

UNIVERZITA PARDUBICE  
DOPRAVNÍ FAKULTA JANA PERNERA

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

2016

MICHAL KUBEŠ

Univerzita Pardubice  
Dopravní fakulta Jana Pernera

Práce řidiče při přepravě věci

Michal Kubeš

Bakalářská práce

2016

Univerzita Pardubice  
Dopravní fakulta Jana Pernera  
Akademický rok: 2015/2016

## ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Michal Kubeš**  
Osobní číslo: **D13154**  
Studijní program: **B3709 Dopravní technologie a spoje**  
Studijní obor: **Technologie a řízení dopravy: Technologie a řízení dopravních systémů**  
Název tématu: **Práce řidiče při přepravě věci**  
Zadávající katedra: **Katedra technologie a řízení dopravy**

### Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

Úvod


- 1 Analýza práce řidiče nákladní dopravy
  - 2 Návrh racionalizace práce řidiče
  - 3 Zhodnocení návrhu racionalizace práce řidiče
- Závěr

Rozsah grafických prací: 2-3  
Rozsah pracovní zprávy: 30-40  
Forma zpracování bakalářské práce: tištěná  
Seznam odborné literatury:

- (1) KLEPRLÍK, Jaroslav. Silniční doprava. Vyd. 1. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2011. ISBN 978-80-7395-451-2.
- (2) HAVLÍK, Karel. Psychologie pro řidiče: zásady chování za volantem a prevence dopravní nehodovosti. Vyd. 1. Praha: Portál, 2005. ISBN 80-7178-542-3.
- (3) BŘEZINA, Jiří. Přehled předpisů v silniční nákladní dopravě. Vyd. 9. Ostrava: REPRONIS, 2012. ISBN 978-80-7329-330-7.

Vedoucí bakalářské práce: doc. Ing. Jaroslav Kleprlík, Ph.D.  
Katedra technologie a řízení dopravy

Datum zadání bakalářské práce: 1. února 2016  
Termín odevzdání bakalářské práce: 2. prosince 2016

  
doc. Ing. Ivo Drahošský, Ph.D.  
děkan

L.S.

  
doc. Ing. Pavel Drdla, Ph.D.  
vedoucí katedry

V Pardubicích dne 1. února 2016

Prohlašuji:

Tuto práci jsem vypracoval samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využil, jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

Byl jsem seznámen s tím, že se na moji práci vztahují práva a povinnosti vyplývající ze zákona č 121/2000 Sb., autorský zákon, zejména se skutečností, že Univerzita Pardubice má právo na uzavření licenční smlouvy o užití této práce jako školního díla podle § 60 odst. 1 autorského zákona, a s tím, že pokud dojde k užití této práce mnou nebo bude poskytnuta licence o užití jinému subjektu, je Univerzita Pardubice oprávněna ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložila, a to podle okolností až do jejich skutečné výše.

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v Univerzitní knihovně.

V Pardubicích dne 29. 11. 2016

Michal Kubeš

## **Poděkování**

Děkuji vedoucímu bakalářské práce doc. Ing. Jaroslavu Kleprlíkovi Ph.D. za odborné vedení mé práce a Martinu Krejčovi za umožnění měření na jeho vozidlech. Dále děkuji mé přítelkyni Pavle Ležalové za korekturu a formální úpravy.

## **ANOTACE**

Bakalářská práce analyzuje práci řidiče nákladního vozidla při mezinárodní silniční přepravě. Práce je zaměřena na předvýjezdovou kontrolu vozidla, vyhledání vhodné trasy a techniku jízdy. Ke každé analýze je předložen návrh na možnosti racionalizace konkrétních úkonů.

## **KLÍČOVÁ SLOVA**

mezinárodní přeprava, nákladní vozidlo, práce řidiče, technika jízdy, volba přepravní trasy

## **TITLE**

Operating the truck during transport.

## **ANNOTATION**

This bachelor's thesis analyzes a work of a lorry driver at international road transportation. The bachelor's thesis is focused on a vehicle check before driving, finding an appropriate route and driving techniques. To each of the analysis is submitted a proposal on possibilities of rationalization specific acts.

## **KEYWORDS**

choice of transport route, driver's work, international transport, riding technique, truck

# OBSAH

Seznam obrázků .....	7
Seznam tabulek .....	9
Seznam zkratk .....	10
ÚVOD .....	11
1 POSTUP PŘI VYBRANÉ MEZINÁRODNÍ SILNIČNÍ PŘEPRAVĚ.....	12
<b>1.1 Komunikace mezi řidičem a dispečerem pomocí SMS zpráv .....</b>	<b>15</b>
<b>1.2 Komunikace mezi řidiči pomocí mobilního telefonu .....</b>	<b>17</b>
<b>1.3 Plánování trasy .....</b>	<b>18</b>
<b>1.4 Příprava před jízdou .....</b>	<b>18</b>
<b>1.5 Průběh přepravy.....</b>	<b>27</b>
2 ANALÝZA PŘEDVÝJEZDOVÉ KONTROLY VOZIDLA A SEZNÁMENÍ S VOZIDLEM .....	36
<b>2.1 Předvýjezdová kontrola vozidla z pohledu právních předpisů.....</b>	<b>37</b>
<b>2.2 Důkladnost provedení předvýjezdové kontroly vozidla .....</b>	<b>39</b>
<b>2.3 Možnosti zjištění závady .....</b>	<b>40</b>
<b>2.4 Povaha úkonů kontroly před jízdou .....</b>	<b>40</b>
<b>2.5 Konkrétní součásti kontroly vozidla.....</b>	<b>41</b>
2.5.1 Celková celistvost vozidla.....	41
2.5.2 Upevnění kol a kontrola tlaku vzduchu v pneumatikách .....	42
2.5.3 Hloubku dezénu pneumatik a jejich poškození.....	44
2.5.4 Vnější osvětlení vozidla .....	45
2.5.5 Výhled z vozidla a poškození čelního skla .....	47
2.5.6 Množství pohonných hmot a provozních kapalin .....	47
2.5.7 Úniky vzduchu, paliva a provozních kapalin .....	49
2.5.8 Správné zapojení vozidel do soupravy.....	49



2.5.9 Povinná výbava a platnost všech potřebných dokladů.....	50
3 ANALÝZA TECHNIKY JÍZDY A ZVOLENÉ TRASY .....	52
<b>3.1 Volba vhodné trasy a vyhledání cíle .....</b>	<b>52</b>
3.1.1 Využití GPS navigace .....	52
3.1.2 Využití klasické či nákladní papírové mapy nebo atlasu .....	54
3.1.3 Využití internetových map .....	54
3.1.4 Pomoc s navigací od kolegů či kolemjdoucích .....	56
<b>3.2 Technika jízdy s nákladním vozidlem .....</b>	<b>57</b>
3.2.1 Vliv větru na jízdu s nákladním vozidlem .....	58
3.2.2 Vliv zhoršených adhezních podmínek na jízdu s nákladním vozidlem ..	58
3.2.3 Volba vhodných rychlostních stupňů .....	58
3.2.4 Vliv řidiče na spotřebu paliva .....	60
4 NÁVRH NA ZLEPŠENÍ PŘEDVÝJEZDOVÉ KONTROLY A SEZNÁMENÍ S VOZIDLEM .....	62
5 NÁVRH NA ZLEPŠENÍ TECHNIKY JÍZDY .....	64
6 NÁVRH VHODNÉ TRASY ŘÍČANY – BIELANY WROCLAWSKIE.....	65
7 NÁVRH ÚPRAVY „ZÁZNAMU O PROVOZU VOZIDLA“ .....	68
8 ZHODNOCENÍ NÁVRHŮ .....	70
ZÁVĚR .....	71
Seznam použitých zdrojů.....	72
Seznam příloh .....	74

## Seznam obrázků

Obrázek 1	Souprava tahače Scania R 450 a návěsu Krone Profi Liner .....	12
Obrázek 2	Pracoviště řidiče.....	13
Obrázek 3	Nákladový prostor návěsu .....	14
Obrázek 4	„Záznam o provozu vozidla“ .....	16
Obrázek 5	Načtení karty řidiče.....	19
Obrázek 6	Doplnění činností na kartu řidiče.....	19
Obrázek 7	Taška s povinnou výbavou .....	20
Obrázek 8	Vyplněný „Záznam o provozu vozidla“ .....	22
Obrázek 9	Záznamy o předchozí jízdě .....	23
Obrázek 10	Vynulování palubního počítače před jízdou .....	24
Obrázek 11	Nastavení počtu náprav na palubní jednotce .....	25
Obrázek 12	Brašna s doklady .....	26
Obrázek 13	Poloha čerpací stanice ONO .....	27
Obrázek 14	Hodnocení stylu jízdy řidiče palubním počítačem .....	28
Obrázek 15	Lístek pro povolení vjezdu vozidla do areálu odesilatele.....	29
Obrázek 16	Výstup palubního počítače o dobách řízení a přestávkách v řízení..	30
Obrázek 17	Vyplněný druhý díl nákladního listu CMR .....	32
Obrázek 18	Soupiska balíků.....	33
Obrázek 19	Spojení celního lanka plombou .....	34
Obrázek 20	Příručka řidiče Scania .....	37
Obrázek 21	Hlášení závady pojistky .....	41
Obrázek 22	Upevnění kola kolovými maticemi s krytkami.....	42
Obrázek 23	Kontrola nahuštění pneumatiky pomocí tlakoměru.....	42
Obrázek 24	Tabulka předepsaných tlaků pro dané zatížení .....	43
Obrázek 25	Předepsaný tlak přímo nad nápravou.....	44
Obrázek 26	Pneumatika s indikátory opotřebení TWI.....	45
Obrázek 27	Kontrola správné funkce obrysových světel.....	45
Obrázek 28	Kontrola správné funkce potkávacích světlometů.....	46
Obrázek 29	Kontrola správné funkce dálkových světlometů.....	47
Obrázek 30	Zobrazení množství paliva a kapaliny AdBlue.....	48

Obrázek 31 Měření množství motorového oleje u vozidla DAF LF 45.170 .....	49
Obrázek 32 Řidičský průkaz .....	51
Obrázek 33 Návrh tras googlemaps.com .....	55
Obrázek 34 Návrh trasy mapy.cz .....	56
Obrázek 35 Instrukce pro volbu rychlostních stupňů.....	59
Obrázek 36 Hodnocení jízdy řidiče Scania .....	61
Obrázek 37 Hodnocení jízdy řidiče DAF.....	61
Obrázek 38 „Rychlý návod“ pro řidiče .....	63
Obrázek 39 Trasa přes Harrachov .....	65
Obrázek 40 Trasa přes Náchod .....	66
Obrázek 41 Souprava tahače DAF XF 95.480 a návěsu Schwarzmüller.....	67
Obrázek 42 Upravený „Záznam o provozu vozidla" .....	69

## Seznam tabulek

Tabulka 1 Souhrn dob činností řidiče.....	35
Tabulka 2 Čas potřebný pro předvýjezdovou kontrolu vozidla .....	36
Tabulka 3 Schopnost zrychlení a zpomalení vozidel .....	57

## Seznam zkratk

atd.	a tak dále
CMR	Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route
ES	Evropské společenství
EHS	Evropské hospodářské společenství
GPS	Global Positioning System
např.	například
PHM	Pohonné hmoty
SMS	Short message service
SPZ	Státní poznávací značka
s.r.o.	Společnost s ručením omezeným
RZ	Registrační značka
TWI	Tread Wear Indication
tis.	tisíc
VIN	Vehicle Identification Number

## ÚVOD

Práce řidičů v silniční nákladní dopravě je důležitou součástí pro chod společnosti ve 21. století. Vzhledem ke stále se zvyšujícím nárokům zákazníků na rychlost a kvalitu přepravy jsou řidiči jedněmi z nejvíce zatížených součástí přepravního řetězce. Mnozí zákazníci si plně neuvědomují náročnost jednotlivých úkonů, které musí řidič pro zajištění bezpečné přepravy vykonat. Dopravce se však zákazníkům snaží vyhovět a tlačí tím řidiče k maximálnímu využití povolených časů pro řízení, co nejpřesnějšího přistavení vozidla, minimalizaci prostoje a co nejrychlejší přepravě zboží zákazníkovi. Ne vždy je však možné požadavkům zákazníka vyhovět s ohledem na dodržení všech povinností řidiče. Řidič je pak pod velkým tlakem, kdy je nucen buď zanedbat některou ze svých povinností, porušit zákon, nebo riskovat postih od zaměstnavatele. Po celou dobu jízdy pak řidič musí přizpůsobovat své chování nejen svým schopnostem a schopnostem svého vozidla, ale také schopnostem ostatních účastníků provozu na pozemních komunikacích.

**Cílem této práce je na základě vybrané mezinárodní silniční přepravy analyzovat práci řidiče nákladního vozidla a navrhnout možnosti její racionalizace a zlepšení. Po zkušenosti z vybrané přepravy se autor zaměřil zejména na předvýjezdovou kontrolu vozidla, techniku jízdy a volbu trasy přepravy.**

# 1 POSTUP PŘI VYBRANÉ MEZINÁRODNÍ SILNIČNÍ PŘEPRAVĚ

Jako příklad je zde uvedena přeprava zboží z Wroclawi do Prahy, kdy se souprava tahače a návěsu nachází v areálu společnosti Nupaky Logistic Park, s.r.o. Jak tuto trasu, tak jízdu s přiděleným vozidlem autor této bakalářské práce jako řidič absolvoval v minulosti mnohokrát, tudíž není nutné trasu podrobněji předem vyhledávat, ani se seznamovat s vozidlem. V případě, že by řidič tuto trasu s tímto vozidlem absolvoval poprvé, jsou v kapitole 2.1 uvedeny možnosti seznámení s vozidlem a v kapitole 3.1 způsoby, kterými je možné zvolit vhodnou trasu. V návrhové kapitole 6 je pak uvedena vhodná trasa pro tuto konkrétní přepravu. Řidiči byla přidělena souprava tahače Scania R 450 Streamline a návěs Krone Profi Liner. Tento tahač návěsů Scania R 450 Streamline splňuje emisní normu Euro 6 a s výkonem 331 kW a točivým momentem 2350 Nm patří mezi průměrně výkonné tahače. Vozidlo je dále vybaveno automatickou převodovkou Opticruise s 12 rychlostními stupni pro jízdu vpřed, 2 rychlostními stupni pro jízdu vzad a možností výběru mezi režimem řazení Standard a Economy (1). V obou režimech převodovky má řidič možnost manuálně měnit rychlostní stupně pomocí pravého ovladače pod volantem. S brzděním zde napomáhá motorová brzda a 5stupňový retardér. Tato souprava je na Obrázek 1.



Obrázek 1 Souprava tahače Scania R 450 a návěsu Krone Profi Liner

Zdroj: foto autor

Nákladní automobily obvykle disponují více ovládacími prvky, které je potřeba rozmístit tak, aby byly bezpečně a pohodlně dosažitelné ze sedadla řidiče. Jak je z Obrázek 2 patrné, palubní deska zde není rovná tak, jako je tomu v osobních vozech, ale vstupuje dovnitř kabiny. Toto řešení umožňuje ergonomické rozmístění veškerých prvků potřebných pro řízení vozidla, včetně dostatečného množství odkládacích prostor. Pohodlí při delších cestách pak zajišťují např. pneumaticky odpružená sedadla, dvě lůžka umístěná nad sebou, nezávislé topení nebo zabudovaná lednice s mrazákem.



*Obrázek 2 Pracoviště řidiče*

*Zdroj: foto autor*



Návěs je třínápravový, plachtový, s pneumatickým odpružením a automaticky ovládanou první nápravou. Při nízké hmotnosti nákladu se po rozjezdu první náprava automaticky zdvihne, čímž se šetří pneumatiky a snižuje valivý odpor. Tento plachtový návěs je výhodný zejména pro variabilitu nakládání, kdy je možné nakládku provádět buď zadními vraty, shrnovacími boky nebo shrnovací střešou. Vnější rozměry návěsu jsou: 13,6 m délka, 2,55 m šířka a 4 m výška. Objem nákladového prostoru je 90 m<sup>3</sup>, přičemž na ložnou plochu lze umístit 33 Europalet. Nejvyšší povolená hmotnost tohoto návěsu je 36 t (2). Tento návěs je na Obrázek 3.



Obrázek 3 Nákladový prostor návěsu

*Zdroj: foto autor*

Pokud má řidič před sebou delší cestu, je vhodné, aby si s dostatečným předstihem zajistil vše, co by mohl během cesty potřebovat. Jedná se např. o pracovní obuv, vhodné oblečení, dostatek nápojů, vhodné jídlo, GPS navigaci, hygienické potřeby,... Byť jsou to mnohdy jen drobnosti, řidiči mohou značně zpříjemnit cestu a mají značný vliv na další chování řidiče (3). V opačném případě pak řidič tyto věci shání na poslední chvíli, čímž se stresuje a zbytečně plýtvá časem i energií. Ve většině případů pak řidič stejně nesežene plnohodnotnou náhradu.

## 1.1 Komunikace mezi řidičem a dispečerem pomocí SMS zpráv

Následující dialog je pro potřeby bakalářské práce jazykově upraveným přepisem komunikace mezi řidičem a dispečerem, která probíhala pomocí SMS zpráv. Tento způsob komunikace je vhodný zejména, pokud si dispečer není jist právě vykonávanou činností řidiče, a pokud se nejedná o naléhavou nebo neodkladnou informaci. V tomto konkrétním případě byl tento dotaz zaslán třem řidičům najednou. Tento postup je pro dispečera vhodný z více důvodů např.: nečeká zvlášť na každou odpověď, ale pouze na první kladnou, odeslat jednu SMS zprávu více příjemcům je rychlejší, než každému řidiči zvlášť a nediskriminuje tím žádného z řidičů. Po obdržení kladné odpovědi dispečer opět pomocí SMS zprávy informuje zbylé řidiče o tom, že dotaz již není aktuální a mohou ho tedy ignorovat. Problém by pro dispečera nastal ve chvíli, kdyby mu žádný z oslovených řidičů ihned neodpověděl. V tom případě by dispečer oslovil další řidiče (pokud má další k dispozici), případně se řidiče pokusil kontaktovat pomocí telefonátu. Pokud se rozhodne řidiče kontaktovat pomocí telefonického hovoru, měl by si být jist, že řidič zrovna nevykonává např. denní dobu odpočinku, respektive řidiče nevzbudí.

Dispečer: Ahoj Míšo, nechtěl bys jet v pátek místo Libora do Wroclawi? Chtěl by si vzít volno.

Řidič: Ahoj Martine, ano mohu jet. Je tam vše při starém?

Dispečer: Super, nevím, kdy jsi jel Wroclaw naposled, ale mělo by být všechno při starém. Cestou tam pojedíš nejspíš bez nákladu. V pátek většinou zboží zpět neposílají, ale kdyby náhodou bylo, tak ti ho Libor ve čtvrtek večer naloží a já ti dám vědět. Na nakládce ve Wroclawi musíš být nejpozději v 17:00, ale buď tam radši dřív. Odjíždět z nakládky bys měl nejpozději v 18:30. Do půlnoci musíš být v Praze na vykládce. Pro jistotu ještě zavolej Liborovi a on ti řekne co a jak.

Řidič: Ok. Večer mu zavolám.

Dispečer: V rozpisu vidím, že zítra vezeš školku na plavání, tak ti „Záznam o provozu vozidla“ na pátek nechám v kanceláři na stole (Obrázek 4), a až se vrátíš z plavání, tak si ji tam vezmi. Jinak v pátek bude volná Pavlova Scanie, tak jestli chceš, tak můžeš jet s ní.

Dispečer: Asi by to bylo lepší, vychází na ní lépe mýto i spotřeba. Klíče bych ti nechal u „Záznamu o provozu vozidla“ a zboží by ti teda naložil Pavel do své Scanie.

Řidič: Dobře, tak až zítra přijedu, tak se tam zastavím. Scanií pojedu rád. Budu muset tankovat?

Dispečer: Ok. Napíšu Pavlovi, jak na tom je a aby ti ji eventuálně dotankoval. Zatím díky a čau.

Řidič: Čau.

**Martin KREJČA - autodoprava**

mzda	
stazka	
faktura	

**Záznam o provozu vozidla mezinárodní dopravy**

Evidenční číslo: .....

SPZ vozidla: ....., typ: ....., SPZ vleku: .....

Začátek: datum: ....., místo: ....., km: ....., čas: ..... / .....

Kam: datum: ....., místo: ....., km: ....., čas: od ..... do .....

Kam: datum: ....., místo: ....., km: ....., čas: od ..... do .....

Kam: datum: ....., místo: ....., km: ....., čas: od ..... do .....

Kam: datum: ....., místo: ....., km: ....., čas: od ..... do .....

Kam: datum: ....., místo: ....., km: ....., čas: od ..... do .....

Kam: datum: ....., místo: ....., km: ....., čas: od ..... do .....

Kam: datum: ....., místo: ....., km: ....., čas: od ..... do .....

Konec: datum: ....., místo: ....., km: ....., čas: ..... / .....

Tankování: ..... lt                      Celkem: km doprava: ....., čas: .....

Tankování: ..... lt                      km autoškola: .....

   km režie: .....

Hmotnost nákladu / celková: ..... / ..... t                      Řízení celkem čas: .....

Průměrná spotřeba: ..... lt/100km                      Přestávka v řízení čas: .....

   Jiná práce celkem čas: .....

Hn     doba celkem čas: .....

Prí     celkem čas: .....

   celkem čas: .....

Výs     km: .....

Vstí     km: .....

Řidič     .....

Drul     .....

Obje     .....

MARTIN KREJČA  
AUTODOPRAVA  
IČO 122388112    DIČ CZ111110000  
firmu:      razítko + podpis

Obrázek 4 „Záznam o provozu vozidla“

Zdroj: foto autor

## 1.2 Komunikace mezi řidiči pomocí mobilního telefonu

Následující dialog je pro potřeby bakalářské práce jazykově upraveným přepisem komunikace mezi dvěma řidiči, která probíhala pomocí telefonního hovoru. Tento způsob komunikace je v tomto případě vhodný, jelikož volající dokáže odhadnout, kdy bude mít volaný možnost komunikovat a nevyruší ho.

Libor: Ahoj Michale.

Michal: Ahoj Libore, prosím tě, jak to teď vypadá ve Wroclawi? V pátek tam mám jet místo tebe a od začátku prázdnin jsem tam nebyl.

Libor: Tak nějak všechno při starém. Jenom v Polsku na vrátnici už občas nedávají klasický lístek s číslem a mapkou, ale jen malý lístek s několika kolonkami. Jsou tam teď nějaké nové firmy a asi jich mají málo. Na ten lístek ti napíší registrační značku, čas příjezdu, a firmu kam jedeš. Ve skladu si pak na něj necháš dát od skladníka razítko a při odjezdu ho zase dáš na vrátnici. Ale je to bez problémů, vrátný to příliš nekontroluje. A potom je ještě jedna změna, v Praze už se nevykládá na rampě číslo jedna, ale na rampě číslo šest, ale jinak je snad všechno při starém.

Michal: Ok. A co ta silnice u Szczytné? Už je hotová, nebo to tam ještě stojí? Posledně jsem tam popojížděl snad hodinu.

Libor: Joook, no vidíš. Szczytná už je v pohodě, ale teď je rozkopaný Náchod a pro nákladáky je z polské strany objížďka přes Trutnov. Jede se tam po úzkých cestách a v některých místech se dva kamiony ani nemohou nevyhnout. Je to zajížďka snad 45 kilometrů. Zpátky je teď lepší jet přes Harrachov. Jen bacha za Sklarskou Porebou, minulý týden jsem tam noc co noc chytnul aspoň jednoho jelena, ale normálně přejedeš přes čáru a u nás nic.

Michal: Tak to je paráda, to abych vyjel tak v 11, kdybych zůstal v tom Náchodě, co?

Libor: Jojo, to by mělo stačit. Já to v noci jezdím tak 4:10, 4:15, ale přes den to bude horší.

Michal: Dobrá, tak dík a měj se.

Libor: Není zač, čau.

### 1.3 Plánování trasy

Řidič (respektive osoby, která plánují přepravu) musí plánovat časový harmonogram tak, aby dodržel příslušné sociální předpisy (4). Jelikož oba státy, kterými přepravní trasa prochází, jsou členy Evropské unie, vztahují se na tuto přepravu zejména:

- Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006, o harmonizaci některých předpisů 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 (5)
- Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 165/2014, o tachografech v silniční dopravě, o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovém zařízení v silniční dopravě a o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy (6).

Řidič vyjíždí z areálu společnosti Nupaky Logistic Park, s.r.o., kde vozidlo trvale parkuje, a ve Wroclawi má být nejpozději v 17 hodin. Z telefonického rozhovoru s kolegou zjistil, že při jízdě v noci lze trasu projet přibližně za 4,25 hodiny. Vzhledem k tomu, že řidič pojedje přes den, musí počítat s hustším provozem, a tedy delší dobou jízdy. Zároveň musí řidič nejpozději po 4,5 hodinách jízdy vykonat přestávku v řízení alespoň 0,75 hodiny. Řidič tedy předpokládá, že samotnou jízdou stráví 4,5 – 5 hodin, přestávkou v řízení 0,75 hodiny a na přípravu vozidla před jízdou, stání v kolonách a další zdržení si vyčlení 0,75 hodiny. K vozidlu by tedy měl přijít nejlépe v 10:30. Jelikož předchozí den skončil ve 12:05, vyjde mu denní doba odpočinku 22 hodin a 25 minut, což je dle výše uvedených právních předpisů naprosto postačující. Jelikož na cestu tam a zpět bude řidič potřebovat využít prodlouženou dobu řízení a zkrácenou denní dobu odpočinku, musí si být jist, že je již nevyčerpal.

### 1.4 Příprava před jízdou

Již při příchodu k vozidlu řidič začíná předvýjezdovou kontrolu vozidla. Zaměřuje se při tom na zjevná vnější poškození, jako např. chybějící nebo poškozené části karoserie, poškození nástavby vozidla, případně návěsu či přívěsu atd. Po příchodu k vozidlu řidič vloží kartu řidiče do tachografu a po načtení karty doplní činnosti od posledního záznamu. V tomto

konkrétním případě je poslední řidičův záznam ve 12:05 20.10.2016 (Obrázek 5).



Obrázek 5 Načtení karty řidiče

Zdroj: foto autor

Od té doby řidič čerpal denní dobu odpočinku, což do tachografu manuálně doplní (Obrázek 6). Dále se tachograf řidiče zeptá na výchozí zemi, zda chce vytisknout záznamy a zda chce tyto údaje opravdu uložit na kartu řidiče. Poté je tachograf připraven k jízdě. Řidič tedy přepne tachograf ze symbolu postýlky (odpočinku) na symbol kladívek (jiné práce) a začne vozidlo připravovat k jízdě. Od této chvíle řidiči běží doba „výkonu“, pojem výkon není v této souvislosti definován žádným právním předpisem, avšak obecně je jím označován čas mezi denními dobami odpočinku, případně denní a týdenní dobou odpočinku nebo jejich zkrácenými variantami.



Obrázek 6 Doplnění činností na kartu řidiče

Zdroj: foto autor

Řidič si nejdříve uloží veškeré své věci do vozu, zároveň při tom kontroluje povinnou výbavu vozidla a jeho doklady. Veškeré prvky povinné výbavy a doklady jsou uvedeny v kapitole 2. Velkou část z nich přitom nalezne již při ukládání svých osobních věcí.

Příkladem je Obrázek 7, ze kterého je patrné, že řidič při ukládání nápojů do schránky za sedadlem řidiče může zároveň zjistit, že ve vozidle je hever, klíč na matice kol a taška s náhradními pojistkami, žárovkami, výstražným trojúhelníkem a nářadím na drobné opravy.



*Obrázek 7 Taška s povinnou výbavou*

*Zdroj: foto autor*

Dále řidič kontroluje, zda je ve vozidle reflexní vesta a lékárnička s nepřekročenou dobou použitelnosti. Osvědčení o registraci vozidla, Zelená karta, platný Opis Eurolicence a kopie Koncesní listiny bývají obvykle v jedné brašně společně s dalšími dokumenty jako je např. záznam o dopravní nehodě, s náhradními formuláři pro záznam o provozu vozidla nebo s vnitropodnikovými předpisy (Obrázek 12). Vybrané dokumenty jsou uvedeny v přílohách A–D. Tento způsob je vhodný, jelikož jsou všechny dokumenty uloženy přehledně a na jednom místě. V případě potřeby je pak řidič snadno nalezne. Přítomnost rezervního kola a zakládacích klínů pak řidič zjistí při vnější předvýjezdové kontrole vozidla. Ta je podrobněji popsána v kapitole 2. Dále řidič vyplní příslušné kolonky záznamu o provozu vozidla. Kompletně vyplněný „Záznam o provozu vozidla“ je na Obrázek 8. Tento „Záznam o provozu vozidla“ obsahuje některá chybná označení, případně přebytečný text. Návrh nového formuláře je v návrhové kapitole 7.



**Záznam o provozu vozidla mezinárodní dopravy**

mzda	
stazka	
faktura	

Evidenční číslo: .....

SPZ vozidla: 2SV 3056, typ: ....., SPZ vleku 601 6149

Začátek: datum: 21.10.2016, místo: MUPAKY, km: 377 860, čas: 10:30 / 10:45

Kam: datum: 11-, místo: WROCLAW, km: 7134, čas: od 15:50 do 18:15

Kam: datum: 11-, místo: CHRASTAMY, km: 7457, čas: od 23:55 do 0:50

Kam: datum: ....., místo: ....., km: ....., čas: od ..... do .....

Kam: datum: ....., místo: ....., km: ....., čas: od ..... do .....

Kam: datum: ....., místo: ....., km: ....., čas: od ..... do .....

Kam: datum: ....., místo: ....., km: ....., čas: od ..... do .....

Konec: datum: 22.10.2016, místo: MUPAKY, km: 377 493, čas: 1:15 / 1:25

Tankování: ..... lt Celkem: km doprava: 633, čas: 14:55

Tankování: ..... lt km autoškola: .....

km režie: .....

Hmotnost nákladu / celková: 1 / 15 t Řízení celkem čas: 9:55

Průměrná spotřeba: 29,95 lt/100km Přestávka v řízení čas: 1:30

Jiná práce celkem čas: 1:00

Hmotnost nákladu / celková: 6,5 / 11,5 t Pracovní doba celkem čas: 14:25

Průměrná spotřeba: 27,71 lt/100km Mýto km: ..... cena: .....

Výstup z ČR dne: 21.10., hod.: 19:40, přechod: MACHOV km: 7011

Vstup do ČR dne: 21.10., hod.: 10:50, přechod: HARDACHOV km: 7260

Řidič 1: KUBEŠ MICHAL, řidič 2: .....

Druh nákladu: BOŠCH

Objednatel přepravy: TMT

MARTIN KREJČA  
AUTODOPRAVA  
IČO: 12238801, DIČ: CZ12238801  
za firmu:      razítko + podpis

Obrázek 8 Vyplněný „Záznam o provozu vozidla“

Zdroj: foto autor

V ideálním případě by měl řidič vyplnit maximum údajů, které v danou chvíli má k dispozici. Před vyjetím tedy registrační značku vozidla, případně přívěsu či návěsu, datum, místo, počáteční stav km, čas, jméno a příjmení. Případně cíle cesty, hmotnost nákladu, hraniční přechody, objednatele přepravy nebo druh nákladu. V průběhu přepravy pak již jen doplňuje nově zjištěné údaje. Byť se jedná o snadný úkon, mnozí řidiči v něm chybují.

Důvodem není ani tak složitost formuláře, jako lenost řidiče, přehnané sebevědomí typu „zapamatuju si to a zítra to vyplním“ nebo snaha dohnat časovou ztrátu. Po nastartování motoru řidič zkontroluje, zda palubní počítač, případně varovné kontrolky nesignalizují nějakou závadu. Dále v palubním počítači zkontroluje vynulování údajů o předchozí jízdě, případně je vynuluje. Konkrétně tato přeprava byla případem, kdy předchozí řidič nevynuloval údaje o předchozí jízdě (Obrázek 9). Pokud by dopravce zajímaly hodnoty průměrné spotřeby např. za týden, pak by to bylo v pořádku. V tomto případě však jsou požadovány údaje o průměrné spotřebě za cestu do Wrocławu a za cestu zpět.



Obrázek 9 Záznamy o předchozí jízdě

Zdroj: foto autor

V případě, že by si toto řidič nezkontroloval a nevynuloval, nemohl by pravdivě vyplnit „Záznam o provozu vozidla“, jelikož hodnota průměrné spotřeby paliva by byla značně zkreslena předchozí jízdou. Vynulování údajů o jízdě (Obrázek 10) je přitom otázkou dvou kliknutí na ovladač palubního počítače zabudovaný ve volantu.



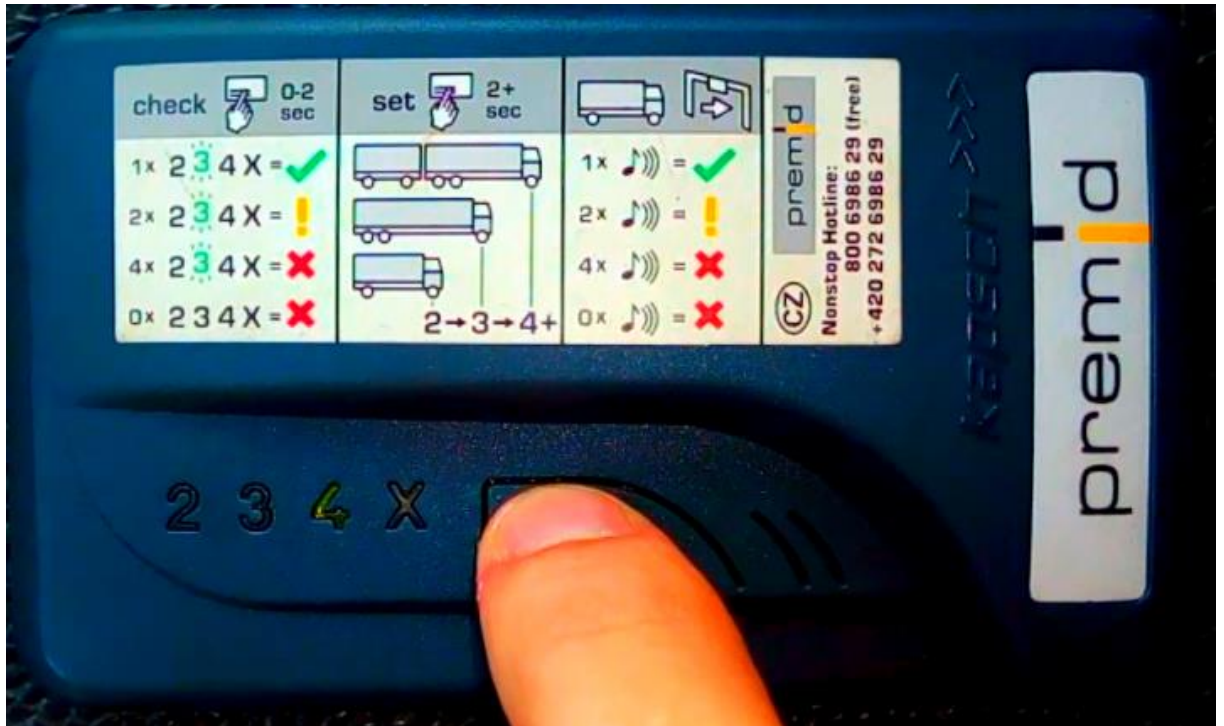
Obrázek 10 Vynulování palubního počítače před jízdou

*Zdroj: foto autor*

Je také vhodné ověřit, zda je na palubní jednotce nastaven správný počet náprav. Chybně nastavený počet náprav hrozí zejména u souprav, kdy je po spojení/rozpojení soupravy nutné upravit nastavení počtu náprav v mýtné jednotce. Palubní jednotky se v různých státech mohou lišit podle technologie, kterou je mýtné vybíráno, případně podle provozovatele.

V České republice je provozovatelem mýtného systému společnost Kapsch, která pro výběr mýta používá palubní jednotky Premid. Tyto jednotky jsou velmi jednoduché na obsluhu, navíc jsou vybaveny stručným návodem pro správné nastavení (Obrázek 11). Palubní jednotka má jediné tlačítko. Po jeho stisknutí se rozsvítí aktuálně nastavený počet náprav. Pokud chce řidič změnit nastavený počet náprav, pak stačí toto tlačítko podržet po dobu cca 2 sekund, čímž dojde ke změně nastavení počtu náprav (2, 3, 4 a více). O své funkčnosti informuje řidiče palubní jednotka při každém průjezdu mýtnou branou – jedno

pípnutí znamená vše v pořádku, dvě pípnutí upozorňují řidiče na nízký stav kreditu (méně než 600 Kč) a 4 pípnutí značí poruchu zařízení. Za správné nastavení počtu náprav je zodpovědný řidič a v případě chybného nastavení může být pokutován pracovníky Celní správy až do výše 5 000 Kč, v praxi se pak pokuty obvykle pohybují v rozmezí 500 – 1 000 Kč.



Obrázek 11 Nastavení počtu náprav na palubní jednotce

Zdroj: foto autor

Navíc je poté nutné vyrovnat rozdíl mezi skutečně uhrazeným mýtem a mýtem, které mělo být uhrazeno. To přináší další komplikace při přepravě. V tomto konkrétním případě zabrala řidiči předvýjezdová kontrola vozidla a příprava k jízdě dle tachografu 15 minut. Před vyjetím ještě řidič odesílá SMS zprávu svému dispečerovi ve standardizovaném formátu: 21.10. Odjezd Nupaky 10:45.

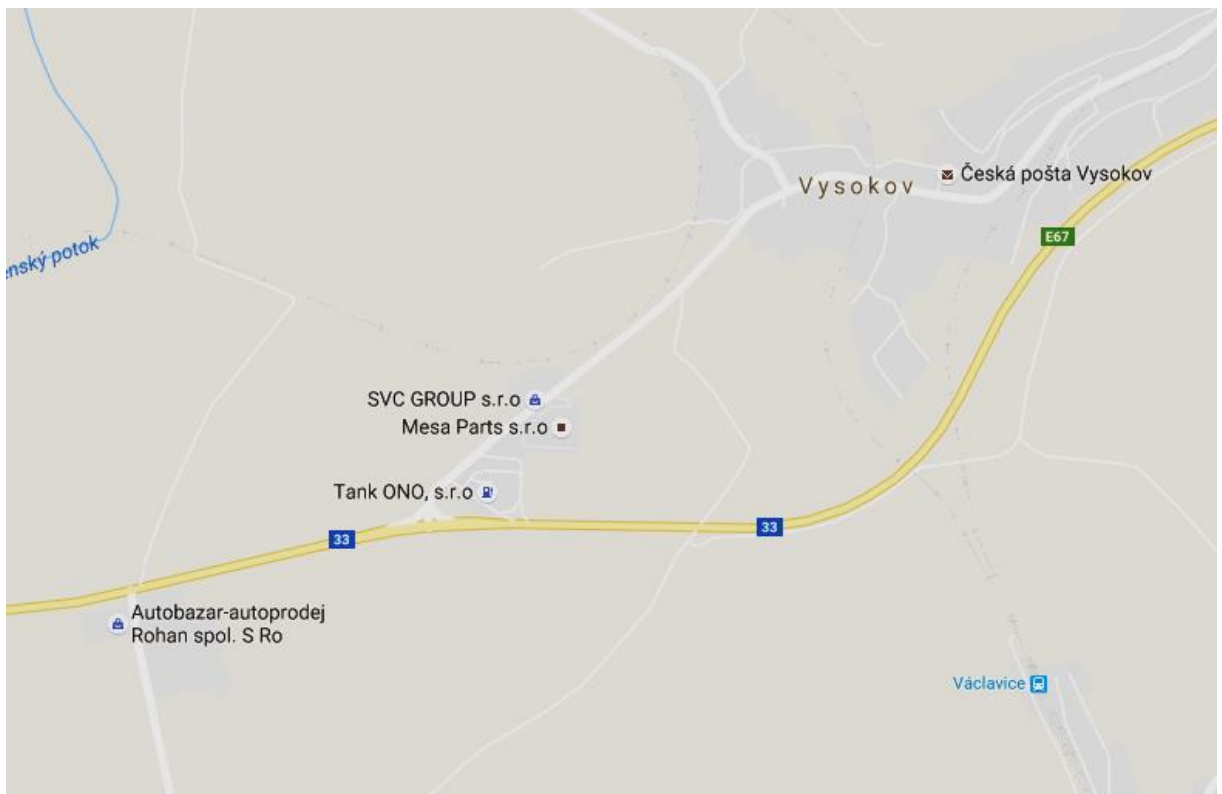


Obrázek 12 Brašna s doklady

Zdroj: foto autor

## 1.5 Průběh přepravy

Vzhledem k tomu, že dopravní zpravodajství v rádiu řidiči potvrdí dopravní komplikace v Náchodě, rozhodne se po přibližně 2,25 hodinách jízdy udělat 15 minutovou část přestávky v řízení na čerpací stanici ONO Vysokov nedaleko Náchoda (Obrázek 13). Přestože tato čerpací stanice nabízí řidičům nadprůměrné zázemí (vnitřní i venkovní posezení, široká nabídka doplňkového sortimentu, sprchy), není u ní dostatečný počet parkovacích míst pro nákladní automobily, a proto se pro čerpání přestávek v řízení příliš nehodí, jelikož může být obsazena.



Obrázek 13 Poloha čerpací stanice ONO

Zdroj (13)

Na hraničním přechodu pak řidiče informuje dopravní značení o nejvyšší povolené rychlosti na území Polska. Po jeho průjezdu však cesta pokračuje naprosto bez problémů. To řidiče přivádí k myšlence pokusit se dojet do cíle dříve, než bude nutné začít čerpat druhou část přestávky v řízení. V průběhu celé přepravy hodnotí řidičův styl jízdy palubní počítač. Cílem je přitom dosažení co nejnižší spotřeby paliva. Řidič je tedy neustále informován o svém stylu jízdy a o tom, jak by ho mohl zlepšit (Obrázek 14).



Obrázek 14 Hodnocení stylu jízdy řidiče palubním počítačem

Zdroj: foto autor

Při příjezdu na vrátnici řidič dostane lístek s registrační značkou vozidla, časem příjezdu a firmou do které jede. Tento lístek je na Obrázek 15, a jak je patrné z chybného zapsání registrační značky (kolonka NR. REGISTRACYJNY, správně je registrační značka 2SW 3056), jedná se spíše o formalitu než potřebný dokument.

MARKA SAMOCHODU	145328	
NR REJESTRACYJNY	2SW3C3056	
DATA	godz. WJAZDU	godz. WYJAZDU
21.10.16	9:50	
SEKTOR	K-N	

Obrázek 15 Lístek pro povolení vjezdu vozidla do areálu odesilatele

Zdroj: foto autor



Před zacouváním k nakládací rampě řidič otevře a zajistí vrata návěsu a dle pokynů skladníka přepne pneumatické odpružení návěsu do zdvihnuté polohy a zacouvá k rampě číslo 20. Poté řidič pošle dispečerovi SMS zprávu: 21.10. Příjezd Wroclaw 15:50. Jak je patrné z údajů palubního počítače na Obrázek 16, řidič strávil řízením 4:29 a do cíle dojel již v 15:50. Řidič tedy sice nepřekročil povolenou dobu řízení, avšak tento krok byl vzhledem k minimální časové rezervě značně riskantní. Po zajištění vozidla proti pohybu parkovací brzdou jde řidič na vrátnici samotného skladu, kde zapíše datum a čas příjezdu, místo kam zboží poveze, své jméno a příjmení, registrační značku tahače i návěsu. Dále je upozorněn na povinnost mít na sobě při pohybu ve skladu reflexní vestu a pracovní boty s ocelovou špičkou. Po příchodu do skladu je skladníkem informován o tom, že jeho nakládka začne přibližně v 17 hodin.



Obrázek 16 Výstup palubního počítače o dobách řízení a přestávkách v řízení

Zdroj: foto autor

Po návratu řidiče do vozidla řidič přepne tachograf na symbol postýlky a začne čerpat přestávku v řízení. Před odchodem zpět do skladu přepne řidič tachograf na symbol kladívek a jde dohlédnout na průběh nakládky. Dle vyhlášky č. 11/1975 Sb., o Úmluvě o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR) (7) musí při převzetí zásilky k přepravě dopravce přezkoumat:

- a) správnost údajů v nákladním listě o počtu kusů a o jejich značkách a číslech,
- b) zjevný stav zásilky a jejího obalu.

V tomto případě je však dohled spíše symbolický, jelikož vzhledem k množství přepravovaných balíků, jejich hmotnosti, uložení a neochotě zaměstnanců odesilatele není možná kontrola počtu kusů (dle odesilatele 176 ks). Po ukončení nakládky tyto skutečnosti uvede řidič i s odůvodněním do nákladního listu CMR (do kolonky č. 18) společně s dalšími náležitostmi. Důkazní břemeno, že poškození nebo zničení bylo zaviněno některým ze „Zprošťovacích důvodů“ nese dopravce (8). Odesílatel si nechá horní (červený) list nákladního listu CMR, řidič zbylé listy (modrý, zelený a jeden nebo dva černé – viz Obrázek 17).

2. International bill of lading  
Rechnung für den Frachtkontrakt

1. Adress of the sender  
Name of consignee

KULI, ul. Piłsudskiego 10, 53-600 Wrocław  
Lokalizacja Wrocław  
53-600 ul. Piłsudskiego 10, Wrocław  
tel. 71 75 82 700  
fax 71 75 82 700

INTERNATIONAL TRANSPORTATION LIST PROCEEDING BY  
INTERNATIONAL TRANSPORTATION BY  
INTERNATIONAL TRANSPORTATION BY

CMR

16. Przetłumaczony adres nadawcy i odbiorcy  
Sender's address and consignee's address

MARTIN KRBJKA  
AUTODCPRA s.r.l.  
Mikszewo 1703  
KOLIBRZYŃ, DG 64371  
TEL. 9 799 6 773

17. Wzrost przesyłki (waga, objętość, ilość sztuk)  
Description of goods (weight, volume, number of packages)

18. Załączniki i uwagi przesyłki  
Attachments and remarks on the goods  
Cena przewozu (w zł)

2. Obsługa przesyłki (nazwa, adres, kraj)  
Description of goods (name, address, country)

3. Miejsce zamierzonego przebiegu podróży  
Place of delivery of the goods (name, address)

4. Miejsce, data i okoliczności przyjęcia przesyłki  
Place, date and circumstances of receipt of the goods (name, address, date)

5. Załączniki dokumentów  
Attachments of documents

6. Liczba i opis przesyłek i opakowań  
Number and description of packages

7. Rodzaj przesyłki  
Type of goods

8. Liczba przesyłek i opakowań  
Number of packages

9. Opis przesyłki  
Description of goods

10. Liczba przesyłek i opakowań  
Number of packages

11. Waga brutto w kg  
Gross weight in kg

12. Liczba sztuk w przesyłce  
Number of items in the package

13. Adres nadawcy  
Address of the sender

14. Adres odbiorcy  
Address of the consignee

15. Zapisz/Remarks on the bill of lading

20. Opis przesyłki  
Description of goods

21. Waga netto w kg  
Net weight in kg

22. Liczba sztuk w przesyłce  
Number of items in the package

23. Adres nadawcy  
Address of the sender

24. Adres odbiorcy  
Address of the consignee

Obrázek 17 Vyplněný druhý díl nákladního listu CMR

Zdroj: foto autor

Dále řidič převezme soupisku balíků a plombu, kterou po odjetí vozidla od nákladní rampy a jeho uzavření spojí celní lanko vedené kolem návěsu. Rozsáhlost soupisky závisí na počtu přepravovaných balíků a v tomto konkrétním případě je její převzetí pouze formalitou. Jak je uvedeno výše, reálná kontrola prakticky nebyla možná. Jako příklad je na Obrázek 18

jeden z listů soupisky balíků. V 18:15 řidič odjíždí z Wroclawi, o čemž opět informuje dispečera.

Kod pocztowy	Adres	COLLI	WAGA
Magazynowa 3 PL-55-040 Kobierzyce Numer rejs: CZR2PT TNT Cz.Praga paleta Kontener:			
CZ-397 01	OBI Ěeská republika s.r.o. Nádražní ul. CZ-397 01 Pisek	0545617457 TNTB895180144 LICZBA COLLI: 1	62.000 62.000
CZ-500 02	OBI Ěeská republika s.r.o. Ākademika Bedrny 532/10b CZ-500 02 Hradec Králové	0545617493 TNTB895180219 TNTB895180221 LICZBA COLLI: 2	95.000 13.600 108.600
CZ-170 00	INWER náoadí s.r.o. Komunardů 1388/55 CZ-170 00 Praha 7	0545617534 TNTB895180108 LICZBA COLLI: 1	110.000 110.000
CZ-466 05	OBI Ěeská republika s.r.o. Želivského (vedle Intersparu) CZ-466 05 Jablonec nad Nisou	0545617626 TNTB895180140 LICZBA COLLI: 1	72.000 72.000
CZ-256 01	Náoadí Doležalova s.r.o. Jiráskova 2222 CZ-256 01 benešov	0545617842 TNTB895180095 LICZBA COLLI: 1	100.000 100.000
CZ-101 00	BM ĚESKO s.r.o. Chodovská 1549/18 CZ-101 00 Praha 10 - Michle	0545617847 TNTB895180112 LICZBA COLLI: 1	401.000 401.000
CZ-517 21	HP Tronic sklady Vrchlického 323 CZ-517 21 Týništi nad Orlicí	0545617863 TNTB895180126 TNTB895180136 LICZBA COLLI: 2	128.000 94.500 222.500

Obrázek 18 Soupiska balíků

Zdroj: foto autor

Vzhledem k hustému provozu, vyšší celkové hmotnosti soupravy a členitosti trasy se řidiči nedaří přijet zpět do Prahy v časovém předstihu, jako tomu bylo při cestě do Wroclawi, a proto již od nájezdu na dálnici D 10 u Turnova hledá volné místo k vykonání přestávky v řízení. Vzhledem k velmi nízké kapacitě parkovišť u této dálnice najde řidič volné místo až na čtvrtý pokus a po přibližně 40 minutách hledání. Volné místo našel řidič u motorestu

Koliba na 10. km dálnice, ani zde nalezené místo však nebylo ideální – řidič zůstal stát přes 5 parkovacích míst pro osobní automobily. Vzhledem k denní době a nevyužitosti parkovacích míst pro osobní automobily to však nikomu nevadilo. Po příjezdu na místo vykládky řidič pod dozorem zaměstnance příjemce zboží poruší plombu (Obrázek 19), otevře vrata a zacouvá k rampě. Dále informuje dispečera pomocí SMS zprávy o příjezdu do Prahy ve 23:55.



Obrázek 19 Spojení celního lanka plombou

*Zdroj: foto autor*

Příjemci předá k potvrzení nákladní list CMR (modrý, zelený a jeden nebo dva černé), soupisku balíků a porušenou plombu. Dále jde řidič dohlédnout na vykládku zboží. V případě poškození zboží skladníky při vykládce tím může zamezit případným sporům o tom, čím vinou bylo zboží poškozeno. Po vyložení řidič zkontroluje stav nákladového prostoru. Příjemce řidiči potvrdí převzetí zboží do nákladního listu CMR, nechá si jeho modrý list a zelený s černým mu vrátí. Po příjezdu řidiče zpět na místo obvyklého odstavení vozidla řidič opět vizuálně zkontroluje jeho stav, případně opraví drobné závady. V případě, že kontrolou zjistí závažnější závady, které z jakéhokoliv důvodu není sám schopen odstranit, nahlásí tuto skutečnost dispečerovi. Vhodný způsob oznámení zde závisí na povaze závady a posouzení řidiče. Pokud se jedná o závadu, kterou je nutné naléhavě opravit (např. únik PHM, nízký tlak motorového oleje, značný únik vzduchu z vzduchotlaké soustavy vozidla...), pak řidič zvolí možnost telefonního hovoru. Pokud se jedná o závadu, kterou není nutné opravit ihned (např. nefunkčnost komfortních prvků vozidla), pak postačí informování dispečera pomocí SMS

zprávy. Před odchodem od vozidla ještě řidič doplní veškeré náležitosti do „Záznamu o provozu vozidla“ (konečné datum, místo, stav tachometru, čas, spotřebu paliva, celkový počet ujetých km, celkový čas, čas řízení, čas přestávek, čas jiné práce a celkovou pracovní dobu), a vyjme kartu řidiče z tachografu. Jelikož následující jízdu s tímto vozidlem bude provádět někdo jiný, měl by řidič uvést kabinu vozidla do původního stavu. Souhrn dob jednotlivých činností je uveden v Tabulka 1, kde modře je činnost zaznamenána jako kladívka (jiná práce), červeně volant (řízení) a zeleně postýlka (přestávka v řízení).

Tabulka 1 Souhrn dob činností řidiče

Činnost	Místo	Doba trvání [h]	Čas
Příprava vozidla k jízdě	Nupaky	0,25	10:30–10:45
Řízení vozidla	Nupaky – Vysokov	2,25	10:45–13:00
Přestávka v řízení	Vysokov	0,25	13:00–13:15
Řízení vozidla včetně prostožů v kolonách	Vysokov – Wroclaw	2,58	13:15–15:50
Příprava na nakládku	Wroclaw	0,25	15:50–16:05
Přestávka v řízení	Wroclaw	0,92	16:05–17:00
Nakládka	Wroclaw	1,00	17:00–18:00
Příprava před jízdou	Wroclaw	0,25	18:00–18:15
Řízení vozidla	Wroclaw – Motorest Koliba	3,5	18:15–21:45
Přestávka v řízení	Motorest Koliba	0,75	21:45–22:30
Řízení vozidla	Motorest Kolba – Chrášťany	1,41	22:30–23:55
Příprava na vykládku	Chrášťany	0,08	23:55–0:00
Vykládka	Chrášťany	0,75	0:00–0:45
Příprava před jízdou	Chrášťany	0,08	0:45–0:50
Řízení vozidla	Chrášťany – Nupaky	0,42	0:50–1:15
Kontrola vozidla po jízdě	Nupaky	0,16	1:15–1:25
<b>Celkem</b>	<b>633 km</b>	<b>14,90 h</b>	

Zdroj: autor

## 2 ANALÝZA PŘEDVÝJEZDOVÉ KONTROLY VOZIDLA A SEZNÁMENÍ S VOZIDLEM

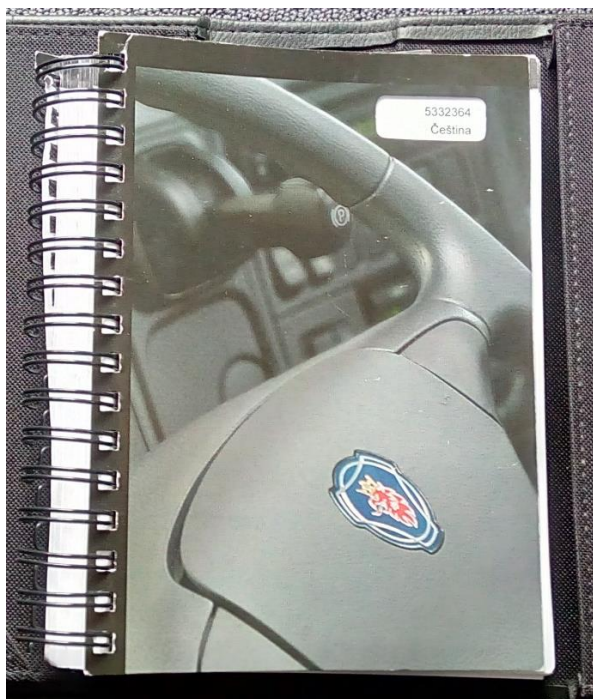
Předvýjezdová kontrola vozidla je důležitou součástí práce řidiče. Pravidelnou kontrolou vozidla může řidič včas odhalit závadu, a tím zabránit vzniku poškození vozidla, nákladu, cizího majetku, životního prostředí, nebo dokonce úrazu či usmrcení dalších osob. Některé obecné úkony přímo nařizuje zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů (9) či zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů (10). Při této analýze autor vycházel ze zkušeností získaných především při práci řidiče vozidel DAF XF 95.480, Scania R 450 a DAF LF 45.170. Časová náročnost provedení jednotlivých úkonů je znázorněna v Tabulka 2. Tyto časy potřebné pro kontrolu odpovídají většině běžných nákladních vozidel a souprav. Časy potřebné pro kontrolu jednotlivých součástí se liší v závislosti na jejich počtu a způsobu jejich kontroly. Například provedení úkonu číslo 3 na soupravě vozidel tahač návěsů + návěs s celkem 12 koly, zabere řidiči více času než u samostatného vozidla se 4 koly. V praxi jsou pak jednotlivé úkony spojovány, čímž dochází k úspoře času. Vhodné je např. spojení úkonů 2 a 3 či 1 a 4. Na tuto problematiku bude zaměřena návrhová kapitola č. 4.

Tabulka 2 Čas potřebný pro předvýjezdovou kontrolu vozidla

Číslo úkonu	Předmět kontroly	Čas potřebný pro kontrolu [min.]	Podrobnější informace v kapitole
1	Celková celistvost vozidla	0,5 – 1	2.5.1
2	Upevnění kol a kontrola tlaku vzduchu v pneumatikách	1 – 5	2.5.2
3	Hloubka dezénu a poškození pneumatik	1 – 5	2.5.3
4	Vnější osvětlení vozidla	1 – 5	2.5.4
5	Výhled z vozidla a poškození čelního skla	0,5	2.5.5
6	Množství pohonných hmot a provozních kapalin	1 – 3	2.5.6
7	Úniky vzduchu, paliva a provozních kapalin	1 – 3	2.5.7
8	Správné zapojení vozidel do soupravy	1	2.5.8
9	Platnost všech potřebných dokladů vozidla	1 – 2	2.5.9
<b>Celkem</b>		<b>8 – 25,5</b>	

Zdroj: autor

Konkrétní úkony pak v závislosti na využití a výstroji vozidla předepisuje výrobce vozidla. Tyto konkrétní úkony jsou uvedeny v „Příručce pro řidiče“, kterou je možné vidět na Obrázek 20. Mnohdy jsou zde jednotlivé úkony dále podrobněji rozepsány. Rozhodně však nelze tyto „Příručky pro řidiče“ použít jako hlavní zdroj informací při seznamování s vozidlem. Pro praktické seznámení s vozidlem mají totiž určité nevýhody jako např. značnou obsáhlost, která by řidiči zabrala neúměrné množství času, a výsledek by přesto nebyl uspokojivý. Další nevýhodou je zejména u starších příruček velké množství chyb způsobených např. překladem. Autor se však v praxi setkal i s případy, kdy v „Příručce pro řidiče“ chyběl zásadní krok pro zdárné odzdušnění palivové soustavy, následkem čehož řidič nedokázal závadu odstranit sám, přestože se jednalo o snadný úkon. Vhodné způsoby seznámení řidiče s vozidlem jsou uvedeny v návrhové kapitole 4. Případné další úkony kontroly a údržby vozidla si určuje zaměstnavatel např. v závislosti postavení vozidla v jeho vozovém parku. To může učinit buď ústní, nebo písemnou dohodou. Důkladnější kontrolu a údržbu si zaměstnavatel žádá především u vozidel, které mají reprezentovat jeho firmu, která jsou nasazována u důležitých zákazníků nebo která jsou nasazována na dlouhé trasy.



Obrázek 20 Příručka řidiče Scania

*Zdroj: foto autor*

## **2.1 Předvýjezdová kontrola vozidla z pohledu právních předpisů**

Ve výše uvedených zdrojích (9, 10) není přímo povinnost provést předvýjezdovou kontrolu vozidla stanovena. Jsou však určeny podmínky, které musí vozidlo pro provoz na



pozemních komunikacích splňovat. Zákon (10) stanovuje pouze následující podmínku: řidič je povinen užít vozidlo, které splňuje technické podmínky stanovené zvláštním právním předpisem. Tímto právním předpisem je již zmíněný zákon (9). Ten stanovuje povinnost provozovateli vozidla udržovat vozidlo v řádném technickém stavu podle pokynů pro obsluhu a údržbu stanovených výrobcem. Technicky nezpůsobilé silniční vozidlo k provozu na pozemních komunikacích je takové vozidlo, které:

- a) pro závady v technickém stavu bezprostředně ohrožuje bezpečnost provozu na pozemních komunikacích. Takovouto závadou může být např. nefunkčnost brzd, únik provozních kapalin nebo nadměrné opotřebení pneumatik.
- b) poškozují životní prostředí nad míru stanovenou prováděcím právním předpisem. Tímto právním předpisem je zákon č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší ve znění pozdějších předpisů (11).
- c) provozovatel vozidla neprokáže jeho technickou způsobilost k provozu na pozemních komunikacích způsobem stanoveným tímto zákonem (9). Tedy pokud provozovatel vozidla např. nepřistaví vozidlo k pravidelné kontrole do Stanice technické kontroly před skončením platnosti předešlé prohlídky, nebo pokud jsou při kontrole vozidla zjištěny nebezpečné závady.
- d) byly na vozidle provedeny neschválené změny anebo zásahy do identifikátorů vozidla, například VIN, typový štítek vozidla nebo číslo motoru.

Řidič se při předvýjezdové kontrole vozidla soustředí především na body a) a c), jelikož jsou většinou snadno odhalitelné a mohou se rychle měnit. Dále podle tohoto právního předpisu (8) provozovatel silničního vozidla nesmí provozovat na pozemních komunikacích vozidlo,

- a) které je technicky nezpůsobilé k provozu,
- b) které není zaregistrováno v registru silničních vozidel v České republice nebo v registru silničních vozidel jiného státu,
- c) na němž není umístěna tabulka s registrační značkou, přidělenou k tomuto vozidlu obecním úřadem obce s rozšířenou působností nebo příslušným orgánem jiného státu, způsobem umožňujícím identifikaci vozidla,
- d) k němuž není splněna povinnost pojištění odpovědnosti z provozu vozidla,
- e) které nemá platné „Osvědčení o technické způsobilosti“ vydané stanicí měření emisí a stanicí technické kontroly nebo

- f) které nemá identifikační údaje v souladu s údaji uvedenými v registru silničních vozidel nebo v osvědčení o registraci silničního vozidla nebo technickém průkazu zvláštního vozidla.

Zda vozidlo právě splňuje či nesplňuje některé z těchto podmínek, není provozovatel schopen zjistit, jelikož se mohou nenadále změnit. Nejčastěji se může jednat o ztrátu technické způsobilosti k provozu vozidla vzniklé např. závadou na vozidle, dopravní nehodou či poškozením vozidla. Další častou příčinou je ztráta registrační značky. K těmto závadám dochází většinou náhodně a mnohdy je reálně nemožné je ovlivnit. Proto provozovatel spoléhá na řidiče, který takto náhle vzniklé závady dokáže zjistit a provozovatele o nich informovat, případně dokáže tyto nedostatky sám odstranit.

Mezi závady, které činí vozidlo technicky nezpůsobilým a které řidič většinou dokáže svépomocí odstranit, patří např. nefunkčnost vnějšího osvětlení vozidla v důsledku špatné pojistky či žárovky nebo poškození pneumatiky. Postup při odstranění těchto závad je podrobně uveden v „Příručce pro řidiče“, kde bývá uvedeno i telefonní číslo na autorizovaný servis. Ten je schopen v případě problémů poradit, či vyslat vlastního technika.

## **2.2 Důkladnost provedení předvýjezdové kontroly vozidla**

Důkladnost, s jakou řidič provádí předvýjezdovou kontrolu vozidla, závisí na mnoha faktorech. Mezi nejvýznamnější faktory, které mají vliv na důkladnost provedení kontroly, patří např. počasí, předpokládané parametry trasy či zkušenosti řidiče s daným vozidlem. Naprosto zásadní vliv pak má povaha řidiče. Pokud není řidič dostatečně disciplinovaný a zodpovědný, pak kontrolu zanedbá za jakkoliv ideálních podmínek. To, do jaké míry se nechá ovlivnit dalšími vlivy, závisí právě na povaze.

Dalším důležitým vlivem je počasí. Počasí má vliv zejména na důkladnost kontrol prováděných vně vozidla. Nejvíce odrazující je pro řidiče déšť a nízká teplota. Pokud je chladno a navíc prší, pak má řidič tendenci kontrolu maximálně urychlit. Mnozí řidiči za špatného počasí kontrolu vně vozidla naprosto vynechají. Spoléhají pak částečně na kontrolní systémy vozidla, které některé důležité závady dokážou odhalit a informovat o nich řidiče. Příkladem takového systému je systém sledování množství motorového oleje či systém sledování tlaku vzduchu v pneumatikách.

Z předpokládaných parametrů trasy řidiče při provádění kontroly nejvíce zajímá vzdálenost, doba přepravy, trasa a povaha nákladu. Většina řidičů si je dobře vědoma toho, že s rostoucí vzdáleností, dobou přepravy a náročností trasy roste i pravděpodobnost, že budou

během přepravy kontrolování kontrolními orgány. Především však budou potřebovat využívat veškeré funkční prvky vozidla a samozřejmě jejich bezproblémovost během celé přepravy. Za náročných podmínek může i drobná závada jako např. opotřebovaná gumička stěračů, způsobit velkou nepříjemnost. V případě, že jsou ve stěračích opotřebované gumičky stěračů, dochází při dešti či potřebě očistit okno od špíny ke značnému zhoršení výhledu z vozidla. Přitom pořizovací cena této součástky se pohybuje v desítkách korun. S rostoucí vzdáleností, časovou náročností a náročností trasy tedy úměrně roste i důkladnost provedení kontroly.

Zkušenosti řidiče s daným vozidlem jsou při kontrole velkou výhodou. Řidič si totiž je vědom určitých nedostatků, které se u daného vozidla často vyskytují a tak se na tato slabá místa může důkladněji zaměřit. Zároveň již dobře zná postup při odstranění takové závady, takže se i čas potřebný pro její odstranění zkracuje. Bezproblémové součásti pak řidič často zanedbává. Pokud má řidič ke své práci využít neznámého vozidla, pak by měl předvýjezdovou kontrolu vozidla provést obzvlášť důkladně. Řidič totiž nemůže vyloučit žádný možný nedostatek ve výbavě, technickém stavu či v dokladech k vozidlu.

### **2.3 Možnosti zjištění závady**

Moderní vozidla jsou stále častěji vybavována kontrolními systémy, které hlídají správnou funkci jednotlivých zařízení bez nutnosti fyzické kontroly řidičem. V případě zjištění závad o tom informují řidiče rozsvícením kontrolky nebo zobrazením chybového hlášení na obrazovce palubního počítače. Ukázkou takového hlášení je možné vidět na Obrázek 21, kde vozidlo DAF XF 105 modelové řady 2014 upozorňuje řidiče na nutnost kontroly pojistky obrysových/koncových světel. V případě, že se jedná o vážnou nebo nově zjištěnou závadu, bývají dále doprovázené varovným zvukovým signálem. Řidič by však rozhodně neměl spoléhat pouze na tato hlášení. Stále musí spoléhat hlavně na fyzickou kontrolu. Možnosti indikace závady kontrolním systémem vozidla jsou stále dosti omezené.

### **2.4 Povaha úkonů kontroly před jízdou**

Součástí, které je před jízdou nutné zkontrolovat je mnoho. Jelikož by důkladná kontrola trvala neúměrně dlouho, dochází zde k určitým ústupkům a zjednodušením. Kontrolují se tedy hlavně součásti, které podléhají rychlému opotřebování/spotřebování, jsou náchylné na poruchy či poškození, nebo mohou značně ovlivnit bezpečnost provozu vozidla. Typickým příkladem je kontrola stavu pneumatik, u kterých může snadno dojít k poškození např. vniknutím cizího předmětu nebo nevhodným způsobem jízdy. V případě že je pneumatika poškozena, pak hrozí náhlý únik vzduchu. To může být zejména u řídicí nápravy

velmi nebezpečné, jelikož se vozidlo může náhle stát směrově neovladatelným. Důkladnější kontroly většího rozsahu jsou pak řidičem prováděny týdně.

Další kontrolu pak provádí servisní technik při pravidelných servisních prohlídkách po době stanovené výrobcem. Dobu nebo ujeté kilometry, po kterých má být vozidlo přistaveno k servisní prohlídce, určuje výrobce vozidla v „Servisní knížce“ nebo přímo v „Příručce pro řidiče vozidla“.



Obrázek 21 Hlášení závady pojistky

Zdroj: foto autor

## 2.5 Konkrétní součásti kontroly vozidla

Podrobné informace o konkrétních kontrolách, které je potřeba před jízdou provést, jsou uvedeny v „Příručce pro řidiče vozidla“, kterou vydává výrobce vozidla ke každému vozidlu. Mezi věci, které by měl řidič před jízdou zkontrolovat, patří hlavně ty uvedené v podkapitolách 2.5.1 až 2.5.9.

### 2.5.1 Celková celistvost vozidla

Pod pojmem „Celková celistvost vozidla“ jsou autorem myšleny veškeré na první pohled viditelné vady jako např. chybějící nebo poničené části karoserie nebo nástavby, chybějící zrcátka a jiná výrazná poškození. Takováto poškození mohou vzniknout např. v průběhu přepravy o větve stromů, jiným vozidlem, vandalismem či vlivem špatného počasí.

### 2.5.2 Upevnění kol a kontrola tlaku vzduchu v pneumatikách

Řidič kontroluje, zda je kolo upevněno na všech šroubech kolovými maticemi a zda nejsou poškozeny, případně zjevně povoleny. Proti usazování nečistot v závitech šroubu mohou být dále matice doplněny plastovými krytkami, tak jak je tomu na Obrázek 22.



Obrázek 22 Upevnění kola kolovými maticemi s krytkami

*Zdroj: foto autor*

Tlak vzduchu, případně dusíku v pneumatikách by řidič měl kontrolovat tlakoměrem, tak jak je tomu na Obrázek 23, a měl by odpovídat tlaku předepsaným výrobcem. Tlak, na který má být pneumatika nahuštěna, předepisuje výrobce vozidla v „Příručce pro řidiče“.



Obrázek 23 Kontrola nahuštění pneumatiky pomocí tlakoměru

*Zdroj: foto autor*

Ukázka tabulky tlaků předepsaných výrobcem je na Obrázek 24, případně je tlak uveden nad konkrétní nápravou. Tento způsob je znázorněn na Obrázek 25. V běžné praxi je pak nahuštění pneumatik kontrolováno pouze vizuálně. Tato metoda je však především na

nápravách s dvojmontáží značně nepřesná a u nezátíženého vozidla řidič nedokáže nízký tlak v pneumatice rozpoznat. Přesto je tato metoda nejpoužívanější.

Rozměr pneumatiky		Doporučený tlak při zatížení nápravy. [bar]								Maximální zatížení nápravy (kg)	Tlak při maximálním zatížení nápravy [bar]	
		8 000	8 500	9 000	10 000	11 000	11 500	12 000	13 000			14 000
11R22.5	T	5,5	5,9	6,3	7,1	8,0					11 600	8,5
12R22.5	T		5,3	5,7	6,5	7,2	7,6	8,0			12 600	8,5
13R22.5	S	8,5									8 000	8,5
13R22.5	T			5,3	6,0	6,7	7,1	7,5	8,2		13 400	8,5
275/70R22,5	T	5,5	5,9	6,3	7,1	8,0	8,4				11 600	8,5
295/60R22,5	T		5,8	6,2	7,1	7,9	8,3	8,7			12 300	9
295/80R22,5	T		5,3	5,7	6,5	7,2	7,6	8,0			12 600	8,5
305/70R22,5	T		5,3	5,7	6,5	7,2	7,6	8,0			12 600	8,5
315/60R22,5	T		5,3	5,7	6,5	7,2	7,6	8,0			12 600	8,5

Obrázek 24 Tabulka předepsaných tlaků pro dané zatížení

Zdroj: foto autor

Důvodů je hned několik: tlakoměr není součástí povinné výbavy vozidla a ani jím není běžně vybavováno, moderní technologie při výrobě pneumatik a ventilků omezují možnost úniku na minimum, moderní vozidla již dokážou sama poznat podhuštění a informovat o tom řidiče pomocí palubního počítače a zřejmě hlavním důvodem je časová náročnost takového měření (cca 5 minut na vozidlo).



Obrázek 25 Předepsaný tlak přímo nad nápravou

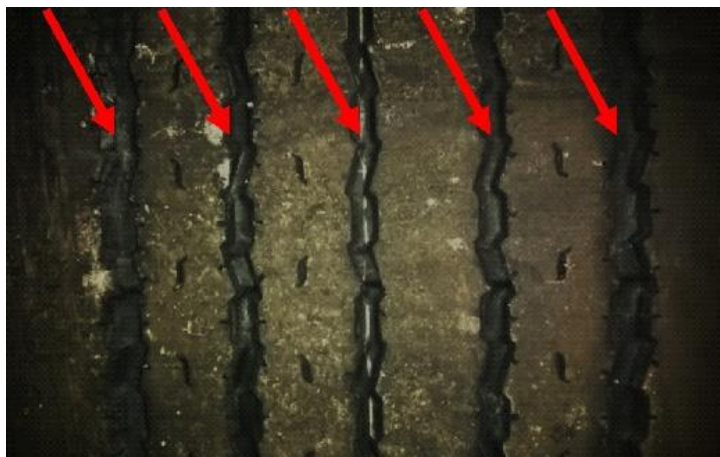
Zdroj: foto autor

### 2.5.3 Hloubku dezénu pneumatik a jejich poškození

Vyhláška 341/2014 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů (12) stanovuje pro nákladní vozidla minimální hloubku dezénu v hlavních dezénových drážkách alespoň 1,6 mm po celém obvodu pneumatiky, v zimním období pak 6 mm na všech hnacích nápravách. Při určení hloubky dezénu řidiči mohou pomoci indikátory opotřebení TWI umístěné v hlavních dezénových drážkách. Jejich umístění je zřejmé z Obrázek 26. Dále je kontrolována rovnoměrnost respektive nerovnoměrnost opotřebení pneumatik, která může indikovat vadné tlumiče, případně nevhodný způsob jízdy.

Poškození pak může být naříznutí nebo utržení části běhounu či bočnice. U vnitřních kol nápravy s dvojmontáží je vzhledem ke špatné přístupnosti kontrola obtížnější. Z tohoto

důvodu je jejich kontrola často zanedbávána. Na to bude navrženo zlepšení v kapitole č. 4.



*Obrázek 26 Pneumatika s indikátory opotřebení TWI*

*Zdroj: foto autor*

#### *2.5.4 Vnější osvětlení vozidla*

Kontroluje se správná funkce obrysových (Obrázek 27), potkávacích (Obrázek 28), dálkových (Obrázek 29), směrových, brzdových, zpětných, mlhových, pozičních a varovných světel, případně světel pro denní svícení, osvětlení registrační značky a jejich znečištění. Ideální je taková kontrola ve dvou, kdy jeden vypíná a zapíná světla a druhý kontroluje jejich správnou funkci.



*Obrázek 27 Kontrola správné funkce obrysových světel*

*Zdroj: foto autor*



Správná funkce obrysových světlometů je pro řidiče a ostatní účastníky provozu důležitá zejména za snížené viditelnosti. Tyto světla jsou pro řidiče důležitá především při jízdě s vozidlem v omezeném prostoru. Díky nim řidič dokáže lépe určit, kde vozidlo končí a celkově určit obrys vozidla či soupravy. To je výhodné i pro ostatní účastníky provozu, kteří by jinak mohli chybně odhadnout rozměry vozidla např. při předjíždění nebo vjetí do křižovatky.



Obrázek 28 Kontrola správné funkce potkávacích světlometů

*Zdroj: foto autor*

Správná funkce potkávacích a dálkových světel je důležitá pro zlepšení výhledu řidiče před vozidlo za snížené viditelnosti. Pro řidiče je ideální vidět co možná nejdále. Tuto potřebu mu ve většině případů naprosto dostatečně zajistí dálkové světlomety. Při jejich použití však dochází k oslnění protijedoucích řidičů.

Jako kompromis jsou proto volena potkávací světla, která zajistí řidiči vozidla horší výhled před vozidlo než za použití dálkových světel, avšak neoslňují protijedoucího řidiče.



Obrázek 29 Kontrola správné funkce dálkových světlometů

Zdroj: foto autor

### 2.5.5 Výhled z vozidla a poškození čelního skla

Na stíratelné ploše nesmí být dle zdroje (12) poškození větší než 20 mm. Do zorného pole řidiče nesmí zasahovat žádné předměty, které by omezovaly výhled z vozidla. Nejčastěji se jedná o ozdobné vlaječky, plyšáky či jiné ozdoby. Řidič by měl průběžně udržovat okna v čistotě tak, aby měl zajištěn dobrý výhled. Z toho důvodu je také důležitá pravidelná kontrola a údržba stěračů a ostříkovačů. Stírací lišty stěrače by měly dosedat celou svou plochou, neměly by být nijak poškozeny např. natrženy nebo popraskány a měly by být přitlačovány k oknu dostatečnou silou.

### 2.5.6 Množství pohonných hmot a provozních kapalin

Před jízdou by měl být ve vozidle dostatek pohonných hmot a provozních kapalin. Mezi provozní kapaliny, jejichž množství řidič kontroluje, patří: motorový olej, chladicí kapalina, brzdová kapalina, kapalina do ostříkovačů a kapaliny AdBlue (pokud je vozidlo na provoz s touto kapalinou uzpůsobeno). Množství pohonných hmot (nejčastěji motorové nafty), případně AdBlue lze u většiny vozidel snadno odečíst na přístrojové desce. Příklad, jak je zobrazováno množství paliva a kapaliny AdBlue řidiči v tahači návěsů Scania R 450 je na Obrázek 30. Množství nafty zde zobrazuje analogový ukazatel a množství AdBlue řidič zjistí

pomocí palubního počítače mezi ostatními údaji o vozidle. Řidič tedy může kdykoliv snadno odečíst jejich přibližné množství. Přesnost, s jakou je množství těchto kapalin zobrazováno, je naprosto dostačující, jelikož nikdy nesmí dojít k jejich úplnému spotřebování. V případě spotřebování veškeré kapaliny AdBlue dojde většinou ke značnému snížení výkonu motoru. To, co nastane po spotřebování této kapaliny, ovlivňuje výrobce vozidla ve snaze zabránit provozu bez této kapaliny. V případě spotřebování paliva dojde nejprve k zavzdušnění palivové soustavy vozidla a následně k přerušení chodu motoru. Před jeho následným spuštěním je tedy nutné nejen doplnit palivo, ale také odvzdušnit palivovou soustavu. Tento úkon je pro řidiče značně náročný a mnohdy vzhledem k nedostatečným zkušenostem či nedostatkem nástrojů neproveditelný. K zprovoznění vozidla pak potřebuje asistenci např. servisního technika.



Obrázek 30 Zobrazení množství paliva a kapaliny AdBlue

Zdroj: foto autor

Dále je potřeba zkontrolovat množství chladicí kapaliny. To se kontroluje pohledem na expanzní nádobu, na které jsou uvedeny rysky pro minimální a maximální výšku hladiny. Dále je potřeba zkontrolovat množství motorového oleje. To se kontroluje pomocí měrky při vypnutém motoru a na rovině. Na měrce je vyznačeno rozmezí, ve kterém by se mělo množství motorového oleje pohybovat. Příklad takto prováděného měření na vozidle DAF LF 45.170 je na Obrázek 31. U některých moderních vozidel je však tato měrka obtížně přístupná a řidič poté spoléhá na hlášení palubního počítače o stavu jeho hladiny, respektive, že vozidlo nehlásí nedostatek.



Obrázek 31 Měření množství motorového oleje u vozidla DAF LF 45.170

Zdroj: foto autor

### 2.5.7 Úniky vzduchu, paliva a provozních kapalin

Úniky vzduchu jsou doprovázeny charakteristickým syčením, a proto je relativně snadné tuto závadu odhalit. K těmto únikům nejčastěji dochází v místě spojení hnacího vozidla a přívěsu/návěsu. Řidič by neměl podceňovat ani drobné úniky, jelikož v případě zhoršení může dojít až k zablokování brzd vozidla. Zároveň při odstavení vozidla a následném úniku tlakového vzduchu ze zásobníků, je před další jízdou nutné počkat na dostatečné naplnění zásobníků, a tím dochází k časové ztrátě a spotřebě paliva. Únik provozních kapalin pak vede k jejich zvýšené spotřebě, poškození životního prostředí a při větším úniku může dojít až k poškození vozidla.

### 2.5.8 Správné zapojení vozidel do soupravy

Řidič kontroluje řádné spojení spojovacích zařízení, propojení ovládacího a plnicího vedení tlakového vzduchu a připojení elektrických kabelů. Dále kontroluje

správnou polohu podpěrných nohou. Pokud bylo přípojně vozidlo zajištěno pomocí zakládacích klínů, pak tyto klíny odstranit.

### *2.5.9 Povinná výbava a platnost všech potřebných dokladů*

Do povinné výbavy nákladního vozidla patří:

- náhradní pojistky – od každého druhu jedna
- náhradní žárovky – od každého druhu jedna
- zvedák s odpovídající nosností
- klíč na povolení matic kol
- rezervní kolo
- zakládací klíny
- výstražný trojúhelník
- lékárnička s platnou dobou použitelnosti
- reflexní vesta

Povinnost mít rezervní kolo neplatí pro vozidla, která mají opatřena všechna kola pneumatikami zvláštní konstrukce umožňující nouzové dojetí po defektu s indikací defektu v kterékoliv z pneumatik nebo u vozidel s indikací defektu v kterékoliv z pneumatik, která jsou vybavena prostředky pro bezdemontážní opravu poškozené pneumatiky umožňující nouzové dojetí. U nákladních vozidel mohou být tyto prostředky nahrazeny patřičným smluvním vztahem, na jehož základě bude zajištěna oprava poškozené pneumatiky nepřetržitě na území České republiky (12). Tato výjimka však není u nákladních vozidel příliš využívána. Většina řidičů nákladních automobilů je, na rozdíl od řidičů osobních automobilů, stále schopna si poškozené kolo sama vyměnit. Asistence je v tomto případě vhodná zejména na pozemních komunikacích s vysokou intenzitou provozu, kde asistence zajistí lepší označení poškozeného vozidla a tím i vyšší bezpečnost při výměně. Mimo prvků povinné výbavy je dále vhodné mít ve vozidle hasicí přístroj, svítilnu nebo alespoň telefon vybavený svítilnou, kotvicí prostředky pro zajištění nákladu (kurty, řetězy, rozpěry, protiskluzové podložky, rohové prvky), kanystr s vodou (obvykle bývá uchycen pod nástavbou automobilu nebo návěsu), přiměřené množství provozních kapalin nebo pracovní rukavice.

Řidič nákladního vozidla musí mít při řízení u sebe tyto platné doklady:

- „Osvědčení o registraci vozidla“, v případě soupravy pak všech vozidel
- platnou „Zelenou kartu“ (také pro všechna vozidla soupravy)
- kopii „Koncesní listiny“
- platný „Opis Eurolicence“
- „Řidičský průkaz“ (Obrázek 32)
- průkaz totožnosti
- „Osvědčení profesní způsobilosti řidiče“ (pokud mu bylo vydáno)
- záznamy, kterými prokazuje svou činnost za posledních 28 dní zpět („Karta řidiče“, tachografické kotouče, „Potvrzení o činnostech“)
- na zadní tabulce registrační značky musí být vylepena červená známka osvědčující technickou způsobilost vozidla
- štítek osvědčující pravidelnou kontrolu tachografu (každé 2 roky)

**Vybrané doklady jsou uvedeny v přílohách A až F.**



Obrázek 32 Řidičský průkaz

Zdroj foto autor

## 3 ANALÝZA TECHNIKY JÍZDY A ZVOLENÉ TRASY

Pokud nemá řidič přímo zadanou trasu od dispečera, případně jiného pracovníka, který má přepravu na starost, pak zůstává volba trasy na uvážení řidiče. V ideálním případě by měla být trasa volena na základě konzultace řidiče s dispečerem. Dispečer má totiž zpravidla lepší přístup k více nástrojům pro volbu optimální trasy (např. k internetovým mapám). Oproti tomu řidič může mít aktuálnější nebo přesnější informace o dané trase, případně má s danou trasou již určité zkušenosti, které mohou volbu trasy ovlivnit.

### 3.1 Volba vhodné trasy a vyhledání cíle

Volbou optimální trasy může řidič ovlivnit výši nákladů na přepravu. K plánování trasy má při tom několik možných nástrojů. Zřejmě nejčastějším nástrojem je GPS navigace, která již překonala klasické nebo nákladní papírové mapy. GPS navigacemi jsou již mnohdy standardně vybavovány vybrané modely nákladních automobilů a každý významnější výrobce je schopný zabudovat GPS navigaci do jakéhokoliv svého modelu. Stále častěji jsou také používány online mapy v chytrých telefonech nebo noteboocích. Souvisí to především s rozšiřováním služeb mobilních operátorů, či čerpacích stanic, na kterých je možné se bezplatně připojit k internetu.

Často řidiči využívají i zkušenosti svých kolegů. Nezáleží při tom na tom, zda trvalých např. řidičů ze stejné firmy nebo řidičů převážejících pravidelně zboží pro stejnou společnost či náhodně oslovených řidičů např. pomocí CB vysílačky. Další možností je poprosit o pomoc např. vrátného nebo kolemjdoucího. Poslední jmenovaná možnost je využívána především v závěrečné fázi cesty, kdy řidič hledá přesnou dodací adresu či místo vykládky. To, který nástroj řidič zvolí, závisí do značné míry na vzdálenosti cíle a s tím souvisejícím časem pro naplánování trasy, poloze cíle, rozměrech vozidla či soupravy a povaze nákladu. Při plánování trasy by mělo být dodrženo několik pravidel. Každý nástroj má totiž samozřejmě své klady a zápory. Proto není vhodné spoléhat pouze na jeden z nich. Nástrojem, který řidič pro volbu trasy volí vždy, jsou jeho zkušenosti a znalosti. Ty jsou základním předpokladem pro úspěšné dosažení požadovaného cíle.

#### 3.1.1 Využití GPS navigace

Navigace GPS pro potřeby řidiče je možné rozdělit do tří skupin: GPS navigace zabudované ve vozidle, GPS navigace jako samostatný přístroj a GPS navigace v mobilním telefonu. Základem pro správnou funkci kterékoliv navigace je pravidelná aktualizace map. Pokud navigace nepracuje s aktuálními mapami, pak nemusí najít vždy nejvhodnější trasu,

případně část trasy již neexistuje nebo je do ní možný vjezd pouze s určitým omezením. Takováto situace může nastat např., pokud kolem města vznikne obchvat a vjezd do města je nákladním vozidlům zakázán případně omezen nejvyšší hmotností či rozměry. Navigace pak řidiči dává odlišné informace než dopravní značení, a řidič musí rychle rozhodnout, čemu bude více důvěřovat. Chyba totiž může být i v dopravním značení, případně je možná jak trasa navržená navigací, tak trasa značená dopravním značením. Velkou výhodou je, pokud navigace dokáže vyhledat trasu s určitým omezením. Řidič pak do navigace jednoduše zadá např. rozměry vozidla (výšku, šířku, délku), hmotnost vozidla, největší zatížení na nápravu či dovolí využití zpoplatněných úseků. Navigace poté vyhledá trasu, která bude mít požadované parametry. Každá skupina navigací má své výhody a nevýhody. Velkou výhodou GPS navigací je, že dokážou řidiče navádět po celou cestu až na konkrétní adresu, přičemž je řidiči po celou dobu zobrazována jeho aktuální poloha.

Z pohledu řidiče (pokud není zároveň majitelem vozidla) je nejlevnější variantou navigace zabudovaná ve vozidle. Pokud však řidič často střídá vozidla, pak může mít problémy s obsluhou jednotlivých zařízení, jelikož ovládání se může značně lišit. Tím se dále zvyšuje riziko, že GPS navigace vyhledá nevhodnou trasu, jelikož řidič nedokáže správně zadat veškeré nutné parametry pro trasu. Zároveň nemá přehled o tom, kdy byly aktualizovány mapy, a tedy ani do jaké míry se na GPS navigaci daného vozidla může spolehnout. Proto tuto variantu preferují pouze ti řidiči, kteří jezdí s jedním vozidlem delší dobu, za kterou dokážou s GPS navigací konkrétního vozidla dokonale pracovat a zároveň mají s touto navigací dobré zkušenosti. Pro ostatní řidiče je pak spíše vítaným doplňkem k jinému způsobu navigace.

Mezi řidiči nejrozšířenější a nejpreferovanější je varianta GPS navigace jako samostatného přístroje. Jeho nejzásadnější nevýhodou je z pohledu řidiče vysoká pořizovací cena (cca 10 – 30 tis. Kč). Záleží však na tom, zda si ji řidič kupuje ze svého, nebo zda mu ji dopravce zcela či částečně zaplatí. Další nevýhodou je pak jednoúčelnost tohoto zařízení. Největší výhodou je pak kvalita a možnosti nastavení parametrů srovnatelné s přístroji zabudovanými ve vozidle. Zároveň však má řidič možnost přenést ji mezi vozidly, čímž odpadají veškeré nevýhody spojené s obsluhou a užitím neznámého přístroje.

Poslední běžně používanou variantou je GPS navigace v mobilním telefonu. Její největší nevýhodou jsou oproti předchozím variantám značně omezené schopnosti a možnosti nastavení omezujících podmínek pro výběr trasy. Proto se pro potřeby navigace nákladního



vozidla příliš nehodí. Největší výhodou pak představuje zabudování v mobilním telefonu, čímž odpadá jednoúčelnost zařízení.

### *3.1.2 Využití klasické či nákladní papírové mapy nebo atlasu*

Klasické a nákladní mapy byly nejvíce využívány před příchodem GPS navigací. Rozdíl mezi klasickými a nákladními je v tom, že v nákladních mapách jsou navíc vyznačeny průjezdné výšky podjezdů, nosnosti mostů či nebezpečná klesání. Někteří řidiči je využívají i v roce 2016. Jejich největší výhodou je nezávislost na elektrické energii. Nemůže se tak stát, že by byly nefunkční např. z důvodu poruchy nabíječky či vybití baterie. Další výhodou pak v porovnání s GPS navigacemi je nižší pořizovací cena. Nevýhod mají mapy hned několik. Jednou z nich je jejich neměnné měřítko. Jsou proto vhodné spíše pro navigaci na úrovni měst či menších obcí. Menší ulice zde totiž zpravidla nejsou zobrazeny, případně je orientace v nich, vzhledem k malým rozměrům, náročná. Výjimkou jsou velká (např. krajská) města, která jsou uvedena v mapách zvláště v měřítku umožňujícím rozlišení všech ulic. Rozlišení na úrovni popisných čísel však v těchto mapách nejsou. Další nevýhodou je, že řidič musí stále znát svou polohu na mapě. Ve chvíli kdy neví, kde přesně se nachází, pak z mapy nemůže vyčíst, kudy má jet. Navíc hledání polohy na mapě odvádí pozornost od řízení.

### *3.1.3 Využití internetových map*

Tyto mapy řidiči využívají, pokud mají přístup na internet v průběhu přepravy, případně pokud znají cíl cesty delší dobu předem. Na internetu je možné najít mnoho map či plánovačů tras s různým zaměřením či doplňky. Ve většině z nich je možné naplánovat trasu podobně jako u GPS navigací. Většinou však neumějí vyhledat trasu s omezením průjezdné výšky či zatížení mostů. Některé naopak dokážou zobrazit trasu přímo z pohledu ze silnice (googlemaps.com (13)), aktuální sjízdnosti silnic (dopravniinfo.cz (14)), záběry z online kamer či stupně provozu. Pro porovnání jsou zde uvedeny návrhy na trasu Říčany – Bielany Wrocławskie vyhledané pomocí vyhledávačů tras googlemaps.com (13) a mapy.cz (15). Trasy vyhledané plánovačem tras googlemaps.com jsou na Obrázek 33 a trasa vyhledaná plánovačem trasy mapy.cz je na Obrázek 34.

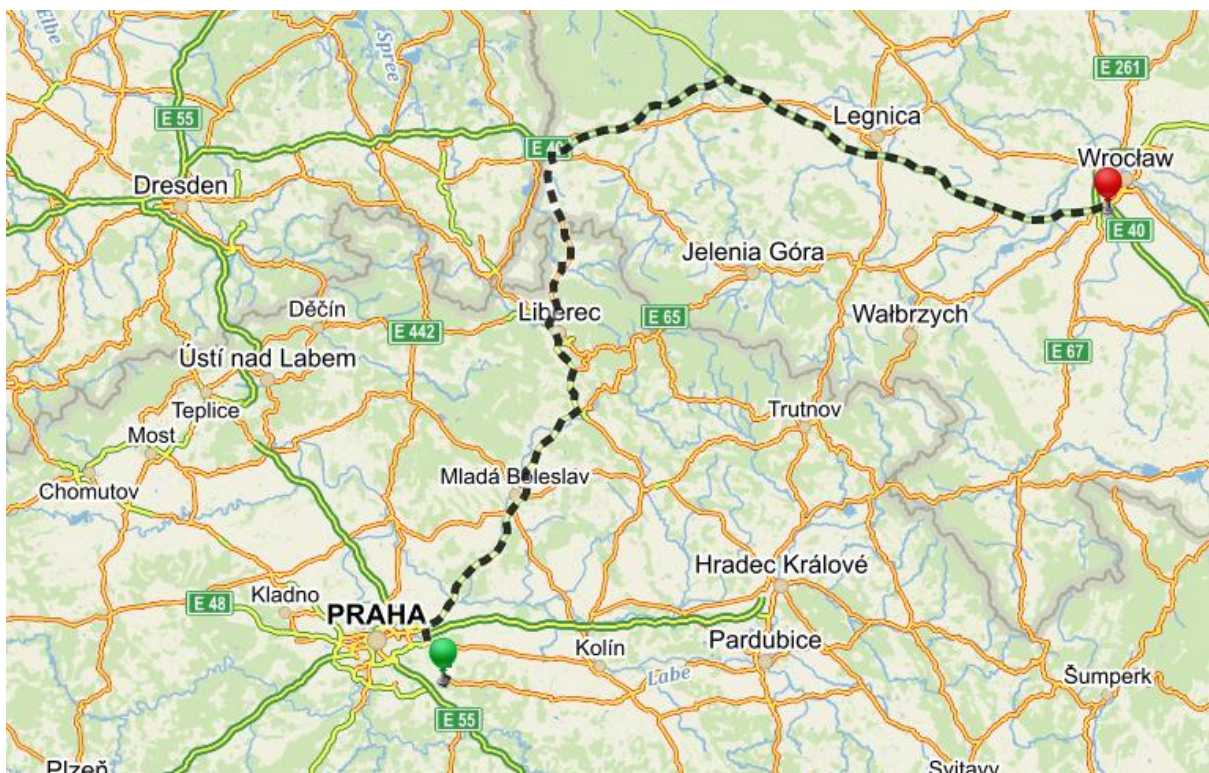
Jelikož u žádného z nich není možné vyhledat trasu přímo pro nákladní vozidlo, odpovídá tomu také výsledek hledání. Jako nejvhodnější trasu oba vyhledávače vybraly trasu přes Mladou Boleslav, Liberec, Jedrychowice a dále po dálnici A4 až do cíle. Tato trasa je pro nákladní vozidlo nevhodná z důvodu velké vzdálenosti, která je u osobních vozidel kompenzována kratší dobou přepravy. Pro nákladní vozidla to na této trase neplatí, jelikož

nemohou využívat nejvyšší povolené rychlosti na dálnici. Googlemaps.com dále vyhledal 2 alternativní trasy. Jedna z nich částečně kopíruje původní trasu, avšak za Libercem odbočuje na silnici II/219 a dále na II/364. Tato trasa je sice kratší, avšak vzhledem k tomu, že značná část trasy vede po silnicích II. třídy, opět není zcela vhodná. Posledně navrhaná trasa vede přes Hradec Králové, Turnov a přes hraniční přechod Královec dále do Bolkowa, odkud pak po silnici I/5 a dálnici A4 až do cíle. Tato trasa se jeví jako nejvhodnější. Přesto je její využitelnost pro nákladní automobily velmi malá, jelikož přes hraniční přechod Královec – Lubawka je povolen průjezd pouze vozidlům do 6 t. Jelikož žádný z výše uvedených internetových vyhledávačů nenalezl opravdu vhodnou trasu, byly autorem navrženy a zhodnoceny 2 vhodnější trasy v návrhové kapitole 6.



Obrázek 33 Návrh tras googlemaps.com

Zdroj (13)



Obrázek 34 Návrh trasy mapy.cz

Zdroj (15)

### 3.1.4 Pomoc s navigací od kolegů či kolemjdoucích

Tento způsob navigace do cíle je využíván především v závěrečné fázi přepravy, kdy řidič hledá přesnou adresu příjemce přepravované zásilky. Pokud se toto místo nachází v hustě zastavěné či jinak těžko přístupné oblasti, pak jsou tyto informace velmi cenné. Částečně tuto službu může poskytnout i dispečer, který má přístup na internet, kde dokáže najít podrobnější informace o poloze cíle např. vyhledáním fotografií okolí či využitím map umožňujících pohled přímo z ulice. Tyto informace však mohou být částečně zkreslené. Velmi špatně se totiž z fotografií odhaduje stoupání či klesání nebo poloměry zatáček. Nejlepší jsou zkušenosti kolegů, zejména pokud do stejného cíle jeli vozidlem s podobnými parametry. I pokud jeli s jiným vozidlem, pak mají většinou lepší odhad než kolemjdoucí. Na pozoru by se měl mít řidič, zejména pokud o pomoc požádá staré lidi nebo naopak děti. Tito lidé mohou mít značně zkreslené informace o schopnostech a rozměrech nákladních vozidel. Zejména pak o průchodnosti terénem, délce nebo hmotnosti. Může se proto stát, že řidiče nechtěně navedou do míst, kterými nemůže projet. Dalším způsobem může být kontaktování kontaktní osoby příjemce, pokud je na dodacím listu uvedena. V takovém případě by měl řidič této osobě sdělit rozměry vozidla.

### 3.2 Technika jízdy s nákladním vozidlem

Technika jízdy s nákladním vozidlem má oproti jiným silničním dopravním prostředkům určitá specifika. Tato specifika vyplývají především z hmotností a rozměrů těchto vozidel. Při jízdě musí být řidič schopný dobře předvídat chování svého vozidla a také ostatních řidičů. Vzhledem k velké užitné hmotnosti těchto vozidel se jejich jízdní vlastnosti v závislosti na zatížení značně mění. Nejpatrnější je tento rozdíl při potřebě zrychlit. Jelikož je v České republice nejvyšší povolená rychlost nákladních vozidel těžších než 3,5 tuny omezena na  $80 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$  (2) není zde pro srovnání vhodné používat zrychlení  $0\text{--}100 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ , které se jinak běžně používá mezi osobními automobily či motocykly. Ukazatelem, který dokáže přiblížit schopnost vozidla zrychlovat, je poměr mezi hmotností vozidla a výkonem jeho motoru. V Tabulka 3 je uvedeno orientační srovnání poměru hmotnosti vozidla a výkonu jeho motoru. Pro porovnání byl zvolen motocykl, osobní automobil, prázdná a naložená návěsová souprava. Z Tabulka 3 je zřejmé, proč řidič nákladního vozidla musí dokázat správně odhadnout schopnosti svého vozidla. Rozdíl ve schopnosti zrychlení prázdné a plně naložené soupravy je více než dvojnásobný. Oproti osobnímu vozidlu či motocyklu pak dokonce 7-, respektive 25násobný. Délka brzdné dráhy vychází z měření provedených německým autoklubem ADAC (15), při kterém byl pro měření brzdné dráhy použit motocykl BMW R 1200 GS, osobní automobil Volkswagen Golf a tahač s návěsem DAF XF 460 FT.

Tabulka 3 Schopnost zrychlení a zpomalení vozidel

Vozidlo	Hmotnost [kg]	Výkon [kW]	Poměr hmotnost/výkon [ $\text{kg}\cdot\text{kW}^{-1}$ ]	Brzdná dráha z $80 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ [m]
Motocykl	450	92	4,89	25,3
Osobní automobil	1 860	103	18,06	23,2
Tahač + návěs (prázdný)	15 000	340	44,12	nezjištěno
Tahač + návěs (naložený)	40 000	340	117,65	36,2

Zdroj (autor, 16)

Techniku jízdy řidič nákladního vozidla musí volit na základě vyhodnocení provozních podmínek. Mezi provozní podmínky, které techniku jízdy značně ovlivňují, patří např. povětrnostní podmínky, povaha nákladu nebo hustota dopravy. Mimo schopnost zrychlovat jsou v porovnání s ostatními silničními dopravními prostředky nákladní vozidla limitována i v dalších ohledech. Náklad může mít značný vliv na polohu těžiště vozidla. V důsledku zvýšení polohy těžiště pak má nákladní vozidlo větší tendenci k nebezpečnému

kývání, které může skončit až převrácením vozidla. Jízda za zhoršených povětrnostních podmínek je pro řidiče nákladního vozidla vždy náročnější než pro řidiče osobních vozidel.

### *3.2.1 Vliv větru na jízdu s nákladním vozidlem*

V případě, že fouká silný vítr, se řidič potýká s nakláněním vozidla, které může vést až k převrácení vozidla. Důvodem jsou především velké boční plochy nákladního vozidla, na které působí síla proudícího vzduchu. V tomto případě je výhodné, pokud je využita užitečná hmotnost vozidla. Čím více, tím lépe. Poměr síly, kterou na vozidlo působí vítr a tíhovou silou vozidla, pak vychází výhodněji než pro prázdné vozidlo. Tím se šance na převrácení vozidla snižuje. Při jízdě v silném větru je vhodné snížit rychlost jízdy. V zatáčkách, při výjezdu z krytých míst (např. lesa nebo zástavby) či při předjíždění jiných vozidel je nutné počítat s možnými změnami sil, kterými vítr na vozidlo bude působit. Pokud se řidič dostane do extrémně ztížených podmínek, je vhodné zastavit vozidlo tak, aby podélná osa vozidla byla ve směru, kterým vítr fouká.

### *3.2.2 Vliv zhoršených adhezních podmínek na jízdu s nákladním vozidlem*

Jízda za zhoršených adhezních podmínek je především pro soupravy vozidel značně náročná a klade na řidiče vysoké nároky. Schopnost přenosu hnacích, brzdných a příčných sil se se zhoršujícími adhezními podmínkami snižuje. Hlavně pro soupravy vozidel je obtížný přenos hnacích sil. Běžné návěsové soupravy mají totiž poháněnou pouze jednu nápravu z obvyklých pěti. V případě nevhodného rozložení hmotnosti nákladu schopnost přenést hnací síly vozidla na vozovku dále klesá. Zlepšení schopnosti přenést hnací sílu vozidla na vozovku se dosahuje použitím uzávěrky diferenciálu, případně použitím sněhových řetězů. U souprav vozidel pak hrozí jejich zalomení.

### *3.2.3 Volba vhodných rychlostních stupňů*

Vzhledem k lepšímu využití optimálních otáček motoru jsou nákladní vozidla vybavena zpravidla více rychlostními stupni než osobní vozidla. Počet rychlostních stupňů u moderních nákladních vozidel je obvykle 6, 8, 12 nebo 16. Jejich počet závisí především na celkové hmotnosti vozidla. Lehčí vozidla samozřejmě vystačí s méně rychlostními stupni, těžší obvykle potřebují více. Tahače návěsů mají obvykle 12 nebo 16 převodových stupňů. Základem jim jsou 3- či 4stupňové převodovky doplněné předřazeným převodem a rozsahovou redukcí. Ovladače předřazeného převodu a rozsahové redukce se obvykle

nacházejí na přední a boční straně řadicí páky. Volba rychlostních stupňů proto vyžaduje určitý cvik a zejména začínajícím řidičům může její ovládání a volba vhodného převodového stupně působit potíže. V „Příručce pro řidiče“ vozidla pak řidič může najít doporučení, který rychlostní stupeň volit v klasických situacích jako je rozjezd s prázdným vozidlem či jízda do stoupání. Na Obrázek 35 je doporučený postup při volbě rychlostních stupňů u jednotlivých převodovek vozidel DAF.

**Zrychlení na rovné vozovce**

**7** **Převodovka AS Tronic, 40 tun:**

- Na plný plyn přechází převodovka AS Tronic do vyšších otáček a přeskakuje rychlostní stupně.
- Plynule se rozjeďte na plný plyn.

**Manuální převodovka 12rychlostní, 40 tun:**

- Převodový stupeň pro rozjezd 1H, následuje 3L, 4L, 4H, 5L, 5H, 6L, 6H. (Alternativa: převodový stupeň pro rozjezd 1H, následuje 2H, 3H, 4L, 4H, 5L, 5H, 6L, 6H).
- Řaďte celé vyšší rychlostní stupně při 1 500 ot./min. pouze v dolním rozsahu.
- Řaďte vyšší rychlostní půlstupně při 1 300 ot./min.

**Manuální převodovka 16rychlostní, 40 tun:**

- Převodový stupeň pro rozjezd 2L, následuje 4L, 5L, 6L, (6H), 7L, 7H, 8L, 8H.
- Řaďte celé vyšší rychlostní stupně při 1 400 ot./min.
- Řaďte vyšší rychlostní půlstupně při 1250 ot./min.

**Řazení při stoupání**

**Převodovka AS Tronic:**

- V automatickém režimu převodovka AS Tronic volí správný převodový stupeň pro jakoukoli situaci.
- Automatickou změnu převodového stupně lze zrušit:
  - Změnu převodového stupně při nižších otáčkách lze ovlivnit použitím páčky na sloupku řízení.
  - Převodový stupeň lze zachovat použitím manuálního režimu.

**POZNÁMKA: V režimu ovládání AS Tronic Lite je manuální řazení možné pouze tehdy, když:**

- Rychlost vozidla je nižší než 30 km/h.
- Nebo když je aktivní motorová brzda (při jakékoli rychlosti vozidla).

**Manuální převodovka, 12rychlostní:**

- Nedovolte, aby před zahájením stoupání poklesla rychlost vozidla, včas přidejte plný plyn.

212 **DAF**

Obrázek 35 Instrukce pro volbu rychlostních stupňů

Zdroj foto autor

Nevhodná volba převodových stupňů může mít za následek poškození součástí vozidla zajišťujících přenos sil mezi motorem a hnanými koly. V lepším případě pak stoupá spotřeba pohonných hmot, čímž dopravci zvyšují náklady na přepravu. Výrobci nákladních vozidel proto vybavují svá vozidla automatickými převodovkami. Ty zajišťují maximální využití nevhodnějších převodových stupňů nezávisle na řidiči, který má pouze omezené možnosti jejich změny.

### 3.2.4 Vliv řidiče na spotřebu paliva

Množství spotřebovaného paliva má značný podíl na přepravních nákladech. Zásadní vliv na spotřebu paliva pak má styl jízdy řidiče. Řidič by proto měl volit takový styl jízdy, při kterém bude spotřeba paliva minimální. Tento styl jízdy se označuje jako ecodriving. Základním principem tohoto stylu jízdy je maximální využití kinetické energie vozidla. Pro dosažení co nejnižší spotřeby paliva je proto nutné co nejvíce omezit brzdění, případně brzdit vhodným způsobem. Při brzdění provozními či odlehčovacími brzdami dochází k přeměně kinetické energie na tepelnou energii, kterou již dále ve vozidle není prakticky možné využít. Nejvhodnějším způsobem brzdění je brzdění jízdou do stoupání, kde se kinetická energie mění na potenciální energii, která se v klesání opět změní na kinetickou.

Dalším vhodným způsobem brzdění je brzdění motorem. Při tomto způsobu brzdění nejsou kola poháněna motorem, ale naopak motor je poháněn koly. Tím je dosaženo toho, že motor pro svůj chod nespotřebovává žádné palivo. Kompresa motoru pak zajišťuje brzdný účinek. Nevýhodou toho brzdění je, že jsou bržděny pouze hnané nápravy, což za špatných adhezních podmínek může vést k jejich blokování a následnému smyku. Pro nízkou spotřebu pohonných hmot je dále důležitá plynulost jízdy s využitím co nejvyššího rychlostního stupně. V případech, kdy je to bezpečné a pokud profil trasy umožňuje jízdu ustálenou rychlostí, pak je vhodné použití tempomatu. V kopcovitém terénu naopak použití tempomatu vhodné není, jelikož tempomat nepozná blížící se vrchol stoupání či následné klesání. Tempomat se snaží udržet požadovanou rychlost, tedy jet plynule. Ovšem ve chvíli, kdy vozidlo přijede ke klesání, pak je tato rychlost překonána a řidič musí brzdit. To je ovšem nevhodné. Výhodnější je před začátkem klesání nechat rychlost mírně klesnout (pouze tak, aby to neomezovalo ostatní účastníky provozu), v klesání pak vozidlo opět dosáhne požadované rychlosti. Časová ztráta je při tom minimální.

Jelikož stále mnoho řidičů tento styl jízdy neovládá, je vhodné od ostatních řidičů udržovat dostatečný rozestup. Dostatečný rozestup může vykompenzovat rozdíl ve zpomalení, které použití jednotlivých druhů brzd vyvolá. Ne všechny způsoby, kterými se řidiči snaží snížit spotřebu paliva, jsou však v souladu se zásadami bezpečné jízdy. Typickým příkladem je snaha o snížení odporu vzduchu při jízdě po dálnici jízdou v těsném závěsu za jiným vozidlem. Tento způsob jízdy dokáže snížit spotřebu paliva v řádech několika procent. Při této snaze však jedou řidiči s podélnými rozestupy mnohdy menšími než 10 metrů. Pokud při tom jedou rychlostí  $80 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$ , pak dle obecně známého pravidla 2 sekund je minimální

bezpečná vzdálenost mezi vozidly 45 metrů. Spotřeba paliva má při výběru nákladního vozidla pro mnoho zájemců velký vliv. Výrobci nákladních vozidel jsou si toho vědomi, a proto se snaží všemožně snížit spotřebu paliva. Jedním ze způsobů, jak toho dosahují, jsou různé formy hodnocení jízdy řidiče. Řidič je hodnocen v několika disciplínách. Jsou při tom voleny disciplíny, které mají velký vliv na spotřebu paliva. Pro porovnání jsou na Obrázek 36 a Obrázek 37 uvedeny zobrazení hodnocení jízdy řidiče ve vozidle Scania a DAF.



Obrázek 36 Hodnocení jízdy řidiče Scania

Zdroj foto autor



Obrázek 37 Hodnocení jízdy řidiče DAF

Zdroj foto autor



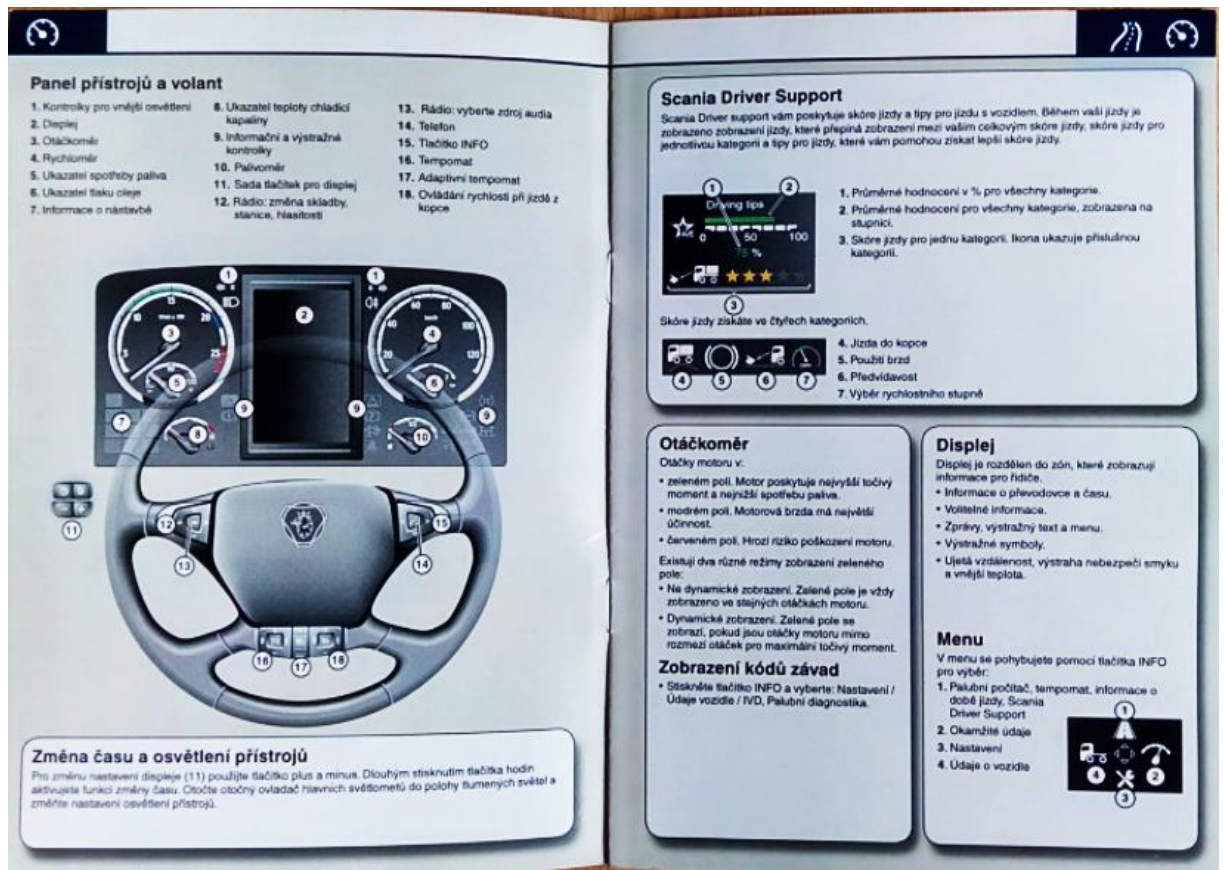
## 4 NÁVRH NA ZLEPŠENÍ PŘEDVÝJEZDOVÉ KONTROLY A SEZNÁMENÍ S VOZIDLEM

Vzhledem ke značné časové náročnosti předvýjezdové kontroly vozidla autor navrhuje následující opatření, která omezí čas potřebný pro předvýjezdovou kontrolu vozidla: kontrola vozidla po jízdě a vynechání kontroly hloubky dezénu pneumatik a jejich poškození před jízdou.

Stav mnohých součástí vozidla (např. hloubka dezénu nebo poškození pneumatik), které jsou součástí předvýjezdové kontroly vozidla je od odstavení vozidla neměnný. Proto je vhodné, aby řidič provedl také kontrolu vozidla po jízdě, čímž by bylo možné některé části předvýjezdové kontroly vynechat. Došlo by tím i ke zkrácení času, který si řidič musí ponechat jako rezervu pro řešení případných nedostatků. Úkony, které by z předvýjezdové kontroly vozidla mohly být zcela vynechány, jsou kontrola hloubky dezénu a poškození pneumatik. Tyto skutečnosti se od ukončení jedné jízdy do začátku další nemění. Na rozdíl od zasklení vozidla či množství paliva pneumatikám nehrozí ani poškození vandalismem. Jedinou možností poškození je odcizení celého kola, to je však velmi nepravděpodobné, a pokud by ke krádeži celého kola došlo, zjistil by ho během kontroly upevnění kol. Vynechání tohoto úkonu by znamenalo úsporu času 1–5 minut z předvýjezdové kontroly. U veškerých dalších kontrolovaných součástí by se dále snížila pravděpodobnost zjištění závady při předvýjezdové kontrole vozidla. Výhodou při kontrole vozidla po jízdě je také delší čas, který může být využit pro opravu případných závad ať již samotným řidičem, či servisním technikem. Snižuje se tak pravděpodobnost pozdního přistavení vozidla k nakládku z důvodu nutnosti opravy vozidla. Za odpovídající stav pneumatik by následně zodpovídal řidič, který s vozidlem jel naposled.

Pokud řidič nemá zkušenosti s konkrétním vozidlem, případně alespoň jiným modelem stejného výrobce, pak je vhodné si vyčlenit dostatečný čas na seznámení se s vozidlem. Nejvhodnějším způsobem je seznámení s vozidlem za účasti druhého řidiče, který již má zkušenosti s konkrétním vozidlem a může poskytnout některé cenné informace, které v „Příručce pro řidiče“ nejsou uvedeny. Jelikož jsou tyto příručky obvykle značně obsáhlé, je dále vhodné, aby byla vozidla vybavena „Rychlým návodem“, ve kterém jsou uvedeny pouze nejdůležitější informace pro jízdu, jako je rozmístění a ovládání ovládacích prvků atd. s případnými odkazy na manuál pro řidiče. Příklad obsahu konkrétního „Rychlého

návod“ je na Obrázku 38 a řidiče vozidla Scania na 11 stránkách seznámí s nejdůležitějšími funkcemi vozidla. Přčtení přitom řidiči nezabere zpravidla více než 15 minut.



Obrázek 38 „Rychlý návod“ pro řidiče

Zdroj: foto autor

Mimo prvků povinné výbavy je dále vhodné mít ve vozidle hasicí přístroj, svítilnu nebo alespoň telefon vybavený svítilnou, kotvicí prostředky pro zajištění nákladu (kurty, řetězy, rozpěry, protiskluzové podložky, rohové prvky,...), kanystř s vodou (obvykle bývá uchycen pod nábavbou automobilu nebo návěsu), přiměřené množství provozních kapalin nebo pracovní rukavice.

## 5 NÁVRH NA ZLEPŠENÍ TECHNIKY JÍZDY

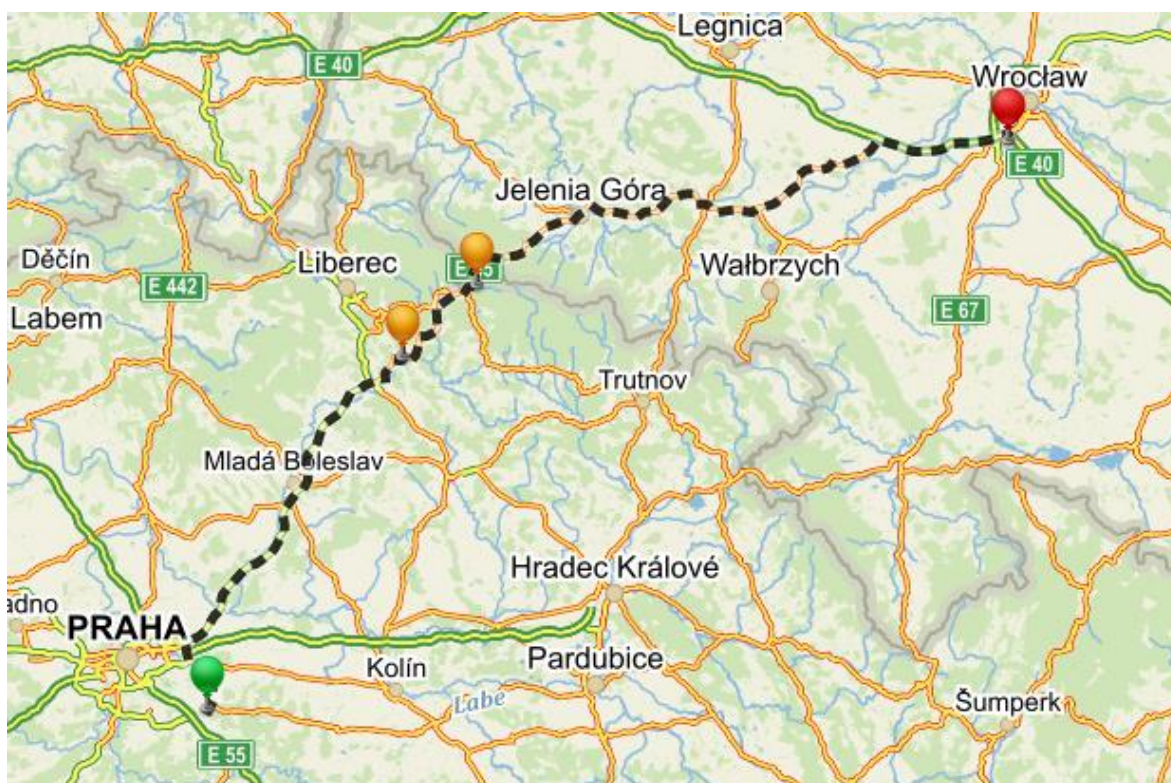
Vzhledem ke značnému vlivu řidiče na spotřebu paliva autor navrhuje následující opatření, která zajistí snížení spotřeby paliva: účast řidičů na školení zaměřeného na možnosti snížení spotřeby paliva a dále vybavení všech vozidel systémem vyhodnocujícím styl jízdy řidiče.

Někteří výrobci vozidel sami nabízejí školení ekonomické jízdy. Každý řidič by se měl takového školení zúčastnit. Nejde ani tak o to, že by řidiči nedokázali jezdit úsporně. Spíše si neuvědomují nevýhodnost poměru času uspořené agresivní jízdou a nárůstem spotřeby paliva. Mnozí řidiči se totiž domnívají, že pokud pojedou ekonomicky, automaticky pojedou pomalu a nebudou stíhat včas přistavit vozidlo na nakládku atd. Ve skutečnosti se tento styl jízdy projeví na průměrné rychlosti minimálně či vůbec. Pokud nedojde mírným prodloužením doby jízdy např. k nutnosti vykonat bezpečnostní přestávku či začít denní dobu odpočinku, pak je tento styl jízdy vždy finančně výhodnější. Hodnota ušetřeného paliva totiž přesáhne hodnotu času, o kterou je prodloužena pracovní doba řidiče. Při ekonomickém stylu jízdy navíc řidiči musejí více sledovat provoz, čímž přispívají k bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích.

Systém vyhodnocující styl jízdy řidiče dává řidiči potřebnou zpětnou vazbu a může mu pomoci odhalit jeho slabé stránky. Pokud není vozidlo vybaveno takovýmto systémem, pak řidič může usuzovat svůj styl jízdy pouze podle ukazatele spotřeby paliva. Ta se však značně mění se zatížením vozidla, profilem trasy či provozními podmínkami. Tento systém by měl v řidiči vzbudit soutěživost a maximálně jednoduše informovat o jeho výsledcích. Musí také obsahovat přiměřené množství informací. Nesmí totiž odvádět pozornost řidiče od řízení vozidla. Pokud by se tento systém rozšířil i do ostatních dopravních prostředků, zejména osobních vozidel, mohlo by dojít ke zlepšení plynulosti provozu.

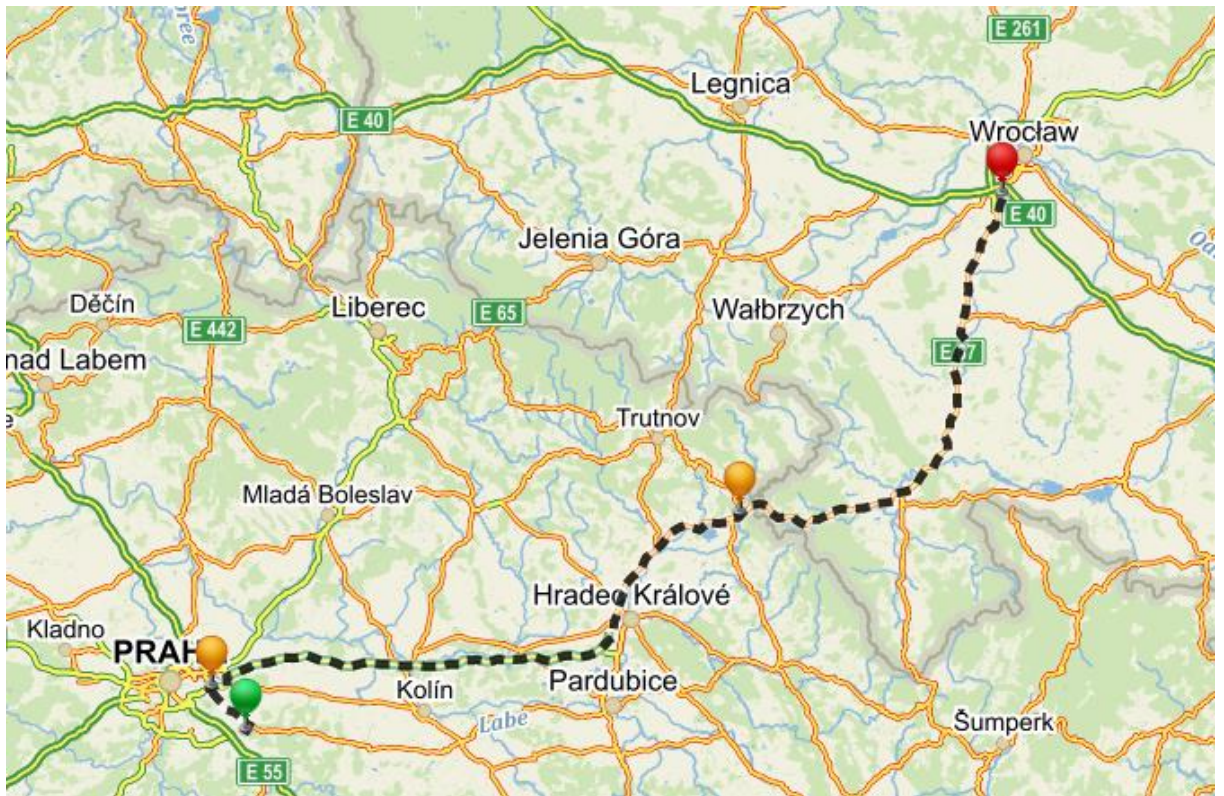
## 6 NÁVRH VHODNÉ TRASY ŘÍČANY – BIELANY WROCLAWSKIE

Po využití všech prostředků uvedených v kapitolách 3.1.1 až 3.1.4 se ukázaly jako nejvhodnější dvě trasy. První trasa zobrazená na Obrázek 39 vede přes Mladou Boleslav, Turnov, hraniční přechod Harrachov–Jakuszyce, Jeleniu Goru a Bolkow. Druhá zvolená trasa zobrazená na Obrázek 40 pak vede přes Hradec Králové, Jaroměř, hraniční přechod Náchod – Kudowa Zdroj, Klodzko a Zabkowice Slaskie.



Obrázek 39 Trasa přes Harrachov

Zdroj (15)



Obrázek 40 Trasa přes Náchod

Zdroj (15)

Délkou trasy jsou obě trasy přibližně stejné – cca 275 km. Poměr délky dálnic a silnic I. třídy je zde také velmi podobný. Zásadní rozdíl je ovšem ve výškovém profilu trasy, který je u první trasy výrazně členitější. Nejvyšší bod této trasy, hraniční přechod Harrachov–Jakuszyce se nachází v nadmořské výšce téměř 900 m. n. m. Z toho vyplývá omezená průjezdnost v zimním období a zvýšené nároky na řidiče i vozidlo. Na druhé trase však v průběhu analýzy těchto tras probíhaly na několika místech stavební práce, čímž byly částečně vyrovnány nedostatky prvně zvolené trasy. Jako poslední podmínka pro výběr trasy byla spotřeba pohonných hmot na každé z tras. Pro měření byla zvolena návěsová souprava DAF XF 95.480 a návěsu Schwarzmüller, která je na Obrázek 41. Každá trasa byla touto soupravou projeta pětkrát tam a zpět vždy se stejným řidičem (autorem této práce), přičemž po druhé trase bylo dle údajů získaných od odesilatele přepraveno zboží o 7,8 % těžší než po první trase. Průměrná spotřeba byla spočítána pomocí množství dotankovaného paliva po pěti dnech a celkově ujeté vzdálenosti od posledního tankování, přičemž vozidlo bylo v průběhu měření nasazeno pouze na této trase. Po porovnání takto zjištěných průměrných spotřeb se ukázala jako vhodnější druhá trasa, na které byla průměrná spotřeba soupravy nižší o 11 %. Dle údajů z palubního počítače byla na druhé trase zaznamenána také nejnižší spotřeba z celého měření.



Obrázek 41 Souprava tahače DAF XF 95.480 a návěsu Schwarzmüller

Zdroj: foto autor

## 7 NÁVRH ÚPRAVY „ZÁZNAMU O PROVOZU VOZIDLA“

V upraveném „Záznamu o provozu vozidla“, který je uveden na Obrázek 42, byla nahrazena kolonka „SPZ vozidla“ a „SPZ vleku“ kolonkami „RZ vozidla“ a „RZ přívěsu/návěsu“. Do kolonky „typ“ řidiči obvykle píše značku, případně obchodní označení vozidla. Přestože toto označení není přesné, autor se rozhodl ponechat tuto kolonku tak, jak je. Důvod je ten, že pokud by byla přejmenována na odpovídající označení, tedy „Tovární značka“, případně „Obchodní označení“, bylo by nutné pro tyto údaje vymezit další řádek nebo zmenšit velikost písma. Pokud by byl vymezen další řádek pro tento údaj, bylo by nutné ubrat jeden řádek v tabulce, kterých je již v této podobě mnohdy nedostačující počet. Jelikož je „Záznam o provozu vozidla“ často vyplňován ve vozidle se spuštěným motorem, není vhodné ani zmenšovat velikost písma. Spuštěný motor způsobuje drobné vibrace, které by při nutnosti zmenšit písmo mohly zhoršit čitelnost. Dále bylo odstraněno označení „Začátek/kam/konec: datum“, „místo“, „km“ a „čas“ na každém řádku a nahrazeno tabulkou. Odstraněním přebytečného textu v každém řádku došlo k rozšíření místa pro kolonku „Místo“.

**Martin KREJČA - autodoprava**

**Záznam o provozu vozidla mezinárodní dopravy**

Evidenční číslo:.....

RZ vozidla:....., typ:....., RZ přívěsu/návěsu:.....

Datum	Místo	Stav km	Čas od - do
			-
			-
			-
			-
			-
			-
			-
			-
			-

Tankování: ..... lt                      Celkem: km doprava:....., čas:.....

Tankování: ..... lt                      km autoškola:.....

km režie:.....

Hmotnost nákladu / celková: ..... / ..... t                      Řízení celkem čas: .....

Průměrná spotřeba: ..... lt/100 km                      Přestávka v řízení čas: .....

Jiná práce celkem čas: .....

Hmotnost nákladu / celková: ..... / ..... t                      Pracovní doba celkem čas: .....

Průměrná spotřeba: ..... lt/100 km

Výstup z ČR dne: ....., hod.: ....., přechod: ..... km: .....

Vstup do ČR dne: ....., hod.: ....., přechod: ..... km: .....

Řidič 1:....., řidič 2:.....

Druh nákladu:.....

Objednatel přepravy:.....

Razítko a podpis: .....

Obrázek 42 Upravený „Záznam o provozu vozidla“

Zdroj: autor



## 8 ZHODNOCENÍ NÁVRHŮ

Veškeré návrhy autora práce uvedené v návrhových kapitolách jsou proveditelné. Racionalizací předvýjezdové kontroly vozidla bylo dosaženo úspory 1–5 minut času v závislosti na kontrolovaném vozidle. Zároveň aplikací tohoto návrhu byla snížena pravděpodobnost nutnosti oprav vozidla před vyjetím, čímž by došlo k dalšímu zdržení. Pokud byla zjištěna závada dle návrhu, byla proveditelnost opravy snazší s menšími, případně žádnými důsledky pro další přepravu.

Zlepšení techniky jízdy po absolvování školení ekonomické jízdy značně závisí na schopnostech, které řidič měl před absolvováním školení. Úroveň řidičů je v tomto ohledu značně rozdílná. Systémy hodnocení techniky jízdy řidiče mají stále určité nedostatky. Některé systémy jsou lepší, jiné horší, ovšem všechny tyto systémy se dynamicky rozvíjejí a výrobci vozidel ve snaze snížit spotřebu pohonných hmot tyto systémy neustále zdokonalují.

Na základě návrhu vhodné trasy Říčany–Wrocław byl tento návrh reálně využit, čímž bylo dosaženo snížení spotřeby pohonných hmot o 11 %. Jelikož byly porovnávány dvě trasy, byla tím zároveň navržena alternativní trasa pro případ dopravních omezení na vhodnější trase. Tato možnost byla následně využita v průběhu oprav vozovky na průtahu Náchodem, kdy z důvodu objížďky nebylo možné za použití původně vhodnější trasy dodržet čas dodání zboží zákazníkovi.

Úpravou „Záznamu o provozu vozidla“ byly odstraněny určité nepřesnosti, které původně obsahoval. Vytvořením tabulky místo původního rozpisu došlo k úspoře místa pro vybrané kolonky, ve kterých byl dříve z důvodu přebytku textu nedostatek místa. Dále byly odstraněny přebytečné kolonky, které dopravce využíval v minulosti.

## ZÁVĚR

Na chování řidiče při přepravě má velmi významný vliv počasí. Od něj se odvíjí ochota řidiče dobře provést předvýjezdovou kontrolu vozidla, volba vhodné trasy i technika jízdy, kterou řidič zvolí. Obecně se však dá říci, že se zhoršujícím se počasím (nejen deštěm nebo sněžením, ale např. také extrémním teplem) klesá ochota řidiče k vykonání předvýjezdové kontroly vozidla. Nároky na vozidlo za těchto podmínek jsou přitom zvýšené a řešení případných potíží vzniklých zanedbáním předvýjezdové kontroly je celkově náročnější. Při volbě vhodné trasy může počasí značně ovlivnit její výběr, případně některé trasy úplně vyloučit. Techniku jízdy pak řidič musí též přizpůsobit počasí, jelikož značně ovlivňuje adhezní schopnosti vozidla nebo náchylnost k převrácení. Velký vliv na práci řidiče při přepravě věci má dále vozidlo zvolené pro přepravu a parametry vlastní přepravy (např. čas potřebný pro přepravu). S rostoucími hmotnostmi, rozměry či počtem vozidel v soupravě roste náročnost veškerých činností řidiče. Zejména pak volba vhodné trasy, jelikož větší hmotnost a rozměry vozidla, případně povaha nákladu mohou značně omezit výběr. V případě, kdy řidič zvolí nevhodnou trasu, dochází v lepším případě k ekonomickým ztrátám způsobeným zvýšenou spotřebou PHM, větším opotřebením vozidla případně sankcím za pozdní příjezd. V horším případě může vést nevhodná volba trasy až k různě závažným dopravním nehodám. Vždy však znamená komplikaci. Proto by i dopravce měl brát tyto okolnosti v úvahu a na základě těchto okolností vybírat vhodné řidiče pro jednotlivá vozidla, soupravy a trasy. Vzhledem k tomu, že na evropském trhu je nedostatek řidičů, jsou dopravci mnohdy nuceni nasazovat i méně zkušené řidiče na náročné přepravy.

### **Hlavní výsledky práce:**

- **snížení spotřeby PHM volbou vhodné přepravní trasy o 11 %**
- **zkrácení doby potřebné pro předvýjezdovou kontrolu vozidla**
- **zlepšení proveditelnosti odstranění zjištěných závad**
- **snížení spotřeby PHM racionalizací techniky jízdy**

## Seznam použitých zdrojů

- 1) Příručka pro řidiče Scania
- 2) Osvědčení o registraci vozidla
- 3) HAVLÍK, Karel. *Psychologie pro řidiče: Zásady chování za volantem a prevence dopravní nehodovosti*. Vyd. 1. Praha: Portál, 2005. ISBN 80-7178-542-3.
- 4) BŘEZINA, Jiří. *Přehled předpisů v silniční nákladní dopravě*. Vyd. 9. Ostrava: REPRONIS, 2012. ISBN 978-80-7329-330-7.
- 5) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006, o harmonizaci některých předpisů 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
- 6) Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 165/2014, o tachografech v silniční dopravě, o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovém zařízení v silniční dopravě a o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy
- 7) Vyhláška č. 11/1975 Sb., o Úmluvě o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR)
- 8) KLEPRLÍK, Jaroslav. *Silniční doprava*. Vyd. 1. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2011. ISBN 978-80-7395-451-2.
- 9) Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů
- 10) Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů
- 11) Zákon č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů
- 12) Vyhláška č.341/2014 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů
- 13) *Google maps*. [online]. Dostupné z: <[www.google.cz/maps](http://www.google.cz/maps)>, [cit. 2016-05-29].
- 14) *Dopravniinfo*. [online]. Dostupné z: <[www.dopravniinfo.cz](http://www.dopravniinfo.cz)>, [cit. 2016-05-29].
- 15) *Mapy*. [online]. Dostupné z: <[www.mapy.cz](http://www.mapy.cz)>, [cit. 2016-05-29].

16) *Idnes*. [online]. Dostupné z: <[www.auto.idnes.cz/test-brzdeni-motorovych-vozidel-d4o-automoto.aspx?c=A151001\\_114211\\_automoto\\_hig](http://www.auto.idnes.cz/test-brzdeni-motorovych-vozidel-d4o-automoto.aspx?c=A151001_114211_automoto_hig)>, [cit. 2016-11-13].

## Seznam příloh

PŘÍLOHA A	OSVĚDČENÍ O REGISTRACI VOZIDLA
PŘÍLOHA B	ZELENÁ KARTA
PŘÍLOHA C	KONCESNÍ LISTINA
PŘÍLOHA D	OPIS EUROLICENCE
PŘÍLOHA E	PRŮKAZ TOTOŽNOSTI
PŘÍLOHA F	KARTA ŘIDIČE
PŘÍLOHA G	ŘIDIČSKÝ PRŮKAZ
PŘÍLOHA H	ZÁPIS O ZKOUŠCE TACHOGRAFU
PŘÍLOHA CH	KONTAKTY NA VYBRANÉ SERVISY
PŘÍLOHA I	ZÁZNAM O DOPRAVNÍ NEHODĚ
PŘÍLOHA J	MANUÁL PRO ŘIDIČE

# PŘÍLOHY

Příloha A Osvědčení o registraci vozidel (tahače nahoře a návěsu dole)

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	
D.1. TOVÁRNÍ ZNAČKA, D.2. TYP, VARIANTA, VERZE															I
<b>SCANIA, N320, C5W1711152, E4500A211D</b>															
D.3. OBCHODNÍ OZNAČENÍ															II
<b>R450</b>															III
1. DRUH VOZIDLA															IV
<b>NÁKLADNÍ AUTOMOBIL</b>															
HMOTNOST [kg]: F.1. NEJVĚTŠÍ TECHNICKY PŘÍPUSTNÁ / F.2. POVOLENÁ / G. PROVOZNÍ / F.3. SOUPRAVY															V
<b>18 600/18 000/8 176/45 000</b>															
P.1. ZDVIHOVÝ OBJEM [cm <sup>3</sup> ] P.3. PALIVO P.2. MAX. VÝKON [kW] / OT. [min. <sup>-1</sup> ]															VI
<b>12 742.0 NM 331/1 900</b>															VII
S.1. POČET MÍST K SEZENÍ S.2. POČET MÍST K STÁNÍ Q. POMĚR VÝKON / HMOTNOST [kW.kg <sup>-1</sup> ]															VIII
<b>2 0</b>															
T. NEJVYŠŠÍ RYCHLOST [km.h <sup>-1</sup> ] 29. RAZENÍ PŘEVODOVKY R. BARVA															IX
<b>90 0 AUT BÍLÁ</b>															
19. SPOJOVACÍ ZAŘÍZENÍ H. PLATNOST DO															X
<b>TŘÍDA G50-X</b>															XI
JINÉ ZÁZNAMY															XII
16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	
D.1. TOVÁRNÍ ZNAČKA, D.2. TYP, VARIANTA, VERZE															I
<b>KRONE, SD, P</b>															
D.3. OBCHODNÍ OZNAČENÍ															II
<b>WKE SD000000498347</b>															III
1. DRUH VOZIDLA															IV
<b>NÁVĚS NÁKLADNÍ</b>															
HMOTNOST [kg]: F.1. NEJVĚTŠÍ TECHNICKY PŘÍPUSTNÁ / F.2. POVOLENÁ / G. PROVOZNÍ / F.3. SOUPRAVY															V
<b>39 000/36 000/6 480</b>															
P.1. ZDVIHOVÝ OBJEM [cm <sup>3</sup> ] P.3. PALIVO P.2. MAX. VÝKON [kW] / OT. [min. <sup>-1</sup> ]															VI
<b>0 0</b>															VII
S.1. POČET MÍST K SEZENÍ S.2. POČET MÍST K STÁNÍ Q. POMĚR VÝKON / HMOTNOST [kW.kg <sup>-1</sup> ]															VIII
<b>0 0</b>															
T. NEJVYŠŠÍ RYCHLOST [km.h <sup>-1</sup> ] 29. RAZENÍ PŘEVODOVKY R. BARVA															IX
<b>90 0 ŠEDÁ</b>															
19. SPOJOVACÍ ZAŘÍZENÍ H. PLATNOST DO															X
<b>TŘÍDA H50-X</b>															XI
JINÉ ZÁZNAMY															XII
16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31

Zdroj foto autor

Priloha B Zelená karta (tahače nahoře a návěsu dole)

ORIGINAL

1. MEZINÁRODNÍ AUTOMOBILOVÁ POJIŠŤOVACÍ KARTA 1. INTERNATIONAL MOTOR INSURANCE CARD 1. CARTE INTERNATIONALE D'ASSURANCE AUTOMOBILE		2. VYDANÁ Z PŮVĚŘENÍ ČESKÉ KANCELÁŘE POJIŠŤITELŮ, PRAHA ISSUED UNDER THE AUTHORITY OF ČESKÁ KANCELÁŘ POJIŠŤITELŮ, PRAHA		9. Jméno a adresa pojistníka (nebo provozovatele vozidla) Name and Address of the Policyholder (or User of the Vehicle)																																																								
3. <b>PLATNÁ VALID</b> OD FROM DO TO Den Day Měsíc Month Rok Year Den Day Měsíc Month Rok Year 20 3 2016 19 3 2017 (Obě data včetně) (Both Dates inclusive)		4. Kód země / Kód pojistitele / Číslo Country Code / Insurer's Code / Number <b>CZ/0001/ 8043915718</b>		10. Tato karta byla vydána: This Card has been issued by: Česká pojišťovna a.s. Spálená 16, 113 04 Praha 1 tel.: +420 841 114 114, www.ceskapojistovna.cz																																																								
5. Registrační značka (není-li, uveďte se VIN nebo číslo podvozku nebo motoru) Registration No. (or if none) Chassis or Engine No. <b>2SV3056</b>		6. Druh vozidla Category of Vehicle* <b>C</b>	7. Značka vozidla Make of Vehicle <b>SCANIA R450</b>	11. Podpis za pojistitele Signature of Insurer 																																																								
8. ÚZEMNÍ PLATNOST TERRITORIAL VALIDITY Tato karta není platná v zemích, jejichž rubrika je přeškrtnuta (bližší informace najdete na <a href="http://www.cobz.org">www.cobz.org</a> ). This card is valid in Countries for which the relevant box is not crossed out (for further information, please see <a href="http://www.cobz.org">www.cobz.org</a> ). V každé navštívené zemi ručí Kancelář této země za závazky pojistitele vztahující se k použití zmíněného vozidla, a to v souladu se zákony upravujícími se k povinnému pojištění v této zemi. In each country visited, the Bureau of that country guarantees, in respect of the use of the vehicle referred to herein, the insurance cover in accordance with the laws relating to compulsory insurance in that country. Informace týkající se bližší identifikace jednotlivých Kancelářů naleznete na zadní straně této zelené karty. For the identification of the relevant Bureaus, see reverse side.																																																												
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <tr> <td>A</td><td>B</td><td>BG</td><td>CY</td><td>CZ</td><td>D</td><td>DK</td><td>E</td><td>EST</td><td>F</td><td>FIN</td> </tr> <tr> <td>GR</td><td>GR</td><td>H</td><td>I</td><td>IRL</td><td>IS</td><td>L</td><td>LT</td><td>LV</td><td>M</td><td>N</td> </tr> <tr> <td>NL</td><td>P</td><td>PL</td><td>RO</td><td>S</td><td>SK</td><td>SLO</td><td>CH</td><td>AL</td><td>AND</td><td>BIH</td> </tr> <tr> <td>BY</td><td>HR</td><td>IL</td><td>IR</td><td>MA</td><td>MD</td><td>MK</td><td><del>SI</del></td><td>MNE</td><td>SRB</td><td>TN</td> </tr> <tr> <td>TR</td><td>UA</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> </table> <p>(1) Pojistné krytí poskytované zelenou kartou vydanou pro Kypr je omezeno na ty zeměpisné části Kypru, jež jsou pod kontrolou vlády Kyprské republiky. The cover provided under Green Cards issued for Cyprus is restricted to those geographical parts of Cyprus which are under the control of the Government of the Republic of Cyprus.</p> <p>(2) Pojistné krytí poskytované zelenou kartou vydanou pro Srbsko je omezeno na ty zeměpisné části Srbska, které jsou pod kontrolou vlády Srbska. The cover provided under Green Cards issued for Serbia is restricted to those geographical parts of Serbia which are under the control of the Government of the Republic of Serbia.</p>						A	B	BG	CY	CZ	D	DK	E	EST	F	FIN	GR	GR	H	I	IRL	IS	L	LT	LV	M	N	NL	P	PL	RO	S	SK	SLO	CH	AL	AND	BIH	BY	HR	IL	IR	MA	MD	MK	<del>SI</del>	MNE	SRB	TN	TR	UA									
A	B	BG	CY	CZ	D	DK	E	EST	F	FIN																																																		
GR	GR	H	I	IRL	IS	L	LT	LV	M	N																																																		
NL	P	PL	RO	S	SK	SLO	CH	AL	AND	BIH																																																		
BY	HR	IL	IR	MA	MD	MK	<del>SI</del>	MNE	SRB	TN																																																		
TR	UA																																																											
* DRUH VOZIDLA (KÓD) / CATEGORY OF VEHICLES CODE: A OSOBNÍ AUTO C NÁKLADNÍ AUTO NEBO TRAKTOR E AUTOBUS G OSTATNÍ B MOTOCYKL D KÓLO S POMOČNÝM MOTOREM / MOPED F PŘÍVĚS / NÁVĚS																																																												

ORIGINAL

1. MEZINÁRODNÍ AUTOMOBILOVÁ POJIŠŤOVACÍ KARTA 1. INTERNATIONAL MOTOR INSURANCE CARD 1. CARTE INTERNATIONALE D'ASSURANCE AUTOMOBILE		2. VYDANÁ Z PŮVĚŘENÍ ČESKÉ KANCELÁŘE POJIŠŤITELŮ, PRAHA ISSUED UNDER THE AUTHORITY OF ČESKÁ KANCELÁŘ POJIŠŤITELŮ, PRAHA		9. Jméno a adresa pojistníka (nebo provozovatele vozidla) Name and Address of the Policyholder (or User of the Vehicle)																																																								
3. <b>PLATNÁ VALID</b> OD FROM DO TO Den Day Měsíc Month Rok Year Den Day Měsíc Month Rok Year 20 3 2016 19 3 2017 (Obě data včetně) (Both Dates inclusive)		4. Kód země / Kód pojistitele / Číslo Country Code / Insurer's Code / Number <b>CZ/0001/ 8044022413</b>		10. Tato karta byla vydána: This Card has been issued by: Česká pojišťovna a.s. Spálená 16, 113 04 Praha 1 tel.: +420 841 114 114, www.ceskapojistovna.cz																																																								
5. Registrační značka (není-li, uveďte se VIN nebo číslo podvozku nebo motoru) Registration No. (or if none) Chassis or Engine No. <b>6U16149</b>		6. Druh vozidla Category of Vehicle* <b>F</b>	7. Značka vozidla Make of Vehicle <b>KRONE SD</b>	11. Podpis za pojistitele Signature of Insurer 																																																								
8. ÚZEMNÍ PLATNOST TERRITORIAL VALIDITY Tato karta není platná v zemích, jejichž rubrika je přeškrtnuta (bližší informace najdete na <a href="http://www.cobz.org">www.cobz.org</a> ). This card is valid in Countries for which the relevant box is not crossed out (for further information, please see <a href="http://www.cobz.org">www.cobz.org</a> ). V každé navštívené zemi ručí Kancelář této země za závazky pojistitele vztahující se k použití zmíněného vozidla, a to v souladu se zákony upravujícími se k povinnému pojištění v této zemi. In each country visited, the Bureau of that country guarantees, in respect of the use of the vehicle referred to herein, the insurance cover in accordance with the laws relating to compulsory insurance in that country. Informace týkající se bližší identifikace jednotlivých Kancelářů naleznete na zadní straně této zelené karty. For the identification of the relevant Bureaus, see reverse side.																																																												
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <tr> <td>A</td><td>B</td><td>BG</td><td>CY</td><td>CZ</td><td>D</td><td>DK</td><td>E</td><td>EST</td><td>F</td><td>FIN</td> </tr> <tr> <td>GR</td><td>GR</td><td>H</td><td>I</td><td>IRL</td><td>IS</td><td>L</td><td>LT</td><td>LV</td><td>M</td><td>N</td> </tr> <tr> <td>NL</td><td>P</td><td>PL</td><td>RO</td><td>S</td><td>SK</td><td>SLO</td><td>CH</td><td>AL</td><td>AND</td><td>BIH</td> </tr> <tr> <td>BY</td><td>HR</td><td>IL</td><td>IR</td><td>MA</td><td>MD</td><td>MK</td><td><del>SI</del></td><td>MNE</td><td>SRB</td><td>TN</td> </tr> <tr> <td>TR</td><td>UA</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> </table> <p>(1) Pojistné krytí poskytované zelenou kartou vydanou pro Kypr je omezeno na ty zeměpisné části Kypru, jež jsou pod kontrolou vlády Kyprské republiky. The cover provided under Green Cards issued for Cyprus is restricted to those geographical parts of Cyprus which are under the control of the Government of the Republic of Cyprus.</p> <p>(2) Pojistné krytí poskytované zelenou kartou vydanou pro Srbsko je omezeno na ty zeměpisné části Srbska, které jsou pod kontrolou vlády Srbska. The cover provided under Green Cards issued for Serbia is restricted to those geographical parts of Serbia which are under the control of the Government of the Republic of Serbia.</p>						A	B	BG	CY	CZ	D	DK	E	EST	F	FIN	GR	GR	H	I	IRL	IS	L	LT	LV	M	N	NL	P	PL	RO	S	SK	SLO	CH	AL	AND	BIH	BY	HR	IL	IR	MA	MD	MK	<del>SI</del>	MNE	SRB	TN	TR	UA									
A	B	BG	CY	CZ	D	DK	E	EST	F	FIN																																																		
GR	GR	H	I	IRL	IS	L	LT	LV	M	N																																																		
NL	P	PL	RO	S	SK	SLO	CH	AL	AND	BIH																																																		
BY	HR	IL	IR	MA	MD	MK	<del>SI</del>	MNE	SRB	TN																																																		
TR	UA																																																											
* DRUH VOZIDLA (KÓD) / CATEGORY OF VEHICLES CODE: A OSOBNÍ AUTO C NÁKLADNÍ AUTO NEBO TRAKTOR E AUTOBUS G OSTATNÍ B MOTOCYKL D KÓLO S POMOČNÝM MOTOREM / MOPED F PŘÍVĚS / NÁVĚS																																																												

Zdroj foto autor



## Příloha C Koncesní listina

OKRESNÍ ÚRAD MĚLNÍK  
Okresní živnostenský úřad  
č.j. : 10619/2001/OŽÚ

# Koncesní listina

vydaná  
fyzické osobě

dle ustanovení § 54 odst. 2 zákona č. 356/1999 Sb., kterým se mění zákon č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů, a některé další zákony a v souladu se zákonem č. 513/1991 Sb., (Obchodní zákoník) v platném znění a zákonem č. 309/2000 Sb.

Jméno a příjmení : **Martin Krejča**  
Rodné číslo : 711119/0900

Bydliště : Štorchova stezka 2909  
276 01 Mělník

IČO : 122 38 821

Místo podnikání : Hleďsebská 1835  
276 01 Mělník

Předmět podnikání : **Silniční motorová doprava nákladní**

Povolný druh dopravy :

- nákladní vnitrostátní - vozidla s celkovou hmotností do 3,5 t
- nákladní vnitrostátní - vozidla s celkovou hmotností přesahující 3,5 t
- nákladní mezinárodní - vozidla s celkovou hmotností do 3,5 t
- nákladní mezinárodní - vozidla s celkovou hmotností přesahující 3,5 t


Datum vzniku práva provozovat živnost : 2.12.1998

Koncesní listina se vydává na dobu : **n e u r č i t o u**

Tato koncesní listina nahrazuje koncesní listinu vydanou dne 28.1.1998 pod č.j. OŽÚ/02797/11645/4181-K.

Ing. Zdeňka M e n c l o v á  
vedoucí Okresního živnostenského úřadu

V Mělníku dne : 28. 1. 2002  
Živ. rejstřík č. : OŽÚ/02797/11645-K  
Číslo evidenční : 320600-26756-01



Zdroj foto autor

# Příloha D Opis Eurolicence

**Evropské společenství**

**CZ** <sup>(1)</sup> **Krajský úřad  
Středočeského kraje**

**LICENCE č. 053780  
OPIS č. 0004**

**pro mezinárodní silniční nákladní přepravu pro cizí potřebu**


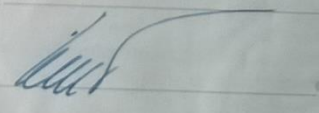
Tato licence opravňuje <sup>(2)</sup> **Martin Krejča, nar. 19.11.1971**  
**Hled'sebská 1835/4, 276 01 Mělník**  
**IČ: 122 38 821**

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

Zvláštní poznámky \_\_\_\_\_

Tato licence je platná od **01.05.2014** do **01.05.2024**

Vydáno v **Praze**, dne **07.04.2014**

<sup>(1)</sup> Rozlišovací značky členských států: (B) Belgie, (BG) Bulharsko, (CZ) Česká republika, (DK) Dánsko, (D) Německo, (EST) Estonsko, (IRL) Irsko, (GR) Řecko, (E) Španělsko, (F) Francie, (I) Itálie, (CY) Kypr, (LV) Lotyšsko, (LT) Litva, (L) Lucembursko, (H) Maďarsko, (MT) Malta, (NL) Nizozemsko, (A) Rakousko, (PL) Polsko, (P) Portugalsko, (RO) Rumunsko, (SLO) Slovinsko, (SK) Slovensko, (FIN) Finsko, (S) Švédsko, (UK) Spojené království.  
<sup>(2)</sup> Jméno, název nebo obchodní firma a úplná adresa podnikatele v silniční nákladní dopravě.  
<sup>(3)</sup> Podpis a razítko příslušného orgánu nebo subjektu vydávajícího licenci.

Zdroj foto autor

Příloha E Průkaz totožnosti



*Zdroj foto autor*



## Příloha G Řidičský průkaz



Zdroj: foto autor

13.	9.	10.	11.	12.
	AM	03.08.09		
	A1	02.08.10		
14.	A2	01.08.12		
	A	04.08.14		
	B1	01.08.12		
	B	01.08.12		
	C1	05.09.12		95(21.08.20)
	C	05.09.12		95(21.08.20)
	D1	03.08.15		95(21.08.20)
	D	03.08.15		95(21.08.20)
	BE	12.11.12		
	C1E	12.11.12		95(21.08.20)
	CE	12.11.12		95(21.08.20)
	D1E	03.08.15		95(21.08.20)
	DE	03.08.15		95(21.08.20)
	T	01.08.12		
12.				

1. PRŮJEMNÍ 2. JMÉNO 3. DATUM A MÍSTO NAROZENÍ 4a. DATUM VYDÁNÍ  
4b. DATUM PLATNOSTI 4c. VYDAVAVAJÍCÍ ÚŘAD 5. ČÍSLO PRŮKAZU  
10. PLATNOST OD 11. PLATNOST DO 12. KÓDY

Zdroj: foto autor

Harmonizační kód 95 ve sloupci 12 prokazuje profesní způsobilost řidiče a údaj v závorce datum, do kterého platí.

# Příloha H Zápis o zkoušce tachografu

## ZÁPIS O ZKOUŠCE TACHOGRAFU - PRÜFNACHWEIS

Provozovatel / majitel Zulassungbesitzer / Eigentümer <p style="text-align: center; font-size: 1.2em;">MARTIN HRTOČA</p>			Pořadové číslo: A - Nr. <span style="font-size: 1.2em;">676/2015</span>		
Vozidlo Fahrzeug značka / typ Marke / Type číslo podvozku Fahrgestellnummer <p style="font-size: 1.1em;">SPANIA 2470 4S224X20005332364</p>			Místo zkoušení - datum Überprüfungsart / Datum <p style="font-size: 1.1em;">VRLWT BORŽLH 1.10.2015</p>		
Tachograf Fahrtschreiber značka / typ / výrobní číslo Marke / Type / herstellnummer Rozsah měření Maßbereich <p style="font-size: 1.1em;">STONDR.1623 SZ 5000 / 6201 78 <span style="font-size: 1.2em;">220</span> km/h</p>			k staré <span style="font-size: 1.1em;">18281</span> U/km k alt <span style="font-size: 1.1em;">18281</span> Imp/km W staré <span style="font-size: 1.1em;">18281</span> U/km W alt <span style="font-size: 1.1em;">18281</span> Imp/km		
Počítadlo dráhy nastavené na - Wegstreckenzähler eingestellt staré alt <span style="font-size: 1.1em;">213460</span> km nové neu <span style="font-size: 1.1em;">213465</span> km			Cizí zásah nebo poškození Beschädigung Ano / Ja <input type="checkbox"/> Ne / Nein <input checked="" type="checkbox"/>		
Konstanta přístroje Geräte-Konstante k = <span style="font-size: 1.1em;">18356</span> U/km <span style="font-size: 1.1em;">18356</span> Imp/km			Druh - Art: VÝSLEDKY ZKOUŠKY - PRÜFNACHWEIS Tachografové zařízení Die Fahrtschreiberanlage Vyhovuje - entspricht <input checked="" type="checkbox"/> Nevyhovuje - entspricht nicht <input type="checkbox"/>		
Časová odchylka Zeitabweichung + <span style="font-size: 1.1em;">105</span> sec / 24 hod. - <span style="font-size: 1.1em;">105</span>			Tachograf byl označen úřední značkou a zajištěn plombami. Ano / Ja <input checked="" type="checkbox"/> Ne / Nein <input type="checkbox"/>		
Odvalovací obvod Abrollumfang l = <span style="font-size: 1.1em;">3116</span> mm			Konstanta vozidla Geräte-Konstante W = <span style="font-size: 1.1em;">18356</span> U/km <span style="font-size: 1.1em;">18356</span> Imp/km		
Opravný faktor pro změnu dráhy Korrekturfaktor für Meßstrecke + <span style="font-size: 1.1em;">10</span> % - <span style="font-size: 1.1em;">10</span>			Překročení rychlosti Geschwindigkeitsüberschreitung <span style="font-size: 1.1em;">190</span> km / hod. <span style="font-size: 1.1em;">190</span> km / Uhr		
Rozměr pneumatik Reifen-Dimension <span style="font-size: 1.1em;">31T/70R225</span>			Tlak Druck <span style="font-size: 1.1em;">1.8</span> barů <span style="font-size: 1.1em;">1.8</span> Bars		
Poznámky Bemerkungen <p style="font-size: 1.2em; text-align: center;">HŘEŠNA TACHOGRAFU.</p>					
Výrobce / typ pneu / dezén / Hloubka dezénu v mm: <span style="font-size: 1.1em;">MICHELIN X</span>			podpis vedoucího AMS <span style="font-size: 1.1em;">[Signature]</span> razítko AMS <span style="font-size: 1.1em;">[Stamp]</span> podpis zkoušejícího <span style="font-size: 1.1em;">[Signature]</span>		
Vozidlo převzato dne: Fahrzeug ordnungsgemäß übernommen <span style="font-size: 1.2em;">1.10.2015</span>					

### Zkušební listina - Prüfliste

<input checked="" type="checkbox"/> Sebrat vstupní údaje	<input checked="" type="checkbox"/> Tachograf je schváleného typu
<input checked="" type="checkbox"/> Eingangsdaten erfassen	<input checked="" type="checkbox"/> Fahrtschreiben ist einen einfalligen Typ
<input checked="" type="checkbox"/> Zjistit údaje o pneumatikách	<input checked="" type="checkbox"/> Vstupní prohlídka tachografu (zaplombování tachografu, záznam)
<input checked="" type="checkbox"/> Daten der Bereifung	<input checked="" type="checkbox"/> Eingangsprüfung durchführen
<input checked="" type="checkbox"/> Rozměr pneumatik	<input checked="" type="checkbox"/> Překontrolovat hodinový stroj
<input checked="" type="checkbox"/> Reifendimension	<input checked="" type="checkbox"/> Uhrwerk prüfen
<input checked="" type="checkbox"/> Tlak v pneumatikách	<input checked="" type="checkbox"/> Překontrolovat záznam symbolů časové skupiny
<input checked="" type="checkbox"/> Reifendruck	<input checked="" type="checkbox"/> Zeitgruppensymbol - Anzeige prüfen
<input checked="" type="checkbox"/> Účinný obvod pneumatik	<input checked="" type="checkbox"/> Překontrolovat počítadlo ujeté vzdálenosti
<input checked="" type="checkbox"/> wirksamer Reifenumfang	<input checked="" type="checkbox"/> Wegstreckenzähler prüfen
<input checked="" type="checkbox"/> Počet otáček / počet impulsů dráhy	<input checked="" type="checkbox"/> Zhotovit zkušební diagram na tachografový kotouč a úplně jej vyplnit
<input checked="" type="checkbox"/> Wegdrehzahl / Wegimpulszahl ermitteln	<input checked="" type="checkbox"/> Prüfdiagramm erstellen und vollständig ausfüllen
<input checked="" type="checkbox"/> Překontrolovat funkci snímače (u elektrických přístrojů)	<input checked="" type="checkbox"/> Překontrolovat osvětlení tachografu a varovné světlo překročení rychlosti
<input checked="" type="checkbox"/> Geberfunktion prüfen (bei elektronischen Apparaten)	<input checked="" type="checkbox"/> Beleuchtung und Wamlampen prüfen
<input checked="" type="checkbox"/> Překontrolovat elektrické připojení tachografu	<input checked="" type="checkbox"/> Provést zkušební jízdu (zkušební chod na válečkovém zkušebním zařízení)
<input checked="" type="checkbox"/> Elektrische Anschlüsse prüfen	<input checked="" type="checkbox"/> Probefahrt
<input checked="" type="checkbox"/> Vizuální kontrola uložení hřídel pohonu a pohonných součástí	<input checked="" type="checkbox"/> Tachograf a vozidlo kompletně zaplombovat
<input checked="" type="checkbox"/> Sichtprüfung der Verlegung der Antriebswellen und Antriebssteile	<input checked="" type="checkbox"/> Fahrtschreiber - Anlage vollständig zaplombieren
<input checked="" type="checkbox"/> Překontrolovat reverzní soukolí (vozidla s řadicím hřídelem)	<input checked="" type="checkbox"/> Nalepit vyplněný montážní štítek a zaplombovat jej
<input checked="" type="checkbox"/> Umschaltgetriebe prüfen (Fahrzeuge mit Schaltasche)	<input checked="" type="checkbox"/> Einbauschild vollständig ausgefüllt anbringen und plombieren
<input checked="" type="checkbox"/> Překontrolovat vlastní bezpečnost proudových obvodů	<input checked="" type="checkbox"/> U tachografu EA zaznamenat upravenou hodnotu konstanty k a W
<input checked="" type="checkbox"/> Eigensicherheit des Stromkreises prüfen	<input checked="" type="checkbox"/> Bei EA-Fahrtschreiben auf dem Typenschild die angeglichene Gerätekonstante k und W

Zdroj: foto autor

## Příloha CH Kontakty na vybrané servisy

### TELEFONY SERVIS:

DAF PRAHA Modletice servis

323 626 221

Sklad

323 626 231

DAF RAKOVNÍK servis

602 380 924

DAF SERVIS NON STOP ASISTENCE

602 153 563

DAF ÚSTÍ n./L. servis

737 245 769

Růně

603 805 887, 607 777 000

SDT Mělník p.Kučera

737 229 461

Beneš pneuservis Mělník

608 30 40 90

E.M.T. Modletice

222 500 000

*Zdroj: foto autor*







## Manuál pro řidiče

(standardní požadavky na řidiče)

Kontakt na dispečera dopravce:	608 384776 VOJTECHOVSKÝ PAVEZ
Jméno:	MARTIN KREJČA
Telefon:	608 303 280
Email:	AUTO.KREJCA@EMAIL.CZ

Každý řidič je svým zaměstnavatelem před první jízdou pro TNT Innight Czech Republic (dále jen TNT Innight) proškolen a seznámen s postupy a provozními požadavky této společnosti. Tyto postupy a jejich případnou následující aktualizaci je povinen zohlednit při zajišťování smluvních služeb pro TNT Innight.

Standardní postupy jsou popsány v tomto manuálu. Provozní informace operativního charakteru dostává řidič od svého dispečera, kterému je sděluje provozní oddělení nebo přímo dispečink TNT Innight CR. Zároveň jsou tyto informace po určité době vždy zveřejněny na každém depu na vývěsce k tomu určené. Obsah vývěsky je řidič povinen průběžně sledovat.

### ZÁKLADNÍ POVINNOSTÍ ŘIDIČE ZA JAKÝCHKOLIV OKOLNOSTÍ JE:

- 1) INFORMOVAT SVÉHO DISPEČERA NEPRODLENĚ A PRAVDIVĚ O VŠECH OKOLNOSTECH PŘEPRAVY ZÁSILKY, NA KTEROU JE DOTAZOVÁN
- 2) INFORMOVAT SVÉHO DISPEČERA AKTIVNĚ A NEPRODLENĚ O NESROVNALOSTECH, KE KTERÝM PŘI PŘEPRAVĚ ZÁSILKY DOJDE (NEDORUČENÍ, NEHODA, APOD.)



Verze dokumentu: czv4	Datum: 22.2.2012	Strana 1 (celkem 11)
Název dokumentu: <u>Manuál pro řidiče</u>	Určeno pro: provozce/řidiče	