

Univerzita Pardubice  
Dopravní fakulta Jana Pernera

Zefektivnění práce řidiče ve společnosti Autodoprava Jiří Levora s.r.o.

Eva Troníčková

Bakalářská práce  
2017

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

## **ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE**

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Eva Troníčková**  
Osobní číslo: **D13550**  
Studijní program: **B3709 Dopravní technologie a spoje**  
Studijní obor: **Dopravní management, marketing a logistika**  
Název tématu: **Zefektivnění práce řidiče ve společnosti Autodoprava Jiří  
Levora s.r.o.**  
Zadávací katedra: **Katedra dopravního managementu, marketingu a logistiky**

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

Úvod


1. Charakteristika práce řidiče
2. Analýza práce řidiče ve společnosti Autodoprava Jiří Levora s.r.o.
3. Návrh na zefektivnění práce řidiče a jeho zhodnocení

Závěr


Rozsah grafických prací: **dle doporučení vedoucí/ho**  
Rozsah pracovní zprávy: **40 - 50 stran**  
Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná/elektronická**  
Seznam odborné literatury:  
**dle pokynů vedoucí/ho práce**

Vedoucí bakalářské práce: **Ing. Kateřina Pojkarová, Ph.D.**  
Katedra dopravního managementu, marketingu  
a logistiky

Datum zadání bakalářské práce: **30. listopadu 2015**  
Termín odevzdání bakalářské práce: **2. června 2017**

  
doc. Ing. Libor Švadlenka, Ph.D.  
děkan

L.S.

  
doc. Ing. Jaroslava Hyršlová, Ph.D.  
pověřená vedením katedry

V Pardubicích dne 12. dubna 2017

Prohlašuji:

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

Byla jsem seznámena 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. 5 2017

Eva Troníčková

Ráda bych poděkovala vedoucí práce Ing. Kateřině Pojkarové, Ph.D., panu Jiřímu Levorovi st. a panu Jiřímu Levorovi ml. za vstřícný přístup a cenné rady při zpracování bakalářské práce.

## **ANOTACE**

Práce se zaměřuje na práci řidiče ve společnosti Autodoprava Jiří Levora s.r.o., na předložení návrhů na její možné zefektivnění a zhodnocení těchto návrhů. Dále se zabývá podmínkami, které se musí pro vykonávání práce řidiče splňovat a také předpisy, které musí řidič dodržovat.

## **KLÍČOVÁ SLOVA**

řidič, vozidlo, nakládka, vykládka, sypký materiál

## **TITLE**

Streamlining the work of a driver in the company Autodoprava Jiří Levora s.r.o.

## **ANNOTATION**

The work focuses on the work of a driver in the company Autodoprava Jiří Levora s.r.o., to submit proposals for its possible streamlining and evaluation of these proposals. It also deals with the conditions that must be met for the performance of the driver's work, as well as the regulations that the driver must observe.

## **KEYWORDS**

driver, vehicle, loading, unloading, bulk materials

# OBSAH

ÚVOD.....	9
1 CHARAKTERISTIKA PRÁCE ŘIDIČE.....	10
1.1 Zdravotní způsobilost.....	10
1.1.1 Vstupní a pravidelná lékařská prohlídka .....	10
1.1.2 Dopravně psychologické vyšetření.....	11
1.1.3 Únava.....	11
1.1.4 Stres .....	12
1.2 Odborná způsobilost.....	13
1.2.1 Řidičský průkaz skupin C+E .....	13
1.2.2 Průkaz profesní způsobilosti řidiče .....	15
1.2.3 Paměťová karta řidiče.....	17
1.3 Právní předpisy v silniční nákladní dopravě .....	18
1.3.1 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 (dále jen nařízení č. 561).....	19
1.3.2 Dohoda AETR.....	20
1.3.3 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014, o tachografech v silniční dopravě.....	21
1.3.4 Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů.....	21
1.3.5 Zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů.....	22
1.3.6 Vyhláška č. 11/1975 Sb., o Úmluvě o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (dále jen Úmluva CMR).....	22
1.4 Pracovní režim řidiče .....	23
1.4.1 Denní doba řízení .....	24
1.4.2 Týdenní doba řízení .....	25
1.4.3 Denní doba odpočinku.....	25
1.4.4 Týdenní doba odpočinku .....	26
1.5 Záznamová zařízení .....	27
1.5.1 Analogový tachograf .....	28
1.5.2 Digitální tachograf.....	30
1.6 Doklady v silniční nákladní dopravě.....	31

1.6.1	Osobní doklady řidiče.....	31
1.6.2	Doklady ve vozidle.....	32
1.6.3	Přepravní doklady.....	32
2	ANALÝZA PRÁCE ŘIDIČE VE SPOLEČNOSTI AUTODOPRAVA JIŘÍ LEVORA S.R.O. ....	33
2.1	Představení společnosti Autodoprava Jiří Levora s.r.o.....	33
2.1.1	Dotazník pro řidiče společnosti.....	35
2.1.2	Vozový park.....	38
2.1.3	Pracoviště řidiče.....	40
2.1.4	Tankování pohonných hmot.....	41
2.1.5	Péče o vozidla.....	42
2.2	Práce řidiče ve společnosti Autodoprava Jiří Levora s.r.o.....	43
2.2.1	Pracovní týden řidiče.....	43
2.2.2	Komunikace mezi řidičem a dispečerem.....	43
2.2.3	Logistický postup přepravy.....	44
2.3	Mimořádné události.....	47
2.3.1	Zcizení nafty.....	47
2.3.2	Defekt pneumatiky.....	48
3	NÁVRH NA ZEFEKTIVNĚNÍ PRÁCE ŘIDIČE A JEHO ZHODNOCENÍ.....	51
3.1	Návrh na usnadnění mytí vozidel.....	51
3.2	Návrh na výměnu záznamového zařízení.....	52
3.3	Návrh na zabezpečení palivových nádrží.....	52
3.4	Návrh na usnadnění práce řidiče při defektu pneumatiky.....	54
	ZÁVĚR.....	56
	POUŽITÁ LITERATURA.....	57
	SEZNAM TABULEK.....	61
	SEZNAM OBRÁZKŮ.....	62
	SEZNAM ZKRATEK.....	63
	SEZNAM PŘÍLOH.....	64



# ÚVOD

Práce řidiče v silniční nákladní dopravě se zdá být velice snadné a zajímavé povolání. Mnoho lidí vidí zajímavost tohoto zaměstnání v poznávání nových krajů, učení se novým jazykům a ve svobodě a volnosti při výkonu tohoto zaměstnání. Tato práce však není zdaleka tak lehká a zajímavá, jak by se některým lidem mohlo zdát.

Práce řidiče je velice unavující a stresující povolání, neboť je na řidiče vyvíjen neustálý tlak ze strany zaměstnavatele, zákazníka a dispečera. Řidič bývá často odloučen od rodiny, v některých případech až na několik týdnů. Kabina vozidla se tak stává jeho druhým domovem. Je to práce fyzicky, ale hlavně psychicky náročná a vyžaduje spoustu znalostí a dovedností. Řidič musí být neustále koncentrován na jízdu a být tzv. „ve střehu“. Tuto práci by měl vykonávat pouze psychicky vyrovnaný, schopný a spolehlivý člověk.

V první kapitole bude autorka charakterizovat práci řidiče obecně. Představí podmínky, které musí uchazeč o toto povolání splňovat, a předpisy a nařízení, které musí řidič dodržovat.

Ve druhé kapitole autorka představí společnost Autodoprava Jiří Levora s.r.o. V další části této kapitoly autorka uvede metodu zjišťování dat pro analýzu práce řidiče v dané společnosti, představí vozový park, kterým společnost disponuje, a popíše péči o vozidla. Autorka v této kapitole porovná výkony dvou řidičů s dvěma různými záznamovými zařízeními ve vozidlech při stejných přepravách a vyjmenuje zde mimořádné události, které mohou při této profesi nastat. Dále v této kapitole autorka navrhne možná opatření vedoucí k zefektivnění práce řidiče v této společnosti.

Ve třetí kapitole autorka shrne návrhy z předešlé kapitoly a zhodnotí, zda tyto návrhy vedou k potřebnému zefektivnění práce řidiče ve společnosti Autodoprava Jiří Levora s.r.o.

Cílem bakalářské práce je předložení a zhodnocení návrhů na možné zefektivnění práce řidiče ve společnosti Autodoprava Jiří Levora s.r.o., které spočívá jak ve zlepšení pracovních výkonů řidiče, tak i ve zlepšení jeho pracovních podmínek.

# 1 CHARAKTERISTIKA PRÁCE ŘIDIČE

Podle Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 ze dne 15. března 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 (EU, 2006) je dáno, že:

*„Řidičem je osoba, která řídí vozidlo, třeba jen krátkou dobu, nebo je přítomna ve vozidle, aby je popřípadě v rámci svých povinností mohla řídit.“*

V současné době je o řidiče nouze. Podle Českých novin České tiskové kanceláře (České noviny, 2017) chybí v Česku až 10 000 profesionálních řidičů. Autorka se domnívá, že je to díky neatraktivnosti této profese, která vyplývá z odloučení od rodiny nebo z vysokých počátečních nákladů na získání potřebných oprávnění k vykonávání tohoto povolání.

Aby mohl řidič tuto práci vykonávat, musí splňovat podmínky, které jsou dané zákonem č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, a to:

- věk min. 21 let,
- být zdravotně způsobilý,
- být odborně způsobilý.

## 1.1 Zdravotní způsobilost

Pro bezpečnost provozu na pozemních komunikacích je zdravotní způsobilost jednou ze základních podmínek. Špatná životospráva řidičů, přecházení různých nemocí, stres a únava mohou vést k mnohem závažnějším onemocněním.

Zdravotní způsobilost se prokazuje posudkem z lékařského vyšetření a dopravně psychologického vyšetření.

### 1.1.1 Vstupní a pravidelná lékařská prohlídka

Podle zákona 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích (Česko, 2000 b), je řidič povinen se podrobit vstupní lékařské prohlídce ještě před zahájením činnosti a dále pak každé dva roky až do 50 let věku. Po dovršení hranice 50 let se musí lékařské prohlídce podrobit každý rok. Tyto lhůty mohou být v odůvodněných případech zkráceny.

Náklady na pravidelnou lékařskou prohlídku hradí zaměstnavatel a dokladem je posudek o zdravotní způsobilosti, ve kterém jsou uvedeny údaje o posuzované osobě

a skupina nebo podskupina řídičského oprávnění, pro kterou je posudek vystaven. Dále je v posudku uvedeno, zda je posuzovaná osoba zdravotně způsobilá nebo nezpůsobilá, popřípadě způsobilá s určitým omezením. Součástí tohoto posudku musí být datum vystavení a razítko lékaře.

### **1.1.2 Dopravně psychologické vyšetření**

Kromě vstupní a pravidelné lékařské prohlídky se musí řidič také podrobit dopravně psychologickému vyšetření, kterým se zjišťuje psychická způsobilost k řízení motorových vozidel.

*„Dopravně psychologickému vyšetření je držitel řídičského oprávnění uvedený v odstavci 1 (držitel řídičského oprávnění pro skupinu C1+E, C nebo C+E, pokud řídí nákladní automobil o největší povolené hmotnosti převyšující 7 500 kg nebo speciální automobil o největší povolené hmotnosti převyšující 7 500 kg nebo jízdní soupravu, která je složena z nákladního automobilu a přípojného vozidla nebo ze speciálního automobilu a přípojného vozidla a jejíž největší povolená hmotnost převyšuje 7 500 kg) povinen se podrobit před zahájením výkonu činnosti uvedené v odstavci 1, a dalšímu dopravně psychologickému vyšetření nejdříve šest měsíců před dovršením 50 let a nejpozději v den dovršení 50 let a dále pak každých 5 let.“ (Česko, 2000c)*

Dopravně psychologické vyšetření provádí akreditovaný psycholog. Dokladem tohoto vyšetření je posudek o výsledku dopravně psychologického vyšetření, ve kterém je uvedeno, zda je posuzovaná osoba psychicky způsobilá, psychicky způsobilá s podmínkou nebo psychicky nezpůsobilá k řízení silničních motorových vozidel. Náklady spojené s tímto vyšetřením hradí zaměstnavatel.

### **1.1.3 Únava**

*„Únava je pokles schopnosti k řízení vozidla, a to po více či méně dlouhodobém provádění této vysoce náročné práce.“ (Pavlíček, 2008, s. 1)*

Únavu můžeme dělit na únavu nutnou, která zpravidla do druhého dne zmizí, únavu zbytečnou, která je způsobena převážně špatným prostředím řidiče, a únavu škodlivou, která se těžko odstraňuje a později přechází k poškození zdravotního stavu.

Vlivem únavy dochází k poklesu výkonnosti a soustředěnosti, a tím k nárůstu chyb, které řidič dělá. Chyby v této profesi jsou nežádoucí, neboť mohou vést k nehodám s fatálními následky.

Podle Pavlíčka (2008, s.4-7) jsou nejčastějšími příčinami únavy:

- málo spánku,
- fyzická námaha,
- zdravotní stav řidiče,
- stejná, podnětově chudá trasa.

I sebemenší únava se na výkonech řidiče a na jeho chování projevuje různými způsoby. Podle Pavlíčka (2008, s.2-3) mezi nejčastější projevy únavy patří:

- nesoustředěnost,
- pocit těžkých očních víček,
- neostré vidění,
- halucinace,
- bezdůvodné brzdění,
- povolování plynového pedálu a tím ubírání na rychlosti vozidla
- neschopnost udržet vozidlo v přímém směru, dochází k tzv. „kličkování“ po silnici,
- velká touha po spánku.

#### 1.1.4 Stres

*„Obvykle je pojem stres (z anglického „stress“, jako pres, lis, tlak ze všech stran najednou) spojován se situacemi, kdy se od jedince (v našem případě řidiče) vyžadují sice obvyklé a dostatečně osvojené činnosti, ovšem za ztížených, náročných či tísnivých podmínek pro jejich splnění.“ (Pavlíček, 2008, s. 7)*

Faktorem, který vyvolává stres, je stresor. V případě řidiče to může podle Pavlíčka (2008, s.8) být např.:

- dopravní nehoda,
- nedostatek času,
- velká pracovní zátěž,
- nebezpečná situace,
- nebezpečná trasa.

Při této profesi se nelze stresu vyhnout, neboť stresové situace jsou zde neustále přítomné. Je tedy nutné, aby si řidič tyto situace sám nezhoršoval např. nebezpečnou jízdou, riskováním, agresivním chováním atd.

## 1.2 Odborná způsobilost

Osoba, která chce vykonávat práci řidiče, musí být držitelem řidičského oprávnění dané skupiny. Pro získání řidičského oprávnění skupiny „C“, která opravňuje k řízení silničních motorových vozidel o celkové hmotnosti nad 3,5 tuny, musí být žadatel držitelem řidičského oprávnění skupiny „B“. Dále může být skupina „C“ rozšířena o skupinu „E“, která opravňuje k řízení silničního motorového vozidla s přívěsem nebo návěsem.

Kromě řidičského oprávnění, musí být tato osoba držitelem průkazu profesní způsobilosti řidiče a paměťové karty řidiče.

### 1.2.1 Řidičský průkaz skupin C+E

Veškeré náklady spojené s pořízením řidičského oprávnění skupin „C“ a „E“ si řidič hradí sám, což pro mnoho uchazečů bývá finančně náročné.

Ceny výuky a výcviku řidičů pro řidičské oprávnění skupiny „C“ jsou různé. Pro porovnání těchto cen si uvedeme tři plzeňské autoškoly:

- Autoškola Sládek uvádí cenu 12 900 Kč,
- Autoškola Ing. Šimek uvádí cenu 16 000 Kč,
- Autoškola Görner uvádí cenu 13 900 Kč.

Pro rozšíření skupiny „C“ o skupinu „E“, která opravňuje k řízení silničního motorového vozidla s přívěsem nebo návěsem, uvádějí autoškoly tyto ceny:

- Autoškola Sládek 5 000 Kč,
- Autoškola Ing. Šimek 6 000 Kč,
- Autoškola Görner 5 900 Kč.

Z výše uvedeného porovnání vyplývá, že nejlevněji můžeme získat řidičské oprávnění daných skupin v Autoškola Sládek.

Vzhledem k nedostatku řidičů některé společnosti nabízejí financování kurzu k získání řidičského oprávnění pod podmínkou, že se budoucí řidič zaváže pro tuto společnost pracovat na předem danou, ve smlouvě stanovenou dobu. Pokud by se řidič rozhodl skončit dříve, musel by náklady s pořízením řidičského oprávnění společnosti vrátit.

Další možností získání řidičského oprávnění bez nutnosti samofinancování je rekvalifikační kurz hrazený Úřadem práce. Osoba, která chce využít této možnosti, musí být v evidenci Úřadu práce jako uchazeč o zaměstnání, musí být zdravotně způsobilá pro absolvování kurzu, musí mít kvalifikační předpoklady pro tento rekvalifikační kurz a tato rekvalifikace musí být potřebná a účelná.

Podmínky, které musí být splněny pro získání řídičského oprávnění skupiny C+E:

- min. věk 21 let,
- platná lékařská prohlídka,
- žadatel musí být držitelem řídičského oprávnění skupiny „C“,
- žadatel musí zakončit autoškolu úspěšnou závěrečnou zkouškou,
- žadatel nesmí mít zákaz řízení motorových vozidel,
- žadatel nesmí mít 12 bodů v bodovém systému,
- žadatel musí mít obvyklé bydliště na území České republiky nebo studovat v ČR alespoň šest měsíců.

Rozsah výuky a výcviku je dán zákonem č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů. Podle tohoto zákona má vyučovací hodina 45 minut. Teoretická část je v rozsahu 14 hodin, které jsou rozděleny do jednotlivých částí následovně:

- dvě hodiny výuky předpisů o provozu vozidel,
- jedna hodina výuky o ovládání a údržbě vozidla,
- šest hodin výuky teorie zásad bezpečné jízdy,
- dvě hodiny výuky zdravotnické přípravy,
- tři hodiny opakování a přezkoušení.

Praktická část zahrnuje osm hodin praktického výcviku v řízení vozidla, dvě hodiny praktického výcviku údržby vozidla a dvě hodiny praktického výcviku zdravotnické přípravy.

K závěrečné zkoušce se žadatel dostaví v dohodnutém termínu. Poplatek za odbornou zkoušku je 700 Kč a platí se příslušnému obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností (dále jen ORP), kde je zaměstnán zkušební komisař. Zkouška z odborné způsobilosti se provádí následujícím způsobem a v daném rozsahu:

- „1. předpisy o provozu na pozemních komunikacích 1 test,*
- 2. ovládání a údržba vozidla 3 otázky,*
- 3. praktická jízda s výcvikovým vozidlem.“ (Česko, 2000b)*

Po úspěšném zakončení všech částí závěrečné zkoušky z odborné způsobilosti zapíše zkušební komisař výsledek do protokolu o zkouškách. Na základě tohoto protokolu vydá ORP žadateli do 20 dnů řídičský průkaz. Řídičský průkaz je plastová kartička o rozměrech 54 x 86 mm (obrázek č. 1).

Podle zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (Česko, 2000c), řidičský průkaz obsahuje tyto údaje:

- „a) jméno a příjmení držitele,
- b) datum a místo narození držitele,
- c) rodné číslo držitele, pokud mu bylo přiděleno,
- d) fotografii nebo jinou formou pořízenou podobenku držitele,
- e) obec obvyklého bydliště držitele na území České republiky,
- f) podpis držitele,
- g) skupiny vozidel, které je držitel oprávněn řídit, a datum vzniku řidičského oprávnění pro každou z těchto skupin vozidel,
- h) datum vydání řidičského průkazu,
- i) datum platnosti řidičského průkazu,
- j) název a sídlo úřadu, který řidičský průkaz vydal,
- k) sérii a číslo řidičského průkazu,
- l) záznamy o podmínění, omezení nebo rozšíření rozsahu řidičského oprávnění nebo o profesní způsobilosti řidiče.“



Obrázek 1 Řidičský průkaz – přední a zadní strana (autorka)

## 1.2.2 Průkaz profesní způsobilosti řidiče

Průkaz profesní způsobilosti řidiče (dále jen průkaz), který je vydáván řidičům, kteří nejsou držiteli řidičského průkazu vydaného Českou republikou, nebo záznam profesní způsobilosti řidiče v řidičském průkazu musí vlastnit každý řidič, který chce vykonávat práci řidiče v silniční nákladní dopravě.

Průkaz (obrázek č. 2) a záznam profesní způsobilosti řidiče v řidičském průkazu (obrázek č. 3) je platný pět let.



**Obrázek 2** Vzor průkazu profesní způsobilosti řidiče (Zákony pro lidi, 2016)

13.	9.	10.	11.	12.
	AM	28.09.99		
	A1	28.09.99	79(<=50cm3)	
14.	AZ	07.06.10		
	A	07.06.10		
	B1	28.09.99		
	B	28.09.99		
	C1	02.06.04	95(08.04.18)	
	C	02.06.04	95(08.04.18)	
	D1			
	D			
	BE	22.06.04		
	C1E	22.06.04	95(08.04.18)	
	CE	22.06.04	95(08.04.18)	
	D1E			
	DE			
	T	22.06.04		

**Záznam profesní způsobilosti řidiče  
v řidičském průkazu - platnost**

1. PŘÍMENÍ 2. Jméno 3. DATUM A MÍSTO NAROZENÍ 4. DATUM VYDÁNÍ  
4b. DATUM PLATNOSTI 4c. VYDÁVACÍ ÚŘAD 5. ČÍSLO PRŮKAZU  
10. PLATNOST OD 11. PLATNOST DO 12. LIDI

**Obrázek 3** Záznam profesní způsobilosti řidiče v řidičském průkazu (autorka)

Profesní způsobilost řidiče a její zdokonalování provádí zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, a které zahrnuje vstupní a pravidelné školení.

Vstupní školení je výchozí získání kvalifikace a je určeno pro řidiče, kteří nejsou držiteli průkazu. Provádí se v základním rozsahu 140 hodin.

Zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů (Česko, 2000b), říká:

*„Vstupní školení se provádí formou výuky a výcviku a je zakončeno zkouškou z profesní způsobilosti řidičů. Předmětem výuky a výcviku je získání a prohloubení znalostí*

- a) teorie pokročilého racionálního řízení a zásad bezpečné a defenzivní jízdy,*
- b) uplatnění vnitrostátních a mezinárodních právních předpisů vztahujících se k silniční dopravě,*
- c) bezpečnosti provozu a ekologického provozu vozidla,*



- d) poskytování služeb a logistiky,
- e) hospodářského prostředí a organizace dopravního trhu,
- f) sociálně-právního prostředí v silniční dopravě,
- g) zdravotních rizik a jejich předcházení v provozu na pozemních komunikacích,
- h) prevence a řešení mimořádných událostí v provozu na pozemních komunikacích.“

Vstupního školení se může zúčastnit, na základě podání písemné žádosti, pouze osoba, která je držitelem řídičského oprávnění dané skupiny. A dále osoba, která se účastní výuky a výcviku k získání řídičského oprávnění pro danou skupinu.

Pro přijetí ke zkoušce musí řidič podat písemnou žádost o vykonání zkoušky u ORP, zaplatit správní poplatek, doložit, že úspěšně absolvoval vstupní školení a vlastní řídičský průkaz pro danou skupinu. Zkouška je písemná a provádí ji zkušební komisař. Při neúspěchu lze zkoušku opakovat nejvýše třikrát.

Pravidelné školení, jehož cílem je prohloubení znalostí získaných při vstupním školení, se provádí pouze formou výuky v celkovém rozsahu 35 hodin, které jsou rozděleny do pěti ročních kurzů po sedmi hodinách. Je nutné, aby řidič absolvoval pravidelné školení do konce pátého roku ode dne vydání průkazu.

Pro řidiče, kteří na nějakou dobu přestali toto povolání vykonávat a zpět se k němu vrací, platí povinnost absolvovat pravidelné školení v rozsahu 35 hodin, které však nejsou rozděleny do ročních kurzů. Výše uvedená povinnost platí i pro řidiče, kteří nebyli doposud odborně způsobilí, ale získali řídičské oprávnění pro skupinu C+E před 10. zářím 2009.

Pravidelného školení se může řidič zúčastnit na základě podání písemné žádosti. Zkouška se u tohoto školení nevykonává.

Obě tato školení provádí fyzická nebo právnická osoba vlastnící akreditaci pro provozování této činnosti, udělenou příslušným krajským úřadem. Akreditace je udělena na základě písemné žádosti, pokud žadatel prokáže, že je držitelem živnostenského oprávnění a zaplatil správní poplatek. Tato akreditace je nepřevoditelná.

Další požadavky pro udělení akreditace provádí §50 zákona č.247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů.

### **1.2.3 Paměťová karta řidiče**

*„Paměťová karta řidiče, která se vydává na základě žádosti řidiče, slouží k provádění záznamů o pracovní době, tedy o dodržování stanovených dob řízení, bezpečnostních přestávek a dob odpočinku jednotlivých řidičů.“*

„Řidič je oprávněn vlastnit a používat pouze jednu kartu, která je vydána na jeho jméno, není-li vadná a nevypršela její platnost.“

„Správní poplatek za vydání paměťové karty řidiče činí 700 Kč; poplatek je splatný při podání žádosti.“ (Portál veřejné správy, ©2017)

O paměťovou kartu řidiče si musí zažádat každý, kdo chce řídit vozidlo se záznamovým zařízením a je držitelem řidičského oprávnění k tomuto vozidlu.

Žadatel vyplní žádost o vydání paměťové karty řidiče na ORP a spolu se žádostí předloží řidičský průkaz, platný průkaz totožnosti a fotografii o rozměrech 35 mm x 45 mm. Číslo řidičského průkazu je na paměťové kartě uvedeno. Karta je vydána do 15 pracovních dnů ode dne podání žádosti.

Pokud řidič zjistí, že jeho karta nefunguje správně, je povinen kartu odevzdat na ORP do sedmi pracovních dnů a podat si žádost o vydání karty nové. Tato je mu vydána do pěti pracovních dnů. Aby mohl řidič po tuto dobu dále vykonávat své povolání, je povoleno na konci každé jeho jízdy vytisknout záznam zachycený záznamovým zařízením, na který doplní data, své jméno, číslo karty a tento záznam potvrdí svým podpisem.

Pokud byla karta odcizena nebo ztracena, musí odcizení nebo ztrátu majitel karty nahlásit nejpozději do sedmi pracovních dnů na ORP. Při ztrátě musí majitel karty doložit čestné prohlášení o ztrátě paměťové karty řidiče, při odcizení protokol od Policie České republiky (dále jen PČR). Řidič si podá žádost o vydání karty nové a tato je mu vydána do pěti pracovních dnů.

Paměťová karta řidiče (obrázek č. 4) je nepřenosná a její platnost je pět let.



Obrázek 4 Paměťová karta řidiče (autorka)

### 1.3 Právní předpisy v silniční nákladní dopravě

Tento oddíl se bude věnovat české a evropské legislativě, která se týká práce řidiče v silniční nákladní dopravě.

Bezpečnost je důležitým aspektem v silniční nákladní dopravě. Pro zajištění bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, musí řidič respektovat a dodržovat určité zákony, dohody a nařízení.

### **1.3.1 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 (dále jen nařízení č. 561)**

*„Toto nařízení stanoví pravidla pro doby řízení, přestávky v řízení a doby odpočinku řidičů zajišťujících silniční přepravu zboží a cestujících za účelem harmonizace podmínek hospodářské soutěže mezi druhy pozemní dopravy, zejména v silniční dopravě, a zlepšení pracovních podmínek a bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích. Účelem tohoto nařízení je rovněž lepší monitorování a prosazování jednotlivými členskými státy a zlepšení pracovní praxe v silniční dopravě.“ (EU, 2006)*

Nařízení č. 561, které se využívá při přepravách uvnitř Evropského společenství nebo Evropským společenstvím a Švýcarskem, dále upravuje minimální věk členů osádek a odpovědnost dopravců.

Minimální věk řidiče a pomocníka řidiče je 18 let. Minimální věk pomocníka řidiče může být snížen na 16 let, pokud se doprava uskutečňuje v okruhu 50 kilometrů od stanoviště vozidla nebo za účelem odborné přípravy.

Doprovodce nesmí stanovit mzdu řidičů na základě ujetých kilometrů nebo objemu přepravovaného zboží, pokud by tím mohla být ohrožena bezpečnost provozu na pozemních komunikacích. Takto stanovené mzdy by mohly vést k porušování nařízení č. 561, např. k porušení denní doby odpočinku nebo doby řízení, což by mohlo mít za následek větší nehodovost.

Doprovodce je zodpovědný za porušení nařízení č. 561 řidičem, a proto musí plánovat řidičovu práci tak, aby k porušení tohoto nařízení nedocházelo.

Dále je dopravce zodpovědný za stahování dat ze záznamového zařízení vozidla a karty řidiče a za uchování těchto dat po dobu nejméně 12 měsíců pro případnou kontrolu.

Nařízení č. 561 také stanoví výjimku, kdy se řidič smí odchýlit od doby řízení, a to pouze v takové míře, která je nezbytná pro dojetí na místo, kde je zajištěna bezpečnost vozidla a jeho nákladu. Řidič smí této výjimky využít pouze v případě, že neohrozí bezpečnost provozu na pozemní komunikaci.

*„Toto nařízení se nevztahuje na silniční dopravu*

*a) vozidly používanými pro přepravu cestujících v linkové dopravě, jestliže délka tratě této linky nepřesahuje 50 km;*

- aa) vozidly nebo jejich kombinacemi s maximální přípustnou hmotností nepřekračující 7,5 tun, která jsou používána pro přepravu materiálu, zařízení nebo strojů, jež řidič při výkonu svého povolání potřebuje, a která jsou používány pouze na tratích v okruhu do 100 km od místa obvyklého odstavení vozidla a za podmínky, že řízení vozidla nepředstavuje řidičovu hlavní činnost;*
- b) vozidly, jejichž nejvyšší dovolená rychlost nepřesahuje 40 kilometrů v hodině;*
- c) vozidly, která jsou ve vlastnictví ozbrojených sil, sil civilní obrany, požárních sborů a sil odpovědných za udržování veřejného pořádku nebo jsou jimi najata bez řidiče, uskutečňuje-li se přeprava v rámci jím svěřených úkolů a je-li pod jejich kontrolou;*
- d) vozidly, včetně vozidel používaných při neobchodní přepravě humanitární pomoci, používanými za mimořádných okolností nebo při záchranných akcích;*
- e) specializovanými vozidly používanými pro lékařské účely;*
- f) speciálními havarijními vozidly, operují-li v okruhu do 100 km od místa obvyklého odstavení vozidla;*
- g) vozidly používanými při silničních jízdních zkouškách pro účely vývoje, opravy nebo údržby, a novými nebo přestavěnými vozidly, která ještě nebyla uvedena do provozu;*
- h) vozidly nebo jejich kombinacemi, jejichž maximální přípustná hmotnost nepřesahuje 7,5 tuny a která se používají k neobchodní přepravě zboží;*
- i) obchodními vozidly, která jsou podle právních předpisů členského státu, ve kterém se používají, považována za historická vozidla a používají se k neobchodní přepravě cestujících nebo zboží.“ (EU, 2006)*

### **1.3.2 Dohoda AETR**

Dohoda AETR je Evropská dohoda o práci osádek vozidel v silniční dopravě, která vznikla v roce 1970. Tato dohoda, jejímž cílem je zajistit bezpečnost při silniční přepravě nákladů a osob, se vztahuje na mezinárodní dopravu.

Pod dohodu AETR spadají všechny státy Evropy, Kazachstán, Turecko, Turkmenistán a Uzbekistán. Dohoda AETR se vztahuje na dopravu, která se z části uskutečňuje mimo Evropské společenství.

Pro vozidla registrovaná v Evropské unii nebo v zemích, které jsou smluvními stranami AETR se dohoda AETR použije na celou cestu. Pro vozidla, která jsou registrovaná

ve třetí zemi, která není smluvní stranou AETR se dohoda AETR použije pouze na tu část cesty, která vede po území Evropského společenství nebo v zemích, které jsou smluvními stranami AETR.

Stejně jako nařízení č. 561 i dohoda AETR upravuje minimální věk členů osádek, doby řízení, bezpečnostní přestávky, denní a týdenní doby odpočinku, a hlavně také povinnosti dopravců.

### **1.3.3 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014, o tachografech v silniční dopravě**

*„Toto nařízení stanoví povinnosti a požadavky týkající se konstrukce, montáže, používání, zkoušení a kontroly tachografů používaných v silniční dopravě za účelem kontroly dodržování nařízení (ES) č. 561/2006, směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/15/ES a směrnice Rady 92/6/EHS.“ (EU, 2014)*

Součástí tohoto nařízení jsou dvě přílohy. V první příloze jsou uvedeny požadavky na konstrukci, montáž a kontrolu analogových tachografů a ve druhé příloze údaje o značce schválení a osvědčení.

### **1.3.4 Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů**

Pro bezpečnost provozu na pozemních komunikacích je nutné, aby řidič dodržoval pravidla, podmínky a povinnosti, které jsou dány tímto zákonem.

Tento zákon také upravuje omezení jízdy nákladních vozidel o maximální přípustné hmotnosti nad 7,5 tuny, a to tak, že je těmto vozidlům jízda na dálnici a silnici I. třídy zakázána:

*„a) v neděli a ostatních dnech pracovního klidu podle zvláštního právního předpisu (dále jen "den pracovního klidu") v době od 13.00 do 22.00 hodin,*

*b) v sobotu v období od 1. července do 31. srpna v době od 7.00 do 13.00 hodin.*

*c) v pátek v období od 1. července do 31. srpna v době od 17.00 do 21.00 hodin.“*

(Česko, 2000c)

Dále tento zákon upravuje povinnosti řidiče a ostatních účastníků dopravní nehody, přepravu nákladu, problematiku řídičských oprávnění, bodové hodnocení porušení povinností stanovených zákonem a přestupky.

Přestupky a jejich bodové ohodnocení je znázorněno v tabulce č. 1.

**Tabulka 1** Bodový systém řidičů

Počet bodů	Přestupky	
7	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Řízení s více než 0,3 promile alkoholu v krvi nebo po požití návykové látky- odmítnutí podrobit se dechové/krevní zkoušce bez vážných zdravotních důvodů</li> <li>• Způsobení nehody s následkem vážného zranění či smrti</li> <li>• Ujetí od nehody, neposkytnutí první pomoci</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Otáčení, couvání nebo jízda v protisměru na dálnici</li> <li>• Přejetí železničního přejezdu na červenou</li> <li>• Předjíždění na plné čáře</li> <li>• Řízení motorového vozidla během doby, na kterou vám byl odebrán řidičák</li> </ul>
5	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Řízení vozidla, jehož technický stav je nevyhovující a nebezpečný pro ostatní</li> <li>• Překročení povolené rychlosti v obci o více než 40 km/h (o 50 km/h mimo obec)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Jízda na červenou na semaforech</li> <li>• Ohrožení ostatních účastníků provozu při přejíždění mezi pruhy</li> <li>• Ohrožení chodce</li> </ul>
4	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ohrožení chodce při přecházení na přechodu pro chodce</li> <li>• Nedání přednosti v jízdě</li> <li>• Překročení maximální doby řízení vozidla nebo nedodržení délky povinné pauzy</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Řízení vozidla bez oprávnění na danou skupinu vozidel</li> <li>• Nepoužití autosedačky nebo bezpečnostních pásů u dětí</li> </ul>
3	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Překročení povolené rychlosti o 20 km/h a více v obci (30 km/h mimo obec)</li> <li>• Nezastavení před přechodem, je-li řidič povinen zastavit</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Řízení bez průkazu profesní způsobilosti, je-li v dané situaci nutný</li> <li>• Jízda bez zapnutých pásů (nebo bez helmy na motorce)</li> </ul>
2	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Neoznačení překážky v provozu, kterou jste způsobili</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Překročení povolené rychlosti o 5-20 km/h v obci nebo</li> <li>• Používání mobilního telefonu při řízení</li> </ul>

Zdroj: Česko (2000c), upraveno autorkou

### 1.3.5 Zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů

Tento zákon upravuje podmínky k provozování autoškoly, způsob provádění výuky a výcviku řidičů a způsob provádění zkoušek k získání řidičského oprávnění.

Dále tento zákon upravuje zdokonalování odborné způsobilosti řidičů pro účely profesní způsobilosti řidičů, zdokonalování odborné způsobilosti řidičů, kteří mají v registru řidičů zaznamenány body a udělení nebo odejmutí akreditace k provozování školícího střediska.

### 1.3.6 Vyhláška č. 11/1975 Sb., o Úmluvě o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (dále jen Úmluva CMR)

Úmluva CMR, která byla sjednána v roce 1956 v Ženevě, je úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě a upravuje odpovědnost dopravce.

Tato Úmluva se vztahuje na každou přepravní smlouvu, pokud místo nakládky a předpokládané místo vykládky leží ve dvou různých státech. Alespoň jeden z těchto států musí být smluvním státem Úmluvy CMR.

Dokladem o přepravní smlouvě je nákladní list CMR (příloha A), který musí podle vyhlášky č. 11/1975 Sb., o Úmluvě o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (Česko, 1975) obsahovat tyto údaje:

- „a) místo a datum vystavení,*
- b) jméno a adresu odesílatele,*
- c) jméno a adresu dopravce,*
- d) místo a datum převzetí zásilky a místo jejího určení,*
- e) jméno a adresu příjemce,*
- f) obvyklé pojmenování povahy přepravované věci a druh obalu; u věci nebezpečné povahy jejich obecně uznávané označení,*
- g) počet kusů, jejich zvláštní značky a čísla,*
- h) hrubou váhu zásilky nebo jiným způsobem vyjádřené množství zboží,*
- i) náklady spojené s přepravou (dovozné, vedlejší poplatky, cla a ostatní výdaje vznikající od okamžiku uzavření smlouvy až do vydání zásilky),*
- j) pokyny potřebné pro celní a jiná úřední jednání,*
- k) údaj o tom, že přeprava i přes jakoukoliv opačnou doložku podléhá ustanovením této Úmluvy.“*

Nákladní list CMR má pět dílů. První díl (červený) je pro odesílatele, druhý díl (modrý) je pro příjemce, třetí díl (zelený) je pro dopravce, a čtvrtý a pátý díl, které jsou oba černé barvy, jsou pro případné další dopravce.

#### **1.4 Pracovní režim řidiče**

Pracovní režimy řidiče jsou regulovány nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 ze dne 15. března 2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy a Evropskou dohodou o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě.

### 1.4.1 Denní doba řízení

„Denní doba řízení je celková doba řízení mezi skončením jedné doby odpočinku a začátkem druhé denní doby odpočinku nebo mezi denní dobou odpočinku a týdenní dobou odpočinku.“ (Kahuda, 2011, s. 4)

Maximální denní doba řízení je devět hodin a dvakrát během kalendářního týdne může být prodloužena na deset hodin. V praxi to znamená, že pokud řidič začne svůj pracovní týden v sobotu a skončí následující týden v pátek, tak prodlouženou dobu řízení může využít jak v sobotu a neděli, tak i další dva dny v následujícím kalendářním týdnu. Pokud řidič začne svůj pracovní týden v pondělí a skončí v neděli, tak může využít pouze dvě prodloužené doby řízení. V obou případech nesmí překročit týdenní dobu řízení 56 hodin. Využití prodloužené denní doby řízení je znázorněno na obrázku č. 5.

pondělí	úterý	středa	čtvrtek	pátek	sobota	neděle
9 hodin	10 hodin	9 hodin	10 hodin	9 hodin	9 hodin	

**Pracovní týden v jednom kalendářním týdnu**

sobota	neděle	pondělí	úterý	středa	čtvrtek	pátek
10 hodin	10 hodin	9 hodin	10 hodin	9 hodin	10 hodin	

**Pracovní týden ve dvou kalendářních týdnech**

**Obrázek 5** Využití prodloužené denní doby řízení (autorka)

Nepřetržitě může řidič řídit maximálně 4,5 hodiny a poté musí následovat bezpečnostní přestávka v délce minimálně 45 minut. Tato bezpečnostní přestávka může být rozdělena na dvě části, kdy první část musí být minimálně 15 minut a druhá část minimálně 30 minut, ne však v opačném pořadí. Denní doby řízení a bezpečnostní přestávky jsou znázorněny na obrázku č. 6.

doba řízení	přestávka	doba řízení	přestávka	doba řízení	přestávka	doba řízení
4,5 hodiny	45 minut	2 hodiny	15 minut	1,5 hodiny	30 minut	1 hodina

**Denní doba řízení 9 hodin a bezpečnostní přestávky**

doba řízení	přestávka	doba řízení	přestávka	doba řízení	přestávka	doba řízení
4,5 hodiny	45 minut	2 hodiny	15 minut	2,5 hodiny	30 minut	1 hodina

**Denní doba řízení 10 hodin a bezpečnostní přestávky**

**Obrázek 6** Denní doby řízení a bezpečnostní přestávky (autorka)



Po dobu bezpečnostní přestávky nesmí řidič vykonávat žádnou jinou práci a nesmí vozidlo řídit. Bezpečnostní přestávku může řidič trávit např.:

- ve vozidle,
- mimo vozidlo,
- v pohybujiícím se vozidle, pokud toto vozidlo neřídí,
- na trajektu nebo po železnici, neboť vozidlo je v tu dobu vezeno.

Podle autorky je bezpečnostní přestávka velmi důležitá, neboť nepřetržité řízení vede k únavě řidiče a tím i ke zmenšení koncentrace. Kdyby nebyly bezpečnostní přestávky dané, spousta řidičů by řídila nepřetržitě i více než 4,5 hodiny, což by mohlo vést k vyšší nehodovosti.

### 1.4.2 Týdenní doba řízení

Maximální týdenní doba řízení je 56 hodin a za dva po sobě jdoucí týdny 90 hodin. To znamená, že pokud řidič v jednom týdnu řídil 56 hodin, v následujícím týdnu může řídit maximálně 34 hodin. Poté musí následovat týdenní doba odpočinku.

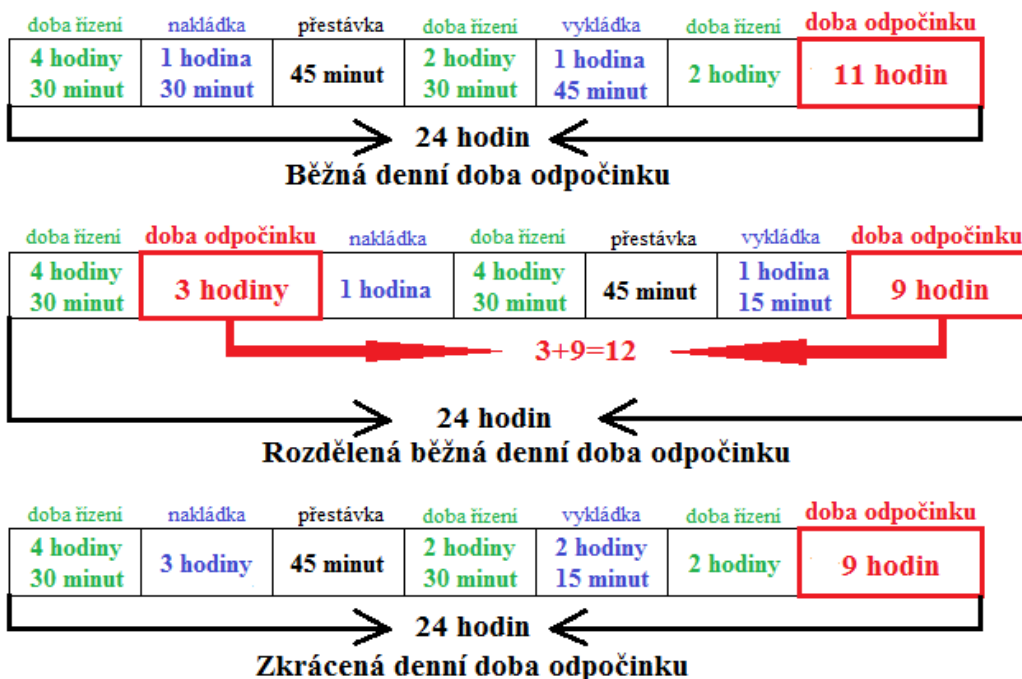
*„Počet denních dob řízení v jednom týdnu není omezen. Avšak nejpozději po šesti 24 hodinových časových úsecích (plovoucích dnech) od konce minulého týdenního odpočinku (tj. po 6 denních dobách řízení) musí řidič nastoupit týdenní odpočinek. Pokud řidič v daném týdnu vykonal 6 plovoucích dnů (6 denních dob řízení) a přitom nevyčerpal 56 hodin řízení, může po vyčerpání týdenního odpočinku v tomto týdnu znovu řídit.“ (Dobrobus, 2012)*

### 1.4.3 Denní doba odpočinku

*„Odpočinkem se rozumí každá nepřerušovaná doba, během níž si řidič může volně nakládat se svým časem.“ (Kahuda, 2011, s.7)*

Denní doba odpočinku, která je znázorněna na obrázku č. 7, může být:

- běžná denní doba odpočinku – tj. doba odpočinku v celkovém trvání nejméně 11 hodin.
- rozdělená běžná denní doba odpočinku – tj. běžná denní doba odpočinku rozdělená na dvě části, kdy první část musí trvat nejméně tři hodiny a část druhá nejméně devět hodin. Rozdělená běžná denní doba odpočinku tedy trvá nejméně 12 hodin a musí být čerpána v časovém úseku 24 hodin.
- zkrácená denní doba odpočinku – tj. doba odpočinku v celkovém trvání více než devět hodin a méně než 11 hodin. Zkrácenou denní dobu odpočinku lze čerpat pouze třikrát během pracovního týdne.



Obrázek 7 Denní doby odpočinku (autorka)

#### 1.4.4 Týdenní doba odpočinku

„Týdenní doba odpočinku musí začít nejpozději po uplynutí šesti 24 hodinových úseků od skončení předchozí týdenní doby odpočinku.“ (Kahuda, 2011, s.6)

Po dvou po sobě následujících týdnech musí mít řidič buď běžnou, nebo jednu zkrácenou a jednu běžnou týdenní dobu odpočinku. Běžná týdenní doba odpočinku je 45 hodin a zkrácená je od 24 do 45 hodin. Zkrácená doba odpočinku musí být nahrazena do konce třetího týdne od týdne, kdy byla týdenní doba odpočinku zkrácena.

„Pravidla:

- Pokud má řidič všechny plovoucí dny o délce 24 hodin, musí nastoupit týdenní odpočinek nejpozději po  $6 \times 24 = 144$  hodinách od ukončení předchozího týdenního odpočinku.
- Pokud řidič pracuje s plovoucími dny i kratšími než 24 hodin, musí nastoupit týdenní odpočinek nejpozději po šesti plovoucích dnech (šesti denních dobách řízení) od skončení předchozího týdenního odpočinku. To může být i dříve než po 144 hodinách od ukončení předchozího týdenního odpočinku.
- Platí i další podmínka: Řidič smí v každém kalendářním týdnu řídit nejvýše 56 hodin. Po vyčerpání 56 hodin řízení tedy již nesmí řidič v daném týdnu řídit. Může ale vykonávat jiné činnosti (např. jinou práci). Po dosažení limitu 56 hodin řízení

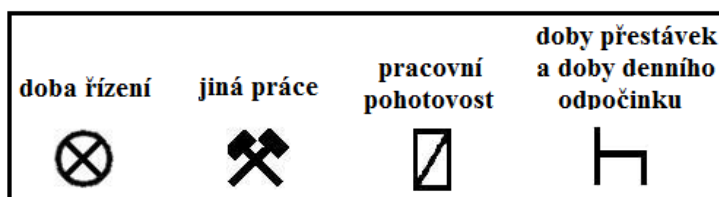
v jednom týdnu má tedy řidič povinnost nastoupit týdenní odpočinek. Pokud ovšem řidič, který již v týdnu najel 56 h řízení, následně vyčerpá týdenní odpočinek, ani tehdy nesmí v tomtéž týdnu zahájit další dobu řízení.

- Jsou-li ve vozidle přítomni nejméně dva řidiči, mohou využívat plovoucí den až o délce 30 hodin a dobu denního odpočinku nejméně 9 hodin. Pro zahájení týdenního odpočinku ale platí stejné pravidlo jako pro sólo řidiče: každý z řidičů jej musí nastoupit nejpozději po  $6 \times 24 = 144$  hodinách od ukončení předchozího týdenního odpočinku.“ (Dobrobus, 2012)

## 1.5 Záznamová zařízení

„Záznamovým zařízením je zařízení určené k montáži do silničních vozidel a k automatickému či poloautomatickému zobrazování a záznamu podrobných informací o pohybu těchto vozidel a o určitých dobách činnosti jejich řidičů.“ (EU, 2014)

Každá z činností řidiče je opatřena značkou. Jednotlivé značky jsou znázorněny na obrázku č. 8.



Obrázek 8 Značky činností řidiče (autorka)

Vozidlo musí být vybaveno vhodným záznamovým zařízením, neboť nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014 o tachografech v silniční dopravě, říká:

„Tachografy musí být namontovány a používány ve vozidlech, která jsou registrována v členských státech a používána pro silniční přepravu cestujících nebo zboží a na která se vztahuje nařízení (ES) č. 561/2006.“

Montáž záznamového zařízení provádějí pouze montéři, dílny nebo výrobci vozidel schválení příslušným orgánem členského státu. Správně funkční záznamové zařízení je opatřeno plombou, aby nemohlo docházet k neoprávněným zásahům do zaznamenaných dat.

Záznamové zařízení musí být ve vozidle umístěno tak, aby nedošlo k jeho náhodnému poškození, a musí být pro řidiče dobře čitelné a snadno dosažitelné.

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014 o tachografech v silniční dopravě stanovuje technické podmínky pro instalaci, kontroly, používání a provoz tachografů, a to jak analogových, tak digitálních.

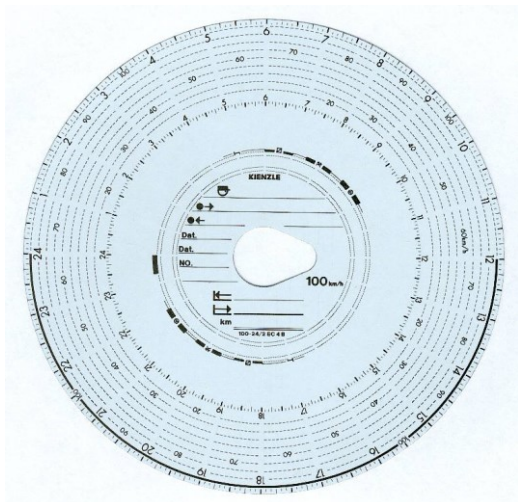
### 1.5.1 Analogový tachograf

U analogového tachografu se veškeré činnosti řidiče zaznamenávají mechanicky nebo elektronicky na záznamové listy, tzv. „kolečka.“ (obrázek č. 9)

Za vyplněný záznamový list před vložením do analogového tachografu zodpovídá řidič. Veškeré údaje musí být vyplněny čitelně.

Podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014, o tachografech v silniční dopravě (EU, 2014) se musí před vložením záznamového listu do tachografu vyplnit tyto údaje:

- jméno a příjmení řidiče,
- místo, kde byl záznamový list vložen,
- datum vložení,
- registrační značka vozidla
- stav tachometru



**Obrázek 9** Záznamový list (Mechanika tachografy Děčín)

Na záznamový list se zaznamenává doba řízení, bezpečnostní přestávky, denní doba odpočinku, rychlost vozidla a otevření tachografu obsahující vložený záznamový list. Záznamový list se musí měnit každých 24 hodin a musí se uchovávat tak, aby byl po dobu jednoho roku čitelný. Po vyjmutí záznamového listu z tachografu se dopíše místo a datum vyjmutí, stav tachometru, od kterého se odečte stav původní a rozdíl, který udává počet ujetých kilometrů, se zapíše.

Existují dva druhy analogových tachografů:

- vyklápěcí (obrázek č. 10),
- šuplíkový (obrázek č. 11).

Vyklápěcí tachograf je umístěn v přístrojové desce a je opatřen klíčkem pro vyklápění. Uvnitř tachografu se nachází odklápěcí přepážka, kam lze vložit záznamový list buď jednoho, nebo dvou řidičů. Záznamový list řidiče, který momentálně řídí, se vkládá nahoru na přepážku tak, aby strana, na kterou se zapisuje záznam, směřovala vzhůru. Nastavení činností na tachografu se provádí ručně pomocí přepínatelných páček ve spodní části tachografu.



**Obrázek 10** Vyklápěcí tachograf (JIP's TruckWay)

Šuplíkový tachograf, připomínající svou konstrukcí autorádio, je opatřen displejem, na kterém je zobrazen čas, datum, činnost řidičů a celkový stav tachometru. Dále je šuplíkový tachograf opatřen tlačítky, která slouží k přepínání činností řidičů, ke změně data a času, k vyvolání hlášení o chybách a k otevření šuplíku, do kterého se vkládá záznamový list. Záznamový list se vkládá, stejně jako u vyklápěcího tachografu, tak, aby strana, na kterou se zapisuje záznam, směřovala vzhůru. Po vložení záznamového listu se musí šuplík zavřít, aby byl záznamový list připraven k zápisu dat.



**Obrázek 11** Šuplíkový tachograf (Mechanika Teplice)

## 1.5.2 Digitální tachograf

Vozidla, která byla poprvé uvedena do provozu od 1. května 2006, musí mít zabudován výhradně digitální tachograf. (obrázek č. 12)

Digitální tachograf pracuje nezávisle na akumulátoru, neboť má vlastní zdroj. Životnost tohoto zdroje je dva roky. Aby bylo možné s tachografem pracovat, musí být otočený klíček v zapalování.

Veškeré činnosti řidiče jsou elektronicky zapisovány na paměťovou kartu řidiče. Na kartu řidiče se zaznamenává doba řízení, bezpečnostní přestávky, denní doba odpočinku a denní pracovní doba řidiče.



**Obrázek 12** Digitální tachograf (autorka)

Základními prvky digitálního tachografu, které jsou umístěny na přední straně a slouží k obsluze tohoto zařízení, jsou:

- Displej – v základním zobrazení je zde zobrazen čas, činnost řidičů, celkový stav kilometrů, vložená karta řidiče a rychlost vozidla. Displej zobrazuje veškeré úkony s tachografem.
- Tlačítko činností řidiče 1 – slouží k přepínání činností řidiče 1.
- Tlačítko činností řidiče 2 – slouží k přepínání činností řidiče 2.
- Dvě zásuvky pro vložení paměťové karty řidiče – uvnitř zásuvky je kartová jednotka, která načte paměťovou kartu a zaznamenává veškeré činnosti řidiče. Do první zásuvky vloží svou kartu řidič, který momentálně řídí. Do druhé zásuvky svou kartu vloží řidič, který odpočívá na sedadle spolujezdce. Pokud ve vozidle jede pouze jeden řidič, druhá zásuvka zůstává prázdná.
- Vysunovací tlačítko zásuvky – každá zásuvka má své tlačítko pro vyjmutí karty řidiče. Kartu nelze vyjmout za jízdy.
- Tiskárna – slouží k výtisku veškerých dat uložených v tachografu, např. denní výtisk řidiče, denní výtisk vozidla, překročení rychlosti vozidla atd.
- Navigační tlačítko – toto tlačítko slouží k výběru nabídek tachografu.

- Konektor pro stahování dat a kalibraci – tento konektor se nachází pod výklopnou krytkou. Slouží k napojení USB čtečky a ke stažení dat z tachografu.

Data uložená v tachografu se dají stáhnout pomocí USB čtečky do počítače. Do digitálního tachografu se ukládá rychlost vozidla a její překročení, nebo jízda bez vložené karty. Bez vložené karty se jezdit nesmí, hrozí za to zaměstnavateli pokuta.

Výhodou digitálních tachografů je, že se nemusí ručně nic složitě vypisovat a po vyjmutí karty a opětovném vložení se dají zpětně doplnit data, jako např. týdenní doba odpočinku.

U novějších verzí tachografů, od října 2011, platí u digitálních tachografů tzv. „pravidlo jedné minuty“.

*„Tachograf přiřadí každé minutě takovou z činností „řízení“, „jiná práce“, „pohotovost“ nebo „přestávka/odpočinek“, která během této minuty nejdéle trvala.“*  
(Dobrobus, 2012)

V praxi to znamená, že na paměťovou kartu řidiče se zapíše ta činnost, která v dané minutě trvala déle. Pokud řidič v jedné minutě bude mít 31 sekund odpočinek a 29 sekund dobu řízení, za celou minutu se zaznamená odpočinek. Tyto tachografy byly vyvinuty z toho důvodu, aby byla ušetřena doba řízení např. při popojíždění v kolonách, popojetí vozidla od rampy nebo na parkovišti, pokud je to nezbytně nutné.

## 1.6 Doklady v silniční nákladní dopravě

V tomto oddílu jsou uvedeny doklady, které musí mít řidič během jízdy ve vozidle. Tyto doklady jsou nutné pro případnou policejní nebo celní kontrolu.

### 1.6.1 Osobní doklady řidiče

Osobní doklady řidiče jsou potřebné k prokázání řidičovy totožnosti a odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel dané skupiny.

Mezi osobní doklady řidiče patří:

- průkaz totožnosti (občanský průkaz nebo cestovní pas),
- řidičský průkaz,
- průkaz profesní způsobilosti řidiče,
- paměťová karta řidiče.

## 1.6.2 Doklady ve vozidle

Dopravce je povinen zajistit, aby v každém vozidle byly pro případnou policejní nebo celní kontrolu tyto doklady:

- osvědčení o registraci vozidla (obrázek č. 13),
- doklad o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla, tzv. „zelená karta“ (příloha B),
- zápis o zkoušce tachografu (příloha C),
- opis Eurolicence (příloha D),
- výpis z obchodního rejstříku.



Obrázek 13 Osvědčení o registraci vozidla – přední a zadní strana (autorka)

## 1.6.3 Přepravní doklady

„Přepravní listina je doklad, který doprovází přepravovanou věc během přepravy, obsahuje údaje o této věci, odesílateli, příjemci a dopravci.“ (Kleprlík, 2011, s.136)

Na základě potvrzení přepravního dokladu vzniká přepravní smlouva mezi přepravcem (ten, kdo si objednává přepravu) a dopravcem. Přepravním dokladem je nákladní list, např. nákladní list CMR. Dalšími průvodními doklady mohou být např. dodací list, vážní lístek atd.



## **2 ANALÝZA PRÁCE ŘIDIČE VE SPOLEČNOSTI AUTODOPRAVA JIŘÍ LEVORA S.R.O.**

V této kapitole autorka zanalyzuje současný stav práce řidiče ve společnosti Autodoprava Jiří Levora s.r.o. a navrhne řešení vedoucí k zefektivnění této práce ve smyslu zvýšení pracovních výkonů řidiče a ve zlepšení pracovních podmínek pro řidiče.

V prvním oddílu autorka představí společnost Autodoprava Jiří Levora s.r.o. V další části tohoto oddílu autorka uvede metodu zjišťování dat pro analýzu práce řidiče v dané společnosti, představí vozový park, kterým společnost disponuje, a popíše péči o vozidla. V tomto oddílu autorka navrhne usnadnění a úsporu času při mytí vozidel.

Ve druhém oddílu autorka porovná výkony řidičů při stejných přepravách s různými typy záznamových zařízení ve vozidle a navrhne výměnu staršího typu záznamového zařízení za novější typ, u kterého platí tzv. „pravidlo jedné minuty“.

Ve třetím oddílu autorka popíše mimořádné události, které mohou při této práci nastat. Jedná se o zcizení nafty a defekt pneumatiky. Autorka navrhne opatření k odstranění příčin těchto událostí a k usnadnění práce řidiče.

### **2.1 Představení společnosti Autodoprava Jiří Levora s.r.o.**

Společnost Autodoprava Jiří Levora s.r.o. (dále jen společnost) byla založena v roce 1999 panem Jiřím Levorou st.

Na začátku svého působení se společnost zabývala převozem kalů z čističky odpadních vod a popílku z plzeňské teplárny. Tyto přepravy byly uskutečňovány dvěma nákladními automobily, Tatrrou a Škodou 706. Tyto nákladní automobily byly později nahrazeny dvěma novějšími nákladními automobily značky Scania 24L 420.

V roce 2006 začala společnost spolupracovat se společností Zdemar s.r.o. Pro společnost Zdemar s.r.o. byly uskutečňovány přepravy ječmene do plzeňského pivovaru. Z důvodu těchto přeprav bylo nutné vozový park rozšířit a byly zakoupeny dvě starší návěsové soupravy, tahače značky Scania R420 a návěsy značky Benalu.

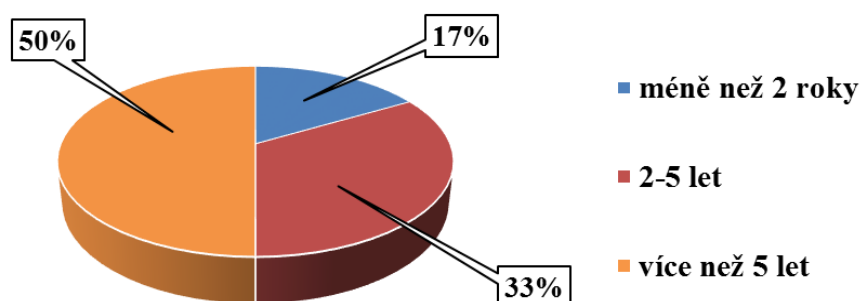
V následujících letech se společnost rozvíjela, vozový park se rozrůstal a přepravy se uskutečňovaly pro více společností, zabývající se nákupem a prodejem obilovin, např. Provít a.s. a Agrospol s.r.o.

V roce 2014 přistoupil do společnosti jako společník pana Levory st. jeho syn, pan Jiří Levora ml., který převzal zodpovědnost za veškeré logistické činnosti a hledání nových přepravních příležitostí. Pan Jiří Levora st. se stará o evidenci vozidel, jejich opravy a údržby.

Společnost v současné době zaměstnává 12 řidičů ve věku od 28 do 58 let, z toho deset řidičů a dvě řidičky, a zaměřuje se na přepravy různých sypkých materiálů (obilí, písek, šterk, hnojivo atd.) v rámci České republiky a Spolkové republiky Německo. Tyto přepravy jsou převážně uskutečňovány pro společnosti Bor s.r.o., Bayernhof GmbH, Baywa AG a Arimex Trade s.r.o.

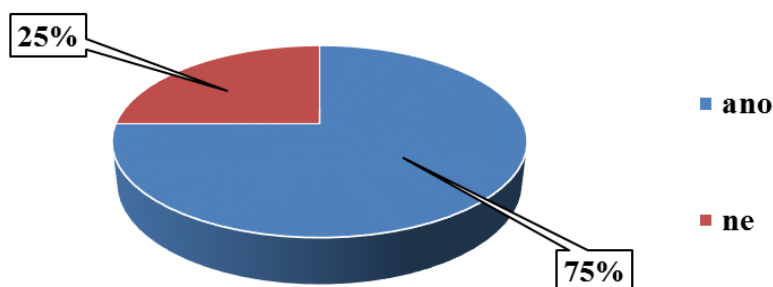
Podle dotazníkového šetření, které bude uvedeno v následujícím pododdílu 2.1.1, je v této společnosti zaměstnáno 50 % řidičů déle než pět let (obrázek č. 14) a 75 % řidičů je v této společnosti spokojeno (obrázek č. 15).

### Jak dlouho pracujete ve společnosti Autodoprava Jiří Levora s.r.o.?



**Obrázek 14** Graf: Délka pracovního poměru řidičů ve společnosti Autodoprava Jiří Levora s.r.o. (autorka)

### Jste v této společnosti spokojený/á?



**Obrázek 15** Graf: Spokojenost řidičů (autorka)

### 2.1.1 Dotazník pro řidiče společnosti

Pro získání informací sloužících jako podklad k možným návrhům zefektivnění práce řidiče, sestavila autorka dotazník o jedenácti otázkách (příloha E) pro samotné řidiče ve společnosti Autodoprava Jiří Levora s.r.o.

Autorka sestavila dotazník tak, aby jeho vyplnění nezabralo respondentům déle než 10 minut. Otázky byly sestavené účelně a tak, aby odpovědi na ně byly jednoznačné a nebyly protichůdné.

Následně autorka oslovila 12 řidičů u výše uvedené společnosti, kteří ochotně dotazník vyplnili. Poté autorka dotazník vyhodnotila a zjistila tyto skutečnosti:

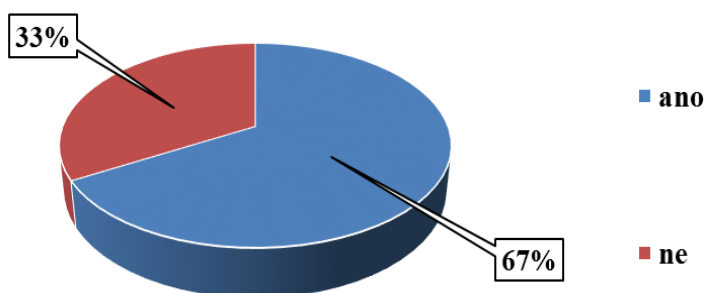
- 50 % respondentů pracuje ve společnosti déle než pět let,
- 75 % respondentů je ve společnosti spokojeno,
- 67 % respondentů má ve vozidle namontováno záznamové zařízení, u kterého platí tzv. „pravidlo jedné minuty“,
- 83 % respondentů si myslí, že toto záznamové zařízení může ovlivnit jejich pracovní výkon,
- 100 % respondentů myje vozidlo ručně,
- 58 % respondentů myje vozidlo jednou za měsíc,
- 83 % respondentů myje své vozidlo více než tři hodiny,
- 100 % vozidel není zabezpečeno proti odcizení nafty,
- 75 % respondentům byla zcizena nafta,
- 100 % respondentů řešilo defekt pneumatiky,
- 100 % respondentů si měnilo pneumatiku samo.

Dotazníkovým šetřením bylo zjištěno, že polovina řidičů je ve společnosti Autodoprava Jiří Levora s.r.o. zaměstnána déle než pět let a 75 % řidičů je v této společnosti spokojeno. Z těchto skutečností autorka usuzuje, že ve společnosti nedochází k časté výměně řidičů.

Z dotazníku plyne, že 67 % respondentů má ve vozidle namontováno záznamové zařízení, u kterého platí tzv. „pravidlo jedné minuty“, což znázorňuje graf na obrázku č. 16.

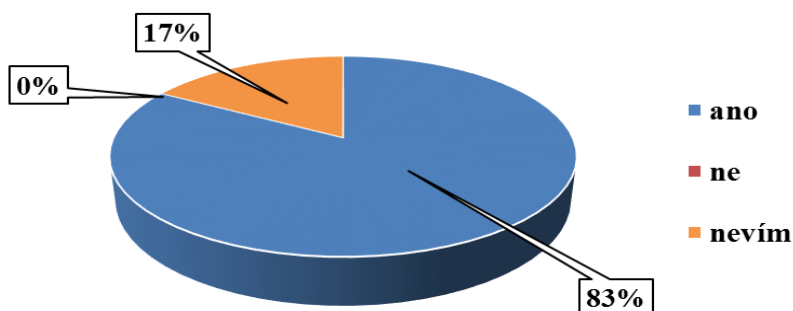
Graf na obrázku č. 17 znázorňuje skutečnost, že 83 % respondentů si myslí, že toto záznamové zařízení může ovlivnit jejich pracovní výkon. V práci budou porovnány pracovní výkony řidičů, kdy jeden z řidičů má ve vozidle namontován starší typ tachografu, u kterého neplatí tzv. „pravidlo jedné minuty“ a bude navržena jeho výměna za novější typ tachografu.

**Máte ve vozidle namontováno záznamové zařízení, u kterého platí tzv. „pravidlo jedné minuty“?**



**Obrázek 16** Graf: Záznamové zařízení s tzv. „pravidlem jedné minuty“ (autorka)

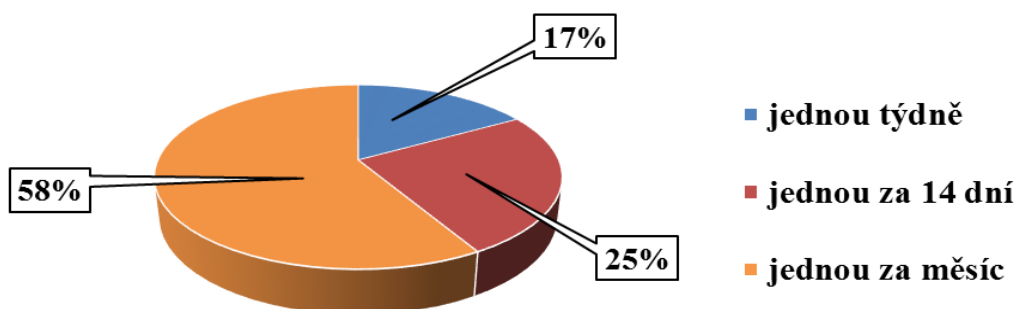
**Myslíte si, že záznamové zařízení, u kterého platí tzv. „pravidlo jedné minuty, může ovlivnit Váš pracovní výkon?**



**Obrázek 17** Graf: Záznamové zařízení a jeho ovlivnění výkonu (autorka)

Další skutečností, která z dotazníku plyne je, že 100 % respondentů myje vozidlo ručně, z toho 83 % respondentů ztratí mytím vozidla více než tři hodiny. Tyto skutečnosti mohou mít za následek to, že 58 % respondentů myje své vozidlo pouze jednou za měsíc, což je znázorněno grafem na obrázku č. 18. V práci autorka navrhne mytí vozidel v mycí lince nákladních vozidel z důvodu ušetření času na jiné pracovní výkony a zlepšení podmínek pro řidiče.

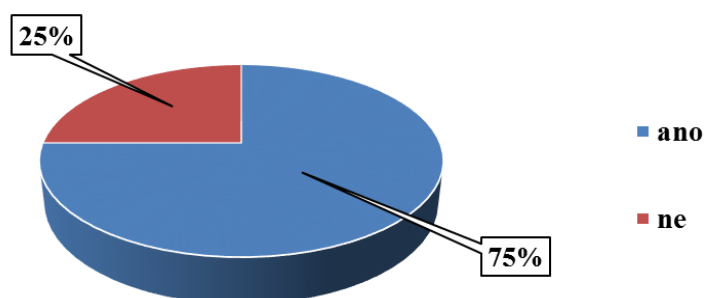
### Jak často myjete Vaši návěsovou/přívěsovou soupravu?



**Obrázek 18** Graf: Frekvence mytí vozidel (autorka)

Dále bylo zjištěno, že všechna vozidla, kterými společnost Autodoprava Jiří Levora s.r.o. disponuje, nejsou zabezpečena proti odcizení nafty. 75 % respondentů uvedlo, že jim byla nafta zcizena, jak je znázorněno grafem na obrázku č. 19. V dnešní době krádež nafty není nic neobvyklého a vozidla, která nejsou proti krádeži zabezpečena, jako by k tomuto činu vyzývala. Autorka v práci navrhne zabezpečení palivové nádrže, aby se krádeži nafty předešlo a nedošlo k problémům, které v případě krádeže řidiči nastanou.

### Byla Vám někdy nafta zcizena?



**Obrázek 19** Graf: Zcizení nafty (autorka)

Nakonec bylo dotazníkovým šetřením zjištěno, že všichni dotazovaní již řešili defekt pneumatiky a všichni si museli pneumatiku vyměnit sami. Defekt pneumatiky není pro řidiče příjemnou záležitostí, neboť výměna pneumatiky je fyzicky i časově náročná. V práci autorka navrhne možné usnadnění výměny pneumatiky.

## 2.1.2 Vozový park

V současné době má společnost k dispozici 12 nákladních souprav, z toho 11 souprav návěsových a jednu soupravu přívěsovou.

Každé z vozidel je přiděleno jednomu řidiči, který se stará o čistotu interiéru a základní údržbu (dolévání provozních kapalin, výměna žárovek, mytí vozidla atd.).

Autorka s přidělováním vozidla jednomu řidiči souhlasí, neboť je udržována čistota a velmi dobrý stav vozidla. Z vlastních zkušeností autorka ví, že střídáním více řidičů na jednom vozidle dochází k zanedbání péče o vozidlo, což může mít za následek i odstavení vozidla z důvodu poruchy, např. nedoléváním provozních kapalin.

Seznam nákladních souprav, které má společnost k dispozici, je uveden v tabulce č. 3.

**Tabulka 2** Seznam nákladních souprav

Pořadí	Tahač	Návěsový sklápěč
1	Daf XF 510 FT	Schwarzmüller
2	Daf XF 510 FT	Schwarzmüller
3	Daf XF 510 FT	STAS
4	Volvo FH 500	Schwarzmüller
5	Volvo FH 500	Schwarzmüller
6	Volvo FH 500	Schwarzmüller
7	Volvo FH 500	STAS
8	Scania G 420	STAS
9	Scania G 420	Benalu
10	Scania G 420	Benalu
11	Scania R 500 V8	Schwarzmüller
	<b>Nákladní automobil</b>	<b>Přívěs</b>
12	Volvo FH 500	Schwarzmüller

Zdroj: Autodoprava Jiří Levora (2017b), upraveno autorkou

Vozidla značky Daf jsou pořízena na operativní leasing na dobu tří let. Nájezd kilometrů, který je dán leasingovou smlouvou je 120 000 km ročně, tedy 360 000 km za tři roky. Tento limit může být překročen o 10 %, tedy o 36 000 km. Celkový možný nájezd kilometrů je tedy 396 000 km za tři roky.

Podle evidence spotřeby vozidel, kterou si vede pan Levora st., mají tato vozidla, jejichž stáří je dva a půl roku, průměrnou spotřebu pohonných hmot při těchto těžkotonážních přepravách 36 litrů na 100 km. Vzhledem ke stáří vozidel jsou nutné pouze menší opravy

a servisní prohlídky, které se dají naplánovat na dny, kdy nejsou prováděny přepravy. Servisní prohlídky se provádějí jedenkrát ročně.

Vozidla značky Volvo jsou majetkem společnosti a jejich stáří je od jednoho roku do čtyř let. Podle evidence spotřeby vozidel mají tato vozidla průměrnou spotřebu pohonných hmot 33 litrů na 100 km. Poruchovost u těchto vozidel je minimální. Menší opravy a servisní prohlídky, které se provádějí jedenkrát ročně, jsou plánovány na dny, kdy nejsou uskutečňovány žádné přepravy.

Podle evidence oprav vozidel jsou na tom nejhůře vozidla značky Scania. Jejich stáří je od sedmi do devíti let a průměrná spotřeba pohonných hmot je u těchto vozidel 42 litrů na 100 km. Poruchovost těchto vozidel je vyšší, neboť vzhledem ke stáří vozidel a k počtu najetých kilometrů postupně dochází k opotřebení mechanických i elektronických součástí. Opravy musí být provedeny neodkladně, nelze je naplánovat na dny, kdy je vozidlo odstaveno v době řídicova volna. Tím vznikají prostoje vozidla.

V tabulce č. 4, kterou autorka vytvořila s pomocí pana Levory st., který jí poskytl informace ze své evidence spotřeby vozidel, je znázorněna průměrná spotřeba pohonných hmot u jednotlivých vozidel a rozdíl v nákladech na pohonné hmoty na 100 000 km. Z tabulky je patrné, že nejnižší náklady na pohonné hmoty na 100 000 km jsou u vozidla Volvo 2 (zelený rámeček), nejvyšší náklady pak u vozidla Scania 4 (červený rámeček). Rozdíl mezi náklady na pohonné hmoty na 100 000 km u těchto vozidel je 246 468 Kč.

**Tabulka 3** Rozdíl v nákladech na pohonné hmoty na 100 000 km

Tahač	Průměrná spotřeba (l/100 km)	Spotřeba na 100 000 km	Náklady v Kč (cena 22,80 Kč)
Daf 1	35,85	35 850	817 380
Daf 2	36,36	36 360	829 008
Daf 3	36,27	36 270	826 956
Volvo 1	32,98	32 980	751 944
Volvo 2	32,64	32 640	<b>744 192</b>
Volvo 3	33,12	33 120	755 136
Volvo 4	33,24	33 240	757 872
Volvo 5	33,38	33 380	761 064
Scania 1	41,31	41 310	941 868
Scania 2	41,52	41 520	946 656
Scania 3	41,26	41 260	940 728
Scania 4	43,45	43 450	<b>990 660</b>

Zdroj: Autodoprava Jiří Levora (2017b), upraveno autorkou

Spotřeba pohonných hmot u všech vozidel je ovlivněna:

- stářím vozidla,
- hmotností nákladu,
- náročností terénu,
- špatnou jízdou řidiče, např. agresivní jízdou, vytáčením motoru do vysokých otáček atd.

### 2.1.3 Pracoviště řidiče

Řidičův pracovní týden začíná v pondělí a končí v pátek. Po celý týden je kabina vozidla jeho pracovištěm, obývacím pokojem, jídelnou i ložnicí. Stává se tak jeho druhým domovem, a proto by měla být uzpůsobena řidičovým potřebám.

V dnešní době jsou kabiny vozidel konstruovány tak, aby poskytly řidiči co největší pohodlí. Velký důraz je kladen na prostor pro ovládání vozidla (obrázek č. 20). Dostatečný prostor je důležitý pro správné a bezpečné ovládání vozidla. Ovládací prvky jsou umístěny tak, aby na ně řidič bez problémů dosáhl ze sedadla. Sedadla jsou pohodlná, vzduchem odpružená. Jsou uzpůsobena tak, aby poskytovala řidiči pohodlí a zároveň ulevila co nejvíce páteři při jízdě na nerovných vozovkách. Právě otřesy způsobené touto jízdou mohou vést k různým problémům s páteří.



**Obrázek 20** Prostor pro ovládání vozidla (autorka)

Další důležitou částí kabiny je prostor pro odpočinek. V tomto prostoru se nachází lůžko (obrázek č. 21). Kvalita lůžka závisí jak na značce vozidla, tak i na ceně, kterou je majitel společnosti ochotný za pohodlí řidiče zaplatit. Kvalitní spánek je důležitý, neboť pouze dobře odpočatý řidič může svou práci vykonávat správně a bezpečně. Podle využití vozidla může být lůžko buď jedno nebo mohou být lůžka dvě.





**Obrázek 21** Lůžko (autorka)

Jelikož řidič přes týden ve vozidle „bydlí“, je důležitý i prostor pro ukládání osobních věcí, ať už jde o oblečení, hygienické potřeby nebo o potraviny.

Kabina vozidla poskytuje řidiči spoustu úložných prostorů. Úložné uzavíratelné skříňky se nacházejí nad čelním sklem (obrázek č. 22). Další úložný prostor se nachází pod spodním lůžkem. Někteří řidiči pro odkládání věcí používají také horní lůžko, pokud je jím vozidlo vybaveno a není využito. Podle autorky tento způsob ukládání věcí není moc bezpečný, neboť při prudkém zabrzdění nebo nárazu by mohly věci popadat a zranit nebo vylekat řidiče, což by mohlo vést až k zavinění dopravní autonehody.



**Obrázek 22** Úložné uzavíratelné skříňky nad čelním sklem (autorka)

#### **2.1.4 Tankování pohonných hmot**

Vozidla jsou vybavena palivovými nádržemi o objemu 1000 litrů. Jak u vozidel značky Scania, které mají nejvyšší spotřebu pohonných hmot, tak i u vozidel značky Daf a Volvo, tento objem palivových nádrží na celý týden nestačí a je nutné jedenkrát týdně pohonné hmoty dotankovat. Tankování probíhá v areálu společnosti, kde je umístěna uzamykatelná palivová nádrž o objemu 14 000 litrů. Ke spuštění tankování je nutný čip, na kterém je zaznamenána registrační značka vozidla. To majiteli společnosti umožňuje sledovat průměrnou spotřebu vozidel.

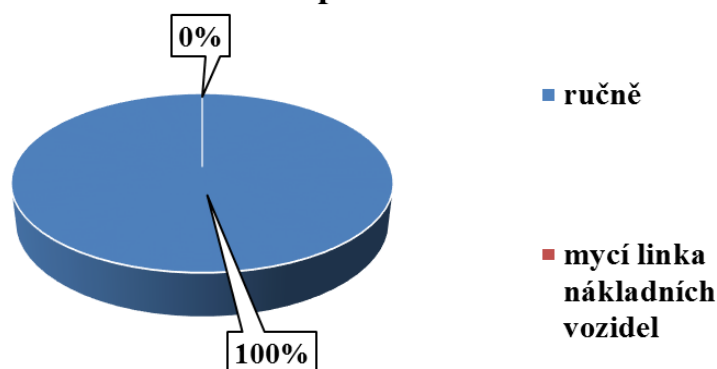
### 2.1.5 Péče o vozidla

Každý z řidičů pečuje o vozidlo, které mu bylo přiděleno. Řidičova péče spočívá v kontrole veškerých provozních náplní a při potřebě jejich dolévání. Veškeré provozní náplně jsou k dispozici v dílně v areálu společnosti. Pouze s vozidly značky Daf se musí při potřebě dolítí provozních náplní jezdit do autorizovaného servisu, neboť jsou pořízeny na operativní leasing.

Další péče o vozidlo spočívá v jeho mytí. Pravidelné mytí vozidel je důležité, neboť nečistoty, které na vozidle ulpí, např. zbytky soli nebo hmyzu, jsou vůči laku vozidla agresivní. Silniční špína, která je velmi odolná, má za následek ztrátu lesku laku a živost barvy. Dalším důvodem, proč je mytí vozidla důležité je, že čisté vozidlo je vizitkou společnosti.

Z dotazníkového šetření vyplývá, že 100 % řidičů myje své vozidlo ručně (obrázek č. 23). Mytí vozidel je uskutečňováno v areálu provozovny čističky odpadních vod společnosti Vodárna Plzeň a.s., která je od areálu společnosti vzdálená šest kilometrů, což může v dopravní špičce znamenat i půlhodinový přesun.

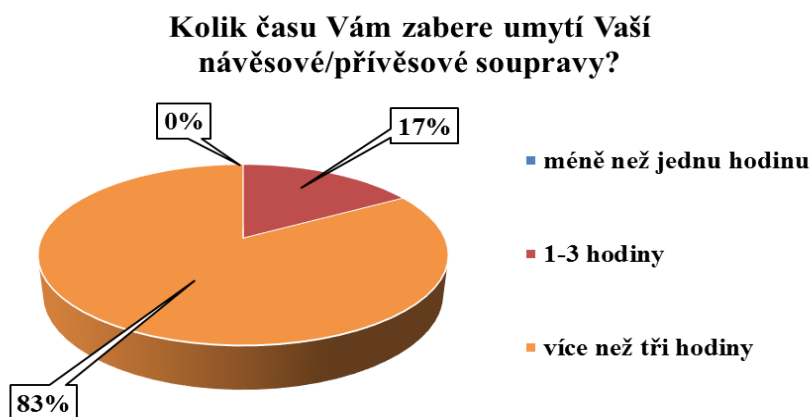
#### Jakým způsobem myjete Vaši návěsovou/přívěsovou soupravu?



**Obrázek 23** Graf: Způsob mytí vozidel (autorka)

Jak bylo dotazníkovým šetřením zjištěno a graficky znázorněno na obrázku č. 16 v pododdílu 2.1.1, 58 % řidičů myje své vozidlo pouze jednou za měsíc. Jedním z důvodů, proč řidiči nemyjí své vozidlo častěji, může být právě tento časově náročný přesun.

Podle autorky je hlavním důvodem, proč řidiči myjí své vozidlo pouze jednou za měsíc, časová a fyzická náročnost samotného mytí vozidla. Podle dotazníkového šetření a grafického znázornění na obrázku č. 24, myje své vozidlo 83 % řidičů více než tři hodiny.



**Obrázek 24** Graf: Časová náročnost mytí vozidla (autorka)

Autorka by z důvodu časové a fyzické náročnosti mytí vozidel navrhovala, aby byla vozidla myta v mycí lince nákladních vozidel. Tento návrh a jeho zhodnocení je uveden v oddílu 3.1 „Návrh na usnadnění mytí vozidel“.

## 2.2 Práce řidiče ve společnosti Autodoprava Jiří Levora s.r.o.

V tomto oddílu se autorka zaměří na práci řidiče v dané společnosti a na činnosti, které v souvislosti s touto prací musí řidič vykonávat. Autorka zde porovná výkony dvou řidičů, kteří mají ve vozidle namontovány různé typy záznamových zařízení a navrhne výměnu staršího typu záznamového zařízení za novější typ, u kterého platí tzv. „pravidlo jedné minuty“.

### 2.2.1 Pracovní týden řidiče

Pracovní týden řidiče začíná v pondělí ráno a končí v pátek odpoledne nebo večer. Začátek denní pracovní doby řidičů se liší, neboť záleží na tom, kdy řidič započal denní dobu odpočinku a zda jde o běžnou denní dobu odpočinku nebo o denní dobu odpočinku zkrácenou. Začátek denní pracovní doby je také závislý na čase nakládek a vykládek.

Podle evidence záznamů o provozu nákladního vozidla řidiči denně ujedou vzdálenost v průměru 550 kilometrů, celkový týdenní nájezd kilometrů je tedy průměrně 2 750 km.

### 2.2.2 Komunikace mezi řidičem a dispečerem

Společnost ke komunikaci mezi řidičem a dispečerem využívá mobilní telefon. Informace o místě nakládky, místě vykládky a druhu nakládaného zboží, sděluje dispečer řidiči formou SMS zprávy, kterou si řidič může přečíst v době, kdy vozidlo stojí. Zpětně řidič dispečerovi potvrdí přijetí informací.

Telefonické hovory jsou uskutečňovány pouze v případě řešení nějakého problému, např. nepřijetí zboží nebo poruchy vozidla, který je nutno vyřešit ihned. V případě komunikace formou SMS zpráv by toto řešení problému bylo zdlouhavé.

Telefonické hovory probíhají při stojícím vozidle, aby nedošlo k porušování zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, který tuto činnost zakazuje.

Příklad dispečerovy SMS zprávy řidiči a její zpětné potvrzení:

- Dispečer: „Nakládka v pondělí hned ráno: Liponova a.s., Lipoltice 104, 53364 Lipoltice. Pšenice. Vykládka: Crop Energies Bioethanol, Albrechtstrasse, Zeitz. Pin: 4100336576. Odesílatel: Arimex Trade s.r.o., Prokopa Velikého 572, 34401 Domažlice. Správně vypsát CMR: Kolonka č. 13 - Arimex Trade s.r.o., Prokopa Velikého 572, 34401 Domažlice. Kolonka č. 31 - hůlkově jméno, příjmení a podpis. Místo nakládky: Lipoltice, místo vykládky: Zeitz“.
- Řidič: „Ok“.

### 2.2.3 Logistický postup přepravy

Tento pododdíl se bude zabývat logistickým postupem po sobě jdoucích přeprav. Tyto přepravy byly uskutečněny dvěma vozidly, značky Daf (dále jen vozidlo „A“) a Scania (dále jen vozidlo „B“). Ve vozidle „A“ je namontován digitální tachograf Siemens VDO novější verze 2.1 a ve vozidle „B“ starší verze 1.3. Autorka v tomto pododdílu porovná pracovní výkony řidičů a navrhne opatření vedoucí k odstranění rozdílů v těchto výkonech.

Logistický postup přepravy v jednotlivých krocích:

- **Informace:** Dispečer po přijetí objednávky ihned informoval řidiče textovou zprávou, která zněla: „Nakládka v pondělí hned ráno: Kaolinka, Horní Bříza. Písek na HŠ beton. Vykládka: Praha-Stodůlky. Dále pak nakládka: 588 62 Nevcehle. Ječmen. Vykládka do 16 hodin: Plzeň – pivovar“.
- **Přejezd k první nakládce:** V pondělí 27. 4. 2017 ve 5 hodin 30 minut ráno vyjeli řidiči s prázdnými soupravami z areálu společnosti do místa nakládky. Ujeli vzdálenost 20 km. Vozidlo „A“ ujelo tuto vzdálenost za 20 minut, vozidlo „B“ za 25 minut.
- **Nakládka:** V místě nakládky řidiči postupně odstavili vozidla na váze a šli se nahlásit do kanceláře, kde došlo ke zvážení vozidel. Vozidlo „A“ váží prázdné 15 100 kg, vozidlo „B“ 14 700 kg. Obsluha váhy slovně řidiče navedla do místa, kde budou nakládat. Dále řidiče informovala o tom, že budou naloženi nakladačem. Řidiči zajeli

na určené místo a připravili vozidla k nakládce. Po naložení zajeli zpět na váhu a šli do kanceláře, kde jim paní vozidla zvážila a vydala vážní lístky. Po vyřízení průvodních dokumentů řidiči zatahli a upevnili plachty, napsali dispečerovi textovou zprávu o naložení a hmotnosti nákladu, a vyrazili do místa vykládky.

- **Přeprava k první vykládce:** Cestou k vykládce dojeli řidiči k dopravní kongesci, která byla dlouhá sedm kilometrů. Popojížděním v této kongesci řidiči strávili hodinu času. Zatímco vozidlu „A“ popojížděním přibylo pouhých 20 minut doby řízení, vozidlu „B“ přibylo 52 minut. Místo vykládky bylo vzdálené 96 km a celková doba řízení pro vozidlo „A“ byla 1 hodina a 35 minut, pro vozidlo „B“ 2 hodiny a 15 minut.
- **Vykládka:** Po dojetí na místo vykládky předali řidiči vážní lístky příjemci, který je potvrdil. Vozidla vážena nebyla, neboť příjemce váhu neměl. Samotná vykládka trvala přibližně 20 minut. Řidiči informovali dispečera o vyložení.
- **Přejezd k druhé nakládce:** Přejezd k druhé nakládce od místa vykládky byl vzdálen 165 km. Řidič s vozidlem „A“ do místa nakládky dojel, aniž by musel během této cesty udělat bezpečnostní přestávku v délce 45 minut. Tuto trasu řidič ujel za 2 hodiny a 10 minut. Bezpečnostní přestávku řidič vykonal během čekání na nakládku. Řidič s vozidlem „B“ musel cestou bezpečnostní přestávku udělat, neboť by porušil povolenou dobu řízení 4 hodiny o 30 minut. Jeho cesta k nakládce trvala 3 hodiny a 5 minut, přičemž doba řízení byla 2 hodiny a 20 minut.
- **Druhá nakládka:** Řidič s vozidlem „A“ přijel do místa nakládky o 55 minut dříve než řidič s vozidlem „B“. Řidič zajel na váhu, která byla umístěná přímo pod násypkami, ze kterých se nakládalo. Řidiči zde byla umožněna bezpečnostní přestávka v délce 45 minut. Ihned po dokončení bezpečnostní přestávky řidič naložil ječmen a šel si do kanceláře vyzvednout dodací list a vážní lístek. Řidič odeslal SMS zprávu dispečerovi o naložení a hmotnosti nákladu. Stejný postup nakládky byl i u řidiče vozidla „B“, vyjma bezpečnostní přestávky, kterou řidič udělal během své jízdy k místu nakládky.
- **Přeprava k druhé vykládce:** Vzdálenost od místa nakládky do místa vykládky byla 239 km. Řidič s vozidlem „A“ ujel tuto vzdálenost za 3 hodiny a 30 minut a řidič s vozidlem „B“ za 4 hodiny a 25 minut, neboť cestou musel udělat bezpečnostní přestávku v délce 45 minut. Doba řízení řidiče vozidla „B“ byla 3 hodiny a 40 minut.
- **Druhá vykládka:** Na druhé vykládce bylo možné složit ječmen pouze do 16 hodin. Tento čas stihl pouze řidič vozidla „A“. Řidič se nahlásil na vjezdové vrátnici a poté přešel na váhu, kde bylo vozidlo zváženo. Dle instrukcí vozidlo odstavil a připravil

k odebrání vzorků pod vzorkovač. Po schválení vzorků zaměstnanci laboratoře, řidič ječmen vyložil. Vrátil se zpět na váhu, kde mu bylo prázdné vozidlo zváženo a obsluha váhy řidiči vrátila zpět potvrzený dodací list a nový vážní lístek. Řidič vozidla „B“ dojel do místa vykládky v 16 hodin a 55 minut a již mu nebylo umožněno ječmen vyložit. Řidič vozidla „B“ započal denní dobu odpočinku.

- **Informace:** Řidič vozidla „A“ informoval dispečera o vyložení a následně mu přišla SMS zpráva ve znění: „Ještě dne nakládka: Kaolinka, Kaznějov. Písek 0/4. Vykládka: Praha-Radotín. Dále pak nakládka: 588 62 Nevcehle. Ječmen. Vykládka do 16 hodin: Plzeň – pivovar“.
- **Přejezd ke třetí nakládce:** Vzdálenost tohoto přejezdu byla 24 km a řidič vozidla „A“ tuto trasu ujel za 30 minut.
- **Třetí nakládka:** Řidič najel s vozidlem na váhu, kde mu bylo vozidlo zváženo. Přejel do místa nakládky a naložil požadovaný písek. Řidič se s vozidlem vrátil zpět na váhu, kde mu bylo zváženo naložené vozidlo a předán vážní lístek. Po naložení řidič udělal bezpečnostní přestávku v délce 45 minut. Poté řidič informoval dispečera o naložení.
- **Přeprava k třetí vykládce:** Vzdálenost do místa vykládky byla 110 km. Řidič vozidla „A“ ujel tuto vzdálenost 1 hodinu a 35 minut. Zde řidič vozidla „A“ započal svou denní dobu odpočinku.

Jak z výše uvedeného logistického postupu přepravy vyplývá, řidič vozidla „A“ v daném dni vykonal více práce než řidič vozidla „B“. Řidič vozidla „A“ během tohoto pracovního dne uskutečnil tři přepravy nákladu, přičemž třetí pouze naložil a dojel do místa vykládky. Řidič vozidla „B“ během tohoto pracovního dne uskutečnil pouze dvě přepravy nákladu, přičemž druhý náklad pouze naložil a dojel do místa vykládky.

Rozdíl ve výkonech řidičů při těchto přepravách byl způsoben kongescí, do které řidiči vjeli během první přepravy nákladu. Řidič vozidla „B“, který má ve vozidle namontováno záznamové zařízení, u kterého neplatí tzv. „pravidlo jedné minuty“, najel v této kongesci více minut doby řízení, což mělo za následek, že musel během svých přejezdů vykonat dvě bezpečnostní přestávky o délce 45 minut a tím nestihl dojet do místa druhé vykládky ve stanovený čas.

Řidič vozidla „A“ v tento den ujel celkem 654 km a jeho denní doba řízení byla 9 hodin a 40 minut. Řidič vozidla „B“ ujel celkem 520 km a jeho denní doba řízení byla 8 hodin a 45 minut. Časy a ujeté kilometry při těchto dvou přepravách jsou znázorněny v tabulce č. 4.

**Tabulka 4** Doby řízení a ujeté kilometry

Činnost	Vozidlo „A“		Vozidlo „B“	
	Doba řízení (hod)	Ujeté km	Doba řízení (hod)	Ujeté km
Přejezd k první nakládce	0:20	20	0:25	20
Přeprava k první vykládce	1:35	96	2:12	96
Přejezd k druhé nakládce	2:10	165	2:20	165
Přeprava k druhé vykládce	3:30	239	3:40	239
Přejezd ke třetí nakládce	0:30	24	***	***
Přeprava ke třetí vykládce	1:30	110	***	***
Celkem	<b>9:35</b>	<b>654</b>	<b>8:40</b>	<b>520</b>

Zdroj: Autodoprava Jiří Levora (2017e), upraveno autorkou

Na konci pracovního týdne měl řidič s vozidlem „A“ ujet 2 873 km a uskutečnil osm přeprav. Řidič s vozidlem „B“ ujel za tento týden 2 608 km a uskutečnil jen sedm přeprav.

Podle evidence záznamů o provozu nákladního vozidla není tento případ rozdílu ojedinělý. Řidiči s vozidly, ve kterých je namontován starší typ záznamového zařízení, uskuteční za týden o jednu až dvě přepravy méně než řidiči, kteří mají ve vozidle namontován novější typ záznamového zařízení. Ujeté kilometry se liší v průměru o 200 km.

**Autorka by ke zvýšení výkonů řidičů navrhovala výměnu starších záznamových zařízení za novější, u kterých již platí tzv. „pravidlo jedné minuty“. Tento návrh bude uveden v oddílu 3.2 „Návrh na výměnu záznamového zařízení“.**

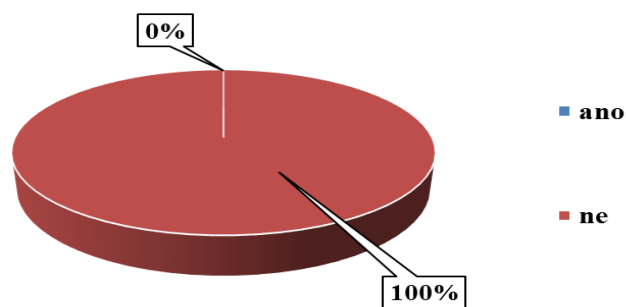
## 2.3 Mimořádné události

Mimořádné události, s nimiž se řidiči setkávají na svých cestách, snižují řidičův pracovní výkon a přináší problémy, které musí řidič bezodkladně řešit, aby mohl dál pokračovat ve své práci. Mimořádnou událostí je zcizení nafty nebo defekt pneumatiky.

### 2.3.1 Zcizení nafty

Na obrázku č. 25 je graficky znázorněna skutečnost, že všechna vozidla, kterými společnost disponuje, nejsou zabezpečena proti odcizení nafty. Tato statistika byla zjištěna z dotazníkového šetření, které bylo vyhodnoceno v pododdílu 2.1.1.

### Je Vaše vozidlo zabezpečeno proti zcizení nafty?



**Obrázek 25** Graf: Zabezpečenosť vozidel proti zcizení nafty (autorka)

Zcizení nafty je nepříjemnou záležitostí jak pro řidiče, tak i pro společnost. Pro společnost odcizení nafty znamená vyšší náklady na pohonné hmoty, neboť běžné čerpání pohonných hmot probíhá v areálu společnosti z vlastní čerpací stanice.

Pro řidiče je tato záležitost náročná na čas, neboť při odcizení nafty musí řidič řešit, jaké množství nafty mu v palivové nádrži zůstalo, dále musí zjistit vzdálenost nejbližší čerpací stanice a zda na tuto čerpací stanici dojedou. Další časové zdržení spočívá ve vložení potřebných peněžních prostředků k zaplacení pohonných hmot na řidičův účet.

V případě zjištění, že zbylá nafta v palivové nádrži na dojetí k nejbližší čerpací stanici nestačí, musí řidič (popř. jeho nadřízený) zavolat servisní službu a počkat, až mu bude nafta dovezena. Tento způsob dočerpání pohonných hmot přináší společnosti další náklady navíc.

Z dotazníkového šetření bylo zjištěno, že 75 % řidičů společnosti se již s odcizením nafty setkalo.

**Autorka se domnívá, že k tomuto odcizení nafty došlo z důvodu nezabezpečení palivových nádrží, a proto by navrhovala tyto nádrže zabezpečit a snížit tak riziko odcizení nafty. Návrh je uveden a zhodnocen v oddílu 3.3 „Návrh na zabezpečení palivových nádrží“.**

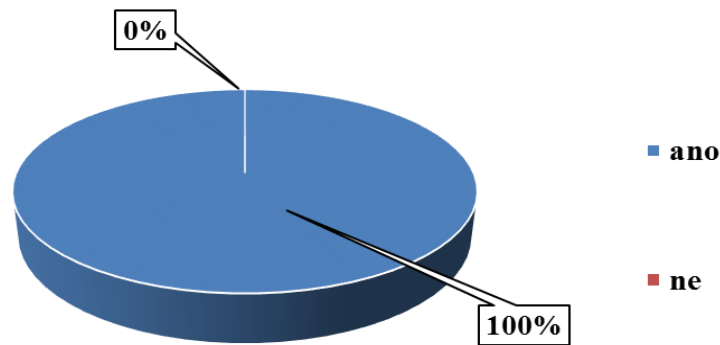
#### 2.3.2 Defekt pneumatiky

Defekt pneumatiky je pro řidiče nepříjemnou situací, se kterou však musí na své cestě počítat.

Z dotazníkového šetření vyplynulo, že 100 % řidičů společnosti má s defektem pneumatiky zkušenost. Tuto skutečnost autorka graficky znázornila na obrázku č. 26.



### Došlo někdy na Vaší návěsové/přívěsové soupravě k defektu pneumatiky?

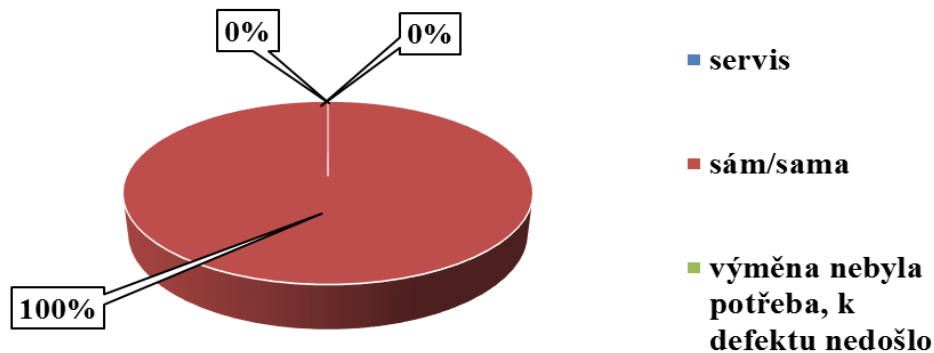


**Obrázek 26** Graf: Zkušenost s defektem pneumatiky (autorka)

Pneumatiky významným způsobem ovlivňují bezpečnost provozu, a proto je nutná jejich neustálá kontrola. Kontroluje se zejména tlak vzduchu v pneumatikách, neboť jízdou na podhuštěné pneumatice se pneumatika provaluje a ohřívá, což může vést k jejímu defektu. Je nutné vyvarovat se přejíždění ostrých předmětů nebo hran, aby nedošlo k poškození pláště pneumatiky. Dále se kontroluje přítomnost cizích zapíchnutých předmětů v pneumatice, které mohou mít za následek únik vzduchu z pneumatiky a její podhuštění.

Pokud k poškození pneumatiky dojde, je nutná její výměna. Dotazníkovým šetřením bylo zjištěno a graficky znázorněno na obrázku č. 27, že 100 % řidičů společnosti si měnilo pneumatiku samo.

### Kdo Vám pneumatiku vyměnil?



**Obrázek 27** Graf: Způsob výměny pneumatiky (autorka)

Se všemi příčinami defektu pneumatiky se řidiči společnosti setkávají, neboť velmi často jezdí do zemědělských družstev, kde se najíždění na ostré hrany nevyhnou, neboť většina těchto družstev z dob minulých a setrvávajících dodnes není prostorově uzpůsobena

pro tak velká vozidla. Povrch cest v těchto družstvech je prašný a kamenitý, kde lze velmi snadno přehlédnout tělesa, která by se mohla do pneumatiky zapíchnout.

Autorka se domnívá, že rizikovost defektu pneumatiky je u této společnosti vyšší než u dopravních společností, jejichž vozidla jezdí převážně po dálnicích.

Výměna kola je fyzicky náročná práce, která zabere řidiči spoustu času. Po této namáhavé činnosti zpravidla dochází k únavě řidiče, která může mít za následek jeho nesoustředěnost.

**Z tohoto důvodu by autorka navrhovala usnadnit řidiči tuto činnost. Návrhy na usnadnění práce při defektu pneumatiky jsou uvedeny v oddílu 3.4 „Návrh na usnadnění práce řidiče při defektu pneumatiky“.**

### **3 NÁVRH NA ZEFEKTIVNĚNÍ PRÁCE ŘIDIČE A JEHO ZHODNOCENÍ**

V této kapitole autorka shrne návrhy na zefektivnění práce řidiče z předešlé kapitoly a tyto návrhy zhodnotí. Jedná se o návrh na usnadnění mytí vozidel, výměnu záznamového zařízení, návrh na zabezpečení palivových nádrží a návrh na usnadnění práce řidiče při defektu pneumatiky.

#### **3.1 Návrh na usnadnění mytí vozidel**

Pravidelné mytí vozidel je důležité z důvodu udržení vozidel v dobrém stavu. Jak již bylo uvedeno v pododdílu 2.1.5, ulpívající nečistoty na vozidle jsou agresivní vůči laku vozidla. Poškozením laku dochází ke korozi, která může mít za následek nižší cenu vozidla při případném prodeji, nebo neplánovanou investici společnosti do opravy těchto zkorodovaných částí a následného přelakování.

Především časová a fyzická náročnost této činnosti má za následek dlouhé časové intervaly mezi jednotlivými mytí vozidel. Tato skutečnost je patrná i z dotazníkového šetření, které bylo vyhodnoceno v pododdílu 2.1.1, a ze kterého bylo zjištěno, že více než polovina řidičů společnosti myje svá vozidla pouze jednou za měsíc.

Autorka z tohoto důvodu navrhla mytí vozidel v mycí lince nákladních vozidel. Řidiči mohou tyto mycí linky využít během svých přeprav, neboť jsou rozmístěny různě po České republice, např. u čerpacích stanic na dálnicích nebo na hlavních tazích směřujících k hraničním přechodům. Dále tuto službu nabízejí některé autorizované servisy nákladních vozidel nebo společnosti zabývající se dopravou. Pro řidiče to znamená úsporu času, který může využít k jiným pracovním výkonům. Mytí vozidel v mycí lince, podle vlastních zkušeností autorky, trvá v závislosti na zvoleném mycím programu přibližně 35-60 minut. Během této doby může řidič vykonat bezpečnostní přestávku, což při ručním mytí samotným řidičem není možné, neboť podle nařízení č. 561 během této činnosti řidič vykonává jinou práci. Cena mytí je závislá na tom, zda se jedná pouze o základní mytí (voda a šampon), nebo zda jsou použity chemické čisticí prostředky, např. na odstranění zbytků hmyzu nebo na disky kol a palivové nádrže. Například Mycí linka XXL v Plzni nabízí základní mytí za 900 Kč. S použitím chemických čisticích prostředků může tato cena vzrůst až na 1 300 Kč.

Autorka by doporučila mýt vozidla v mycí lince nákladních vozidel minimálně jednou za 14 dní.

### **3.2 Návrh na výměnu záznamového zařízení**

V pododdílu 2.2.3 autorka porovnála pracovní výkony dvou řidičů při stejných přepravách, kteří měli ve vozidlech namontovány různé typy záznamových zařízení. Jeden z řidičů měl ve vozidle namontován starší typ záznamového zařízení Siemens VDO 1.3, u kterého neplatí tzv. „pravidlo jedné minuty“.

Z tohoto porovnání a z evidence záznamů o provozu nákladního vozidla autorka usoudila, že výkony řidičů, kteří mají ve vozidle namontován novější typ záznamového zařízení, u kterého platí tzv. „pravidlo jedné minuty“, jsou vyšší než výkony řidičů se starším typem záznamového zařízení.

Na základě těchto zjištění autorka navrhla výměnu staršího typu záznamového zařízení za typ novější, u kterého již bude platit tzv. „pravidlo jedné minuty“. Autorka v těchto novějších typech záznamových zařízení vidí velkou výhodu, neboť toto záznamové zařízení ušetří řidiči dobu řízení, např. při popojíždění v kongesci nebo ve městech se světelným signalizačním zařízením, a umožní mu krátké popojetí, např. při nutnosti popojetí na parkovišti, bez přerušení bezpečnostní přestávky nebo denní doby odpočinku.

V České republice jsou nabízeny nejnovější verze digitálních tachografů dvou výrobců, a to VDO – DTCO® 2.2 a Stoneridge – SE 5000 Exact Duo. Sdružení automobilových dopravců ČESMAD BOHEMIA uvádí tyto ceny:

- DTCO® 2.2 – 15 000 Kč bez DPH (18 150 s DPH)
- SE 5000 Exact Duo – 14 900 Kč bez DPH (18 020 Kč s DPH)

Rozdíl v ceně je téměř neznamenný, a proto by autorka doporučila koupit digitální tachografy od výrobce VDO, neboť jsou řidiči na digitální tachograf od tohoto výrobce zvyklí a umějí ho ovládat.

Jednalo by se o výměnu čtyř digitálních tachografů. Jelikož je společnost plátcem DPH, celkové náklady na tuto výměnu by činily 60 000 Kč (4\*15 000). Tato investice by se společnosti vrátila, neboť vyšší pracovní výkon s sebou přináší vyšší zisk.

### **3.3 Návrh na zabezpečení palivových nádrží**

Jak bylo uvedeno v pododdílu 2.3.1, odcizení nafty není neobvyklou záležitostí a pro řidiči bývá tato záležitost velmi nepříjemná. Jednou z příčin odcizení nafty může být parkování na neosvětlených místech nebo opuštěných parkovištích. Vyvarování se těmto místům je dobrou prevencí proti odcizení nafty.

Dalším opatřením proti zcizení nafty je zabezpečení palivové nádrže. Z dotazníkového šetření v pododdílu 2.1.1 bylo zjištěno, že žádné z vozidel, kterými společnost disponuje, není

zabezpečeno proti krádeži nafty. Z tohoto důvodu autorka v pododdílu 2.3.1 navrhla palivové nádrže zabezpečit.

Jednou z možností zabezpečení palivové nádrže je ochrana hrdla nádrže, tzv. „sítko“ (obrázek č. 28), jehož namontováním na hrdlo palivové nádrže je zamezeno odčerpání nafty. Cena této ochrany se pohybuje okolo 1 000 Kč a je nabízena různými kamennými i internetovými obchody. Například internetový obchod TRUCKmall uvádí cenu tohoto zabezpečení palivové nádrže 793 Kč bez DPH (960 Kč s DPH).



**Obrázek 28** Ochrana hrdla nádrže (TRUCKmall, © 2016a)

Druhou z možností zabezpečení palivové nádrže je zabezpečení víčka nádrže (obrázek č. 29). Přesto, že víčko nádrže je vybaveno vlastním zámekem, lze toto víčko zabezpečit ještě zámekem přídatným. Dvojité zabezpečení víčka nádrže je dobrou ochranou proti odcizení nafty. Toto zabezpečení nabízí například internetový obchod TRUCKmall za 486 Kč bez DPH (588 Kč s DPH).



**Obrázek 29** Zabezpečení víčka nádrže (TRUCKmall, © 2016b)

Autorka by navrhovala zabezpečit palivové nádrže ochranou hrdla nádrže, tzv. „sítkem“. Tato varianta je sice dražší oproti zabezpečení víčka palivové nádrže, ale pro společnost výhodnější. Sítko zabrání možnému odcizení nafty zlodějem, čímž by se předešlo problémům, které by při odcizení nafty řidiči vznikly, a zároveň zabrání možnému odcizení nafty řidičem samotným.

Společnost je plátcem DPH, a tak by celkové náklady na toto zabezpečení palivových nádrží byly, v případě koupě v internetovém obchodě TRUCKmall, 9 516 Kč (12\*793).

Podle autorky je tato investice velmi výhodná, vzhledem k nákladům, které odcizením nafty vznikají, a k problémům, které musí řidič při zcizení nafty řešit.

### **3.4 Návrh na usnadnění práce řidiče při defektu pneumatiky**

Dobrá stav pneumatik je důležitý pro bezpečnost provozu. I přesto, že jsou pneumatiky ve společnosti pravidelně kontrolovány, dochází k jejich defektům. Ve většině případů je příčinou tohoto defektu průnik cizího tělesa pneumatikou, který způsobí únik vzduchu z pneumatiky a jízdou na podhuštěné pneumatice dochází k jejímu většímu poškození.

V pododdílu 2.1.1 bylo dotazníkovým šetřením zjištěno, že všichni řidiči společnosti mají zkušenost s defektem pneumatiky a všichni provedli výměnu kola sami.

Výměna kola je časově a fyzicky náročnou činností, která vede k únavě řidiče, a proto autorka navrhla její usnadnění.

Nejideálnější variantou usnadnění je zaplacení asistenční služby. V případě defektu si řidič asistenční službu zavolá a ta mu poškozenou pneumatiku vymění. Tímto způsobem usnadnění práce řidiče při defektu pneumatiky se odstraní fyzická náročnost, která je s touto činností spojená a která vede k únavě řidiče. Řidič tak zůstává plně soustředěný na pokračování v jízdě.

Další možnou variantou, jak snížit náročnost této činnosti, je vybavení vozidel násobičem kroutícího momentu, tzv. „násobičem síly“ (obrázek č. 30). Matice kol bývají dost často utaženy tak, že na jejich povolení musí řidič vyvinout značnou sílu a tím rychle dochází k jeho vyčerpání. Násobič síly řidiči povolování matic kol velmi usnadní, neboť povolení matic kol je s jeho pomocí velmi snadné a fyzicky nenáročné.

Podle internetového srovnávače cen Heureka se cena násobiče kroutícího momentu, který lze použít k povolení matic kol u nákladních automobilů, pohybuje v rozmezí od 659 Kč do 22 561 Kč (ceny jsou uvedeny bez DPH). Cena je závislá na výrobci, obsahu sady, na velikosti kroutícího momentu a na poměru převodu.



**Obrázek 30** Násobič kroucího momentu (UNIVER, [b.r.] )

Obě varianty řidiči velmi usnadní řešení problému s defektem pneumatiky a uleví mu od fyzické náročnosti, která je s touto činností spojená.

Autorka by doporučila vybavit všechna vozidla společnosti násobičem kroucího momentu, neboť náklady na tuto koupi jsou jednorázové. U asistenční služby vzniknou společnosti náklady při každém defektu pneumatiky.

Nejlevněji lze násobič kroucího momentu koupit v internetovém obchodě společnosti Adima Brázdil s.r.o. za 659 Kč bez DPH. Náklady společnosti, spojené s vybavením všech vozidel tímto násobičem síly, by byly 7 908 Kč. Autorka se domnívá, že tato částka je zanedbatelná. Usnadnění práce řidiči zlepší jeho pracovní podmínky a tím jeho celkovou spokojenost se společností.

## ZÁVĚR

V první kapitole bakalářské práce autorka vyjmenovala a popsala podmínky, které musí být pro práci řidiče splněny. V další části této kapitoly jsou popsány důležité právní předpisy a nařízení, týkající se práce řidiče v silniční nákladní dopravě. Autorka v této kapitole popsala doby řízení, bezpečnostních přestávek a doby odpočinku, které musí řidič dodržovat. Na závěr této kapitoly autorka popsala analogová a digitální záznamová zařízení, a vyjmenovala potřebné doklady, které musí mít řidič u sebe během své cesty.

Ve druhé kapitole autorka zanalyzovala práci řidiče ve společnosti Autodoprava Jiří Levora s.r.o. V první části této kapitoly autorka představila společnost Autodoprava Jiří Levora s.r.o., popsala metodu zjišťování dat k potřebné analýze, a to dotazníkové šetření, které následně vyhodnotila. V další části této kapitoly autorka představila vozový park, kterým tato společnost disponuje a péči o vozidla. Dále se autorka zaměřila na práci řidiče v této společnosti, hlavně na porovnání pracovních výkonů řidičů, kteří měli ve vozidle namontovány různé typy záznamových zařízení. Na závěr této kapitoly autorka popsala mimořádné události, které mohou při práci řidiče nastat.

Ve třetí kapitole autorka shrnula nedostatky zjištěné analýzou práce řidiče a navrhla a vyhodnotila opatření vedoucí k zefektivnění práce řidiče. Jednalo se o návrh na usnadnění mytí vozidel, návrh na výměnu záznamového zařízení, návrh na zabezpečení palivových nádrží a návrh na usnadnění práce řidiče při defektu pneumatiky.

Cílem bakalářské práce bylo předložení a zhodnocení návrhů na možné zefektivnění práce řidiče ve společnosti Autodoprava Jiří Levora s.r.o., které spočívá jak ve zvýšení pracovních výkonů řidiče, tak i ve zlepšení jeho pracovních podmínek.

Autorka zanalyzovala práci řidiče ve společnosti Autodoprava Jiří Levora s.r.o. a navrhla několik změn, které by mohly vést ke zvýšení výkonů řidiče a ke zlepšení jeho pracovních podmínek. Pro zjištění, zda by tyto návrhy byly přínosem jak pro řidiče, tak i pro společnost, by bylo třeba přezkoumání těchto návrhů v praxi.



## POUŽITÁ LITERATURA

- ADIMA BRÁZDIL, [b.r.]. Násobič kroutícího momentu 4800 Nm, klíč kolových šroubů 32,33. *Adima Brázdil* [online]. [cit. 2017-19-05]. Dostupné z: <https://www.adima.cz/Autoprslusenstvi/Dopluky/Srouby-a-matice-kol/nasobic-krouticiho-momentu-4800-Nm.html>
- AUTODOPRAVA JIŘÍ LEVORA, 2017a. *Evidence zaměstnanců*. Plzeň: Autodoprava Jiří Levora.
- AUTODOPRAVA JIŘÍ LEVORA, 2017b. *Evidence vozidel*. Plzeň: Autodoprava Jiří Levora.
- AUTODOPRAVA JIŘÍ LEVORA, 2017c. *Evidence spotřeby vozidel*. Plzeň: Autodoprava Jiří Levora.
- AUTODOPRAVA JIŘÍ LEVORA, 2017d. *Evidence oprav vozidel*. Plzeň: Autodoprava Jiří Levora.
- AUTODOPRAVA JIŘÍ LEVORA, 2017e. *Evidence záznamů o provozu nákladního vozidla*. Plzeň: Autodoprava Jiří Levora.
- AUTOŠKOLA ING. ŠIMEK, 2017. Ceník. *Autoškola Ing. Šimek* [online]. [cit. 2017-03-23]. Dostupné z: <http://www.autoskolaingsimek.cz/cenik>
- AUTOŠKOLA SLÁDEK, ©2017. Ceník. *Autoškola Sládek: akreditované školící středisko řidičů* [online]. [cit. 2017-03-23]. Dostupné z: <http://www.autoskolasladek.cz/cenik>
- ČESKÉ NOVINY, 2017. Personalisté: V Česku chybí až 10 000 profesionálních řidičů. *Česká tisková kancelář* [online]. [cit. 2017-05-09]. Dostupné z: <http://www.ceskenoviny.cz/zpravy/personaliste-v-cesku-chybi-az-10-000-profesionalnich-ridicu/1472853>
- ČESKO, 1975. *Vyhláška č. 11/1975 Sb., vyhláška ministra zahraničních věcí o Úmluvě o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR)* [online]. [cit. 2017-03-25]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1975-11>
- ČESKO, 2000a. *Vyhláška č. 478/2000 Sb., vyhláška Ministerstva dopravy a spojů, kterou se provádí zákon o silniční dopravě* [online]. [cit. 2017-04-05]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-478>

ČESKO, 2000b. *Zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů* [online]. [cit. 2017-03-20]. Dostupné z: <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-247#cast5>

ČESKO, 2000c. *Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů* [online]. [citace. 2017-03-20]. Dostupné z: <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361#cast1-hlava3>

ČESKO, 2008. *Zákon č. 156/2008 Sb., vyhláška o zdokonalování odborné způsobilosti řidičů a o změně vyhlášky č. 167/2002 Sb., kterou se provádí zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění zákona č. 478/2001 Sb.* [online]. [cit. 2017-03-21]. Dostupné z: <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/2008-156#prilohy>

ČESMAD BOHEMIA, 2013. Tachografy a příslušenství. *ČESMAD BOHEMIA* [online]. [cit. 2017-19-05]. Dostupné z: <http://obchod.prodopravce.cz/tachografy/>

DOBROBUS, 2012. Nařízení 561, 3821 a AETR. *Dobrobus.cz* [online]. [cit. 2017-04-02]. Dostupné z: <http://www.dobrobus.cz/dokumenty/narizeni-do-kabiny.pdf>

EU, 2006. *Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 ze dne 15. března 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* [online]. [cit. 2017-03-25]. Dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/HTML/?uri=CELEX:32006R0561&from=CS>

EU, 2014. *Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014 ze dne 4. února 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* [online]. [cit. 2017-03-25]. Dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/HTML/?uri=CELEX:32014R0165&qid=1493655854254&from=CS>

GÖRNER AUTOŠKOLA, 2017. Ceník výcviků. *Autoškola Görner* [online]. [cit. 2017-03-23]. Dostupné z: [http://www.autoskola-gorner.cz/47-cenik\\_vyvcviku](http://www.autoskola-gorner.cz/47-cenik_vyvcviku)

HEUREKA, 2000-2017. Násobič kroutícího momentu. *Heureka: Nakupujte s přehledem* [online]. [cit. 2017-19-05]. Dostupné z:

<https://www.heureka.cz/?h%5Bfraz%C3%A1sobi%4%8D+krou%3%ADc%3%ADho+momentu&min=&max=&o=3>

HORÁZNÝ AUTOŠKOLA, 2017. Řidičský průkaz pro skupinu "CE". *Řidičák.cz* [online]. [cit. 2017-03-23]. Dostupné z: <http://www.ridicak.cz/>

CHVÁTAL, Petr, 2003. *Autoškola CDE*. Praha 5: BertelsmannSpringer CZ. ISBN 80-902549-7-7.

INTEGROVANÝ PORTÁL MPSV, 2016. Zaměstnanost: rekvalifikace. *Integrovaný portál MPSV* [online]. [cit. 2017-03-23]. Dostupné z: <http://portal.mpsv.cz/sz/obcane/rekvalifikace>

JIP'S TRUCKWAY, © 2011. Analog krok za krokem. *Truck-way.cz* [online]. [cit. 2017-04-05]. Dostupné z: <http://www.truck-way.cz/analogovy-tachograf.html>

KAHUDA, Jaromír, 2011. *Řidičova knihovna: Pracovní režimy řidičů*. Praha 4: Sdružení automobilových dopravců ČESMAD BOHEMIA. ISBN 978-80-87304-20-4.

KLEPRLÍK, Jaroslav, 2011. *Silniční doprava*. Pardubice: Univerzita Pardubice. ISBN 978-80-7395-451-2.

MAGAZÍN AUTOTRIP, 2017. Pro řidiče: Bodový systém řidičů 2017. *Autotrip.cz* [online]. [cit. 2017-03-25]. Dostupné z: <http://autotrip.cz/bodovy-system-ridicu/>

MECHANIKA TACHOGRAFY DĚČÍN, 2009. Tachografové kotouče 100-24/2 EC4B. *Tachograf-obchod.cz* [online]. [cit. 2017-04-05]. Dostupné z: <http://www.tachograf-obchod.cz/tachograf-kotouc-kienzle-vdo-100>

MECHANIKA TEPLICE. Analogový tachograf. *Mechanika Teplice-tachografy Děčín* [online]. [cit. 2017-04-05]. Dostupné z: <http://www.mechanikadc.cz/analogovy-tachograf/>

MYCÍ LINKA, ©2011. Mycí linka XXL. *Mycí linka*. [online]. [cit. 2017-05-17]. Dostupné z: <http://www.r-r.cz/cz/cenik-myti>

PAVLÍČEK, Kamil, 2008. *Řidičova knihovna: Únava, stres a životospráva*. Praha 4: Sdružení automobilových dopravců ČESMAD BOHEMIA. ISBN 978-80-904249-8-2.

PORTÁL VEŘEJNÉ SPRÁVY, 2017. Paměťové karty (digitální tachograf). *Portál veřejné správy* [online]. [cit. 2017-03-25]. Dostupné z:

<https://portal.gov.cz/portal/obcan/situace/116/120/3981.html>

TRUCKMALL, © 2016a. Ochrana nádrže: Ochrana hrdla nádrže 105,5 mm univerzální.

*Truck Data Technology* [online]. [cit. 2017-05-12]. Dostupné z:

<https://www.truckmall.cz/21186-ochrana-hrdla-nadrze-105-5-mm-univerzalni.html>

TRUCKMALL, © 2016b. Ochrana nádrže: Ochrana hrdla nádrže univerzální – pásový rám

cyлиндrická vložka. *Truck Data Technology* [online]. [cit. 2017-05-12]. Dostupné z:

<https://www.truckmall.cz/21197-ochrana-hrdla-nadrze-univerzalni-pasovy-ram-cylindricka-vlozka.html>

UNIVER, [b.r.]. Násobič kroutícího momentu TRX31002. *UNIVER – Partner pro*

*profesionály* [online]. [cit. 2017-05-12]. Dostupné z: [https://www.univer.cz/nasobic-](https://www.univer.cz/nasobic-krouticiho-momentu-trx31002-id4225)

[krouticiho-momentu-trx31002-id4225](https://www.univer.cz/nasobic-krouticiho-momentu-trx31002-id4225)

## SEZNAM TABULEK

<b>Tabulka 1</b> Bodový systém řidičů .....	22
<b>Tabulka 2</b> Seznam nákladních souprav .....	38
<b>Tabulka 3</b> Rozdíl v nákladech na pohonné hmoty na 100 000 km .....	39
<b>Tabulka 4</b> Doby řízení a ujeté kilometry .....	47

## SEZNAM OBRÁZKŮ

<b>Obrázek 1</b> Řidičský průkaz – přední a zadní strana .....	15
<b>Obrázek 2</b> Vzor průkazu profesní způsobilosti řidiče .....	16
<b>Obrázek 3</b> Záznam profesní způsobilosti řidiče v řidičském průkazu .....	16
<b>Obrázek 4</b> Paměťová karta řidiče .....	18
<b>Obrázek 5</b> Využití prodloužené denní doby řízení .....	24
<b>Obrázek 6</b> Denní doby řízení a bezpečnostní přestávky .....	24
<b>Obrázek 7</b> Denní doby odpočinku .....	26
<b>Obrázek 8</b> Značky činností řidiče .....	27
<b>Obrázek 9</b> Záznamový list .....	28
<b>Obrázek 10</b> Vyklápěcí tachograf .....	29
<b>Obrázek 11</b> Šuplíkový tachograf .....	29
<b>Obrázek 12</b> Digitální tachograf .....	30
<b>Obrázek 13</b> Osvědčení o registraci vozidla – přední a zadní strana .....	32
<b>Obrázek 14</b> Graf: Délka pracovního poměru řidičů ve společnosti Autodoprava Jirí Levora s.r.o. ....	34
<b>Obrázek 15</b> Graf: Spokojenost řidičů .....	34
<b>Obrázek 16</b> Graf: Záznamové zařízení s tzv. „pravidlem jedné minuty“ .....	36
<b>Obrázek 17</b> Graf: Záznamové zařízení a jeho ovlivnění výkonu .....	36
<b>Obrázek 18</b> Graf: Frekvence mytí vozidel .....	37
<b>Obrázek 19</b> Graf: Zcizení nafty .....	37
<b>Obrázek 20</b> Prostor pro ovládání vozidla .....	40
<b>Obrázek 21</b> Lůžko .....	41
<b>Obrázek 22</b> Úložné uzavíratelné skřínky nad čelním sklem .....	41
<b>Obrázek 23</b> Graf: Způsob mytí vozidel .....	42
<b>Obrázek 24</b> Graf: Časová náročnost mytí vozidla .....	43
<b>Obrázek 25</b> Graf: Zabezpečení vozidel proti zcizení nafty .....	48
<b>Obrázek 26</b> Graf: Zkušenost s defektem pneumatiky .....	49
<b>Obrázek 27</b> Graf: Způsob výměny pneumatiky .....	49
<b>Obrázek 28</b> Ochrana hrdla nádrže .....	53
<b>Obrázek 29</b> Zabezpečení víčka nádrže .....	53
<b>Obrázek 30</b> Násobič kroutícího momentu .....	55

## SEZNAM ZKRATEK

ES	Evropské společenství
EHS	Evropské hospodářské společenství
ČR	Česká republika
ORP	Obec s rozšířenou působností
PČR	Policie České republiky
AETR	Accord européen sùr les transports routiers Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě
EU	Evropská unie
CMR	Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route Úmluva o přepravní smlouvě o mezinárodní přepravě zboží po silnici
USB	Universal Serial Bus Univerzální sériová sběrnice
s.r.o.	společnost s ručením omezeným
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung společnost s ručením omezeným v Německu
AG	Aktiengesellschaft akciová společnost v Německu
SMS	Short message service Systém krátkých zpráv
DPH	Daň z přidané hodnoty

## **SEZNAM PŘÍLOH**

**Příloha A** Nákladní list CMR

**Příloha B** Doklad o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla

**Příloha C** Zápis o zkoušce tachografu

**Příloha D** Opis Eurolicence


**Příloha E** Dotazník pro řidiče společnosti Autodoprava Jiří Levora s.r.o.





# Příloha A Nákladní list CMR

## 1 Exemplar pro odesílatele Exemplar für Absender

1 Odesílatel (jméno, adresa, země) Absender (Name, Adresse, Land)		<b>MEZINÁRODNÍ NÁKLADNÍ LIST č. 3051115</b> <b>INTERNATIONALER FRACHTBRIEF Nr. CZ Ty 3051115</b> Tato přeprava podléhá, i pokud bylo ujednáno jinak, podmínkám o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční dopravě (CMR) Diese Beförderung unterliegt auch im Falle einer gegenseitigen Abmachung den Bestimmungen des Übereinkommens über den Beförderungsvertrag im Internationalen Strassengüterverkehr (CMR)					
2 Příjemce (jméno, adresa, země) Empfänger (Name, Adresse, Land)		16 Dopravce (jméno, adresa, země) Frachtführer (Name, Adresse, Land)  <b>Autodoprava Jiří Levora s.r.o.</b> Máchova 428 332 02 Starý Plzenec IČO: 25231162, DIČ: CZ 25231162					
3 Místo vykládky zboží Ausladestelle des Gutes		17 Další dopravci (jméno, adresa, země) Folgende Frachtführer (Name, Adresse, Land)					
4 Místo a datum nakládky zboží Erladestelle des Gutes und Datum		18 Výhrady a poznámky dopravce Vorbehalte und Bemerkungen des Frachtführers					
5 Připojené doklady Beiliegende Dokumente							
6 Signo a čísla Zeichen und Nr.	7 Počet kolli Anzahl der Kolln	8 Druh obalu Art der Verpackung	9 Označení zboží Bezeichnung des Gutes	10 Statistické číslo Statistische Nr.	11 Hmot. v kg Bruttogewicht kg	12 Objem m <sup>3</sup> Umfang m <sup>3</sup>	
UN číslo UN Nummer	Oficiální pojmenování Offizielle Benennung	č. vzoru(ů) bezpečnostní(ch) značky(ček) Gefahrzeichen-Muster-Nr.	Obalová skupina Verpackungsgruppe				
13 Pokyny odesílatele (celní a jiné formalisty) Anweisungen des Absenders (Zoll- und sonstige Formalisten)				10 K řízení Zu zahlen vom			
				odesílatel Absender			
				měna/Währung			
				příjemce Empfänger			
				Dopravné / Fracht Sazby / Ermäßigungen			
				Sklad / Skldo Dotat. výlohy / Zuschlagskosten			
				Jiné výlohy Sonstige Kosten			
				Různé / Verschied. Celkem k placení Insgesamt zu bezahl.			
14 Dobírka Nachnahme							
15 Pokyny ohledně placení dopravného Anweisungen über die Frachtversicherung				20 Zvláštní ujednání Besondere Vereinbarungen			
Vyplacené / Frei							
Nevyplacené / Untrei							
21 Vystaveno v / Ausgestellt in				24 Zboží obdržel Gut empfangen			
dne / am				Datum			
22				dne am			
23 Podpis a razítko odesílatele Unterschrift und Stempel des Absenders				23 Podpis a razítko dopravce Unterschrift und Stempel des Frachtführers			
				Autodoprava Jiří Levora s.r.o. Máchova 428 33202 Starý Plzenec			
25 SPZ vozidla / tahace				přívěsu / návěsu			
26 Užitečné zatížení				užitečné zatížení			
27 Číslo DZV				28 Číslo jízdy			
29 Hraníční přechody							
30 Veškeré průvodní doklady				Potvrzení o odevzdání celního tranzitního dokladu: Zolltransitdokument empfangen:			
31 Různé							

Zdroj: Autorka

**Příloha B** Doklad o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla

**ORIGINAL**

1. MEZINÁRODNÍ AUTOMOBILOVÁ POJIŠTĚVACÍ KARTA 1. INTERNATIONAL MOTOR INSURANCE CARD 1. CARTE INTERNATIONALE D'ASSURANCE AUTOMOBILE		2. VYDANA Z POVĚŘENÍ ČESKÉ KANCELÁŘE POJIŠTITELŮ PRAHA ISSUED UNDER THE AUTHORITY OF ČESKÁ KANCELÁŘ POJIŠTITELŮ PRAHA	
3. <b>PLATNÁ / VALID</b> OD / FROM DO / TO		4. Kód země / Kód pojistitele / Číslo Country Code / Insurer's Code / Number <b>CZ/0001/1871266014</b>	
Den / Day 3	Měsíc / Month 5	Rok / Year 2017	Rok / Year 2018
5. Registrační značka (není-li, uveďte se VIN nebo číslo podvozku nebo motoru) Registration No. (or if none) Chassis or Engine No.		6. Druh vozidla Category of Vehicle* C	
7. Značka vozidla Make of Vehicle Daf H4EN3 N3		8. ÚZEMNÍ PLATNOST / TERRITORIAL VALIDITY Tato karta není platná v zemích, jejichž rubrika je přeškrtnuta (bližší informace naleznete na www.cobx.org). This card is valid in Countries for which the relevant box is not crossed out (for further information, please see www.cobx.org). V každé navštívené zemi ručí Kancelář této země za závazky pojistitele vztahující se k použití zmíněného vozidla a to v souladu se zákony vztahujícími 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 Bureau, see reverse side.	

9. Jméno a adresa pojistníka (nebo provozovatele vozidla) Name and Address of the Policyholder (or User of the Vehicle) <b>AUTODOPRAVA IŘÍ LEVORA S.R.O., Máchova 428, Starý Pízenec, 332 02</b>	11. Podpis za pojistitele Signature of Insurer 
10. Tato karta byla vydána: This Card has been issued by: <b>Česká pojišťovna a.s.</b> Spálená 75/16, 113 04 Praha 1 tel.: +420 241 114 114, www.ceskapojistovna.cz	

**UŽITEČNÉ INFORMACE**

**1224 linka pomoci řidičům**  
 (odtah nepojízdného vozidla po nehodě nebo poruše v ČR)  
**+420 241 114 114 linka České pojišťovny**  
 (pro případy v zahraničí)

**Tišíňová volání - ÚDAJE PLATNÉ POUZE V ČESKÉ REPUBLICE**

112. Univerzální tišíňová linka  
 150. Hasiči  
 155. Záchranářská služba  
 158. Policie České republiky

**\*DRUH VOZIDLA (KOD) / CATEGORY OF VEHICLES CODE:**

A. OSOBNÍ AUTO    C. NAKLADNÍ AUTO NEBO TRAKTOR    E. AUTOBUS    G. OSOBNÍ  
 B. MOTOCYKL    D. KOLO S POMOČNÝM MOTOREM / MOPED    F. PRŮVĚZ / NÁVĚS

Zdroj: Autorka

## Příloha C Zápis o zkoušce tachografu

<b>Data vozidla</b>			
Výrobce vozidla / typ vozidla	DAF FT XF 510		
VIN	[redacted]		
RZV	[redacted]		
Číslo objednávky	16-7-2016		
<b>Data Tachografu</b>			
Typ tachografu / značka	1381.1051109005 / Continental Automotive GmbH	V.Č. tachografu	3481697
Výměna tachografu	Nový <input type="checkbox"/> RAS <input type="checkbox"/>	Oprava	<input type="checkbox"/>
Snímač výrobní č. / datum výroby	12188067 3 / 14		
Výrobce	Continental Automotive GmbH		
<b>Kontrola vozidla</b>			
Rozměr pneumatik	315/80R22.5		
Hloubka vzorku	6 mm		
Tlak pneumatik	8 bar		
Metoda měření	Dráha		
Efektivní obvod pneumatiky	l 3291 mm		
Charakteristický koeficient	w 8275 imp/km		
Stav počítadla km (před / po)	242326 km / 242332 km		
Povolená rychlost	90 km/h		
Číslo plomby	4HHTTYX		
<b>Zkouška tachografu</b>			
Konstanta tachografu	k 8275 imp/km		
	k(staré) 8132 imp/km		
Kontrola rychlosti	50 km/h 90 km/h 180 km/h		
Zkouška počítadla	1000 m		
Odchylna hodin	0,2 sek/den		
<b>Kontrola na manipulaci / servis</b>			
- Nenalezena žádná zařízení pro manipulaci.			
- Digitální tachograf pracuje správně			
- Baterie z VDO DTCO vyměněna			
- Vyčištěny kartové sloty u DTCO			
<b>Poznámky</b>			
Tímto potvrzujeme, že všechny kontroly byly provedeny v souladu s pracovními doporučeními definovanými v "Technickém návodu tachografu"			
CZ K202 Plzeňská STK, s.r.o.	7.7.2016 Datum ověření	Jan, Sedlavec / 0000000002PNH4 - 06 Podpis	
Koterovská 156a CZ-326 00 Plzeň			
			<b>VDO</b>

Zdroj: Autorka

**Příloha D** Opis Eurolicence

**Evropské společenství**

CZ <sup>(1)</sup>

Krajský úřad  
Plzeňského kraje

LICENCE č. [redacted]  
OPIS č. [redacted]

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

Tato licence opravňuje <sup>(2)</sup> Autodoprava Jiří Levora s. r. o.

Máchova 428, Starý Plzenec, 33202

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 14.09.2015 do 14.09.2025

Vydáno v Plzni, dne 14.09.2015



- <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: Autorka

## Dotazník pro řidiče společnosti Autodoprava Jiří Levora s.r.o.

Dobrý den, tento anonymní dotazník slouží jako podklad pro vypracování bakalářské práce týkající se možného zefektivnění práce řidiče ve společnosti Autodoprava Jiří Levora s.r.o. Tímto bych Vás chtěla požádat o jeho vyplnění, které Vám nezabere déle než 10 minut.

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

**1. Jak dlouho pracujete ve společnosti Autodoprava Jiří Levora s.r.o.?**

- méně než 2 roky
- 2-5 let
- více než 5 let

**2. Jste v této společnosti spokojený/á?**

- ano
- ne

**3. Máte ve vozidle namontováno záznamové zařízení, u kterého platí tzv. „pravidlo jedné minuty“?**

- ano
- ne

**4. Myslíte si, že záznamové zařízení, u kterého platí tzv. „pravidlo jedné minuty, může ovlivnit Váš pracovní výkon?**

- ano
- ne
- nevím

**5. Jakým způsobem myjete Vaši návěsovou/přívěsovou soupravu?**

- ručně
- mycí linka nákladních vozidel

**6. Jak často myjete Vaši návěsovou/přívěsovou soupravu?**

- jednou týdně
- jednou za 14 dní
- jednou za měsíc

**7. Kolik času Vám zabere umytí Vaší návěsové/přívěsové soupravy?**

- méně než jednu hodinu
- 1-3 hodiny
- více než 3 hodiny

**8. Je Vaše vozidlo zabezpečeno proti zcizení nafty?**

- ano
- ne

**9. Byla Vám někdy nafta zcizena?**

- ano
- ne

**10. Došlo někdy na Vaší návěsové/přívěsové soupravě k defektu pneumatiky?**

- ano
- ne

**11. Kdo Vám pneumatiku vyměnil?**

- servis
- sám/sama
- výměna nebyla potřeba, k defektu nedošlo

***Děkuji za Váš čas věnovaný vyplnění tohoto dotazníku.***

Zdroj: Autorka