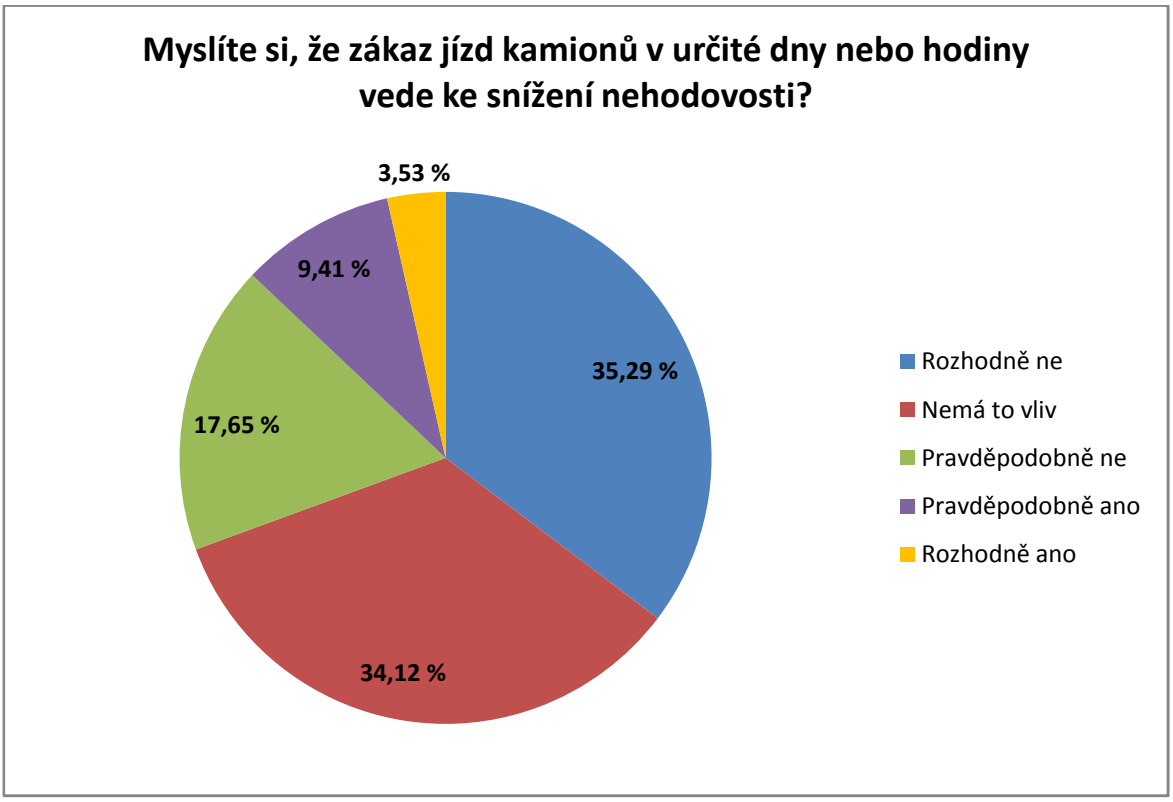
Tabulka 17: Data o nehodovosti nákladních vozidel za rok 2007

Data o nehodovosti nákladních vozidel za rok 2007				
	nehody	usmrcení	podíl na nehodách	podíl na usmrcení
počet nehod celkem	182 736	1 123	100 %	100 %
nákladní vozidla do 3,5 t	13 676	68	7,50 %	6 %
nákladní vozidla 3,6 – 7,5 t	3 649	16	2 %	1,40 %
nákladní vozidla nad 7,5 t	11 903	63	6,50 %	5,60 %

Zdroj: [33]

Podobný názor zastávají i řidiči nákladních vozidel, viz obrázek 18.

Obrázek 18: Názor řidičů na vliv omezení jízd nákladních vozidel na nehodovost

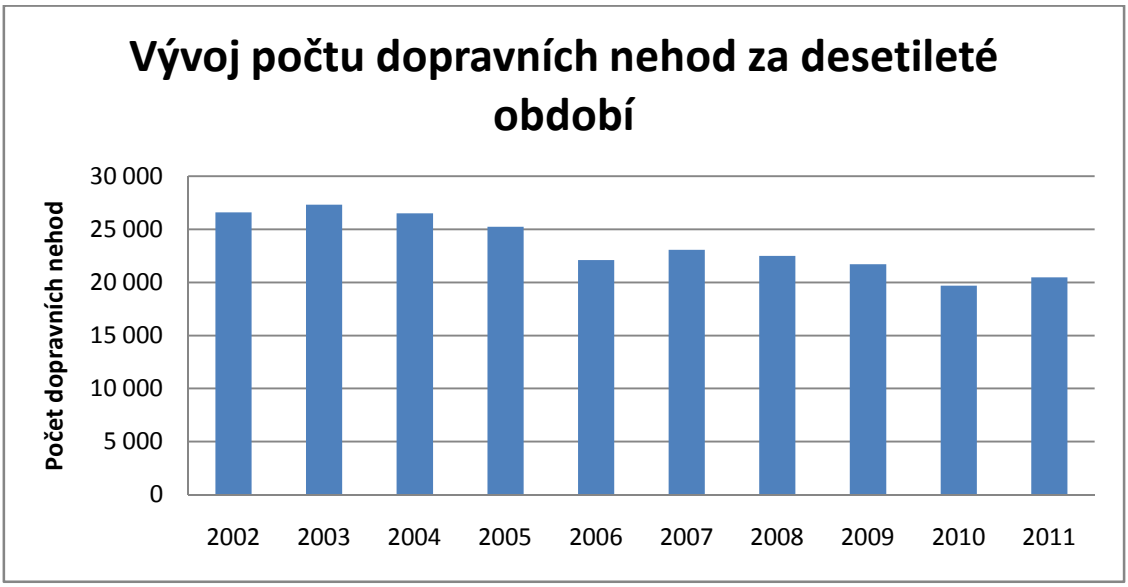


Zdroj: Vlastní šetření

Největší podíl respondentů (35,29 %) zastává odpověď, že zákaz jízd nákladních vozidel rozhodně nevede ke snížení nehodovosti. Dalších 17,65 % se k tomuto názoru přiklání. Druhou nejčastější odpovědí s podílem 34,12 % je, že omezení jízd těchto vozidel nehodovost nijak neovlivňuje. Pouhých 3,53 % dotazovaných řidičů uvedlo, že omezení jízd nákladních vozidel rozhodně přispívá ke snížení nehodovosti. Že tomu tak pravděpodobně je odpovědělo 9,41 %.

Jak je vidět na obrázku 19 znázorňujícím vývoj počtu dopravních nehod, tak od roku 2006, kdy byl zaveden páteční zákaz jízd nákladních vozidel během měsíců červenec a srpen, došlo k výraznému poklesu dopravních nehod. Snížení nehodovosti nelze přisuzovat pouze omezení jízd nákladních vozidel, neboť ve stejný den spolu s tímto omezením vstoupil v platnost nový zákon, zavádějící systém bodového hodnocení přestupků řidičů.

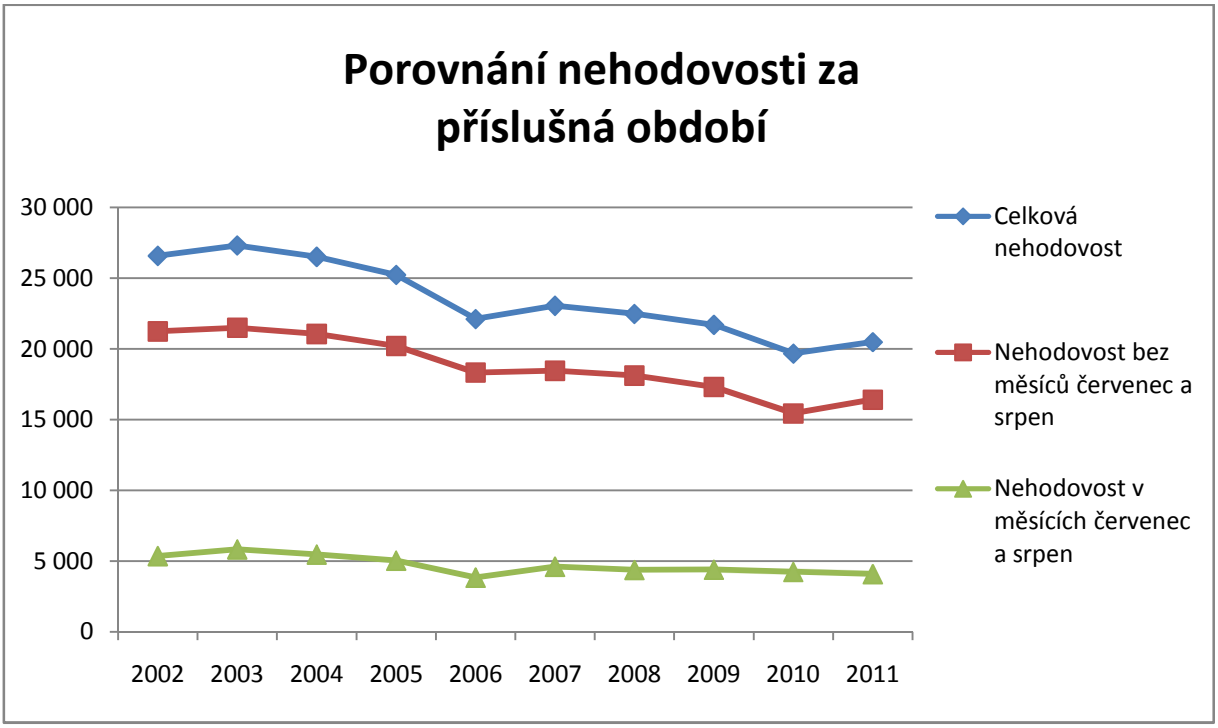
Obrázek 19: Vývoj počtu dopravních nehod za desetileté období



Zdroj: Ročenky Ministerstva dopravy

Aby došlo k objektivnímu posouzení vlivu omezení jízd nákladních vozidel na snížení nehodovosti, je nutné porovnávat měsíce, během kterých se omezení platné odděleně od ostatních měsíců, viz obrázek 20.

Obrázek 20: Porovnání nehodovosti za příslušná období

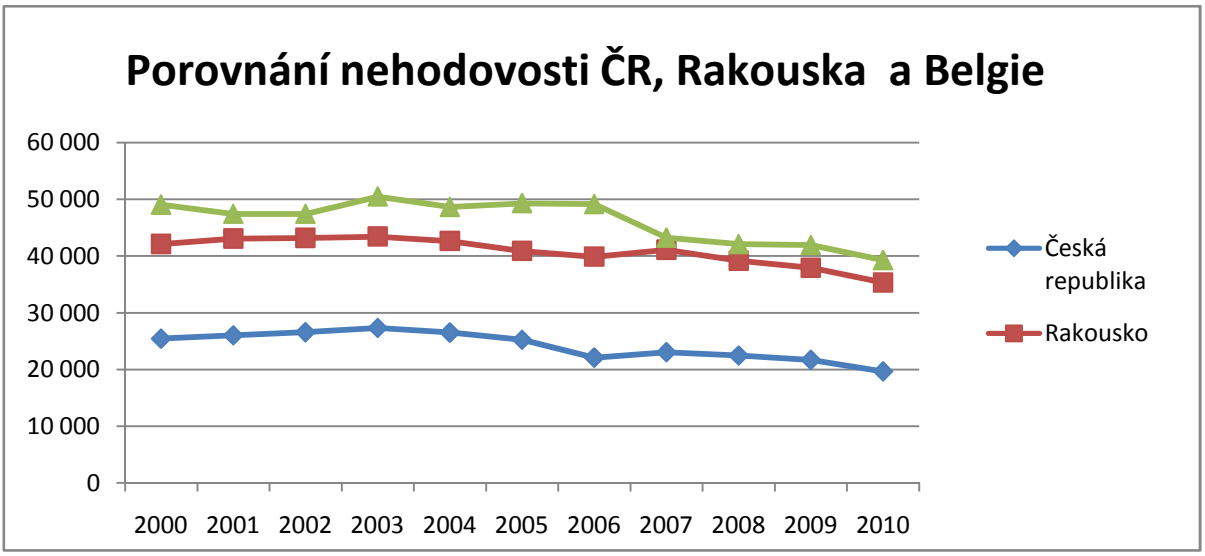


Zdroj: Ročenky Ministerstva dopravy

Z obrázku 20 je zřejmé, že průběh křivky celkové nehodovosti kopíruje průběh křivky, která vyjadřuje nehodovost za všechny měsíce vyjma července a srpna. Na základě těchto údajů nelze přisuzovat omezení jízd nákladních vozidel v letních prázdninových měsících velkou váhu při dopadu na nehodovost v silniční dopravě.

Každý stát upravuje omezení jízd nákladních vozidel jinak. Některé státy mají přísnější podmínky, než v tuzemsku a naopak v některých státech neplatí omezení jízd vůbec. Například v Rakousku platí zákaz jízdy v sobotu celoročně po dobu 9 hodin (v ČR pouze během července a srpna po dobu 6 hodin) a zákaz jízdy v neděli platí taktéž celoročně po dobu 22 hodin (v ČR celoročně po dobu 9 hodin). Například Belgie neomezuje jízdu nákladních vozidel v žádné míře. Na obrázku 21 je znázorněna nehodovost České republiky, Rakouska a Belgie.

Obrázek 21: Porovnání nehodovosti ČR, Rakouska a Belgie



Zdroj: [34]

Z obrázku 21 je patrné, že přestože Rakousko má přísnější opatření omezení jízd nákladních vozidel než Česká republika, dosahuje stabilně většího počtu nehod v silniční dopravě. Belgie, která neomezuje jízdu nákladních vozidel vůbec, dosahuje sice vyšší nehodovosti než Rakousko, ale jedná se o rozdíl v průměru přibližně o 6 000 dopravních nehod za rok, což lze z mezinárodního měřítka považovat za nevýrazný rozdíl.

Ze zjištěných dat nelze jednoznačně prokázat kladný vliv omezování jízd nákladních vozidel na nehodovost v silniční dopravě. Naprostá liberalizace provozu vozidel vyšší hmotností kategorie by mohla způsobovat komplikace při plynulosti silničního provozu, ale přílišné zatěžování dopravců a řidičů časovým omezením by mohlo působit spíše kontraproduktivně.

6 Závěr

Hlavním cílem bakalářské práce bylo provedení komparace podmínek poskytování veřejných dopravních služeb a zajišťování závodové dopravy. Pro získání teoretických podkladů bylo nezbytné důkladné prostudování tuzemské i evropské legislativy, vztahující se k podnikání v dopravě. Dále probíhala spolupráce s odborem Doprava a spedice společnosti ČZ a. s. a s dopravním podnikem CN CARGO s. r. o. Část bakalářské práce je tvořena vyhodnocením dotazníkového šetření, které probíhalo s řidiči nákladních automobilů nad 7,5 tuny.

Na základě dotazníků a řízených rozhovorů bylo zjištěno několik zásadních problémů v oblasti silniční nákladní dopravy. V první řadě je jedná o špatný přístup dopravců k informovanosti řidičů. Pouhých 20 % dotazovaných řidičů se přiklánělo k názoru, že jsou spokojeni s přístupem nadřízených k poskytování informací. Přes 90 % zodpovědných řidičů je aktivních při vyhledávání informací, ovšem tato aktivita by měla přicházet také ze strany dopravců, kteří by měli být pro své řidiče hlavním zdrojem informací, aby předcházeli případným komplikacím.

Na základě zjištěných údajů lze dopravcům doporučit členství ve Sdružení ČESMAD BOHEMIA, které je zdrojem kvalitních informací z oboru dopravy. Dopravce se může účastnit školení, kterých Sdružení nabízí širokou škálu. Bylo by vhodné, aby se dopravce vzdělával v oblasti dopravy a získané informace předával řidičům, například formou pravidelných podnikových školení nebo porad. Pořádání pravidelných porad by pro každou dopravní firmu bylo velkým přínosem, kde by dopravce získal také zpětnou vazbu od řidičů. Pokud by porady nebo případná školení vedl sám dopravce, nedošlo by ani k výraznému finančnímu zatížení podniku.

Dalším řešením jak dbát o informovanost řidičů by bylo zavedením podnikových tiskovin, například pravidelného měsíčníku, kde by byly obsaženy podstatné informace o změnách a novinkách v oblasti dopravy. Dopravce by jako zdroj mohl využít časopis od Sdružení ČESMAD BOHEMIA a podstatné články řidičům okopírovat a předat. Nákladovost je v tomto případě minimální a je to vhodné řešení obzvláště pro velké dopravní podniky s vysokým počtem řidičů. Tímto úkolem se nemusí dopravce zabývat osobně, lze pověřit administrativní pracovníky.

Nadstandardním řešením informovanosti a komfortu řidičů, kteří absolvují dlouhodobější cesty, by bylo vybavení vozidel přenosným počítačem a připojením k internetu. Jedná se o nákladné řešení vhodné pro velké prosperující podniky, které si zakládají na výborném

přístupu ke svým zaměstnancům a zvyšují tím prestiž firmy. Pořízení přenosného počítače se základními parametry se pohybuje okolo 7 000 Kč. Montáž a aktivace WiFi připojení do automobilu lze pořídit za 7 075 Kč bez DPH a následný měsíční paušál činí 459 Kč bez DPH za měsíc. V případě připojování k internetu na území Evropské Unie je měsíční paušální poplatek ve výši 1 500 Kč bez DPH za 250 MB. Řada benzínových stanic a parkovišť pro nákladní automobily je vybavena připojením k WiFi zdarma.

V neposlední řadě by se dopravní firma, která vykonává velký objem zahraničních cest, měla zabývat také odstraněním jazykové bariéry řidičů. Pořádat pro řidiče jazykové kurzy by bylo vzhledem k jejich časovému vytížení velmi obtížné a nákladově náročné. Vhodným řešením by bylo sestavení přehledné příručky obsahující základní fráze a slovní zásobu spolu s fonetickým přepisem vztahující se k situacím, v nichž se řidiči často ocitají.

Dalším závažným problémem je časté porušování podmínek provozování silniční nákladní dopravy. Z dotazníkového šetření vyplývá, že 31,76 % dotazovaných řidičů porušuje podmínky několikrát za měsíc. K porušování podmínek přispívá nedostatečná činnost kontrolních orgánů. Celých 80 % dotazovaných řidičů uvedlo, že bývají podrobováni kontrole pouze několikrát do roka. Řešením toho problému by tedy bylo zvýšení počtu kontrol řidičů i dopravních společností. Případně zavedení přísnějších sankcí pro závažná nebo opakovaná porušování podmínek. V některých státech Evropské Unie jsou sankce za porušování podmínek v oblasti dopravy výrazně vyšší a mnoho řidičů i dopravců to odrazuje od nedodržování svých povinností. Také v České republice by sankce a důkladnější kontroly přispěly ke zlepšení současné situace.

K porušování podmínek řidiče často vede sám dopravce. Proto by bylo vhodné, aby za vybrané případy porušování podmínek, jako je například nedodržení bezpečnostní přestávky a doby jízdy podle Nařízení č. 561/2006, byl sankcionován jak řidič, tak i dopravce. Aby dopravce nedoplácel na chyby svých řidičů, mohl by smluvně ošetřit případné postihy za porušení podmínek ze strany řidiče.

Vhodným řešením pro dopravce z hlediska problematiky dodržování Nařízení č. 561/2006 je satelitní sledování vozidel. Vybavením vozidel GPS lokátorem a příslušným softwarem může mít dopravce komplexní elektronickou knihu jízd pro nákladní vozidla. Lze zjistit polohu kamionu, počet ujetých kilometrů, dobu stání a další doplňující informace o každém z vozidel a účinně tak mimo jiné sledovat, zda řidič dodržuje bezpečnostní přestávky a doby jízdy. Cena GPS lokátoru včetně příslušenství, montáže a aktivace se pohybuje okolo 8 000 Kč

bez DPH. Výše měsíčního poplatku je diferencovaná podle lokality, na které je vozidlo sledováno. Pro sledování vozidla na území Evropy je činí měsíční paušální poplatek 355 Kč bez DPH.

Nedodržování Nařízení č. 561/2006 je jedním z nejčastějších přestupků v oblasti silniční nákladní dopravy. Nastavení legislativních podmínek v tomto nařízení není zcela optimalizované. Velkou překážkou při dodržování doby jízdy je nedostatek parkovacích míst podél dálnic v České republice. Na tento fakt již několikrát poukázalo Sdružení ČESMAD BOHEMIA, ovšem vybudování nových parkovacích míst je velmi nákladné. Mnohdy také dochází k nedodržení doby jízdy, když je řidič nedaleko od dopravního podniku a od domova. Bylo by vhodné například určit okruh kilometrů (např. 20 km) od dopravního podniku, ve kterém bude mít řidič dovoleno dojet na podnikové parkoviště i za předpokladu, že nedodrží dobu jízdy.

K porušování Nařízení č. 561/2006 by přispívalo také další omezování jízd nákladních vozidel, které způsobuje komplikace řidičům i dopravcům. Vzhledem k tomu, že nebyla prokázána souvislost mezi omezením jízd nákladních vozidel a snížením nehodovosti, mělo by další omezování minimální přínos pro dopravní provoz a přineslo by negativní dopad na činnost dopravních společností. Omezení jízd nákladních vozidel formou diferencovaných sazeb mýta lze považovat za oboustranně přijatelný a dostačující kompromis.

7 Summary

Conditions conduct of road freight transport in the Czech Republic

The main aim of this thesis was to provide a comparison of conditions for the provision of public transport services with a focus on road freight transport. For a comparison of it was necessary to study the legislation about road freight transport and comparison of its development. The important was to get the information by structured interviews with managers of selected companies and applying the questionnaire for drivers of road vehicles. Great contribution to this work was cooperation with the transport companies Doprava a spedice ČZ a. s. and CN CARGO.

There were solved mainly actual issues that affect the transport sector and the lives of ordinary people. Important was to describe legislation, the carrier opinion and driver opinion on each topics. During the work was done on the particular issue discussion and there were described the possible causes of the current problems.

There were found several key issues in road freight transport based on information from questionnaires and structured interviews. First it is a bad access to providing information to drivers. Only 20 % of interviewee drivers are satisfied with access by carriers to provide information. Another serious problem is the frequent violations of the conditions of road freight transport. The survey shows that 31.76 % of interviewee drivers violate the conditions several times a month. The reason is insufficient control. Exactly 80% of interviewee drivers said they are usually controlled only a few times a year. The solution to this problem would be to increase the number of inspections of drivers and transport companies.

Key words: logistics, road transport, freight, legislation, drivers.

8 Přehled literatury

[1] PERNICA, Petr. *Doprava a zasilatelství*. 1. vyd. Praha: ASPI Publishing, 2001, 480 s. ISBN 8086395138.

[2] SIXTA, Josef a Václav MAČÁT. *Logistika: teorie a praxe*. 1. vyd. Brno: CP Books, 2010, 315 s. ISBN 8025105733.

[3] TOUŠEK, Radek. *Management dopravy*. 1. vyd. České Budějovice: Jihočeská univerzita, Ekonomická fakulta, 2009, 125 s. ISBN 9788073941727.

[4] VLADIMÍR JUNEK. *Nákladní doprava v České republice: praktická příručka pro podnikatele*. Praha: PP Agency, 1996, 206 s., [4] s. barev. map. ISBN 80-238-1089-8.

[5] Freight transport statistics. In: *Eurostat- Home* [online]. 2011 [cit. 2012-10-02]. Dostupné z: http://epp.eurostat.ec.europa.eu/statistics_explained/index.php/Freight_transport_statistics

[6] BATTA, Ravinder N. *Economics of the road transport*. Delhi: Kalpaz Publications, 2008. ISBN 81-783-5646-5.

[7] VANĚČEK, Drahoš. *Logistika*. 3. přeprac. vyd. Jihočeská univerzita, 2008, 178 s. ISBN 978-807-3940-850.

[8] Slovník dopravní terminologie. *Ministerstvo dopravy* [online]. 2009 [cit. 2012-10-31]. Dostupné z: http://www.slovnikdopravy.cz/

[9] Nákladní doprava / Závodová doprava (ČESMAD BOHEMIA). *Pro dopravce* [online]. 2011 [cit. 2012-10-31]. Dostupné z: http://www.prodopravce.cz/informace-3-4.php

[10] NOVÁK, Radek. *Mezinárodní kamionová doprava plus*. 2., přeprac. vyd. Praha: ASPI Publishing, 2003, 250 s. ISBN 8086395537.

[11] NOVÁK, Radek. *Nákladní doprava a zasílatelství*. 2., přeprac. vyd. Praha: ASPI, 2005, 412 s., [20] s. barev. obr. příl. ISBN 8073570866.

[12] Nařízení Evropského parlamentu a Rady. 15. 3. 2006, č. 561.

[13] Nařízení Evropského parlamentu a Rady. 20. 12. 1985, č. 3821.

[14] Eurolicence (ČESMAD BOHEMIA). *Pro dopravce* [online]. 2012 [cit. 2012-10-30]. Dostupné z: http://www.prodopravce.cz/clanek-i2799-3-1.php

[15] Zákon o silniční dopravě. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 26. dubna 1994, č. 111.

[16] *Dopravní noviny: týdeník pro vnitrostátní a mezinárodní dopravu*. Praha: České dopravní vydavatelství, 2012, roč. 21, č. 25. ISSN 1210-1141.

[17] Zákon o živnostenském podnikání. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2. 10. 1991, č. 455.

[18] Nařízení Evropského parlamentu a Rady. 21. 10. 2009, č. 1071.

[19] Zákon o provozu na pozemních komunikacích. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 14. 9. 2000, č. 361.

[20] *Dopravní noviny: týdeník pro vnitrostátní a mezinárodní dopravu*. Praha: České dopravní vydavatelství, 2012, roč. 21, č. 30-31. ISSN 1210-1141.

[21] Zákon o pozemních komunikacích. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 23. ledna 1997, č. 13.

[22] Zákon o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 10. ledna 2001, č. 56.

[23] PERNICA, Petr a Jörg Horst MOSOLF. *Partnership in logistics*. 1. ed. Prague: Radix, 2000, 447 s. ISBN 8086031241.

[24] IRU Membership. *IRU - Homepage* [online]. 2012 [cit. 2012-10-09]. Dostupné z: http://www.iru.org/en_iru_membership

[25] O Sdružení. *ČESMAD BOHEMIA* [online]. 2011 [cit. 2012-10-09]. Dostupné z: http://www.dopravci.cz/o-sdruzeni

[26] Chci se stát členem. *ČESMAD BOHEMIA* [online]. 2011 [cit. 2012-10-09]. Dostupné z: http://www.dopravci.cz/chci-se-stat-clenem

[27] Transfrigoroute International. *Transfrigo International - Transfrigoroute International* [online]. 2012 [cit. 2012-10-13]. Dostupné z: http://www.transfrigo.com/en/portrait/portrait.php?navid=3

[28] PALKOSKA, Vratislav. *ADR: bezpečná doprava nebezpečných věcí po silnici*. 1. vyd. Praha: Bertelsmann Media, 1999, 262 s. ISBN 8090254926.

[29] Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, č. 478.

[30] *Katalog kurzy, školení, semináře 2013*. 2013. Dostupné z: http://www.prodopravce.cz/sluzby-8.php

[31] Nejčastější přestupek řidičů kamionů? Nedodržují odpočinkové časy. *Česká televize* [online]. 2013 [cit. 2013-02-28]. Dostupné z: http://www.ceskatelevize.cz/zpravodajstvi-brno/zpravy/211308-nejcastejsi-prestupek-ridicu-kamionu-nedodrzuji-odpocinkove-casy/

[32] Kamióny jezdí v pátek i přes vyšší mýto. *Český rozhlas* [online]. 2010 [cit. 2013-03-09]. Dostupné z: http://www.rozhlas.cz/motozurnal/automoto/_zprava/724065

[33] TZ - policejní statistiky nehodovosti kamionů (ČESMAD BOHEMIA). *Pro dopravce* [online]. 2008 [cit. 2013-03-10]. Dostupné z: http://www.prodopravce.cz/zprava-i6123.php

[34] EU - Road safety. *European Commission* [online]. 2012 [cit. 2013-03-10]. Dostupné z: http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/policy/index_en.htm

9 Seznam obrázků a tabulek

9. 1 Seznam obrázků

Obrázek 2: Poměr mezinárodní a vnitrostátní silniční nákladní dopravy (2010) 11
Obrázek 2: Vývoj podnikatelských subjektů sektoru silniční nákladní dopravy 35
Obrázek 3: Vývoj množství přepravených věcí ve vnitrostátní silniční nákladní dopravě 36
Obrázek 4: Postup založení dopravní společnosti fyzickou osobou 40
Obrázek 5: Postup založení dopravní společnosti právnickou osobou 41
Obrázek 6: Názory řidičů na členství ČR v EU 48
Obrázek 7: Názor řidičů na členství ČR v EU z hlediska jejich povinností 49
Obrázek 8: Názor řidičů na členství ČR v EU z hlediska administrativní náročnosti 51
Obrázek 9: Názor řidičů na školení 57
Obrázek 10: Názor řidičů na přístup nadřízených z hlediska poskytování informací 58
Obrázek 11: Názor řidičů na přístup nadřízených z hlediska včasnosti poskytování informací 59
Obrázek 12: Aktivita řidičů při vyhledávání informací 60
Obrázek 13: Častost porušování podmínek 65
Obrázek 14: Názor řidičů na délku bezpečnostních přestávek 66
Obrázek 15: Kontrolní orgány ČR v oblasti dopravy 67
Obrázek 16: Častost kontrol řidičů 68
Obrázek 17: Názor řidičů na průběh kontrol v tuzemsku a zahraničí 69
Obrázek 18: Názor řidičů na vliv omezení jízd nákladních vozidel na nehodovost 76
Obrázek 19: Vývoj počtu dopravních nehod za desetileté období 77
Obrázek 20: Porovnání nehodovosti za příslušná období 77
Obrázek 21: Porovnání nehodovosti ČR, Rakouska a Belgie 78

9. 2 Seznam tabulek

Tabulka 2: Rozdělení podle vnitrostátní nákladní dopravy, 2000 a 2009 7
Tabulka 2: Povinné doklady v silniční nákladní dopravě 39
Tabulka 3: Vstupní náklady řidiče 43
Tabulka 4: Ceník školení pro dopravce ve Sdružení ČESMAD 53
Tabulka 5: Vývoj omezení jízd nákladních vozidel v legislativě 71

Tabulka 6: Komparace původního a aktuálního znění zákona č. 361/2000 Sb. 72
Tabulka 7: Sazby mýtného pro dálnice a rychlostní silnice (rok 2006) 73
Tabulka 8: Sazby mýtného pro silnice I. třídy (rok 2006).....73
Tabulka 9: Sazby mýtného pro dálnice a rychlostní silnice (rok 2010) v pátek od 15.00 do 21.00 hod. 74
Tabulka 10: Sazby mýtného pro silnice I. třídy (rok 2010) v pátek od 15.00 do 21.00 hod. ...74
Tabulka 11: Sazby mýtného pro dálnice a rychlostní silnice (rok 2010) pro ostatní dobu v týdnu 7
Tabulka 12: Sazby mýtného pro silnice I. třídy (rok 2010) pro ostatní dobu v týdnu.....7
Tabulka 13: Sazby mýtného pro dálnice a rychlostní silnice (k roku 2013) v pátek od 15.00 do 21.00 hod. 7
Tabulka 14: Sazby mýtného pro silnice I. třídy (k roku 2013) v pátek od 15.00 do 21.00 hod.. 7
Tabulka 15: Sazby mýtného pro dálnice a rychlostní silnice (k roku 2013) pro ostatní dobu v týdnu 7
Tabulka 16: Sazby mýtného pro silnice I. třídy (k roku 2013) pro ostatní dobu v týdnu.....7
Tabulka 17: Data o nehodovosti nákladních vozidel za rok 2007.....75

10 Seznam příloh

PŘÍLOHA 1: Legislativní opatření upravující oblast dopravy

PŘÍLOHA 2: Zápis o zkoušce tachografu

PŘÍLOHA 3: Opis Eurolicence

PŘÍLOHA 4: Vstupní povolení pro mezinárodní nákladní silniční dopravu

PŘÍLOHA 5: Koncesní listina

PŘÍLOHA 6: Osvědčení o finanční způsobilosti dopravce

PŘÍLOHA 7: Osvědčení o odborné způsobilosti dopravce

PŘÍLOHA 8: Protokol o technické prohlídce

PŘÍLOHA 9: Nákladní list CMR

PŘÍLOHA 10: Pokyny o přepravě nákladu podle Dohody ADR

PŘÍLOHA 11: Otázky pro řízený rozhovor s dopravci

PŘÍLOHA 12: Dotazník pro řidiče nákladních vozidel

PŘÍLOHA 13: Organizační struktura odboru Doprava a spedice firmy ČZ a. s.

PŘÍLOHA 14: Školení řidičů v odboru Doprava a spedice firmy ČZ a. s.

PŘÍLOHA 15: Žádost o udělení výjimky z omezení některých vozidel

11 Přílohy

PŘÍLOHA 1: Legislativní opatření upravující oblast dopravy

1. Nařízení a směrnice Evropské unie

- Nařízení EP a Rady č. 3821/85 o záznamovém zařízení v silniční dopravě
- Nařízení EP a Rady č. 561/2006 o harmonizaci některých předpis v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a ES č. 2135/98 a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85
- Nařízení EP a Rady (ES) č. 1370 2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení č. 1191/69 a 1107/70
- Směrnice EP a Rady č. 2000/30/ES o silničních technických kontrolách užitkových vozidel provozovaných ve Společenství
- Směrnice Rady 95/50/ES o jednotném postupu při kontrolách při přepravě nebezpečných věcí (ADR)

2. Zákony a vyhlášky v České republice

- Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů,
- Vyhláška č. 478/2000 Sb., kterou se provádí zákon o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů,
- Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů,
- Vyhláška č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů,
- Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů,
- Vyhláška č. 30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů,
- Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění zákona č. 307/1999 Sb.

- Vyhláška č. 341/2002 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů
- Vyhláška č. 243/2001 Sb., o registraci vozidel, ve znění pozdějších předpisů,

- Zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění pozdějších předpisů,
  - Vyhláška č. 205/1999 Sb., kterou se provádí zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění pozdějších předpisů,
  - Zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů,
  - Vyhláška č. 167/2002 Sb., kterou se provádí zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů,
  - Vyhláška č. 156/2008 o zdokonalování odborné způsobilosti řidičů a o změně vyhlášky č. 167/2002 Sb.,
  - Vyhláška č. 277/2004 o zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel, ve znění pozdějších předpisů (- podrobnosti o zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel, - náležitosti lékařského potvrzení osvědčujícího zdravotní důvody, pro něž se za jízdy nelze na sedadle motorového vozidla připoutat),
  - Zákon č. 246/1992 Sb., na ochranu zvířat proti týrání, ve znění pozdějších předpisů,
  - Vyhláška č. 193/2004 o ochraně zvířat při přepravě,
  - Zákon č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů,
  - Vyhláška č. 381/2001 Sb., kterou se stanoví Katalog odpadů, Seznam nebezpečných odpadů a seznamy odpadů a států pro účely vývozu, dovozu a tranzitu odpadů a postup při udělování souhlasu k vývozu, dovozu a tranzitu odpadů (Katalog odpadů), ve znění pozdějších předpisů,
  - Vyhláška č. 374/2008 Sb., o přepravě odpadů a o změně vyhlášky č. 381/2001 Sb. (§ 2 označení vozidel)

PŘÍLOHA 2: Zápis o zkoušce tachografu

ZÁPIS O ZKOUŠCE TACHOGRAFU - PRÜFNACHWEIS

Provozovatel / majitel
Zulassungbesitzer / Eigentümer: ČD a. s. PRAHA

Pořadové číslo: A - Nr. 189/2011

SPZ: Kennzeichen 5AO5984

Vozidlo / Fahrzeug: VOLVO
značka / typ / Marke / Type: FH12
číslo podvozku / Fahrgestellnummer: YV2AN6OA65B407372

Místo zkoušení - datum / Überprüfungsort / Datum: STRAKONICE 10.6.2011

Tachograf / Fahrtschreiber: VDO 1314.5130151805O3
značka / typ / výrobní číslo / Marke / Type / herstellnummer
Rozsah měření / Maßbereich: 1996351 125 km/h

k staré / k alt: 15449 ~~U/km~~ Imp/km

W staré / W alt: 15450 ~~U/km~~ Imp/km

Počítadlo dráhy nastavené na - Wegstreckenzähler eingestellt

staré / alt: 401840 km
nové / neu: 401848 km

Konstanta přístroje / Geräte-Konstante: k = 15500 ~~U/km~~ Imp/km

Časová odchylka / Zeitabweichung: + / - 1,0 sec / 24 hod.

Odvalovací obvod / Abrollumfang: l = 3108 mm

Konstanta vozidla / Geräte-Konstante: W = 15500 ~~U/km~~ Imp/km

Opravný faktor pro změřenou dráhu / Korrekturfaktor für Meßstrecke: + / - 0,13 %

Překročení rychlosti / Geschwindigkeitsüberschreitung: 190 km/hod. / km/Uhr

Rozměr pneumatik / Reifen-Dimension: 315/70 R 22,5
Tlak / Druck: 8,0 barů / Bars

Poznámky / Bemerkungen:

Výrobce / typ pneu / dezén / Hloubka dezénu v mm: MICHELIN XDN2 9 mm

Cizí zásah nebo poškození / Beschädigung: Ano / Ja ☐ Ne / Nein ☒
Druh - Art:

VÝSLEDKY ZKOUŠKY - PRÜFNACHWEIS

Tachografové zařízení / Die Fahrtschreiberanlage

Vyhovuje - entspricht ☑
Nevyhovuje - entspricht nicht ☐

Tachograf byl označen úřední značkou a zajištěn plombami. Ano / Ja ☒ Ne / Nein ☐
CZ K 25

TACHOSERVIS s.r.o. AUTORIZOVANÉ METROLOGICKÉ STŘEDISKO CZ K 25

podpis vedoucího AMS | razítko AMS | podpis zkoušejícího

Vozidlo převzato dne / Fahrzeug ordnungsgemäß übernommen: 10.6.2011

Zkušební listina - Prüfliste

- ☑ Sebrat vstupní údaje / Eingangsdaten erfassen
- ☑ Zjistit údaje o pneumatikách / Daten der Bereifung
  - ☑ Rozměr pneumatik / Reifendimension
  - ☑ Tlak v pneumatikách / Reifendruck
  - ☑ Účinný obvod pneumatik / wirksamer Reifenumfang
- ☑ Počet otáček / počet impulsů dráhy / Wegdrehzahl / Wegimpulszahl ermitten
- ☑ Překontrolovat funkci snímače (u elektrických přístrojů) / Geberfunktion prüfen (bei elektronischen Apparaten)
- ☑ Překontrolovat elektrické připojení tachografu / Elektrische Anschlüsse prüfen
- ☑ Vizuální kontrola uložení hřídelů pohonu a pohonných součástí / Sichtprüfung der Verlegung der Antriebswellen und Antriebsteile
- ☐ Překontrolovat reverzní soukolí (vozidla s řadicím hřídelem) / Umschaltgetriebe prüfen (Fahrzeuge mit Schaltasche)
- ☐ Překontrolovat vlastní bezpečnost proudových obvodů / Eigensicherheit des Stromkreises prüfen

Tachograf - Fahrtschreiber

- ☑ Tachograf je schváleného typu / Fahrtschreiben ist einen einfähigen Typ
- ☑ Vstupní prohlídka tachografu (zaplombování tachografu, záznam) / Eingangsprüfung durchführen
- ☑ Překontrolovat hodinový stroj / Uhrwerk prüfen
- ☑ Překontrolovat záznam symbolu časové skupiny / Zeitgruppensymbol - Anzeige prüfen
- ☑ Překontrolovat počítadlo ujeté vzdálenosti / Wegstreckenzähler prüfen
- ☑ Zhotovit zkušební diagram na tachografový kotouč a úplně jej vypnit / Prüfdiagramm erstellen und vollständing ausfüllen
- ☑ Překontrolovat osvětlení tachografu a varovné světlo překročení rychlosti / Beleuchtung und Wamlampen prüfen
- ☑ Provést zkušební jízdu (zkušební chod na válečkovém zkušebním zařízení) / Probefahrt
- ☑ Tachograf a vozidlo kompletně zaplombovat / Fahrtschreiber - Anlage vollständig plombieren
- ☑ Nalepit vyplněný montážní štítek a zaplombovat jej / Einbauschild vollständig ausgefüllt anbringen und plombieren
- ☐ U tachografů-EA zaznamenat upravenou hodnotu konstanty k a W / Bei EA-Fahrtschreiben auf dem Typenschild die angeglichene Gerätekonstante k und W

Gemäß § 8b Abs. 3 KDV 1967 wurde das Fahrzeug einer neuerliche Prüfung hinsichtlich seiner lärmrelevanten Teile und ihrer Wirkunge unterzogen und Übereinstimmung mit dem urspünglichen für die ers malige Ausstellung der Bestätigung maßgebenden Zustand festgestel.

Die mit Datum vom 28.06.2005 **ausgestellte Bestätigung hat dam bis zum** 04.07 2009 **weitere Zwei Jahre Gültigkeit.**

VOLVO SERVIS provozovna Strakonice Václav Cimburek - CIVA Trans ROVNÁ č.85, 386 01 Strakonice tel.: 383 322 260, fax: 383 334 153 IČ: 10315047 DIČ: 105 - 420607071

04.07.2007
datum

Unterschift und Stempal ges von VOLVO Beauftragten

Gemäß § 8b Abs. 3 KDV 1967 wurde das Fahrzeug einer neuerliche Prüfung hinsichtlich seiner lärmrelevanten Teile und ihrer Wirkunge unterzogen und Übereinstimmung mit dem urspünglichen für die ers malige Ausstellung der Bestätigung maßgebenden Zustand festgestel.

Die mit Datum vom 28.6. 2005 **ausgestellte Bestätigung hat dam bis zum** 18.6. 2011 **weitere Zwei Jahre Gültigkeit.**

VOLVO SERVIS provozovna Strakonice Václav Cimburek - CIVA Trans ROVNÁ č.85, 386 01 Strakonice tel.: 383 322 260, fax: 383 334 153 IČ: 10315047 DIČ: 105 - 420607071

18.6.2009
datum

Unterschift und Stempal ges von VOLVO Beauftragten

Gemäß § 8b Abs. 3 KDV 1967 wurde das Fahrzeug einer neuerlichen Prüfung hinsichtlich seiner lärmrelevant Teile und ihrer Wirkungen unterzogen und Übereinstimmung mit dem ursprünglichen, für die erstmalige Ausstellung der Bestätigung maßgebenden Zustand festgestellt. Die mit Datum vom 28. 6 2005 ausgestellte Bestätigung hat damit bis zum 22. 6. 2013 weitere zwei Jahre Gültigkeit.

VOLVO Truck Czech s.r.o.
Obchodní 109, Čestlice
251 01 Říčany u Prahy
IČ: 61853239
DIČ: CZ61853239
OR: MS Praha, odd. C, vložka 43796

23. 6. 2011
Datum

Unterschrift und Stempel
das von Volvo Beaufragten

PŘÍLOHA 3: Opis Eurolicence

Evropské hospodářské společenství

CZ [1]

HLAVNÍ MĚSTO PRAHA
MAGISTRÁT HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
Odbor dopravy

LICENCE č. 7868
pro mezinárodní silniční přepravu zboží pro cizí potřeby
OPIS č. 4

Tato licence opravňuje[2] **ČZ a.s.**
Sluneční nám. 2540/5
158 00 Praha 5-Stodůlky

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 **22.3.2010** do **22.3.2015**

Vydáno v **Praze** dne **13.1.2010**

HLAVNÍ MĚSTO PRAHA
-113-

3)

1) Mezinárodní poznávací značky států:
(A) Rakousko, (B) Belgie, (CY) Kypr, (CZ) Česká republika, (D) Německo, (DK) Dánsko, (E) Španělsko, (EST) Estonsko, (F) Francie, (FIN) Finsko, (GR) Řecko, (H) Maďarsko, (I) Itálie, (IRL) 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 (sídlo) dopravce.
3) Podpis a razítko vydávajícího příslušného orgánu nebo instituce.

VŠEOBECNÁ USTANOVENÍ

Tato licence pro mezinárodní přepravu zboží pro cizí potřeby (dále jen „eurolicence") se vydává podle nařízení Rady (EHS) č. 881/92 z 26. března 1992 o přístupu na trh silniční přepravy zboží v rámci Společenství na území nebo z území členského státu nebo procházející přes území jednoho nebo více členských států.

Eurolicence opravňuje jeho držitele k mezinárodní silniční přepravě zboží pro cizí potřeby na všech dopravních cestách, pro jízdy nebo části jízd, na území Společenství za podmínky, že se jedná o:

- jízdy, u nichž výchozí místo a cílové místo leží ve dvou různých členských státech, s průjezdem nebo bez průjezdu jedním či více členskými státy nebo jedním či více třetími státy,
- jízdy z jednoho členského státu do třetího státu nebo naopak, s průjezdem nebo bez průjezdu jedním či více členskými státy nebo jedním či více třetími státy,
- jízdy mezi třetími státy s průjezdem po území jednoho nebo více členských států,

jakož i jízdy bez nákladu související s takovou přepravou.

V případě přepravy z členského státu do třetího státu nebo naopak je tato eurolicence platná pro část jízdy provedenou na území členského státu nakládky nebo vykládky, pokud byla uzavřena nezbytná dohoda mezi Společenstvím a dotyčným třetím státem v souladu s nařízením (EHS) č. 881/92.

Tato eurolicence je vydána na jméno dopravce a je nepřenosná.

Eurolicence může být odebrána příslušným orgánem členského státu, který ji vydal, a to zejména v případech, kdy dopravce:
- nesplnil všechny podmínky stanovené pro používání eurolicence,
- poskytl nesprávné informace o údajích požadovaných pro vydání nebo prodloužení platnosti eurolicence.

Originál eurolicence musí být uchováván u dopravce.

Ověřený opis eurolicence pro vozidlo musí být k dispozici ve vozidle[4)]. U soupravy vozidel musí být k dispozici v tažném vozidle. Eurolicence platí pro celou soupravu vozidel, a to i v případě, že přívěs nebo návěs není registrován nebo schválen do provozu na komunikacích na jméno držitele eurolicence nebo je-li registrován nebo schválen do provozu na komunikacích v jiném členském státě.

Eurolicence musí být na požádání předložena oprávněnému pracovníkovi kontrolního orgánu.

Držitel eurolicence je povinen dodržovat na území každého členského státu jeho platné právní a správní předpisy, zejména ty, které se týkají dopravy a silničního provozu.

---

4) „Vozidlem" se rozumí motorové vozidlo registrované v členském státě nebo souprava vozidel, u které je alespoň motorové vozidlo registrováno v členském státě, pokud jsou určeny výlučně pro přepravu zboží.

PŘÍLOHA 4: Vstupní povolení pro mezinárodní nákladní silniční dopravu

Die Genehmigung erteilender Staat Stát udělující povolení

D	**BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, BAU- UND WOHNUNGSWESEN** Spolkové ministerstvo pro dopravu, stavební a bytové záležitosti

GENEHMIGUNG Nr. 086070 **/2000**
Povolení

für den internationalen Güterkraftverkehr
pro mezinárodní nákladní silniční dopravu

Zahl der genehmigten Fahrten: **1**
(Hin- und Rückfahrt)
Počet povolených jízd
(Tam a zpět)

Diese Genehmigung berechtigt
Toto povolení opravňuje ČZ STRAKONICE, a.s.

(Name und Firma sowie vollständige Anschrift des Verkehrsunternehmers)
(jméno a firma, jakož i úplná adresa dopravce)

zum internationalen Güterkraftverkehr
k mezinárodní nákladní silniční dopravě

und der Tschechischen Republik
a ČESKOU REPUBLIKOU

CZ

zwischen der Bundesrepublik Deutschland
mezi SPOLKOVOU REPUBLIKOU NĚMECKO

sowie im Durchgangsverkehr durch die Bundesrepublik Deutschland mit einem Kraftfahrzeug nebst Anhänger.
jakož i k tranzitní dopravě Spolkovou republikou Německo dále uvedeným automobilem včetně přívěsu

Diese Genehmigung gilt vom 01. 01. 2000 bis 31. 12. 2000
Toto povolení platí od do

Etwaige Einschränkungen:
Případná omezení:

Die Genehmigung wird mit der Auflage erteilt, daß der Unternehmer oder eine von ihm beauftragte Person bei einer Fahrt im Wechsel- oder Transitverkehr das amtliche KFZ-Kennzeichen, das Datum der Einreise, den Ladeort, das Ladeland, den Entladeort, das Entladeland und die Grenzübergangsstelle einträgt und durch Unterschrift bestätigt. Die Eintragungen müssen bei der Hinfahrt vor der Einreise nach Deutschland und bei der Rückfahrt vor Fahrtbeginn erfolgt sein.
Povolení se uděluje s výhradou, že podnikatelský subjekt nebo jím pověřená osoba musí při cestě v bilaterární a tranzitní dopravě zapsat SPZ motorového vozidla, datum vcestování, místo naložení, zemi naložení, místo vyložení, zemi vyložení a hraniční přechod a potvrdit svým podpisem. Zápisy se musí provést před vcestováním do Německa při cestě tam a při zpáteční cestě před nastoupením cesty.

	Hinfahrt (cesta tam)		Rückfahrt (zpáteční cesta)	
I	Amtliches Kennzeichen des Kraftfahrzeugs: SPZ motorového vozidla:	ST 81 – 81	Amtliches Kennzeichen des Kraftfahrzeugs: SPZ motorového vozidla:	
II	Datum der Einreise nach Deutschland: Datum vcestovani do Německa	9. 1. 01	Datum der Einreise nach Deutschland: (bei Transitfahrt): Datum vcestovani do Německa (při tranzitni dopravě): Datum / Beginn der Rückfahrt (bei Wechselverkehrsfahrt): Datum/zacátek zpátecni cesty (při bilaterárni dopravě):	
III	Grenzübergangsstelle: Hraniční přechod:	Philippsreut	Grenzübergangsstelle: Hraniční přechod:	
IV	Ladeort / Ladeland: (Nationalitätszeichen): Misto / země naložení: (označeni země)	Strakonice CZ	Ladeort / Ladeland: (Nationalitätszeichen): Misto / země naložení: (označeni země)	
V	Entladeort / Entladeland: (Nationalitätszeichen) Misto vyložení / země vyloženi: (označeni země)	Thyrnau D	Entladeort / Entladeland: (Nationalitätszeichen) Misto vyložení / země vyloženi: (označeni země)	
VI	Unterschrift: Podpis		Unterschrift: Podpis	

Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
Spolkové ministerstvo pro dopravu, stavební a bytové záležitosti

Im Auftrag
z pověření
(Bolln)

MINISTERSTVO DOPRAVY A SPOJŮ ČR -17-

Ausgegeben in Prag
Vydáno v Praha

(Unterschrift und Stempel der die Genehmigung ausgebenden Stelle)
(Podpis a razitko orgánu vydávajiciho povoleni)

Allgemeine Vorschriften
Všeobecné předpisy

1. **Die Genehmigung gilt für eine Hin- und Rückfahrt im Wechsel- oder Transitverkehr.**
1. Toto povolení platí jen pro jednu jízdu tam a zpět v dvoustranné nebo tranzitní dopravě.

2. **Es ist nicht gestattet, Güter zwischen zwei Orten in der Bundesrepublik Deutschland zu befördern.**
2. Není dovoleno přepravovat věci mezi dvěma místy ve Spolkové republice Německo.

3. **Dreiländerverkehr ist nicht gestattet. Ausgenommen von diesem Verbot sind Beförderungen, bei denen der Heimatstaat auf dem verkehrsüblichen Weg durchfahren wird.**
3. Třetizemní doprava není dovolena. Z tohoto zákazu jsou vyňaty přepravy, při nichž se obvyklou cestou projíždí vlastní stát.

4. **Der Inhaber der Genehmigung ist verpflichtet, alle Vorschriften des in der Bundesrepublik Deutschland geltenden Verkehrs- und Kraftfahrzeugrechts einzuhalten.**
4. Držitel povolení je povinen dodržovat všechny předpisy platné ve Spolkové republice Německo pro dopravu a silniční vozidla.

5. **Diese Genehmigung gilt nur für Fahrzeuge mit einer Mindestprofiltiefe von 1,6 mm auf allen Reifen.**
5. Toto povolení platí pouze pro motorová vozidla s minimální hloubkou profilu 1,6 mm na všech pneumatikách.

6. **Diese Genehmigung und ein ausgefüllter internationaler Frachtbrief sind stets mitzuführen und auf Verlangen den zuständigen Kontrollbeamten zur Prüfung auszuhändigen. Im Werkverkehr tritt an die Stelle des internationalen Frachtbriefes das Beförderungs- und Begleitpapier. Aus beiden müssen Absender und Empfänger, Be- und Entladeort sowie Art und Menge der beförderten Güter ersichtlich sein.**
6. Toto povolení a vyplněný mezinárodní nákladní list je nutno mít stále s sebou a na požádání příslušných kontrolních orgánů je předložit ke kontrole. V závodové dopravě nahrazuje mezinárodní nákladní list průvodní listina. Z obou musí být patrné odesílatel a příjemce, místo nakládky a vykládky, jakož i druh a množství přepravovaných věcí.

7. **Die Genehmigung ist nicht gültig, wenn sie Änderungen oder Streichungen aufweist, die nicht von der zuständigen Behörde beglaubigt sind.**
7. Toto povolení neplatí, jsou-li v něm provedeny změny nebo škrty, které nejsou potvrzeny příslušným orgánem.

8. **Diese Genehmigung ist nicht übertragbar.**
8. Toto povolení je nepřenosné.

Zollstempel mit Datum

Hinfahrt (jizda tam)	**(Razitko celního úřadu, datum)**	Rückfahrt (jizda zpět)

PŘÍLOHA 5: Koncesní listina

Městská část Praha 13
Úřad městské části, odbor živnostenský
Sluneční nám. 2580/13, 158 00 Praha 5 - Stodůlky

Č.j.: ŽIV/U1964/2005/Leh
Ev.č.: 310013-16892181

Koncesní listina

vydaná právnické osobě

dle § 54 odst. 1 a 2 zák. č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů

Obchodní firma: ČZ a.s.
Identifikační číslo: 25181432
Sídlo: Sluneční nám. 2540/5
158 00 Praha 5 - Stodůlky

Předmět podnikání: Silniční motorová doprava nákladní

Rozsah předmětu podnikání: vnitrostátní a mezinárodní provozy do 3,5 tuny celkové hmotnosti a vnitrostátní a mezinárodní provozy nad 3,5 tuny celkové hmotnosti a tahač

Koncese se vydává na dobu neurčitou.

Den vzniku práva provozovat živnost: 21.03.2005

V Praze dne 21.03.2005

MĚSTSKÁ ČÁST PRAHA 13

Ing. František Knobloch
vedoucí živnostenského odboru
v zastoupení
RNDr. Jana Lehká
zástupce vedoucího odboru

- 41 -

ZVŠ 1 06/16/1964 OPR 0034/01

PŘÍLOHA 6: Osvědčení o finanční způsobilosti dopravce

HLAVNÍ MĚSTO PRAHA
MAGISTRÁT HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
ODBOR DOPRAVNÍCH AGEND

MHMPXOWJFIC9

Městská část Praha 13
Úřad městské části
odbor živnostenský
Sluneční náměstí 2580/13, 158 00 Praha 5
-128 -
11. 07. 2012

ČZ a.s.
Sluneční náměstí 2540/5
158 00 Praha 5-Stodůlky

Váš dopis zn.	Č.j.	Vyřizuje / linka	Datum
	MHMP 882064/2012/ODA-O3/Bo	**Broncová/4309**	**02.07.2012**

Věc: OSVĚDČENÍ O FINANČNÍ ZPŮSOBILOSTI

Hlavní město Praha, Magistrát hlavního města Prahy, odbor dopravních agend, jako příslušný dopravní úřad, dle ustanovení § 8 odst. 1 a 2 zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon") a v souladu s čl. 20 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 a zrušuje směrnice Rady 96/26/ES – na základě žádosti ze dne 27.06.2012 a příslušných dokladů, předložených ve věci prokázání finanční způsobilosti – tímto

o s v ě d č u j e ,
ž e d o p r a v c e

Jméno, příjmení, titul:	
Obchodní jméno:	**ČZ a.s.**
IČO:	**25181432**
Trvalý pobyt/sídlo:	**Sluneční náměstí 2540/5, 158 00 Praha 5**

dne 02.07.2012 ve smyslu ust. § 8 odst. 1 a 2 zákona prokázal, že je
f i n a n č n ě z p ů s o b i l ý
k provozování silniční dopravy
nákladní vozidlem nebo jízdní soupravou o největší povolené hmotnosti přesahující 3,5 tuny, jsou-li určeny k přepravě zvířat nebo věcí (velká vozidla).

Nedílnou součástí tohoto potvrzení je příloha se seznamem registrovaných vozidel v kategorii N2, N3

Platnost tohoto osvědčení končí dne : 31.07.2013

Poučení

Dopravce je povinen podle ust. § 9 odst. 4 písm.b) zákona ohlásit dopravnímu úřadu ve lhůtě do 30 dnů veškeré změny ve vozovém parku.

Iveta Broncová
oprávněná úřední osoba

Hlavní město Praha
Magistrát hl.m. Prahy
Mariánské nám. 2
110 01 Praha 1 /79/

Sídlo: Mariánské nám. 2, 110 01 Praha 1
Pracoviště: Jungmannova 29, 111 21 Praha 1
tel. 236 001 111, fax 236 007 039
e-mail: oda@praha.eu

SEZNAM VOZIDEL
K PROVOZOVÁNÍ SILNIČNÍ DOPRAVY
nákladní vozidlem nebo jízdní soupravou o největší povolené hmotnosti přesahující 3,5 tuny

Typ	Kategorie	SPZ	Rok výroby	celková hmotnost
M,ATEGO 815	N2	4A3 9099	2000	7.50
VOLVO	N3	4A4 2035	2004	18.00
VOLVO	N2	4A4 2068	2002	9.30
VOLVO	N3	4A4 2136	2002	26.00
VOLVO FH12	N3	5A0 5984	2005	20.00
VOLVO FH12	N3	5A0 5985	2005	20.00
VOLVO FH 62R	N3	7A0 2521	2007	25.00
VOLVO FL	N2	8A0 2279	2007	11.90
VOLVO FH42	N3	9A6 4641	2008	18.00
VOLVO FH12	N3	1AR 9223	2006	18.60
VOLVO FL L	N2	1AM 4291	2010	11.90
MB ATEGO	N2	2AI 2191	2005	7.50
VOLVO FH	N3	2AF 5964	2011	18.00
VOLVO FH13	N3	2AX 9302	2012	25.00

Hlavní město Praha
Magistrát hl.m. Prahy
Mariánské nám. 2
110 01 Praha 1 /79/

PŘÍLOHA 7: Osvědčení o odborné způsobilosti dopravce

OKRESNÍ ÚŘAD STRAKONICE

jako **dopravní úřad** podle § 2 odst. 8 zákona č. 111/1994 Sb. o silniční dopravě

O S V Ě D Č E N Í

O PROKÁZÁNÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI

ev. č. 383 0014

Pan / Paní DOSTÁL (příjmení) František (jméno) (titul)

rodné číslo [ ]

místo narození Hrabice

okres Prachatice

prokázal podle § 6 odst. 1 až 3 zákona č. 111/1994 Sb. o silniční dopravě svoji odbornou způsobilost

dne 19.dubna 1995

Číslo protokolu 14/95

a na základě toho se uznává osobou

odborně způsobilou

k provozování silniční dopravy pro cizí potřeby

formou

mezinárodní nákladní dopravy

Předseda zkušební komise:

OKRESNÍ ÚŘAD REFERÁT DOPRAVY A SH DOPRAVNÍ ÚŘAD STRAKONICE

Vydáno dne 20. dubna 1995

Statutární zástupce úřadu:

PŘÍLOHA 8: Protokol o technické prohlídce

PROTOKOL č. CZ-3309-11-11-0236

ZÁRUBA M&K
STK ZÁRUBA M&K s.r.o., Stožická 840, 389 01 Vodňany, CZ

STK ZÁRUBA M & K s.r.o.

IČO: 25152211
Vodňany,
Stožická 840
389 01

DIČ: 107-25152211
Tel.: 383 382 522
Fax: 383 382 176

STK č. 3309

PROTOKOL č. CZ-3309-11-11-0236

o technické prohlídce

ID: 20653737

Druh TP: pravidelná | Rozsah TP: plný | Dne: 28.11.2011

Značka vozidla:	SCHWARZMÜLLER	Druh vozidla:	NÁKLADNÍ NÁVĚS
Obch. označení (typ):	SPA 3/E	Kategorie vozidla:	O4
VIN (č. karosérie):	W091583351HS09244	Registrační značka:	1AA 75 38
Typ motoru:	----	Rok výroby:	2001
Stav poč. ujeté vzd.:	1200000 km	Dat. první registrace:	27.11.2008

Provozovatel vozidla: ČZ a.s.
SLUNEČNÍ NÁMĚSTÍ 2540/5
158 00 PRAHA 58

Měření emisí provedla SME č. 43.07.15 dne 28.11.2011 č. protokolu -

Závady zjištěné na vozidle
lehké (A)(4) vážné (B)(0) nebezpečné (C)(0)

6162 Směrová světla - činnost
6224 Zaříz.pro osv.zadní tab.RZ
7033 Elektrická vedení
9052 Zakládací klíny

Poznámky:
CEMT-atest shody č.034266, atest technické kontroly vydán.

Vozidlo je pro další provoz způsobilé.
Příští prohlídka bude 28.11.2012.
Vozidlo z hlediska evidenční kontroly vyhovuje.
Kontrolní nálepka vylepena.
Technickou prohlídku provedl technik Dvořák Ladislav, osv. č. STK1111.

S3309-11-11-0236

Za správnost Razítko:

STANICE TECHNICKÉ KONTROLY 33.09 Vodňany 1.

Podpis:

Ostrá verze: 20101202_01_N1

ITF/TMB/TR/MQ(2008)5/FINAL

Certificate N°: CZ 291338

ECMT Certificate of Roadworthiness Test for Motor Vehicles and Trailers[1]

Registration Number:	1AA7538
Certificate of compliance Number:	034266
Vehicle Type and Make[2]:	SPA 3/E SCHWARZMÜLLER
Vehicle Identification Number (VIN):	W091583351HS09244
Engine Type / Number[3]:	----

STK ZÁRUBA M&K s.r.o.
Stožická 840, 389 01 Vodňany
IČ: 25 15 22 11, DIČ: CZ25152211
Tel./fax 383 382 522 ④

The

STK ZÁRUBA M&K s.r.o. Stožická 840 Vodňany (STK číslo 3309)

[Name and address of the Company or Authority]

Body or Establishment designated and directly supervised by the State of Registration for the purpose of UNECE Agreement of 1997, or of the UNECE Consolidated Resolution R.E.1 (TRANS/SC.1/294/Rev.5) as amended in 2001 (TRANS/WP.1/2001/25), or as sobsequently amended, or of Directive 96/96/EC as amended by Directive 2003/27/EC or as subsequently amended,

hereby confirms that the said vehicle is in compliance with the provisions of the texts above, including at least the following items to be compulsory checked:

- ☒ Braking systems (including antiblocking systems, compatible with the trailer and vice-versa)
- ☐ Steering wheel[3] and steering devices
- ☒ Visibility
- ☒ Lamps, reflectors and electrical equipment
- ☒ Axles, wheels, tyres and suspension (including minimum tread depth of tyres)
- ☒ Chassis and chassis attachments (including rear and lateral protective devices)
- ☒ Other equipment, including:
  - ☐ Warning triangle[3]
  - ☐ Tachograph (presence of and integrity of seals)[3]
  - ☐ Speed limitation device[3]
- ☐ Absorption coefficient [3,4]

Place	Date	Signature and stamp
CZ Vodňany	28.11.2011	

Note: Next roadworthiness test required before[5]: 28.11.2012 0:00:00

STK ZÁRUBA M&K s.r.o. TECHNICKÉ KONTROLY ČR 3309 Vodňany

1. Semi-trailers included.
2. Trailer type, if trailer.
3. Not applicable to trailer.
4. According to UNECE regulation R24.03 or as subsequently amended, or to the Directive 72/306/EEC or as subsequently amended.
5. 12 months after the date of the test, and at the latest before the end of this same month.

ITF/TMB/TR/MQ(2008)5/FINAL

N° de l'attestation: CZ 291338

Attestation CEMT de contrôle technique annuel pour les véhicules à moteur et les remorques[1]

Numéro d'immatriculation:	1AA7538
Numéro de l'attestation de conformité:	034266
Marque et type du véhicule[2]:	SPA 3/E SCHWARZMÜLLER
Numéro d'identification du véhicule (VIN):	W091583351HS09244
Code et numéro de série du moteur[3]:	----

La

STK ZÁRUBA M&K s.r.o. Stožická 840 Vodňany (STK číslo 3309)

[Raison sociale et adresse de la Société ou de l'Administration]

En qualité d'organisme ou établissement désigné et directement supervisé par l'Etat d'immatriculation aux fins de l'application de l'Accord de 1997 de la CEE-ONU ou de la Résolution d'ensemble R.E.1 de la CEE-ONU (TRANS/SC.1/294/Rev.5) telle que modifiée en 2001 (TRANS/WP.1/2001/25), ou amendements ultérieurs ou de la Directive 96/96/CE amendée par la Directive 2003/27/CE ou amendements ultérieurs,

atteste, par la présente, que le véhicule désigné ci-dessus est conforme aux spécifications énoncées dans les textes ci-dessus, et portant au moins sur les points de contrôle obligatoires suivants:

- ❑ Dispositifs de freinage (y compris les systemès anti-blocage, compatibles avec la remorque et vice-versa)
- ❑ Volant[3] et direction
- ❑ Visibilité
- ❑ Feux, dispositifs rétro-réfléchissants et équipement électrique
- ❑ Essieux, roues, pneus et suspensions (y compris la profondeur minimale de sculpture des pneumatiques)
- ❑ Châssis et accessoires du châssis (y compris les dispositifs anti-encastrement à l'arrière et sur les côtés)
- ❑ Equipements divers, parmi lesquels:
  - ❑ Triangle de présignalisation[3]
  - ❑ Tachygraphe (présence et intégrité des sceaux)[3]
  - ❑ Limiteur de vitesse[3]
- ❑ Coefficient d'absorption[3, 4]

Lieu	Date	Signature et cachet
CZ Vodňany	28.11.2011	

Note: Prochaine attestation de contrôle requise avant le[5]: 28.11.2012 0:00:00

1. Semi-remorques incluses.
2. Type de remorques s'il s'agit d'une remorque.
3. Ne pas remplir s'il s'agit d'une remorque.
4. Conforme au Règlement CEE-ONU R24.03 ou amendements ultérieurs ou à la Directive 72/306/CEE ou amendements ultérieurs.
5. 12 mois après la date du test, et au plus tard à la fin du mois anniversaire.

ITF/TMB/TR/MQ(2008)5/FINAL

Atest číslo: CZ 291338

CEMT atest technické kontroly motorového vozidla a přívěsu[1]

Registrační značka:	1AA7538
Číslo atestu shody:	034266
Typ vozidla a značka[2]:	SPA 3/E SCHWARZMÜLLER
Identifikační číslo vozidla (VIN):	W091583351HS09244
Typ motoru / číslo[3]:	----

STK ZÁRUBA M&K s.r.o. Stožická 840 Vodňany (STK číslo 3309)

[Název a adresa úřadu nebo organizace]

Úřad nebo organizace, která je jmenována a přímo kontrolována státem registrace vozidla pro účely dohody EHK OSN z roku 1997 nebo EHK OSN konsolidované rezoluce R.E.1 (TRANS/SC.1/294/Rev.5) ve znění z roku 2001 (TRANS/WP.1/2001/25) nebo v pozdějších zněních nebo směrnice 96/96/ES ve znění směrmice 2003/27/ES nebo v pozdějších zněních,

tímto potvrzuje, že uvedené vozidlo odpovídá ustanovením dle výše uvedeného textu, včetně minimálně následujících bodů, které musí být povinně zkontrolovány:

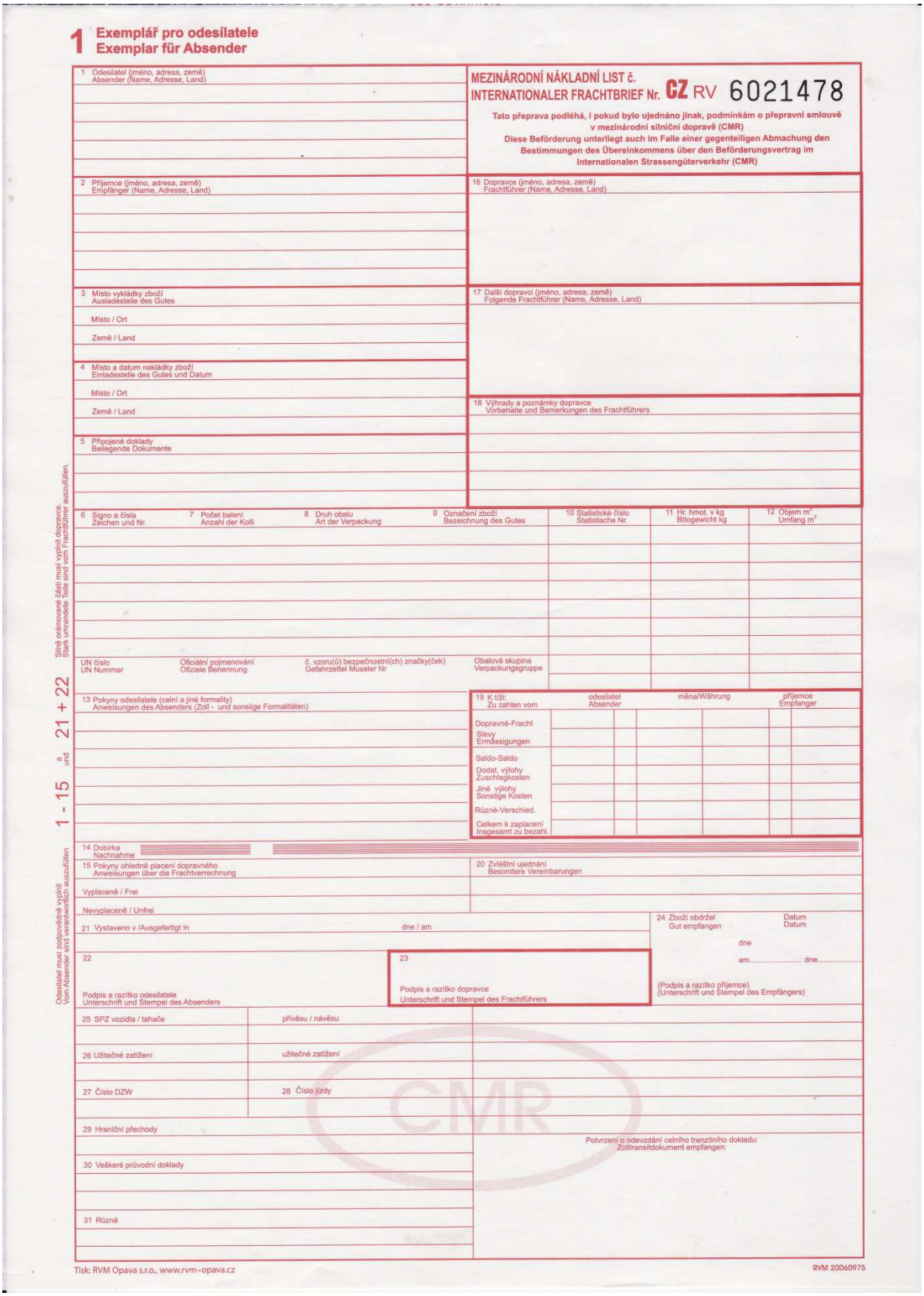
- ❑ Brzdová soustava (včetně ABS kompatibilního s přípojným vozidlem a naopak)
- ❑ Volant a řízení[3]
- ❑ Výhled
- ❑ Osvětlení, odrazky a elektrická zařízení
- ❑ Nápravy, kola, pneumatiky a pérování (včetně minimální hloubky profilu pneumatik)
- ❑ Podvozek a příslušenství upevněné na podvozku (včetně zadní a boční ochrany proti podjetí)
- ❑ Ostatní vybavení včetně:
  - ❑ Výstražný trojúhelník[3]
  - ❑ Tachograf (existence a neporušenost pečetí)[3]
  - ❑ Omezovač rychlosti[3]
- ❑ Zatížení životního prostředí – hodnota absorpčního koeficientu[3, 4]

Místo	Datum	Podpis a razítko
CZ Vodňany	28.11.2011	

Upozornění: Příští technická kontrola musí být provedena do[5]: 28.11.2012 0:00:00

1. Včetně návěsů.
2. Typ přívěsu, pokud jde o přívěs.
3. Neplatí pro přívěsy.
4. Podle předpisu EHK OSN R24.03 nebo pozdějších znění nebo směrnice 72/306/EHS nebo pozdějších znění.
5. 12 měsíců od data kontroly, a nejpozději do konce téhož měsíce.

PŘÍLOHA 9: Nákladní list CMR



1 Exemplář pro odesílatele
Exemplar für Absender

1 Odesílatel (jméno, adresa, země)
Absender (Name, Adresse, Land)

MEZINÁRODNÍ NÁKLADNÍ LIST č.
INTERNATIONALER FRACHTBRIEF Nr. CZ RV 6021478

Tato přeprava podléhá, i pokud bylo ujednáno jinak, podmínkám o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční dopravě (CMR)
Diese Beförderung unterliegt auch im Falle einer gegenteiligen Abmachung den Bestimmungen des Übereinkommens über den Beförderungsvertrag im Internationalen Strassengüterverkehr (CMR)

2 Příjemce (jméno, adresa, země)
Empfänger (Name, Adresse, Land)

16 Dopravce (jméno, adresa, země)
Frachtführer (Name, Adresse, Land)

3 Místo vykládky zboží
Ausladestelle des Gutes
Místo / Ort
Země / Land

17 Další dopravci (jméno, adresa, země)
Folgende Frachtführer (Name, Adresse, Land)

4 Místo a datum nakládky zboží
Einladestelle des Gutes und Datum
Místo / Ort
Země / Land

18 Výhrady a poznámky dopravce
Vorbehalte und Bemerkungen des Frachtführers

5 Připojené doklady
Beilegende Dokumente

Silně orámované části musí vyplnit dopravce.
Stark umrandete Teile sind vom Frachtführer auszufüllen.

6 Signo a čísla Zeichen und Nr.	7 Počet balení Anzahl der Kolli	8 Druh obalu Art der Verpackung	9 Označení zboží Bezeichnung des Gutes	10 Statistické číslo Statistische Nr.	11 Hr. hmot. v kg Bttogewicht kg	12 Objem m³ Umfang m³

UN číslo UN Nummer | Oficiální pojmenování Oficiele Benennung | č. vzoru(ů) bezpečnostní(ch) značky(ček) Gefahrzettel Musster Nr | Obalová skupina Verpackungsgruppe

13 Pokyny odesílatele (celní a jiné formality)
Anweisungen des Absenders (Zoll - und sonsiige Formalitäten)

19 K tíži: Zu zahlen vom — odesílatel Absender — měna/Währung — příjemce Empfanger

Dopravné-Fracht							
Slevy Ermässigungen							
Saldo-Saldo							
Dodat. výlohy Zuschlagkosten							
Jiné výlohy Sonstige Kosten							
Různé-Verschied.							
Celkem k zaplacení Insgesamt zu bezahl.							

1 - 15 a und 21 + 22

14 Dobírka
Nachnahme

15 Pokyny ohledně placení dopravného
Anweisungen über die Frachtverrechnung
Vyplaceně / Frei
Nevyplaceně / Unfrei

20 Zvláštní ujednání
Besondere Vereinbarungen

21 Vystaveno v /Ausgefertigt in — dne / am

24 Zboží obdržel
Gut empfangen — Datum / Datum
dne
am ..... dne .....

22
Podpis a razítko odesílatele
Unterschrift und Stempel des Absenders

23
Podpis a razítko dopravce
Unterschrift und Stempel des Frachtführers

(Podpis a razítko příjemce)
(Unterschrift und Stempel des Empfängers)

Odesílatel musí zodpovědně vyplnit
Vom Absender sind verantwortlich auszufüllen

25 SPZ vozidla / tahače	přívěsu / návěsu	
26 Užitečné zatížení	užitečné zatížení	
27 Číslo DZW	28 Číslo jízdy	

29 Hraniční přechody

Potvrzení o odevzdání celního tranzitního dokladu:
Zolltransitdokument empfangen:

30 Veškeré průvodní doklady

31 Různé

CMR

Tisk: RVM Opava s.r.o., www.rvm-opava.cz

RVM 20060975

2 Exemplář pro příjemce
Exemplar für Empfänger

1 Odesilatel (jméno, adresa, země)
Absender (Name, Adresse, Land)

MEZINÁRODNÍ NÁKLADNÍ LIST č.
INTERNATIONALER FRACHTBRIEF Nr. CZ RV 6021478

Tato přeprava podléhá, i pokud bylo ujednáno jinak, podmínkám o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční dopravě (CMR)
Diese Beförderung unterliegt auch im Falle einer gegenteiligen Abmachung den Bestimmungen des Übereinkommens über den Beförderungsvertrag im Internationalen Strassengüterverkehr (CMR)

2 Příjemce (jméno, adresa, země)
Empfänger (Name, Adresse, Land)

16 Dopravce (jméno, adresa, země)
Frachtführer (Name, Adresse, Land)

3 Místo vykládky zboží
Ausladestelle des Gutes

Místo / Ort

Země / Land

17 Další dopravci (jméno, adresa, země)
Folgende Frachtführer (Name, Adresse, Land)

4 Místo a datum nakládky zboží
Einladestelle des Gutes und Datum

Místo / Ort

Země / Land

18 Výhrady a poznámky dopravce
Vorbehalte und Bemerkungen des Frachtführers

5 Připojené doklady
Beilegende Dokumente

Silně orámované části musí vyplnit dopravce.
Stark umrandete Teile sind vom Frachtführer auszufüllen.

6 Signo a čísla Zeichen und Nr.	7 Počet balení Anzahl der Kolli	8 Druh obalu Art der Verpackung	9 Označení zboží Bezeichnung des Gutes	10 Statistické číslo Statistische Nr.	11 Hr. hmot. v kg Bruttogewicht kg	12 Objem m^3 Umfang m^3

UN číslo UN Nummer	Oficiální pojmenování Offizielle Benennung	č. vzoru(ů) bezpečnostní(ch) značky(ček) Gefahrzettel Muster Nr	Obalová skupina Verpackungsgruppe

13 Pokyny odesilatele (celní a jiné formality)
Anweisungen des Absenders (Zoll - und sonstige Formalitäten)

19 K tíži:
Zu zahlen vom

	odesilatel Absender	měna/Währung	příjemce Empfänger
Dopravné-Fracht			
Slevy Ermässigungen			
Saldo-Saldo			
Dodat. výlohy Zuschlagkosten			
Jiné výlohy Sonstige Kosten			
Různé-Verschied.			
Celkem k zaplacení Insgesamt zu bezahl.			

Odesilatel musí zodpovědně vyplnit
Vom Absender sind verantwortlich auszufüllen

1 - 15 a und 21 + 22

14 Dobírka
Nachnahme

15 Pokyny ohledně placení dopravného
Anweisungen über die Frachtverrechnung

Vyplaceně / Frei

Nevyplaceně / Unfrei

20 Zvláštní ujednání
Besondere Vereinbarungen

21 Vystaveno v /Ausgefertigt in dne / am

24 Zboží obdržel
Gut empfangen
Datum
Datum
dne
am..... dne.....

22
Podpis a razítko odesilatele
Unterschrift und Stempel des Absenders

23
Podpis a razítko dopravce
Unterschrift und Stempel des Frachtführers

(Podpis a razítko příjemce)
(Unterschrift und Stempel des Empfängers)

25 SPZ vozidla / tahače	přívěsu / návěsu	
26 Užitečné zatížení	užitečné zatížení	
27 Číslo DZW	28 Číslo jízdy	

29 Hraniční přechody

30 Veškeré průvodní doklady

31 Různé

Potvrzení o odevzdání celního tranzitního dokladu:
Zolltransitdokument empfangen:

CMR

Tisk: RVM Opava s.r.o., www.rvm-opava.cz

RVM 20060975

3 Exemplář pro dopravce
Exemplar für Frachtführer

1 Odesilatel (jméno, adresa, země)
Absender (Name, Adresse, Land)

MEZINÁRODNÍ NÁKLADNÍ LIST č.
INTERNATIONALER FRACHTBRIEF Nr. CZ RV 6021478

Tato přeprava podléhá, i pokud bylo ujednáno jinak, podmínkám o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční dopravě (CMR)
Diese Beförderung unterliegt auch im Falle einer gegenteiligen Abmachung den Bestimmungen des Übereinkommens über den Beförderungsvertrag im Internationalen Strassengüterverkehr (CMR)

2 Příjemce (jméno, adresa, země)
Empfänger (Name, Adresse, Land)

16 Dopravce (jméno, adresa, země)
Frachtführer (Name, Adresse, Land)

3 Místo vykládky zboží
Ausladestelle des Gutes

Místo / Ort

Země / Land

17 Další dopravci (jméno, adresa, země)
Folgende Frachtführer (Name, Adresse, Land)

4 Místo a datum nakládky zboží
Einladestelle des Gutes und Datum

Místo / Ort

Země / Land

18 Výhrady a poznámky dopravce
Vorbehalte und Bemerkungen des Frachtführers

5 Připojené doklady
Beilegende Dokumente

Silně orámované části musí vyplnit dopravce
Stark umrandete Teile sind vom Frachtführer auszufüllen

6 Signo a čísla Zeichen und Nr.	7 Počet balení Anzahl der Kolli	8 Druh obalu Art der Verpackung	9 Označení zboží Bezeichnung des Gutes	10 Statistické číslo Statistische Nr.	11 Hr. hmot. v kg Bttogewicht kg	12 Objem m^3 Umfang m^3

UN číslo UN Nummer	Oficiální pojmenování Oficiele Benennung	č. vzoru(ů) bezpečnostní(ch) značky(ček) Gefahrzettel Musster Nr	Obalová skupina Verpackungsgruppe

13 Pokyny odesilatele (celní a jiné formality)
Anweisungen des Absenders (Zoll - und sonsiige Formalitäten)

19 K tíži: / Zu zahlen vom

	odesilatel Absender	měna/Währung	příjemce Empfanger
Dopravné-Fracht			
Slevy Ermässigungen			
Saldo-Saldo			
Dodat. výlohy Zuschlagkosten			
Jiné výlohy Sonstige Kosten			
Různé-Verschied.			
Celkem k zaplacení Insgesamt zu bezahl.			

Odesilatel musí zodpovědně vyplnit
Vom Absender sind Verantwortlich auszufüllen

1 - 15 a 21 + 22

14 Dobírka
Nachnahme

15 Pokyny ohledně placení dopravného
Anweisungen über die Frachtverrechnung

Vyplaceně / Frei

Nevyplaceně / Unfrei

20 Zvláštní ujednání
Besondere Vereinbarungen

21 Vystaveno v /Ausgefertigt in dne / am

22

Podpis a razítko odesilatele
Unterschrift und Stempel des Absenders

23

Podpis a razítko dopravce
Unterschrift und Stempel des Frachtführers

24 Zboží obdržel
Gut empfangen

Datum
Datum

dne

am..... dne.....

(Podpis a razítko příjemce)
(Unterschrift und Stempel des Empfängers)

25 SPZ vozidla / tahače

přívěsu / návěsu

26 Užitečné zatížení

užitečné zatížení

27 Číslo DZW

28 Číslo jízdy

29 Hraniční přechody

30 Veškeré průvodní doklady

31 Různé

Potvrzení o odevzdání celního tranzitního dokladu:
Zolltransitdokument empfangen:

Tisk: RVM Opava s.r.o., www.rvm-opava.cz

RVM 20060975

MEZINÁRODNÍ NÁKLADNÍ LIST č.
INTERNATIONALER FRACHTBRIEF Nr. CZ RV 6021478

Tato přeprava podléhá, i pokud bylo ujednáno jinak, podmínkám o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční dopravě (CMR)
Diese Beförderung unterliegt auch im Falle einer gegenteiligen Abmachung den Bestimmungen des Übereinkommens über den Beförderungsvertrag im Internationalen Strassengüterverkehr (CMR)

1 Odesilatel (jméno, adresa, země)
Absender (Name, Adresse, Land)

2 Příjemce (jméno, adresa, země)
Empfänger (Name, Adresse, Land)

3 Místo vykládky zboží
Ausladestelle des Gutes
Místo / Ort
Země / Land

4 Místo a datum nakládky zboží
Einladestelle des Gutes und Datum
Místo / Ort
Země / Land

5 Připojené doklady
Beilegende Dokumente

16 Dopravce (jméno, adresa, země)
Frachtführer (Name, Adresse, Land)

17 Další dopravci (jméno, adresa, země)
Folgende Frachtführer (Name, Adresse, Land)

18 Výhrady a poznámky dopravce
Vorbehalte und Bemerkungen des Frachtführers

Silně orámované části musí vyplnit dopravce.
Stark umrandete Teile sind vom Frachtführer auszufüllen.

6 Signo a čísla Zeichen und Nr.	7 Počet balení Anzahl der Kolli	8 Druh obalu Art der Verpackung	9 Označení zboží Bezeichnung des Gutes	10 Statistické číslo Statistische Nr.	11 Hr. hmot. v kg Bitogewicht kg	12 Objem m^3 Umfang m^3

UN číslo UN Nummer	Oficiální pojmenování Offiziele Benennung	č. vzoru(ů) bezpečnostní(ch) značky(ček) Gefahrzettel Musster Nr	Obalová skupina Verpackungsgruppe

13 Pokyny odesilatele (celní a jiné formality)
Anweisungen des Absenders (Zoll - und sonsiige Formalitäten)

19 K tíži:
Zu zahlen vom

	odesilatel Absender	měna/Währung	příjemce Empfanger
Dopravné-Fracht			
Slevy Ermässigungen			
Saldo-Saldo			
Dodat. výlohy Zuschlagkosten			
Jiné výlohy Sonstige Kosten			
Různé-Verschied.			
Celkem k zaplacení Insgesamt zu bezahl.			

14 Dobírka
Nachnahme

15 Pokyny ohledně placení dopravného
Anweisungen über die Frachtverrechnung
Vyplaceně / Frei
Nevyplaceně / Unfrei

20 Zvláštní ujednání
Besondere Vereinbarungen

Odesilatel musí zodpovědně vyplnit.
Vom Absender sind verantwortlich auszufüllen

1 - 15 a und 21 + 22

21 Vystaveno v /Ausgefertigt in dne / am

22
Podpis a razítko odesilatele
Unterschrift und Stempel des Absenders

23
Podpis a razítko dopravce
Unterschrift und Stempel des Frachtführers

24 Zboží obdržel
Gut empfangen
Datum
Datum
dne
am..... dne.....
(Podpis a razítko příjemce)
(Unterschrift und Stempel des Empfängers)

25 SPZ vozidla / tahače
přívěsu / návěsu

26 Užitečné zatížení
užitečné zatížení

27 Číslo DZW
28 Číslo jízdy

29 Hraniční přechody

30 Veškeré průvodní doklady

31 Různé

Potvrzení o odevzdání celního tranzitního dokladu:
Zolltransitdokument empfangen:

CMR

Tisk: RVM Opava s.r.o., www.rvm-opava.cz
RVM 20060975

PŘÍLOHA 10: Pokyny o přepravě nákladu podle Dohody ADR

PÍSEMNÉ POKYNY

Činnosti v případě nehody nebo nouzové situace

V případě nehody nebo nouzové situace, k níž může dojít nebo která může vzniknout během přepravy, musí členové osádky vozidla učinit následující opatření, kde je to bezpečné a proveditelné:

- Použít brzdový systém, zastavit chod motoru a odpojit akumulátor použitím odpojovače akumulátoru, pokud je jím vozidlo vybaveno;
- Vyloučit zápalné zdroje, zejména nekouřit a nezapínat žádné elektrické zařízení;
- Informovat příslušné zásahové jednotky a poskytnout jim co možno nejvíce informací o události nebo nehodě a o dotčených látkách;
- Obléci si fluoreskující výstražnou vestu a umístit stojací výstražné prostředky, jak je to vhodné;
- Uchovávat průvodní doklady snadno přístupné pro zásahové jednotky při jejich příjezdu;
- Nevstupovat do vyteklých nebo vysypaných látek, ani se jich nedotýkat, a vyhnout se vdechnutí výparů, kouře, prachu a par zdržováním se na návětrné straně;
- Kde je to vhodné a bezpečné, použít hasicí přístroje k uhašení malých/začínajících požárů pneumatik, brzd a motorových prostorů;
- Požáry v ložných prostorech nesmějí členové osádky vozidla hasit;
- Kde je to vhodné a bezpečné, použít výbavu vozidla k zamezení úniků do vodního prostředí nebo do kanalizačního systému a k sebrání vyteklých nebo vysypaných látek;
- Vzdálit se z blízkosti místa nehody nebo nouzové situace, upozornit jiné osoby, aby se vzdálily, a řídit se pokyny zásahových jednotek;
- Odložit všechno kontaminované oblečení a použitou kontaminovanou ochrannou výbavu a bezpečně je zlikvidovat.

Výbava pro osobní a obecnou ochranu k provádění všeobecných činností a specifických nouzových činností s ohledem na nebezpečí, která musí být při přepravě ve vozidle podle oddílu 8.1.5 ADR

Následující výbava musí být při přepravě v dopravní jednotce pro všechna čísla bezpečnostních značek:

- pro každé vozidlo zakládací klín, jehož velikost odpovídá maximální hmotnosti vozidla a průměru kola;
- dva stojací výstražné prostředky;
- kapalina pro výplach očí[a]; a

pro každého člena osádky vozidla

- fluoreskující výstražná vesta (např. jak je popsána v normě EN 471);
- přenosná svítilna;
- pár ochranných rukavic; a
- ochrana očí (např. ochranné brýle).

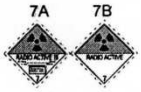
Dodatečná výbava vyžadovaná pro určité třídy:

- nouzová úniková maska [b] pro každého člena osádky vozidla musí být při přepravě ve vozidle pro čísla bezpečnostních značek 2.3 nebo 6.1;
- lopata[c];
- ucpávka kanalizační vpusti[c];
- sběrná nádoba vyrobená z plastu[c].".

---

[a] *Nevyžaduje se pro čísla bezpečnostních značek 1, 1.4, 1.5, 1.6, 2.1, 2.2 a 2.3.*
[b] *Například nouzová úniková maska s kombinovaným plynovým/prachovým filtrem typu A1B1E1K1-P1 nebo A2B2E2K2-P2, která je podobná masce popsané v normě EN 141.*
[c] *Vyžaduje se jen pro čísla bezpečnostních značek 3, 4.1, 4.3, 8 a 9.*

*****

Bezpečnostní značky a velké bezpečnostní značky	Charakteristiky nebezpečí	Dodatečná opatření
(1)	(2)	(3)
Látky podporující hoření 5.1	Nebezpečí vznícení a výbuchu. Nebezpečí prudké reakce ve styku s hořlavými látkami.	Vyvarovat se smíchání s hořlavými nebo zápalnými látkami (např. pilinami).
Organické peroxidy 5.2	Nebezpečí exotermického rozkladu při zvýšených teplotách, styku s jinými látkami (jako jsou kyseliny, sloučeniny těžkých kovů nebo aminy), tření nebo otřesu. Toto může vést k vyvíjení škodlivých a hořlavých plynů nebo par.	Vyvarovat se smíchání s hořlavými nebo zápalnými látkami (např.pilinami).
Toxické látky 6.1	Nebezpečí otravy. Nebezpečí pro vodní prostředí a kanalizační systém.	Použít nouzovou únikovou masku.
Infekční látky 6.2	Nebezpečí infekce. Nebezpečí pro vodní prostředí a kanalizační systém.	
Radioaktivní látky 7A 7B  7C 7D	Nebezpečí absorpce a vnějšího ozáření.	Omezit dobu expozice.
Štěpné látky 7E	Nebezpečí jaderné řetězové reakce.	
Žíravé látky 8	Nebezpečí popálenin. Mohou prudce reagovat spolu vzájemně, s vodou a s jinými látkami. Nebezpečí pro vodní prostředí a kanalizační systém.	Zabránit vniknutí unikajících látek do vodního prostředí nebo kanalizačního systému.
Jiné nebezpečné látky a předměty 9	Nebezpečí popálenin. Nebezpečí ohně. Nebezpečí výbuchu. Nebezpečí pro vodní prostředí a kanalizační systém.	Zabránit vniknutí unikajících látek do vodního prostředí nebo kanalizačního systému.

POZNÁMKA 1: *Pro nebezpečné věci s více nebezpečnými vlastnostmi a pro smíšené náklady se musí dodržet všechna odpovídající opatření.*

POZNÁMKA 2: *Dodatečná opatření uvedená výše smějí být přizpůsobena tak, aby odrážela třídy nebezpečných věcí, které se mají přepravovat a jejich dopravní prostředky.*

Dodatečná opatření pro členy osádky vozidla o nebezpečných vlastnostech nebezpečných věcí podle tříd a o činnostech za obvyklých okolností		
Bezpečnostní značky a velké bezpečnostní značky	**Charakteristiky nebezpečí**	**Dodatečná opatření**
(1)	(2)	(3)
Výbušné látky a předměty 1 1.5 1.6	Mohou mít řadu vlastností a účinků, jako jsou hromadný výbuch; rozlet úlomků; intenzivní oheň/tepelné záření; vytváření jasného světla, hlasitého hluku nebo kouře. Citlivé na otřesy a/nebo nárazy a/nebo teplo.	Chránit se, ale držet se co nejdále od oken.
Výbušné látky a předměty 1.4	Malé nebezpečí výbuchu a ohně.	Chránit se.
Hořlavé plyny 2.1	Nebezpečí ohně. Nebezpečí výbuchu. Mohou být pod tlakem. Nebezpečí udušení. Mohou způsobit popáleniny a/nebo omrzliny. Obsah může při zahřátí vybuchnout.	Chránit se. Vyhýbat se nízko položeným místům.
Nehořlavé, netoxické plyny 2.2	Nebezpečí udušení. Mohou být pod tlakem. Mohou způsobit omrzliny. Obsah může při zahřátí vybuchnout.	Chránit se. Vyhýbat se nízko položeným místům.
Toxické plyny 2.3	Nebezpečí otravy. Mohou být pod tlakem. Mohou způsobit popáleniny a/nebo omrzliny. Obsah může při zahřátí vybuchnout.	Použít nouzovou únikovou masku. Chránit se. Vyhýbat se nízko položeným místům.
Hořlavé kapaliny 3	Nebezpečí ohně. Nebezpečí výbuchu. Obsah může při zahřátí vybuchnout.	Chránit se. Vyhýbat se nízko položeným místům. Zabránit vniknutí unikajících látek do vodního prostředí nebo kanalizačního systému.
Hořlavé tuhé látky, samovolně se rozkládající látky a znecitlivěné výbušné látky 4.1	Nebezpečí ohně. Hořlavé nebo zápalné, mohou být zapáleny teplem, jiskrami nebo plameny. Mohou obsahovat samovolně se rozkládající látky, které jsou náchylné k exotermickému rozkladu v případě přívodu tepla, styku s jinými látkami (jako jsou kyseliny, sloučeniny těžkých kovů nebo aminy), tření nebo otřesu. Toto může vést k vyvíjení škodlivých a hořlavých plynů nebo par. Obsah může při zahřátí vybuchnout.	Zabránit vniknutí unikajících látek do vodního prostředí nebo kanalizačního systému.
Samozápalné látky 4.2	Nebezpečí samovznícení, jsou-li kusy poškozeny, nebo jejich obsah vyteče nebo se vysype. Mohou prudce reagovat s vodou.	
Látky, které ve styku s vodou vyvíjejí hořlavé plyny 4.3	Nebezpečí ohně a výbuchu ve styku s vodou.	Uniklé látky musí být udržovány v suchém stavu zakrytím.

PŘÍLOHA 11: Otázky pro řízení rozhovor s dopravci

Otázky pro řízený rozhovor s dopravci

Název společnosti: **Sídlo společnosti:**

Počet zaměstnanců: **Velikost vozového parku:**

Jméno a příjmení dopravce: **Počet let praxe dopravce:**

Dosažené vzdělání:

1. Při zakládání podniku jste musel splňovat určité podmínky. Je podle Vašeho názoru příliš náročné splnit tyto podmínky, nebo naopak je dobře, že tuto práci nemůže dělat každý a že při zahájení podnikání v oboru nákladní dopravy jsou určité bariéry?

2. Jaké podmínky jste musel splňovat při zakládání vlastního vozového parku a provozování závodové dopravy?

3. Myslíte si, že současná legislativa svou náročností motivuje nebo odrazuje od podnikání v dopravě?

4. Přijde vám přívětivější prostředí pro dopravce v tuzemsku nebo v zahraničí a proč?

5. Jak se změnily podmínky v silniční nákladní dopravě před vstupem a po vstupu do EU?

Které období bylo pro dopravce příznivější a proč? Kdy na něj byly kladeny menší nároky?

6. Jak často probíhají školení pro dopravce?

Zdají se vám školení dostatečně srozumitelná, účelná a přínosná?

Jak se k vám dostávají informace o novinkách v legislativě?

Myslíte si, že informace o změnách, novelách či nových předpisech se k vám dostávají srozumitelně a včas?

Kdo ve vaší firmě provádí školení? Máte stálého školitele?

Jak významnou část nákladů tvoří právě náklady na školení a je pro Vás při výběru školitele rozhodující spíše cena nebo kvalita?

7. S jakými porušeními podmínek při provozování silniční nákladní dopravy jste se již setkal?

Porušení podmínek je vaše zodpovědnost, ale někdy za porušení mohou řidiči, máte to nějak ošetřené nebo přijímáte plnou zodpovědnost za vaše řidiče?

Pokud došlo k porušení podmínek, tak co bylo hlavním nebo nejčastějším důvodem?

Jak případné sankce ovlivnili váš podnik?

8. Jaký je Váš názor na omezení jízd kamionů?

Zasahuje to nějak významně do plnění vašich zakázek?

9. Jste členem nějakého sdružení (ČESMAD)?

Přináší vám členství výhody odpovídající vynaloženým financím?

Proč a kdy jste do sdružení vstoupili a co vás v něm dnes drží?

10. Co je náplní vaší každodenní práce? Za co zodpovídáte?

11. Můžete uvést na co si vaši řidiči nebo podřízení často stěžují?

PŘÍLOHA 12: Dotazník pro řidiče nákladních vozidel

Postoj řidičů silničních nákladních vozidel k podmínkám pro výkon jejich povolání

Dobrý den, tento anonymní dotazník slouží jako podklad pro vypracování bakalářské práce týkající se podmínek provozování silniční nákladní dopravy v ČR. Předem Vám děkuji za jeho vyplnění, které zabere maximálně 10 minut.

Vyberte vždy jednu odpověď a označte příslušné kolečko, např. ● ⊗

1. Vnímáte informace, které jsou Vám předávány na školení jako prospěšné novinky?

- ○ Velmi prospěšné
- ○ Spíše prospěšné
- ○ Některé prospěšné, některé zbytečné
- ○ Spíše zbytečné
- ○ Zcela zbytečné

2. Jste spokojen s přístupem Vašich nadřízených ohledně poskytování informací nezbytných pro výkon Vašeho povolání?

- ○ Velmi spokojen
- ○ Spíše spokojen
- ○ Jak kdy
- ○ Spíše nespokojen
- ○ Velmi nespokojen

3. Dostáváte informace o změnách Vašich povinností od nadřízených včas?

- ○ Ano
- ○ Spíše ano
- ○ Jak kdy
- ○ Spíše ne
- ○ Ne

4. Vyhledáváte aktivně informace tykající se Vašeho povolaní sám, například prostřednictvím internetu?

- ○ Ano, pravidelně se informuji o novinkách
- ○ Ano, občas sleduji změny, které se mně tykají
- ○ Ne, vše se dozvím za pochodu
- ○ Ne, vše se vždy dozvím od svého nadřízeného

5. Kolikrát v průměru dochází k porušování podmínek (nedodržení doby přestávky, přetížené vozidlo, apod.)?

- ○ Několikrát za týden
- ○ Několikrát za měsíc
- ○ Několikrát za rok
- ○ Méně než každý rok
- ○ K porušování podmínek nedochází

6. Myslíte si, že zákaz jízd kamionů v určité dny nebo hodiny vede ke snížení nehodovosti?

- ○ Rozhodně ano
- ○ Pravděpodobně ano
- ○ Nemá to vliv
- ○ Pravděpodobně ne
- ○ Rozhodně ne

7. Z hlediska náročnosti kontrol je pro Vás příjemnější cesta v tuzemsku nebo v zahraničí?

- ○ V tuzemsku
- ○ Spíše v tuzemsku
- ○ Je to srovnatelné
- ○ Spíše v zahraničí
- ○ V zahraničí

8. Jak často přibližně býváte kontrolován na svých cestách?

- ○ Několikrát za týden
- ○ Jednou za týden
- ○ Několikrát za měsíc
- ○ Jednou za měsíc
- ○ Několikrát za rok

9. Jak vnímáte délku bezpečnostních přestávek?

- ○ Příliš krátké
- ○ Krátké
- ○ Tak akorát
- ○ Dlouhé
- ○ Příliš dlouhé

10. Vykonával jste toto povolání již před vstupem do EU?

- ○ Ano (prosím zodpovězte zbývající otázky)
- ○ Ne (další otázky nezodpovídejte)

11. Jak vnímáte členství České republiky v EU z hlediska dopadu na Vaše povolání?

- ○ Lepší situace byla před vstupem do EU
- ○ Nic se nezměnilo
- ○ Lepší situace je po vstupu do EU

12. Máte podle Vašeho názoru méně nebo více povinností?

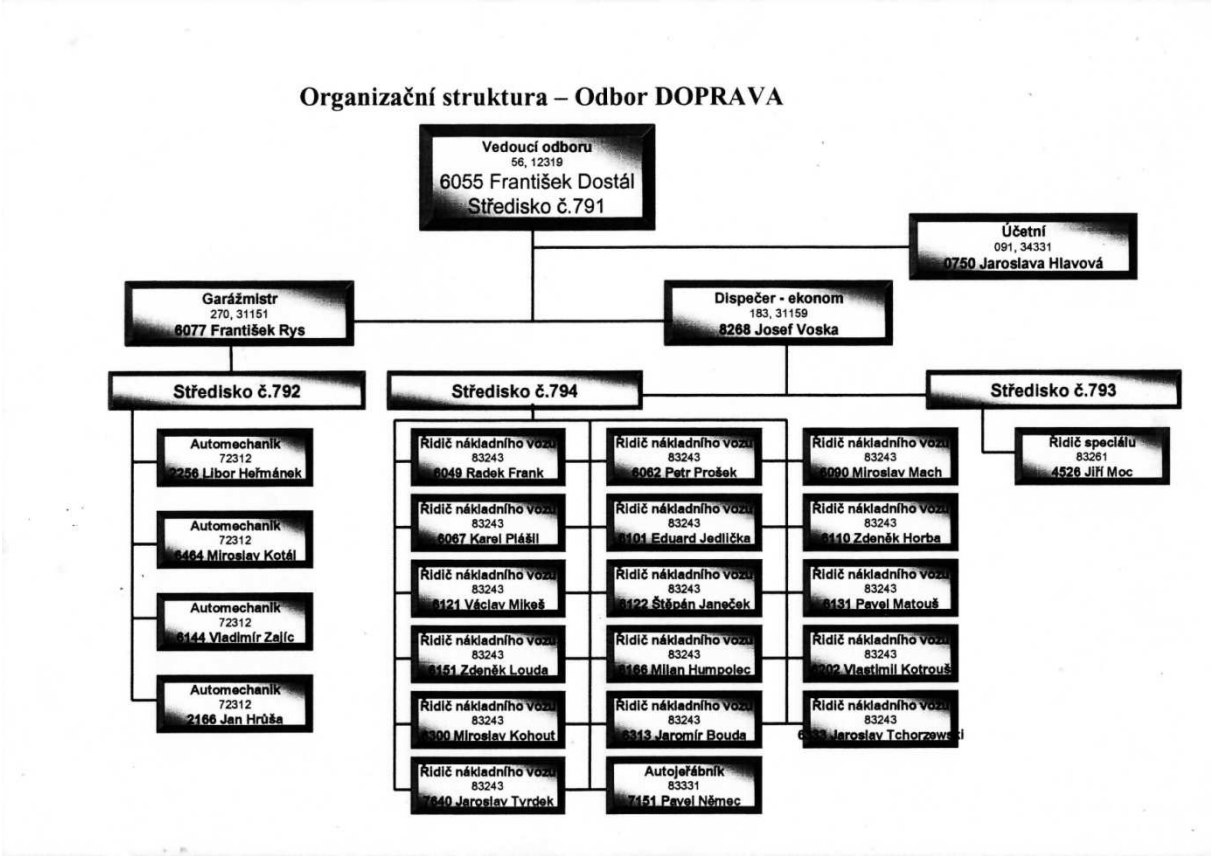
- ○ Rozhodně méně
- ○ Spíše méně
- ○ Stále stejně
- ○ Spíše více
- ○ Rozhodně více

13. Došlo ke zjednodušení administrativy, kterou jste museli vést před vstupem do EU a po té?

- ○ Rozhodně ano
- ○ Spíše ano
- ○ Je to stejné
- ○ Spíše ne
- ○ Rozhodně ne

Děkuji za Vaše odpovědi a čas věnovaný vyplnění tohoto dotazníku.

PŘÍLOHA 13: Organizační struktura odboru Doprava a spedice firmy ČZ a. s.



PŘÍLOHA 14: Školení řidičů v odboru Doprava a spedice firmy ČZ a. s.

Zpracoval: **František Dostál**
Datum zpracování: **únor 2004**

Opakované školení zaměstnanců

Toto školení nenahrazuje odborné profesní školení.

Zaměstnanci musí být:

1. Seznámeni s vývojem pracovní úrazovosti na pracovištích, se zdroji a příčinami pracovních úrazů, s opatřeními na jejich snižování. Poučeni o poskytování první předlékařské pomoci, o způsobu přivolání lékařské pomoci a požární pomoci.
2. Upozorněni na přetrvávající nedostatky v dodržování bezpečnostních předpisů a předepsaných způsobů práce, používání osobních ochranných pracovních prostředků, nedostatky v pracovní kázni.
3. Seznámeni s prostředím ve kterém pracují, s novými stroji a strojními zařízeními, dopravními prostředky, s možnými riziky z nich vyplývajícími. Seznámeni s nepředvídatelnými riziky práce, kterou konají, včetně opatření na ochranu před jejich působením.
4. Poučeni, kde jsou vypínače elektrického proudu, uzávěry plynu, vody, kdo má na starost lékárničku, kde jsou únikové východy.
5. Upozorněni, že je přísně zakázáno nosit a konzumovat v areálu společnosti ČZ, a.s. a v pracovní době i mimo tento areál alkoholické nápoje (používat jiné návykové látky).
6. Seznámeni s požadavky na pořádek a čistotu na pracovišti, včetně svěřených strojů, nářadí. Seznámeni s pracemi a úkony, při kterých je zapotřebí používat osobní ochranné pracovní prostředky, seznámeni s funkcí a použitím těchto ochranných prostředků, vysvětlena povinnost čistit a udržovat tyto OOPP.
7. Poučeni o bezpečnostních pokynech, předpisech a opatřeních:

   - **Pokyn – Pracovní manuál pro řidiče Dopravy a spedice**

   Řidič odboru Doprava a spedice ČZ, a.s. je povinen používat a dodržovat tento pracovní manuál, který dostal k dispozici. Má pomoci zvládnout úkoly, které jsou od něho očekávány.
   Všechny postupy, které jsou v něm uvedeny, musí dodržovat. Jedná se o výtisk, který má vždy při sobě při plnění povinností.

   - **Směrnice – Bezpečnost a ochrana zdraví při práci**
   - **Směrnice – Systém bezpečné práce pro zdvihací zařízení**
   - **Směrnice – Dopravní řád**

   Dopravní řád společnosti byl zpracován na základě zhodnocení dopravní situace v areálu ČZ, a.s. a Vaší povinností je se jím řídit.

   HLAVNÍ ZÁSADY DOPRAVNÍHO ŘÁDU

   A/ Povinné jednání všech řidičů:
   - dodržovat max. povolenou rychlost ve firmě 20 km/hod
   - při provozu na pozemních komunikací, včetně účelových komunikací firmy, dodržovat pravidla silničního provozu, tj. zákon č.361/2000 Sb. a vyhlášku č.30/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů
   - ve firmě jezdit jen po vyznačených dopravních komunikacích a řídit se dopravními značkami a pokyny
   - zbytečně nestartovat a protáčet motor naprázdno (znečišťování ovzduší)
   - couvat s vozidlem jen, vyhovuje-li tomu povaha komunikace a terénu, zajistit bezpečné couvání pomocí způsobilé a náležitě poučené osoby. Jakmile ji ztratí z dohledu, je povinen ihned zastavit, před couváním vždy dát zvukové znamení (houkačkou).

   B/ Zakázané jednání všech řidičů:
   - vjíždět do objektů a míst, do nichž je vjezd zakázán
   - zastavovat a stát na místech pro to nevyhražených, v nebezpečné blízkosti zdvihacích zařízení, rozvaděčů elektro, na únikových cestách, u hlavních uzávěrů energií, a technologických médií, hasících zařízení a věcných prostředků PO

C/ Povinné jednání všech chodců:

- při chůzi v areálu si počínat opatrně, používat výhradně značených přechodů a chodníků. Pokud chodníky nejsou k dispozici, chodit zásadně vlevo, v případě překážek vpravo.
- sledovat jízdu motorových vozíků a nevstupovat do jejich jízdní dráhy
- při chůzi na halách používat jen vyznačené cesty, nezdržovat se v nebezpečných místech

- **Opatření v případě vzniku havarijních stavů (únik odpadů, chemických látek do vod, půdy apod.)**

Při havárii, mimořádné události provede zaměstnanec, který událost první zjistí tyto následující okamžitá opatření:

- poskytne první pomoci v případě potřeby postiženým osobám
- zamezí unikání a šíření látky do volného prostoru (do kanalizačních vpustí, půdního profilu, do okolních ploch na pracovištích) navrstvením sorpčního materiálu a zajištěním vadných nadrží či nádob, ze kterých nebezpečná látka či přípravek uniki
- při úniku hořlavých látek zajistí, zajistí vyloučení možnosti vzniku požáru či výbuchu a zajištění požární bezpečnosti v dotčeném prostoru
- ohlásí vzniklou havarijní událost vedoucímu, který po nezbytně nutnou dobu do příchodu odborného pracovníka řídí práce ke snížení následků havárie

8. Seznámení s rizikovými faktory pracovních podmínek včetně kategorií rizikových prací a poučení o obecných zásadách bezpečného chování

Zařazení prací (pracovních profesí) do kategorií:
žádné práce (profese) nebyly zařazeny do rizika (tzn. do III. ani do IV. kategorie)

OBECNÉ ZÁSADY BEZPEČNÉHO CHOVÁNÍ

Zaměstnanci jsou povinni:

- Nastupovat do zaměstnaní odpočatí, duševně a tělesně připravení k plnění pracovních úkolů.
- Počínat si při práci tak, aby neohrozili zdraví své ani svých spoluzaměstnanců, dodržovat právní a ostatní předpisy k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, požadavky a pokyny k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, stanovené pracovní postupy.
- Při práci vždy myslet na bezpečnost svého jednání a nepřeceňovat vlastní schopnosti.
- Neuvádět do chodu stroj nebo zařízení, pokud se nepřesvědčili, že tím neohrozí zdraví nebo život svůj či jiné osoby.
- Nezačínat pracovat na stroji nebo zařízení, pokud objeví závadu, kterou je nutno odstranit.
- Zdržet se prací, pro něž nejsou poučeni ani vyškoleni, zejména prací, které vyžadují odbornou způsobilost (sváření, řízení manipulačního vozíku, obsluha jeřábu aj.).
- Zdržet se obsluhy strojů nebo zařízení, pro něž nejsou zaškoleni ani zaučeni.
- Dodržovat pořádek na pracovištích a komunikací v provozních a výrobních budovách i venkovních komunikací v areálu.
- Řídit se dopravními značkami a bezpečnostními tabulkami, které jsou v objektech ČZ umístěny, dbát varovných signálů a smluvených znamení.
  Každý úraz si dát řádně ošetřit a ihned jej hlásit nadřízenému.
- Používat při práci ochranná zařízení a předepsané osobní ochranné prostředky, chránit je před poškozením a pečovat o jejich údržbu.
- Při zdravotních potížích, nevolnosti apod. ohlásit svůj stav nadřízenému.
- Oznámit ihned vedoucímu nedostatky a závady, které by mohly ohrozit bezpečnost a zdraví zaměstnanců, a podle svých možností a schopností se podílet na jejich odstraňování.
- Podrobit se na výzvu oprávněného zaměstnance (pracovní řad) vyšetření za účelem, zda nejsou pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek.
- Respektovat pokyny nejen nadřízených zaměstnanců, ale i kontrolních orgánů.

Zaměstnancům je zakázáno:

- Vstupovat na pracoviště pod vlivem alkoholu, používat alkohol na pracovištích a v průběhu pracovní doby také mimo areál.
- Vstupovat na pracoviště a do prostorů a zařízení, kam nebyli pracovně přiděleni a kde nejsou seznámeni s riziky, která mohou ohrozit jejich zdraví nebo dokonce život.
- Odstraňovat nebo poškozovat bezpečnostní značení, kryty, značky.
- Poškozovat věcné prostředky PO – hasící přístroje, hydranty.

- Opravovat a čistit stroje, přístroje a jejich součásti, pokud jsou tyto v pohybu a pokud není spolehlivě zajištěno, že se nemohou samovolně rozběhnout.
- Rozptylovat jakýmkoliv způsobem (zejména žertováním, škádlením apod.) pozornost zaměstnanců, především těch, kteří obsluhují a strojní zařízení.
- Nevynášet bez povolení cokoli, co je majetkem společnosti.

Pracuj s bezpečným nářadím

- používej pro každý pracovní postup správné ruční nářadí, nezaměňuj např. nůž za páčidlo, šroubovák za sekáč apod.
- každá pracovní operace vyžaduje správné nářadí, včetně velikosti, naostření a dalších kvalit
- rukojeti a ostatní uchopovací části musí být v dobrém stavu, prasklé štípnuté rukojeti je třeba vyměnit
- dodržuj pro odkládání nářadí vymezené místo tak, aby bylo bezpečné a při náhodném pádu nezpůsobilo úraz či poškození stroje a zařízení
- při práci s nářadím dodržuj pracovní postupy, nikdy neveď pohyby sečným nářadím směrem k tělu
- při práci s mechanizovaným nářadím dbej příslušných bezpečnostních pravidel a dodržuj návod k obsluze

Opatrně s elektřinou

- při poruchách elektrického rozvodu či zařízení nikdy neprováděj opravu sám, nesahej a neotvírej rozvaděče elektrického proudu a zařízení
- nedotýkej se živých částí ani holého vedení elektrického proudu, které spadlo na zem
- stroj či technické zařízení můžeš pouze zapínat nebo vypínat
- veškeré opravy a údržba elektrických částí pracovních strojů a technických zařízení je výhradní záležitostí osob s elektronickou kvalifikací

Osobní ochranné pracovní prostředky

- používej přidělené osobní ochranné pracovní prostředky při práci
- udržuj a šetři ochranné prostředky, poškozené včas vrať a vyměň za nové, nikdy je svévolně nepoškozuj

Při úraze záleží na první pomoci

- každý pracovní úraz musí být zaevidován v knize úrazů na pracovišti
- o pracovním úrazu, který zanechal pracovní neschopnost delší než 3 kalendářní dny, musí být sepsán záznam o úrazu.
- pamatuj na důležitost okamžitého ošetření zraněného, na první pomoc, kterou je povinen poskytnout každý, kdo je úrazu nejblíže. Důležité je i co nejrychlejší přivolání lékaře.
- je třeba vědět, kde je umístěna lékárnička, znát telefonní či jiné spojení na zdravotnické zařízení

PŘÍLOHA 15: Žádost o udělení výjimky z omezení některých vozidel

Příloha č. 1 k vyhlášce č. 30/2001 Sb.

Vzor žádosti

ŽÁDOST O UDĚLENÍ VÝJIMKY
z omezení jízdy některých vozidel
(podle § 43 odst. 1 a 2 zákona č. 361/2000 Sb.)

V dne
Č.j.

.....
jméno, příjmení a trvalý pobyt fyzické osoby nebo obchodní firma, popřípadě název a sídlo, je-li žadatelem právnická osoba

.....

Územní rozsah, popřípadě trasa, po které se bude vozidlo pohybovat:
.....
.....
.....
.....
Výjimku požadujeme na dobu od:.....do: .....

Účel a zdůvodnění výjimky:
.....
.....
.....
.....
.....

Pro vozidlo státní poznávací značky:.....

.....
Druh , tovární značka a typ vozidla, pro které je požadována výjimka

Jméno, příjmení a trvalý pobyt nebo obchodní firma, popřípadě název a sídlo provozovatele vozidla, není-li sám žadatelem: .....
.....
.....
.....

.....
podpis žadatele

otisk razítka
žadatele