

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera

Vliv mezinárodních dokumentů na provozování mezinárodní silniční dopravy
Lonský Tomáš

Bakalářská práce
2014

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Tomáš Lonský**
Osobní číslo: **D10062**
Studijní program: **B3709 Dopravní technologie a spoje**
Studijní obor: **Dopravní management, marketing a logistika**
Název tématu: **Vliv mezinárodních dokumentů na provozování mezinárodní silniční dopravy**
Zadávací katedra: **Katedra dopravního managementu, marketingu a logistiky**

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

Úvod

1. Charakteristika legislativy ovlivňující výkony v mezinárodní silniční nákladní dopravě
2. Analýza efektivity provozu kamionů v mezinárodní silniční nákladní dopravě se zaměřením na vybranou legislativu
3. Návrhy a zhodnocení efektivního využití kamionů v mezinárodní silniční nákladní dopravě v návaznosti na vybranou legislativu

Závěr

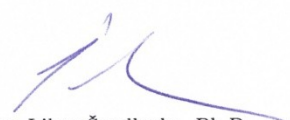
Rozsah grafických prací: **dle doporučení vedoucího**
Rozsah pracovní zprávy: **40 - 50 stran**
Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná/elektronická**
Seznam odborné literatury:
dle pokynů vedoucího práce

Vedoucí bakalářské práce: **Ing. Jaroslav Morkus**
Katedra dopravního managementu, marketingu
a logistiky

Datum zadání bakalářské práce: **29. listopadu 2013**
Termín odevzdání bakalářské práce: **30. května 2014**


prof. Ing. Bohumil Culek, CSc.
děkan

L.S.


doc. Ing. Libor Švadlenka, Ph.D.
vedoucí katedry

V Pardubicích dne 29. listopadu 2013

Prohlašuji:

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

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

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v Univerzitní knihovně.

V Pardubicích dne 30. 5. 2014

Tomáš Lonský

Poděkování:

Tímto bych chtěl poděkovat vedoucímu mé bakalářské práce Ing. Jaroslavu Morkusovi, za ochotný přístup a poskytnutí velmi cenných rady, které výrazně přispěly k vypracování této bakalářské práce.

ANOTACE

Bakalářská práce se věnuje problematice pracovních podmínek řidičů v silniční nákladní dopravě. Jsou zde shrnuty hlavní mezinárodní dokumenty ovlivňující práci řidiče kamionu. Náplní práce je rozbor omezení a rozsah legislativy vztahující se k práci řidiče. Práce pokračuje přehledem současného stavu silniční kamionové dopravy, návrhy zlepšení efektivnosti provozu kamionu a jejich zhodnocení.

KLÍČOVÁ SLOVA

pracovní podmínky, kamionová doprava, Nařízení č. 561/2006, Dohoda AETR

TITLE

The influence of international instruments on the operation of international road transport

ANNOTATION

This bachelor's thesis covers the issue of working conditions of drivers in the industry of road freight transport. It summarizes the main international instruments affecting the job of a truck driver. The scope of work is to analyze the restrictions and extent of the legislation related to the job of the driver. Work continues with an overview of the current state of road haulage, proposals for improving the efficiency of truck traffic and their evaluation.

KEYWORDS

working conditions, truck transport, Statute nr. 561/2006, AETR agreement

OBSAH

ÚVOD.....	9
1 CHARAKTERISTIKA LEGISLATIVY OVLIVŇUJÍCÍ VÝKONY V MEZINÁRODNÍ SILNIČNÍ NÁKLADNÍ DOPRAVĚ.....	11
1.1 Přehled legislativy ovlivňující pracovní podmínky řidiče	11
1.2 Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě.....	12
1.3 Nařízení č. 561/2006	13
1.4 Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/15/ES.....	14
1.5 Rozsah platnosti Nařízení č. 561/2006 a Dohody AETR.....	14
1.5.1 Smluvní státy Dohody AETR.....	14
1.5.2 Platnost Nařízení č. 561/2006.....	15
1.5.3 Přednost pravidel	15
1.5.4 Vozidla nepodléhající předpisům	16
1.5.5 Požadavky na řidiče v silniční dopravě	17
1.6 Pracovní režim řidiče	19
1.6.1 Základní pojmy vztahující se k pracovním režimům řidičů	19
1.6.2 Pracovní režimy	20
1.6.3 Provedené změny v novelizaci Dohody AETR.....	22
1.7 Pokyny Evropské komise pro postup uplatnění předpisů na území Evropského společenství, pro doby řízení a odpočinky řidičů.....	23
2 ANALÝZA EFEKTIVITY PROVOZU KAMIONŮ V MEZINÁRODNÍ SILNIČNÍ NÁKLADNÍ DOPRAVĚ SE ZAMĚŘENÍM NA VYBRANOU LEGISLATIVU	28
2.1 Záznamová zařízení	28
2.1.1 TC tachograf.....	30
2.1.2 EC tachograf.....	30
2.1.3 DT tachograf.....	33
2.2 Vliv legislativy na provoz kamionu	37
2.3 Dopravní nehodovost kamionů	38

2.4	Zákazy jízd kamionů	40
2.5	Silniční kontroly prováděné státním odborným dozorem	42
2.5.1	Doklady řidiče, vozidla a nákladu	45
3	NÁVRHY A ZHODNOCENÍ EFEKTIVNÍHO VYUŽITÍ KAMIONŮ V MEZINÁRODNÍ SILNIČNÍ NÁKLADNÍ DOPRAVĚ V NÁVAZNOSTI NA VYBRANOU LEGISLATIVU..	48
3.1	Nasazení dvou řidičů.....	48
3.2	Přepřahací stanice.....	51
3.3	Využití více druhů doprav.....	53
3.3.1	Železniční využití v přepravě	54
3.3.2	Veřejná logistická centra (VLC).....	57
3.4	Dotazník	58
3.5	Zhodnocení řešených návrhů	59
3.5.1	Osádka dvou řidičů.....	60
3.5.2	Přepřahací stanice.....	61
3.5.3	Intermodální doprava.....	62
	ZÁVĚR.....	64
	POUŽITÁ LITERATURA.....	65
	SEZNAM TABULEK	69
	SEZNAM OBRÁZKŮ	71
	SEZNAM ZKRATEK	72
	SEZNAM PŘÍLOH.....	74

ÚVOD

V tempu moderní doby, kde čas spolu s financemi tvoří hlavní proměnné, došlo k prudkému nárůstu poptávky po dopravě. Globalizace prodloužila logistický řetězec, který klade velké požadavky na přepravu, tím samotná doprava ovlivňuje celý řetězec, je nutné zabezpečit kvalitní fungování této činnosti po celou dobu přepravy. S nárůstem poptávky po dopravě vzrůstala souběžně i nabídka. Nabídka dnes plně překrývá poptávku a v rámci tvrdého konkurenčního boje probíhá zápas o zákazníka. V současnosti jsou ceny marží dopravců stlačeny na minimum a to z důvodu tlaků konkurence, mýtného nebo cen pohonných hmot. Tyto tlaky kladou na dopravce velké nároky, které částečně přenáší na své zaměstnané řidiče. Povolání profesionálního řidiče již není zdaleka tak populární jako kdysi.

Se vzrůstající poptávkou a nabídkou souběžně vzrostl i počet kamionů pohybujících se po silnicích. A s rostoucím počtem kamionů vyvstaly problémy týkající se bezpečnosti provozu a férového konkurenčního boje. Každý řidič by měl mít rovné podmínky pro výkon své činnosti. Tuto problematiku řeší mezinárodní dokumenty, zejména Dohoda AETR a Nařízení č. 561/2006. Snahou těchto dokumentů je zamezit přetěžování řidičů při řízení. Řidiči jsou nezákonně vypláceni dopravcem za ujeté kilometry, ti pak řídí bez řádného odpočinku a svým počínáním ohrožují sebe a své okolí. Stále se však s tímto chováním setkáváme, dopravci hledají každou konkurenční výhodu, byť v tomto případě nečestnou a hlavně nelegální.

První část práce je věnována obsahu zmíněných dokumentů ovlivňující pracovní podmínky řidiče. Dokumenty byly průběžně novelizovány a doplňovány. V minulosti docházelo i k protichůdným výkladům, které si navzájem odporovaly. V současné době je trendem zjednodušení výkladu a sjednocení pravidel, pro lepší přehlednost a vymahatelnost práva. Vysvětlena zde bude terminologie vztahující se k této legislativě, rozsah platnosti jednotlivých dokumentů, pracovní podmínky řidiče pro výkon své činnosti, zejména doby řízení, přestávek, odpočinku nebo pokyny pro řidiče při úkonech související s pracovními podmínkami.

Druhá část práce se zabývá současným stavem v rámci provozování a výkonu kamionů. Nezbytnou složkou pro dodržování nastavených legislativních pravidel týkajících se provozu kamionu je prokázání správné činnosti kamionu, resp. prokázání doby jeho řízení. To zajišťují předepsaná záznamová zařízení, zapisující činnost řidiče různými způsoby, podle dané mezinárodní legislativy. Dále bude srovnán současný stav nehodovosti kamionů

v porovnání s nijak neregulovanými ostatními typy vozidel, dozor nad uvedenou legislativou za přítomnosti státního odborného dozoru a další faktory ovlivňující výkon činnosti řidiče.

Poslední část je věnována praktické části bakalářské práce. Uvedeny budou možnosti návrhů zefektivnění provozu kamionů v mezinárodní dopravě, za přispění pohledu dopravců ve formě dotazníku. Cílem mé práce je zhodnotit velikost omezení vyplývající z mezinárodních dokumentů pro pracovní podmínky řidičů a navrhnout možné alternativy k zefektivnění provozu kamionů.

1 CHARAKTERISTIKA LEGISLATIVY OVLIVŇUJÍCÍ VÝKONY V MEZINÁRODNÍ SILNIČNÍ NÁKLADNÍ DOPRAVĚ

Důležitým mezníkem v mezinárodní silniční dopravě byl vstup České republiky (ČR) do Evropské unie (EU) 1. 5. 2004. Řidiči získali lepší přístup téměř do všech států v EU. Mohou se pohybovat v jednotném trhu, odpadají hraniční kontroly, za pomoci Schengenského prostoru, což znatelně urychluje přepravní výkony v silniční dopravě. Vstupem se však ČR zavázala i dodržovat veškerou legislativu platnou v rámci EU. Ve vztahu k silniční dopravě se jedná zejména o tzv. sociální podmínky, kam spadá doba řízení vozidel, doba přestávek, odpočinek apod. Tyto pravidla jsou rovněž nastavena pro všechny členy EU z důvodu rovných podmínek v konkurenčním boji a dodržování bezpečného provozu na silnicích.

Tyto přesně definované jednotné pracovní podmínky mají vliv na práci řidičů a tím přímo ovlivňují bezpečnost provozu na silnicích. Bez těchto sociálních podmínek by řidiči byli hnáni, z důvodu konkurence firem k extrémně dlouhému řízení vozidla bez přestávek a oddechu. Z tohoto důsledku by byli unavení, nepozorní, na rovných monotónních úsecích by upadali do mikrosnánku a svým chováním by ohrožovali jak sebe, tak ostatní účastníky silničního provozu. V lepším případě, kdy řidiči nedodržují daná pravidla a nezavinili by dopravní nehodu, tak poškozují férové dopravce, kteří dodržují předepsaná pravidla a tím jim činí škodu z nerovné konkurenční soutěže, tyto praktiky jsou však stále běžné. Dodržování pravidel je v rámci EU přísně a intenzivně kontrolováno se snahou zamezit obcházení pravidel a jsou zapojovány modernější záznamové zařízení znemožňující snahy o jejich obcházení. [1]

1.1 Přehled legislativy ovlivňující pracovní podmínky řidiče

Přehled předpisů ovlivňující pracovní podmínky řidičů silniční nákladní dopravy zakotvené v české legislativě:

- Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů.
- Sdělení 62/2010 Sb. m. s. a doplňující sdělení 82/2010 Sb. m. s., o Evropské dohodě o práci osádek vozidel v mezinárodní dopravě (AETR), toto sdělení nahrazuje původní dohodu z roku 1976 (108/1976 Sb.), včetně všech změn a dodatku.

- 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.
- Nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovém zařízení (tachograf).
- Směrnice EP a Rady 2002/15/ES o úpravě pracovní doby osob vykonávající mobilní činnosti v silniční dopravě.
- Vyhláška č. 478/2000 Sb. o způsobu vedení záznamu o době řízení vozidla a bezpečnostních přestávkách a záznamu o provozu vozidla, kterou se provádí zákon o silniční dopravě, ve znění vyhlášky č. 106/2013 Sb.
- Nařízení vlády č. 353/2008 Sb., kterým se mění nařízení vlády č. 589/2006 Sb., o stanovení odchylné úpravy pracovní doby a doby odpočinku zaměstnanců v dopravě, v návaznosti na zákoník práce č. 262/2006 Sb. V souvislosti s tímto nařízením byl, původní zákon č. 475/2001 Sb. zrušen k 1. 1. 2007.
- Nařízení vlády č. 168/2002 Sb., kterými se stanoví způsob organizace práce a pracovních postupů, které je zaměstnavatel povinen zajistit při provozování dopravy dopravními prostředky. [2], [3], [4]

Základní stěžejní předpisy upravující pracovní režimy řidičů jsou dva. První vztahující se k území EU Nařízení Evropského parlamentu a rady (ES) č. 561/2006, o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy a druhý vztahující se pro signatáře Evropské dohody o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě, známou pod zkr. AETR. Předpisy se mohou zdát velmi podobné, nelze je však mezi sebou zaměňovat. Proto je důležité jejich vyhodnocení a určení, jakým předpisem se mají řídit. ČR je právně vázána na oba dokumenty, přednostně se však řídí Nařízením č. 561/2006. Dohoda AETR se uplatní, pokud alespoň část jízdní trasy neleží na území Evropského společenství (ES) rozšířeného o země Dohody o Evropském hospodářském prostoru (EHP). [1], [5]

1.2 Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě

Dohoda AETR je mnohostranná závazná mezinárodní dohoda, nesoucí významnou roli v přepravě osob a nákladů. Dohoda ustanovuje pracovní režimy řidiče, jako je doba jízdy a doba přestávky. Upravuje věk řidičů, technické požadavky na záznamové zařízení. Snaží se o sjednocení podmínek pro řidiče s návazností na bezpečnost provozu.

Vznik Dohody AETR se datuje k 1. 7. 1970 v Ženevě a vchází v platnost 5. 1. 1976, je zpracována Pracovní skupinou pro silniční dopravu Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů (EHK OSN). Československá socialistická republika přistupuje k dohodě 5. 12. 1975, a to podpisem listiny o přístupu, která je následně uložena ke generálnímu tajemníkovi Organizace spojených národů (OSN). Listina obsahuje prohlášení, že Československá socialistická republika se necítí vázána ustanovením článku 18 odst. 2 a 3 a odmítá možnost řešení sporů u rozhodčího řízení. Do právního řádu je implementována vyhláškou č. 108/1976 Sb. V platnost vstupuje pro Československou socialistickou republiku 2. června 1976. Česká republika, jako nástupnický stát, považuje převzatou dohodu za závaznou a vchází v platnost dle vyhlášky 80/1994 Sb. 1. 1. 1993. V současné době se Dohoda AETR řídí sdělením Ministerstva zahraničních věcí, která nahrazuje původní vyhlášky 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, doplněnou o sdělení 82/2010 Sb. m. s. [6]

„Původ zkratky AETR vychází z francouzského „Accord européen sûr les transports routiers“ a je touto zkratkou i nejčastěji označováný. Můžeme se však setkat s méně známými anglickými zkratkami EART „Europe Agreement on Road Transport“ nebo ERTA “European Road Transport Agreement.”“ [7, s. 253]

1.3 Nařízení č. 561/2006

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, vydáno Evropským parlamentem a Radou Evropské unie ve Štrasburku dne 15. 3. 2006. Nařízení vstupuje v platnost 11. 4. 2007 a současně s nabytím platnosti zaniká nařízení Rady (EHS) 3820/85 upravující stejnou oblast působení. [4]

Hlavními příčinami pro vznik Nařízení č. 561/2006 a zánikem nebo změnou zmíněných nařízení je snaha o udržení a prohloubení pokroku v této oblasti. Původní nařízení (EHS) č. 3820/85 bylo formulováno příliš obecně a vznikaly problémy při jednotném výkladu, navíc došlo ke zneužívání dob řízení, ve jménu tohoto nařízení řidič mohl nebezpečně dlouho řídit, proto bylo nutné zajistit efektivnější plánování dob řízení, zejména dělení přestávek.

Cílem Nařízení č. 561/2006 je dosáhnout zlepšení pracovních podmínek, zvýšit bezpečnost silničního provozu, zjednodušit a ucelit tato pravidla za účelem provádění snadnější kontroly a jednotného chápání výkladu.

1.4 Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/15/ES

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/15/ES o úpravě pracovní doby osob vykonávající mobilní činnost v silniční dopravě, vydána Evropským parlamentem a Radou Evropské unie dne 11. 3. 2002 v Bruselu, vchází v platnosti 23. 3. 2002.

Účelem směrnice je vymezit minimální požadavky vztahující se k úpravě pracovní doby, za účelem zlepšení ochrany zdraví a bezpečnosti osob vykonávající mobilní činnost v silniční dopravě. Dále pak zvýšit bezpečnost silničního provozu a ucelit podmínky hospodářské soutěže.

Směrnice je doplněna Nařízením č. 561/2006 a Dohodou AETR, které jsou nadřazeny této směrnici. Na základě této směrnice vydala ČR Nařízení vlády č. 589/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů, kterým se stanoví odchylná úprava pracovní doby a odpočinku zaměstnanců v dopravě. [8]

1.5 Rozsah platnosti Nařízení č. 561/2006 a Dohody AETR

Důležité je znát rozsah platnosti, kde a za jakých podmínek uplatníme konkrétní předpis, nejprve je však důležité vědět, jaké země tuto legislativu uznávají.

1.5.1 Smluvní státy Dohody AETR

Dohoda AETR platí na území všech smluvních států, které přistoupily k této dohodě a to jak pro řidiče vozidel registrovaných v členské zemi dohody, tak pro řidiče vozidel registrovaných v nečlenských zemích, pohybujících se na území státu přistoupených k dohodě.

Původní dohodu v Ženevě podepsalo 13 států. V současné době přistoupilo k dohodě 52 států (všechny členské státy EU, státy náležící do ES volného obchodu (ESVO) a ostatní státy dohody. [1], [9]

Členské státy Evropské unie

Belgie, Bulharsko, Česká republika, Dánsko, Estonsko, Finsko, Francie, Chorvatsko, Irsko, Itálie, Kypr, Litva, Lotyšsko, Lucembursko, Maďarsko, Malta, Německo, Nizozemsko, Polsko, Portugalsko, Rakousko, Rumunsko, Řecko, Slovensko, Slovinsko, Spojené království Velké Británie a Severního Irska, Španělsko, Švédsko.

Státy náležící do Evropského společenství volného obchodu (ESVO)

Norsko, Island a Lichtenštejnsko.

Ostatní státy Dohody AETR

Albánie, Andorra, Arménie, Ázerbájdžán, Bělorusko, Bosna a Hercegovina, Černá Hora, Gruzie, Kazachstán, Makedonie, Moldávie, Monako, Ruská federace, San Marino, Srbsko, Švýcarsko, Tádžikistán, Turecko, Turkmenistán, Ukrajina, Uzbekistán.

1.5.2 Platnost Nařízení č. 561/2006

Společné území států podléhající Nařízení č. 561/2006 se nazývá tzv. společenství. Společenstvím se rozumí všechny státy Evropské unie, země ESVO a Švýcarsko. Přeshraniční doprava mezi těmito státy se nepovažuje za mezinárodní dopravu ve smyslu Dohody AETR.

1.5.3 Přednost pravidel

Z přehledu členských zemí je zřejmé, že většina zemí, nejčastěji z Evropy, dodržuje obě dohody. Dodržovat obě současně nelze. Přednostní právo platnosti má Nařízení č. 561/2006 po celém území společenství, trasa dopravy však nesmí překročit hranici přes zemi nepodléhající nařízení, v tom případě se řidič řídí Dohodou AETR.

Řidič vozidla registrovaného v EU se v dopravě řídí:

- Na území EHP a Švýcarska - Nařízením č. 561/2006.
- Mezi územím EHP a členskou zemí Dohody AETR, se řídí po celou cestu Dohodou AETR.
- Mezi EHP a nečlenskou zemí Dohody AETR, se řídí na území přistoupené země k Dohodě AETR nebo na území EHP Dohodou AETR. Na území nečlenské země se řídí jednotlivými vnitrostátními pravidly dané země.

Řidič vozidla registrovaného v členské zemi Dohody AETR, ale není členem EU

- na území EHP nebo ve členských zemích Dohody AETR - Dohodou AETR.
- mimo EU nebo členské země Dohody AETR - tamními pravidly daných států.

Řidič vozidla neregistrovaného v členské zemi AETR a není členem EU

- na území EU se řídí Nařízením č. 561/2006.
- na území Dohody AETR se řídí dohodou. [1]

1.5.4 Vozidla nepodléhající předpisům

Jak Nařízení č. 561/2006, tak Dohoda AETR upravuje vozidla, které nepodléhají těmto předpisům a nevztahuje se na ně povinnost vybavit vozidlo záznamovým zařízením (tachografem). Tito řidiči se řídí jinými předpisy. V rámci zjednodušení a sjednocení těchto předpisů byly v rámci novelizace předpisy sjednoceny a významově není mezi nimi rozdíl.

- Vozidla sloužící k přepravě nákladu, jejichž celková hmotnost včetně přívěsu nebo návěsu nepřekračuje 3,5 tuny.
- Vozidla sloužící k přepravě osob, jejichž maximální přepravní kapacita je pro devět osob včetně řidiče.
- Vozidla sloužící pro přepravu cestujících na pravidelných linkách, jejichž trasa je kratší než 50 kilometrů.
- Vozidla, jejichž maximální povolená rychlost je 40 km/h.
- Vozidla využívaná při silničních zkouškách za účelem vývoje, oprav nebo údržby. Nová či přestavěná vozidla, která nebyla uvedena do silničního provozu.
- Vozidla integrovaného záchranného systému (IZS) a ozbrojených sil.
- Vozidla využívána v mimořádných situacích nebo záchranných akcích a vozidla přepravující humanitární neobchodní pomoc.
- Vozidla specializovaná pro lékařské využití.
- Speciální havarijní vozidla, operující do 100 km od stanoviště.
- Vozidla využívána pro nekomerční účely. Jejichž maximální přípustná hmotnost nepřesahuje 7500 kg.
- Užitková vozidla, považována za historická dle příslušných předpisů, pro nekomerční dopravu. [1], [10]

1.5.5 Požadavky na řidiče v silniční dopravě

Požadavky na řidiče vozidel jsou uvedeny v článku 5 Dohody AETR. A jsou děleny na nákladní a osobní dopravu. Nařízení č. 561/2006 neustanovuje minimální hranici věku řidiče a jeho odborné způsobilosti, ty jsou již stanoveny ve směrnici 2003/59/ES, která se zabývá kvalifikací a pravidelným školením řidičů a 76/914 EHS, ta stanovuje minimální hranici věku. Nařízení č. 561/2006 pojednává pouze o průvodcích, pomocnících a jejich minimálním věku. [11]

Podle Dohody AETR

Nákladní doprava

1. Minimální věk 18 let pro vozidla o maximální přípustné hmotnosti včetně přívěsu a návěsu nepřesahující 7,5 t.
2. Pro ostatní vozidla je stanoven minimální věk 21 let nebo 18 let, za stanovení podmínky, že je řidič držitelem osvědčení odborné způsobilosti.¹

Osobní doprava

3. Minimální věk řidičů osobní dopravy je 21 let. A rovněž musí splňovat jednu ze tří podmínek, pokud obsluhující okruh přesahuje 50 km od odstavného místa.
 - Vykonával řízení nákladního vozidla, po dobu jednoho roku, o maximální přípustné hmotnosti převyšující 3,5 t.
 - Vykonával řízení osobního vozidla po okruhu nepřesahující 50 km od odstavného místa v délce minimálně jednoho roku a příslušný orgán ho shledá, že získal po tuto dobu činnosti dostatek potřebných zkušeností.
 - Řidič je držitelem osvědčení o odborné způsobilosti vydaných jednou ze smluvních stran, potvrzující ukončení výcviku řidiče osobní dopravy.

V rámci ČR

Podle novelizačního zákona č. 297/2011 Sb. je možné získat 16 skupin řidičského oprávnění, z toho na 9 skupin se vztahuje Dohoda AETR a směrnice Evropského parlamentu a Rady.

¹ Příloha č. 1: Osvědčení o odborné způsobilosti

Tabulka č. 1: Skupiny řidičského oprávnění

B + E	Jízdní souprava tažená motorovým vozidlem nepřevyšující 3,5 tuny, kde přípojné vozidlo je těžší než 750 kg, celková hmotnost soupravy nesmí překročit 7 tun.	18 let, oprávnění skupiny B
C1	Motorové vozidlo převyšující maximální přípustnou hmotnost 3,5 tuny a nepřevyšující 7,5 tuny. S možností připojení vozidla o maximální hmotnosti 750 kg. Maximální počet míst k sezení, 8 mimo řidiče.	18 let, oprávnění skupiny B
C1 + E	Podobně jako skupina C1 s rozšířenou možností připojení vozidla převyšující 750 kg. Maximální hmotnost jízdní soupravy nesmí překročit 12 tun.	18 let, oprávnění skupiny C1
C	Motorové vozidlo s výjimkou traktoru, převyšující 7,5 tuny s maximálně 8 místy k sezení, mimo místa řidiče. Přípojné vozidlo nesmí překročit 750 kg.	21 nebo 18 let, oprávnění B, profesní průkaz způsobilosti
C + E	Podobně jako skupina C s rozšířenou možností připojení vozidla převyšující 750 kg.	21 nebo 18 let, oprávnění C, profesní průkaz způsobilosti
D1	Motorové vozidlo s více než 8 místy, ale nejvíce 16 místy k sezení. Motorové vozidlo nesmí přesáhnout 8 metrů na délku. Lze připojit přípojné vozidlo nepřevyšující 750 kg.	21 let, oprávnění skupiny B
D1 + E	Podobně jako D1 s možností připojení přípojného vozidla převyšující 750 kg.	21 let, oprávnění skupiny D1
D	Motorové vozidlo s více než 9 místy k sezení, s možností připojení přípojného vozidla nepřevyšující maximální povolenou hmotnost 750 kg.	23 nebo 21 let, oprávnění B, profesní průkaz
D + E	Podobně jako D s rozšířenou možností připojení přípojného vozidla převyšující 750 kg.	23 nebo 21 let, oprávnění D, profesní průkaz

Zdroj: [13]

Dle zákona č. 247/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů, je možné posunout věkové hranice pro řízení motorových vozidel. Možnost posunutí věkové hranice spočívá v rozšířeném rozsahu vstupního školení o 140 hodin. [1]

Základní rozsah 140 hodin

- Vozidla skupiny C, C+E od 21 let.
- Vozidla skupiny D, D+E od 23 let.

Rozšířený rozsah 280 hodin

- Vozidla skupiny C, C+E od 18 let.
- Vozidla skupiny D, D+E od 21 let.

1.6 Pracovní režim řidiče

V rámci novelizace, kde zavládla snaha o zjednodušení a omezení rozdílu Dohody AETR a Nařízení č. 561/2006 jsou pracovní režimy téměř totožné pro obě dohody. Řídí se Nařízením vlády č. 353/2008 Sb.

1.6.1 Základní pojmy vztahující se k pracovním režimům řidičů

V dopravě se neobejdeme bez odborných pojmů, pro laickou veřejnost jsou často snadno zaměnitelné nebo nesrozumitelné. V případě pracovních režimů je důležité znát jejich konkrétní význam, který se často v uvedených legislativách používá. Pro oba zkoumané dokumenty Dohody AETR a Nařízení č. 561/2006 jsou zde uvedené pojmy významově stejné, proto není nutné v každé kapitole jejich opětovné rozepsání.

- **Silniční doprava:** každá uskutečněná jízda po pozemních komunikacích s prázdným nebo naloženým vozidlem zbožím či cestujícími.
- **Mezinárodní silniční přeprava:** přeprava, která alespoň jednou překročí hranice státu.
- **Vnitrostátní silniční přeprava:** přeprava, kde cílové a výchozí místo leží v jednom státě a trasa přepravy nepřekračuje hranice daného státu.
- **Vozidla:** motorová vozidla, tahače, přívěsy, návěsy a soupravy vozidel. Rozdíly mezi uvedenými kategoriemi jsou jak v Nařízení č. 561/2006 nebo Dohodě AETR více konkretizovány.
- **Řidič:** osoba, která řídí vozidlo nebo osoba nacházející se ve vozidle, aby mohla v případě potřeby řídit.
- **Plovoucí den:** se nevztahuje ke kalendářnímu dnu, ale k 24 hodinovému intervalu, který může plavat mezi dvěma dny.
- **Týden:** časové období v rozmezí od 00.00 hod. v pondělí a 24.00 hod. v neděli.
- **Doba řízení:** doba činnosti, kdy po skončení jedné doby odpočinku nebo přestávky, do okamžiku další doby odpočinku nebo přestávky trvá doba řízení.
- **Doba odpočinku:** nepřerušovaná doba, kdy řidič svobodně nakládá se svým volným časem. V Dohodě AETR navíc v trvání minimálně jedné hodiny.
- **Denní doba řízení:** celková doba řízení mezi dobami odpočinků nebo mezi denní dobou odpočinku a týdenní dobou odpočinku.
- **Denní doba odpočinku (běžná):** trvá nejméně 11 hodin. Lze rozdělit do dvou nepřerušovaných dob, první v trvání 3 hodin a druhá v trvání 9 hodin.

- **Denní doba odpočinku (zkrácená):** trvá nejméně 9 hodin. Zkrácená doba odpočinku se považuje, jeli kratší než 11 hodin.
- **Týdenní doba řízení:** Celková doba řízení od 00.00 hod. v pondělí do 24.00 hod. v neděli. Maximální týdenní doba řízení je 56 hodin.
- **Týdenní doba odpočinku (běžná):** doba, během ní nakládá řidič se svým volným časem volně v celkovém trvání nejméně 45 hodin.
- **Týdenní doba odpočinku (zkrácená):** obdobně jako běžná týdenní doba kratší 45 hodin, nejméně však zkrácena po sobě jdoucích 24 hodin.
- **Přestávka v řízení:** doba vyhrazená pro řidiče k jeho zotavení, v přestávce nesmí vykonávat jinou práci.
- **Jiná práce:** řidič nenakládá volně se svým časem. Je přítomen na svém pracovišti, vykonává však jinou činnost než řízení vozidla, délka doby není řidiči známá. Tato doba je zaznamenána ručně na záznamový list nebo ručně zadána do tachografu.

[1], [6] [10], [14]

1.6.2 Pracovní režimy

Doba řízení

Doby řízení jsou uvedeny v článku 6 Dohody AETR i v Nařízení č. 561/2006. Řidičova denní doba řízení nesmí přesáhnout 9 hodin, dvakrát za týden může být prodloužena na 10 hodin. Za období dvou po sobě následujících týdnů nesmí celková doba řízení přesáhnout 90 hodin. Maximální týdenní doba řízení, která zahrnuje oba prodloužené dny a týdenní odpočinek, dosahuje 56 hodin, následující týden však může dosáhnout maximálně 34 hodin. Denní doba řízení se nevztahuje ke kalendářnímu dnu, ale k rozmezí mezi dvěma odpočinky. Maximálně po 6 denních dobách řízení musí řidič nastoupit k odpočinku. Pracovní pohotovost a jinou práci řidič zaznamená na záznamový kotouč nebo do digitálního tachografu, lze provést i ruční zápis do záznamového listu.

Bezpečnostní přestávky

Přestávkami se zabývá článek 7 Dohody AETR i Nařízení č. 561/2006. Maximální doba řízení bez přestávky je 4,5 hodiny, po které musí následovat přestávka v trvání minimálně 45 minut nebo je zahájena doba odpočinku. Přestávky lze dělat i kratší, nejméně 15 minutové. Musí však být splněny podmínky, že po 4,5 hodinách řízení, během kterých vykonával kratší přestávky, smí znovu pokračovat v jízdě, pokud celková doba přestávek je

větší než 45 minut a druhá rozdělená přestávka nesmí být kratší 30 minut. Během přestávky řidič nevykonává žádné jiné práce a volně nakládá se svým časem, řidič může trávit přestávku ve vozidle, které řídí jiný řidič, nebo se nachází ve vozidle, které je na trajektu nebo na železnici.

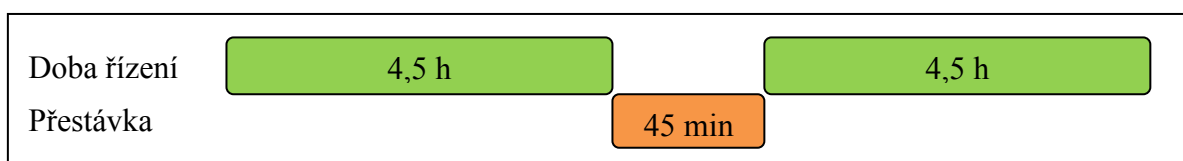
Doba odpočinku

Dobu odpočinku upravuje článek 8 Dohody AETR i Nařízení č. 561/2006. Řidič v průběhu 24 hodin musí odpočívat 11 po sobě následujících hodin, které se mohou zkrátit nejméně na 9 po sobě jdoucích hodin třikrát mezi dvěma týdenními dobami odpočinku. Čerpání odpočinku lze rozdělit do dvou částí, přičemž první část musí být v trvání minimálně 3 hodin a druhá část nejméně 9 hodin. V případě dvou řidičů, musí mít každý řidič denní odpočinek nejméně 9 po sobě následujících hodin v rozmezí každých 30 hodin.

Alespoň jedna doba odpočinku během týdne, musí být zvolená, jako týdenní doba odpočinku, která musí nastat po maximálně šesti 24 hodinových periodách od konce předchozího týdenního odpočinku. Celkové trvání týdenního odpočinku je 45 po sobě následujících hodin, týdenní dobu odpočinku lze zkrátit na 24 hodin. Všechna zkrácení však musí být vynahrazena v celku před koncem třetího týdne následujícího po dotyčném týdnu v trvání minimálně 9 hodin. Denní odpočinek může řidič provádět ve vozidle, pokud je vybaveno lehátkem a při odpočinku vozidlo nejede.

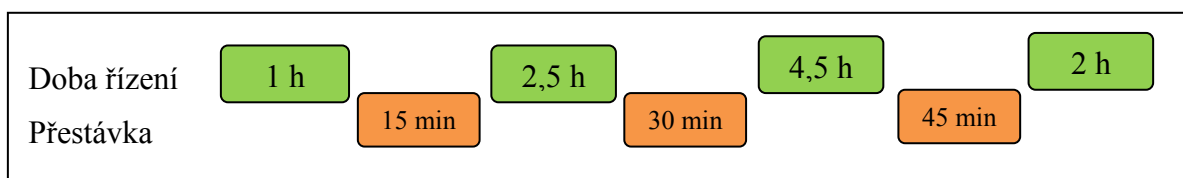
Příklady pracovních režimů

Obrázek č. 1: Běžná denní doba řízení, s využitím jedné přestávky



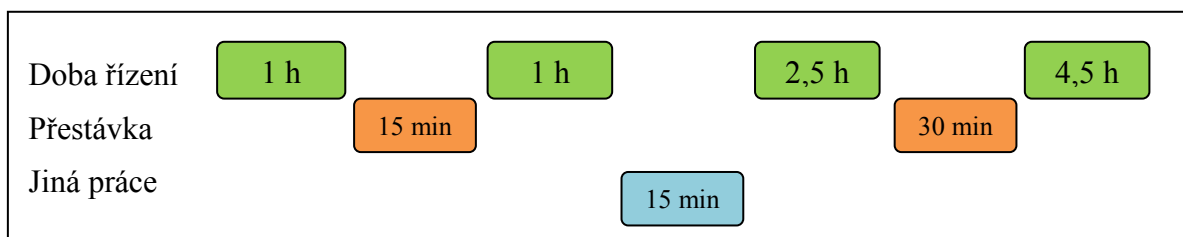
Zdroj: autor

Obrázek č. 2: Prodloužená denní doba řízení s rozdělenou přestávkou



Zdroj: autor

Obrázek č. 3: Běžná denní doba řízení, s využitím kratších přestávek



Zdroj: autor

1.6.3 Provedené změny v novelizaci Dohody AETR

Dohoda AETR od svého vzniku po současnost prošla mnoha změnami napříč časovým spektrem. Aktuálně se Dohoda řídí doplňkovým sdělením Ministerstva zahraničních věcí č. 62/2010 Sb. m. s., která vychází z Ženevského zasedání Pracovní skupiny pro silniční dopravu EHK OSN, které se konalo v říjnu 2008 a je doplněno sdělením č. 82/2010 Sb. m. s. V platnost pro ČR vstoupilo aktuální sdělení 20. 9. 2010. Aktuální novela sjednocuje Dohodu AETR a nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 561/2006. [15]

Článek 1, definice

- Nově přidána definice „týdenní doba řízení“.

Článek 2, oblast působnosti

- Změna ve zvýšení nejvyšší dovolené rychlosti z 30 km/h na 40 km/h, pro vozidla na které se Dohoda AETR nevztahuje.
- U vozidel nezahrnutých v Dohodě AETR, využívaných pro nekomerční přepravu nákladů, stanovena maximální přípustná hmotnost 7,5 tuny. Dříve bez hmotnostního omezení.

Článek 7, bezpečnostní přestávky

- Změna se týká přerušování bezpečnostních přestávek, kde oproti původnímu znění mohl řidič libovolně po 15 minutách pokračovat v jízdě, v novém znění smí řidič využívat 15 minutových přestávek, ale v případě druhé části přerušování musí být přestávka větší než 30 minut.

Článek 8, doba odpočinku

- Změny se týkají kompenzací, krácení a dělení dob odpočinků. Aktuálně kompenzace denních dob odpočinků není potřeba, na místo vynahrazení u konce následujícího týdne. U kompenzací týdenních odpočinků nastává změna v připojení kompenzační doby nyní před 3. týdnem následujícího za týdnem,

ve kterém došlo ke zkrácení, místo po 3. týdnu, mění se i minimální doba odpočinku, ke kterému se může kompenzační doba odpočinku připojit a to z 8 na 9 hodin minimálního trvání.

- Čerpání zkrácených denních dob odpočinku, lze nyní třikrát mezi dvěma týdenními dobami odpočinku, na místo třikrát během jednoho týden.
- Zkrácený týdenní odpočinek byl snížen na 24 hodin, bez nutnosti rozlišení trávení času na místě.
- Dělit denní dobu odpočinku lze nyní pouze na 2 části a to v minimálním trvání 3 a 9 hodin, na místo 3 dělitelných částí.
- Denní doba odpočinku, v případě řízení dvou řidičů, pro každého z 8 na 9 hodin během časového úseku 30 hodin.
- Nově řidič nesmí trávit denní odpočinek ve vozidle, pokud se nachází ve stanovišti obvyklého odstavení vozidla, dříve místo stání nehrálo roli, platnost vybavení vozu lehátkem nebyla pozměněna.
- Nově přidáno pravidlo k týdenní době odpočinku. V kterýchkoliv po sobě dvou následujících týdenních dobách odpočinku jsou obě doby běžné nebo na nejvýše jedna doba je zkrácená. Dříve toto pravidlo neexistovalo.

Článek 8a, odchylky od článku 8

- V případě přerušení denní doby odpočinku, během doprovázení vozidla přepravovaného pomocí trajektu nebo železnicí, smí řidič přerušit denní dobu odpočinku dvakrát, dříve jednou. Odpadá povinné prodloužení odpočinku o 2 hodiny v případě přerušení. Obě přerušení nesmí přesáhnout v součtu 1 hodinu a řidič musí mít přístup k lehátku nebo lůžku.

Článek 12, opatření zajišťující provádění dohody

- Během kontroly řidič předkládá záznamový list z běžného dne a listy za předcházejících 28 dnů. V minulosti řidiči mimo EU předkládali probíhající týden a den posledního týdne (max. 6 + 1). [16]

1.7 Pokyny Evropské komise pro postup uplatnění předpisů na území Evropského společenství, pro doby řízení a odpočinky řidičů

Za účelem zvýšení efektivity Nařízení č. 561/2006 a (EHS) č. 3821/85, byly vydány pokyny týmem expertů s pověřením evropské Komise. Pokyny vysvětlují komplikované

případy a jsou opatřeny rozhodnutím Soudního dvora Evropské Unie, nemají však žádný závazný legislativní význam, jejich znalost však usnadňuje výkon činnosti řidiče.

Pokyn č. 1

Pokyn č. 1 se zabývá výjimkou pro nalezení místa zastávky, která se řídí článkem 12 Nařízení č. 561/2006. Výjimka se nevztahuje na řidiče, kteří se odchýlí od nařízení, jenž zná před zahájením cesty, tato výjimka slouží pro neočekávané případy během průběhu jízdy, které jsou zřejmě nevyhnutelné a nezávislé na vůli řidiče. Snahou je zajistit bezpečnost provozu, nákladu, vozidla a osob.²

Tři zúčastněné strany mají povinnosti:

- **Dopravní podnik** – plánuje bezpečně a zodpovědně řidičovu trasu s ohledem na předvídatelnost omezení vztahující se k plánované trase, např. dopravní zácpě nebo přístupu k parkovacímu místu. Řidiči tedy organizuje práci s ohledem na dodržení nařízení, dbá na požadavky odesílatelů a pojistitelů ohledně bezpečného parkování.
- **Řidič** – neodchyluje se od maximální doby řízení, pouze při výjimečných a neočekávaných okolnostech, kdy není možné dodržet nařízení, aniž by došlo k poškození nákladu, vozidla nebo došlo k ohrožení bezpečnosti provozu. Řidič se smí uchýlit k porušení nařízení, musí však ručně zaznamenat povahu a důvod porušení, jakmile zastaví.
- **Kontrolor** – odborně přistupuje ke kontrole řidiče a vyhodnocuje oprávněnost využití odchylky. Zhodnocení posuzuje na základě čtyř faktorů. Odchylka byla provedena výjimečně a ze záznamu řidiče je patrné, že dodržuje pravidla pro řízení a dobu odpočinku. Odchylka nebyla předvídatelná ani předem známá a stala se za výjimečných okolností. Odchylka nesmí vést k omezení přestávek nebo odpočinků. Překročený čas řízení nemůže řidič mít navrch nad maximální dobrou řízení.

Pokyn č. 2

Pokyn řeší článek 9 Nařízení č. 561/2006, zaznamenání doby jízdy řidiče na místo, které není obvyklým místem převzetí nebo odevzdání vozidla. Řidič nedisponuje volně se svým volným časem a plní závazky vůči zaměstnavateli, proto doba, po kterou cestuje na místo převzetí nebo opuštění vozidla, a které není bydlištěm řidiče ani provozovnou

² Případ z Evropského soudního dvora C-235/94

zaměstnavatele, se zaznamená jako jiná činnost nebo pracovní pohotovost v závislosti na právních předpisech daného státu. V případě řízení vozidla, které nespadá do působnosti nařízení, se zaznamená jako jiná práce.³

Možnost, kdy lze považovat čas strávený na cestě, jako odpočinek nebo přestávku, je možné v těchto případech:

- Řidič doprovází vozidlo přepravované na trajektu nebo vlaku a má možnost trávit odpočinek nebo přestávku na lůžku či lehátku.
- Řidič nedoprovází vozidlo, ale cestuje trajektem nebo vlakem na místo či z místa a má k dispozici lůžko nebo lehátko.
- V případě, že vozidlo je řízeno více než jedním řidičem, kdy druhý řidič sedí vedle řidiče, ale není aktivně nápomocen při řízení vozidla, pak u tohoto řidiče lze dobu 45 minut pracovní pohotovosti považovat za odpočinek.

Pokyn č. 3

Pokyn o přerušení přestávky, týdenní nebo denní doby odpočinku za účelem přeparkování vozidla na konečné zastávce, parkovišti nebo v pohraničních oblastech, dle článku 4. písm. d) a f) Nařízení (ES) č. 561/2006. V zásadě platí, že přerušení denního nebo týdenního odpočinku je porušení předpisů a řidič by během odpočinku neměl být povinen setrvávat v dosahu vozidla. Může však vzniknout výjimečná situace, kdy je nutné vozidlo přemístit.

V případě konečné zastávky, kde se nevyskytuje pověřený zaměstnanec pro konečnou zastávku, který má možnost vozidlo přeparkovat, může řidič přerušit odpočinek pouze na žádost vedoucího pracovníka nebo příslušného orgánu, který je oprávněn tuto žádost vydat.

Řidič je povinen přerušit přestávku nebo odpočinek, v trvání několika minut, na veřejných místech, jako jsou např. parkoviště nebo odstavné plochy u hraničních přechodů. Přeparkování se provádí na žádost kontrolních orgánů nebo jiných orgánů, pouze v naléhavém a objektivním důvodu. Za toto porušení by neměl být řidič postižen. Přerušení řidič ručně zaznamená^{4, 5} a pokud je to možné, pak orgán, který vydal pokyn k přeparkování, údaje potvrdí.

³ Případ z Evropského soudního dvora C-76/77 a C-297/99

⁴ Příloha č. 2: Výtisk z digitálního tachografu

⁵ Příloha č. 3: Záznamový kotouč z tachografu

Pokyn č. 4

Pokyn č. 4 řeší záznam doby jízdy digitálním tachografem při provozu s častými nebo vícebodovými zastávkami (rozvážková doprava), podle článku 1 Nařízení (EHS) č. 3821/85 s odkazem na Nařízení (ES) č. 1360/2002 (příloha 1B). Při porovnání analogového a digitálního tachografu dochází k rozdílům v době řízení, zejména při rozvážkové dopravě. Tato situace je pouze přechodnou, neboť analogové tachografy se do nových vozidel nemontují.

Analogové tachografy ukazovaly menší dobu jízdy než digitální, proto z důvodu rovného zacházení s řidiči a podnícení rozšíření digitálních tachografů je připuštěna odchylka u vnitrostátních kontrolních orgánů. Odchylka se vztahuje na vozidla využívaná na trasách s četnými nebo vícemístnými zastávkami a jsou vybavena digitálním tachografem. Odchylku nelze uplatňovat na situace, kdy řidič aktivně řídí a je účastníkem silničního provozu. Okolnosti nejsou rozhodné, např. řidič se nachází v dopravní zácpě nebo stojí před semaforem.

Z tohoto důvodu mají kontrolní činitelé členských států možnost povolit maximálně 15 minutovou odchylku ke každé 4,5 hodině jízdy vozidla provozovaných na zmíněných trasách. Kontrolní činitelé se řídí svým odborným uvážením a přistupují během výkonu z aktuálních dostupných důkazů. Během výkonu je umožněn aplikovat analytický software, který do výpočtu zahrnuje zmíněnou odchylku. Tato odchylka slouží výhradně pro četné nebo vícebodové zastávky, nesmí sloužit k diskriminaci nebo znevýhodnění mezinárodních řidičů před vnitrostátními řidiči apod.

Pokyn č. 5

„Pokyn o formuláři Potvrzení o činnostech⁶ zavedený rozhodnutím Komise (2009/959/EU) ze dne 14. prosince 2009, kterým se mění rozhodnutí 2007/230/ES o formuláři o předpisech v sociální oblasti týkajících se činnosti v silniční dopravě.“ [17, s. 82] Zabývá se článkem 11 odstavec 3 a článek 13 směrnice 2006/22/ES.

Hlavním zdrojem informací během kontroly by měly být záznamy z tachografu, nepřítomnost záznamů lze odůvodnit tam, kde nebylo možné provést vložení údajů ručně do tachografu. Formulář o potvrzení činnosti se nevyžaduje u činností, které lze zaznamenat do tachografu. Běžným průkazným materiálem postačuje předložení kompletní sady záznamu z tachografu.

⁶ Příloha č. 4: Potvrzení o činnostech

Potvrzení se vztahuje pro předchozích 28 dní a konkrétní běžný den, potvrzení může řidič využít pokud:

- Byl na řádné dovolené v souladu s právními předpisy daného členského státu.
- Byl na dovolené nebo odpočíval.
- Řídil vozidlo nespádající do působnosti nařízení.
- Měl volno z důvodu nemoci.
- Byl k dispozici a nebylo možné zaznamenat tyto činnosti záznamovým zařízením.

Zaškrtnutí „měl volno z důvodu nemoci“ je možné v případě, kdy řidič neřídil, nevykonával jinou práci nebo nebyl k dispozici, neměl volno z důvodu nemoci, nečerpal dovolenou, včetně částečné nezaměstnanosti, stávek nebo výluk.

Formulář má standardizovanou formu a jeho šablona je volně přístupná na internetových stránkách, jeho provedení je platné pro každý úřední jazyk v EU. Platnost nabývá při podpisu zástupcem zaměstnavatele, tak řidičem před započítáním jízdy. V případě řidičů osob samostatně výdělečně činných (OSVČ) se podepisují dvakrát a to jako zástupce, tak jako řidič.

Pokyn č. 6

Pokyn č. 6 řeší článek 9 odst. 1 Nařízení (ES) č. 561/2006 o vykazování času stráveného na trajektu nebo ve vlaku, pokud má k dispozici lůžko nebo lehátko.

Řidič volně nakládá se svým časem během odpočinku, může čerpat denní nebo týdenní odpočinek ve vlaku nebo trajektu má-li k dispozici lehátko nebo lůžko. V případě, že řidič nemá lehátko nebo lůžko, nelze započítat strávený čas jako odpočinek.

Řidič může přerušit nanejvýš dvakrát denní dobu odpočinku o minimálním trvání 11 hodin, dle článku 9 odst. 11, v celkovém trvání nejvýše jedné hodiny, za účelem přemístění vozidla např. z trajektu na vlak. V důsledku přerušování nesmí dojít k omezení denní doby odpočinku. Počet přerušování se týká celé doby denního odpočinku, nikoliv rozdělené denní doby odpočinku, dle článku 4 písm. g). V tomto případě musí být zachováno časové rozdělení pro obě části a to v první trvání minimálně 3 hodin a druhé v trvání minimálně 9 hodin. [5], [15], [17]

2 ANALÝZA EFEKTIVITY PROVOZU KAMIONŮ V MEZINÁRODNÍ SILNIČNÍ NÁKLADNÍ DOPRAVĚ SE ZAMĚŘENÍM NA VYBRANOU LEGISLATIVU

Kamionová doprava je hlavní dopravní silou při přepravě věcí, v ČR tvoří okolo 80 % všech přepravených věcí. Její jedinečnost spočívá v dosahu jakéhokoliv místa díky husté síti infrastruktury. V roce 2012 přepravila silniční nákladní doprava 435 450 tis. tun věcí, v porovnání s druhým nejúspěšnějším druhem dopravy, železniční doprava přepravila 82 968 tis. tun věcí, ostatní druhy dopravy zaujímají pouze marginální postavení.

Silniční dopravu v ČR zajišťuje asi 30 tisíc dopravců, přesné statistiky neexistují. Konkurence je tedy značná a boj o zákazníky veliký. Provozování dopravy již není zdaleka tak rentabilní jako v minulosti, marže jsou tlačeny téměř na nulu. Tyto tlaky se dále přenáší na řidiče. Možnosti dopravce sehnat kvalitního profesionálního řidiče jsou již také omezeny, dnes se již nejedná o populární zaměstnání. Pořízení řidičského průkazu přijde na desítky tisíc korun, ale bez získání valné praxe. Proto jsou schopní zaměstnanci dopravních podniků nadbytečně vytěžováni. Porušování doby řízení, nedodržení bezpečnostních přestávek a překládání vozidla jsou v dopravním odvětví poměrně běžné, řidiči jsou totiž k tomu přímo nuceni dopravcem. Možnosti obejít analogového tachografu jsou značné, proto jejich působení je již omezené a digitální tachografy, považované za méně ovlivnitelné, začínají převažovat.

Při důsledném dodržování nastavených pravidel, nastávají další problémy a to při plánování, kde vozidlo vůbec odstavit. Dodržování ustanovených pravidel vymáhá státní odborný dozor (SOD), garance možnosti odstavit vozidlo a vhodně strávit odpočinek však již ne. Většina odstavných ploch se nachází u čerpacích stanic, tedy v rukou soukromé osoby, do kterých nemůže stát potřebně zasahovat. Velký nárůst nákladních vozidel se negativně projevuje na jejich přeplněnosti, zejména na hlavních tazích jako je D2. Otázka kvalitního sociálního zázemí je potom další otázka.

2.1 Záznamová zařízení





Záznamové zařízení neboli tachograf zaznamenává ujetou vzdálenost, rychlost vozidla, čas a činnost řidiče. Nejčastěji je najdeme v nákladních vozidlech a autobusech, které podléhají Dohodě AETR a Nařízení č. 561/2006. Hlavní funkcí tachografu je provádět

záznam zmíněných hodnot, které slouží ke kontrole kontrolních orgánů, ale i podniku a řidiče samotného.

Montáž a kontrolu tachografu mohou provádět pouze pracovníci nebo dílny, které jsou pověřeny k tomuto účelu Úřadem pro technickou normalizaci. Po kontrole nebo montáži připojí k tachografu tzv. „montážní štítek“, který potvrzuje, že zařízení je v souladu s platnou legislativou. Po odborné manipulaci s tachografem se zaplombuje, neporušená plomba zaručuje při kontrole, že s tachografem nebylo neodborně manipulováno a nejsou ovlivněny jeho funkce. Podmínky pro montáž a kontrolu upravuje Nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a dodatek 1 Dohody AETR pro TC (nehomologovaný tachograf) a EC (analogový tachograf) a dodatek 1B pro DT (digitální tachograf). [1]

Samotný tachograf funguje automaticky a nevyužívá žádných pomocných přístrojů, při rozjetí začíná zaznamenávat dobu řízení, po zastavení přerušuje automaticky zápis doby řízení a sepne na dobu pracovní pohotovosti. Při vykonávání jiné činnosti, řidič musí manuálně nastavit tachograf na požadovanou činnost, kterou hodlá vykonávat. U EC tachografů se setkáme se čtyřmi základními symboly činnosti řidiče, modernější DT tachografy nabízejí celou škálu symbolů. [14]

Obrázek č. 4: Přehled příslušných časových značek

řídí 	vykonává jiné práce (ostatní pracovní činnosti) 	má pracovní pohotovost 	tráví přestávku nebo dobu odpočinku 
---	--	--	---

Zdroj: [15, s. 31]

V současné době jsou známy tři typy tachografů, které souvisejí s technologickým pokrokem. Jsou to:

- **TC tachograf:** nejstarší natahovací tachograf zavedený roku 1970 evropskou směrnicí č. 1463/70, která zavádí použití tachografu v silniční dopravě.
- **EC tachograf:** analogový tachograf zavedený roku 1985, Nařízením rady (EHS) č. 3821/1985, která zavádí povinnost používat záznamové zařízení dle přílohy I.
- **DT tachograf:** digitální tachograf zavedený roku 2006, Nařízením Rady (ES) č. 3821/85 a parlamentu (ES) č. 561/2006, který zavádí povinnost používat záznamové zařízení dle přílohy IB. [18]

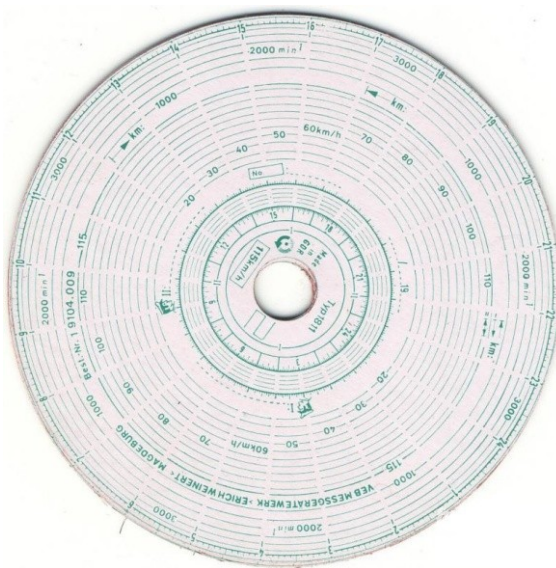
2.1.1 TC tachograf

Jedná se o nehomologovaný tachograf, který platí pro autobusy a nákladní vozidla uvedená do provozu od 1. 7. 1972 až do 28. 9. 1986, o celkové hmotnosti převyšující 7 tun a maximální rychlosti nad 40 km/h. Tento typ tachografu nepodléhá pravidelnému ověřování.

Pohonem tachografu je hodinový strojek na natahování, nejčastěji je nutné natažení před každou jízdou. U tohoto typu je nutné zaplombovat i náhon tachografu, včetně tachografu samotného. Na jedno natažení musí být strojek schopný zapsat nejméně jeden záznam.

Odchyšky u tachografu jsou v toleranci ± 2 minuty za 24 hodin na jedno natažení strojku. Zápis se provádí na kotouč s kulatým výřezem. Tachograf musí bez pomocných přístrojů zaznamenávat ujeté vzdálenosti, rychlost a čas jízdy či stání za spolehlivé čitelnosti. Při výměně poškozeného tachografu může být nahrazen stejným typem, nemusí být nahrazen modernějším typem tachografu. [20]

Obrázek č. 5: Kotouček do TC tachografů



Zdroj: [21]

2.1.2 EC tachograf

Homologovaný analogový tachograf podle nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 je nástupcem nejstaršího TC tachografu. Nutné provádět kontrolu zařízení jednou za dva roky pracovištěm pověřeným Úřadem pro technickou normalizaci. Je-li záznamové zařízení namontováno ve vozidlech, kde není jeho použití předepsáno, kontrola se provádí jednou za pět let. Vybaven je homologační značkou a plombami včetně plomby na náhonu tachografu. EC tachograf je určený pro vozidla uvedená do provozu 29. 9. 1986 až do

30. 4. 2006, o přípustné hmotnosti včetně návěsu nebo přívěsu přes 3,5 tuny nebo vozidla pro přepravu osob s místem sezení více než 9 osob včetně řidiče vozidla.

EC tachograf se vyrábí ve dvou provedení: starší kulatý (otevírací) a tzv. radiopřijímač. Kulatý tachograf využívá mechanický pohon (již se nevyrábí) nebo modernější elektrický snímač signálů, někdy je možné se setkat s označením „otevírací“, neboť kotouček se vkládá do tachografu po jeho rozevření. Zavedeny jsou zde už na místo TC tachografů pracovní režimy řidiče s přiřazenými značkami a přepínačem pro dva řidiče. Novější radiopřijímač snímá signály z převodovky nebo motoru. Vložení kotoučku se provádí podobně jako u CD přehrávače.

Při výměně tachografu lze vyměnit za jiný EC tachograf, pokud nepodléhá Nařízení rady (ES) 2135/98 u vozidel M3 a N3 uvedených do provozu po 1. 1. 1996 za předpokladu, že snímání signálu do záznamového zařízení je elektrické, pak lze měnit pouze za DT tachograf.

EC tachografy jsou vybaveny žárovkou nebo kontrolkou pro signalizaci porouchaného nebo nesprávně fungujícího přístroje, který upozorňuje řidiče nejčastěji na chybně vložený kotouček nebo nedovřený otevírací tachograf, každé homologované zařízení musí umět zapisovat tyto hodnoty:

- Vzdálenost ujetou vozidlem.
- Rychlost vozidla.
- Dobu řízení.
- Dobu jiné práce nebo pracovní pohotovosti.
- Přestávku (přerušení jízdy) a dobu odpočinku.
- Otevření skříňky obsahující záznamový list.
- U elektronického tachografu zapisuje přerušení dodávky proudu nebo přerušení signálu (trvajících déle než 0,1 sekundy). [14]

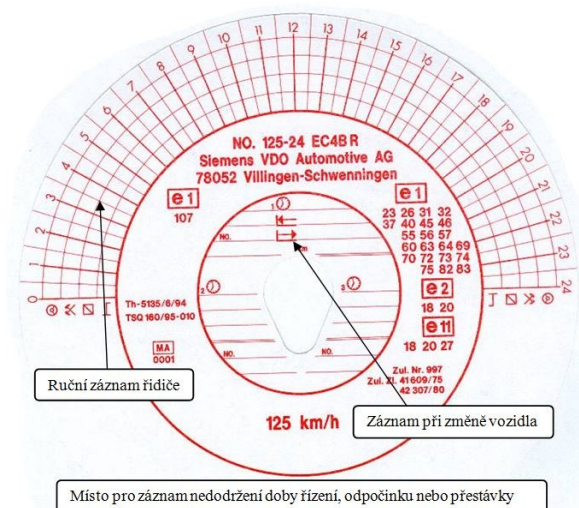
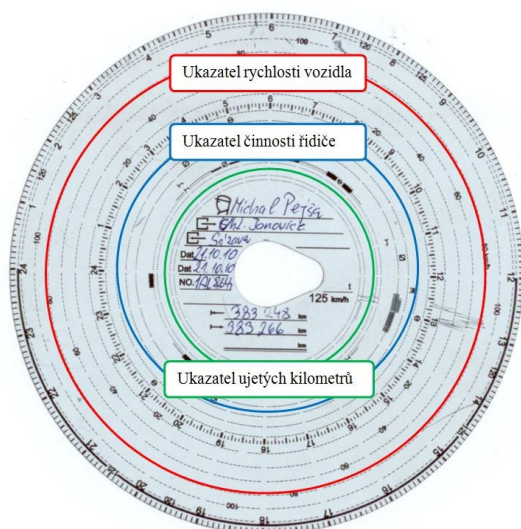
Obrázek č. 6: EC tachografy



Zdroj:[22], [23]

Kotoučky používané u EC tachografů jsou na první pohled obdobné jako u starších TC tachografů, rozdíl je patrný ve výřezu, kde na místo kulatého výřezu je výřez ve tvaru vačky. Řidič by si kotoučky neměl opatřovat sám, ale měl by být vybaven od zaměstnavatele. Zápis na kotouček se provádí vrypem jehly tachografu, která stírá nanosenou vrstvu vosku a to jak během jízdy, tak během stání vozidla. Kotouček je uzpůsobený pro 24 hodinový zápis, nelze jej používat následující den, došlo by k překrytí čar a znehodnocení vypovídajících údajů, též kotouček nesmí být zašpiněn nebo jinak omezena jeho vypovídající schopnost, v tomto případě je k znehodnocenému připojen rezervní, který předchodzí zastoupí. Při kontrole je nutné předložit 28 kotoučků (plus možné náhradní kotoučky nebo ručně provedené záznamy či čipovou kartu) zpětně za uplynulých 28 dní a kotouček ze současného dne. Kotouček je nepřenosný, jeden kotouček pro jednoho řidiče, který si jej podepíše, vyplní příslušné údaje a to nejlépe na začátku jízdy, záměny nejsou možné ani během řízení dvou řidičů.

Obrázek č. 7: kotoučky do EC tachografů



Zdroj: autor, interní materiály Kavalierglass a.s.

2.1.3 DT tachograf

Jedná se DT tachograf, platný pro vozidla uvedená do provozu od 1. 5. 2006, o maximální přípustné hmotnosti včetně návěsu nebo přívěsu přes 3,5 tuny nebo pro vozidla pro přepravu osob s místem sezení více než 9 osob včetně řidiče. Homologace DT tachografu probíhá podle přílohy č. IB z nařízení Rady (EHS) č. 3821/85.

Zásadní změnou oproti původním zastaralým tachografům je zápis pracovních režimů na čipovou kartu za pomoci počítače ve vozidle, s možností zobrazení na displej nebo v případě moderních vozidel na palubní desku. Čipová karta řidiče je vydána pro konkrétní osobu, je nepřenosná s informacemi o vlastníkově karty. Slouží na místo kolečka v tachografu a je zasunuta v zařízení, uchovává data po dobu jednoho roku s možností výtisku. Záznamové zařízení je uzpůsobené nejenom pro kartu řidiče, ale i pro různé typy čipových karet s různými funkcemi a přístupy do paměti.

- Karta řidiče (bílá).
- Karta podniku (žlutá).
- Karta servisního střediska (červená).
- Karta kontrolního orgánu (modrá).

Při nákupu nového vozidla je již nejčastěji s vozidlem nakoupen i DT tachograf. Takovýto tachograf je již plně funkční, čeká ale na autorizaci podniku. Na autorizaci čeká i nově namontovaný tachograf do vozidla již patřící firmě. Během 14 dnů se musí tachograf kalibrovat v dílně a za pomoci přístupu čipové karty servisního střediska provést vložení VIN kódu a dalších požadovaných údajů. Dále se provádí autorizace samotného podniku s kartou dopravce a vkládání údajů o vlastníkově vozidla. Na závěr je nutná kontrola příslušným servisem se zaplombováním a vyvěšením štítku.

Při výměně poškozeného tachografu lze vyměnit pouze za DT tachograf. Podmínky pro kontrolu a montáž platí stejně jako pro EC tachograf a to jedna kontrola za dva roky se zaplombováním a označením montážním štítkem na záznamovém zařízení pověřenou dílnou. Ke kontrole je nutné tachograf podrobit, i pokud se změní charakteristické veličiny pro vozidlo, jako je obvod pneumatiky kola a podobně nebo informace vztahující se k vozidlu, jako je registrační značka vozu.

Součásti DT – tachografu:

- Řídicí jednotka.
- Paměťová jednotka.
- Řídicí hodiny.
- Dvě čtecí zařízení čipových karet pro dva řidiče.
- Tiskárna, display, vizuální výstraha.
- Kalibrační/stahovací konektor. [24]

Obrázek č. 8: DT tachograf



Zdroj: [25]

Vydávání čipových karet řidiče v současnosti provádí obecní úřady s rozšířenou působností a to od 1. 7. 2007, kdy převzaly vydávání karet od sdružení ČESMAD (Sdružení automobilových dopravců ČESMAD BOHEMIA). Změna se řídí dle zákona č. 226/2006 Sb. Systém vydání karty je jednoduchý, žadatel (řidič) předkládá průkaz totožnosti, fotografii 35 mm x 45 mm a řidičský průkaz (v platnosti minimálně na pět let), na který je mu čipová karta vydána, nejčastěji do 7 dnů. V případě, že řidič žádá současně i o řidičský průkaz, musí být zpětně do žádosti o čipovou kartu uvedeno číslo řidičského průkazu, bez tohoto čísla nejde čipovou kartu vydat. Pokud dojde k poškození nebo odcizení, je nutné kartu do 7 dnů odevzdat, náhrada bývá vystavena do 5 pracovních dnů. Krajiní lhůta pro vydání čipové karty je 15 pracovních dní, výše správního poplatku činí 700 Kč a je udána předpisem č. 634/2004 Sb. [26]

Karta řidiče

Platnost čipové karty řidiče je na 5 let, je nepřenositelná, řidič může vlastnit pouze jednu kartu. Je irelevantní, zda řidič pracuje jako profesionální řidič nebo pracuje v jiném oboru. Na kartě jsou zaznamenány identifikační údaje řidiče (jméno, příjmení, datum narození, č. řidičského průkazu, místo vydání, fotografie a vlastnoruční podpis). Osobní údaje jsou jak

vytištěné na kartě, tak na paměťové kartě. Nejčastěji karta nahrává činnosti řidiče po dobu jednoho roku a po zaplnění hodnoty přepisuje, minimálně však musí karta obsahovat posledních 28 dní záznamu činnosti řidiče, obdobně jako u EC tachografů.

Mimo činnosti řidiče karta zaznamenává mnohem více údajů, např.:

- Datum a čas prvního použití vozidla.
- Údaj počítadla ujeté vzdálenosti v této době.
- Registrační číslo vozidla a stát, v němž je vozidlo registrováno.
- Celkovou vzdálenost, kterou řidič v průběhu dne ujel.
- Stav řidiče v 00.00 hod.
- Jakoukoli změnu činnosti řidiče, změnu jeho stavu, vložení nebo vyjmutí karty.
- Místa (stát nebo region) a časy, kde úseky denní práce začínají a končí.
- Údaje o událostech (časové překrytí, vložení karty v průběhu jízdy, přerušení elektrického napájení, pokus o narušení bezpečnosti systému atd.).
- Údaje o závadách (chyba karty, chyba tachografu, kód chyby, datum a čas závady atd.).
- Údaje o kontrolách (datum a čas, typ kontroly, dobu stahování dat apod.). [24]

Obrázek č. 9: Čipová karta řidiče



Zdroj: [27]

Karta podniku

Karta podniku, někdy označená jako karta vozidla. Nenahrazuje kartu řidiče, neslouží jako úložiště dat, ale slouží výhradně pro potřeby podniku. Vydání zařizuje, stejně jako u karty řidiče, obecní úřad s rozšířenou působností. Počet karet vlastněných podnikem není stanoven, platnost karty je na 5 let. Žádat o ni mohou jak fyzická osoba, tak právnická osoba, nikdy však nelze přidělit kartu podniku, pokud daný subjekt již vlastní kartu servisního střediska nebo obráceně.

Karta slouží jako přístupový klíč k některým datům uzamčených v tachografu. Tyto data je možné následně stáhnout a analyzovat s využitím počítačových programů, využívá se nejčastěji ke kontrole řidičů. Druhou funkcí je uložení dat do tachografu z čipové karty, provádí se z důvodu autorizace daného vozidla (tachografu), nejčastěji při nákupu vozu. Do tachografu se za pomoci karty vkládají údaje o vlastníkovi vozidla. [28]

Obrázek č. 10: Čipová karta podniku



Zdroj: [27]

Karta servisního střediska

Karta servisního střediska neboli dílenská karta je určena pro dílny, servisy a jiné pracoviště, provádějící odbornou činnost s tachografem. Vydání provádí úřad s rozšířenou působností na konkrétní osobu a konkrétní dílnu, která se prokazuje Certifikátem vydaným Českým meteorologickým institutem o ověřování tachografů a živnostenským listem svou odbornou způsobilost. Platnost vydané karty je na 1 rok s přiděleným PIN kódem pro tuto činnost. Na základě karty má pracovník přístup ke kalibraci tachografu a údajům uložených v záznamovém zařízení. [29]

Obrázek č. 11: Čipová karta servisního střediska



Zdroj: [27]

Karta kontrolního orgánu

Za vydání kontrolní karty odpovídá Ministerstvo dopravy České republiky (MDČR). Slouží pro potřeby kontrolních orgánů, nejčastěji Policii České republiky (PČR) a Celní

správy ČR, popřípadě dalším kontrolním orgánům. Karta umožňuje přístup k datům v tachografu, jejich zobrazení na display, tisknutí, stažení a následné analyzování. V krajních případech může sloužit i jako karta řidiče, např. při vyvážení kamionu ze zácpy nebo při odklonu kamionu na kontrolní stanoviště.

Obrázek č. 12: Čipová karta kontrolního orgánu



Zdroj: [27]

2.2 Vliv legislativy na provoz kamionu

Mezinárodní legislativa výrazně ovlivňuje provoz kamionů, ty musí stát zejména během přestávek a nevykazují žádnou činnost. V rámci měsíce mohou takovéto prostoje vyjít i na dva dny řízení.

Prostoje způsobené přestávkou

Důležitým faktorem přestávek je nastavení denní doby řízení. Pokud řidič řídí méně než 4,5 hodiny za den, nemusí vykonat žádnou přestávku. Během běžné doby řízení, do 9-ti hodin, musí v součtu vykonat minimálně třičtvrtěhodinovou přestávku. Při prodloužené 10-ti hodinové době řízení, musí vykonat v součtu 1,5 hodinovou přestávku. Doba řízení tedy přímo ovlivňuje prostoje vozidla.

V tabulce č. 2 jsou vidět dvě krajní řešení, v prvním je snaha o maximální využití prodloužené doby řízení. V druhém případě je snaha nevyužít prodlouženou dobu řízení. Obě řešení splňují podmínku 90-ti hodinové doby řízení během dvou po sobě navazujících týdnů. Při zopakování dvoutýdenního cyklu na čtyři týdny činí rozdíl mezi navrženými dny v přestávkách 4,5 hodiny. První čtyřtýdenní cyklus preferující prodlouženou dobu řízení prostoje na přestávkách 18 hodin, druhý nepreferující prodlouženou dobu řízení prostoje 13,5 hodin. Průměrně tedy můžeme říct, že sólo řidič kamionu prostoje okolo 16 hodin během čtyř pracovních týdnů, s využitím všech možných hodin v řízení. Čas stanovený při dopočtu do 24 hod., představuje dobu, během které může vykonávat jinou práci, dobu pohotovosti nebo denní dobu odpočinku.

Tabulka č. 2: Doby řízení a přestávek během dvou týdnů v hodinách

	1. varianta												Celkem
Čas řízení	9	10	9	10	9	9	3	10	3	10	4	4	90
Přestávka	0,75	1,5	0,75	1,5	0,75	0,75	0	1,5	0	1,5	0	0	9
Dopočet do 24 h	14,25	12,5	14,25	12,5	14,25	14,25	21	12,5	21	12,50	20	20	189
	2. varianta												Celkem
Čas řízení	9	9	9	9	9	9	4	9	4	9	6	4	90
Přestávka	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0	0,75	0	0,75	0,75	0	6,75
Dopočet do 24 h	14,25	14,3	14,25	14,3	14,25	14,25	20	14,3	20	14,25	17	20	191
	1. týden						2. týden						
	maximálně 90 hodin jízdy												

Zdroj: autor

2.3 Dopravní nehodovost kamionů

V roce 2013 šetřila PČR 84 398 nehod na pozemních komunikacích ČR, odhadnutá škoda činila 4 938,17 mil. Kč. Nejčastějšími viníky šetřených nehod jsou řidiči motorových vozidel s 85,8% podílem a se zaviněním 72 383 dopravních nehod. Řidiči nákladních vozidel způsobili 10 060 dopravních nehod, viz tabulka. č. 3, oproti 45 966 nehodám způsobených řidiči osobních vozidel, je poměr nehodovosti nákladních vozidel z celkového počtu nehod způsoben motorovými vozidly 13,9 %, osobní vozidla zaujímají 63,5 % a motocykly 2,05 %. Nelze však jednoznačně říct, že řidiči nákladních vozidel jsou nesporně lepší než řidiči osobních vozidel. Je nutné zohlednit počet vozidel jednotlivých kategorií pohybujících se po ČR. Jedním z ukazatelů je počet motorových vozidel registrovaných v ČR ke dni 31. 12. 2013, kdy dosahoval 6 639 209 registrovaných motorových vozidel. Osobní automobily tvoří 4 787 849 (72,11 %), motocykly 984 270 (14,83 %), užitkové automobily 685 821 (10,33 %), z toho nákladních vozidel 601 752 (9,06 %). Z výčtu registru je patrná převaha osobních automobilů nad nákladními, což logicky zapříčiňuje jejich větší nehodovost. [30] [31]

Tabulka č. 3: Počet dopravních nehod zaviněných řidiči nákladních automobilů

Kategorie vozidla	Počet dopravních nehod (v závorce uveden počet usmrcených osob)						
	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007
N1	4 535 (41)	4 682 (44)	4 337 (40)	4 544 (33)	4 603 (53)	13 106 (54)	13 676 (68)
N2	2 279 (4)	2 194 (17)	2 078 (17)	2 220 (25)	1 992 (21)	5 469 (22)	6 614 (32)
N3	3 142 (27)	3 128 (25)	2 999 (30)	3 480 (34)	3 022 (30)	7 752 (34)	9 223 (47)
nezjištěno	104 (0)	101 (0)	120 (0)	134 (1)	16 (4)	514 (0)	560 (6)
celkem	<i>10 060</i> (72)	<i>10 105</i> (86)	<i>9 534</i> (87)	<i>10 378</i> (93)	<i>9 783</i> (108)	<i>26 841</i> (110)	<i>30 073</i> (153)

Zdroj: [32]

V počtu viníků dopravních nehod nákladních vozidel jasně převládá kategorie N1 a to ve všech uvedených letech. Z nákladních vozidel je tato kategorie nejvíce rozšířená, zaujímá 80,17 % vozidel registrovaných v ČR, přesto se na tuto kategorii nevztahují legislativní podmínky ovlivňující pracovní režimy řidičů, jak v Dohodě AETR nebo Nařízení č. 561/2006, protože nejvyšší přípustná hmotnost nepřevyšuje 3,5 tuny. Do N1 patří kombi, picku-up a další karosářské varianty osobních automobilů. Velké oblíbenosti se zejména těšily v minulých letech, kdy dle staré legislativy mohlo být homologováno každé osobní auto s bezpečnostní přepážkou v zavazadlovém prostoru a následně mu mohla být navrácena daň z přidané hodnoty. V současnosti již tato možnost neplatí a ČR se řídí zákonem č. 56/2001, ve znění pozdějších předpisů, vycházející z jednotné evropské směrnice.

Řidiči vozidel řídící se sociálními podmínkami v dopravě, konkrétně řídící kategorie vozidel N2 a N3 zavinily 5 421 dopravních nehod s následkem smrti 31 osob. Řidiči tedy z celkového počtu 528 usmrcených osob motorovými řidiči k roku 2013 zaujímají 5,87% podíl, v případě srovnání s osobními automobily 73,67% nebo motocykly 7,39%, kterých bylo v minulém roce registrováno na území ČR cca 8,5 krát více než zmíněných nákladních vozidel, se řadí na poslední místo. V porovnání závažnosti nehod s přítomností usmrcených

osob u vybraných druhů vozidel na 1000 nehod, zaujímají nákladní vozidla předposlední místo za autobusy, viz tabulka č. 4.

Tabulka č. 4: Počet usmrcených osob na 1000 nehod u vybraných druhů vozidel

Druh vozidla	Závažnost nehod							
	2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006	2005
Motocykl	34,1	28,1	47,5	38	38	38,7	41,3	33,2
Malý moto.	18,8	25,6	26,3	13	15,2	13,3	12	25,3
Osobní aut.	10,4	11,7	11,6	13	6,9	6,3	3,9	4,5
Nákladní aut.	8,5	8,3	8,8	11	4,2	5,1	5,1	5,7
Autobus	4	11,2	5,2	14	4	4,3	7	4,7

Zdroj: [32]

Mezi nejčastější příčiny vzniku nehod řidičů motorových vozidel se na prvním místě řadí nevěnování pozornosti řízení vozidla s 14 151 (19,55 %) počtem nehod. Poklesy pozornosti vedou často k tzv. mikrospánkům, hlavní příčinou vzniku mikrospánku je nedostatečná spánková hygiena. Nejčastěji se s ní setkávají řidiči kamionů na dálnicích, kteří řídí dlouho na rovných monotónních úsecích. Mezi hlavní cíle Dohody AETR a Nařízení č. 561/2006 je zejména dopravní bezpečnost, z tohoto důvodu jsou zavedené pracovní režimy řidiče, které musí dodržovat. Snahou je, aby řídili odpočínutí a pozorní řidiči. Jednoznačné statistiky spojené s touto problematikou však téměř neexistují, neboť zjištění zda, stál mikrospánek za způsobenou nehodou, je takřka nemožné, zejména když řidič zemřel. Odhady se nejčastěji rozcházejí mezi 10 % – 20 % způsobených dopravních nehod, s místem výskytu na rychlostních komunikacích se procentuální podíl zvedá. Účinné zařízení, které by zabránilo vzniku mikrospánku, se teprve hledá. Již nyní existují různé způsoby provedení, od úchopu volantů, monitoring očí řidiče nebo tlačítka bdělosti podobně jako u strojvedoucích u železnic. Každé má však své klady a zápory. U tlačítka bdělosti je např. zjištěno, že řidiči mačkají požadovanou frekvenci i ve spaní, i přes všechny nedostatky však poptávka po těchto zařízeních roste. [33], [34]

2.4 Zákazy jízd kamionů

Problematiku zákazu jízd řeší zákon č. 361/2000 Sb., novelizovaný zákonem č. 411/2005 Sb. Jeho působností se snaží stát zamezit dopravním obtížím z přeplněnosti

dálnic a silnic I. tříd v dopravní špičce způsobené výskytem většího počtu osobních automobilů. Dalším důvodem zajištění klidu během dnů pracovního klidu. Jednotná úprava pro země EU neexistuje a každý členský stát přistupuje k problematice po svém. Tím komplikuje řidičům výkon své činnosti a plánování cesty v souvislosti s Nařízením č. 561/2006.

Zákaz jízd se vztahuje pro ČR na nákladní a speciální automobily a zvláštní vozidla o maximální přípustné hmotnosti převyšující 7,5 t a na nákladní a speciální vozidla o maximální přípustné hmotnosti převyšující 3,5 t s připojeným přípojným vozidlem. [35]

Tato definice je platná pouze pro ČR nikoliv pro EU. Spolková republika Německo (SRN) omezuje vozidla a soupravy vozidel nad celkovou hmotností 7,5 tun. Rakousko a Slovensko uplatňuje stejné hmotnostní omezení jako ČR. Polsko omezuje pouze kamiony nad 12 tun. Zákazy se vždy týkají státních svátků, pátku a víkendu, časové omezení viz tabulka č. 5.

Tabulka č. 5: Zákazy jízd kamionů v ČR a sousedních státech

Stát	Zákaz od - do v hodinách				
	mimo prázdnin		prázdniny		
Období					
Den	sobota	neděle, stát. s.	pátek	sobota	neděle, stát. s.
ČR	-	13-22	17-21	7-13	13-22
SRN	-	0-22	-	7-20	0-22
Rakousko	15-24	0-22	-	15-24	0-22
Polsko	-	8-22	18-22	8-14	8-22
Slovensko	-	0-22	-	7-20	0-22

Zdroj: [36]

Podle zákona č. 361/2000 Sb. § 43 zákazy jízd neplatí pro kombinovanou přepravu, sezónní zemědělskou přepravu, činnosti spojené s údržbou, opravami pozemních komunikací, IZS atd. Vozidla, která nesplňují § 43, mohou zažádat o výjimku krajský úřad. Výjimky přesahující působnost kraje, pak povoluje MDČR, výjimka může trvat maximálně jeden rok a je časově omezena.

Doklady nutné k udělení výjimky:

- Koncesní listina⁷ nebo živnostenský list.
- Výpis z obchodního rejstříku.
- Technický průkaz vozidel.
- Žádost o výjimku.⁸

Výjimka se uděluje pouze z důvodu hodných zvláštního zřetele, což jsou především tyto důvody:

- Zajištění ochrany zdraví a životů obyvatel.
- Zabránění možným ekologickým haváriím.
- Zajištění plynulé dodávky elektrické energie, vody, plynu apod.
- Zajištění provozu telefonních sítí.
- Zajištění víceméně jednorázových kulturních, sportovních a společenských akcí.
- Velmi krátkodobě dočasné zajištění plynulosti provozu výrobních a jiných organizací, pokud jsou tak řešeny následky nepředvídatelných událostí.

Dopad zákazu na dopravce a řidiče je značný, zejména páteční omezení nutí ke spěchu řidiče a tím naopak bezpečnost ohrožují. Dopravní podniky musí počítat s omezením operační doby, z čehož plyne menší počet ujetých kilometrů. Zhuštění dopravy ve všedních dnech nebo nárůst v umožněných hodinách dnů pracovního klidu, zvyšuje náklady na plánování dispečera a další elementy silniční dopravy. [37]

2.5 Silniční kontroly prováděné státním odborným dozorem

Předmětem silniční kontroly za přítomnosti SOD je dodržování povinností ustanovených zákonem č. 111/1994 Sb. o silniční dopravě. Průběh a provedení kontroly se řídí vyhláškou č. 522/2006 Sb., o státním odborném dozoru a kontrolách v silniční dopravě. Mezi členy SOD patří PČR, celní a dopravní úřady. Každý člen zastává svou specifickou činnost s přidělenou pravomocí.

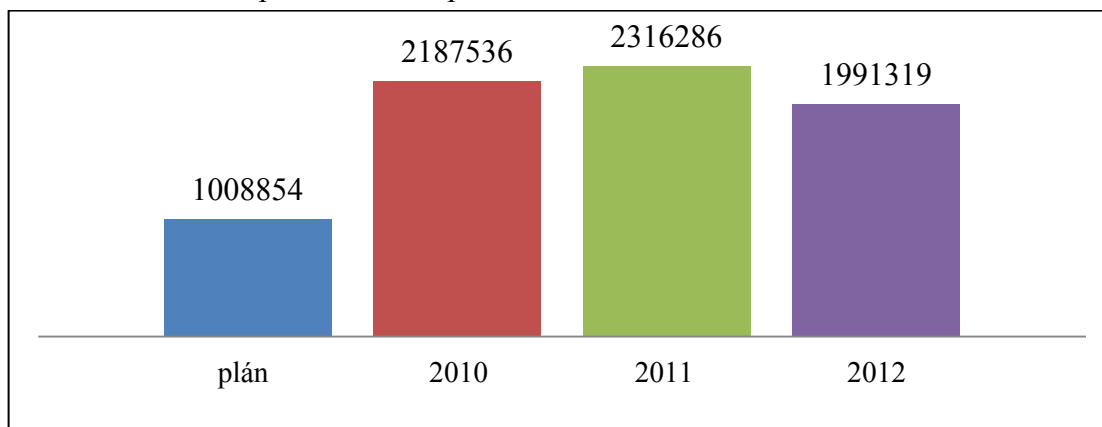
Kontroly mohou probíhat na silnici nebo v provozovně dopravce. Přímo na silnici je možné kontrolovat řidičův pracovní režim 28 dní zpětně a současný den. Kontroly v provozovně provádí zpravidla dopravní úřad a to zpětně až po období jednoho roku. V roce 2012 proběhla kontrola 1 991 319 pracovních dnů řidiče, což je asi o 14,03 % méně

⁷ Příloha č. 5: Koncesní listina

⁸ Příloha č. 6: Žádost o udělení výjimky

než v roce předcházejícím, ale překonala stanovený plán téměř dvojnásobně. Stanovený plán vychází ze směrnice Evropského parlamentu a Rady č. 2006/22/ES, která stanovuje hranici plánu na 3 % pracovních dnů řidiče. V roce 2012 byl počet pracovních dnů řidiče 33 628 466 dní. Plán byl po uvedené období v Obr. 13. stejný pro všechny roky. [38]

Obrázek č. 13: Přehled plnění kontrol pracovních dnů řidičů



Zdroj: [38]

Ze strany SOD jsou nejčastěji na silnici kontrolováni řidiči nákladní dopravy než osobní, v roce 2012 byl počet zkontrolovaných pracovních dnů řidiče nákladní dopravy 1 441 882 oproti osobní 36 662 dnů. To dělá poměrový rozdíl téměř 40:1. Na silnicích se též zkontrolovalo 74,25 % pracovních dnů oproti 25,75 % dnů zkontrolovaných na provozovných podniků.

Zhruba u každého 10. řidiče je zaznamenáno porušení předpisů. V roce 2012 bylo z celkového počtu 78 906 zkontrolovaných vozidel odhaleno 6 915 (8,76 %) hříšníků, určitý pokles lze však přisoudit menšímu počtu zkontrolovaných vozidel než tomu bylo v minulých letech, kdy počty kontrol dosahovaly téměř 100 000 zkontrolovaných vozidel. Nejčastěji jsou u nás kontrolováni tuzemští řidiči⁹ s 62% podílem, následují členské státy EU s 35% a třetí země s 3% podílem. Zajímavým trendem je dvojnásobná závadnost západních sousedních států (SRN, Rakouska) před východními sousedy (Polska, Slovenska), konkrétní hodnoty jsou uvedeny v tabulce č. 6.

⁹ Příloha č. 7: Zápis ze silniční technické kontroly

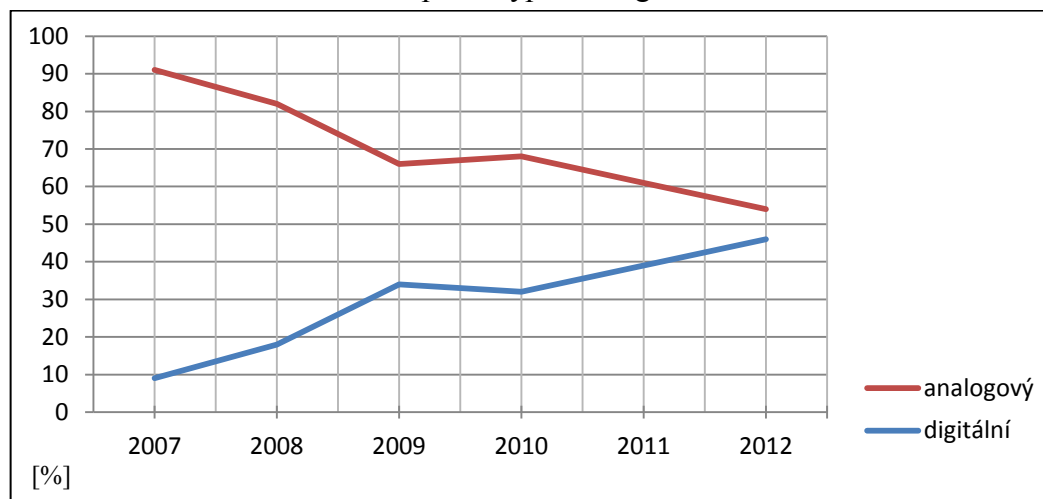
Tabulka č. 6: Kontrola vozidel podle státu registrace

	2010			2011			2012		
Stát	Zko. vozidel	Závada	%	Zko. vozidel	Závada	%	Zko. vozidel	Závada	%
ČR	60 141	6 715	11,1	61 934	6 990	11,2	48 808	4 588	9,4
SRN	2 229	468	21	3 021	708	23,4	2 125	431	20,3
Rakousko	780	158	20,3	1 007	186	18,4	652	111	17
Polsko	11 582	995	8,6	12 305	994	8,1	10 291	661	6,4
Slovensko	6 715	591	8,8	8 597	655	7,6	6 285	386	6,1

Zdroj: [38]

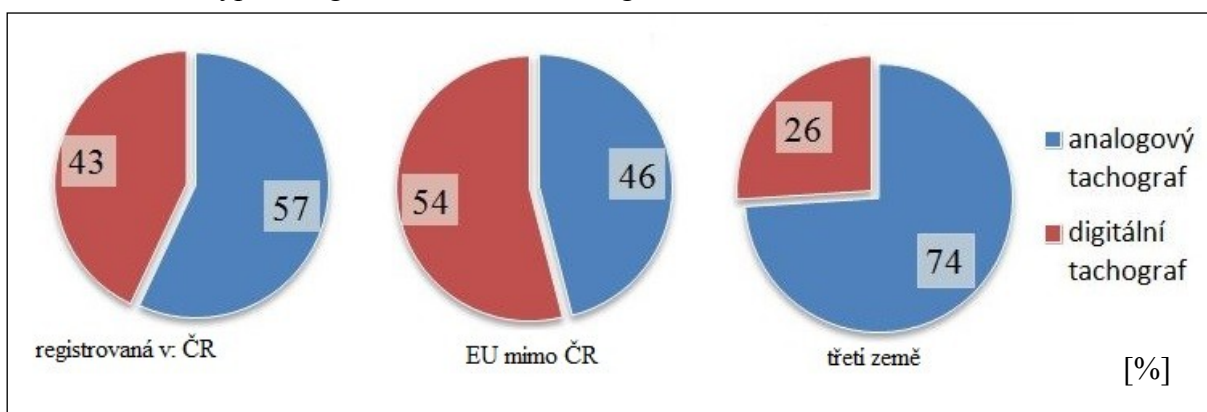
Podle Nařízení rady (ES) č. 2135/98 nelze zakoupit nový vůz s EC tachografem, výměnu EC tachografu za jiný EC tachograf, lze provést pouze u vozidel uvedených do provozu před 1. 1. 1996. Podobné ošetření bylo zavedeno i v Dohodě AETR, ale později a to po 16. 7. 2010, proto se u vozidel z třetích zemí s EC tachografy setkáváme častěji. Cílem je postupem času vymítit chybné, ale hlavně nelegálně ovlivnitelné zastaralé záznamové zařízení, za moderní a odolnější vůči cizím vlivům. Proto počet vozidel s EC tachografem, zkontrolovaných SOD, meziročně klesá zhruba o 7 %, v roce 2012 mělo DT tachograf 36 297 (46 %) vozidel oproti 42 609 (54 %) EC tachografům. [18]

Obrázek č. 14: Zkontrolovaná vozidla podle typu tachografu



Zdroj: [38]

Obrázek č. 15: Typ tachografu v závislosti na registraci vozidla v daném státě v roce 2012



zdroj: [38]

Jedním z neopomenutelných funkcí SOD, kromě zajištění bezpečnosti provozu, je výběr peněžních pokut do rozpočtu státu. Výše součtu uložených pokut má každoroční růst, zapříčiněný zkvalitněním výkonu kontrol SOD a zvýšeným počtem provedených kontrol. V roce 2012 se vybralo u dopravců 41 721 566 Kč a to v souvislosti s porušením zákona č. 111/1994 Sb. Další možností donucení dopravce ke spolupráci s příslušnými úřady je uložení sankce, sankce mohou ukládat PČR a celní úřady. Sankce slouží, aby dopravce spolupracoval ve správním řízení, kde mu může být vrácena nebo poslouží k úhradě pokuty a nákladů řízení. Přeplatek se vrátí dopravci, naopak doplatek musí dopravce doplatit. Uložených sankcí pro rok 2012 bylo 2 014 ve výši 35 219 100 Kč, což je průměrný rok. Nejvýkonnější rok, co se týče výše pokut (45 461 100 Kč), uložených kaucí (57 108 500 Kč) a počtu provedených kontrol vozidel (99 260) jednoznačně vítězí rok 2011.

2.5.1 Doklady řidiče, vozidla a nákladu

Při silniční kontrole je řidič povinen mít u sebe doklady od vozidla, od nákladu a osobní doklady potvrzující způsobilost pro řízení. Předkládanými doklady se zabývá zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích.

Doklady řidiče:

- Řidičský průkaz nebo mezinárodní řidičský průkaz, opravňující k řízení motorových vozidel (361/2000 Sb.).
- Profesní průkaz způsobilosti řidiče¹⁰, nyní nově spojený vjedno s řidičským průkazem na základě čísla řidičského průkazu. Takto jednotně vystavený profesní průkaz je platný po dobu 5 let (247/2000 Sb.).

¹⁰ Příloha č. 8: Řidičský průkaz nového typu s průkazem profesní způsobilosti

- Doklad zdravotní způsobilosti, týká se řidičů starších 60 let. Zdravotní prohlídky absolvuje v 60, 65, 68 a dále po dvou letech. Řidič v pracovně právním vztahu musí být zdravotně způsobilý, ale doklad nemusí vozit sebou. Do 50 let chodí na zdravotní prohlídky jednou za dva roky, po 50 letech každoročně. Profesionální průkaz dostatečně prokazuje zdravotní způsobilost, není nutné v případě vlastnictví profesionálního průkazu se nadále prokazovat i dokladem zdravotní způsobilosti (361/2000 Sb.).
- V případě DT tachografu předkládá řidič vlastní čipovou kartu řidiče.

Doklady k vozidlu

- Pojištění vozidla za škodu způsobenou jeho provozem tzv. zelená karta nebo tzv. hraniční pojištění pro vozidla mimo EU (168/1999 Sb.).¹¹
- Záznam o provozu vozidla, platí pro silniční dopravu určenou k přepravě osob, musí se uchovat po dobu 5 let.¹²
- Záznam o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávek a době odpočinku. Během kontroly prokazuje řidič zpětně 28 dnů a kontrolovaný den. U analogového záznamu kotoučky, u digitálního čipovou kartou nebo ručně provedeným záznamem či výtiskem. Dopravce uchovává záznam na dobu jednoho roku. V případě neřízení se řidič může prokázat potvrzením od dopravce o neřízení vozidla, v uvedeném období, žlutým kolečkem nebo potvrzením o činnosti řidiče.
- Spojený záznam využije řidič, pokud musí provádět záznam o provozu vozidla a záznam o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávek a době odpočinku. Tyto záznamy může spojit do jednoho, ale musí obsahovat údaje stanové pro oba typy záznamu.
- Koncesní listina neboli obecně právní doklad o oprávněném podnikání. V případě prázdné jízdy bez nákladu nebo vnitropodnikové dopravy se nemusí předkládat.
- Eurolicence platí pro mezinárodní dopravu v rámci EU a nahrazuje vstupní povolení pro členské státy. Originál je uložen v sídle dopravce, ostatní vozidla jsou opatřena kopií eurolicence. Neslouží pro třetizemní přepravy, pro ty je nutné mít třetizemní povolení daného státu.¹³

¹¹ Příloha č. 9: Doklad o povinném ručení

¹² Příloha č. 10: Záznam o provozu vozidla

¹³ Příloha č. 11: Eurolicence

- Osvědčení o registraci vozidla nebo jiný doklad o evidenci vozidla (č. 56/2001 Sb.). [15], [39]

Doklady nákladu

- Doklad o nákladu a vztah dopravce k němu. V tuzemské dopravě je to nákladní list v mezinárodním měřítku list CMR¹⁴ (Přepravní doklad v rámci úmluvy CMR). Pokud se na náklad vztahují další předpisy jako je Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (ADR) nebo Dohoda o mezinárodních přepravách zkazitelných potravin (ATP), je nutné zajistit další příslušné kroky. [35]

¹⁴ Příloha č. 12: Vzorový list CMR pro dopravce

3 NÁVRHY A ZHODNOCENÍ EFEKTIVNÍHO VYUŽITÍ KAMIONŮ V MEZINÁRODNÍ SILNIČNÍ NÁKLADNÍ DOPRAVĚ V NÁVAZNOSTI NA VYBRANOU LEGISLATIVU

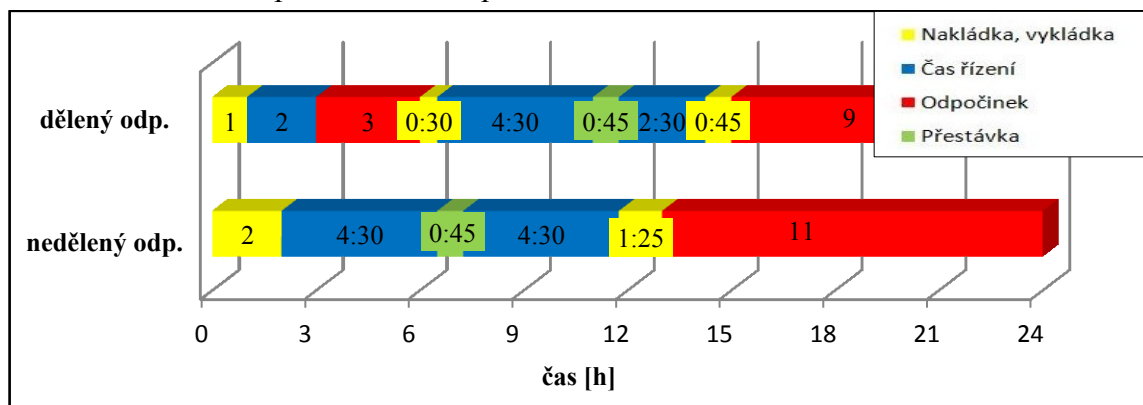
Na základě legislativních poznatku z Dohody AETR a Nařízení č. 561/2006, které přímo ovlivňují využití kamionu. Omezují pracovní dobu, zhoršují dojezdovou vzdálenost, snižují výdělky dopravcům a řidičům. Nutí řidiče a dopravce podrobně plánovat trasu dopravy, atd. Navrhuji 3 možná řešení pro zefektivnění využití kamionu z hlediska této legislativní problematiky. Návrhy neobsahují ekonomické zhodnocení, to nelze univerzálně určit pro všechny dopravce.

3.1 Nasazení dvou řidičů

Jedním z možných návrhů, jak zrychlit kamionovou dopravu, bez porušení Nařízení č. 561/2006, je nasadit na přepravovanou trasu dva řidiče. Dojde však ke zdvojnásobení nákladů na řidiče, ale nedostaneme dvojnásobnou denní ani týdenní dobu řízení. Z prvního pohledu by se mohlo zdát, že dojde k rovnoprávnému zdvojnásobení denní doby řízení. To do určité míry ano, ale v různých časových délkách plovoucího dne.

Sólo řidič může v jednom plovoucím dnu ujet maximálně 9 hodin, viz obr. 16 s vrchním děleným odpočinkem a spodním odpočinkem v celku. Dvakrát za týden může 9ti-hodinovou dobu řízení prodloužit na 10 hodin. Za týden tedy řidič může maximálně řídit 56 hodin, druhý týden však 34 hodin, neboť celková doba řízení za dva po sobě jdoucí týdny nesmí přesáhnout 90 hodin. Plovoucí den pro sólo řidiče má 24 hodin.

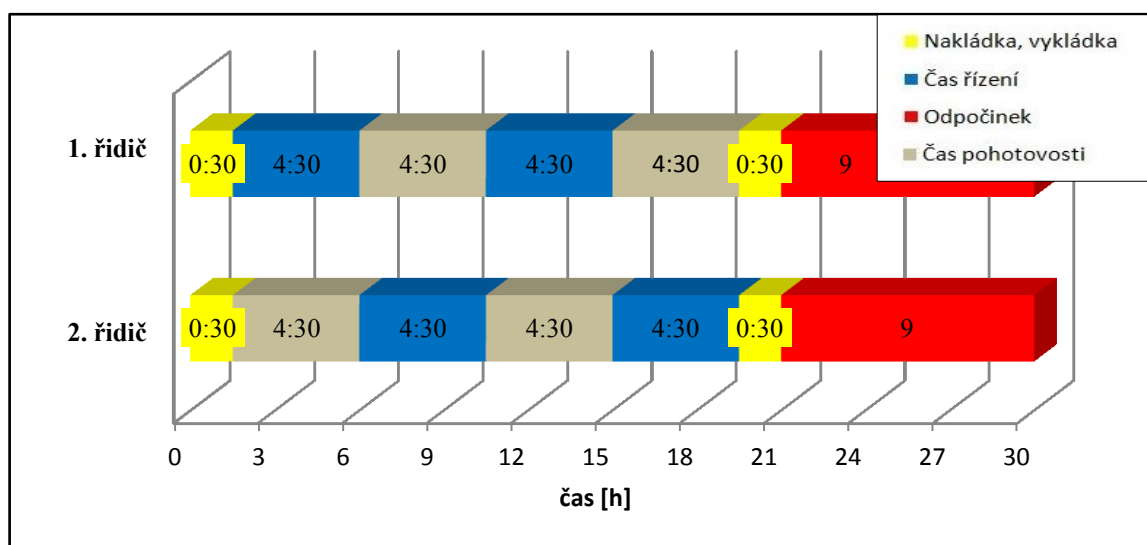
Obrázek č. 16: Příklad plovoucího dne pro sólo řidiče



Zdroj: autor

Při nasazení dvou řidičů ve společném plovoucím dnu je maximální doba řízení 18 hodin, dvakrát za týden může být prodloužená na 20 hodin jízdy. Výhodou společného řízení je výpadek 45ti-minutových přestávek, ty nejsou podle Evropské komise vyžadovány z důvodů započítání prvních 45 minut pohotovosti řidiče jako odpočinek, viz obr. 17. Další výhodou ušetřeného času je povinný minimálně 9-ti hodinový odpočinek v celku. Sólo řidiči musí při nezkráceném odpočinku strávit minimálně 11 hodin v celku nebo celkem 12 hodin při rozdělení. Plovoucí den osádky dvou řidičů má však 30 hodin.

Obrázek č. 17: Příklad plovoucího dne pro osádku dvou řidičů



Zdroj: autor

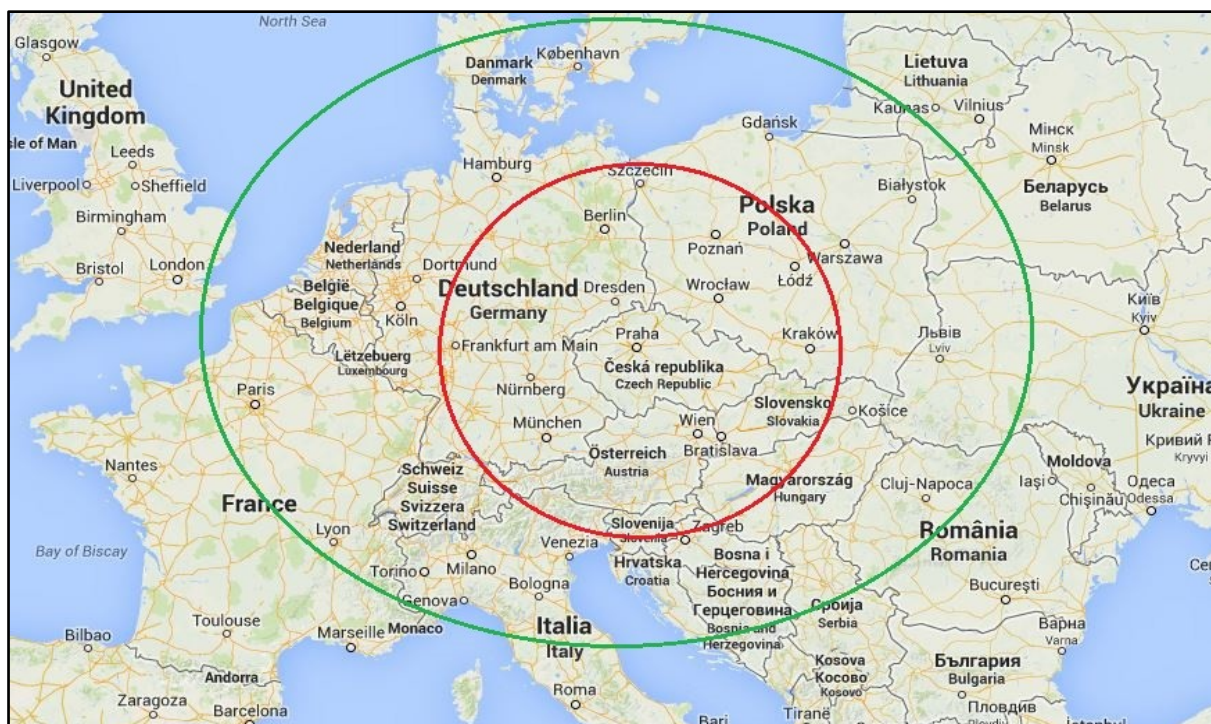
Sólo řidič má tedy o 6 hodin kratší plovoucí den než řidiči v osádce, proto nelze tvrdit, že dva řidiči ujedou za jeden kalendářní den dvojnásobek toho co sólo řidič. Pro lepší představivost porovnáme maximální týdenní dobu řízení i s dvěma rozšířenými plovoucími dny, kdy řidič řídí 10 hodin, dva řidiči tedy 20 hodin. Sólo řidič může během jednoho plovoucího týdne řídit maximálně 56 hodin, naopak dva řidiči mohou řídit maximálně 94 hodin. Osádka dvou řidičů za týden maximálně nařídí o necelých 65 % více než sólo řidič. Jelikož nastavení týdenního odpočinku platí pro oba případy stejně, týdenní doba odpočinku nastává po šesti 24 hodinových časových úsecích. Sólo řidič stihne vykonat 6 plovoucích dnů, naopak osádka dvou řidičů vykoná pouze 5 plovoucích dnů, protože jejich plovoucí den je o 6 hodin delší než obvyklý plovoucí den.

Tato varianta není nákladově příliš příznivá, zaměstnavatel při zdvojnásobení nákladu na řidiče nedostane zdvojnásobení výkonu kamionu. Z dlouhodobého hlediska se rozdíl může více stírat, takto nastavený příklad počítal s maximálním možným nasazením během jednoho týdne, to však nelze znovu takto naplánovat na další navazující týden, neboť platí pravidlo

maximální celkové 90ti-hodinové době řízení během dvou průběžných týdnů a pracovní době stanovené na 48 hodin týdně v průměru za 26 týdnů. Nicméně jízda ve dvou řidičích má i své výhody, kde více rozhoduje časový faktor, jako jsou oblíbené dodávky „Just in time“. Dojezd kamionu se během jednoho plovoucího dne zvýší, viz obr. 18. Např. červený sólo řidič za 9 hodin řízení nedosáhne Paříže, ale zelená osádka dvou řidičů, za normálních podmínek, by neměla mít problém tuto destinaci dosáhnout.

Dojezdová vzdálenost, viz obr. č. 18, byla stanovena za pomoci průměrné rychlosti kamionu, běžných pracovních podmínek řidiče a plánování trasy. Průměrná rychlost kamionu se odvíjí od stavu infrastruktury, počasí a zkušeností řidiče (běžně dosahuje okolo 60 až 70 km/h). Dlouhodobě zvýšená průměrná rychlost může signalizovat pro SOD poškození tachografu nebo jeho částí, navíc každý kamion v EU musí mít namontovaný omezovač na 90 km/h. V běžném plovoucím dnu červený sólo řidič řídí 9 hodin, zelená osádka řídí ve svém plovoucím dnu dohromady 18 hodin, jedná se tedy o maximální využití běžného dne. Za normálních podmínek řidič ujede okolo 600 km, osádka dvou řidičů dvojnásobně. Výchozím místem v obrázku je Praha.

Obrázek č. 18: Na základě praxe odhadnutý dojezd kamionu v běžném plovoucím dnu



Zdroj: autor, maps.google.cz

Výhody a nevýhody dvou řidičů se projevují i do sociální a psychologické oblasti. Dva řidiči si mohou během dlouhé cesty povídat a tak rozptýlit monotónnost řízení kamionu. Řidič není po celou dobu sám a společnost druhého řidiče může kladně působit na jeho psychiku. Řidiči si mohou navzájem vypomocet, např. s navigací a plánováním. Vystávají však i nevýhody spojené se sdílením společných prostor. Nedostatek prostoru při odpočinku, zejména co se lehátka týče. Ztráta soukromí, problémy mohou nastat s kouřením ve vozidle a další negativa spjatá se soužitím s druhou osobou.

3.2 Přepřahací stanice

Tento návrh vychází z historického hlediska z počátku 19. století, kde místo motorových vozidel byly hojně využívány koňské potahy. Tyto potahy jezdily jak po silnici, tak po dráze. Nejmarkantnější využití přepřahacích stanic docházelo právě na dráze, které se označovaly koněspřežné. Konešpřežné dráhy, tramvaje a jiné povozy využívající koňské síly byly postupně vytlačeny parními stroji v druhé půli 19. století.

Tehdy bylo nutné vyměnit unavené koně, dnes je však nutné vyměnit unavené řidiče. S obdobnou činností se můžeme setkat na železnici, kdy jsou měněny lokomotivy. Tento návrh je určen pro mezinárodní dopravu, pro vnitrostátní dopravu nemá využití, neboť sólo řidič během jednoho plovoucího dne dosáhne po celé ČR. Umístění těchto přepřahacích stanic je proto klíčové, pro maximální efektivitu by se měly nacházet ke konci dojezdové vzdálenosti řidiče, viz červená křivka na obr. č. 18.

Hlavní výhodou přepřahu je úspora času, kdy přepravované zboží nečinně nestojí na místě, ale je stále v pohybu. Úspora času je tedy značná, od minimálních 9 hodin až po 12ti-hodinový běžný odpočinek. První řidič tedy přepřáhne nebo jinak přeloží náklad druhému řidiči v přepřahací stanici, který může pokračovat v cestě. A sám nastoupí k odpočinku.

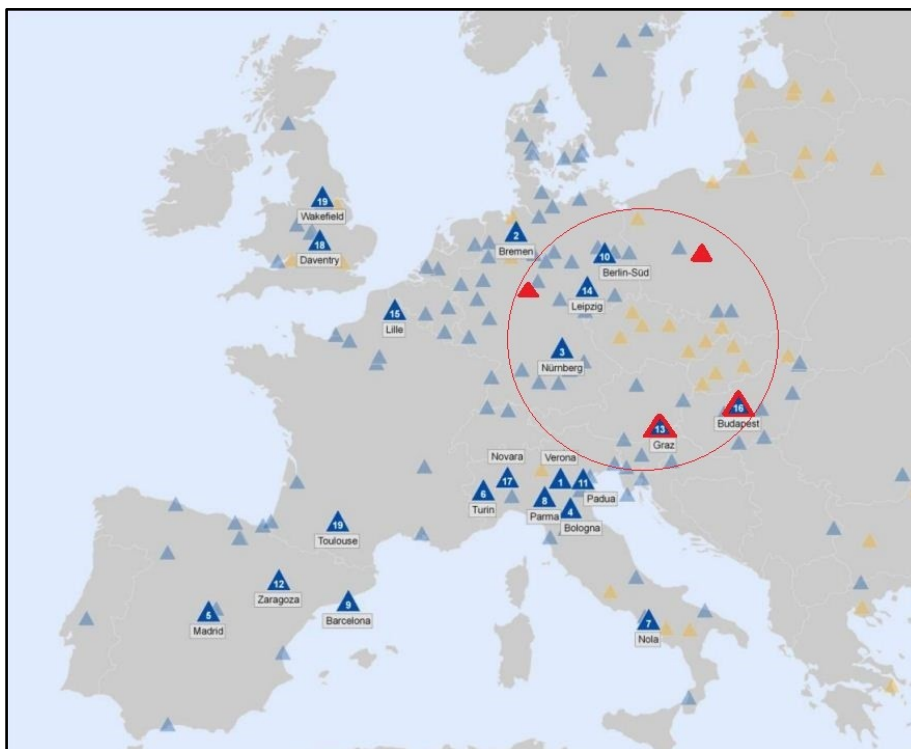
S přepřahací stanicí jsou však spojeny i velká negativa. Vybudování takovéto stanice sebou nese velké počáteční investice a s tím spojená rizika. Přepřahací stanice bude nejspíše v jiné zemi, než je mateční základna a tak mohou nastat problémy z neznalosti legislativy cizího státu. Stanice si musí také na sebe vydělat, řidiči vracející se zpět z přepřahací stanice, musí být plně vytížení, to je však v současnosti po krizi problém, dopravci se o každou zakázku přetahují a kamiony jezdí i poloprázdné. V případě menších dopravců je takováto investice nepřijatelná, možností je domluva s jiným dopravcem, kde bude přepřah probíhat,

a o výtěžek se budou dělit. Spolu tedy mohou nabídnout rychlejší přepravu nákladu a získat konkurenční výhodu.

Způsobů přepřahu je několik, asi nejjednodušším způsobem je odpřažení návěsu z prvního tahače a zapřažení stejného návěsu do druhého tahače. K tomuto úkonu není potřeba další mechanizace potřebná k vykládce a nakládce, řidiči si vymění doklady od návěsu. Nezbytným krokem při výměně návěsu je i překontrolování jeho technického stavu, upevnění nákladu a příslušenství patřící k danému návěsu. Další možností by bylo předsunutí do jiného kamionu, každému řidiči je však nejčastěji svěřeno konkrétní vozidlo, za které zodpovídá. Je na něj zvyklý, tráví v něm podstatnou část svého života a lze kabinu vozidla považovat i za jeho dočasný domov, proto tento způsob výměny není příliš vhodný. Další možností je přeložení nákladu, k tomu je však potřebná manipulační technika, jako jsou např. vysokozdvizné vozíky. Pro rychlejší vykládku a nakládku je vhodné použít přepravní prostředek, jako je paleta nebo kontejner. Překládání zboží však trvá určitý čas a zdržuje dobu přepravy, navíc vybavení stanice manipulační technikou stojí nemalé investice a provoz stojí další peníze.

Reálnou možností pro přepřah nebo přeložení nákladu je využít veřejná logistická centra (VLC). Odpadá tím problematika budování a údržba vlastní stanice, jsou založena na nediskriminačním přístupu a obslouží všechny bez rozdílu. VLC nabízí širokou možnost logistických služeb, navíc německá VLC jsou o polovinu levnější než česká logistická centra provozovaná soukromými společnostmi. V ČR zatím žádné VLC není, největší potenciál pro vybudování mají Lovosice. Z českého pohledu je např. vhodné využití německý „GVZ Kassel“, pro západní směr přepravy. Dalším vhodným VLC je rakouský „CARGO CENTER GRAZ“, pro jižní směr a terminál „BILK Budapešť“, tyto dvě logistická centra se dokonce umístily do top 20 nejlepších v Evropě. Pro ruský směr je vhodné např. VLC v polské Poznaň. Zmíněná centra se nachází v optimální dojezdové vzdálenosti pro běžný plovoucí den sólo řidiče a jsou červeně zvýrazněna na obr. č. 19. [40], [41]

Obrázek č. 19: Evropská veřejná logistická centra



Zdroj: [42]

Záměrem přeprahací stanice by však mělo být poskytnutí kvalitního zázemí řidičů, kteří se zde mohou občerstvit a načerpat síly na další cestu, nemělo by se jednat čistě o překladiště. Možnost přístupu k sociálnímu zázemí, kvalitní nocleh, teplá strava nebo přístup k internetovému připojení by výrazně zlepšily pracovní podmínky řidičů. Vše však stojí tolik potřebné finance.

3.3 Využití více druhů doprav

Další možnost jak alespoň částečně obejít Dohodu AETR nebo Nařízení č. 561/2006 a aktivně neřídit, je využít po trase přepravy jiný druh dopravy a silniční dopravu zvolit spíše pro rozvoz a svoz. Kamionová doprava nemá, oproti ostatním druhům nákladních doprav, konkurenci na krátké vzdálenosti, umožňuje nejkratší dobu přepravy, má malé výpravní náklady. Jako jediná poskytuje dostatečnou flexibilitu a schopnost dostat se téměř kamkoliv po husté silniční infrastruktuře, proto využitelnost více druhů doprav má smysl na delší vzdálenosti. Z pohledu dopravce je důležitým faktorem výběr vhodného druhu dopravy vzhledem k přepravovanému nákladu a požadavkům zákazníka.

Pro náš záměr jsou vodní a letecká doprava nevhodné. Pro efektivnější využití vodní dopravy v rámci ČR chybí dostatek vodních cest, navíc se vyznačuje velmi malou rychlostí. Její předností je schopnost přepravy těžkých a nadrozměrných zásilek na delší vzdálenost.

Uplatnění vodní dopravy ve spojení se silniční přepravou mohou efektivně provozovat státy, které jsou nejčastěji přímořské, např. dopravní cesta Dánsko – Švédsko. Letecká doprava na dlouhé vzdálenosti vykazuje nejrychlejší přepravu, je velice bezpečná, ale také nejdražší. Letecká nákladní doprava se výhradně využívá pro zásilky vysoké hodnoty nebo rychle ztrácející na své ceně, navíc její hmotnostní a rozměrové limity jsou značně omezené.

Nejvhodnější dopravou, která může zastat běžnou nákladní silniční dopravu, je za pomoci železnice. Železnice se asi nejvíce podobá silniční dopravě, obě provádí svou dopravu po souši a jejich limity jsou dány infrastrukturou. Její provoz není tak energeticky náročný jako u silniční dopravy. Mezní přepravní vzdálenost mezi železnicí a silnicí se zhruba udává mezi 400 až 600 kilometry, tedy nad mezní vzdálenost vykazuje železnice nákladově efektivnější provoz než přeprava po silnici. Nemožnost dodání zboží na odběrné místo nebo dovoz zboží do překladiště je však nutné zajistit silniční dopravou.

Využití železnice by mělo šetřit řidiči volný čas řízení a dopravci náklady. Důležité pro dopravce je zvolit optimální systém přepravy, na základě svých možností. Intermodální doprava se dělí na dvě základní části: doprovázenou a nedoprovázenou. [43], [44]

3.3.1 Železniční využití v přepravě

Doprovázená přeprava

Představitelem technologie doprovázené dopravy je Rollende Landstrasse (RoLa). Způsob přepravy je jednoduchý, není k ní potřebná žádná manipulační technika, celý tahač bez nebo s návěsem najede na nízkopodlažní vůz a řidič se přesune do lehátkového vozu, kde vykoná odpočinek. Tahač s návěsem je limitován maximálními rozměry, které jsou dány průjezdným profilem trati a rozměrem nízkopodlažního vozu. Maximální výška silniční soupravy je 4 m, délka 18,3 m, šířka 2,6 m.

Výhody systému RoLa

- Řidič se po dobu jízdy nachází v lehátkovém voze a vykonává odpočinek za podmínek stanovených v Dohodě AETR nebo Nařízení č. 561/2006.
- Zákazy jízdy se nevztahují na silniční část přepravy.
- Řidič není limitován propustností silniční infrastruktury a může se vyhnout nepředvídatelným událostem na silniční komunikaci.

- Sleva ze silniční daně pro kamiony zapojené do kombinované dopravy, sleva je odstupňována počtem dnů nasazených v dopravě, možnost získání až 100 % odpočtu, dle zákona č. 16/1993 Sb.
- Malá technologická náročnost.
- Jednoduchá provozní organizace.
- Nižší ekologická zátěž než u silniční dopravy.

Nevýhody systému RoLa

- Záběr ložného místa tahačem.
- Nečinnost placeného řidiče.
- Vysoká pořizovací cena nízkopodlažních vozů.
- Následná údržba a opravy nízkopodlažních vozů.
- Potřeba dotací od státu. [45]

Nejznámější doprovázenou tratí na území ČR je Lovosice – Drážďany, která byla svého času hojně využívána z důvodu vyhnutí se zdoluhavého celního odbavení na hranicích. Během 10 let se odbavovalo okolo 80 000 vozidel ročně. Její konkurenceschopnost silniční dopravě zanikla při vstupu ČR do EU, kdy odpadla problematika odbavování na hranicích. Situaci se nepodařilo zachránit ani zvýšením dotací. [46], [47]

Nedoprovázená přeprava

Řidič při nedoprovázené dopravě zůstává v odesílací stanici, je proto nutné zajistit silniční dopravu na obou koncích. Způsob provedení přeložení je rozdílný, pro lepší manipulaci a rychlejší přechod přeložení jsou zavedeny normové ložné jednotky. Jako jsou kontejnery ISO různých velikostí, výměnné nástavby nebo upravené silniční návěsy. Obliba využití těchto způsobů přepravy každoročně stoupá a výrazně se na ně nepodepsala ani ekonomická světová krize roku 2008, kde silniční doprava zaznamenala výrazný pokles.

Tabulka č. 7: Nedoprovázená kombinovaná přeprava

	Počet přepravených ložených jednotek					
rok	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Kontejnery	422 757	471 464	417 167	499 029	529 167	563 957
Výměnné nástavby	12 289	8 968	9 259	14 483	17 933	20 727
Silniční návěsy a přívěsy	1 505	1 428	2 393	4 346	11 024	18 000

Zdroj: [48]

Výhody z užití ložných jednotek jsou nesporné. Zkrácení času při manipulaci v překladištích. Zboží je lépe chráněno před environmentálním vlivem okolí, snížení možnosti krádeže, ztráty, poškození nebo nákladů na obalové materiály. V rámci podniku může sloužit jako dočasný skladovací prostor, kdy vhodně zvolená ložná jednotka potřebuje pro přemístění pouze tahač, odpadá zbytečná manipulační technika. Navíc některé technologické typy překládky nevyžadují při překládání žádnou odbornou ani technickou pomoc, řidič provede překládku sám. Nevýhody jsou však značné při investování do příslušné technologie a uzpůsobení překladiště. Oproti jiným státům EU, kde jsou překladiště budovány z veřejných peněz, v ČR jsou vlastněny soukromými společnostmi, kde překlad vychází dvojnásobně draž. Navíc je nutné mít pokryté oba konce železniční trasy příslušnou silniční dopravnou a překládací technikou, vybavenou stejnou technologií. [49]

Kontejnery

Kontejnery jasně převládají v intermodální dopravě, existuje mnoho druhů kontejnerů, ale nejrozšířenější jsou tzv. ISO kontejnery vhodné i k námořní dopravě a stahovatelné až do devíti vrstev. K jejich překládání je však nutná pomocná mechanizace, nejčastěji za pomoci jeřábů nebo překladačů ve vertikálním směru. Existují však další systémy jako ACTS, kde překládání probíhá ve vertikálním směru bez použití mechanizačního zařízení. Využívá přitom upravený tahač a kontejner, kdy celou překládkou obstará pouze řidič, kontejner se doslova odvalí na železniční vůz.

Výměnné nástavby

Výměnné nástavby jsou často mnohem lehčí než samotný kontejner, za svou odlehčenou konstrukci však ve většině případů nemůžou být stahovatelné, jsou přizpůsobeny výhradně pro silniční-železniční spojení. Vybaveny jsou čtyřmi výsuvnými nohama, kde řidič nemusí čekat na vykládku nebo nakládku a pohodlně si nástavbu složí sám, to přináší velké úspory času oproti běžným návěsům. Nástavby mohou být specializované pro povahu přepravovaného zboží, např. mrazírenské a není nutné pořizovat speciální vozidlo. Výměnné nástavby počítají s přepravou palet, proto jsou pro ně lépe uzpůsobené než kontejnery. V ČR jsou poměrně nezažité, navíc jejich cena je vyšší než u kontejnerové dopravy. Jsou hůře manipulovatelné, překládání se nejčastěji provádí ve vertikálním směru pomocí kleštinového zařízení.

Silniční návěsy

Pro intermodální přepravu se nehodí všechny typy silničních návěsů, zejména kvůli výšce návěsů. Dopravci však již nyní kupují intermodální návěsy, i když je prozatím ke kombinované dopravě nevyužívají, protože jejich pořízení je finančně stejně náročné jako nákup běžného návěsu. Dříve horizontální způsob přeložení se neosvědčil, dnes se překládají vertikálně za pomoci jeřábů nebo kleštinových překladačů. Pro železniční přepravu se využívají kapsovitě nebo košové vozy, které lze použít i pro ISO kontejnery. Zvláštním případem je systém Kombirail, pocházející z USA, v EU zatím nerozšířený, řidič za pomoci tahače překládá návěs horizontálně na dva železniční podvozky. Výhodou je absence manipulačních zařízení, nevýhodou zvětšení hmotnosti návěsu. [50]

3.3.2 Veřejná logistická centra (VLC)

Možným řešením pro propojení železniční a silniční dopravy by bylo vybudování VLC, ty však stále na území ČR chybí. Překládka v ČR za pomoci soukromých vlastníků je dvakrát dražší než u VLC v Německu. To zapříčiňuje zamezení přístupu malých a středních dopravců i v případě zájmu však nemusí být odbaveni, vše je na vůli soukromého provozovatele logistického centra. Oproti tomu VLC jsou založena na nediskriminačním přístupu a musí umožnit každému zájemci stejné podmínky za předem stanovenou cenu. [51], [52]

Výhody VLC nad soukromými centry jsou zřejmé. VLC zajišťují mnohem širší a pestřejší nabídku logistických služeb, jako je skladování, balení, konsolidace, dekonsolidace, pojištění, celní služby atd. Logistická centra v ČR se nejčastěji zaměřují pouze na silniční dopravu, napojení na ostatní druhy je v minimální míře. VLC musí splňovat podmínku intermodality na základě definice z Operačního programu doprava. Poskytnutí služeb každému zájemci za stejných podmínek je další podmínkou fungování VLC. [53]

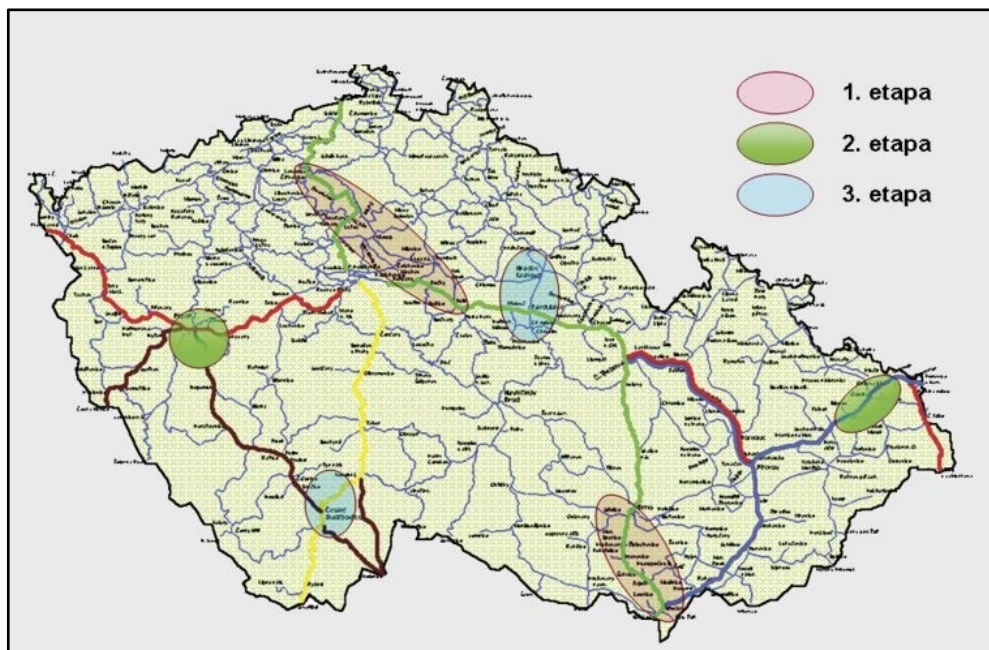
Mezinárodní sdružení veřejných logistických center:

- Europlatformers: Evropská asociace VLC.
- Deutsche GVZ-Gesellschaft mbH: organizace zastřešující německá VLC. [54]

O vybudování VLC na území ČR se uvažuje již dlouho, nově se touto tematikou zabírá operační program Doprava pro období 2014 – 2020. Poptávka po VLC je stále značná, chybí zejména logistické služby s návazností na kombinovanou dopravu. Předpokládaná VLC mají vzniknout v několika etapách, 1. etapa má vzniknout v silných

přepavních proudech do zahraničí, kde budou zajištěny logistické kapacity. VLC 2. etapy mají podporovat tzv. city-logistiku a podporu velkých průmyslových zón.

Obrázek č. 20: Předpokládaná lokalizace VLC na území ČR



Zdroj: [55]

3.4 Dotazník

Pro bližší pohled do praxe bylo osloveno formou dotazníků několik firem. Na dotazník mi odpovědělo 10¹⁵ firem napříč nabídkou po dopravě, od OSVČ po velké mezinárodní dopravce. Pro každého je typická mezinárodní doprava, kterou neprovozují na krátkou vzdálenost. V dotazníku¹⁶ odpovídaly na otázky týkající se Dohody AETR, Nařízení č. 561/2006 a dalších otázek související s přepravou nákladu.

Mezinárodní dokumenty

Zásadní omezující vliv mezinárodních dokumentů na výkon činnosti potvrdilo 70 % dopravců. Zbýlých 30% neshledalo přílišný vliv na provozování své činnosti, jedná se převážně o malé podniky, které nejsou při svých přepravách výrazně vázány časem. Účinek mezinárodních dokumentů na bezpečnost provozu potvrdili téměř všichni až na dva dopravní podniky. Výraznější střet odpovědí dopravců nastal v nastavení současných pracovních režimů. Nesouhlas s takto nastavenými pravidly projevívali velcí mezinárodní dopravci, naopak malým a středně velkým dopravcům takto nastavená pravidla vyhovují, vhodně nastavená

¹⁵ Mátra Transport a.s., ČSAD Polkost, VM Trans s.r.o., C.S. Cargo, Kavalierglass a.s., Autodoprava Chochola, Eurobit Group, Petr Mašín Autodoprava, KOUBA Trans, s.r.o., AD Bohuslav Šourek

¹⁶ Příloha č. 13: Dotazník

pravidla hodnotilo 60 %, nevhodně 40 % dopravců. Pro zrušení zákazu jízd v určitých hodinách nebo dnech se vyslovilo 100 % dotázaných. Nemyslí si, že zákazy jízd se výrazně podílí na bezpečnosti provozu.

Záznamová zařízení

DT tachograf využívá ve svém vozovém parku 70 % dotázaných. Zbytek užívá EC tachografy, jedná se především o malé dopravce, kteří neinvestují do obměny vozového parku. Převahu DT tachografů potvrzují i kontroly provedené SOD na území ČR. Zajímavostí je, že všechny podniky byly v průběhu dvou let kontrolovány SOD v záležitosti dodržování bezpečnostních režimů.

Osádka dvou řidičů

S možností nasazení osádky dvou řidičů se setkala 80 % respondentů. Všichni, kdo využili tuto navrhovanou možnost, ji použili z důvodu urychlení přepravy. Její běžné využívání však nikdo neprovozuje, hodnotí ji jako příliš nákladově ztrátovou.

Způsob přepravy

Vstup do EU a následný přínos pro podnikání hodnotilo kladně 70 % dotázaných. Zkušenosti s více druhy dopravy mělo 40 % dotázaných, ve všech případech došlo k využití železniční dopravy. Nejčastějšími uváděnými důvody pro nevyužívání více druhů doprav byla nákladnější přeprava, časová náročnost, nejistý termín dodání, neznalost ostatních druhů doprav. Pouze velké firmy uvedly, že efektivně využívají železniční dopravu a to 30 % z celkového počtu. Žádný z dotázaných podniků nepřepravoval zboží pomocí ložných jednotek přizpůsobených pro intermodalitu, nejčastějším způsobem přepravy zboží byl silniční návěs.

3.5 Zhodnocení řešených návrhů

Najít vhodné řešení pro snížení dopadu plynoucí z omezení vztahující se na dobu jízdy vozidla je obtížné. Pro zpracování efektivního návrhu použitelného pro praktické využití je nutné mít dlouholetou praxi v oboru, legislativa ovlivňující provoz kamionu byla ve svém průběhu nesčetněkrát měněna. Oceňuji současný trend sjednocení a zjednodušení evropských a ostatních legislativ věnující se této problematice.

3.5.1 Osádka dvou řidičů

Dohoda AETR a Nařízení č. 561/2006 brání dopravci plně realizovat svůj zisk. Nákladní vozidlo musí stát a nerealizuje svůj přepravní výkon. Nabízí se tedy osadit tahač dvěma řidiči a vyhnout se některým omezením.

Výhody dvou řidičů

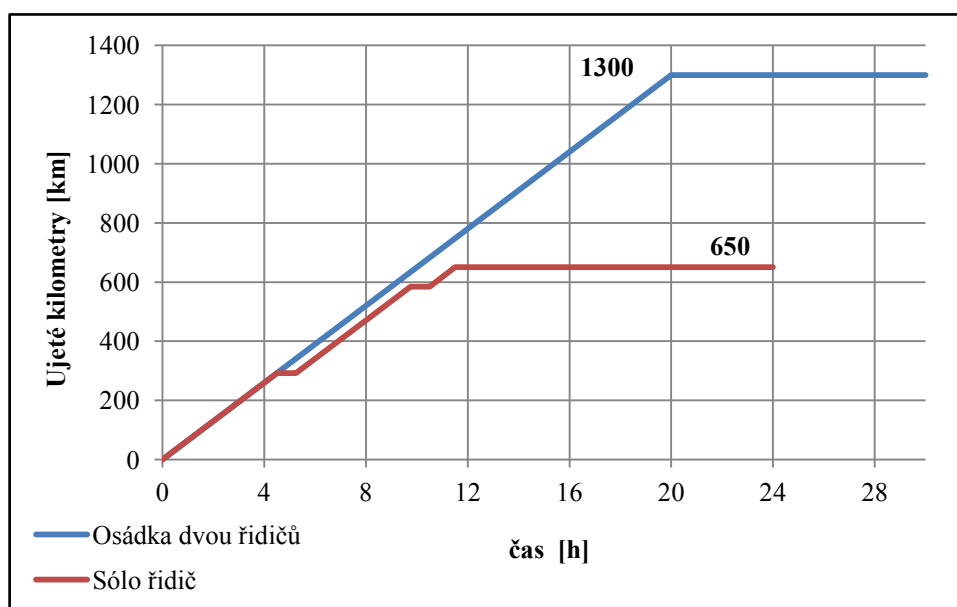
- Odpadá 45 minutová přestávka v řízení po 4,5 hodinách řízení.
- Denní doba minimálního odpočinku se sníží na 9 hodin.
- Zvýšení dojezdové vzdálenosti během jednoho plovoucího dne.
- Nulové počáteční investice, snadné plánování a koordinace.

Nevýhody dvou řidičů

- Zvýšení nákladů na mzdu řidiče.
- Plovoucí den má 30 hodin.

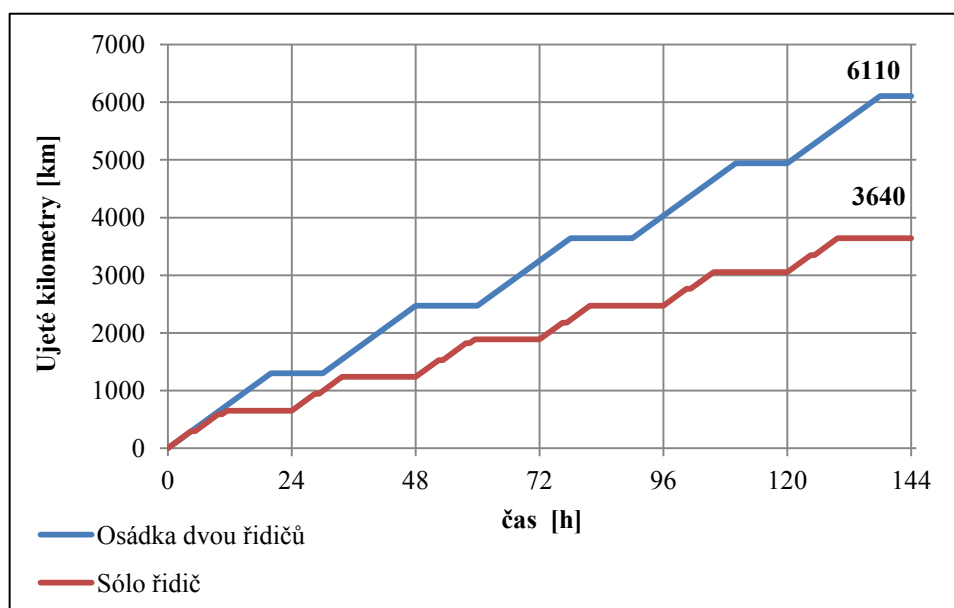
Pokud budeme uvažovat, že nákladní vozidlo jede průměrnou rychlostí 65 km/h, tak během jednoho plovoucího dne sólo řidič během 10 hodin řízení ujede 650 km. Osádka dvou řidičů za jeden plovoucí den ujede 1 300 km. Za týden může sólo řidič řídit maximálně 56 hodin, tedy za týden je schopen ujet 3 640 km. Při respektování pravidla o týdenním odpočinku, který nastává po šesti 24 hodinových periodách, je schopná posádka dvou řidičů vykonat 94 hodin řízení, tedy ujede 6 110 km.

Obrázek č. 21: Potencionální počet ujetých kilometrů za jeden plovoucí den



Zdroj: autor

Obrázek č. 22: Potencionální počet ujetých kilometrů za jeden plovoucí týden



Zdroj: autor

Pomineme-li výhody a nevýhody týkající se sociálně-psychologického hlediska, kdy řidič není po celou dobu přepravy sám v kabině tahače. Zaměříme se čistě na ujetou vzdálenost a ušetřený čas. Zjistíme, že v takto nastaveném případě, kde jsme se snažili o maximální využití času řízení během jednoho plovoucího týdne, osádka dvou řidičů ujela o 2 470 km dále, tedy asi o 68 % více než sólo řidič. Povinnou přestávku během týdne osádka nevykonávala, naopak sólo řidič prostál s nákladním vozidlem 6 hodin.

Tento způsob přepravy není nákladově efektivní, to prokázal i dotazník, kde všichni respondenti poukázali na nákladovou neefektivnost nasazení dvou řidičů. Za dvojnásobný plat řidičům nedostanou dvojnásobnou ujetou vzdálenost. Tento způsob je vhodný pro přepravy, kde hlavní důraz je kladen především na rychlost přepravy, jako jsou „Just in time“ nebo „Just in sequence“.

3.5.2 Přepřahací stanice

V rámci vstupu do EU se značně zjednodušily právní vztahy, volnost obchodu a problematika hraničních přechodů. Prodloužila se trasa přepravy a řidiči jsou často nuceni vykonávat svůj odpočinek v nevyhovujících podmínkách, které negativně ovlivňují jejich fyzický a psychický stav. Přepřahací stanice by neměla sloužit pouze k urychlení přepravy, ale také samotným řidičům k nabrání sil na další cestu.

Výhody přepřahu

- Šetří dobu přepravy o 9 – 11 hodin, kdy 1. řidič vykonává denní odpočinek.
- Umožňuje efektivní rozvoz a svoz z daného překladiště.
- Poskytuje sociální zázemí řidiči.

Nevýhody přepřahu

- Vysoké počáteční investice v případě výstavby a údržby.
- Vysoká náročnost na plánování a navazování zásilek.
- Při návratu zpět hrozí jízda bez nákladu.
- Komunikace v cizí zemi.
- Kompatibilita ložných jednotek s tahači.

Nejvhodnější umístění přepřahací stanice je na okraji dojezdové vzdálenosti řidiče za jeden plovoucí den. Výstavba takovéto stanice by byla velice drahá a představovala by vysoké riziko, její umístění by mělo být v silném dopravním proudu. Možným řešením je spolupráce s tamním dopravcem, který by navazoval na naši dopravu, odpadla by výstavba a údržba stanice, nevýhodou je dělení o zisk. Dalším návrhem, kde odpadne výstavba a údržba stanice je využití VLC, ty poskytují vysoký servis, jsou založeny na nediskriminačním přístupu, měly by vyjít vždy vstříc, jejich ceny jsou příznivější než logistická centra v ČR. Jižní a západní směr nabízí vysokou hustotu těchto VLC, zejména vysoké oblíbenosti se těší v SRN.

3.5.3 Intermodální doprava

Nejvhodnějším druhem dopravy na území ČR pro propojení silniční dopravy je využití železnice. Ta se nejlépe hodí pro dlouhé přepravy. Její využitelnost pro běžné dopravce je však nízká, zejména pro malé a střední podniky. ČR nedisponuje dostatkem překladišť pro masivnější rozšíření, současné překladiště jsou v soukromých rukách, jejich využívání je drahé, navíc vždy hrozí odmítnutí odbavení.

Možným řešením je výstavba dlouho připravovaného VLC na našem území. VLC by přiblížilo železniční napojení i menším dopravcům, zacházelo by se všemi rovným způsobem a nabídlo by nákladově přijatelnější variantu než současná logistická centra. Dopravcům by šetřila čas řízení a náklady.

Legislativní úlevy při využití intermodální přepravy

- Při doprovázené dopravě se čas řidiči započítává jako odpočinek.
- Pro řidiče neplatí zákazy jízd, během rozvozu a svozu.
- Možný odpočet až do výše 100 % ze silniční daně nákladního vozidla.

Výhody pro dopravce při využití železnice

- Nižší přepravní náklady na střední a delší vzdálenosti.
- Vyšší nezávislost na počasí a stavu silniční infrastruktury.
- Nižší ekologická zátěž.

Nevýhody pro dopravce při využití železnice

- Často je nezbytné provoz dotovat.
- Vysoké výpravní náklady.
- Nemožnost přesného dovozu zásilky na místo určení.
- Nutné obsloužit oba konce železniční dopravy.
- Nízká síť překladišť.
- Absence VLC na území ČR.
- Nejistý termín dodání.

ZÁVĚR

Bakalářská práce je věnována problematice mezinárodní legislativy, která nejvíce omezuje provozování silniční dopravy. Základními mezinárodními dokumenty jsou Dohoda AETR pro mimo evropskou přepravu a Nařízení č. 561/2006 pro přepravu probíhající na území EU.

Vývoj těchto dokumentů nebyl vždy ideální, docházelo k rozdílným výkladům, v některých případech si dokonce mezi sebou odporovaly. Současným trendem je zjednodušení a sjednocení výkladu. Vymáhání práva se stalo efektivnější a pro řidiče mnohem přehlednější. Dohoda AETR se na území ČR uvádí v platnost sdělením Ministerstva zahraničních věcí č. 62/2010 Sb. m. s. a doplňujícím sdělením č. 82/2010 Sb. m. s.

Teoretická část práce shrnuje přehled, rozsah a působnost legislativy. Na základě novelizací popisuje sjednocené pracovní režimy řidičů pro oba dokumenty, jejich omezení doby řízení, přestávky a odpočinky. Na závěr kapitoly je uveden správný postup uplatnění předpisů na území EU, pro usnadnění činnosti řidiče.

Analytická část práce se zaměřuje na současný stav kamionové dopravy s porovnáním minulých let. Zabývá se zápisem pracovních podmínek záznamovým zařízením pro potřeby SOD nebo zpětné kontroly dopravců, dále dobu prostojů způsobených dodržováním přestávek a dalšími omezujícími prvky v nákladní dopravě.

Praktická část se věnuje možným návrhům na zefektivnění přepravy. Navrhovanými možnostmi jsou osazení kamionu dvěma řidiči, možnost přepřahu a využití více druhů doprav. První návrh nevyžaduje žádné počáteční investice, rychlost přepravy se prokazatelně zvýší, jeho hlavním negativem jsou náklady spojené se mzdou řidičů. Pro druhý a třetí návrh jsou společné vysoké počáteční investice, možností jak snížit jejich dopad je využít VLC. Na území ČR se však dosud žádné nenachází, současná logistická centra jsou dvakrát dražší než v sousedním Německu. Dlouho připravovaná výstavba VLC by výrazně pomohla české dopravě a přiblížila by možnosti železnice i malým dopravním podnikům.

Cílem bakalářské práce bylo navrhnout možná řešení, která by zmírnila dopad současných dokumentů na výkon pracovních činností řidiče kamionu. Navrhnutá řešení splnila svůj účel a snížila dopad zmíněných dokumentů. Využití v praxi však závisí především na možnostech dopravce, přání zákazníka a hlavně nákladech spojených s přepravou, tyto faktory jsou ale pro každého dopravce rozdílné, a proto využitelnost těchto dokumentů je pro každého dopravce rozdílná.

POUŽITÁ LITERATURA

- [1] *Pracovní režimy řidiče*. Praha: Springer Media CZ, 2008. ISBN 978-80-86411-85-9.
- [2] NACHTIGALL, Petr, Jaromír ŠIROKÝ a Bedřich RATHOUSKÝ. *Nová pravidla pracovního režimu řidiče* [online]. Pardubice, ©2007 [cit. 2014-04-20]. Dostupné z: http://pernerscontacts.upce.cz/05_2007/Nachtigall,Siroky,Rathousky.pdf
- [3] AC TIR. *Práce řidičů silniční kamionové dopravy a definice Nařízení č. 561/2006* [online]. Praha, ©2011 [cit. 2014-04-21]. Dostupné z: <http://www.actir.cz/clanky/prace-ridicu-silnicni-kamionove-dopravy-a-definice-narizeni-c-561-2006.html>
- [4] EUR-LEX. *Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006* [online]. [cit. 2014-04-21]. Dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?qid=1400419957800&uri=CELEX:32006R0561>
- [5] SYSTEMCONSULT. *Nařízení 561/2006, 3821/1985, AETR a české předpisy do kabiny* [online]. ©2007-2012 [cit. 2014-04-21]. Dostupné z: <http://ar-autos.sweb.cz/doc-prof/561%20do%20kabiny.pdf>
- [6] MACHAČKA, Ivo. *AETR. Pravidla práce osádek v mezinárodní silniční dopravě. Tachografy a jejich použití*. Pardubice: Systemconsult, 1999. ISBN 80-856-2915-1.
- [7] PÍTROVÁ, Lenka a Richard POMAHAČ. *Průvodce judikaturou Evropského soudního dvora*. Praha: Linde, 2000. ISBN 80-720-1204-5.
- [8] EUR-LEX. *Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/15/ES* [online]. [cit. 2014-04-23]. Dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32002L0015:CS:HTML>
- [9] UNECE. *European Agreement concerning the Work of Crews of Vehicles Engaged in International Road Transport* [online]. ©2002-2008 [cit. 2014-04-24]. Dostupné z: http://www.unece.org/trans/conventn/legalinst_21_OLIRT_AETR.html
- [10] *AETR v EU*. Pardubice: Systemconsult, 2002.
- [11] MINISTERSTVO VNITRA. *Sbírka mezinárodních smluv* [online]. ©2014 [cit. 2014-04-23]. Dostupné z: www.mvcr.cz/soubor/sbirka-zakonu-dokumenty-sb029-10m-pdf.aspx
- [12] MINISTERSTVO VNITRA. *Sbírka mezinárodních smluv* [online]. ©2014 [cit. 2014-04-23]. Dostupné z: www.mvcr.cz/soubor/sbirka-zakonu-dokumenty-sb040-10m-pdf.aspx

- [13] ČESKO. Zákon č. 297 ze dne 6. září 2011 o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, In: *Sbírka zákonů České republiky*. ISBN: 1211-1244, částka 105, s. 3746-3763.
- [14] *Práce osádek a tachografy v Evropské unii, právní předpisy EU pro vnitrostátní a přeshraniční silniční dopravu uvnitř EU a pro tachografové dílny - pravidla práce a osádek v praxi, předpisy EU a AETR - povinnosti dopravce a řidiče - tachografy a jejich použití*. Pardubice: Springer media CZ, 2004. ISBN 80-85629-22-4.
- [15] MACHAČKA, Ivo. *Nariadení 561/2006, 3821/85, AETR a české předpisy do kabiny, rukověť řidiče pro země Evropské unie a Českou republiku*. 5. rozšířené vydání. Pardubice: Systemconsult, 2010. ISBN 978-80-85629-27-9.
- [16] PRO ŘIDIČE EU. *Tabulka o dobách narizeni a odpocinku* [online]. ©2009 [cit. 2014-04-23]. Dostupné z: http://soubory.proridice.eu/aetr_narizeni561_2006/Prehledna_tabulka_narizeni_o_dobach_rizeni_a_odpocinku.pdf
- [17] TRACE. *Vysvětlení nařízení (ES) č. 561/2006 za účelem usnadnění jeho harmonizovaného prosazování při silničních kontrolách* [online]. aktualiz. 19.5.2014 [cit. 2014-04-23]. Dostupné z: http://ec.europa.eu/transport/modes/road/social_provisions/doc/trace_explanatory_text_cs.pdf
- [18] CENTRUM SLUŽEB PRO SILNIČNÍ DOPRAVU. *Informace a dokumenty pro stk* [online]. ©2014 [cit 2014-04-24]. Dostupné z: <http://www.cspsd.cz/index.php/stk-a-sme/informace-a-dokumenty-pro-stk?download=50:tachograf-informace-pro-stk>
- [20] MINISTERSTVO DOPRAVY. *Záznamová zařízení s registrací pracovní činnosti řidiče* [online]. [cit. 2014-04-24]. Dostupné z: <http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/210854E4-4C0C-4DAB-8D17-A85D321C48E4/0/id030501p20.rtf>
- [21] ARBO CKP. *Kolečko do tachografu* [online]. ©1998-2011 [cit 2014-04-25]. Dostupné z: <http://www.kancelarskepotreby.cz/kancelar/kolecko-tachograf-2/>
- [22] TACHOGRAFY-BRNO. *Produkt Tachograf 1318 - 27,12V* [online]. [cit 2014-04-25]. Dostupné z: <http://www.tachografy-brno.cz/category/analogove-tachografy-1318-kulaty/product-193/tachograf-1318-27-12v>

- [23] TRANS-SERVICE-1. *Installing and repairing additional equipment* [online]. © 2003-2011 [cit. 2014-04-25]. Dostupné z: <http://sto.trans-service-1.com.ua/en/gallery/installation-repair>
- [24] TRUCKER.EU. *AETR* [online]. ©2009 [cit. 2014-04-25]. Dostupné z: <http://libor.perlik.sweb.cz/Trucker%20HTML%203.html>
- [25] ATAL. *Digitální tachografy* [online]. ©2004-2013, aktualiz. 9.10.2013 [cit. 2014-04-25]. Dostupné z: http://www.atal.cz/page.php?m_ssekce=78&lang=cz
- [26] PRAHA.EU. *Paměťové karty řidiče systému Digitální tachograf* [online]. [cit. 2014-04-26]. Dostupné z: http://www.praha.eu/jnp/cz/home/magistrat/jak_si_zaridit_mhmp-dopravespravni_cinnosti/registr_ridicu/jak_si_zaridit_mhmp-dopravespravni_cinnosti-registr_ridicu-pametove_karty_ridice_systemu_digitalni.html
- [27] MAGISTRÁT MĚSTA BRNA. *Paměťové karty* [online]. aktualiz. 12.5.2014 [cit. 2014-04-25]. Dostupné z: <http://www.brno.cz/sprava-mesta/magistrat-mesta-brna/usek-technicky/odbor-dopravespravnich-cinnosti/oddeleni-agend-ridicu/registr-ridicky-prukazu/digitalni-tachograf-a-pametove-karty/pametove-karty/>
- [28] STATUTÁRNÍ MĚSTO OSTRAVA. *vydání PKV v systému digitální tachograf* [online]. [cit. 2014-04-25]. Dostupné z: <http://www.ostrava.cz/cs/urad/magistrat/odbory-magistratu/odbor-dopravne-spravnich-cinnosti/oddeleni-provozu-autoskol-a-evidence-ridicu/zivotni-situace/vozidlo-vydani-pametove-karty-vozidla-podniku>
- [29] STATUTÁRNÍ MĚSTO HRADEC KRÁLOVÉ. *Paměťová karta* [online]. [cit. 2014-04-25]. Dostupné z: <http://www.hradeckralove.org/urad/pametove-karty>
- [30] AUTOSAP. *Vývoj nehodovosti na českých silnicích* [online]. ©2013, aktualiz. 27.6.2013 [cit. 2014-04-26]. Dostupné z: <http://www.autosap.cz/sfiles/a1-95.htm>
- [31] AUTOSAP. *Složení vozového parku v ČR* [online]. ©2013 [cit. 2014-04-26]. Dostupné z: <http://www.autosap.cz/zakladni-prehledy-a-udaje/slozeni-vozoveho-parku-v-cr/#graf-celk>
- [32] PČR. Statistika. *Statistika nehodovosti* [online]. ©2014 [cit. 2014-04-26]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-178464.aspx>

- [33] HALAMKA, Jaroslav a František DVOŘÁK. IDNES. *Tragédie v tunelu: hlavní podezřelý je mikrospanek* [online]. ©1999-2014, aktualiz. 14.03.2012 [cit. 2014-04-26]. Dostupné z: http://auto.idnes.cz/tragedie-v-tunelu-hlavni-podezrely-je-mikrospanek-boj-s-nim-je-marny-lgi-/automoto.aspx?c=A110801_162347_automoto_fdv
- [34] ČVUT. *Mikrospanky* [online]. [cit. 2014-04-26]. Dostupné z: <http://www.mikrospanky.cz/>
- [35] ČESKO. Zákon č. 361 ze dne 14. září 2000 o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, In: *Sbírka zákonů České republiky*. ISBN: 1211-1244, částka 98, s. 4570-4616.
- [36] PČR. Zpravodajství *Zákaz jízdy kamionů v ČR a sousedních státech* [online]. ©2014 [cit. 2014-04-26]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/reditelstvi-sluzby-dopravni-policie-zpravodajstvi-zakaz-jizdy-kamionu-v-cr-a-sousednich-statech.aspx>
- [37] MINISTERSTVO DOPRAVY. *Výjimky ze zákazu jízdy* [online]. ©2006 [cit. 2014-04-27]. Dostupné z: http://www.mdcz.cz/cs/Silnicni_doprava/Vyjimky_zakazu_jizdy/Vyjimky+ze+zakazu+jizdy-povoleni.htm
- [38] MINISTERSTVO DOPRAVY. *Informace o silniční dopravě a výkonu státního odborného dozoru* [online]. [cit. 2014-04-28]. Dostupné z: <http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/0EEAAABD-FC30-4FD5-9C82-F6BD81E7F871/0/SOD20112012.pdf>
- [39] NOVÁK, Radek, Petr PERNICA, Vladimír SVOBODA a Lubomír ZELENÝ. *Nákladní doprava a zásílatelství*. 2., přeprac. vyd. Praha: ASPI, 2005, 412 s., ISBN 80-735-7086-6.
- [40] DOPRAVNÍ NOVINY. Týdeník pro dopravu a logistiku. *Vzniká program pro veřejná logistická centra* [online]. ©2004-2014, aktualiz. 29.6.2011 [cit. 2014-05-01]. Dostupné z: <http://www.dnoviny.cz/kombinovana-doprava/vznika-program-pro-verejna-logistica-centra>
- [41] PERNICA, Petr. Dopravní noviny: Týdeník pro dopravu a logistiku. *Pro střední a malé podniky jsou logistické* [online]. ©2004-2014, aktualiz. 28.4.2005 [cit. 2014-05-01]. Dostupné z: <http://www.dnoviny.cz/logistika-speditce/doc-ing-petr-pernica-csc-pro-dn2146>
- [42] FORSCHUNGS-INFORMATIONSSYSTEM. *GVZ in Europa* [online]. [cit. 2014-05-02]. Dostupné z: <http://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/306403/>
- [43] ČVUT. *Multimodální přepravní systémy* [online]. ©2008-2009 [cit. 2014-05-02]. Dostupné z: <http://www.fd.cvut.cz/projects/k612x1mp/index.html>

- [44] ŠIROKÝ, Jaromír. *Technologie dopravy*. Vyd. 3., rozš. Pardubice: Institut Jana Pernera, 2010, 223 s. ISBN 978-80-86530-67-3.
- [45] ČAPKA, Miroslav. *Evropské linky Ro-La* [online]. [cit. 2014-05-03]. Dostupné z: <http://spz.logout.cz/provoz/rola2003.html>
- [46] JERID. České dráhy: Průvodce nákladní přepravou. *Kombinovaná doprava* [online]. [cit. 2014-05-04]. Dostupné z: http://www.jerid.cz/files/downloads/PRU29_w_1.pdf
- [47] VIKTORA, Antonín. MF DNES. *Vlak RoLa přivezl dva kamiony a skončil* [online]. [cit. 2014-05-04]. Dostupné z: http://zpravy.idnes.cz/vlak-rola-privezl-dva-kamiony-a-skoncil-d9w-/domaci.aspx?c=-A040619_130527_domaci_lkr
- [48] MINISTERSTVO DOPRAVY. Ročenka dopravy 2012. *Ministerstvo dopravy* [online]. [cit. 2014-05-04]. ISSN 1801-3090. Dostupné z: https://www.sydos.cz/cs/rocenka_pdf/Rocenka_dopravy_2012.pdf
- [49] LOGISTICNEWS. Logistika.info. *Přepravy intermodálních návěsů rostou* [online]. [cit. 2014-05-05]. Dostupné z: <http://www.elogistika.info/logisticnews/prepravy-intermodalnich-navesu-rostou.html#.U3j-ZHY0vHF>
- [50] FUKS, Tobiáš a Libor NOVÁČEK. K-Report. *Přeprava silničních návěsů po kolejích* [online]. [cit. 2014-05-06]. Dostupné z: <http://www.k-report.net/clanky/preprava-silnicnich-navesu-po-kolejich/>
- [51] TOMAN, Pavel. Dopravní noviny: Týdeník pro dopravu a logistiku. *Poptávka po veřejných logistických centrech trvá* [online]. ©2004-2014, aktualiz. 9.5.2014 [cit. 2014-05-01]. Dostupné z: <http://www.dnoviny.cz/logistika-spedice/poptavka-po-verejnych-logistickych-centrech-trva>
- [52] VANČURA, Miroslav. Dopravní noviny: Týdeník pro dopravu a logistiku. *Na počátku výstavby veřejných logistických center by měla stát místní iniciativa* [online]. ©2004-2014, aktualiz. 15.7.2004 [cit. 2014-05-01]. Dostupné z: <http://www.dnoviny.cz/logistika-spedice/na-pocatku-vystavby-verejnych-logistickych-center>
- [53] RELIANT. *Rozvoj logistických center v Evropě a ČR* [online]. [cit. 2014-05-05]. Dostupné z: <http://www.czechinvest.org/data/files/rozvoj-logistickych-center-v-evrope-a-cr-460.pdf>
- [54] PROJEKT VLC. *Veřejná logistická centra* [online]. [cit. 2014-05-06]. Dostupné z: http://www.vlc.vsb.cz/VLC_seminar_prez_M.pdf
- [55] ŠÍP, Emanuel. ČD. *Strategie podpory logistiky: šance pro naši železnici* [online]. [cit. 2014-05-06]. Dostupné z: http://www.cd.cz/old/TCD2008/8_13stra.htm

SEZNAM TABULEK

Tabulka č. 1: Skupiny řidičského oprávnění	18
Tabulka č. 2: Doby řízení a přestávek během dvou týdnů v hodinách.....	38
Tabulka č. 3: Počet dopravních nehod zaviněných řidiči nákladních automobilů	39
Tabulka č. 4: Počet usmrcených osob na 1000 nehod u vybraných druhů vozidel.....	40
Tabulka č. 5: Zákazy jízd kamionů v ČR a sousedních státech	41
Tabulka č. 6: Kontrola vozidel podle státu registrace	44
Tabulka č. 7: Nedoprovázená kombinovaná přeprava	55

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek č. 1: Běžná denní doba řízení, s využitím jedné přestávky	21
Obrázek č. 2: Prodloužená denní doba řízení s rozdělenou přestávkou	21
Obrázek č. 3: Běžná denní doba řízení, s využitím kratších přestávek	22
Obrázek č. 4: Přehled příslušných časových značek	29
Obrázek č. 5: Kotouček do TC tachografů	30
Obrázek č. 6: EC tachografy	32
Obrázek č. 7: kotoučky do EC tachografů	32
Obrázek č. 8: DT tachograf	34
Obrázek č. 9: Čipová karta řidiče	35
Obrázek č. 10: Čipová karta podniku	36
Obrázek č. 11: Čipová karta servisního střediska	36
Obrázek č. 12: Čipová karta kontrolního orgánu	37
Obrázek č. 13: Přehled plnění kontrol pracovních dnů řidičů	43
Obrázek č. 14: Zkontrolovaná vozidla podle typu tachografu	44
Obrázek č. 15: Typ tachografu v závislosti na registraci vozidla v daném státě v roce 2012 ..	45
Obrázek č. 16: Příklad plovoucího dne pro sólo řidiče	48
Obrázek č. 17: Příklad plovoucího dne pro osádku dvou řidičů	49
Obrázek č. 18: Na základě praxe odhadnutý dojezd kamionu v běžném plovoucím dnu	50
Obrázek č. 19: Evropská veřejná logistická centra	53
Obrázek č. 20: Předpokládaná lokalizace VLC na území ČR	58
Obrázek č. 21: Potencionální počet ujetých kilometrů za jeden plovoucí den	60
Obrázek č. 22: Potencionální počet ujetých kilometrů za jeden plovoucí týden	61

SEZNAM ZKRATEK

ACTS	Abroll-Container-Transport-System Přepravní systém pro kombinovanou dopravu
ADR	Agreement on Dangerous Goods by Road - Europe Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí
AETR	Accord européen sùr les transports routiers Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě
ATP	Accord Transport Perissable Úmluva o mezinárodních přepravách zkazitelných potravin a specializovaných prostředcích určených pro tyto přepravy
CMR	Convention Marchandise Routière Přepravní doklad v rámci úmluvy o přepravní smlouvě v mezinárodní dopravě
ČESMAD	Sdružení automobilových dopravců ČESMAD BOHEMIA
ČR	Česká republika
DT	Digitální tachograf
EC	Analogový tachograf
EHK OSN	United Nations Economic Commission for Europe Evropská hospodářská komise Organizace spojených národů
EHS	European Economic Community Evropské hospodářské společenství
ES	European Community Evropské společenství
ESVO	Evropské sdružení volného obchodu
EU	European Union Evropská unie
IZS	Integrovaný záchranný systém
MDČR	Ministerstvo dopravy České republiky
OSN	United Nations Organizace spojených národů

OSVČ	Osoba samostatně výdělečně činná
PČR	Policie České republiky
RoLa	Rollende Landstrasse Převážní systém pro kombinovanou dopravu
SOD	Státní odborný dozor
TC	Nehomologovaný tachograf
VLC	Veřejná logistická centra

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha č. 1: Osvědčení o odborné způsobilosti	76
Příloha č. 2: Výtisk z tachografu	77
Příloha č. 3: Záznamový kotouč z EC tachografu	78
Příloha č. 4: Potvrzení o činnostech	79
Příloha č. 5: Koncesní listina	80
Příloha č. 6: Vzor žádosti o udělení výjimky z omezení jízd z některých vozidel.....	81
Příloha č. 7: Zápis ze silniční technické kontroly.....	82
Příloha č. 8: Řidičský průkaz nového typu s průkazem profesní způsobilosti	84
Příloha č. 9: Doklad o povinném ručení	85
Příloha č. 10: Záznam o provozu vozidla nákladní dopravy	86
Příloha č. 11: Eurolicence.....	87
Příloha č. 12: Vzorový nákladní list CMR pro dopravce	88
Příloha č. 13: Dotazník	89

Příloha č. 1: Osvědčení o odborné způsobilosti

Evropské společenství

CZ ⁽¹⁾	Krajský úřad ⁽²⁾ Středočeského kraje
--------------------------	--

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

č. 012650

My Krajský úřad Středočeského kraje, odbor dopravy, Zborovská 11, Praha 5
potvrzujeme, že ⁽⁴⁾ Petr Thomson
narozen(a) dne _____ v _____
složil(a) zkoušku (rok: 2009 ; období: 10.11.)⁽⁵⁾ požadovanou za úče-
lem udělení osvědčení o odborné způsobilosti k provozování silniční nákladní/osobní dopravy⁽³⁾
v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1071/2009 ze dne 21. října 2009,
kterým se zavádějí společná pravidla týkající se závazných podmínek pro výkon povolání podnikatele
v silniční dopravě ⁽⁶⁾.

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



V Praze, dne 08.02.2013 ⁽⁷⁾

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

Zdroj: interní materiály firmy Kavalierglass a.s.

Příloha č. 2: Výtisk z tachografu

SIEMENS VDO
 A u t o m o t i v e
 27.03.2013 11:02 (UTC)
 24h
 Libereckého kraje
 DI U0 VS Jablonec nad
 CZ /0000000003F9F0 0 0
 14.01.2015
 Dvorak
 Martin
 CZ /0000000004L720 0 0
 20.08.2017
 ZCFA1MM0302506697
 CZ /6S05166
 Siemens AG
 SV
 1381.1072100004
 JOSEF HAJEK
 CZ /0000000004K00 0 4
 15.04.2011
 27.03.2013 162
 CZ /6S05166
 274 623 km
 00:00 03:19 03h19 *
 03:19 03:22 00h03 *
 03:22 04:58 01h36
 04:58 05:01 00h03
 05:01 05:05 00h04
 05:05 06:38 01h33
 06:38 06:50 00h12
 06:50 07:00 00h10
 07:00 07:09 00h09
 07:09 07:41 00h32
 07:41 07:44 00h03
 07:44 08:47 01h03 *
 08:47 09:03 00h16
 09:03 09:16 00h13
 09:16 09:21 00h05
 09:21 09:42 00h21
 09:42 09:48 00h06
 09:48 10:04 00h16
 10:04 10:13 00h09
 10:13 10:22 00h09
 10:22 10:28 00h06
 10:28 10:32 00h04
 10:32 10:58 00h26
 10:58 10:59 00h01
 ? 10:59 11:00 00h01
 h 11:00
 km; km
 10:59 CZ
 274 790 km
 11:00 CZ
 274 790 km
 03h29 km
 * 00h11 00h00
 h 07h19 ? 00h01
 oo 00h00
 1 03.12.2012 08:59
 (5) 00h01
 1 03.12.2012 08:56
 (4) 00h00
 1 03.12.2012 08:21
 (2) 00h00
 1 03.12.2012 07:49
 (1) 00h32
 1 03.12.2012 07:41
 (3) 00h00

proved Paper

5	
6	
7	
8	
9	
10	
11	
12	
13	
14	
15	
16	
17	
18	
19	
20	
21	
22	
23	
24	

912.7170
 NALÉ GADIE
 MA JAJEK

123
 LIBERECKÉHO KRAJE

For Digital Tachographs

Dat. _____
 (Signature) _____

0	
1	
2	
3	
4	
5	
6	
7	
8	
9	
10	
11	
12	

Approved Paper

For Digital Tachographs

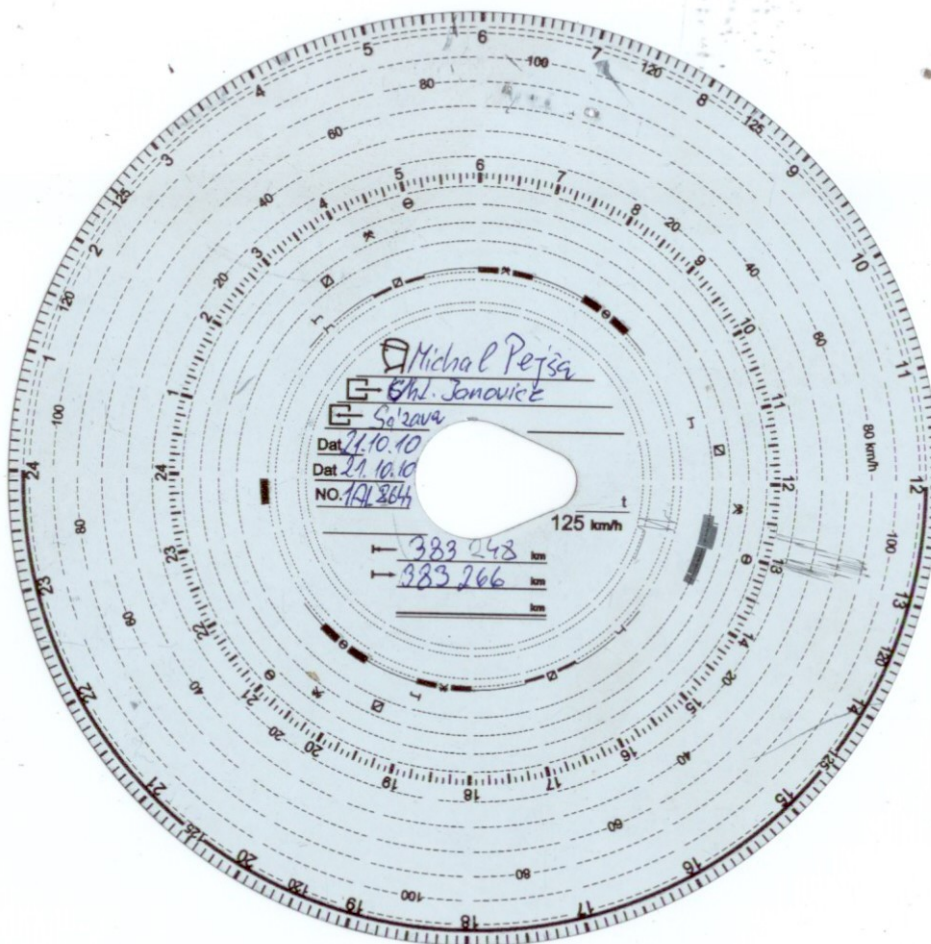
Dat. _____
 (Signature) _____

0	
1	
2	
3	
4	
5	
6	
7	
8	
9	
10	
11	
12	

Approved Paper

Zdroj: interní materiály firmy UNIKOM a.s.

Příloha č. 3: Záznamový kotouč z EC tachografu



Příloha č. 4: Potvrzení o činnostech

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

Musí být vyplněno strojově a podepsáno před cestou. Musí být uchováváno spolu s originálními záznamy kontrolního zařízení, kdekoli je jejich uchovávání požadováno
NEPRAVDIVÁ POTVRZENÍ JSOU PORUŠENÍM PRAVNÍCH PŘEDPISŮ

Tuto část vyplňuje dopravce

- (1) Název dopravce:
- (2) Adresa, 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) Příjmení a jméno
- (7) Pozice v podniku:

potvrzují, že řidič:

- (8) Příjmení a jméno
- (9) Datum narození (den/měsíc/rok): / /
- (10) Číslo řidičského průkazu nebo číslo občanského průkazu nebo číslo pasu:
- (11) který začal u podniku pracovat dne (den/měsíc/rok): / /

v období:

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

Podpis řidiče: _____

¹ Tento formulář je k dispozici v elektronické a vytisknutelné podobě na této adrese: <http://ec.europa.eu>

² Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě.

* Z kolonek lze zvolit pouze jednu

Příloha č. 5: Koncesní listina

Obecní živnostenský úřad Benešov Datum vydání 27.3.2003
č.j.: 879/92/K/T96
ev.č. 320100-7175-00

Koncesní listina

Městský úřad v Benešově - obecní živnostenský úřad příslušný podle § 2 zákona č. 570/1991 Sb., o živnostenských úřadech na základě žádosti ze dne 24. 3. 2003 a podle § 54 odst. 1 a 3 zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání ve znění pozdějších předpisů vydává koncesní listinu právnické osobě

obchodní firma : MÁTRA TRANSPORT a.s.

sídlo : Erbenova 134, 256 01 Benešov

IČ : 148 03 241

předmět podnikání : Silniční motorová doprava nákladní
-vnitrostátní
-mezinárodní

Koncesní listina se vydává na dobu : neurčitou

Vznik oprávnění provozovat živnost : 4. 6.1992

Koncesní listina je evidována v živnostenském rejstříku Občů Benešov.

Libuše Trísková
vedoucí živnostenského úřadu
Městského úřadu Benešov



0	IDENTIFIKACE VOZIDLA	2.1.4	Funke pákovi mechanismu řízení	4.10	Elektrické spojení tažného vozidla s přípojným vozidlem	7.1.6	Doplňující zádržné systémy
0.1	Tabulka registrační značky (je-li vyžadována)	2.1.5	Posilovač řízení	4.11	Elektroinstalace	7.2	Hasičí přístroj
0.2	Identifikace vozidla / identifikační číslo / výrobní číslo a povinný štítek výrobce	2.2	Volant, sloupek řízení a říditka	4.12	Jiná světelná zařízení a světelné systémy	7.3	Zámky a ochranné zařízení bránící neoprávněnému použití vozidla
0.2.1	Identifikační číslo / výrobní číslo	2.2.1	Stav volantu / říditek	4.12.1	Stav a funkce	7.4	Výstražný trojúhelník (je-li požadován)
0.2.2	Povinný štítek výrobce	2.2.2	Sloupek řízení / vidlice	4.12.2	Splnění požadavků	7.5	Lékárnička (je-li požadována)
0.3	Neshoda údajů	2.3	Vůle v řízení	4.13	Akumulátor	7.6	Zakládací klíny ke kolu (jsou-li požadovány)
1	BRZDOVÉ ZAŘÍZENÍ	2.4	Seřízení kol	5	NÁPRAVY, KOLA, PNEUMATIKY A ZAVĚŠENÍ NÁPRAV	7.7	Zvukové výstražné zařízení
1.1	Mechanický stav a funkce	2.5	Točnice řízené nápravy přípojného vozidla	5.1	Nápravy	7.8	Rychloměr
1.1.1	Uložení pedálu provozní brzdy / ruční páka brzdy	2.6	Elektrický posilovač řízení	5.1.1	Nápravy, vidlice	7.9	Záznamové zařízení (tachograf), je-li osazeno/vyžadováno
1.1.2	Stav brzdového pedálu/ruční páky a zdvih ovládacího zařízení brzd	3	VÝHLEDY	5.1.2	Čepy nápravy	7.10	Omezovač rychlosti, je-li osazen/vyžadován
1.1.3	Vývěva nebo kompresor a jejich příslušenství	3.1	Pole výhledu	5.1.3	Uložení kol	7.11	Počítadlo ujetých kilometrů, je-li instalováno
1.1.4	Výstražná signalizace nízkého tlaku, manometr	3.2	Stav zasklení	5.2	Kola a pneumatiky	7.12	Systém elektronického řízení stability (ESC), je-li osazen nebo vyžadován
1.1.5	Ručně ovládaný brzdič	3.3	Zařízení pro nepřímý výhled	5.2.1	Upevnění kol	7.13	Označení některých údajů na vozidle
1.1.6	Ovladač parkovací brzdy, ovládací páka, západka parkovací brzdy, elektrická parkovací brzda	3.4	Stěrače skla	5.2.2	Disky / ráfky kola	8	OBTĚŽOVÁNÍ OKOLÍ
1.1.7	Brzdové ventily (brzdíče, vyfukovací ventily regulátory tlaku)	3.5	Ostřikovače skla	5.2.3	Pneumatiky	8.1	Hlučnost
1.1.8	Pneumatické a elektrické ovládací vedení vozidel a jejich spojovací prvky (hadice, hlavice, el. kabely, konektory)	3.6	Systém odmlžování a odmrazování čelního skla	5.3	Systém zavěšení náprav	8.2	Emise z výfuku
1.1.9	Zásobník energie, vzduchojem	4	SVÍTILNY, SVĚTLOMETY, ODRAZKY A ELEKTRICKÁ ZAŘÍZENÍ	5.3.1	Systém mechanického odpružení a stabilizátor	8.2.1	Emise zážehových motorů
1.1.10	Posilovač brzd, hlavní brzdový válec (hydraulické systémy)	4.1	Světlometry	5.3.2	Tlumiče pérování	8.2.1.1	Zařízení k omezení emisí z výfuku
1.1.11	Brzdová potrubí	4.1.1	Stav a funkce	5.3.3	Systém nezávislého zavěšení kol	8.2.2	Emise vznětových motorů
1.1.12	Brzdové hadice	4.1.2	Seřízení	5.3.4	Hnací hřídele kol	8.2.2.1	Zařízení k omezení emisí z výfuku
1.1.13	Brzdová obložení a destičky	4.1.3	Spínače	5.3.5	Pneumatické/ hydro-pneumatické odpružení	8.3	Elektromagnetické odušení
1.1.14	Brzdové bubny, brzdové kotouče, brzdové třmeny a brzdové šlity	4.1.4	Splnění požadavků	6	PODVOZEK A ČÁSTI PŘÍPEVNĚNÉ K PODVOZKU	8.4	Ostatní položky týkající se životního prostředí
1.1.15	Brzdová lana, vodící kladky, lanovody, táhla, pákovi	4.1.5	Korektory sklonu světlometů (jsou-li povinné)	6.1	Podvozek nebo rám a části k nim připojené	8.4.1	Úniky kapalin
1.1.16	Brzdové válce (včetně pružinových válců a hydraulických válečků)	4.2	Přední a zadní obrysové svítliny, boční obrysové svítliny a doplňkové obrysové svítliny	6.1.1	Celkový stav		
1.1.17	Zátěžový regulátor / omezovač brzdění účinku	4.2.1	Stav a funkce	6.1.2	Výfukový systém		
1.1.18	Páky brzdových klíčů a zařízení k automatickému seřizování	4.2.2	Spínače	6.1.3	Palivová nádrž a potrubí (včetně palivové nádrže a potrubí pro vytápění)		
1.1.19	Systém odlehčovací brzdy (je-li instalován nebo vyžadován)	4.2.3	Splnění požadavků	6.1.4	Nárazníky, boční ochrana a zařízení ochrany proti podjetí zezadu		
1.1.20	Automatická činnost brzd přípojného vozidla	4.3	Brzdové svítliny	6.1.5	Nosič rezervního kola (je-li na vozidle)		
1.1.21	Celý brzdový systém	4.3.1	Stav a funkce	6.1.6	Mechanické spojovací zařízení a tažné zařízení		
1.1.22	Kontrolní přípojky (pokud jsou požadovány nebo namontovány)	4.3.2	Spínač	6.1.7	Převodové ústrojí		
1.2	Činnost a účinky systému provozního brzdění	4.3.3	Splnění požadavků	6.1.8	Uchycení motorů		
1.2.1	Činnost	4.4	Směrové svítliny a výstražná signalizace	6.1.9	Výkon motoru		
1.2.2	Brzdový účinek	4.4.1	Stav a funkce	6.2	Kabina, karoserie a nástavba		
1.3	Činnost a brzdící účinky nouzového brzdění (je-li zajišťováno zvláštním systémem)	4.4.2	Spínače	6.2.1	Stav		
1.3.1	Činnost	4.4.3	Splnění požadavků	6.2.2	Uchycení		
1.3.2	Brzdový účinek	4.4.4	Frekvence přerušování světla	6.2.3	Dveře a pojistky dveří / kapota, víko zavazadlového prostoru		
1.4	Činnost a brzdící účinky parkovací brzdy	4.5	Přední mlhové světlometry a zadní mlhové svítliny	6.2.4	Podlaha		
1.4.1	Činnost	4.5.1	Stav a funkce	6.2.5	Sedadlo řidiče		
1.4.2	Brzdový účinek	4.5.2	Seřízení	6.2.6	Ostatní sedadla		
1.5	Činnost systému odlehčovací brzdy	4.5.3	Spínače	6.2.7	Ovladače		
1.6	Protiblokovací systém (ABS)	4.5.4	Splnění požadavků	6.2.8	Stupátka, schůdky, přídržovací madla		
1.7	Elektronický brzdový systém (EBS)	4.6	Zpětné světlometry	6.2.9	Jiná vnitřní a vnější výbava vozidla, samostatné technické celky		
2	ŘÍZENÍ	4.6.1	Stav a funkce	6.2.10	Kryty kol a systémy proti rozstřiku		
2.1	Mechanický stav	4.6.2	Splnění požadavků	6.2.11	Bočnice, čela valníků karoserie nákladního prostoru u nákladních vozidel		
2.1.1	Stav převodky řízení	4.6.3	Spínače	6.2.12	Výsuvné opěry u přípojných vozidel		
2.1.2	Upevnění převodky řízení	4.7	Zařízení k osvětlení zadní tabulky registrační značky	7	JINÉ VYBAVENÍ		
2.1.3	Stav pákového mechanismu řízení	4.7.1	Stav a funkce	7.1	Bezpečnostní pásy / zádržné systémy		
		4.7.2	Splnění požadavků	7.1.1	Bezpečnost moráláže bezpečnostních pásů a zádržných systémů		
		4.8	Odrázky, nápadné značení a desky zadního značení	7.1.2	Stav bezpečnostních pásů / spon / navijeců		
		4.8.1	Stav	7.1.3	Omezovač tahu bezpečnostních pásů		
		4.8.2	Splnění požadavků	7.1.4	Předeplinací zařízení bezpečnostních pásů		
		4.9	Povinné kontroly zařízení pro osvětlení	7.1.5	Airbagy		
		4.9.1	Stav a funkce				
		4.9.2	Splnění požadavků				

Příloha č. 8: Řidičský průkaz nového typu s průkazem profesní způsobilosti



CZ

ŘIDIČSKÝ PRŮKAZ
ČESKÁ REPUBLIKA



















6. 

1. ŠMEJKAL
2. JAROSLAV
3. 02.22.2222 HORA
4a. 10.04.2013 4b. 10.04.2018
4c. MěÚ KUTNÁ HORA
4d. 02.22.2222)
5. **EH 745399**
7. 

EH 745399

8. **PODVEKY**
9. **AM A1 B1 B C1 C D1 D BE C1E CE D1E DE T**

	9.	10.	11.	12.
13.	AM 	26.06.78		
	A1 	26.06.78		79(<=50cm3)
14.	A2 			
	A 			
	B1 	17.07.81		
	B 	17.07.81		
	C1 	17.07.81		95(10.04.18)
	C 	17.07.81		95(10.04.18)
	D1 	15.06.89		95(10.04.18)
	D 	15.06.89		95(10.04.18)
	BE 	07.01.83		
	C1E 	07.01.83		95(10.04.18)
	CE 	07.01.83		95(10.04.18)
	D1E 	15.06.89		95(10.04.18)
	DE 	15.06.89		95(10.04.18)
	T 	17.07.81		

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

Příloha č. 9: Doklad o povinném ručení

1. MEZINÁRODNÍ AUTOMOBILOVÁ POJIŠTŮVACÍ KARTA 1. INTERNATIONAL MOTOR INSURANCE CARD 1. CARTE INTERNATIONALE D'ASSURANCE AUTOMOBILE		2. VYDANÁ Z POVĚŘENÍ ČESKÉ KANCELÁŘE POJIŠTĚLŮ, PRAHA ISSUED UNDER THE AUTHORITY OF ČESKÁ KANCELÁŘ POJIŠTĚLŮ, PRAHA		9. Jméno a adresa pojistníka (nebo provozovatele vozidla) Name and Address of the Policyholder (or User of the Vehicle)						
3. PLATNÁ VALID		4. Kód země / Kód pojistitele / Číslo Country Code / Insurer's Code / Number		UNIKOM, a.s., Hrnčířská 193, Kutná Hora, 284 01						
OD FROM	DO TO	CZ/0001/ 5065090217		10. Tato karta byla vydána: This Card has been issued by: Česká pojišťovna a.s. Spálená 16, 113 04 Praha 1 tel.: +420 841 114 114, www.ceskapojistovna.cz						
Den Day	Měsíc Month	Rok Year	Den Day	Měsíc Month	Rok Year					
1	12	2011	30	11	2012					
(Obě data včetně) (Both Dates inclusive)										
5. Registrační značka (není-li, uveďte se VIN nebo číslo podvozku nebo motoru) Registration No. (or if none) Chassis or Engine No.		6. Druh vozidla Category of Vehicle*		7. Značka vozidla Make of Vehicle						
6505166		C		IVECO EUROCARGO ML						
8. ÚZEMNÍ PLATNOST TERRITORIAL VALIDITY Tato karta není platná v zemích, jejichž rubrika je přeškrtnuta (bližší informace najdete na www.cobx.org). This card is valid in countries for which the relevant box is not crossed out (for further information, please see www.cobx.org). V každé navštívené zemi ručí Kancelář této země za závazky pojistitele vztahující se k použití zmíněného vozidla, a to v souladu se zákony upravujícími se k povinnému pojištění v této zemi. In each country visited, the Bureau of that country guarantees, in respect of the use of the vehicle referred to herein, the insurance cover in accordance with the laws relating to compulsory insurance in that country. Informace týkající se bližší identifikace jednotlivých Kancelářů naleznete na zadní straně této zelené karty. For the identification of the relevant Bureau, see reverse side.										
A	B	BG	CY ⁽¹⁾	CZ	D	DK	E	EST	F	FIN
GB	GR	H	I	IRL	IS	L	LT	LW	M	N
NL	P	PL	RO	S	SK	SLO	CH	AL	AND	BIH
BY	HR	IL	IR	MA	MD	MK	RUS	SRB ⁽²⁾	TN	TR
UA										
(1) Pojistné krytí poskytované zelenou kartou vydanou pro Kypr je omezeno na ty zeměpisné části Kypru, jež jsou pod kontrolou vlády Kyprské republiky. The cover provided under Green Cards issued for Cyprus is restricted to those geographical parts of Cyprus which are under the control of the Government of the Republic of Cyprus.										
(2) Pojistné krytí poskytované zelenou kartou vydanou pro Srbsko je omezeno na území Černé Hory a ty zeměpisné části Srbska, které jsou pod kontrolou vlády Srbska. The cover provided under Green Cards issued for Serbia is restricted to the Republic of Montenegro and to those geographical parts of Serbia which are under the control of the Government of the Republic of Serbia.										
* DRUH VOZIDLA (KÓD) / CATEGORY OF VEHICLES CODE:										
A OSOBNÍ AUTO	C NÁKLADNÍ AUTO NEBO TRAKTOR	E AUTOBUS	G OSTATNÍ							
B MOTOCYKL	D KOLO S POMOČNÝM MOTOREM / MOPED	F PRÍVES / NAVĚS								

UPOZORNĚNÍ PRO POJIŠTĚNÍKA

Vě vztahu k: (a) škodě na vozidle pojistníka jakkoliv způsobené; (b) újmě na zdraví, která není kryta zákonem o povinném pojištění odpovědnosti za škody způsobené provozem vozidla platným v zemi nehody; (c) obnovení karty, jejíž platnost vypršela, nebude kontaktována Kancelář navštívené země, ale oznámení se podává přímo pojistiteli (pokud pojistitelem není stanoveno jinak).

NÁZVY KANCELÁŘŮ NAMES OF THE BUREAUX

A	RAKOUSKO	VERBAND DER VERSICHERUNGSUNTERNEHMEN ÖSTERREICHS	IR	ÍRÁN	GREEN CARD BUREAU OF IRAN, c/o Bimeh Markazi Iran
AL	ALBÁNIE	BSHS BYROJA SHQIPTARE E SIGURIMIT	IRL	ÍRSKO	MOTOR INSURERS' BUREAU OF IRELAND
AND	ANDORRA	OFICINA ANDORRANA D'ENTITATS D'ASSEGUARANÇA D'AUTOMÒBIL	IS	ISLAND	ALÞJÓDLEGAR BIFREIDATRYGGINGAR Á ÍSLANDI
B	BELGIE	BUREAU BELGE DES ASSUREURS AUTOMOBILES	L	LUCSEMBURSKO	BUREAU LUXEMBOURGEOIS DES ASSUREURS
BG	BULHARSKO	NATIONAL BUREAU OF BULGARIAN MOTOR INSURERS	LT	LITVA	MOTOR INSURERS' BUREAU OF THE REPUBLIC OF LITHUANIA
BIH	BOSNA A HERCEGOVINA	BIRO ZELENE KARTE U BOSNI I HERCEGOVINI	LV	LOTYŠSKO	LATVIJAS TRANSPORTLĪDZEKĻU APDROŠINĀTĀJU BIROJS
BY	BĚLORUSKO	BELARUSIAN TRANSPORT INSURANCE BUREAU	M	MALTA	MALTA GREEN CARD BUREAU
CH	ŠVÝCARSKO	NATIONALES VERSICHERUNGSBÜRO SCHWEIZ (NVB) SWISS NATIONAL BUREAU OF INSURANCE (BIH)	MA	MAROKO	BUREAU CENTRAL MAROCAIN DES STES D'ASSURANCES
CY	KYPR	MOTOR INSURERS' FUND	MD	MOLDAVSKO	NATIONAL BUREAU OF MOTOR INSURERS OF MOLDOVA
CZ	ČESKÁ REPUBLIKA	ČESKÁ KANCELÁŘ POJIŠTĚLŮ	MK	MAKEDONIE	NATIONAL INSURANCE BUREAU
D	NĚMECKO	DEUTSCHES BÜRO GRÜNE KARTE e.V	N	NORSKO	TRAFIKKFORSIKRINGSFORENINGEN
DK	DÁNSKO	DANSK FORENING FOR INTERNATIONAL MOTORKØRETØJSFORSIKRING	NL	NIZOZEMSKO	NEDERLANDS BUREAU DER MOTORRIJTUIGVERZEKERARS
E	ŠPÁNSKO	OFICINA ESPAÑOLA DE ASEGURADORES DE AUTOMOVILES	P	PORTUGALSKO	GABINETE PORTUGUÊS DE CARTA VERDE-GPCV
EST	ESTONSKO	EESTI LIIKLUSKINDLUSTUSE FOND	PL	POLSKO	POLISH MOTOR INSURERS' BUREAU
F	FRANCIE	BUREAU CENTRAL FRANÇAIS	RO	RUMUNSKO	BAAR - BIROUL ASIGURATORILOR DE AUTOVEHICULE DIN ROMANIA
FIN	FINSKO	LIKENNEVAKUUTUSKESKUS	RUS	RUSKO	RUSSIAN ASSOCIATION OF MOTOR INSURERS
GB	VELKÁ BRITÁNIE	MOTOR INSURERS' BUREAU	S	ŠVÉDSKO	TRAFIKFÖRSÄKRINGSFÖRENINGEN
GR	ŘECKO	MOTOR INSURERS' BUREAU-GREECE	SRB	SRBSKO	UDRUZENJE OSIGURAVAJUĆIH ORGANIZACIJA SRBIJE
H	MAĎARSKO	HUNGARIAN MOTOR INSURANCE BUREAU	SK	SLOVENSKO	SLOVENSKÁ KANCELÁRIA POISTOVATEĽOV
HR	CHORVATSKO	HRVATSKI URED ZA OSIGURANJE	SLO	SLOVINSKO	SLOVENSKO ZAVAROVALNO ZDRUŽENJE, GIZ
I	ITALIE	UFFICIO CENTRALE ITALIANO, (UCI)	TN	TUNISKO	BUREAU UNIFIE AUTOMOBILE DIN TUNISIE
IL	IZRAEL	Israel Insurance Association, THE GREEN CARD BUREAU	TR	TURECKO	TÜRKİYE MOTORLU TAŞIT BÖRÖSÜ (TURKISH MOTOR INSURERS' BUREAU)
			UA	UKRAJINA	MOTOR (TRANSPORT) INSURANCE BUREAU OF UKRAINE

Zdroj: interní materiály firmy UNIKOM a.s.

Příloha č. 11: Eurolicence

Evropské hospodářské společenství

CZ ¹⁾	Krajský úřad Libereckého kraje
-------------------------	-----------------------------------

LICENCE č. 009899
pro mezinárodní silniční přepravu zboží pro cizí potřeby


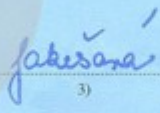
Tato licence opravňuje²⁾ _____
MAXX Cargo s.r.o.
B. Egermanna 322
47301 Nový Bor

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 _____ 02.05.2007 _____ do _____ 02.05.2012

Vydáno v _____ Liberci _____ dne _____ 02.05.2007

 
3)

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

Zdroj: interní materiály firmy Maxx Cargo s.r.o.

Příloha č. 12: Vzorový nákladní list CMR pro dopravce

3 Exemplař pro dopravce
Exemplar für Frachtführer

1 Odesílatel (jméno, adresa, země) Absender (Name, Adresse, Land)		MEZINÁRODNÍ NÁKLADNÍ LIST č. INTERNATIONALER FRACHTBRIEF Nr. CZ Ty 5934842 Tato přeprava podléhá, i pokud bylo ujednáno jinak, podmínkám o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční dopravě (CMR) Diese Beförderung unterliegt auch im Falle einer gegenseitigen Abmachung den Bestimmungen des Übereinkommens über den Beförderungsvertrag im internationalen Strassengüterverkehr (CMR)					
2 Příjemce (jméno, adresa, země) Empfänger (Name, Adresse, Land)		16 Dopravce (jméno, adresa, země) Frachtführer (Name, Adresse, Land)					
3 Místo vykládky zboží Ausladestelle des Gutes Místo / Ort Země / Land		17 Další dopravci (jméno, adresa, země) Folgende Frachtführer (Name, Adresse, Land)					
4 Místo a datum naložení zboží Einladestelle des Gutes und Datum Místo / Ort Země / Land		18 Výhrady a poznámky dopravce Vorbehalte und Bemerkungen des Frachtführers					
5 Připojené doklady Belegende Dokumente							
6 Signo a čísla Zeichen und Nr.	7 Počet kolů Anzahl der Koll	8 Druh obalu Art der Verpackung	9 Označení zboží Bezeichnung des Gutes	10 Statistické číslo Statistische Nr.	11 Hmot. v kg Bttagewicht kg	12 Objem m ³ Umfang m ³	
UN číslo UN Nummer	Oficiální pojmenování Offizielle Benennung	č. vzoru(ů) bezpečnostní(ich) značky(ček) Gefahrzettel Muster Nr	Obalová skupina Verpackungsgruppe				
13 Pokyny odesílatele (celní a jiné formality) Anweisungen des Absenders (Zoll- und sonstige Formalitäten)				19 K 12): Zu zahlen vom			
				odesílatel Absender			
				měna/Währung			
				příjemce Empfänger			
				Dopravné-Fracht Steuern Ermässigungen			
				Saldo-Saldo			
				Dodat. výlohy Zuschlagkosten			
				Jiné výlohy			
				Sonstige Kosten			
				Různé-Verschied.			
				Celkem k placení			
				Insgesamt zu bezahl.			
14 Dobírka Nachnahme				20 Zvláštní ujednání Besondere Vereinbarungen			
15 Pokyny ohledně placení dopravného Anweisungen über die Frachterrechnung Vyplacené / Frei Nevyplacené / Untfrei							
21 Vystaveno v / Ausgefertigt in				dne / am		24 Zboží obdržet Gut empfangen	
						Datum Datum	
						dne	
						am dne	
Podpis a razítko odesílatele Unterschrift und Stempel des Absenders				23 Podpis a razítko dopravce Unterschrift und Stempel des Frachtführers		(Podpis a razítko příjemce) (Unterschrift und Stempel des Empfängers)	
25 SPZ vozidla / tahače		přívěsu / návěsu					
26 Užitčné zatížení		užitčné zatížení					
27 Číslo DZW		28 Číslo jízdy					
29 Hraníční přechody		Potvrzení o odevzdání celního tranzitního dokladu: Zolltransitdokument empfangen:					
30 Veškeré průvodní doklady							
31 Různé							

1 - 15 a 21 + 22 a 23
1 - 15 a 21 + 22 a 23
1 - 15 a 21 + 22 a 23

Odesílatel musí zodpovědně vyplnit
vom Absender sind verantwortlich auszufüllen
Odesílatel musí zodpovědně vyplnit
vom Absender sind verantwortlich auszufüllen
Odesílatel musí zodpovědně vyplnit
vom Absender sind verantwortlich auszufüllen

TYPOS 7100975

Zdroj: interní materiály firmy Mátra Transport a.s.

Příloha č. 13: Dotazník

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera
Katedra dopravního managementu, marketingu a logistiky

Dotazník pro bakalářskou práci

na téma

Vliv mezinárodních dokumentů na provozování mezinárodní silniční dopravy

č.	otázka	ANO	NE
1.	Pocitujete výrazně omezení plynoucí z Dohody AETR nebo Nařízení č. 561/2006 na výkon Vaší činnosti		
2.	Myslíte si, že zmíněné dohody (viz. výše) mají zásadní vliv na bezpečnost provozu		
3.	Myslíte si, že takto nastavené pracovní režimy jsou vhodně nastaveny		
4.	Ve vašem vozovém parku převládají výstupy z tachografů typu	a) analogového b) digitálního c) jiné – uveďte	
5.	Byl kontrolován Váš podnik kontrolními orgány v průběhu dvou let se zaměřením na dodržení pracovních režimů		
6.	Myslíte si, že zakazy jízdy v určité dny nebo hodiny přispívají k bezpečnosti provozu?		
7.	Vnímáte vstup do EU jako přínos pro Vaše podnikání?		
8.	Využili jste někdy osádku dvou řidičů? Pokud ano, bylo nasazení z důvodu rychlosti přepravy?		
9.	Je pro Vás nákladově neefektivní nasazení osádky se dvěma řidiči?		
10.	Přepřaháte někdy návěs za jiný tahač v průběhu přepravy?		
11.	Využili jste někdy k přepravě více druhů doprav? Pokud ano, tak jaké?		
12.	Je pro Vás neefektivní využití více druhů doprav? Pokud ano, tak proč?		
13.	Nejčastější způsob přepravy zboží	a) Kontejnerem b) Výměnnou nástavbou c) Silničním návěsem d) Jinak – uveďte:	

Název firmy:

Děkuji Vám za poskytnuté informace, které budou výhradně použity k podkladům bakalářské práce a za čas strávený vyplňováním mého dotazníku.

Tomáš Lonský

LonskyTomas@seznam.cz