

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera

Analýza práce řidiče nákladní dopravy
Lucie Zatloukalová

Bakalářská práce

2013

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera
Akademický rok: 2012/2013

UPA055418



ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Lucie Zatloukalová**
Osobní číslo: **D09162**
Studijní program: **B3709 Dopravní technologie a spoje**
Studijní obor: **Technologie a řízení dopravy: Logistické technologie**
Název tématu: **Analýza práce řidiče nákladní dopravy**
Zadávací katedra: **Katedra technologie a řízení dopravy**

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

Úvod

1. Analýza práce řidiče
2. Návrhy racionalizace práce řidiče
3. Zhodnocení předložených návrhů

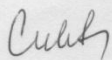
Závěr

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


- (1) ŠIROKÝ, J. Provozování silniční dopravy II. Univerzita Pardubice, 2006. 130 s. ISBN 80-7194-875-6
- (2) Ministerstvo dopravy - silniční doprava [online]. Aktualizováno c2006.
Dostupné z:
<http://www.mdcr.cz/cs/Legislativa/Legislativa/Legislativa_CR_silnicni/>.
- (3) NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (ES) č. 561/2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85
- (4) SDĚLENÍ Ministerstva zahraničních věcí č. 62/2010 Sb.m.s., kterým se nahrazují sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 108/1976 Sb., č. 82/1984 Sb. a č. 80/1994 Sb., o vyhlášení přijetí změn a dodatků Evropské dohody o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (AETR) ve znění dělení č. 82/2010 Sb.m.s.

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

Datum zadání bakalářské práce: 1. února 2013
Termín odevzdání bakalářské práce: 31. května 2013


prof. Ing. Bohumil Culek, CSc.
děkan

L.S.


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

V Pardubicích dne 1. února 2013

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 Božicích dne 30. 5. 2013

Lucie Zatloukalová

Ráda bych touto cestou poděkovala svému vedoucímu bakalářské práce panu doc. Ing. Jaroslavu Kleprlíkovi, Ph.D. za odborné vedení a cenné rady v průběhu vypracování této práce.

Dále bych chtěla poděkovat slečně Haně Janíkové ze společnosti Vapas, a. s. za poskytnutí důležitých materiálů a praktických informací.

Velké díky patří také mojí rodině a příteli za psychickou i finanční podporu při studiu.

ANOTACE

Bakalářská práce analyzuje práci řidiče nákladní dopravy. Práce je zaměřena na požadavky na řidiče, pracovní režim a komunikaci mezi řidičem a dispečerem. Dále jsou v práci porovnávána záznamová zařízení. Důraz je kladen na práci řidiče během konkrétní přepravy. Jsou zde uvedeny mimořádné události, se kterými se profesionální řidič může setkat. Práce předkládá návrhy k usnadnění práce řidiče silniční nákladní dopravy a jejich zhodnocení.

KLÍČOVÁ SLOVA

nákladní vozidlo, řidič, silniční nákladní přeprava, tachograf

TITLE

Analysis of Work of Haulage Driver

ANNOTATION

The Bachelor Thesis analyses work of a haulage transport driver. The Thesis is concentrating on driver's requirements, his work regime and a communication between a driver and a dispatcher. The Thesis is furthermore comparing record keeping devices. The focus is on a driver during a particular transport. There are mentioned uncommon situations that a driver may be faced with. The Thesis presents suggestions on improving road haulage driver's work and their evaluation.

KEYWORDS

truck, driver, road haulage transport, tachograph

OBSAH

SEZNAM OBRÁZKŮ	9
SEZNAM TABULEK	10
SEZNAM ZKRATEK	11
ÚVOD	12
1 ANALÝZA PRÁCE ŘIDIČE	13
1.1 Požadavky pro práci řidiče	13
1.1.1 Zdravotní způsobilost.....	14
1.1.2 Odborná způsobilost.....	15
1.1.3 Školení řidičů.....	17
1.1.4 Karta řidiče	19
1.1.5 Kabina jako pracoviště řidiče	21
1.1.6 Ochranné pracovní prostředky.....	23
1.2 Pracovní režim řidiče	25
1.2.1 Pracovní doby řidičů	25
1.2.2 Nakládka a vykládka vozidel.....	28
1.3 Komunikace mezi řidičem a dispečerem	29
1.4 Vedení záznamů	30
1.4.1 Analogový tachograf.....	30
1.4.2 Digitální tachograf	34
1.5 Mimořádné události	36
1.6 Dotazník pro řidiče nákladní dopravy	37
2 NÁVRHY RACIONALIZACE PRÁCE ŘIDIČE	39
2.1 Minimalizace rizik	39
2.2 Práce řidiče při konkrétní přepravě	41
2.3 Komunikace v reálném čase	50

2.4	Digitální tachograf.....	52
2.5	Návrhy řešení mimořádných událostí	53
2.5.1	Poškození pneumatiky.....	53
2.5.2	Zcizování nafty	54
3	ZHODNOCENÍ PŘEDLOŽENÝCH NÁVRHŮ.....	56
	ZÁVĚR	58
	SEZNAM POUŽITÝCH INFORMAČNÍCH ZDROJŮ.....	60
	SEZNAM PŘÍLOH	62

SEZNAM OBRÁZKŮ

OBRÁZEK 1 Řidičský průkaz přední a zadní strana.....	17
OBRÁZEK 2 Průkaz profesní způsobilosti přední a zadní strana	19
OBRÁZEK 3 Karta řidiče přední a zadní strana.....	20
OBRÁZEK 4 Kabina nákladního vozidla MAN	21
OBRÁZEK 5 Úložné prostory	22
OBRÁZEK 6 Lůžko k odpočinku.....	22
OBRÁZEK 7 Prostor k ovládání vozidla	23
OBRÁZEK 8 Ochranné pracovní pomůcky	25
OBRÁZEK 9 Grafické znázornění 9 hodinové doby řízení	26
OBRÁZEK 10 Grafické znázornění 10 hodinové doby řízení	26
OBRÁZEK 11 Grafické znázornění dělené bezpečnostní přestávky.....	27
OBRÁZEK 12 Grafické znázornění dělené bezpečnostní přestávky.....	27
OBRÁZEK 13 Dopravní značka v areálu firmy.....	28
OBRÁZEK 14 Poškozený zakládací klín.....	29
OBRÁZEK 15 Záznamový list	31
OBRÁZEK 16 Vyklápěcí tachograf	32
OBRÁZEK 17 Šuplíkový tachograf	33
OBRÁZEK 18 Digitální tachograf.....	35
OBRÁZEK 19 Graf: komunikace mezi řidičem a dispečerem.....	38
OBRÁZEK 20 Graf: řidiči využívající analogový tachograf pro záznam činností	38
OBRÁZEK 21 Tahač se skříňovým návěsem	41
OBRÁZEK 22 Osvědčení o registraci vozidla přední a zadní strana (tahač).....	42
OBRÁZEK 23 Osvědčení o registraci vozidla přední a zadní strana (návěs)	42
OBRÁZEK 24 Půdorys rozložení palet na návěsu	44
OBRÁZEK 25 Trasa Břeclav-Modletice	45
OBRÁZEK 26 Jednotka premid	46
OBRÁZEK 27 Trasa Jazlovce-Brno	48
OBRÁZEK 28 Chep paleta 1200 x 800 mm	50
OBRÁZEK 29 Fleet controllingové zařízení.....	51
OBRÁZEK 30 Sítko.....	55

SEZNAM TABULEK

TABULKA 1 Modelová přeprava z Břeclavi do Modletic	43
TABULKA 2 Modelová přeprava z Jažlovic do Brna	47

SEZNAM ZKRATEK

ATP	Dohoda o mezinárodních přepravách zkazitelných potravin a specializovaných prostředcích určených pro tyto přepravy
EEG	Elektroencefalogram
EHS	Evropské hospodářské společenství
EPAL	Europalety
ES	Evropské společenství
EU	Evropská unie
GB	Gigabyte
GPS	Global Positioning System
LCD	Displej z tekutých krystalů
ORP	Obecní úřad obce s rozšířenou působností
PHM	Pohonné hmoty
UTC	Coordinated Universal Time (Koordinovaný světový čas)

ÚVOD

V posledních deseti letech je vzrůstající počet silničních dopravních a spedičních firem, které ke svému podnikání stále více využívají nákladní silniční vozidla. Pomocí těchto silničních vozidel přepravují nespočet zásilek do různých částí světa. Aby tomu tak bylo, je zapotřebí lidský faktor = řidič. Toto zaměstnání je zajímavé, protože řidič v něm mnohdy poznává cizí kraje, do kterých „je vyslán“ a také se může zdokonalit v cizích jazycích. Naproti tomu je na řidiče vyvíjen tlak ze strany zaměstnavatele, zákazníka, dispečera a také silničních kontrol. Proto by tuto práci měli vykonávat pouze zodpovědní a spolehliví jedinci, kteří umí nejen řídit, ale jsou schopni řešit i nenadálé situace.

Cílem bakalářské práce je zaměření na práci řidiče nákladní dopravy a navržení případných řešení k usnadnění tohoto zaměstnání. Práce předkládá návrhy racionalizace práce řidiče, v níž je poukázáno na minimalizaci rizik. Přibližuje práci řidiče při konkrétní přepravě. Záměrem této práce je usnadnění spolupráce mezi řidičem a dispečerem a využití kamerového systému v kabině vozidla. Dalším návrhem je zrušení všech analogových tachografů. Poslední část práce předkládá řešení mimořádných událostí.

1 ANALÝZA PRÁCE ŘIDIČE

V NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (ES) č. 561/2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 se rozumí, 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“. (1)

Ve Sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 62/2010 Sb. m. s., kterým se nahrazují sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 108/1976 Sb., č. 82/1984 Sb. a č. 80/1994 Sb., o vyhlášení přijetí změn a dodatků Evropské dohody o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (AETR) je stanoveno, že „Řidič znamená každou osobu, pobírající nebo nepobírající mzdu, která řídí vozidlo třeba jen krátkou dobu nebo je ve vozidle, aby je popřípadě mohla řídit“. (2)

Autorka se domnívá, že druhá definice je přijatelnější, z důvodu obsahové části týkající se mzdy. Definice by měly být sjednoceny.

V souladu se zadáním bakalářské práce se autorka zaměří na řidiče nákladní dopravy. V této kapitole bude analyzována práce řidiče, která se bude zabývat požadavky pro práci řidiče, které je nutno splnit (povinnosti řidiče). Další částí této kapitoly je pracovní režim řidiče, kde budou uvedeny předepsané jízdní doby, doby odpočinků, bezpečnostní přestávky a zásady nakládky a vykládky. Dále autorka uvede prostřednictvím čeho a jak komunikuje řidič s dispečerem a jak vede záznam jízdy pomocí tachografu. V poslední části této kapitoly zde uvede, k jakým mimořádným událostem dochází při práci řidiče.

1.1 Požadavky pro práci řidiče

Pro práci řidiče nákladní dopravy jsou dány zákonem č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů následující požadavky, které je nutno splnit, aby mohl řidič tuto práci vykonávat:

- Mít minimální věk 21 let
- Mít „Posudek o zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel“ (příloha A)
- Získat odbornou způsobilost - řidičský průkaz skupiny C, C+E (obrázek č. 1)

- Získat „Průkaz profesní způsobilosti řidiče“ (obrázek č. 2)
- Být držitelem „Karty řidiče“ (obrázek č. 3)

1.1.1 Zdravotní způsobilost

Nejdůležitějším kritériem pro vykonávání funkce řidiče je jeho dobrý zdravotní stav. Dobrá smyslová schopnost řidiče je nezbytná. Důležitá je nejen životospráva, ale také pravidelná kontrola u očního lékaře a dalších lékařských odborníků. Pracovní vytížení dálkových řidičů většinou nedovoluje navštěvovat zdravotnická zařízení, proto jakýkoliv zdravotní problém může přerůst v závažné onemocnění.

Před získáním řidičského oprávnění uchazeči absolvují lékařskou prohlídku. Zaměstnavatel dle zákona č. 262/2006 Sb., zákoníku práce § 32 v případech stanovených orgány státní zdravotní správy je povinen zajistit, aby se zaměstnanec podrobil zdravotní prohlídce ještě před uzavřením pracovní smlouvy.

Dokladem o lékařské prohlídce je „*Lékařský posudek o zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel*“ (dále jen posudek), který musí mít písemnou formu. Tento posudek je uveden v příloze A. V tomto dokumentu je uvedeno jméno, příjmení, datum narození a adresa trvalého pobytu osoby, která je podrobena lékařské prohlídce. Dále je zde uvedena skupina nebo podskupina řidičského oprávnění, ke které je posudek vydáván. Další náležitostí tohoto posudku jsou, zda je osoba zdravotně způsobilá či nezpůsobilá, nebo je zdravotně způsobilá s podmínkou. Nedílnou součástí je datum vydání posudku, podpis a razítko posuzujícího lékaře. Posuzujícím lékařem je praktický lékař. Potvrzení od lékaře je zpoplatněno. Ceny se pohybují v rozmezí 100 až 500 Kč a každý lékař si je určuje sám. Ceny za tyto posudky by měly být podle autorky sjednoceny, aby všichni řidiči měli stejné podmínky.

Vstupní zdravotní prohlídce je osoba povinna podrobit se dle zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích již před zahájením činnosti a poté každý druhý rok do dovršení 50 let věku. Po dovršení 50 let věku se podrobuje lékařské prohlídce každoročně.

Řidič je povinen podrobit se také specializovanému vyšetření, které se skládá z dopravně psychologického vyšetření, neurologického vyšetření a EEG (Elektroencefalogram). Tomuto specializovanému vyšetření se řidič podrobuje ještě před zahájením činnosti. Dalšímu dopravně psychologickému vyšetření se podrobí

nejdříve 6 měsíců před dovršením 50 let a nejpozději v den dovršení 50 let, dále pak každých pět let. Vyšetření provádí akreditovaný psycholog. Dokladem je „*Výstupový protokol specializovaného vyšetření.*“ (viz příloha B). Tento protokol musí mít písemnou formu a slouží jako podklad k posudku. (3) To znamená, že při každé prohlídce po dvou letech je řidič povinen tento protokol specializovaného vyšetření předložit praktickému lékaři.

1.1.2 Odborná způsobilost

Osoby, které chtějí vykonávat funkci profesionálního řidiče, musí být držiteli řidičského průkazu určité skupiny. Aby řidiči mohli řídit silniční vozidlo s přívěsem či návěsem, jsou povinni složit v autoškole úspěšně závěrečnou zkoušku řidičského průkazu skupiny C+E za přítomnosti zkušebního komisaře. Podmínkou je být zdravotně způsobilý a být držitelem řidičského oprávnění skupiny C, který opravňuje k řízení motorových vozidel o celkové hmotnosti přesahující 3,5 tuny. Řidičský průkaz si každý žadatel hradí sám.

Cena řidičského průkazu je stanovena individuálně dle autoškol. Řidičské oprávnění skupiny C+E uvádějí autoškoly např.:

- v Brně dle zdroje (4) cenu 5 799 Kč.
- v Praze dle zdroje (5) cenu 8 100 Kč
- v Pardubicích dle zdroje (6) cenu 7 500 Kč

Z uvedených autoškol lze nejlevněji o řidičský průkaz zažádat v brněnské autoškole. Dopravní firmy pro kamionovou dopravu si nemohou dovolit každému řidiči financovat náklady spojené s pořízením řidičských oprávnění, což je pochopitelné. Firma řidiči může uhradit náklady spojené s pořízením řidičského oprávnění s podmínkou, že se budoucí řidič zaváže pro tuto firmu pracovat. Zaměstnavatel by si měl stanovit, jak dlouho by měl řidič pracovat ve firmě. Pokud řidič stanovenou dobu, ke které se zaváže, nesplní, měl by zaměstnavateli uhradit částku spojenou s pořízením řidičského průkazu v závislosti na délce odpracovaného období. Řidič by měl mít možnost rozhodnout se, zda odejde z firmy, avšak s rizikem vrácení určité částky spojené s pořízením řidičského průkazu zaměstnavateli.

Autoškola dle zdroje (4) uvádí rozsah výcviku pro řidičské oprávnění C+E, který obsahuje teorii a praxi. Praktická část znamená 8 hodin výcviku v řízení vozidla s přívěsem, 2 hodiny výcviku praktické údržby a 2 hodiny praktického výcviku zdravotnické přípravy. Teorie představuje:

- 1 hodinu výuky předpisů o provozu vozidel
- 1 hodinu výuky o ovládání a údržbě vozidla
- 2 hodiny výuky teorie řízení a zásad bezpečné jízdy
- 1 hodinu výuky zdravotní přípravy
- 1 hodinu opakování a přezkoušení

Počet hodin je zakotven v zákoně č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů. Vyučovací hodina má 45 minut.

Rozsah výcviku je dostačující. Žadatel se dostaví na zkoušku v předepsaném termínu, který mu byl sdělen učitelem autoškoly. S sebou si přinese platný občanský a řidičský průkaz. Zkouška je rozdělena do tří částí:

- První částí je test z předpisů o provozu na pozemních komunikacích (podle zákona č. 361/2000 Sb., ve znění platných úprav),
- v druhé části řidiči zodpoví 3 otázky na téma ovládání a údržba vozidla a
- poslední částí je praktická jízda.

Test z předpisů o provozu na pozemních komunikacích trvá maximálně 30 minut, během kterých musí žadatel zodpovědět 25 otázek. Tyto otázky jsou ohodnoceny jedním až čtyřmi body a správná odpověď je vždy pouze jedna. Maximální počet bodů je 50, pro úspěšné zvládnutí testu je potřeba dosáhnout nejméně 43 bodů. (7) Celkový čas na 25 otázek je dostačující vzhledem k tomu, že otázky jsou zpracovány formou testu.

Vyhláškou 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, bylo vyhlášeno pro skupinu C+E řidičského oprávnění 45 otázek na téma ovládání a údržba vozidel, ze kterých zkušební komisař uloží žadateli 3 otázky. Aby žadatel prospěl, musí zodpovědět správně všechny uložené otázky. (7) Autorka souhlasí, že žadatel musí zodpovědět tyto tři uložené otázky správně.

Praktická jízda trvá přibližně 30 až 45 minut. Pokud se žadatel nedopustí žádné hrubé chyby (např. nedání přednosti v jízdě, projetí na červenou, či nezastavení na příkazové značce „stop“) je mu přidělen komisařem stav prospěl. Praktická jízda by se podle autorky měla uskutečnit na území města za plného provozu. V poslední části by měl řidič umět najet do firmy a zacouvat k nakládací rampě.

Podle zdroje (7) zkušební komisař vyplní „Záznam o zkouškách z odborné způsobilosti“ (dále jen záznam), který je uveden v příloze C. V záznamu komisař uvede, zda žadatel prospěl či neprospěl v jednotlivých částech zkoušky. Pokud žadatel prospěl, předá záznam obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností (dále jen ORP), který na základě záznamu vydá žadateli „řidičský průkaz“ (obrázek č. 1).



Obrázek 1 Řidičský průkaz přední a zadní strana

Zdroj: Foto autorka

Řidičský průkaz je vydán ORP do 20 dnů ode dne podání žádosti řidiče za správný poplatek 50 Kč, který je uveden v zákoně č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů. Lhůta 20 dní je poměrně dlouhá vzhledem k tomu, že v minulosti byly tyto řidičské průkazy vydávány v den zkoušky. Pokud by žadatel potřeboval řidičský průkaz získat v kratší lhůtě, a to do pěti dní ode dne podání žádosti, musí připlatit 500 Kč za expresní vydání.

1.1.3 Školení řidičů

Zdokonalování odborné způsobilosti řidičů zahrnuje vstupní školení a následná pravidelná školení. Aby mohlo být vstupní školení zakončeno zkouškou o profesní způsobilosti řidičů, je nutné projít školením, které je prováděno formou výuky a výcviku pod dohledem akreditované osoby. Akreditovanou osobou je zkušební komisař obecního úřadu.

V rámci vstupního školení se tato výuka a výcvik provádí v základním rozsahu 140 hodin. Z toho je 130 hodin věnováno výuce a 10 hodin individuálního výcviku v řízení. (3)

Podle zákona č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel je předmětem výuky:

- *teorie pokročilého racionálního řízení a zásad bezpečné a defenzivní jízdy,*
- *uplatnění vnitrostátních a mezinárodních právních předpisů vztahujících se k silniční dopravě,*
- *bezpečnosti provozu a ekologického provozu vozidla,*
- *poskytování služeb a logistiky,*
- *hospodářského prostředí a organizace dopravního trhu,*
- *sociálně-právního prostředí v silniční dopravě,*
- *zdravotních rizik a jejich předcházení v provozu na pozemních komunikacích,*
- *prevence a řešení mimořádných událostí v provozu na pozemních komunikacích. (8)*

Pod dohledem lektora je proveden výcvik, který se provádí řízením výcvikového vozidla a smí se tohoto výcviku podrobit pouze řidiči, kteří jsou již držiteli řidičského oprávnění. (8) Rozsah tohoto školení je podle autorky náročný, nicméně pro řidiče nutný a důležitý.

Ke školení může provozovatel školicího střediska přijmout pouze osobu, která podá písemnou přihlášku (viz příloha D) a je zároveň držitelem řidičského oprávnění nebo se účastní výuky k získání řidičského oprávnění. Žadatelé podají písemnou žádost o vykonání zkoušky u toho ORP, kde sídlí provozovatel školicího centra, u něhož absolvoval výuku. ORP písemně sdělí žadateli, kde a kdy se zkouška bude konat a čas konání zkoušky. Zkouška se provádí písemnou formou prostřednictvím zkušební komise. (8)

Dle zdroje (9) zkouška obsahuje 80 otázek, které jsou rozděleny do 8 okruhů podle výuky. Každý okruh se skládá z 10 otázek. Každá otázka má vždy pouze jednu odpověď správnou. Aby žadatel prospěl, musí zodpovědět min. na 7 otázek správně z každého okruhu. Čas pro vykonání zkoušky je stanoven na 90 minut. Pro vykonání zkoušky vstupního školení je tento čas dostačující. Pokud řidič neuspěl, může zkoušku opakovat nejvýše třikrát. Dle autorky je možnost třetí opravné zkoušky vyhovující.

Písemné potvrzení o vykonání zkoušky (viz příloha E) vydá žadateli ORP a vyznačí v něm její výsledek. Řidiči je pak vydán na písemnou žádost „Průkaz profesní způsobilosti řidiče“ (obrázek č. 2), který je platný 5 let. Žadatel musí doložit, že je držitelem řidičského oprávnění a zaplatit správní poplatek. (8)



Obrázek 2 Průkaz profesní způsobilosti přední a zadní strana

Zdroj: Foto autorka

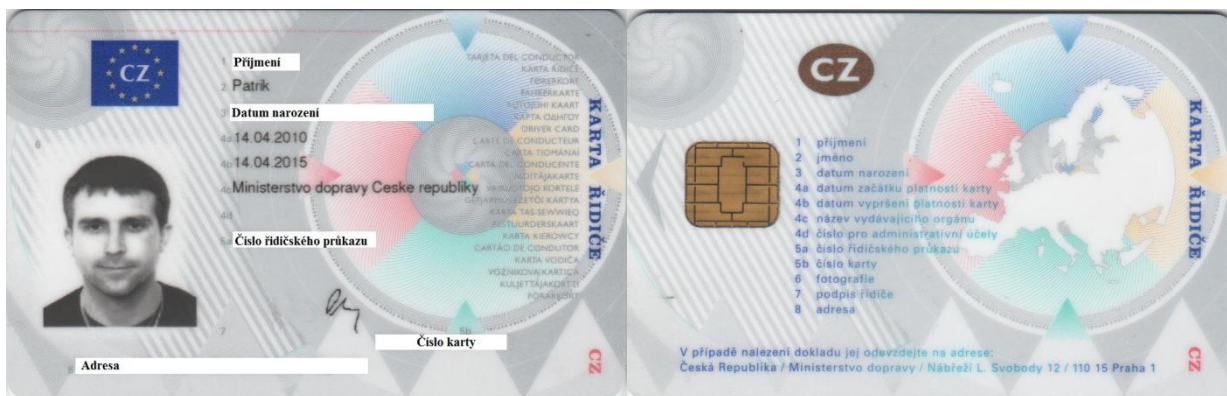
Správní poplatek dle zákona č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů, činí 200Kč. Tato cena správního poplatku je přijatelná.

U pravidelného školení si řidiči prohlubují své znalosti získané při vstupním školení. Do konce pátého roku od data vydání profesního průkazu se řidič zúčastní pravidelného školení, a to v rozsahu 35 hodin. Na toto zdokonalovací pravidelné školení, které je rozděleno do ročních kurzů, docházejí řidiči vždy na 7 hodin výuky. (8) S rozsahem pravidelného školení autorka souhlasí. Profesionální řidiči nemusí dělat zkoušky z pravidelného školení, tudíž se nemusí obávat případných neúspěchů a mohou v klidu a bez stresu prohlubovat své znalosti. Cena tohoto pravidelného školení je různá dle školicích středisek. Např. středisko Znojemské dopravní společnosti uvádí cenu pravidelného školení, která činí 950 Kč. (viz příloha F)

1.1.4 Karta řidiče

Podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 ze dne 15. března 2006 musí být vozidla, která jsou uvedena poprvé do provozu vybavena záznamovým zařízením. (10)

Tímto nařízením se rozumí, aby vozidla byla vybavena digitálním tachografem, který zaznamenává práci osádky na kartu řidiče (obrázek č. 3). Karta umožňuje záznam jízdních dob, bezpečnostních přestávek a dob odpočinků jednotlivých řidičů.



Obrázek 3 Karta řidiče přední a zadní strana

Zdroj: Foto autorka

Podle zdroje (11) je karta řidiče nepřenositelná tzn., že každý řidič smí vlastnit pouze jednu platnou kartu a výhradně tuto používat. Pokud je karta vadná nebo jí uplynula platnost, nelze ji používat. Jestliže je tedy poškozená nebo nefunguje správně, je řidič povinen do 7 dnů ode dne zjištění její nefunkčnosti odevzdat kartu řidiče s odůvodněnou žádostí příslušnému ORP, který vydá náhradní kartu do pěti dní od obdržení této žádosti. V případě skončení platnosti karty, musí řidič podat žádost na příslušném ORP nejpozději 15 pracovních dní před uplynutím platnosti. (Podle NAŘÍZENÍ RADY (ES) č. 2135/98)

Karta řidiče se vydává na základě „Žádosti o vydání paměťové karty řidiče“ na ORP. Fiktivně vyplněná žádost je uvedena v příloze G. Žadatelem je osoba, která hodlá řídit vozidlo vybavené digitálním tachografem, dále je držitelem příslušného řidičského oprávnění a má trvalý nebo přechodný pobyt v České republice. Na ORP předloží řidič řádně a pravdivě vyplněnou žádost o vydání paměťové karty řidiče spolu s platným řidičským průkazem. Je povinen předložit platný doklad totožnosti (např. občanský průkaz) a aktuální fotografii předepsaných rozměrů, a to 35x45 mm. Žádost musí být osobně podepsána žadatelem. Karta řidiče je platná po dobu pěti let od jejího vydání. Vydává se k platnému řidičskému průkazu a je-li platnost řidičského průkazu kratší než platnost karty, omezí se její doba na dobu platnosti řidičského průkazu.(11) Ze zmíněného vyplývá, že karta řidiče obsahuje fotografii, což je přínosné pro dopravní silniční kontroly, které mohou jednoduše zkontrolovat totožnost. Žádost je přehledná a srozumitelná, proto by žadatel neměl mít problém s jejím vyplněním. Vzhledem k tomu, že doba platnosti karty je omezena na dobu platnosti řidičského průkazu, je pro profesionální řidiče důležité, aby si hlídali platnost řidičského průkazu.

Správní poplatek dle zákona č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů, činí 700 Kč a je uhrazen v hotovosti na přepážce při podání žádosti.

S cenou autorka souhlasí. Příslušný ORP vydá řidiči kartu do 15 dní ode dne podání žádosti. (Podle zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích ve znění platných úprav). Podle autorky je tato lhůta pro žadatele přijatelná.

1.1.5 Kabina jako pracoviště řidiče

Kabina nákladního vozidla a její vybavení je velmi důležitá v práci řidiče, protože je nejen jeho pracovištěm, ale i tzv. „druhým domovem“. Proto je v posledním desetiletí kladen velký důraz na provedení těchto kabin, aby se v nich jejich uživatelé cítili příjemně. Pokud jezdí řidiči dálkové trasy, kdy musí trávit denní a týdenní doby odpočinků ve vozidle, je důležité, aby kabiny byly vybaveny pohodlným lůžkem. Je podstatné, aby kabina byla opatřena kvalitní sedačkou jednak pro bezpečné ovládání vozidla a dále pro pohodlí řidiče, aby nedocházelo např. k deformaci páteře. Existuje mnoho kabin, které se liší svým provedením. Od méně prostorných s jedním lůžkem, až po komfortní se dvěma lůžky. Některé kabiny jsou uzpůsobeny pro krátké či dlouhé trasy. Pro dálkovou přepravu je zde uveden popis nákladního vozidla značky MAN TGA 18.440. (obrázek č. 4)



Obrázek 4 Kabina nákladního vozidla MAN

Zdroj: Foto Autorka

Kabina tohoto vozu je rozdělena do několika částí, např. úložné prostory (obrázek č. 5), kde si řidič ukládá své věci. Další částí kabiny jsou prostory k odpočinku, kde je instalováno lůžko na spaní (obrázek č. 6). Zde může řidič vykonat bezpečnostní přestávku a také zde tráví denní a týdenní doby odpočinků.



Obrázek 5 Úložné prostory

Zdroj: Foto autorka



Obrázek 6 Lůžko k odpočinku

Zdroj: Foto autorka

A také je zde prostor k ovládnání vozidla, který je vidět na obrázku č. 7. Tento prostor slouží řidiči k tomu, aby mohl vozidlo řídit.



Obrázek 7 Prostor k ovládání vozidla

Zdroj: Foto autorka

Pořádek na pracovišti, což je v případě řidiče již zmíněná kabina nákladního vozidla, je jedním z nutných předpokladů pro bezproblémové ovládání vozidla. V zorném poli řidiče není dovoleno umísťovat předměty, které by bránily řidiči ve výhledu a tak znemožnily přehlédnutí nečekané události na komunikaci nebo dokonce přehlédnutí silničních dopravních značek. Těmito předměty jsou např. cedulky, samolepky, vlaječky, apod. Dále nemohou být v kabině volně uloženy předměty, které by ohrozily řidiče během jízdy a snížily tak ovladatelnost vozidla.

Řidiči mívají často ve vozidlech kávovary, láhve s nápoji, a některé další předměty, které by mohly díky špatnému umístění v kabině ohrozit řidiče. Řidiči tak mohou způsobit nehodu, pokud se např. na nerovnoměrné komunikaci zaklíní pod pedály láhev s nápojem či jakýkoliv jiný špatně umístěný předmět na podlaze a vozidlo se stane neovladatelným. Zcela nepřijatelné je vozit v kabině propanbutanové láhve, protože v případě nehody hrozí velké nebezpečí nejen samotnému řidiči, ale i širokému okolí. Také z nich může unikat nebezpečný plyn, který by mohl zapříčinit únavu a usínání řidiče.

1.1.6 Ochranné pracovní prostředky

Osobní ochranné pracovní prostředky musí chránit zaměstnance před riziky, nesmí ohrožovat jejich zdraví a musí splňovat požadavky stanovené nařízením vlády č. 21/2003Sb., kterým se stanoví technické požadavky na osobní ochranné prostředky. (12; s. 38)

Při řízení vozidla hrozí řidiči riziko dopravní nehody. K minimalizaci tohoto rizika je důležitá bezpečná obuv. Touto obuví se myslí pevná obuv, která se řidiči při řízení vozidla samovolně nevyzují. Pantofle jsou zde nepřijatelné z důvodu pádů obuvi pod pedál, kde se mohou zaklínit a zkomplikují tak ovládání vozidla. Dalším rizikem díky špatné obuvi může být sestup a výstup z vozidla, kdy může dojít k nebezpečným úrazům, např. k pohmoždění kotníku. (12, s 39) Tuto skutečnost někteří řidiči neakceptují, proto mohou ohrozit svůj život a v případě řízení vozidla v nevhodné obuvi i jiné lidské životy.

Pokud je slunce nízko nad obzorem, může řidič přehlédnout výstražné světla na železničním přejezdu a způsobit kolizi. Zvláště pak v zimním období, kdy je slunce nejnižší na obloze za celý rok. Proto by měl být řidič vybaven a mít stále po ruce brýle proti oslnění sluncem.

Podle zákona č. 262/2006 Sb., zákoníku práce § 104 vyplývá povinnost zaměstnavatele poskytnout zaměstnanci pracovní ochranné pomůcky, které chrání zaměstnance před zraněním nebo úrazem či dokonce smrti.

Při opravách vozidel na pozemních komunikacích přibývá mnoho zranění či smrtelných úrazů, kdy další účastníci silničního provozu přehlédnou řidiče provádějící opravu, který nemá výstražnou ochrannou vestu. Dalšími důležitými ochrannými prostředky jsou odpovídající oděv např. „monterky“, pevná obuv, ochranné helmy a brýle, pracovní rukavice, ochrana dýchacích cest (rouška proti prachu).

Pokud řidič provádí opravu a údržbu vozidla, fyzicky provádí nakládku a vykládku či se pohybuje pěšky, tzn. v době, kdy vozidlo neřídí je povinen použít další ochranné pracovní prostředky podle konkrétního rizika.(12; s. 39) Např. při nakládání vozidla by měl řidič použít výstražnou vestu (obrázek č. 8), aby pracovník, který nakládku provádí, řidiče nepřehlédl.

Dále by měl řidič použít pevnou obuv, chce-li se pohybovat po areálu a upevnit náklad na vozidle. (Obrázek č. 8)



Obrázek 8 Ochranné pracovní pomůcky

Zdroj: Foto autorka

Ochranné pracovní pomůcky obdrží řidiči od svého zaměstnavatele. Stanoven není žádný časový interval, většinou se přiděl řidiči řeší podle potřeby firmy. Např. se přidělují ochranné pracovní pomůcky jednou ročně. Dokumentaci vydaných pomůcek vede technický úsek firmy na základě podepsaných dokladů o převzetí. Vydané ochranné pomůcky jsou zapsány do karet řidičů (viz příloha H). Karta obsahuje jméno řidiče, datum narození, datum vydání a jaká pomůcka byla řidiči vydána. Pokud si zákazník přepravy přeje další ochranné pomůcky, které nebyly obdrženy od zaměstnavatele, může je dopravce dle požadavků konkrétního zákazníka přepravy dodatečně zajistit.

1.2 Pracovní režim řidiče

V této části bakalářské práce budou analyzovány doby jízd, bezpečnostní přestávky a doby odpočinku. Dále zde budou uvedeny zásady při nakládce a vykládce.

1.2.1 Pracovní doby řidičů

„Týden znamená období mezi 0.00 hodin v pondělí a 24.00 hodinami v neděli.“ (2)

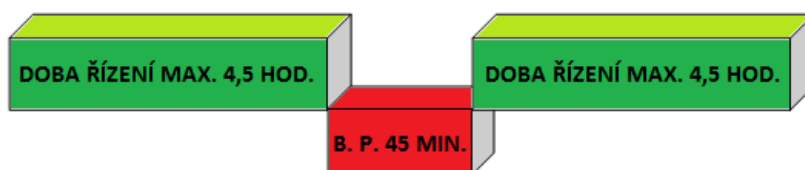
„Odpočinek znamená každou nepřerušenu dobu nejméně jedné hodiny, během níž řidič může volně nakládat se svým časem.“ (2)

Jednotvárné činnosti, které zatěžují organismus, mohou být velmi nebezpečné, pokud nejsou časově přerušeny nebo omezovány. K jednostranným činnostem patří i nepřetržité řízení vozidla a ta může snížit pozornost řidiče. Pokud by řízení vozidel bylo ponecháno

na řidičích, vznikaly by dopravní nehody z důvodu prodlužování doby jízd a nedodržování bezpečnostních přestávek. Někteří řidiči nedovedou včas rozpoznat příznaky únavy nebo přeceňují své možnosti, a proto jsou nutné bezpečnostní přestávky v jízdě, které jsou regulovány Nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 článkem č. 7. Toto nařízení platí v rámci Evropské unie a vnitrostátní dopravy. Pracovní dobu a dobu odpočinku upravuje zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce. Podle § 100 zákoníku práce jsou stanoveny odchylky úpravy pracovní doby. Jelikož se předpisy stanovují dle různých hledisek a podmínek, je na dopravcích a řidičích, aby se rozhodovali správně a určili, kterým předpisem se mají řídit. (12; s. 23) V případě řidiče nákladní dopravy by se řidiči měli řídit Sdělením Ministerstva zahraničních věcí č. 62/2010 Sb. m. s., kterým se nahrazují sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 108/1976 Sb., č. 82/1984 Sb. a č. 80/1994 Sb., o vyhlášení přijetí změn a dodatků Evropské dohody o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (AETR). Toto sdělení platí mimo Evropskou unii.

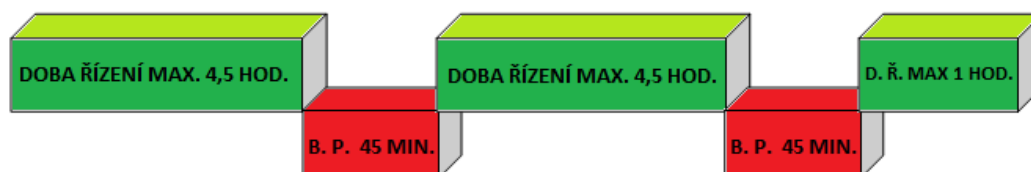
„Doba řízení mezi dvěma denními dobami odpočinku nebo jednou denní dobou odpočinku a jednou týdenní dobou odpočinku nesmí přesáhnout 9 hodin.“ (2)

Z uvedeného vyplývá, že maximální denní doba řízení je stanovena na 9 hodin. Grafické znázornění 9 hodinové doby řízení je na obrázku č. 9. Tato doba může být prodloužena na 10 hodin, a to maximálně dvakrát do týdne. Grafické znázornění 10 hodinové doby řízení je vidět na obrázku č. 10. Týdenní doba řízení nesmí přesáhnout 56 hodin. Dále za období dvou týdnů po sobě následujících nesmí doba řízení překročit 90 hodin.



Obrázek 9 Grafické znázornění 9 hodinové doby řízení

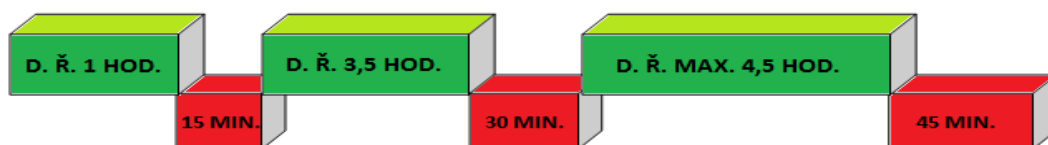
Zdroj: Autorka



Obrázek 10 Grafické znázornění 10 hodinové doby řízení

Zdroj: Autorka

Řidiči nesmí překročit maximální dobu řízení, která činí 4,5 hodiny. Po této době řízení musí následovat bezpečnostní přestávka. Tato bezpečnostní přestávka musí trvat 45 minut. Bezpečnostní přestávku lze rozdělit na dvě části na dobu trvání nejméně 15 minut, po níž musí následovat přestávka v délce 30 minut, což je patrné z obrázku č. 11, kde je graficky znázorněno dělení přestávky. Na obrázku č. 12 je graficky znázorněna dělená bezpečnostní přestávka, ze které je patrné, že i když řidič vykoná první část přestávky v délce 20 minut, musí druhá část přestávky trvat 30 minut.



Obrázek 11 Grafické znázornění dělené bezpečnostní přestávky

Zdroj: Autorka



Obrázek 12 Grafické znázornění dělené bezpečnostní přestávky

Zdroj: Autorka

Podle zdroje (2) řidič během této bezpečnostní přestávky nesmí vykonávat jinou práci. Např. nesmí provádět nakládku či vykládku vozidla nebo opravy na vozidle. Tato bezpečnostní přestávka je určena výhradně k odpočinku řidiče.

Denní doba odpočinku v průběhu 24 hodin musí trvat nejméně 11 hodin po sobě následujících. Tato denní doba odpočinku může být zkrácena třikrát do týdne na dobu trvání po sobě následujících 9 hodin. (2) Pokud řidič tuto zkrácenou dobu využije, musí čerpat zbytek odpočinkových hodin do konce následujícího týdne. Denní dobu odpočinku může řidič trávit ve vozidle, pokud je vybaveno lehátkem.

Týdenní doba odpočinku je podle zdroje (2) stanovena na dobu 45 hodin po sobě následujících. Tato doba může být zkrácena na dobu v délce po sobě následujících 36 hodin, je-li čerpána v místě obvyklého odstavení vozidla. Nebo může být zkrácena na dobu po sobě následujících 24 hodin, je-li čerpána mimo místo obvyklého odstavení vozidla či mimo místo

bydliště. „Každé zkrácení musí být vyrovnáno odpovídající dobou odpočinku vybranou v celku před koncem třetího týdne následujícího po dotyčném týdnu.“(2) Je-li doba odpočinku čerpána mimo místa obvyklého odstavení vozidla, může řidič čerpat zkrácený odpočinek ve vozidle, pokud je vybaveno lehátkem.

1.2.2 Nakládka a vykládka vozidel

Předpokladem minimalizace rizik v dopravě je dodržování bezpečnostních zásad při nakládce či vykládce vozidel. Vlivem špatných postupů může být ohrožena jak bezpečnost řidiče, tak ostatních osob, které se podílejí na nakládání nebo vykládání vozidla. (12; s. 65) V areálech firem, kde probíhá nakládka či vykládka mají majitelé své zásady, které se musí dodržovat. Např. před vjezdem do areálu je umístěna silniční dopravní značka, která vyobrazuje nejvyšší povolenou rychlost, kterou je řidič povinen dodržovat v celém areálu viz obrázek č. 13. Další podmínkou před vjezdem na nakládku či vykládku je pro řidiče výstražná vesta a pevná obuv. Řidiči také mohou obdržet od majitelů firem „List o dodržování předpisů v závodě“, kterým se musí řídit. (viz příloha I)



Obrázek 13 Dopravní značka v areálu firmy

Zdroj: Foto autorka

Důležitá zásada při nakládce je, ať už řidič nakládá u rampy nebo mimo ni zajištění vozidla proti samovolnému pohybu. A to parkovací brzdou a následným založením klínu. Z autorčina průzkumu se tyto zakládací klíny používají zřídka. A tam kde je vyžadují, je mají často k zapůjčení. Řidiči by tuto skutečnost neměli podceňovat a podle autorky založit při nakládce vozidlo alespoň jedním klínem. Po skončení nakládky by řidič neměl zapomenout, že je vozidlo zaklíněno a nepopojíždět od rampy dokud tento klín neodejme. Při nejmenším by došlo k rozdrčení klínu jak je vidět na obrázku č. 14.



Obrázek 14 Poškozený zakládací klín

Zdroj: Foto autorka

1.3 Komunikace mezi řidičem a dispečerem

Dopravní společnosti využívají ke spolupráci mezi řidičem a dispečerem nejčastěji mobilní telefony. Pomocí těchto prostředků dispečer sděluje řidičům, na kterém místě budou zboží nakládat a v kolik hodin musí na daném místě být. Tyto informace si předávají prostřednictvím SMS zpráv či telefonních hovorů. S touto technologií může docházet k značným nepřesnostem při diktování adres.

- Příklady SMS zpráv

Dispečer: „Zdravím, nakládka bude zítra ráno v 6:00 hodin u firmy BASF. Ulice Nádražní 12, CZ-79201 Bruntál do A-2115 Ernstbrunn. Europalety vyměnit.“

Dispečer: „Nakládka: Fosfa,, a.s., Hraniční 268, Břeclav. Kód nakládky 26875965. Nakládka nejpozději 10:30. Vykládka: Kaufland Modletice, Modletice 91, 25101 Říčany. Po naložení, než opustíš závod, informuj mě o nakládce.“

- Příklad telefonního hovoru:

Řidič: „Zdravím“

Dispečer: „Ahoj, naložíme zítra dřevo ve firmě Stora Enso, ulice Nádražní 34 ve městě Planá u Mariánských lázní. „Časové okno“ máme na 8:30 hod. Kód nakládky je: 34129. Vykládka bude v Brně a přesná adresa ti bude sdělena na nakládce.“

Řidič: „Dobře, rozumím.“

Pro řidiče je telefonování mobilním telefonem při řízení vozidla nebezpečné a navíc zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů ve znění platných úprav tuto činnost zakazuje. Řidič by tak mohl způsobit dopravní nehodu. Touto technologií přicházejí dopravci o značnou část peněžních prostředků, které platí mobilním operátorům, protože řidiči používají mobilní telefony i k soukromým účelům. Návrhy komunikace mezi řidičem a dispečerem budou řešeny v kapitole komunikace v reálném čase.

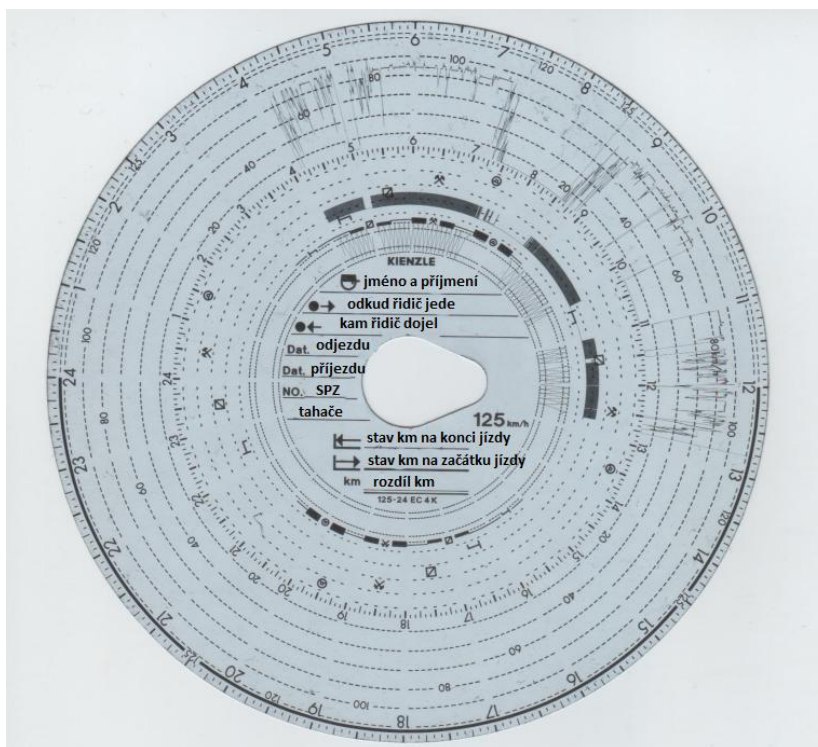
1.4 Vedení záznamů

Dle vyhlášky č. 478/2000 Sb., kterou se provádí zákon o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů, zajistí dopravce vedení záznamu o době řízení vozidla a bezpečnostních přestávkách řidičem vozidla. Aby mohl řidič tento záznam provádět, je povinností dopravce vybavit vozidlo vhodným záznamovým zařízením.

NAŘÍZENÍ RADY (EHS) č. 3821/85 o záznamovém zařízení v silniční dopravě ve znění platných úprav uvádí: *„Záznamové zařízení musí být zabudováno a užíváno ve vozidlech, která jsou registrována v členském státě a používána pro silniční přepravu cestujících nebo zboží.“* (13) Záznamové zařízení neboli tachograf, které zaznamenává doby řízení a bezpečnostní přestávky existuje dvojího druhu. Tachograf analogový a digitální. Jak již bylo zmíněno v kapitole č. 1.1.2 „karta řidiče“ musí být silniční motorové vozidlo uvedené do provozu od května roku 2006 vybaveno digitálním tachografem. V této části bakalářské práce budou popsány tyto dva druhy záznamového zařízení.

1.4.1 Analogový tachograf

Doby řízení a bezpečnostní přestávky se zaznamenávají na záznamové listy (dále jen listy) tzv. „kolečka“ (obr. č. 15) pomocí záznamového zařízení zabudovaného ve vozidle. Záznam je prováděn mechanicky nebo elektronicky.



Obrázek 15 Záznamový list

Zdroj: Foto Autorka

Podle zdroje (13) musí zařízení zaznamenávat tyto údaje:

- *Vzdálenost ujetou vozidlem*
- *Rychlost vozidla*
- *Dobu řízení*
- *Dobu ostatní práce nebo pracovní pohotovosti*
- *Přerušení práce a denní doby odpočinku*
- *Otevření skříňky obsahující záznamový list (13)*

Dle zdroje (13) musí být listy po zapsání čitelné a nesmazatelné. Čitelnost musí být zachována po dobu nejméně jednoho roku. Záznamová kapacita listů musí být minimálně 24 hodin.

Vytištěné záznamy na záznamových listech předepisuje NARÍZENÍ RADY (EHS) č. 3821/85 o záznamovém zařízení v silniční dopravě ve znění platných úprav. Na každém listu musí být vytištěno:

- *Jméno a adresa nebo firemní značka výrobce*
- *Schvalovací značka pro vzor listu*
- *Schvalovací značka pro typ nebo typy zařízení, pro který je list použitelný*

- *Horní hranice registrovatelné rychlosti uvedená v km*
- Dále pak na každém listu musí být vytištěna časová stupnice v 15 minutových intervalech (13)

Pro rukopisné záznamy je na listě volný prostor, který je vidět na obrázku č. 15. Tento prostor vyplňuje řidič svým jménem a příjmením, dále vyplní datum a místo začátku a konce použití listu, registrační značku vozidla, záznam počátečního a konečného stavu kilometrů z počítadla a jeho rozdíl. (13) Údaje jméno a příjmení, registrační značku, datum a stav počítadla kilometrů na počátku záznamu vyplňuje řidič před zahájením jízdy.

Druhy analogových tachografů:

- Vyklápěcí (obrázek č. 16)
- Šuplíkový (obrázek č. 17)



Obrázek 16 Vyklápěcí tachograf

Zdroj: (14)

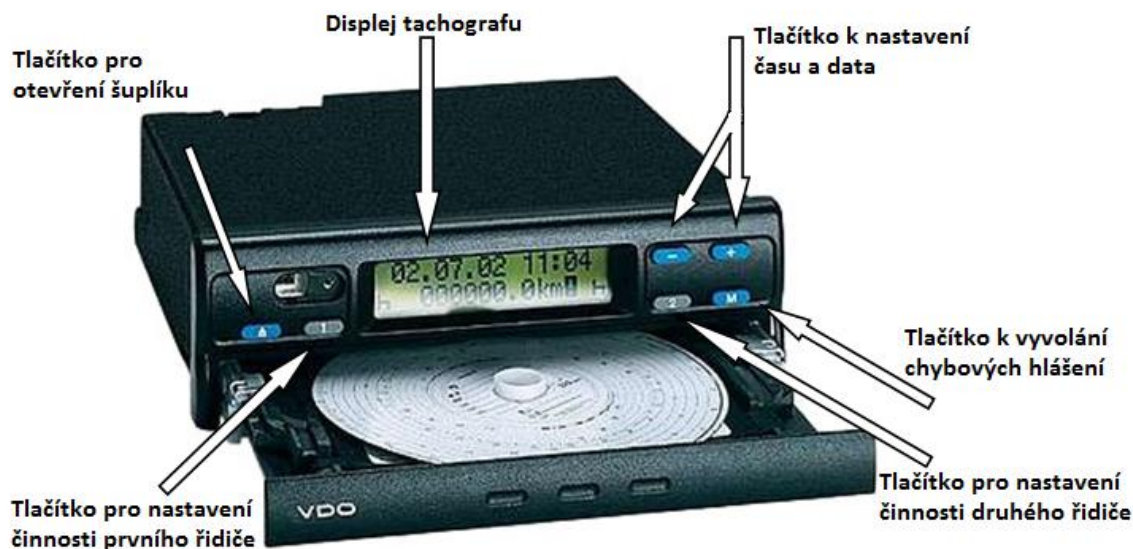
Vyklápěcí tachograf na klíček se nachází v palubní desce. Klíček se doporučuje nevyndávat, protože je malinký a snadno se ztrácí. Když se tachometr otevře, nachází se tam odklápěcí přepážka, pod tuto přepážku dolů lze dát další list druhého řidiče. Nahoru na tuto přepážku se dává list řidiče, který momentálně řídí. Pokud je v autě jeden řidič dá list nad přepážku a dolů vkládá tzv. „slepý kotouč“ nebo znehodnocený list, který nesmí být pomačkaný. To proto, aby se přístroj nezničil. Střed listu má hruškový tvar a musí zapadnout

na prostředek tachografu. Tento list tzv. „kolečko“ se přitlačí tak, aby zaskočilo za zarážky, následně se neprotáčelo a zapisovalo záznamy ve správný čas. Tachograf se uzavře a tlačítkem se nastaví příslušná činnost. Symbol kladívka značí jízdu nebo jinou práci, postýlka značí přestávku a čtvereček je pohotovost. Pro řidiče se nachází knoflík vpravo, pro spolujezdce vlevo. (14)

Šuplíkové tachografy (Obrázek č. 17) jsou rozměrově podobné autorádiím. Tachografy mají tlačítka na otevírání, k nastavení času a data a k vyvolání chybového hlášení tachografu. Stisknutím tlačítka povyskočí šuplík, kde se nachází také odklápěcí přepážka, pod níž je místo pro další „kolečko“. Je-li „kolečko“ vloženo, zatlačí se šuplík dovnitř. Činnost se nastavuje na pauzu, a pokud se vozidlo rozjede, tachograf se přepíná do režimu jízda. Jestliže se vozidlo zastaví, tak se tachograf po dvou až třech vteřinách sám přepíná na pauzu. (14)

Na displeji je zobrazeno:

- datum,
- hodiny,
- nastavená činnost řidiče,
- nastavená činnost druhého řidiče a
- celkový stav tachometru.



Obrázek 17 Šuplíkový tachograf

Zdroj: Autorka s využitím zdroje (15)

Nevýhody analogových tachografů:

- Zdlouhavé vyplňování a vkládání záznamových listů oproti vložení karty do digitálního tachografu.
- Povinnosti řidičů vozit „záznamové listy běžného týdne a posledního dne týdne předcházejícího, během něhož řídili“ (Podle Vyhlášky 108/1976 Sb., o Evropské dohodě o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě).
- Pokud řidič použije záznamový list déle jak na 24 hodin, stává se nečitelným.

U analogových tachografů je možnost nedovolené manipulace se záznamy. Analogový tachograf zaznamenává doby řízení a doby bezpečnostních přestávek na tzv. kotoučky, které lze zaměnit za žluté kotoučky, které slouží pro nečinnost. Tyto žluté kotoučky jsou uznávány na území ČR.

V rámci Evropské unie neexistovalo jednotné potvrzení, kdy řidič neřídil, které by bylo uznáváno po celém území EU. Proto Evropská komise vytvořila jednotnou formu potvrzení, které je uznáváno kontrolními složkami v celé EU. Tímto potvrzením je „*Potvrzení o činnostech*“ (viz příloha J.). Potvrzení se vyplní, pokud řidič např. čerpal dovolenou nebo byl nemocen. Tak může vzniknout nedovolené zacházení se záznamovými listy. V praxi to znamená, že analogový tachograf zaznamenává na kotoučky činnost řidiče, doby řízení a doby bezpečnostních přestávek. Po příjezdu na firmu je dodatečně vystaveno potvrzení o činnostech a kotoučky se záznamem do tachografů následně anulovány.

1.4.2 Digitální tachograf

Digitálním záznamovým zařízením musí být vybaveno vozidlo, které je poprvé uvedené do provozu od května roku 2006. Data digitálního tachografu se zaznamenávají na kartu řidiče pomocí zařízení zabudovaného v kabině vozidla. Záznam je prováděn elektronicky.

Cílem tohoto zařízení je zaznamenat, ukládat a následně zobrazovat data, která se týkají činnosti řidiče. Toto záznamové zařízení musí zajistit důležité funkce. Jsou to např. monitorování vložení a vyjmutí karty, měření rychlosti a ujeté vzdálenosti, monitorování činnosti řidiče, zobrazování údajů, tisk a další. (13)

Podle platné karty vložené do čtecího zařízení se toto zařízení dá přepnout do čtyř režimů:

- Provozní režim
- Kontrolní režim
- Kalibrační režim
- Podnikový režim (13)

Po vložení karty řidiče pracuje tachograf v režimu provozním. V tomto režimu se odvíjí všechny činnosti řidiče. Kontrolní režim je uzpůsoben pro tzv. kontrolora, který spustí tento režim např. při silniční kontrole kontrolní kartou. Dále se kalibrační režim používá pro činnost tachografové dílny, kde se provádí např. montáž, seřízení a opravy tachografů. Poslední podnikový režim slouží pro činnosti pracovníka podniku (zaměstnavatele).

Záznamové digitální zařízení (obrázek č. 18) je schopno tisknout údaje ze své paměti či z tachografových karet v šesti tvarech výtisků:

- denní výtisk činnosti řidiče z karty
- denní výtisk činnosti řidiče z celku ve vozidle
- výtisk událostí a závad z karty
- výtisk událostí a závad z celku ve vozidle
- výtisk technických údajů
- výtisk překročení povolené rychlosti (13)



Obrázek 18 Digitální tachograf

Zdroj: Autorka s využitím zdroje (16)

Dle autorky je možnost tisku důležitou funkcí tohoto záznamového zařízení. Řidič si může v kterýkoliv den zkontrolovat na vytištěném štítku svoji činnost, tzn. jízdu, povinné bezpečnostní přestávky na odpočinek i další pauzy, např. na nakládku a vykládku. Velmi snadno se zde kontroluje i překročení rychlosti. Denní výtisk činnosti řidiče je uveden v příloze K.

Digitalní tachograf má vlastní zdroj, který pracuje nezávisle na tom, je-li motor nastavený či nikoliv. Pracuje s časem UTC (*Coordinated Universal Time*), který se liší od našeho středoevropského času v zimě o hodinu a v létě o dvě hodiny. Univerzální čas způsobuje nepřehlednost, obzvláště v noci, když se lomí datum.

Záznamové zařízení instalované ve vozidle podléhá pravidelné kontrole po každé opravě, ale také minimálně jednou za dva roky. (10) Výstupovým dokladem je „*Zápis o zkoušce tachografu*“, který je uveden v příloze L. Tento zápis musí řidič vozit s sebou ve vozidle.

1.5 Mimořádné události

Řidiči se při své práci setkávají s mimořádnými událostmi, které jim brání v dokonalém výkonu jejich práce. Patří mezi ně např. defekty pneumatik a odcizení nafty.

S defektem pneumatiky se snad setkal každý řidič z povolání. Tato záležitost je pro každého řidiče značně nepříjemná. Příčin defektů pneumatik je hned několik. Průnik cizího předmětu pneumatikou je jedním z nejčastějších poruch pneumatik. Může se tak stát např. hřebíkem či šroubem, který se nachází na pozemní komunikaci po kolizi silničního vozidla. Průnik předmětu pneumatikou způsobí postupný či náhlý únik vzduchu. Pokud k takovému defektu dojde, je důležité vozit s sebou rezervní pneumatiku. Dopravci, kteří chtějí ušetřit peněžní prostředky, nechávají na automobily namontovat tzv. protektorované pneumatiky. Jsou to recyklované pneumatiky, které mají své nečistoty. Protektory špatně „sedí“ na vozovce a znepříjemňují řidiči jízdu.

Výhoda protektorů je jejich cena a ekologická recyklace, naopak jejich nevýhodou mohou být skryté vady, které opticky nelze zjistit. Další nevýhodou je jejich životnost. Protektorovaná pneumatika vydrží o polovinu méně než nová.

Další mimořádnou událostí je odcizení nafty. Řidiči se ocitnou v nepříjemné situaci, pokud jim byla z nádrže odčerpána nafta. Tato událost je pro řidiče značnou přítěží. Řidič

musí řešit, jak daleko je čerpací stanice a kolik nafty mu zloděj v nádrži zanechal, aby na tuto stanici vůbec dojel. A dále musí řidič řešit jak postupovat v případě nedostatku PHM. Tato skutečnost je náročná na čas a zvyšuje náklady na pohonné hmoty. Návrh na snížení počtů případů odcizení nafty je uveden v části 2.5.2 „Zcizování nafty“.

1.6 Dotazník pro řidiče nákladní dopravy

Autorka sestavila anonymní dotazník pro řidiče nákladní dopravy, který je uveden v příloze M. Dotazník byl sestaven z důvodu analýzy řidiče v praxi. Následně bylo osobně autorkou osloveno 15 respondentů. Z dotázaných respondentů odpovědělo na dané otázky celkem 14 řidičů z různých firem. Autorka následně dotazník vyhodnotila.

Zjištěné skutečnosti u dotázaných respondentů jsou tyto:

- Věková kategorie je nejvíce zastoupena v rozmezí 21 – 30 let. (43 %)
- Povolání řidiče vykonávají v rozmezí 1 – 5 let. (43 %)
- Polovina řidičů dodržuje bezpečnostní přestávky. (50 %)
- Méně než polovina řidičů několikrát porušilo předepsané jízdní doby. (43 %)
- Více jak polovina řidičů používá do tachografu kartu řidiče. (65 %)
- Řidiči tankují PHM na sjednaných místech z důvodu smluvených cen. (64 %)
- Zaměstnavatelé proplácí řidičům zdravotní prohlídky a pravidelné školení. (64,5 %)
- U poloviny řidičů mzda za práci činí základ + dieta. (50 %)
- Komunikují s dispečerem pomocí mobilního telefonu. (93 %)

Bylo zjištěno jaké a jak často „fasují“ ochranné pracovní pomůcky. Nejčastěji jsou to rukavice a pevná obuv, které „fasují“ dle potřeby. Nejvíce respondentů si na práci cení financí a nezávislosti. Naopak se respondentům nelíbí, že tráví většinu času mimo domov, tzn. bez rodiny.

Z dotazníku plyne, že 93 % řidičů využívá ke spolupráci s dispečerem mobilní telefon, jak je vidět z grafu na obrázku č. 19. U telefonních hovorů mezi řidičem a dispečerem pomocí mobilního telefonu může docházet k nepřesnostem při diktování důležitých informací a adres. V práci je navrhována spolupráce mezi řidičem a dispečerem pomocí fleet controllingového zařízení, kdy dochází ke komunikaci v reálném čase.

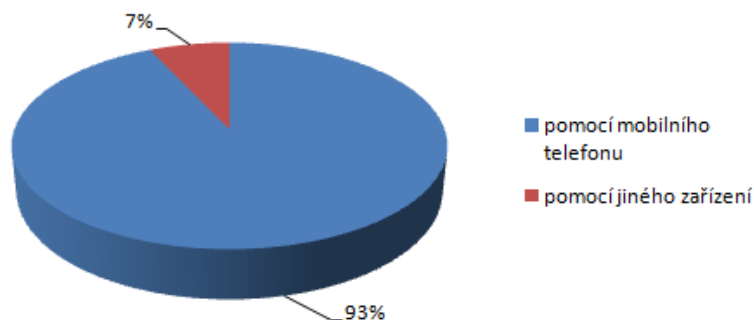
Dále bylo zjištěno, že 35 % řidičů používá pro záznam činností záznamové listy tzv. „kolečka“. Z uvedeného vyplývá, že jsou ještě stále používány pro záznam činností řidiče

analogové tachografy ve vozidlech. Z průzkumu také plyne, že na základě používání analogových tachografů ve vozidlech:

- 16,5 % řidičů nikdy neporušilo předepsané jízdní doby,
- 33,5 % řidičů párkrát porušilo předepsané jízdní doby, ale jen o pár minut z důvodu vzdáleného parkoviště,
- 50 % řidičů několikrát porušilo předepsané jízdní doby. (Viz graf na obrázku č. 20)

Proto autorka navrhla zrušení analogových tachografů postupnou výměnou ve vozidlech za digitální tachografy.

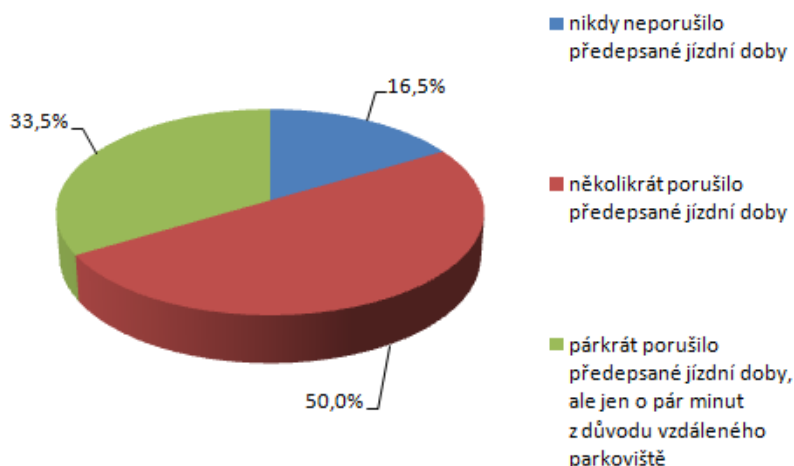
Komunikace mezi řidičem a dispečerem



Obrázek 19 Graf: Komunikace mezi řidičem a dispečerem

Zdroj: Autorka

Řidiči využívající analogový tachograf pro záznam činností



Obrázek 20 Graf: Řidiči využívající analogový tachograf pro záznam činností

Zdroj: Autorka

2 NÁVRHY RACIONALIZACE PRÁCE ŘIDIČE

V této kapitole budou podrobněji uvedeny návrhy k usnadnění práce řidiče. Jedná se o minimalizaci rizik a komunikaci mezi řidičem a dispečerem v reálném čase. Dále zde bude uvedena práce řidiče při konkrétní přepravě a důvody k výměně tachografů za digitální. Poslední částí jsou navrhovaná řešení mimořádných událostí, které jsou popsány v kapitole 1.5 „Mimořádné události“.

2.1 Minimalizace rizik

Všichni profesionální řidiči musí chodit na lékařské prohlídky. Tyto prohlídky jak již bylo zmíněno v kapitole 1.1.3 „Zdravotní způsobilost“ musí řidič absolvovat každý druhý rok. Všichni řidiče musí také platit poplatky za tyto prohlídky. Každý lékař má stanovenou rozdílnou cenu. Tyto ceny se pohybují v rozmezí 100 až 500 Kč. Jeden řidič zaplatí u lékaře za lékařské potvrzení 200 Kč a druhý řidič zaplatí poplatek 500 Kč. Rozdíl cen je 300 Kč. Aby řidiči měli stejné podmínky, **autorka navrhuje sjednotit tyto ceny** zapsáním do zákona na jednotnou cenu 400 Kč.

Všichni řidiči chodí na specializované vyšetření před zahájením činnosti a dále pak nejdříve 6 měsíců před dovršením 50 let. Nejpozději však v padesáti letech, jak již bylo uvedeno v kapitole 1.1.3 „Zdravotní způsobilost“. Jelikož toto vyšetření je podkladem k posudku o zdravotní způsobilosti řidiče, autorka navrhuje povinně provést toto vyšetření již ve věku 40 let z důvodu výskytu častějších civilizačních chorob jako je např. infarkt, mozková příhoda, deprese či vysoký tlak. Příčin těchto chorob je velké množství např. kouření tabákových výrobků, nekvalitní spánek, stres, znečištění životního prostředí a u řidičů z povolání hlavně nedostatek pohybu. Tuto věkovou hranici autorka navrhuje, protože civilizační choroby postihují čím dál mladší věkovou kategorii. Dále toto vyšetření absolvují řidiči dle zákona, tzn. nejdříve půl roku před dovršením 50 let.

Kabina nákladního vozidla, je pro řidiče důležitým místem v jeho práci, kde tráví spoustu času. Kabina je vybavena důležitými prvky, které řidiči zpříjemňují čas strávený v jeho zaměstnání. Je to například pohodlné lůžko, chladnička a telekomunikační zařízení (krátkovlnná vysílačka). **Autorka navrhuje pro zlepšení pracovního prostředí řidičů nákladních vozidel vybavit také kabinu kamerovým záznamovým systémem.** Toto zařízení usnadní řešení konfliktů např. při autonehodách a sporných situacích. Kamera

v těchto případech napomůže při vyšetřování, jelikož je zde vše naprosto přesně zaznamenáno a může se dohledat i zpětně. V současné době dochází bezohlednými řidiči k tzv. „vybrždování“ nebo k vytlačování z komunikace a proto by zde kamera mohla být velmi důležitým a často i jediným svědkem dopravní situace. Při řešení dopravních nehod a sporných situacích by nemohlo docházet k nepřesnostem při určování viníků nehod, jelikož záznamová zařízení jsou přesná a jednoznačná. Dále řidiči kamerový systém pomůže při obhajobě u majitele nákladního vozidla v situaci, kdy sám nemůže nehodě zabránit, např. při střetu vozidla se zvířím nebo člověkem.

Záznamovým zařízením by měla být kamera, umístěná na čelním skle vozidla tak, aby nebránila řidiči ve výhledu. Její záznam bude ukládán do vnitřní paměti kamery nebo na paměťovou kartu. Na trhu je mnoho druhů a značek kamer, např. kamery s GPS, duální kamery, které jsou schopny zaznamenat jak situaci před vozidlem, tak v interiéru vozidla. Výběr kamery do vozidla bude záležet na několika kritériích.

Kritéria pro výběr kamery:

- Úhel záběru
- Rozlišení videozáznamu
- Noční režim
- Snadné ovládání
- LCD displej

Úhel záběru kamery je důležitý, měl by být minimálně 120°. U rozlišení videozáznamu platí, čím vyšší rozlišení, tím více detailů je možné v záznamu rozpoznat. Základní kamery pořizují záznam v rozlišení 640x480 bodů. Další kritérium pro výběr kamery je noční režim, jelikož řidiči z povolání často pracují za snížené viditelnosti. Řidičům by bylo usnadněno ovládání kamery pomocí funkce automatického spuštění nahrávání. Automatické nahrávání se zahájí zapnutím zapalování a po vypnutí zapalování se kamera automaticky vypne. Trh nabízí záznamové kamery i s vestavěným LCD displejem, což řidiči umožní přehrávání záznamu přímo na displeji.

Ceny kamer se pohybují v rozmezí 800 Kč až 10 000 Kč. Autorka vybrala kameru do auta se záznamem HDVR5934 (HD560) s LCD displejem, mikrofonem a záznamem obrazu a zvuku na SD kartu. Nahrávání záznamu je prováděno ve smyčce tzn., že se staré záznamy automaticky přemazávají. Na SD kartě o kapacitě 32 GB lze ve vysokém rozlišení

HD tj. 1280x720 bodů zaznamenat až 6 hodin. Úhel záběru kamery je 120°, rozlišení záznamu může být od 640x480 až 1280x720 bodů a je zde také funkce nočního režimu, kde se nachází infra přisvícení pro noční vidění. Dále kamera umožňuje automatické spuštění nahrávání po zapnutí zapalování a možnost aktivování detekce pohybu. Záznam je pak ukládán pouze, pokud je před kamerou detekován pohyb. Cena této kamery činí 1 399 Kč. (17) Obrázek kamery je uveden v příloze N.

Kamera byla vybrána, protože splňuje veškerá autorkou daná kritéria. Autorka se domnívá, že dopravci si tuto kameru mohou zakoupit, jelikož její pořizovací cena je výhodná.

2.2 Práce řidiče při konkrétní přepravě

V této kapitole autorka uvede konkrétní modelovou přepravu, kde se bude soustředit na práci řidiče. Data k této modelové přepravě byla poskytnuta od firmy dopravce Vapas, a. s. Jedná se o dvě navazující přepravy, které jsou uskutečněny v jeden den. Tabulka č. 1 znázorňuje přepravu z Břeclavi do Modletic (z bodu A do bodu B) a tabulka č. 2 znázorňuje přepravu z Jazlovic do Brna (z bodu C do bodu D). Zboží bylo přepravováno tahačem se skříňovým návěsem (obrázek č. 21). V paletových koších na návěsu bylo uloženo 33 prázdných EPAL. Užitečná hmotnost návěsu je 25 tun a maximální kapacita je 33 EPAL. Rozměry ložného prostoru:

- Délka 13,6 metrů
- Šířka 2,5 metrů
- Výška 2,7 metrů



Obrázek 21 Tahač se skříňovým návěsem

Zdroj: Foto společnosti Vapas, a. s.

Řidič musel mít u sebe při řízení doklady:

- Průkaz totožnosti (občanský průkaz nebo pas)
- Řidičský průkaz (Obrázek č. 1)
- Průkaz profesní způsobilosti (Obrázek č. 2)
- Kartu řidiče (Obrázek č. 3)

Řidič musel mít doklady k vozidlu:

- Osvědčení o registraci vozidla – tahač (vzor osvědčení je na obrázku č. 22)
- Osvědčení o registraci vozidla – návěš (vzor osvědčení je na obrázku č. 23)
- Mezinárodní automobilová pojišťovací karta – zelená karta (tahač)
- Mezinárodní automobilová pojišťovací karta – zelená karta (návěš)
- (vzor zelené karty je uveden v příloze O)

EVROPSKÉ SPOLEČENSTVÍ OSVĚDČENÍ O REGISTRACI VOZIDLA ČÁST I.

ČESKÁ REPUBLIKA

A. REGISTRAČNÍ ZNAČKA VOZIDLA
TGA 18.440 4X2 BLS

B. DATUM PRVNÍ REGISTRACE VOZIDLA
16.08.2006

C.1.1. a C.1.2. PROVOZOVATEL (PŘÍJMENÍ A JMÉNO NEBO OBCHODNÍ JMÉNO)

C.1.3. MÍSTO TRVALEHO NEBO POVOLENÉHO POBYTU / SÍDLA

C.4. PROVOZOVATEL JE VLASTNÍKEM VOZIDLA a) ANO, b) NE **NE** I. DATUM **03.05.2010**

UAG 341846

PODPIS

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15

D.1. TOVÁRNÍ ZNAČKA, D.2. TYP, VARIANTA, VERZE
MAN TGA

D.3. OBCHODNÍ OZNAČENÍ
TGA 18.440 4X2 BLS

E. IDENTIFIKAČNÍ ČÍSLO VOZIDLA (VIN)

POV. HMOTNOST PŘÍVESU [kg]: O.1. BRZD./O.2. NEBRZD.

NÁKLADNÍ AUTOMOBIL

HMOTNOST [kg]: F.1. NEJVĚŠÍ TECHNICKY PŘÍPUSTNÁ / F.2. POVOLENÁ / G. PROVOZNÍ / F.3. SOUPRAVY

18 000/18 000/7 900/40 000

P.1. ZDVÍHOVÝ OBJEM [cm³] P.3. PALIVO P.2. MAX. VÝKON [kW] / OT. [min.⁻¹]

10 518 NM 321.0/1 900

S.1. POČET MÍST K SEZENÍ S.2. POČET MÍST K STÁNÍ Q. POMĚR VÝKON / HMOTNOST [kW/kg]

2 0

T. NEJVYŠŠÍ RYCHLOST [km/h] 29. RAZENÍ PŘEVODOVKY R. BARVA

90 s OMEZOVACEM AUT BÍLÁ

19. SPROJVOVACÍ ZARÍZENÍ H. PLATNOST DO

TŘÍDA G50-X, JOST

JINÉ ZÁZNAMY

EMISE 2001/27B2

16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31

Obrázek 22 Osvědčení o registraci vozidla přední a zadní strana (tahač)

Zdroj: Foto autorka

EVROPSKÉ SPOLEČENSTVÍ OSVĚDČENÍ O REGISTRACI VOZIDLA ČÁST I.

ČESKÁ REPUBLIKA

A. REGISTRAČNÍ ZNAČKA VOZIDLA
SCS 24/L - 13.62 EB

B. DATUM PRVNÍ REGISTRACE VOZIDLA
16.08.2006

C.1.1. a C.1.2. PROVOZOVATEL (PŘÍJMENÍ A JMÉNO NEBO OBCHODNÍ JMÉNO)

C.1.3. MÍSTO TRVALEHO NEBO POVOLENÉHO POBYTU / SÍDLA

C.4. PROVOZOVATEL JE VLASTNÍKEM VOZIDLA a) ANO, b) NE **NE** I. DATUM **03.05.2010**

UAG 341846

PODPIS

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15

D.1. TOVÁRNÍ ZNAČKA, D.2. TYP, VARIANTA, VERZE
SCHMITZ CARGOBULL AG S01

D.3. OBCHODNÍ OZNAČENÍ
SCS 24/L - 13.62 EB

E. IDENTIFIKAČNÍ ČÍSLO VOZIDLA (VIN)

POV. HMOTNOST PŘÍVESU [kg]: O.1. BRZD./O.2. NEBRZD.

NÁKLADNÍ NÁVĚŠ

HMOTNOST [kg]: F.1. NEJVĚŠÍ TECHNICKY PŘÍPUSTNÁ / F.2. POVOLENÁ / G. PROVOZNÍ / F.3. SOUPRAVY

39 000/35 000/6 840

P.1. ZDVÍHOVÝ OBJEM [cm³] P.3. PALIVO P.2. MAX. VÝKON [kW] / OT. [min.⁻¹]

0 0

S.1. POČET MÍST K SEZENÍ S.2. POČET MÍST K STÁNÍ Q. POMĚR VÝKON / HMOTNOST [kW/kg]

0 0

T. NEJVYŠŠÍ RYCHLOST [km/h] 29. RAZENÍ PŘEVODOVKY R. BARVA

90 ŠEDÁ-ZÁKLADNÍ

19. SPROJVOVACÍ ZARÍZENÍ H. PLATNOST DO

TŘÍDA H50-X

JINÉ ZÁZNAMY

16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31

Obrázek 23 Osvědčení o registraci vozidla přední a zadní strana (návěš)

Zdroj: Foto autorka

Další povinné dokumenty ve vozidle:

- „Zápis o zkoušce tachografu“ (Příloha L)
- Dokument „Záznam o dopravní nehodě“ (Příloha P)
- Opis Eurolicence – „Licence pro mezinárodní silniční přepravu zboží pro cizí potřeby“ (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.) (Příloha Q)
- Doklad o zaplacení snímače mýtného

V tabulce č. 1 jsou uvedeny dílčí části první přepravy. Ve firmě Vapas, a. s. byla přijata objednávka od firmy Fosfa, a. s. se sídlem v Břeclavi dne 01/02 2013. Dispečer tuto objednávku potvrdil a zaslal kopii potvrzené objednávky zpět firmě Fosfa, a. s. prostřednictvím faxu. Přepravovaným zbožím jsou prací prášky uložené na 24 paletách, které nebudou stohovány. Dispečer dne 04/02 2013 rozhodl přidělit tuto přepravu řidiči, který zahájil směnu ve firmě dopravce.

Tabulka 1 Modelová přeprava z Břeclavi do Modletic

	Den	Místo	Čas	Doba trvání (hod)	Činnost	Vzdálenost (km)	Spotřeba PHM (litr)
Objednávka	1.2. 2013	firma	13:00	-	jiná práce	-	-
Pokyny řidiči	4.2. 2013	firma	6:00	-	jiná práce	-	-
Jízda k nakládky	4.2. 2013	F - B	6:00 – 7:00	1	řízení	60	20,5
Nakládka + doklady	4.2. 2013	Břeclav	7:00 – 8:15	1,25	nakládka	-	-
Bezpečnostní přestávka	4.2. 2013	Břeclav	7:15 – 8:00	0,75	přestávka	-	-
Jízda k vykládce	4.2. 2013	B - M	8:15 – 12:15	4	řízení	245	85
Vykládka + doklady	4.2. 2013	Modletice	12:15 – 14:00	1,75	vykládka	-	-
Bezpečnostní přestávka	4.2. 2013	Modletice	12:30 – 13:15	0,75	přestávka	-	-

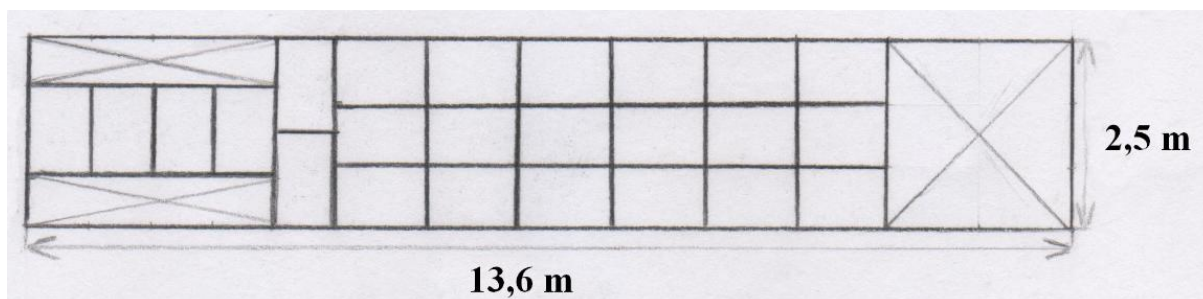
F – firma, B – Břeclav, M – Modletice

Zdroj: Autorka

V šest hodin sdělil dispečer řidiči pokyny, které se váží k přepravě z bodu A do bodu B. Řidiči byly sděleny důležité údaje, díky nimž mohl přepravu provést. První důležitou informací bylo místo nakládky, v kolik hodin bude řidič nakládat, dále množství a druh zboží. Druhou důležitou informací bylo místo a čas vykládky. Řidič vyjžděl od firmy dopravce v šest hodin ráno. Jeho cesta na nakládku do firmy Fosfa, a. s. v Břeclavi trvala 1 hodinu, za kterou ujel 60 km a spotřeboval cca 20,5 litrů nafty.

Po příjezdu na nakládku se řidič ohlásil na příjmu společnosti Fosfa, a. s. Na tomto příjmu mu bylo sděleno, na kterém místě bude nakládat. Řidič měl provést nakládku u rampy č. 2. Řidič si tedy přešel na místo fyzické nakládky, kde vozidlo uzpůsobil nakládce. Otevřel zadní vrata návěsu, nacouval k rampě, zatáhl ruční brzdou a založil vozidlo zakládacím klínem proti pohybu. Pracovník společnosti Fosfa, a. s. naložil na návěs 24 palet o celkové hmotnosti 24,6 tuny. Jelikož pracovník firmy nakládky naložil do návěsu se zbožím i palety, musel řidič vydat společnosti Fosfa, a. s. 24 prázdných palet. Řidič obdržel potvrzené doklady spojené s nakládkou, jednalo se o potvrzený vážní lístek (vzor je uveden v příloze R), dodací list (vzor je uveden v příloze S) a potvrzení o příjmu vratných obalů (vzor je uveden v příloze T). Vratnými obaly jsou zde europalety. Nakládka a vyřízení dokladů trvalo 1 hodinu a 15 minut. Pracovník firmy Fosfa, a. s. provedl nakládku, na které se řidič nepodílel a v době nakládky čerpal bezpečnostní přestávku.

Množství nakládaných europalet bylo 24 kusů, jak již bylo uvedeno v předchozím odstavci. Řidič by měl na nakládce dohlížet na rozložení nákladu v návěsu, aby nedocházelo k většímu zatížení na některou z náprav. Autorka navrhla uložení těchto 24 palet na ložné ploše návěsu. Na obrázku č. 24 je znázorněn půdorys rozložení váhy nákladu tak, aby nedošlo k přetížení zadní nápravy tahače.



Obrázek 24 Půdorys rozložení palet na návěsu

Zdroj: Autorka

Poté řidič přešel na vykládku, která se měla uskutečnit ještě téhož dne v Modleticích. Vzdálenost z nakládky v Břeclavi na vykládku v Modleticích činila 245 km a spotřeba vozidla byla cca 85 litrů nafty. Řidič tuto vzdálenost ujel za 4 hodiny. Trasa z Břeclavi do Modletic je vyobrazena v mapě na obrázku č. 25.



Obrázek 25 Trasa Břeclav-Modletice

Zdroj: (18)

Itinerář trasy Břeclav-Modletice

Řidič:

1. Vyjel z areálu firmy v Břeclavi po silnici I/55 ulice Hraniční – 2 km
2. Odbočil doprava na ulici Třída 1. máje, silnice I/55 – 6 km
3. Dále odbočil doleva na nájezd na Brno – 400 m
4. Zařadil se na dálnici D2 směr Brno – 47 km
5. Vyjel výjezdem směrem Brno-Jih – 200 m
6. Dále pokračoval směr Praha po dálnici D1 – 186 km
7. Vyjel výjezdem č. 101 na Říčany – 500m
8. Pokračoval směr Jesenice po silnici II/ 101, projel jeden kruhový objezd – 1,5 km
9. Po 1,4 km odbočil doprava – 100 m
10. Po cca 245 km dojel řidič do cíle na vykládku v Modleticích (19)

Řidič jel po zpoplatněných komunikacích v délce 235 km a 10 km po nezpoplatněných komunikacích. Cena mýtného byla 969,44 Kč. (18) Mýtné bylo placeno pomocí jednotky premid. (obrázek č. 26)



Obrázek 26 Jednotka premid

Zdroj: Foto autorka

Po příjezdu na vykládku se řidič dostavil na příjem společnosti Kaufland, kde předložil doklady s informacemi o zboží, které obdržel od pracovníka firmy na nakládku Fosfa, a. s., podle kterých bylo zboží přijato. Dále pracovník firmy, kde bylo zboží vykládáno, sdělil řidiči, u které rampy bude skládat zboží, či konkrétní místo vykládky. Řidič přijel na určené místo a přizpůsobil vozidlo k uskutečnění vykládky zboží. Otevřel zadní vrata návěsu, nacouval k rampě, zatáhl ruční brzdu a založil vozidlo zakládacím klínem proti pohybu. Jelikož pracovníkem firmy společnosti Kaufland byly složeny se zbožím i palety, musela být provedena výměna těchto 24 palet za prázdné. Tyto prázdné palety řidič po ukončení bezpečnostní přestávky uložil do paletového koše na návěsu. Po vykládce zboží obdržel řidič doklady s potvrzením o převzetí zboží příjemcem, jednalo se o potvrzený vážní lístek a dodací list. Tyto doklady po příjezdu na firmu předal řidič dispečerovi a ten je dále poslal faxem společně s fakturou společnosti Fosfa, a. s. Dále na vykládce obdržel potvrzení o příjmu vratných obalů, kterými byly v tomto případě europalety. Vykládka a vyřízení dokladů trvalo 1 hodinu a 45 minut. Bezpečnostní přestávku čerpal řidič během vykládky. Tzn., že na samotné vykládce se nepodílel a mohl odpočívat ve vozidle.

Tabulka č. 2 uvádí dílčí části druhé přepravy. Objednávka pro druhou přepravu byla přijata firmou dopravce od firmy HOPI, s. r. o. se sídlem v Jažlovicích dne 04/02 2013. Objednávka byla přijata e-mailem. Dispečer tuto objednávku potvrdil a zaslal kopii potvrzené objednávky zpět firmě HOPI, s. r. o. prostřednictvím faxu. Během vykládky v Modleticích dostal řidič od svého dispečera pomocí mobilního telefonu pokyny pro druhou přepravu. Jednalo se o potraviny uložené na 33 paletách, které nevyžadují přepravu podle dohody ATP (přeprava zkazitelných potravin). Palety nebyly stohovány.

Tabulka 2 Modelová přeprava z Jažlovic do Brna

	Den	Místo	Čas	Doba trvání (hod)	Činnost	Vzdálenost (km)	Spotřeba PHM (litr)
Objednávka	4.2. 2013	Firma	12:00	-	jiná práce	-	-
Pokyny řidiči	4.2. 2013	Firma	13:45 – 14:00	0,25	jiná práce	-	-
Jízda k nakládece	4.2. 2013	M - J	14:00 – 14:05	0,083	řízení	2	1
Nakládka + doklady	4.2. 2013	Jažlovice	14:05 – 17:00	2,9	nakládka	-	-
Jízda k vykládce	4.2. 2013	J - B	17:00 – 20:00	3	řízení	190	68,5
Vykládka + doklady	4.2. 2013	Brno	20:00 – 21:00	1	vykládka	-	-
Jízda na parkoviště	4.2. 2013	B - P	21:00 – 21:05	0,083	řízení	4	1,5

M – Modletice, J – Jažlovice, B – Brno, P - parkoviště

Zdroj: Autorka

Řidič si musel přejet na nakládku z Modletic do Jažlovic. Vzđálenost na nakládku dle tabulky č. 2 byla pouhé 2 km, kterou řidič ujel během 5 minut.

Přeprava se uskutečnila z města Jažlovice do Brna, kde odběratelem byl obchod Makro. Po příjezdu do Jažlovic zastavil řidič na parkovišti před firmou nakládky a šel na vrátnici pro informace. Zde ho pracovník firmy informoval o místu fyzické nakládky tedy, u které rampy bude nakládat. Řidič najel do areálu firmy a nacouval k rampě č. 5. Opět musel před nájездem k rampě otevřít zadní vrata návěsu, nacouvat k rampě, zatáhnout ruční brzdu a založit vozidlo zakládacím klínem proti pohybu. Pracovník společnosti naložil do návěsu 33 palet v celkové hmotnosti 24,8 tun. Jelikož pracovník firmy nakládky naložil do návěsu se zbožím i palety, musel řidič vydat společnosti HOPI, s. r. o. 33 prázdných palet. Řidič potom převzal doklady spojené s nakládkou od společnosti HOPI, s. r. o. Těmito doklady byly potvrzeny vážní lístek, dodací list a potvrzení o příjmu vratných obalů. Nakládka a vyřízení dokladů trvalo 2 hodiny a 55 minut.

Řidič jel dále na vykládku, která se uskutečnila ještě téhož dne v Brně. Vzdálenost z místa nakládky v Jažlovicích na místo vykládky v Brně činila 190 km a spotřeba vozidla byla cca 68,5 litrů nafty. Řidič tuto vzdálenost ujel za 3 hodiny. Trasa z Jažlovic do Brna je vyobrazena v mapě na obrázku č. 27.



Obrázek 27 Trasa Jažlovice-Brno

Zdroj: (18)

Itinerář trasy Jažlovice-Brno

Řidič:

1. Vyjel z areálu firmy v Jažlovicích po silnici III/00325 – 500 m
2. Z kruhového objezdu vyjel druhým výjezdem na nájezd D1 směr Brno – 500 m
3. Zařadil se na dálnici D1 a pokračoval do Brna – 184 km
4. Vyjel výjezdem č. 196 B vlevo směr Brno-centrum – 800 m
5. Dále jel směr Brno-centrum/Tuřany a najel na silnici 41 – 350 m
6. Na první odbočce odbočil doprava na silnici II/380 ulice Kaštanová – 600 m
7. Po cca 190 km dojel řidič do cíle na vykládku v Brně (19)

Řidič jel po zpoplatněných komunikacích v délce 186 km a 4 km po nezpoplatněných komunikacích. Cena mýtného byla 766,33 Kč. (18) Mýtné bylo placeno pomocí jednotky premid. (obrázek č. 24)

Po příjezdu na vykládku šel řidič na vrátnici společnosti Makro s doklady, podle kterých bylo zboží přijato k přepravě. Zde mu bylo sděleno, kde bude zboží skládat. Byl tedy informován, na kterou rampu má zacouvat. Řidič uzpůsobil vozidlo k vykládce. Otevřel zadní vrata návěsu, nacouval k rampě, zatahl ruční brzdu a založil vozidlo zakládacím klínem proti pohybu. Pracovníkem společnosti Makra byla provedena vykládka. Jelikož pracovníkem firmy společnosti Makra byly složeny se zbožím i palety, musela být provedena výměna těchto 33 palet za prázdné. Tyto prázdné palety řidič uložil do paletového koše na návěsu. Dále řidič obdržel doklady o předání zboží, jednalo se o potvrzený vážní lístek, dodací list a potvrzení o příjmu vratných obalů. Tyto doklady po příjezdu na firmu předal řidič dispečerovi a ten je dále poslal společně s fakturou společnosti HOPI, s. r. o. Vykládka a vyřízení dokladů trvaly 1 hodinu.

Řidič začínal v 6 hodin ráno ve firmě Vapas, a. s. a končil v Brně ve 21:00. V tomto dni trvala doba jízdy celkem 8 hodin a 15 minut, což je v souladu s Nařízením Evropského parlamentu a rady (ES) č. 561/2006. Řidič během první nakládky a vykládky vykonal bezpečnostní přestávky každou v délce 45 minut. Dále musel řidič vykonat denní dobu odpočinku v délce trvání 11 hodin. Jelikož celkový výkon řidiče byl 15 hodin, musel řidič vykonat zkrácený 9 hodinový odpočinek, aby dodržel Nařízení Evropského parlamentu a rady (ES) č. 561/2006. Tzn., že další den může vyjet nejdříve v 6:00 hodin ráno. Výkon řidiče byl po ukončení vykládky 15 hodin, řidič tedy přešel na nejbližší parkoviště od Makra do ulice Hájecké, kde vykonal denní dobu odpočinku v délce trvání 9 hodin. Trasa přejezdu byla dlouhá 4 km, kterou řidič ujel za 5 minut.

Protože řidič přesáhl 15 hodinový výkon, musel udělat jisté opatření pro případnou silniční kontrolu. Po příjezdu na parkoviště vytiskl řidič štítek denního výtisku činnosti z karty řidiče a k přesazené době (v tomto případě 5 minut) na tomto štítku ručně připsal důvod odchylky: „Přejezd z rampy na nejbližší parkoviště.“ (Podle Nařízení Evropského parlamentu a rady (ES) č. 561/2006 článku 12)

Jelikož je vozidlo vybaveno lůžkem, může řidič podle NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (ES) č 561/2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 trávit denní dobu odpočinku ve vozidle. Odpočinek v kabině vozidla má své výhody, jelikož je řidič ve svém známém prostředí a také nemusí zajišťovat jakékoliv ubytování.

Jak již bylo řečeno, výměnu palet provádí řidič. Na nakládce musí řidič tyto palety vyjmout z paletového koše. Na vykládce zase uložit do paletového koše. Řidiči by se usnadnila práce, kdyby k výměnám palet nedocházelo. **Proto by společnosti mohly používat tzv. CHEP „modré“ palety (obrázek č. 28) u kterých se výměna neprovádí.** Řidič provádí výměnu palet mnohdy i čtyřikrát denně. Díky těmto paletám by se řidiči ušetřila práce a také by byly zkráceny časy strávené na nakládkách a vykládkách.



Obrázek 28 CHEP paleta 1200 x 800 mm

Zdroj: (20)

Autorka nesouhlasí se zněním Nařízení Evropského parlamentu a rady (ES) č. 561/2006, ve kterém je uvedeno čerpání denní doby odpočinku v průběhu každých 24 hodin. Jelikož řidič vykoná činnost v délce 15 hodin, měla by být denní doba odpočinku delší jak 9 hodin, aby byl řidič následující den dostatečně odpočínutý. Řidič samozřejmě může čerpat delší dobu denního odpočinku, avšak řidiči se počítá pouze 9 hodin. Tzn., že dopravce chce po řidiči, aby vykonával takovou denní dobu odpočinku, která se mu podle zákona započítá, kvůli možné ztrátě zakázky.

2.3 Komunikace v reálném čase

Jak již bylo řečeno v kapitole 1.3 „Komunikace mezi řidičem a dispečerem“ využívají společnosti ke sdělování informací nejčastěji mobilní telefony. **Návrhem ke snadnější komunikaci mezi řidičem a dispečerem je používání fleet controllingového zařízení.** Toto zařízení umožňuje komunikaci v reálném čase mezi řidičem a dispečerem. Pomocí dotykové obrazovky může řidič bezproblémově napsat a odeslat zprávu dispečerovi aniž by musel zvedat mobilní telefon a přijmout zakázku. Stejně tak může dispečer poslat zprávu řidiči a přidělit mu zakázku. Ten si zprávu přečte po té, co ho zařízení upozorní akusticky i vizuálně. Tento systém je rychlý a jak už bylo řečeno, díky dotykové obrazovce i snadno ovladatelný. Řidiči nemusí vést dlouhé telefonní hovory, při kterých může docházet díky

nesrozumitelnosti v diktování adres. A také nemusí telefonovat za jízdy, čímž se zvýší bezpečnost silničního provozu a řidiče samotného neboť i zařízení handsfree vyžaduje určitou pozornost.

Dle autorčina názoru je psaní zpráv praktičtější a srozumitelnější než telefonní rozhovor. Řidič se může zpětně podívat na všechny zprávy obsahující informace o nakládce či vykládce, které mu byly poslány dispečerem. Řidiči se tak nemůže stát, že by nějaký důležitý údaj z telefonního rozhovoru přeslechl nebo zapomněl.

System je pro dopravní a spediční firmy finančně náročný, proto si jej některé firmy nemohou dovolit. Zařízení je jistě celá řada, autorka zde uvádí zařízení od společnosti Qualcomm (obrázek č 29).



Obrázek 29 Fleet controllingové zařízení

Zdroj: (21)

Zařízení je napojeno na tzv. „mozek vozidla“. Díky tomu může dispečer či majitel sledovat vozidlo ze své kanceláře. Sleduje zde např. pohyb vozidla, spotřebu paliva, dodržování bezpečnostních přestávek apod. Řidiči toto zařízení usnadní práci, jelikož se nemusí mobilním telefonem hlásit dispečerovi, kde se nachází a jakou činnost právě vykonává.

Toto zařízení má i několik dalších funkcí. Jsou zde přenášeny informace z digitálního tachografu. Tzn., že řidič může vidět, kolik hodin už ujel a za jak dlouho má udělat bezpečnostní přestávku. Zařízení jej upozorní, že se blíží překročení doby řízení a řidič může včas udělat bezpečnostní přestávku, aniž by tuto dobu řízení překročil. Díky této funkci nebude muset řidič hlídat tachograf a počítat kolik mu ještě zbývá času do bezpečnostní přestávky. Po zastavení dále řidič na obrazovce vidí čerpání této bezpečnostní přestávky.

Další důležitou funkcí tohoto zařízení je navigace. Řidič zde zadá adresu a navigace jej dovede ke stanovenému cíli. Díky navigaci nebude muset řidič za jízdy hledat v mapě, ve kterém místě se nachází a kudy se nejefektivněji dostat do cíle. V dnešní době lze do navigace nastavit, zda řidič preferuje dálnice či jiné komunikace, jestli chce řidič nejrychlejší či nejkratší cestu a také, zda použít placené či neplacené úseky. Atlas map bude proto řidiči sloužit pouze jako doplněk. Výhodou systému je plánování trasy dispečerem, který tuto navrženou trasu zašle řidiči, který již nemusí nic vyhledávat, pouze jede ke stanovenému cíli.

2.4 Digitální tachograf

Ekonomické tlaky konkurence v silniční dopravě opakovaně vedou některé řidiče stanovená pravidla týkající se dob řízení ignorovat. Někdy se tak mohou dopustit nedovolené manipulace se záznamy ve snaze zakrýt svoje přestupky. Nedodržováním silničních pravidel jsou ohroženi jak samotní řidiči, tak ostatní účastníci silničního provozu. Zavedením digitálních kontrolních záznamových přístrojů nastal výrazný technologický posun.(22)

Jak již bylo uvedeno v podkapitole 1.4.1 „Analogový tachograf“ se činnost řidiče u analogového tachografu zaznamenává na tzv. „kolečka“, kde u těchto záznamů existuje možnost nedovolené manipulace.

S takovou manipulací záznamů autorka výhradně nesouhlasí, protože tím dochází k nedodržování a často i k hrubému porušování pravidel, která mohou vážně ohrozit bezpečnost silničního provozu. Dále jsou znevýhodněni dopravci a řidiči, kteří pravidla dodržují. **Proto autorka navrhuje úplné zrušení analogových tachografů.**

Digitální tachograf zaznamenává všechny informace o činnostech řidiče na kartu řidiče, která si pamatuje veškerou činnost celých 28 dní. Dále je pak samotný přístroj schopen uchovávat tyto informace za období posledních 12 měsíců. Přejít u uživatele z analogového tachografu k digitálnímu je především přechod od záznamů na kotoučku k záznamům na kartu řidiče. Pokud se bude používat pouze digitální tachograf, zvýší se bezpečnost silničního provozu a tím dojde k dodržování stanovených dob řízení, bezpečnostních přestávek a dob odpočinku. V důsledku této skutečnosti řidiči nebudou přetěžováni.

Přínosy pro řidiče plynoucí z používání digitálního tachografu:

- Zmenšení rizika nehod a snížení zatížení řidičů, ke kterému často dochází při používání analogových tachografů.
- Řidič je zbaven povinnosti vozit s sebou velké množství záznamových listů za uplynulé období.
- Karta řidiče chrání zaznamenaná data před nechtěným poškozením a pamatuje si 28 dní.
- Řidič je zbaven možnosti provádět neoprávněné manipulace se záznamy, protože data jsou spolehlivá, snadno vybavitelná a přenositelná. Neoprávněný zásah je prakticky vyloučen.

Organizace přechodu z analogového na digitální tachograf by mohla být uskutečněna postupnou výměnou ve vozidlech. Starší vozidla, která využívají k záznamu činnosti analogové tachografy, budou postupně přecházet na digitální tachograf.

2.5 Návrhy řešení mimořádných událostí

Kapitola uvádí pracovní postup při defektu pneumatiky a také zde bude navrženo opatření, jak docílit snížení případů odcizení PHM.

2.5.1 Poškození pneumatiky

V této kapitole bakalářské práce je uveden postup práce při defektu pneumatiky. Příčiny defektů pneumatik jsou uvedeny v kapitole 1.5 „Mimořádné události“.

Vyřešení mimořádné události defektu pneumatiky závisí na mnoha faktorech:

- Zda řidič přijde k defektu pneumatiky na dálnici či jiné komunikaci.
- Zda kolo uchází, je podhuštěné či je zcela prázdné.
- Zda je vozidlo naložené či prázdné.
- Na které straně vozidla k defektu dojde.
- Blízkost servisu.

Nastat mohou dvě situace. V prvním případě s sebou veze řidič rezervní pneumatiku. Pokud tedy tuto rezervu má, může si ji sám vyměnit a nemusí volat servisní službu, která je v zahraničí velmi nákladná. Může jít až o 1 000 Eur. Zjistí-li řidič, že došlo na vozidle k defektu pneumatiky, zajede ke krajnici a zapne výstražná světla. Oblékne si ochrannou

vestu z důvodu bezpečnosti. Dále provede vizuální kontrolu poškozené pneumatiky a rozhodne se, jestli s poškozenou pneumatikou dojde na nejbližší parkoviště či nikoliv. O své situaci informuje dispečink firmy. Lepší variantou je oprava pneumatiky na parkovišti z důvodu bezpečnosti. Jestliže je defekt rozsáhlý musí postupovat takto:

Prvním důležitým krokem je mít na sobě výstražnou reflexní vestu. Dále umístí výstražný trojúhelník 100 metrů za vozidlem. Po té může provést výměnu pneumatiky. U nákladního vozidla je výhodou, že si řidič může zkontrolovat tlak v pneumatice a popřípadě jej na místě dofoukat na požadovaný tlak stanovený výrobcem. Řidič si bohužel nemůže vybrat, na které straně vozidla dojde k defektu pneumatiky, avšak pravá strana vozidla je za dané situace pro výměnu bezpečnější. Pokud se vozidlo nachází na vozovce či vyčnívá z krajnice, měl by řidič zavolat policii, která vozidlo na vozovce zabezpečí kužely z důvodu bezpečnosti silničního provozu.

Druhá situace nastane, pokud řidič nemá rezervní pneumatiku. Řidič musí zavolat na dispečink firmy a nahlásí svou polohu, ve které se nachází. Dispečer najde v jeho blízkosti servisní službu, které sdělí své požadavky. Řidič zabezpečí vozidlo výstražným trojúhelníkem a čeká na příjezd servisu.

2.5.2 Zcizování nafty

Tato část práce řeší jak docílit snížení případů odcizení nafty. Jak již bylo řečeno v kapitole 1.5 „Mimořádné události“ je situace, kdy řidiči byla odcizena nafta z jeho vozidla, značně nepříjemná.

Aby se počet krádeží nafty snížil, navrhla autorka opatření. Prvním opatřením je vyvarovat se takovým místům, kde se odcizení přímo nabízí. Jsou to nehlídaná, neosvětlená parkoviště v lese či malá parkoviště např. pro tři auta. Na malých parkovištích nejsou žádní potenciální svědci, kteří by zloděje mohli zahlédnout. Také se stává, že je řidič okraden druhým řidičem, se kterým se dělí o toto malé parkoviště. Tzn. parkovat na hlídaných a bohužel i placených místech. Placená parkoviště se nenachází všude, a proto druhou alternativou jsou osvětlená parkoviště čerpacích stanic, kde parkuje více nákladních vozidel. Čerpací stanice jsou většinou vybaveny kamerami, proto si zde potenciální zloději rozmyslí, zda odčerpají naftu z nádrže a způsobí tak řidiči nepříjemnosti.

Druhým opatřením je použití mechanického systému, díky kterému zloděj naftu z nádrže neodčerpá. Jedná se tzv. „sítka“ (obrázek 30), které je namontováno na hrdlo nádrže a zabrání tak zloději přečerpání nafty přes hrdlo nádrže. Doba při tankování se neprodlužuje, což je výhoda tohoto systému. Další výhodou je snadná a rychlá instalace. Sítko je vyrobeno z odolného materiálu proti oxidaci. V internetovém obchodě „Pro dopravce“ (23) je uvedena cena této ochrany hrdla nádrže 1 156 Kč. Podle autorky je cena za tento mechanický systém velice výhodná vzhledem k nepříjemnostem, které mohou vzniknout při odcizení např. 500 litrů nafty.



Obrázek 30 Sítko

Zdroj: (23)

Dle autorčina návrhu, by bylo vhodné, aby řidič nevyužíval plnou kapacitu nádrže. Pokud řidič ví, že má na své trase další čerpací stanici, kde obvykle doplňuje pohonné hmoty je vhodné, rozložit čerpání na vícekrát a znesnadnit tak zlodějům jejich počínání.

3 ZHODNOCENÍ PŘEDLOŽENÝCH NÁVRHŮ

Protože řidiči musí absolvovat lékařské prohlídky, navrhla autorka bakalářské práce sjednocení cen za tyto lékařské prohlídky, kdy budou mít všichni řidiči stejné podmínky. Pomocí autorkou práce vytvořených a vyhodnocených dotazníků byla zjištěna skutečnost, že tyto poplatky za lékařské prohlídky více jak polovině řidičům proplácí zaměstnavatel. Po sjednocení cen by zaměstnavatel platil vždy za každého řidiče stejnou finanční částku.

Řidiči musí také absolvovat specializované vyšetření, které v sobě zahrnuje dopravně psychologické vyšetření, neurologické vyšetření a vyšetření EEG. Řidiči se tomuto vyšetření podrobují dle zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích před zahájením činnosti a po té nejdříve půl roku před dovršením 50 let. Autorka navrhla posunutí této věkové hranice z důvodu častějšího výskytu civilizačních chorob, které se mohou projevit i u nižší věkové kategorie řidičů. Mozkové příhody či infarkty často postihují řidiče přímo za volantem. Posunutím věkové hranice specializovaného vyšetření budou minimalizována rizika spojená s těmito nemocemi.

Kabiny vozidel pro dálkové trasy, kdy musí řidič trávit denní a týdenní doby odpočinků ve vozidle, jsou vybaveny důležitými prvky pro pohodlí řidičů. Kabina slouží hlavně jako pracoviště řidiče, který zde využívá záznamové zařízení pro jeho činnost, navigaci pro navedení k předem určenému cíli. Autorka navrhla vybavení kabiny vozidla kamerovým systémem. Tento kamerový systém uvnitř kabiny vozidla bude mít pro řidiče jisté uplatnění, protože mohou být kdykoli účastníky dopravní nehody i přesto, že ji sami nezavinili. Záznam z kamery pomůže policii při řešení nehody a určování viníka.

U modelové přepravy (v kapitole 2.2 „Práce řidiče při konkrétní přepravě“) jsou uvedeny činnosti řidiče při konkrétní přepravě. Součástí těchto činností je v některých případech na nakládce či vykládce výměna palet. Řidiči tuto činnost musí vykonat i několikrát denně. Jestliže budou společnosti využívat palety CHEP odpadne řidičům při nakládce a vykládce manipulace s těmito paletami. U těchto palet nedochází k výměně, tudíž řidiči nemusí tuto část práce absolvovat. Tím bude ušetřen čas na každé nakládce a vykládce, kde se manipuluje s paletami. Následně bude celková přeprava rychlejší.

Jak již bylo dotazníkem vyhodnoceno, využívají řidiči ke spolupráci s dispečerem nejčastěji mobilní telefony. Autorka se zaměřila na komunikaci mezi řidičem a dispečerem

v reálném čase. Proto bylo navrženo použití fleet controllingového zařízení, které usnadní řidiči spolupráci s dispečerem.

1. Přes dotykovou obrazovku zařízení napíše řidič zprávu dispečerovi a naopak.
2. Dispečer může naplánovat trasu dané přepravy a poslat ji řidiči, který už nemusí sám vkládat místa do navigace, pouze se řídí zadanými pokyny.

Protože jsou stále ve vozidlech používána analogová záznamová zařízení, kdy může docházet nedovolenou manipulací k přetěžování řidičů, bylo rozhodnuto postupně vyměnit analogové tachografy ve vozidlech za digitální. Touto postupnou výměnou za digitální tachografy bude docíleno dodržování doby řízení, bezpečnostních přestávek a denní doby odpočinků tzn., že řidiči nebudou přetěžováni. Dále také nebudou muset mít řidiči ve vozidle velké množství záznamových listů, protože digitální tachograf pracuje s kartou řidiče, která si pamatuje zaznamenané činnosti 28 dní.

Cílem práce bylo snížit počet odcizení PHM z důvodu častějších krádeží. „Terčem“ zlodějů se v posledních 10 letech stávají nákladní silniční vozidla. Tato skutečnost je způsobena nárůstem ceny za PHM a zvyšující se nezaměstnaností. Proto bylo navrženo použití mechanického systému tzv. „sítka“, jež zabrání přečerpávání PHM z hrdla nádrže. Instalace tohoto systému nevyžaduje odborné namontování v autoservisech, řidič ji zvládne sám. Návrhem použití mechanického systému nainstalovaného na hrdla nádrží budou sníženy počty případů odcizení PHM.

ZÁVĚR

V bakalářské práci se autorka zaměřila na analýzu práce řidiče nákladní dopravy. V kapitole 1.1 „Podmínky pro práci řidiče“ je představeno jakým způsobem si řidiči žádají o řidičské a profesní průkazy, jak probíhá zkouška z odborné způsobilosti. Dále je zde uvedeno, kdy jsou řidiči nákladní dopravy povinni chodit na lékařské prohlídky a školení. V části této kapitoly je popsána kabina vozidla, s cílem využití kamerového systému v ní. V kapitole 1.2 „Pracovní režim řidiče“ jsou uvedeny pracovní doby řidiče, které musí řidič dodržovat. Dále jsou zde zásady, jak by měl řidič postupovat při nakládce a vykládce vozidla. Spoluprací řidiče a dispečera se zabývá kapitola 1.3 „Komunikace mezi řidičem a dispečerem“. Je zde poukazováno na komunikaci mezi řidičem a dispečerem pomocí mobilního telefonu. V kapitole 1.4 „Záznamová zařízení“ je porovnáván analogový a digitální tachograf a jejich výhody a nevýhody. V další kapitole 1.5 „Mimořádné události“ jsou uvedeny defekty pneumatik a odcizení PHM.

Díličí částí analýzy je vyhodnocení dotazníků, kdy autorka provedla anonymní průzkum 14 řidičů nákladní dopravy. Díky tomuto průzkumu získala autorka informace o dané problematice, které postupně vyhodnotila. V návrhové části byly použity informace:

- O spolupráci mezi řidičem a dispečerem, kde byla navrhována komunikace v reálném čase. (kapitola 2.3 „Komunikace v reálném čase“)
- O používání analogových tachografů, kde byla navrhována výměna za tachografy digitální. (kapitola 2.4 „Digitální tachograf“)

V hlavní kapitole 2 „Návrhy racionalizace práce“ je uvedena modelová přeprava. Tato modelová přeprava byla zaměřena na práci řidiče při konkrétní přepravě. S cílem najít takové řešení, aby tato práce byla řidiči usnadněna. Autorka dále navrhla použití fleet controllingového zařízení z důvodu snadnější komunikace v reálném čase mezi řidičem a dispečerem. Přínos vidí autorka ve výměně analogových tachografů za digitální, kdy nebudou řidiči přetěžováni. Návrhem je vybavit kabinu vozidla kamerovým systémem, který má za úkol zaznamenávat situaci před vozidlem při jízdě.

Autorčiným záměrem bylo zanalyzovat práci řidičů a navrhnout několik změn. Z návrhů je zřejmé, že tyto mohou být přínosem jak pro řidiče, tak i pro zaměstnavatele. Pro další poznatky by bylo třeba prozkoumání těchto návrhů přímo v praxi.

Hlavní přínosy bakalářské práce:

- analýza práce řidiče nákladní dopravy
- minimalizace rizik
- usnadnění práce řidičů
- analýza přepravy

SEZNAM POUŽITÝCH INFORMAČNÍCH ZDROJŮ

- (1) NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (ES) č. 561/2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85
- (2) SDĚLENÍ Ministerstva zahraničních věcí č. 62/2010 Sb. m. s., kterým se nahrazují sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 108/1976 Sb., č. 82/1984 Sb. a č. 80/1994 Sb., o vyhlášení přijetí změn a dodatků Evropské dohody o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (AETR) ve znění dělení č. 82/2010 Sb.m.s.
- (3) Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů
- (4) Autoškola Kubis. [online]. [cit. 2012-11-10]. Aktualizováno: c 2009. Dostupné z: <<http://www.autoskola-kubis.cz/kurzy/nabidka-kurzu-c+e.php>>
- (5) Autoškola – Kříž. [online]. [cit. 2012-12-16]. Aktualizováno: c 2012. Dostupné z: <<http://www.autoskola-praha.cz/ridicke-opravneni-c-na-ce>>
- (6) Dopravní podnik města Pardubic a. s. – Autoškola. [online]. [cit. 2012-12-16]. Aktualizováno: c 2010. Dostupné z: <<http://autoskola.dpmp.cz/ziskani-ridickeho-opravneni/>>
- (7) Vyhláška č. 167/2002 Sb., kterou se provádí zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění zákona č. 478/2001
- (8) Zákon č. 247/ 2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů
- (9) Ministerstvo dopravy, eTesty – autoškola. [online]. [cit. 2012-12-16]. Aktualizováno: c 2006. Dostupné z: <<http://etesty.mdcr.cz/>>
- (10) NAŘÍZENÍ RADY (ES) č. 2135/98 ze dne 24. září 1998, kterým se mění nařízení (EHS) č. 3821/85 o záznamovém zařízení v silniční dopravě a směrnice 88/599/EHS o používání nařízení (EHS) č. 3820/84 a (EHS) č. 3821/85
- (11) Státní správa [online]. [cit. 2012-12-17]. Aktualizováno: c 2000-2012. Dostupné z: <<http://www.statnisprava.cz/rstsp/zs.nsf/i/10368>>
- (12) BUĎA, J. *Jak předcházet bezpečnostním rizikům v silniční dopravě*. Praha: Vogel, 2010. 95 s. ISBN 978-80-86411-82-8

- (13) NARÍZENÍ RADY (EHS) č. 3821/85 o záznamovém zařízení v silniční dopravě, ve znění platných úprav
- (14) Základy práce s analogovým tachografem.[online]. [cit. 2012-12-27]. Aktualizováno: c 2011. Dostupné z: <<http://www.truck-way.cz/analogovy-tachograf.html>>
- (15) Autolexicon.[online]. [cit. 2013-01-13]. Aktualizováno: c 2013. Dostupné z: <<http://cs.autolexicon.net/articles/tachograf/>>
- (16) Tachografy Brno.cz.[online]. [cit. 2012-01-13]. Aktualizováno: c 2013. Dostupné z: <<http://www.tachografy-brno.cz/category/digitalni-tachografy-dtco-1381/product-47/digitalni-tachograf-dtco-1381>>
- (17) Hütermann.[online]. [cit. 2012-02-11]. Aktualizováno: c 2013. Dostupné z: <<http://www.hutermann.com/eshop/001/produkty/kamery-a-kamerove-systemy-od-299/kamery-do-auta-cerne-skrinky/kamera-do-auta-s-lcd-onboard-cerna-skrinka-se-zaznamem-hdvr5934-hd560>>
- (18) MYTO CZ.[online]. [cit. 2012-02-14]. Aktualizováno: c 2013. Dostupné z: <<http://188.65.73.179/tc/Default.aspx?AspxAutoDetectCookieSupport=1>>
- (19) Aplikace *Google Earth*. [online]. [cit. 2013-03-16]. Aktualizováno: c 2013. Dostupné z: Google Earth
- (20) CHEP.[online]. [cit. 2012-04-13]. Aktualizováno: c 2013. Dostupné z: <http://www.chep.com/Pallets/Wooden-Pallet-1200-x-800-mm-00003/>
- (21) SIAK [online]. [cit. 2012-04-16]. Aktualizováno: c 2012. Dostupné z: <<http://www.siak.biz/qualcomm.htm>>
- (22) Široký, J. *Provozování silniční dopravy II*. Univerzita Pardubice, 2006. 130 s. ISBN 80-7194-875-6
- (23) ČESMAD BOHEMIA.[online]. [cit. 2012-04-17]. Aktualizováno: c 2013. Dostupné z: <<http://www.obchod.prodopravce.cz/zabezpeceniprotikradezi/ochranynadrzipredkradezinafty/ochranahrdlanadrze1055mm%5B1570400%5D>>

SEZNAM PŘÍLOH

PŘÍLOHA A LÉKAŘSKÝ POSUDEK

PŘÍLOHA B VÝSTUPOVÝ PROTOKOL SPECIALIZOVANÉHO VYŠETŘENÍ

PŘÍLOHA C ZÁZNAM O ZKOUŠKÁCH Z ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI

PŘÍLOHA D PŘIHLÁŠKA KE VSTUPNÍMU ŠKOLENÍ

PŘÍLOHA E POTVRZENÍ O VYKONÁNÍ ZKOUŠKY

PŘÍLOHA F PŘÍJMOVÝ DOKLAD

PŘÍLOHA G ŽÁDOST O VYDÁNÍ PAMĚŤOVÉ KARTY

PŘÍLOHA H KARTA VÝDEJE OCHRANNÝCH POMŮCEK

PŘÍLOHA I LIST O DODRŽOVÁNÍ PŘEDPISŮ V ZÁVODĚ

PŘÍLOHA J POTVRZENÍ O ČINNOSTECH

PŘÍLOHA K DENNÍ VÝTISK ČINNOSTI ŘIDIČE Z KARTY

PŘÍLOHA L ZÁPIS O ZKOUŠCE TACHOGRAFU

PŘÍLOHA M DOTAZNÍK PRO ŘIDIČE NÁKLADNÍ DOPRAVY

PŘÍLOHA N KAMERA

PŘÍLOHA O ZELENÁ KARTA

PŘÍLOHA P ZÁZNAM O DOPRAVNÍ NEHODĚ

PŘÍLOHA Q LICENCE PRO MEZINÁRODNÍ SILNIČNÍ PŘEPRAVU ZBOŽÍ

PŘÍLOHA R VÁŽNÍ LÍSTEK

PŘÍLOHA S DODACÍ LIST

PŘÍLOHA T POTVRZENÍ O PŘÍJMU VRATNÝCH OBALŮ

PŘÍLOHY

Příloha A Lékařský posudek

Lékařský posudek o zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel

(podle zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, vyhlášky č. 277/2004 Sb., o zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel ve znění vyhlášky č. 72/2011 Sb.)



Název zdravotnického zařízení, jehož jménem se posudek vydává, identifikační číslo, bylo-li přiděleno

Adresa sídla nebo místa podnikání

Jméno, popřípadě jména, a příjmení posuzované osoby

Datum narození Průkaz totožnosti – číslo

Adresa místa trvalého pobytu posuzované osoby, popřípadě místo pobytu na území ČR, jde-li o cizince

Druh lékařské prohlídky *PRÁV. a, PR. EVENT.*

Posouzení podle: skupiny 1 skupiny 2 přílohy č. 3 vyhlášky

Posouzení proběhlo pro skupiny/ podskupiny řídičského oprávnění: *C + E*

Dopravně psychologické vyšetření a vyšetření neurologické podle §87a zákona bylo provedeno:

a) ano, a to v roce *2008*

bylo

Posuzovaná osoba:

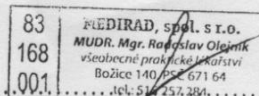
a) je zdravotně způsobilá pro skupinu/ podskupinu řídičského oprávnění *C + E*

b) není zdravotně způsobilá pro skupinu/ podskupinu řídičského oprávnění

c) je zdravotně způsobilá s podmínkou pro skupinu/ podskupinu řídičského oprávnění

Datum ukončení platnosti posudku

Datum vydání posudku *11. 10. 2012*



Jméno, popřípadě jména, příjmení, podpis lékaře
otisk razítka zdravotnického zařízení

Poučení: Proti tomuto posudku je možno do 15 dnů ode dne jeho prokazatelného obdržení podat návrh na jeho přezkoumání zdravotnickému zařízení, které posudek vydalo, a to prostřednictvím lékaře, který posudek vypracoval.

Příloha B Výstupový protokol specializovaného vyšetření

Výstupový protokol specializovaného vyšetření.

Toto bylo realizováno ve smyslu § 87a zákona č. 361/2000 Sb., v platném znění

Rodné číslo:
Jméno a příjmení řidiče:
Vyšetřen dne: 3/02/2007

adresa trvalého pobytu
řidiče

Na vědomí:

Uvedený řidič byl vyšetřen EEG, neurologicky a dopravně psychologicky. Cílené diagnostické postupy byly realizovány zaměřeně pro účel vyslovení odborného stanoviska specifické zdravotní způsobilosti řidiče k výkonu jeho profese.

Souhrnný závěr provedených vyšetření:

Anamnestická data, objektivní neurologický nále z a EEG nále z n e s v ě d ě í p r o p ř í t o m n o s t p o r u c h y c e n t r á l n í h o n e r v o v é h o s y s t é m u , k t e r á b y z n e m o Ź n o v a l a p r o f e s i o n á l n í ř í z e n í m o t o r o v ý c h v o z i d e l . D o p r a v n ě p s y c h o l o g i c k é v y š e t ř e n í , n e u r o l o g i c k é a E E G v y š e t ř e n í p r o k á z a l o z p ů s o b i l o s t u v e d e n é h o p r o v ý k o n p r o f e s e p o d l e § 8 7 a z á k o n a č . 3 6 1 / 2 0 0 0 S b . , v p l a t n ě m z n ě n í .

Z v ý s l e d k ů v š e c h u v e d e n ý c h v y š e t ř e n í l z e k o n s t a t o v a t s p e c i f i c k o u z p ů s o b i l o s t j m e n o v a n é h o k v ý k o n u ř í d i č s k é p r o f e s e - ř í z e n í m o t o r o v ý c h v o z i d e l p o d l e § 8 7 a z á k o n a č . 3 6 1 / 2 0 0 0 S b . , v p l a t n ě m z n ě n í .

Autorizovanou kopii závěrů všech provedených vyšetření zašleme poštou na vyžádání praktickému lékaři řidiče.

MUDr. Ladislav Pazdera
/neurolog/

Podpis:

MUDr. Oldřich Vyšata
/neurolog/

Podpis:

Mgr. et. Mgr. Aleš Jelínek
/psycholog/

Podpis:

Datum : 15.2.2007

Vystavil: Petra Světelská

NEUROPS s.r.o.
Jiráskova 1389
516 01 Rychnov nad Kněžnou
DIČ: CZ674 98 562

NEUROPS s.r.o. CENTRUM NEUROLOGICKO - PSYCHOLOGICKÉ PÉČE
Specializované pracoviště pro posuzování zdravotní způsobilosti řidičů
Poliklinika, Jiráskova 1389, 516 01 Rychnov nad Kněžnou
www.neurops.eu info@neurops.eu T. 739 91 03 03



Zdroj: Foto autorka

Příloha C Záznam o zkouškách z odborné způsobilosti

ZÁZNAM O ZKOUŠKÁCH Z ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI

VYPLŇUJE ZKUŠEBNÍ KOMISAŘ												
Evidenční číslo protokolu												
Předpisy o provozu na pozemních komunikacích												
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; text-align: center;">Řádný termín</td> <td style="width: 50%; text-align: center;">opravná zkouška</td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;">datum: prospěl – neprospěl</td> <td style="padding: 5px;">datum opravné zkoušky: hodnocení prospěl:</td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;">razítko ZK podpis ZK</td> <td style="padding: 5px;">datum: razítko ZK podpis ZK</td> </tr> </table>	Řádný termín	opravná zkouška	datum: prospěl – neprospěl	datum opravné zkoušky: hodnocení prospěl:	razítko ZK podpis ZK	datum: razítko ZK podpis ZK						
Řádný termín	opravná zkouška											
datum: prospěl – neprospěl	datum opravné zkoušky: hodnocení prospěl:											
razítko ZK podpis ZK	datum: razítko ZK podpis ZK											
Ovládání a údržba vozidla												
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; text-align: center;">Řádný termín</td> <td style="width: 50%; text-align: center;">opravná zkouška</td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;">datum: prospěl – neprospěl</td> <td style="padding: 5px;">datum opravné zkoušky: hodnocení prospěl:</td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;">razítko ZK podpis ZK</td> <td style="padding: 5px;">datum: razítko ZK podpis ZK</td> </tr> </table>	Řádný termín	opravná zkouška	datum: prospěl – neprospěl	datum opravné zkoušky: hodnocení prospěl:	razítko ZK podpis ZK	datum: razítko ZK podpis ZK						
Řádný termín	opravná zkouška											
datum: prospěl – neprospěl	datum opravné zkoušky: hodnocení prospěl:											
razítko ZK podpis ZK	datum: razítko ZK podpis ZK											
Řízení motorových vozidel												
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; text-align: center;">Řádný termín</td> <td style="width: 50%; text-align: center;">opravná zkouška</td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;">datum:</td> <td style="padding: 5px;">datum opravné zkoušky: hodnocení prospěl:</td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;">vozidlo skupiny: prospěl – neprospěl</td> <td rowspan="3" style="padding: 5px;">datum: razítko ZK podpis ZK</td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;">vozidlo skupiny: prospěl – neprospěl</td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;">vozidlo skupiny: prospěl – neprospěl</td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;">razítko ZK podpis ZK</td> <td style="padding: 5px;">razítko ZK podpis ZK</td> </tr> </table>	Řádný termín	opravná zkouška	datum:	datum opravné zkoušky: hodnocení prospěl:	vozidlo skupiny: prospěl – neprospěl	datum: razítko ZK podpis ZK	vozidlo skupiny: prospěl – neprospěl	vozidlo skupiny: prospěl – neprospěl	razítko ZK podpis ZK	razítko ZK podpis ZK		
Řádný termín	opravná zkouška											
datum:	datum opravné zkoušky: hodnocení prospěl:											
vozidlo skupiny: prospěl – neprospěl	datum: razítko ZK podpis ZK											
vozidlo skupiny: prospěl – neprospěl												
vozidlo skupiny: prospěl – neprospěl												
razítko ZK podpis ZK	razítko ZK podpis ZK											
<p>Žadatel splnil podmínky odborné způsobilosti k získání řídičského oprávnění skupiny (podskupiny):</p> <p>Řidičský průkaz vydejte s tímto omezením:</p> <p style="text-align: center;"> razítko ZK (datum ukončení zkoušek) (podpis zkušební komisaře) </p>												
<p>VYPLŇUJE OBECNÍ ÚŘAD OBCE S ROZŠÍŘENOU PŮSOBNOSTÍ</p> <p>Žadateli byl vydán řídičský průkaz číslo: série: na skupiny (podskupiny) ŘO:</p> <p>Řidičský průkaz vydal: razítko obecního úřadu obce s rozšířenou působností (podpis)</p>												

Příloha D Přihláška ke vstupnímu školení

PŘIHLÁŠKA KE VSTUPNÍMU ŠKOLENÍ

VYPLŇUJE ŽADATEL

Žádám o přijetí k výuce a výcviku v rámci vstupního školení pro získání profesního osvědčení dle zákona 374/2007 Sb.

Vstupní školení v rozsahu: xxx) základním (140 hodin vstupního školení)
xxx) rozšířeném (280 hodin vstupního školení)
xxx) rozšiřujícím (45 hodin vstupního školení)

Jsem držitelem: řidičského oprávnění skupiny (podskupiny)

Číslo řidičského oprávnění:

Číslo profesního oprávnění:

profesního osvědčení řidiče skupiny (podskupiny)

O SVÉ OSOBE UVÁDÍM:

jméno: příjmení: titul:

datum narození: místo: RČ:

doklad totožnosti číslo:

trvalý pobyt:

email: tel:

PROHLAŠUJI, že mi nebyl uložen zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel, že vlastním řidičský průkaz výše uvedených skupin a netrpím tělesnou, nebo duševní vadou, která by mne činila neschopným k řízení motorových vozidel.

V dne
(podpis žadatele)

VYPLŇUJE PROVOZOVATEL ŠKOLÍČÍHO STŘEDISKA

datum podání žádosti: evidenční číslo:

datum ukončení výuky a výcviku:

.....
(razítko a podpis odpovědného pracovníka)

Příloha E Potvrzení o vykonání zkoušky

Obecní úřad obce s rozšířenou působností.....

**Potvrzení
o vykonání zkoušky**

Pan/paní..... nar.....

bytem.....

vykonal/vykonala dne.....zkoušku v rámci zdokonalování odborné
způsobilosti

řidičů pro skupiny.....s výsledkem.....

V..... dne.....

Razítko a podpis zkušebního komisaře

Příloha G Žádost o vydání paměťové karty

Žádost o vydání paměťové karty řidiče

č. ORP:	Sídlo ORP:
Vyplní žadatel	Vyplní úřad
Žádám o vydání paměťové karty řidiče	
Důvod žádosti	<input checked="" type="checkbox"/> Nová karta <input type="checkbox"/> Obnova karty <input type="checkbox"/> Náhrada karty <input type="checkbox"/> Zneplatnění karty <input type="checkbox"/> Souběh
Číslo karty	<input type="text"/>
Jméno	<input type="text" value="PETR"/>
Příjmení	<input type="text" value="SLAVÍK"/>
Datum narození	<input type="text" value="5.6.1988"/>
Místo narození	<input type="text" value="PARDUBICE"/>
Série a číslo řidičského průkazu	<input type="text" value="ED 465388"/>
Vydal	<input type="text" value="MĚÚ PARDUBICE"/>
Platný do	<input type="text" value="28.3.2018"/>
Adresa	<input type="text" value="SHEANOVA 36
PARDUBICE"/>
Kontaktní údaje	<input type="text"/>
Telefon	<input type="text" value="606 254 329"/>
Email	<input type="text" value="SLAVIK.P@GMAIL.COM"/>
Fotografie rozměru 35x45mm	
Podpis (nesmí přesáhnout rámeček)	
<input type="text"/>	
Žadatel se prokázal následujícími doklady:	
<input type="checkbox"/> Řidičským průkazem <input type="checkbox"/> Občanským průkazem <input type="checkbox"/> Cestovním pasem, dokladem o trvalém pobytu	
Karta vrácena dne:	<input type="text"/>
Číslo karty:	<input type="text"/>
Žadatel svým podpisem potvrzuje správnost vyplněných údajů a prohlašuje, že není držitelem jiné platné paměťové karty řidiče určené pro použití v systému digitální tachograf. Práva a povinnosti držitele paměťové karty řidiče se řídí nařízením Rady EHS 3821/1985, v platném znění, a zákonem č. 361/2000 Sb., v platném znění. (viz www.mdcz.cz)	
Datum:	Podpis žadatele:
<input type="text"/>	
Vydání dokladu č.:	
<input type="text"/>	
Datum:	
<input type="text"/>	
Převzal:	
<input type="text"/>	

Zdroj: autorka s využitím zdroje
http://old.mestokytov.cz/cms/urad/odbory/odb_dopravy/od_formulare/od_formular24

Příloha I List o dodržování předpisů v závodě



Zdroj: Foto autorka

Příloha J Potvrzení o činnostech

PŘÍLOHA

POTVRZENÍ O ČINNOSTECH¹
(NAŘÍZENÍ (ES) Č. 561/2006 NEBO AETR²)

Musí být vyplněno strojově a podepsáno před cestou. Musí být uchovááno spolu s originálními záznamy kontrolního zařízení, kdekoliv je jejich uchovávání požadováno
NEPRAVDIVÝ ÚDAJ JE POSUZOVÁN JAKO PŘESTUPEK

Tuto část vyplňuje podnik

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

Já, níže podepsaný/podepsaná:

- (6) Jméno a příjmení
- (7) Pozice v podniku: dispečer

potvrzují, že řidič:

- (8) Jméno a příjmení
- (9) Datum narození (den/měsíc/rok): 6/12/1989
- (10) Číslo řidičského průkazu nebo číslo občanského průkazu nebo číslo pasu:
- (11) který začal u podniku pracovat dne (den/měsíc/rok): 29/08/2012

v období:

- (12) od (čas/den/měsíc/rok): 18:40/18/01/2013
- (13) do (čas/den/měsíc/rok): 18:30/30/01/2013
- (14) měl volno z důvodu nemoci***
- (15) čerpal řádnou dovolenou***
- (16) měl volno nebo odpočíval***
- (17) řídil jiné vozidlo vyňaté z oblasti působnosti nařízení (ES) č. 561/2006 nebo AETR***
- (18) vykonával jinou práci než řízení vozidla***
- (19) byl k dispozici***
- (20) Místo: Znojmo Datum:

Podpis 

- (21) Já, řidič, potvrzují, že jsem neřídil vozidlo spadající do oblasti působnosti nařízení (ES) č. 561/2006 nebo AETR během výše uvedeného období.

- (22) Místo: Znojmo Datum: 30.01.2013

Podpis řidiče: 

¹ Tento formulář je k dispozici v elektronické vytisknutelné podobě na této adrese: <http://ec.europa.eu>
² Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě.

Příloha K Denní výtisk činnosti řidiče z karty

SIEMENS VDO
 A u t o m o t i v e
 † 05.10.2012 13:52 (UTC)

 24h†

 ○ Příjmení
 Jméno
 ○ CZ /0000000 03J 30 0 0
 14.04.2015

 D WM H06 Z17 4 945
 CZ /7 02 3

 B SiemensVDO Automotive
 AG
 1381.1050000007

 T HALE spol. s r.o.
 T CZ /00000000 04 0 0 5
 T 02.05.2012

 B D / K 0 2 4 0
 B 26.07.2012 06:51 ††

 04.10.2012 163

 1
 D CZ /7 02 3
 562 194 km
 H 00:00 02:31 02h31 *
 ○ 02:31 06:43 04h12
 H 06:43 07:38 00h55
 ○ 07:38 08:32 00h54
 ✕ 08:32 08:56 00h24
 ○ 08:56 09:08 00h12
 ✕ 09:08 09:22 00h14
 ○ 09:22 09:27 00h05
 ✕ 09:27 09:43 00h16
 ○ 09:43 10:32 00h49
 ✕ 10:32 10:34 00h02
 ○ 10:34 11:12 00h38
 ✕ 11:12 11:20 00h08
 ○ 11:20 11:26 00h06
 ✕ 11:26 11:38 00h12
 ○ 11:38 12:16 00h38
 ✕ 12:16 12:28 00h12
 ○ 12:28 12:29 00h01
 H 12:29 12:44 00h15
 ○ 12:44 12:46 00h02
 H 12:46 13:25 00h39
 ○ 13:25 15:08 01h43
 ✕ 15:08 15:11 00h03
 ○ 15:11 15:44 00h33
 H 15:44 00:00 08h16 *
 562 811 km; 617 km

 Σ

*▷02:28 I
 562 194 km
 ▷*15:44 D
 562 811 km
 ○ 09h53 617 km
 ✕ 01h31 □ 00h00
 H 12h36 ? 00h00
 ○○ 00h00

 !x□
 xD 19.04.2012 14:30
 00h00
 D CZ /7B0 2249

 xD 19.04.2012 14:30
 00h00
 D CZ /7B0 2249

 !† 27.02.2012 08:31
 00h00
 D CZ /7B02431

 !† 26.02.2012 16:50
 15h41
 D CZ /7B02431

 !† 26.11.2011 11:22
 00h00
 D CZ /7B02431

 !xD
 >> 4 13.09.2012 08:04
 (1) 00h00
 ○ CZ /0000000003JT30 0 0

 x† 0 26.07.2012 10:20
 00h00
 B CZ / 0 0 0 0 1 4 1 0

 x† 0 26.07.2012 10:09
 00h00
 B CZ / 0 0 0 0 1 4 1 0

 x† 0 26.07.2012 10:09
 00h00
 B CZ / 0 0 0 0 1 4 1 0

 x† 0 26.07.2012 10:09
 00h00
 B CZ / 0 0 0 0 1 4 1 0

 B*
 B
 ○

Příloha L Zápis o zkoušce tachografu

ZÁPIS O ZKOUŠCE TACHOGRAFU - PRÜFNACHWEIS


Provozovatel / majitel Zulassungbesitzer / Eigentümer		Pořadové číslo: A - Nr.
		SPZ: Kennzeichen
Vozidlo Fahrzeug	značka / typ Marke / Type	číslo podvozku Fahrgestellnummer
LMW	MAN TGA	WMAH106ZZ17M45
Tachograf Fahrschreiber		Místo zkoušení - datum Überprüfungsart / Datum
VDO-SIEMENS		AMS HALE spol. s r.o. pracoviště: Domažlice Chrástávicu 29
značka / typ / výrobní číslo Marke / Type / herstellnummer		Rozsah měření Maßbereich
0000275992		180 km/h
Počítadlo dráhy nastavené na - Wegstreckenzähler eingestellt		
staré alt	507605 km	nové neu
		507613 km
Konstanta přístroje Geräte-Konstante	k =	18025 $\frac{U}{km}$ Imp / km
Časová odchylka Zeitabweichung		+115 sec / 24 hod.
Odvalovací obvod Abrollumfang	I =	3125 mm
Konstanta vozidla Geräte-Konstante	W =	18025 $\frac{U}{km}$ Imp / km
Opravný faktor pro změnu dráhy Korrekturfaktor für Meßstrecke		+100 %
Překročení rychlosti Geschwindigkeitsüberschreitung		190 km / hod. km / Uhr
Rozměr pneumatik Reifen-Dimension	315/70R22,5	Tlak Druck
		19,- barů Bars
Poznámky Bemerkungen		
Výrobce / typ pneu / dezén / Hloubka dezénu v mm:	YOKOHAMA TY577E 61M	
Vozidlo převzato dne: Fahrzeug ordnungsgemäß übernommen	2.5.2012 <i>Fischer</i>	
		AMS HALE spol. s r.o. pracoviště: Domažlice Chrástávicu 29

Zkušební listina - Prüfliste

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

Tachograf - Fahrschreiber

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



AMS HALE spol. s r.o.
pracoviště: Domažlice
Chrástávicu 29

Zdroj: Foto autorka

DOTAZNÍK PRO ŘIDIČE NÁKLADNÍ DOPRAVY

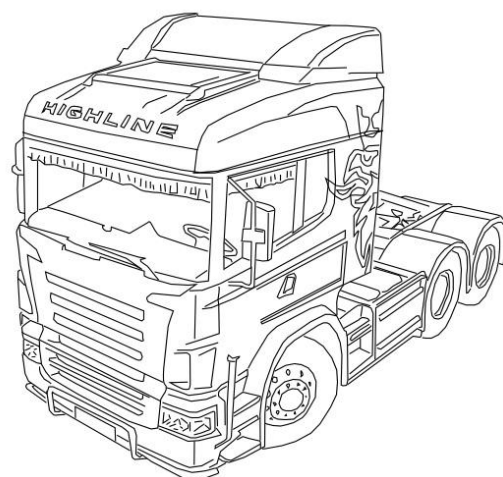
Vážený respondente, tímto bych Vás chtěla požádat o vyplnění mého dotazníku. Dotazník je zcela anonymní a jeho vyplněním strávíte cca 5 minut. Dotazník bude sloužit jako podklad k bakalářské práci. Odpovědi kroužkujte a chybějící dopište.

Do jaké věkové kategorie spadáte?

- A 21 až 30 let
- B 31 až 40 let
- C 41 až 50 let
- D 51 a více let

Jak dlouho již pracujete jako řidič kamionu?

- A 1 až 5 let
- B 6 až 10 let
- C 11 až 15 let
- D 16 a více let



Dodržujete bezpečnostní přestávky?

- A ano vždy dodržuji
- B někdy nedodržuji
- C ne dodržuji

Kolikrát jste porušil předepsané jízdní doby?

- A nikdy jsem je neporušil
- B párkrát porušil, ale jen o pár minut z důvodu vzdáleného parkoviště
- C několikrát jsem je porušil

Používáte do tachografu záznamové listy (kolečka) nebo kartu řidiče?

- A záznamové listy
- B kartu

Tankujete na vybraných místech? Pokud ano proč?

- A ano, protože
- B ne

Proplácí vám zaměstnavatel zdravotní prohlídky a pravidelné školení?

- A ano
- B proplácí mi pouze pravidelné školení
- C proplácí mi pouze zdravotní prohlídky
- D ne, hradím si je sám

Jak jste placen za práci?

- A jsem placen od kilometru
- B základ + dieta
- C z fakturace

Jak komunikujete s dispečerem?

- A pomocí mobilního telefonu
- B pomocí jiného zařízení, napište

.....

Jaké a jak často fasujete osobní ochranné pracovní pomůcky od svého zaměstnavatele?

.....

Čeho si na této práci ceníte?

.....

Co se vám na této práci nelíbí?

.....

*Děkuji za Váš čas, který jste strávili
vyplňováním tohoto dotazníku.*

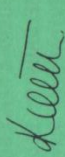
Příloha N Kamera



Zdroj: <http://www.hutermann.com/eshop/001/produkty/kamery-a-kamerove-systemy-od-299/kamery-do-auta-cerne-skrinky/kamera-do-auta-s-lcd-onboard-cerna-skrinka-se-zaznamem-hdvr5934-hd560>

Příloha O Zelená karta

ORIGINAL

<p>1. MEZINÁRODNÍ AUTOMOBILOVÁ POJIŠŤOVACÍ KARTA 1. INTERNATIONAL MOTOR INSURANCE CARD 1. CARTE INTERNATIONALE D'ASSURANCE AUTOMOBILE</p>	<p>2. VYDÁNA Z Pověření České Kanceláře Pojistitelů - PRAHA ISSUED UNDER THE AUTHORITY OF ČESKÁ KANCELAR POJISTITELŮ, PRAHA</p>	<p>3. PLATNÁ VALID OD FROM Měsíc Month Den Day Rok Year</p> <p>01 31 2013</p> <p>DO TO Měsíc Month Rok Year</p> <p>12 2013</p>	<p>4. Kód země / Kód pojistitele / Číslo Country Code / Insurer's Code / Number</p> <p>CZ / 002 / 6508738675</p>
<p>5. Registrační značka (není-li, uveďte se VIN nebo číslo podvozku nebo motoru) Registration No. (or if none) Chassis or Engine No.</p>	<p>6. Druh vozidla Category of Vehicle*</p> <p>C</p>	<p>7. Značka vozidla Make of Vehicle</p> <p>Man TGA 1B.440</p>	<p>9. Jméno a adresa pojistníka (nebo provozovatele vozidla) Name and Address of the Policyholder (or User of the vehicle)</p>
<p>8. ÚZEMNÍ PLATNOST TERRITORIAL VALIDITY</p> <p>Tato karta není platná v zemích, jejichž rubrika je přeškrtnuta (bližší informace naleznete na www.cbobx.org). That card is valid in Countries for which the relevant is not crossed out (for further information, please see www.cbobx.org).</p> <p>V každé navštívené zemi musí Kancelář této země za závazky pojistitele vztahující se k použití zmíněného vozidla a to v souladu se zákony upravujícími se k povinnému pojištění v této zemi. In each country visited, the Bureau of that country guarantees, in respect of the use of the vehicle referred to herein, the insurance cover in accordance with the laws relating to compulsory insurance in that country.</p> <p>Informace týkající se bližší identifikace jednotlivých Kancelářů naleznete na zadní straně této zelené karty. For the identification of the relevant Bureau, see reverse side.</p>			<p>10. Tato karta byla vydána: This Card has been issued by:</p> <p>ČSOB Pojišťovna, a. s., člen holdingu ČSOB Masarykovo nám. 1458, 532 18 Pardubice, Česká republika Tel. 800 100 777 www.cbobpoj.cz, info@cbobpoj.cz</p>
<p>11. Podpis pojistitele Signature of Insurer</p> 			<p>*) DRUH VOZIDLA (KÓD) / CATEGORY OF VEHICLES CODE: A OSOBNÍ AUTO C NAKLADNÍ AUTO NEBO TRAKTOR E AUTOBUS G OSTATNÍ B MOTOCYKL D KOLO S POMOČNÝM MOTOREM/MOPED F PRÍVES/NAVES</p>

Užitečné informace
Asistenční služba ČSOB Pojišťovna Asistence: tel. +420 222 803 442

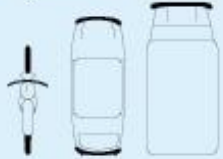
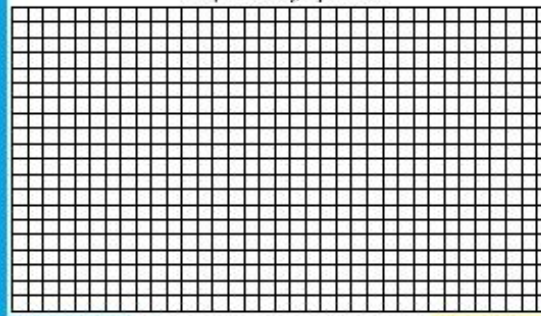

Zdroj: autorka

Příloha P Záznam o dopravní nehodě

Záznam o dopravní nehodě

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

Vyplní řidiči obou vozidel.

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

Po podpisu a oddělení listů nete již údaje měnit.

Zdroj: http://www.mdcz.cz/cs/Silnicni_doprava/zaznam_nehody/zaznam_nehody.htm

Příloha Q Licence pro mezinárodní silniční přepravu zboží

Evropské hospodářské společenství

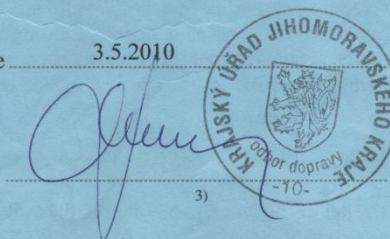
CZ¹⁾Krajský úřad
Jihomoravského krajeLICENCE č. [redacted]
pro mezinárodní silniční přepravu zboží pro cizí potřeby
OPIS č. 0007Tato licence opravňuje²⁾ [redacted]
[redacted]
[redacted]

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

Zvláštní poznámky:
.....
.....

Tato licence platí od 20.08.2008 do 20.08.2013

Vydáno v Brně dne 3.5.2010



1) Mezinárodní poznávací značky států:

(A) Rakousko, (B) Belgie, (CY) Kypr, (CZ) Česká republika, (D) Německo, (DK) Dánsko, (E) Španělsko, (EST) Estonsko, (F) Francie, (FIN) Finsko, (GR) Řecko, (H) Maďarsko, (I) Itálie, (IRL) Irsko, (L) Lucembursko, (LT) Litva, (LV) Lotyšsko, (M) Malta, (NL) Nizozemí, (P) Portugalsko, (PL) Polsko, (S) Švédsko, (SK) Slovensko, (SLO) Slovinsko, (UK) Spojené království.

2) Jméno a příjmení (obchodní firma) a úplná adresa (sídlo) dopravce.

3) Podpis a razítko vydávajícího příslušného orgánu nebo instituce.

VŠEOBECNÁ USTANOVENÍ

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

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

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

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

Tato eurolicence je vydána na jméno dopravce a je nepřenosná.

Eurolicence může být odebrána příslušným orgánem členského státu, který ji vydal, a to zejména v případech, kdy dopravce:

- nesplnil všechny podmínky stanovené pro používání eurolicence,
- poskytl nesprávné informace o údajích požadovaných pro vydání nebo prodloužení platnosti eurolicence.

Originál eurolicence musí být uchováván u dopravce.

Ověřený opis eurolicence pro vozidlo musí být k dispozici ve vozidle⁴⁾. U soupravy vozidel musí být k dispozici v tažném vozidle. Eurolicence platí pro celou soupravu vozidel, a to i v případě, že přívěs nebo návěs není registrován nebo schválen do provozu na komunikacích na jméno držitele eurolicence nebo je-li registrován nebo schválen do provozu na komunikacích v jiném členském státě.

Eurolicence musí být na požádání předložena oprávněnému pracovníkovi kontrolního orgánu.

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

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

Příloha R Vážní lístek

FOSFA Břeclav

IČO:

DIČ:

*** VÁŽNÍ LÍSTEK ***

Číslo: 042102

SPZ :
Řidič :
SPZ vleku :
Zákazník :

Produkt : v-460013485 clever prací gel na černe prad

----- Zváženo na váze TAMTRON (c) 2006 -----

1. vážení: 14650 kg -----> 12.06.12 11:29
2. vážení: 22710 kg -----> 12.06.12 12:46

Netto : 8060 kg operátor : Hasici

Podpis řidiče:



Zdroj: Dokument společnosti Vapas, a. s.

Příloha S Dodací list

Fosfa akciová společnost
Hraniční 268
291 41 Břeclav-Poštorná, Czech republic
IČO 00152901 DIČ CZ00152901



Dodací list č. 80039347

Datum

Číslo objednávky/datum:

Číslo zakázky/datum

Číslo odběratele

Číslo přepravy

SPZ

Datum dodání

Palety na výměnu

Dodací podmínky

KUPUJÍCÍ

Tesco Stores ČR a.s.
Vršovická 1527/68b
100 00 Praha 10

PŘÍJEMCE

DC Tesco Stores ČR a.s., Postrizín
Dálnice D8, Exit 9
250 70 Praha východ

Celková hm. 9.843,680 KG Hm.netto 9.273,720 KG Palety 15

Pol.	Materiál Statist. číslo	Množ.	Označení	Netto hmotnost	Butto hmotnost
000010	V4047409 160 KS a	9,000 KG on	BEST 4 YOU 9kg 2 Palety Č.obj._Z /Pol.:32418941 160 KS Šarže 120530	1.440,000 KG	1.446,080 KG
	S následujícím oceněním šarže: Datum posledního příjmu materi				30.05.2012
000020	V460110103 459 KS a	3,150 KG on	Tesco gel uni 3 l 3 Palety TPN 2004008754147; 6 PCS / CARTON Č.obj._Z /Pol.:32418941 459 KS Šarže 120529	1.445,850 KG	1.455,030 KG
	S následujícím oceněním šarže: Datum posledního příjmu materi				30.05.2012
000030	V460120103 153 KS a	3,150 KG on	Tesco gel color 3 l 1 Palety TPN 2004008754116; 6 PCS / CARTON Č.obj._Z /Pol.:32418941 153 KS Šarže 120602	481,950 KG	485,010 KG
	S následujícím oceněním šarže: Datum posledního příjmu materi				02.06.2012
000040	V460130402 240 KS a	2,104 KG on	Poppy Active prací gel 2 l 1 Palety Č.obj._Z /Pol.:32418941 240 KS Šarže 120521	504,960 KG	531,840 KG
	S následujícím oceněním šarže: Datum posledního příjmu materi				21.05.2012
000050	V460140402 240 KS a	2,104 KG on	Poppy Colour prací gel 2 l 1 Palety		

Vystavil:

Razítko a podpis

Příloha T Potvrzení o příjmu vratných obalů

Potvrzení o příjmu vratných obalů		
Tisk		Vytisknuto : 15-06-2012 09:14
Sklad: TESCO-GLOBAL RT, 19007, TESCO CR A.S., IC: 45308314, DIC: CZ699000759, SP.ZN.B1377 U REJ.S. V PRAZE, Vrsovicka 1527/68b Praha 10, 100 00,		
Číslo dodavatele:	Jméno dodavatele:	
Číslo příjmu:	Objednávka:	
Identifikace vratných obalů	Popis	Množství
2001013426311	EURO PAL CZK	15

The PRS, ©Tesco 2004, ASD - Commercial & MIS Team

VÝMĚNA PALET PŘI PŘÍJMU ZBOŽÍ - 99	
Přijaté	15
Vrácené	1
Přijaté - Vrácené	15

'/prs.cz.tesco-europe.com/jspact/reciev.do

15.6.2012

Zdroj: Dokument společnosti Vapas, a. s.