

Univerzita Pardubice  
Dopravní fakulta Jana Pernera

Racionalizace provozování silniční nákladní dopravy  
v malé dopravní firmě  
Bakalářská práce

Univerzita Pardubice  
Dopravní fakulta Jana Pernera  
Akademický rok: 2024/2025

# ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(projektu, uměleckého díla, uměleckého výkonu)

Jméno a příjmení: **Ondřej Tetor**  
Osobní číslo: **D22418**  
Studijní program: **B1041A040002 Technologie a management v dopravě**  
Specializace: **Logistika**  
Téma práce: **Racionalizace provozování silniční nákladní dopravy v malé dopravní firmě**  
Zadávací katedra: **Katedra technologie a řízení dopravy**

## Zásady pro vypracování

V bakalářské práci bude řešen návrh souboru opatření pro racionalizaci provozování silniční nákladní dopravy ve vybrané dopravní společnosti. Bakalářská práce bude obsahovat:

- analýzu dopravní společnosti,
- analýzu provozování silniční nákladní dopravy,
- návrh na racionalizaci procesů ve společnosti,
- zhodnocení předložených návrhů.

Rozsah pracovní zprávy: **35-45**  
Rozsah grafických prací: **3-4**  
Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná/elektronická**

Seznam doporučené literatury:

dle pokynů vedoucí/ho práce

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

Datum zadání bakalářské práce: **24. února 2025**  
Termín odevzdání bakalářské práce: **12. května 2025**

L.S.

---

**doc. Ing. Ladislav Řoutil, Ph.D.**  
děkan

---

**doc. Ing. Jaromír Široký, Ph.D.**  
vedoucí katedry

V Pardubicích dne 25. února 2025

Prohlašuji:

Práci s názvem **Racionalizace provozování silniční nákladní dopravy v malé dopravní firmě** 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., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon), ve znění pozdějších předpisů, 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.

Beru na vědomí, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších předpisů, a směrnicí Univerzity Pardubice č. 7/2019 Pravidla pro odevzdávání, zveřejňování a formální úpravu závěrečných prací, ve znění pozdějších dodatků, bude práce zveřejněna prostřednictvím Digitální knihovny Univerzity Pardubice.

V Pardubicích dne 12.05.2025

Ondřej Tetor v. r.

Poděkování:

Rád bych poděkoval svému vedoucímu bakalářské práce, panu doc. Ing. Jaroslavu Kleprlíkovi, Ph.D., za odborné vedení, cenné rady a připomínky v průběhu vypracování této práce.

## **ANOTACE**

Bakalářská práce se zabývá provozováním silniční nákladní dopravy ve vybrané dopravní společnosti. V první kapitole je provedena analýza současného stavu společnosti – personální obsazení, vozový park a vybavení. Ve druhé kapitole je provedena analýza provozování silniční nákladní dopravy a vybrané přepravy. Po provedených analýzách je ve třetí kapitole navržen soubor opatření pro racionalizaci procesů s cílem zmodernizování a zefektivnění provozu společnosti. Jedním z navržených řešení je možnost zavedení Fleet managementu. V poslední kapitole je provedeno vyhodnocení předložených návrhů autora.

## **KLÍČOVÁ SLOVA**

Dispečer, NOVA Blansko, racionalizace provozu, silniční nákladní doprava, správa vozového parku

## **TITLE**

Rationalization of the operation of road freight transport in a small transport company

## **ANNOTATION**

The bachelor's thesis focuses on the operation of road freight transport in a selected transport company. The first chapter analyses the current state of the company, including staffing, the vehicle fleet, and equipment. The second chapter provides an analysis of road freight transport operations and selected transportation services. Following these analyses, the third chapter proposes a set of measures to streamline processes with the goal of modernizing and improving the company's operations. One of the proposed solutions includes the possibility of implementing fleet management. The final chapter evaluates the author's proposed measures.

## **KEYWORDS**

dispatcher, NOVA Blansko, rationalization of the operation, road freight transport, fleet management

# OBSAH

SEZNAM OBRÁZKŮ.....	9
SEZNAM TABULEK .....	10
SEZNAM ZKRATEK .....	11
ÚVOD.....	12
1 ANALÝZA SPOLEČNOSTI .....	13
1.1 Představení společnosti.....	13
1.2 Personální obsazení .....	14
1.2.1 Jednatel.....	14
1.2.2 Účetní .....	16
1.2.3 Automechanik.....	16
1.2.4 Řidiči .....	17
1.3 Vozový park.....	19
1.3.1 Valníky .....	20
1.3.2 Tahače s návěsem .....	21
1.3.3 Autojeřáb .....	22
1.4 Provozovna.....	24
1.5 Vybavení.....	25
1.5.1 Kancelář.....	25
1.5.2 Mobilní tarify.....	27
1.6 Závěr analýzy společnosti .....	27
2 ANALÝZA PROVOZOVÁNÍ SILNIČNÍ NÁKLADNÍ DOPRAVY .....	29
2.1 Analýza dispečerských činností jednatele .....	29
2.1.1 Hledání přepravy .....	29
2.1.2 Komunikace se zákazníkem .....	31
2.1.3 Vedení rozpisu vozidel a řidičů .....	31
2.1.4 Plánování trasy .....	33
2.1.5 Převážní dokumenty.....	34
2.1.6 Vedení knihy jízd .....	36
2.1.7 Komunikace s řidičem a sledování vozidla .....	37
2.1.8 Výpočet spotřeby pohonných hmot vozidel .....	38

2.1.9	Ověřování technických prohlídek a platnosti tachografů.....	40
2.2	<i>Fleet controlling</i> .....	41
2.3	<i>Analýza zavedení tachografu 2. generace</i> .....	43
2.4	<i>Shrnutí analýzy</i> .....	46
3	NÁVRHY NA RACIONALIZACI PROCESŮ VE SPOLEČNOSTI .....	48
3.1	<i>Návrh na zavedení systému fleet managementu</i> .....	48
3.2	<i>Vytvoření rozpisu vozidel a řidičů v Microsoft Excel</i> .....	53
3.3	<i>Výpočet průměrné spotřeby PHM v Microsoft Excel</i> .....	54
3.4	<i>Webová platforma pro plánování tras</i> .....	54
3.5	<i>Návrh zavedení tachografu 2. generace do Volva FM</i> .....	56
3.6	<i>Obnova Volva FL 614</i> .....	57
4	ZHODNOCENÍ PŘEDLOŽENÝCH NÁVRHŮ .....	59
4.1	<i>Nedoporučené návrhy</i> .....	59
4.2	<i>Doporučené návrhy</i> .....	59
	ZÁVĚR .....	62
	SEZNAM POUŽITÝCH INFORMAČNÍCH ZDROJŮ .....	63
	SEZNAM PŘÍLOH.....	65

## SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1 Mapa sídla společnosti NOVA Blansko s.r.o.....	14
Obrázek 2 Volvo FM .....	21
Obrázek 3 Volvo FH 13 .....	22
Obrázek 4 Tatra 815 AD20.....	23
Obrázek 5 Provozovna společnosti .....	25
Obrázek 6 Část rozpisu vozidel a řidičů .....	32
Obrázek 7 Prostředí z portálu Myto.gov.cz .....	38
Obrázek 8 Tankovací sešit .....	39
Obrázek 9 Datový klíč DiguVu .....	43
Obrázek 10 Aktivace aktualizace Car Trackeru .....	44
Obrázek 11 Vizualizace trasy vozidla .....	50
Obrázek 12 Elektronická kniha jízd.....	51
Obrázek 13 Rozpis vozidel a řidičů .....	53
Obrázek 14 Výpočet průměrné spotřeby PHM za leden .....	54
Obrázek 15 Zadávání technických parametrů vozidla.....	55
Obrázek 16 Výběr vozidla a trasy.....	56
Obrázek 17 Renault D 18.....	58

## SEZNAM TABULEK

Tabulka 1 Seznam nákladních vozidel .....	19
Tabulka 2 Platnost technických prohlídek a tachografů .....	40
Tabulka 3 Navrhovaná vozidla pro zavedení fleet managementu .....	42
Tabulka 4 Cena za jednotlivé položky při zavádění tachografu G2 .....	44
Tabulka 5 Počet přeprav směřující do Slovenské republiky .....	45
Tabulka 6 Cenová nabídka tarifů .....	49
Tabulka 7 Cena za jednotlivé položky .....	52
Tabulka 8 Celkové náklady za jednotlivá opatření .....	61

## SEZNAM ZKRATEK

CAN	controller area network řídící oblastní sběrnice
DIČ	daňové identifikační číslo
DPČ	dohoda o pracovní činnosti
FH	přední řízení s vysokou kabinou
FL	přední řízení s nízkou kabinou
FM	přední řízení se středně vysokou kabinou
FMS	system správy vozového parku
GMBH	společnost s ručením omezeným
G1	tachograf první generace
G2	tachograf druhé generace
IČ	identifikační číslo
IBR	hladinová měřicí sonda
N3	kategorie nákladních vozidel s maximální přípustnou hmotností nad 12 tun
PDF	přenosný formát dokumentu
PHM	pohonné hmoty
RZ	registrační značka
s.r.o.	společnost s ručením omezeným
SCS	návěs od společnosti Schmitz Cargobull
STK	stanice technické kontroly
VB	programovací jazyk visual basic

## ÚVOD

Silniční nákladní doprava představuje významnou část trhu dopravních a logistických služeb v České republice. Malé a střední podniky v odvětví čelí četným výzvám – stárnoucí pracovní síla, silná konkurence, volatility cen pohonných hmot, stagnace průmyslového růstu a vysoké náklady na údržbu vozidel.

Bakalářská práce se zabývá provozováním silniční nákladní dopravy ve vybrané dopravní společnosti a navrhuje soubor opatření pro její racionalizaci. V první kapitole bude představena a analyzována společnost – personální obsazení, vozový park a vybavení. Ve druhé kapitole bude provedena analýza provozování silniční nákladní dopravy, zejména analýzy vybraných dispečerských činností a zavedení tachografu 2. generace. Po provedených analýzách bude ve třetí kapitole navržen soubor opatření za účelem zmodernizování a zefektivnění provozu společnosti. Ve čtvrté kapitole bude provedeno zhodnocení navrhovaných opatření z hlediska jejich přínosu pro společnost a případné doporučení jejich zavedení.

**Hlavním cílem práce je zefektivnění dispečerských činností jednatele společnosti NOVA Blansko s.r.o., která se zabývá provozováním silniční nákladní dopravy pro cizí potřeby velkými vozidly a jeřábníky pracemi. Mezi tyto činnosti patří proces zajišťování přeprav, monitorování pohybu vozidel, vedení knihy jízd a efektivní plánování tras. Za účelem dosažení tohoto cíle autor navrhuje zavedení systému řízení vozového parku.**

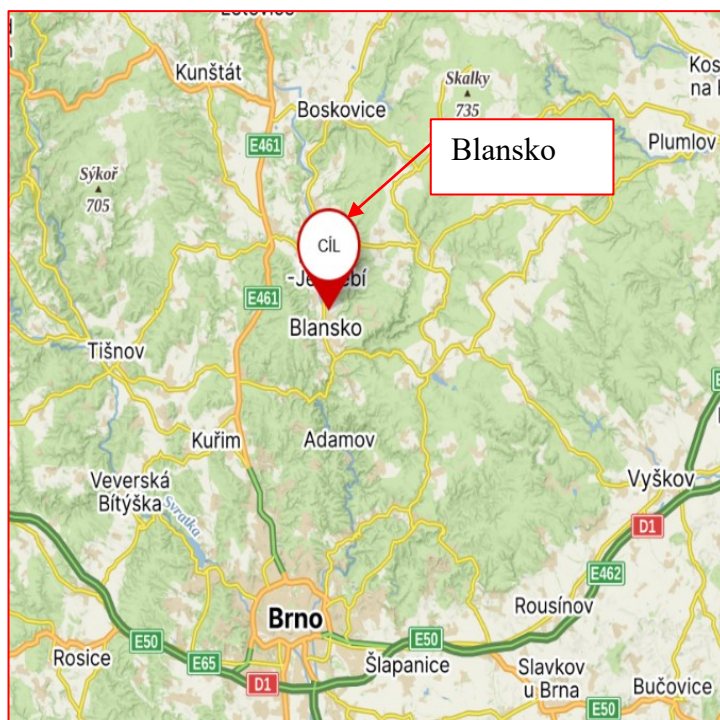
# 1 ANALÝZA SPOLEČNOSTI

Bakalářská práce se zaměří na racionalizaci provozu silniční nákladní dopravy ve zvolené dopravní společnosti NOVA Blansko s.r.o. Tato kapitola se zaměří na představení analyzované společnosti, přičemž úvodní část stručně popíše její historický vývoj, více pozornosti bude věnováno analýze vykonávaným činnostem firmy. Následně bude analyzováno personální obsazení, složení vozového parku, technické základny a vybavení.

## 1.1 Představení společnosti

Společnost NOVA Blansko s.r.o. sídlí v jihomoravském městě Blansko, obrázek 1. Začátky působení lze datovat do 80. let 20. století, kdy tento název ještě nenesla, jelikož se jednalo pouze o autodopravní oddělení ve stavebním bytovém družstvu Macocha. Při privatizaci byla tato větev oddělena a vznikla tak samostatná společnost zápisem do obchodního rejstříku 16.března roku 1994. Téhož roku získala firma koncesi na provozování silniční motorové dopravy nákladní nad 3,5 tuny, kdy odpovědný zástupce společnosti splnil podmínky popsané v kapitole 1.2.1 Jednatel. Výpis firmy z rejstříku podnikatelů v silniční dopravě je v příloze A (1).

Od svého vzniku se společnost primárně zaměřuje na poskytování silniční nákladní dopravy pro cizí potřeby, která tvoří majoritní část jejího podnikání. Tuto službu zajišťuje prostřednictvím své vlastní flotily nákladních vozidel, přičemž pokrývá jak území České republiky, tak i Slovenské republiky. Kromě dopravy nabízí společnost také další doplňkové služby, mezi které patří servis nákladních vozidel, prováděný automechanikem a jeřábnické práce, jež jsou zajišťovány pomocí vlastního autojeřábu. Tímto způsobem poskytuje širší okruh služeb v oblasti silniční dopravy a související technické podpory.



Zdroj: Mapy.cz, úprava autor

Obrázek 1 Mapa sídla společnosti NOVA Blansko s.r.o.

## 1.2 Personální obsazení

Tato podkapitola se zaměřuje na analyzování personálního obsazení a činností jednotlivých zaměstnanců ve firmě. Společnost je zastupována jednatelem, který je zároveň jediným společníkem firmy a je oprávněn jednat jménem společnosti ve všech věcech. Tento způsob jednání je znázorněn ve výpise z veřejného rejstříku v příloze B. Personální složení zaměstnanců zahrnuje účetní, automechanika a sedm řidičů.

### 1.2.1 Jednatel

Jednatel společnosti nese odpovědnost za celkový provoz firmy, přičemž zastává nejen manažerskou roli, ale současně plní funkci dispečera. Jeho povinnosti lze rozdělit do několika oblastí.

Jednatel zodpovídá za to, že společnost splňuje zvláštní podmínky pro provozování silniční dopravy pro cizí potřeby velkými vozidly v souladu se zákonem č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů (2). Mezi tyto požadavky patří odborná způsobilost, finanční způsobilost, dobrá pověst a usazení. Pro provozování mezinárodní silniční nákladní dopravy pro cizí potřeby je povinnost disponovat platnou eurolicencí. Současně je stanovena povinnost mít v každém vozidle vykonávajícím tuto činnost opis eurolicence. Společnost vlastní tuto eurolicenci od roku 2014, aby mohla provozovat dopravu i na území

Slovenské republiky, přičemž tehdy pořídila dva opisy. V listopadu roku 2024 jednatel nechal prodloužit licenci na odboru dopravy Krajského úřadu Jihomoravského kraje na další období deseti let, za účelem zachování schopnosti tento druh dopravy nadále provozovat. Správní poplatek za vydání eurolicence byl 1000 Kč bez DPH k listopadu 2024. V souvislosti s tím byl pořízen pouze jeden opis, což bylo odůvodněno okolnostmi popsány v kapitole 2.2. Cena za pořízení jednoho opisu byla 200 Kč bez DPH (3). Opis eurolicence je v příloze C.

Dále je odpovědný za technickou způsobilost vozidel, což zahrnuje pravidelné technické prohlídky, měření emisí, registraci vozidel a sjednání povinného ručení. Kontroluje, zda řidiči dodržují nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 ze dne 15. března 2006 o harmonizaci některých právních předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy a o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85, v nejnovějším konsolidovaném znění (4). Nařízení stanovuje pravidla pro pracovní dobu, odpočinek a vedení záznamů z tachografů. Tachografy podléhají pravidelné kalibraci podle nařízení (EU) č. 165/2014 o tachografech v silniční dopravě, v nejnovějším konsolidovaném znění (5). Jednatel rovněž zajišťuje úhradu mýtného poplatku podle zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (6). Dále získání povolení pro přepravu nadměrných nákladů regulované zákonem č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (7). Na závěr musí plnit povinnosti vyplývající ze zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů, včetně zdravotní způsobilosti zaměstnanců (8).

V oblasti plánování a organizace přeprav jednatel v roli dispečera koordinuje každodenní provoz společnosti. Tato činnost zahrnuje plánování tras, komunikaci s klienty, sledování termínů a řešení neočekávaných událostí, jako jsou poruchy vozidel či zpoždění. Zodpovídá také za komunikaci se zákazníky a dodavateli, přičemž se zaměřuje na udržování vztahů s obchodními partnery a zajišťování nových zakázek. Kvůli omezenému personálnímu obsazení se rovněž podílí na administrativních procesech, například na mzdové agendě.

Kombinace manažerských a dispečerských činností představuje výhody, zejména v oblasti mzdových nákladů a zajištění plynulé komunikace. Současně však tento model klade vysoké nároky na časovou flexibilitu a organizační schopnosti jednatele. Navíc některé dispečerské úkony jako je vedení knihy jízd, sledování polohy vozidel, počítání spotřeby pohonných hmot vozidel, plánování trasy a vedení rozpisu řidičů jsou nadále prováděny zastaralými metodami. Podrobnější popis a analýza autorem vybraných dispečerských činností budou uvedeny v kapitole 2.

### 1.2.2 Účetní

Za účetní agendu ve firmě je odpovědná účetní, která je zaměstnaná na plný úvazek.

Mezi její činnosti patří:

- **Vedení účetnictví:** Účetní je odpovědná za zpracování účetních dokladů, vedení účetních knih a přípravu měsíčních a ročních závěrek.
- **Zpracování mezd a pracovních smluv:** Zajišťuje výpočet a výplatu mezd pro všechny zaměstnance, včetně zpracování odvodů na daň z příjmu fyzických osob, sociální a zdravotní pojištění. Zaměstnancům, kteří o to projeví zájem, rovněž vyřizuje příspěvek na penzijní připojištění.
- **Fakturace:** Vystavování a kontrola přijatých faktur, sledování nesplacených pohledávek a komunikace s dlužníky.
- **Daňové záležitosti:** Příprava daňových přiznání, zahrnující daň z příjmů právnických osob, přiznání k dani z přidané hodnoty a silniční daň, a jejich následné elektronické podání finančnímu úřadu prostřednictvím datové schránky.

Na základě konzultace s paní účetní, jednatelem společnosti a vzhledem k omezené odborné znalosti problematiky účetnictví, autor dospěl k závěru, že nebude navrhopvat žádná opatření v této oblasti.

### 1.2.3 Automechanik

V servisní dílně pracuje jediný automechanik, zaměstnaný na plný úvazek. Na starosti má údržbu a opravy všech firemních nákladních vozidel uvedených v kapitole 1.3, a také provádí servis externích nákladních vozidel. Automechanik zpravidla upřednostňuje firemní vozidla před těmi externími. Podíl na práci mezi nimi se proto vždy liší v závislosti na nutnosti opravy či údržby firemních vozidel. Mezi jeho hlavní odpovědnosti patří:

- **Preventivní údržba vozidel:** Pravidelná kontrola technického stavu vozidel a provádění potřebných údržbových úkonů (výměna oleje, filtrů, brzdových destiček apod.).
- **Opravy:** Rychlé řešení poruch, aby byla vozidla co nejdříve připravena k dalšímu provozu.
- **Spolupráce s jednatelem:** Automechanik pravidelně spolupracuje s jednatelem při plánování termínu oprav a zajišťování náhradních dílů.

Automechanik je klíčovým členem firmy, protože nejenže snižuje závislost na externích servisních službách a udržuje vozidla ve stavu provozní způsobilosti, ale také přispívá k vedlejším příjmům prostřednictvím servisních a opravárenských služeb poskytovaných externím zákazníkům.

Návrhy na obnovu vybraných vozidel z vozového parku, uvedené v kapitole 1.3, by mohly zmenšit podíl práce automechanika na firemních vozidlech. Tato změna by automechanikovi umožnila více se soustředit na opravy cizích vozidel, což by mohlo přispět k nárůstu příjmů společnosti.

#### **1.2.4 Řidiči**

Řidiči motorových vozidel o celkové hmotnosti nad 3,5 tuny musí být držiteli odpovídajícího řidičského oprávnění skupiny C, případně skupiny C+E v případě řízení soupravy vozidel, kde tažné vozidlo spadá do skupiny C a přívěs přesahuje hmotnost 750 kg. Kromě řidičského oprávnění je rovněž nezbytné pravidelné absolvování zdravotních prohlídek a psychologických vyšetření, jak stanovuje zákon č. 361/2000 Sb. (7). Současně jsou řidiči povinni vlastnit průkaz profesní způsobilosti řidiče a podrobovat se pravidelným školením v souladu se zákonem č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů (9). Nakonec, dle nařízení EU č. 165/2014, o tachografech v silniční dopravě, v nejnovějším konsolidovaném znění, musí řidiči ve vozidle vybaveném digitálním tachografem vlastnit osobní digitální kartu řidiče. Ta slouží k zaznamenávání doby řízení, přestávek, odpočinku, údajů o vozidle a technickým parametrům jízdy (5). Fotografie karty řidiče je v příloze D.

Společnost zaměstnává pět řidičů na plný pracovní úvazek, přičemž jeden z nich současně vykonává funkci jeřábníka, což umožňuje společnosti nabízet specializované stavební činnosti, přípravné a dokončovací stavební práce, podle zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání, ve znění pozdějších předpisů (10). Jeřábník vlastní jeřábnický průkaz a společně s dvěma řidiči ještě vazačský průkaz na základě nařízení vlády č. 193/2022 Sb., o vyhrazených technických zdvihacích zařízeních a požadavcích na zajištění jejich bezpečnosti, ve znění pozdějších předpisů (11).

Další dva řidiči, kteří již dosáhli důchodového věku, jsou zaměstnáni na základě dohody o pracovní činnosti (DPČ). Tento stav a počet zaměstnání řidičů umožňuje firmě pružně reagovat na měnící se poptávku po přepravních službách a snižuje mzdové náklady v období nižšího vytížení.

Hlavní úkoly řidičů zahrnují:

- **Přepřavu zboží:** Doručování nákladu na určená místa podle plánu dispečera.
- **Údržbu vozidel:** Řidiči se často podílejí na základní údržbě vozidel, jako je kontrola oleje, doplňování provozních kapalin nebo čištění kabiny.
- **Komunikace s dispečerem:** Řidiči musí být v neustálém kontaktu s dispečerem pro koordinaci přeprav a řešení případných komplikací.
- **Komunikace s automechanikem:** V případě poruchy vozidla během jízdy, mají řidiči možnost obrátit se na automechanika. Automechanik může detailně popsat postup řešení vzniklé situace, případně doporučit další kroky k bezpečnému odstranění závady či zajištění další jízdy.

Průměrný věk všech řidičů ve společnosti je 57 let, což je v souladu s celorepublikovým trendem, kdy populace řidičů nákladních vozidel stárne (12). To představuje několik potenciálních hrozeb pro budoucí provoz společnosti:

1. **Odchod do důchodu** – S rostoucím věkem řidičů se zvyšuje pravděpodobnost jejich odchodu do důchodu v blízké budoucnosti. Firma by tak mohla čelit situaci, kdy bude muset najednou nahradit několik zkušených řidičů, což by mohlo ohrozit kontinuitu služeb a schopnost pokrývat poptávku po přepravě.
2. **Nedostatek nových řidičů na trhu práce** – Současný trh práce trpí všeobecně známým nedostatkem řidičů nákladních vozidel. Tato situace vznikla zejména v důsledku stárnutí populace řidičů, nízkého zájmu mladých lidí o tuto profesi a zvyšujících se náklady na kvalifikaci. Například povinné profesní školení, jehož cena se liší podle výběru autoškoly. Vstupní školení v rozsahu 140 hodin se zpravidla pohybuje mezi 20 000 a 25 000 Kč (13). Malé firmy se tak budou muset připravit na komplikace při nábore nových zaměstnanců.
3. **Mzdové požadavky nových řidičů** – Noví řidiči zpravidla mají vzhledem ke stávajícímu nedostatku pracovní síly vyšší mzdové požadavky. Malá společnost by se mohla ocitnout v situaci, kdy si nebude moci dovolit platit řidiče tak, aby konkurovala větším dopravním firmám.

Přestože se jedná o závažnou problematiku, není předmětem autorova zaměření v rámci této práce, a proto jí nebude věnována další pozornost.

### 1.3 Vozový park

Vozový park společnosti se skládá z vozidel kategorie N3, která jsou určena pro přepravu nákladu. Kategorie N3 zahrnuje nákladní vozidla s maximální přípustnou hmotností nad 12 tun. Tato vozidla jsou klasifikována podle zákona č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (14). Nákladní vozidla jsou dále rozdělena podle typu nástavby na varianty s otevřenou ložnou plochou s možností přidání bočnic, nebo nástavbou vybavenou shrnovací plachtou. Díky této kombinaci je firma schopna pokrývat potřeby zákazníků, kteří mají různé požadavky na užitečnou hmotnost, ložnou plochu a zakrytí nákladu. Společnost rovněž vlastní autojeřáb rozšiřující možnosti přepravy a manipulace s těžkým materiálem a břemeny. V tabulce č.1 je přehled jednotlivých vozidel včetně jejich specifikací.

Tabulka 1 Seznam nákladních vozidel

Typ vozidla	Druh	Rok výroby	Užitečná hmotnost(t)	Ložná plocha (m <sup>2</sup> )
<b>Volvo FL H</b>	valník s otevřenou ložnou plochou	2008	10,5	17,5
<b>Volvo FL 618</b>	valník s otevřenou ložnou plochou	1993	10,5	17,5
<b>Volvo FM</b>	valník s plachtou	2016	14,5	20
<b>Volvo FL</b>	valník s plachtou	2012	9,5	16,25
<b>Volvo FH13 tahač + Kögel Trailer GMBH</b>	tahač + návěs s otevřenou ložnou plochou	2017+2016	27	34
<b>Volvo FH13 tahač + Schmitz SCS 24/L</b>	tahač + návěs s plachtou	2012+2014	24	33,75
<b>Tatra 815 AD20</b>	autojeřáb	1987	20 (břemene)	-

Zdroj: Společnost Nova Blansko s.r.o.

Autor provede analýzu jednotlivých vozidel s cílem zhodnotit jejich přínos a zda vyhovují současným požadavkům společnosti. Zároveň zkoumá možnosti implementace systému pro správu vozového parku.

### 1.3.1 Valníky

Mezi vozidla určená pro přepravu nákladu na otevřených plochách patří Volvo FL H a Volvo FL 618, která mají shodnou užitečnou hmotnost 10,5 tuny a ložnou plochu 17 m<sup>2</sup>. Tato vozidla jsou vhodná pro přepravu stavebních materiálů, ocelových konstrukcí a dalších nákladů, které nevyžadují krytí plachtou. Volvo FL H má navíc opakované povolení pro zvláštní užívání pozemní komunikace vozidlem o hmotnosti nejvýše 48 tun, určené pro přepravu nadměrného a nadrozměrného nákladu, což dále rozšiřuje portfolio poskytovaných služeb. Povolení je v příloze E. Toto povolení je však spojeno s náklady, které společnost každoročně zatěžují částkou 22 000 Kč včetně DPH za jedno povolení. Navzdory nákladům jednatel konstatoval, že je výhodné si toto povolení zachovat. Z tohoto důvodu se autor rozhodl neprovádět další analýzu zaměřenou na posouzení výhodnosti držení daného povolení.

Volvo FM a Volvo FL vybavené shrnovací plachtou umožňují přepravu nákladu, který je potřeba chránit před nepříznivými povětrnostními podmínkami. Díky plachtě je možné bezpečně přepravovat zboží citlivé na vlhkost nebo nečistoty. Ve srovnání s modelem Volvo FL (2012), disponuje Volvo FM (2016) prodlouženým nákladovým prostorem o 1,5 metru a zvýšenou užitečnou hmotností o 5 tun, což umožňuje přepravu rozměrnějšího a těžšího nákladu. Hlavní rozdíl mezi označením FL a FM spočívá v konstrukčním uspořádání kabiny. Model FL představuje lehčí a kompaktnější variantu nákladního vozidla s nižší kabinou, určenou primárně pro přepravu na kratší vzdálenosti. Naproti tomu model FM je koncipován jako středně těžké nákladní vozidlo s vyšší kabinou, komfortem a lepší ergonomií pro delší trasy. Fotografie Volvo FM je na obrázku 2.

Volvo FL 618, vyrobené v roce 1993 je nejstarší vozidlo společnosti mimo autojeřáb. Vozidlo vykazuje značné fyzické opotřebení, které je navíc umocněno častými náklady na opravy a obtížnou dostupností náhradních dílů. Tyto faktory vedou firmu k záměru jeho nahrazení v rámci krátkodobého plánu, jehož cílem je omlazení vozového parku. Dalším důležitým faktorem je i omezená elektronická výbava vozidla, která výrazně komplikuje implementaci systému pro správu vozového parku. Zavedení této technologie by bylo technicky složité a pro jediné takové vozidlo ve flotile i zbytečné. V kapitole 3 bude proto navržena obměna tohoto vozidla, a to buď za mladší ojetý model, nebo za zcela nové vozidlo.

Dalším hodnoceným vozidlem je Volvo FL H z roku 2008, u něhož byla během září roku 2024, provedena generální oprava motoru. Tato investice představovala pro společnost náklady ve výši 310 000 Kč včetně DPH, a proto není obměna tohoto vozidla aktuálně vhodná. Autorovi se nepodařilo zjistit, zda je vozidlo vybaveno zabudovaným připojením FMS. Na základě konzultace s prodejním oddělením poskytovatele systému správy vozového parku

Webfleet, bylo potvrzeno, že na daná vozidla je možné instalovat příslušný systém prostřednictvím sběrnice CAN-bus.

Vozidla Volvo FL (2012) a Volvo FM (2016), přestože již nejsou nejnovější, odpovídají s ohledem na omezené finanční možnosti firmy současným potřebám společnosti a jejich obměna nebude navrhována. Obě vozidla disponují FMS konektory (připojení), umožňující zavedení systémů fleet managementu.



Zdroj: foto autor

Obrázek 2 Volvo FM

### 1.3.2 Tahače s návěsem

Pro přepravu těžších a rozměrnějších nákladů firma využívá tahače Volvo FH, které jsou spojené s různými typy návěsů. Konkrétně nákladu s hmotností nad 14 tun nebo délky 8 metrů, což jsou největší technicky přípustné parametry Volva FM. Návěs s otevřenou ložnou plochou (Kögel Trailer GMBH) nabízí užitečnou hmotnost 27 tun a 33,75 m<sup>2</sup> ložné plochy. Stejně jako valník Volvo FL H, má tato souprava opakované povolení pro přepravu nadměrných a nadrozměrných nákladů. Fotografie Volva FH (2017) je na obrázku 3.

Druhý návěs, Schmitz SCS 24/L, je vybaven plachtou a má užitečnou hmotnost 24 tun a 34 m<sup>2</sup> ložné plochy. Tento návěs je vhodný pro přepravu většího objemu zboží na paletách. Jeho ložná plocha umožňuje přepravu až 33 europalet. Na tahačích se rovněž nachází elektrická instalace umožňující připojení fleet managementu. Obměna tahačů nebude navržena z týchž důvodů jako obměna novějších valníků.



Zdroj: foto autor

Obrázek 3 Volvo FH 13

### 1.3.3 Autojeřáb

Speciální vozidlo Tatra 815 AD20 je vybaveno jeřábem, který umožňuje manipulaci s těžkými břemeny na stavbách nebo při nakládání a vykládání materiálu. Tato flexibilita umožňuje firmě nabízet také služby v oblasti manipulace s těžkými náklady, což rozšiřuje její možnosti v oblasti přepravních služeb.

Maximální nosnost jeřábu činí 20 000 kg. Hydraulicky ovládané opěry zajišťují stabilitu zařízení i na nerovném terénu se sklonem, čímž rozšiřují možnosti jeho použití v různých terénních podmínkách. Konstrukce jeřábu zahrnuje otočné ložisko, které je upevněno na rámu nad zadní nápravou. Toto ložisko slouží jako nosný prvek otočné části jeřábu, umožňující plynulé otáčení v rozsahu 360 stupňů a flexibilní manipulaci s břemeny.

Teleskopický výložník dosahuje délky 21,3 metru a je konstruován s osmi registrovanými délkami, které odpovídají konkrétním pracovním polohám. Pro každou pracovní polohu je stanovena specifická křivka nosnosti, která slouží k určení bezpečného zatížení v závislosti na aktuálním úhlu výložníku. Fotografie autojeřábu je na obrázku 4.

Autojeřáb vykazuje vysokou poruchovost, která je důsledkem jeho fyzického opotřebení. Tento stav se odráží ve zvýšeném počtu vozových dnů v opravě, a také ve výrazně vysokých nákladech spojených s údržbou a servisem. Například v dubnu 2023 bylo nutné provést výměnu ocelového lana, přičemž tato oprava si vyžádala náklady ve výši 23 000 Kč včetně DPH. Další významná oprava byla realizována v listopadu 2024, kdy došlo k kompletní výměně listových pružin na zadní nápravě vozidla, což představovalo náklad ve výši 33 000 Kč včetně DPH. K tomu se přidává skutečnost, že jeřábník obsluhující toto vozidlo nedávno

dosáhl 60 let a dává najevo svůj záměr ve střednědobém horizontu odejít do důchodu, což může vést k obtížím v zajištění personálního obsazení pro jeho provoz.

Navzdory zmíněným problémům zůstává provoz autojeřábu pro společnost výhodný. Z ekonomického hlediska se ukazuje, že provoz autojeřábu je soběstačný, což dokazuje výsledovka jednotlivých středisek, ukazující náklady a výnosy spojené s provozem jednotlivých vozidel. Výsledovka za prvních 10 měsíců roku 2024 je v příloze F. Autojeřáb je veden pod číslem 216.

Ačkoli by bylo vhodné uvažovat o obměně autojeřábu, společnost má v současné době finanční prostředky pouze na pořízení jednoho nového vozidla, přičemž prioritou je investice do obnovy Volva FL 618. Tento krok vychází z faktu, že silniční nákladní doprava představuje pro firmu prioritní činnost, která má přednost před poskytováním jeřábnických prací. Dalším problémem spojeným s případnou obměnou autojeřábu je nejistota ohledně jeho budoucí obsluhy, až jeřábník odejde do důchodu. Autor proto nenavrhuje obměnu autojeřábu a ani zavedení systému správy vozového parku z obdobného důvodu jako u Volva FL 618.



Zdroj: foto autor

Obrázek 4 Tatra 815 AD20

## 1.4 Provozovna

Společnost sídlí v areálu družstva Macocha v pronájmu, kde má rovněž svou jedinou provozovnu. Veškeré prostory společnosti se nacházejí v rámci tohoto jednoho areálu, což představuje významnou výhodu v podobě vzájemné blízkosti jednotlivých pracovišť. Areál zahrnuje kancelář, kde své činnosti vykonávají jednatel a účetní. Do této kanceláře si řidiči pravidelně přicházejí pro dokumenty související s konkrétními přepravními zakázkami. Mezi tyto dokumenty patří zejména „Záznamy o provozu vozidel“, objednávky a v případě přeprav realizovaných do Slovenské republiky, na základě dohody s odesílatelem, rovněž „Nákladní listy CMR“. U nadrozměrné přepravy je potřebné povolení již umístěno ve vozidle.

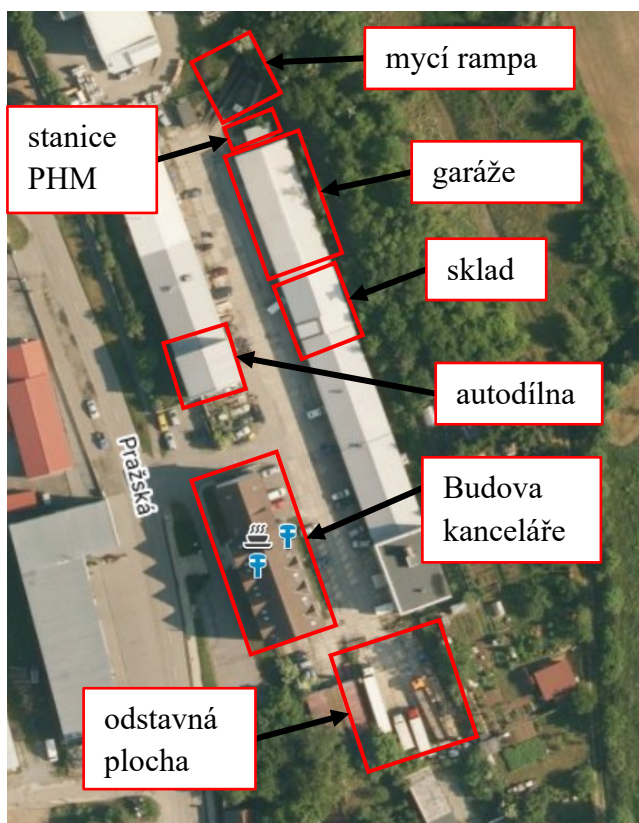
Autor zjistil, že společnost nevede doklad o nákladu ve správné formě, jak stanovuje zákon č. 111/1994 Sb., při provozování vnitrostátní silniční dopravy (2). Tuto problematiku podrobně analyzuje v podkapitole 2.1.5. V některých případech jim tyto dokumenty doručuje jednatel přímo do autodílny, kde je na to určena magnetická nástěnka. Zákazníci kancelář navštěvují zpravidla pouze v situacích, kdy je nutné uskutečnit formální jednání vyžadující jejich fyzickou přítomnost.

Další klíčovou částí areálu je autodílna, kde automechanik vykonává své pracovní činnosti specifikované v kapitole 1.2.3. Autodílna rovněž slouží jako zázemí pro řidiče, kteří zde mají prostor pro odpočinek a občerstvení. Součástí areálu je dále odstavná plocha určená pro tahače a valníky s plachtou, garáže pro autojeřáb a valníky s rovnou ložnou plochou, šatna se sprchou, sklad náhradních dílů a pneumatik, čerpací stanice pohonných hmot a mycí rampa. Všechny uvedené prostory plní funkce, které podporují hlavní činnost společnosti a přispívají k jejímu provozu.

Hlavní nevýhodou tohoto areálu je skutečnost, že si společnost všechny zmíněné prostory od družstva pronajímá. S tímto nájemním vztahem jsou spojeny pravidelné náklady, které zahrnují jak samotné nájemné, tak i poplatky za služby související s užíváním těchto prostor. Tyto náklady činí přibližně 160 000 Kč včetně DPH za jedno čtvrtletí. Další faktorem je omezená motivace společnosti investovat do modernizace či obnovy prostor, jelikož nejsou v jejím vlastnictví.

Společnost se v minulosti pokusila přemístit své zázemí do jiného areálu. Tento záměr však nebylo možné realizovat, neboť se nepodařilo nalézt vhodné prostory, které by měly výhody stávajícího areálu. Cenové nabídky dostupných alternativ rovněž nepřinášely zásadní úspory na náklady. Pořízení vlastního areálu by vyžadovalo významnou finanční investici, kterou by společnost musela pokrýt prostřednictvím vysokého úvěru, jenž v současné době není

v jejích finančních možnostech. Veškeré prostory společnosti jsou znázorněny na obrázku 5. **Z výše uvedených důvodů autor nepřistoupí k návrhu souboru opatření.**



Zdroj: Mapy.cz, úprava autor

Obrázek 5 Provozovna společnosti

## 1.5 Vybavení

Cílem této podkapitoly je analyzovat vybavení související s provozováním silniční nákladní dopravy ve firmě. Zaměřuje se na analyzování hardwaru a softwaru, který využívá jednatel společnosti ve své kanceláři a mobilním tarifům poskytovaným zaměstnancům.

### 1.5.1 Kancelář

Vybavení kanceláře spojené s provozováním silniční nákladní dopravy zahrnuje počítač jednatele, softwarové programy, čtečku karet řidičů a datový klíč DigiVu. Současný počítač disponuje operačním systémem Windows 7 a vykazuje znaky technické zastaralosti, což se projevuje pomalým chodem. Tento stav může výrazně omezit hardwarovou kompatibilitu počítače s programy určenými pro správu vozového parku, přičemž jejich provoz by mohl jeho výkon dále zpomalit. Proto byl vznesen dotaz na poskytovatele těchto programů ohledně jejich systémových požadavků. Možným řešením je pořízení nového počítače, což by vyžadovalo přenos dat, souborů a přechod na novější verzi spediční databanky ComArr, jelikož stávající není podporována na novějších operačních systémech.

Dispečer využívá starší verzi softwaru spediční databanky ComArr, která původně nesla název Raaltrans. Spediční databanka je informační systém, který umožňuje nabízet vlastní přepravy nebo volná vozidla a současně prohlížet nabídky zadané jinými uživateli (15). Na začátku roku 2024 vznikl konflikt mezi správcem serverů Raaltrans a IT firmou ComArr, která systém provozuje. Společnost Nova Blansko musela rozhodnout, zda zůstane u původního softwaru od společnosti ComArr, který nadále využívají původní uživatelé, nebo přejde na novou webovou platformu nabízenou Raaltransem. Jednatel se rozhodl setrvat u původního řešení, protože tuto volbu považoval za stabilnější s ohledem na tehdejší rozsáhlou uživatelskou klientelu. Zároveň byl již zvyklý na prostředí a ovládání daného softwaru. Od té doby nebyla tato situace dále řešena. **V kapitole 2 autor provede podrobnější analýzu využívání databanky ComArr a na základě ní navrhne opatření.**

Podle nařízení (EU) č. 165/2014 je povinné stahovat data z tachografů nákladních vozidel nejméně každé tři měsíce a z karet řidičů nejméně každých 28 dní (5). Pro archivaci a sledování těchto dat je využíván software Car Tracker. Prostředí Car Trackeru je znázorněno v příloze G. Ke stažení dat slouží čtečka karet řidičů a datový klíč digiVu, který se připojí do počítače pomocí konektoru USB. S ohledem na prováděcí nařízení komise EU č. 2021/1228, kterým se mění prováděcí nařízení (EU) 2016/799, pokud jde o požadavky na konstrukci, zkoušení, montáž, provoz a opravy inteligentních tachografů a jejich součástí, v nejnovějším konsolidovaném znění, musí do 31. prosince 2024 být v mezinárodní silniční nákladní dopravě nahrazeny nejstarší typy tachografů, tj. analogové a digitální (G1), za tachografy druhé generace (16). K listopadu roku 2024 to pro společnost znamená nutnost výměny tachografů, pokud chce nadále poskytovat přepravní služby na Slovensko. Zároveň byla společnost obeznámena poskytovatelem Car Trackeru o nutnosti aktualizace softwaru a pořízení novější verze digiVu.

**Ve druhé kapitole bude provedena analýza podílu přeprav směřujících na Slovensko, také budou uvedeny náklady na nákup a instalaci tachografů druhé generace. Budou popsány nutné související úkony, jako je aktualizace softwaru Car Tracker a pořízení nového datového klíče digiVu. Na základě této analýzy bude zhodnoceno, pro kolik vozidel je výhodné pořídit nové tachografy.**

**V kapitole 3 budou případně navržena konkrétní vozidla, u nichž by byl tachograf nainstalován.**

### **1.5.2 Mobilní tarify**

Firemní mobilní telefon vlastní pouze jednatel společnosti, přičemž firma poskytuje svým zaměstnancům mobilní tarify podle jejich individuálních potřeb. Všichni zaměstnanci mají mezi sebou neomezené volání, což je výhodné zejména v komunikaci mezi jednatelem a řidiči, případně mezi jednatelem a automechanikem. Komunikace mezi jednatelem a řidiči je častá, neboť spolu v průběhu dne komunikují několikrát, zatímco mezi jednatelem a automechanikem je nutná pravidelná výměna informací při obstarávání náhradních dílů. Zaměstnanci mají možnost zvolit si množství mobilních dat a počet minut určených pro volání do jiných sítí, které potřebují jak pro účely firemní činnosti (komunikace se zákazníkem), tak pro své osobní potřeby.

Autor práce v srpnu 2024 uzavíral novou smlouvu s operátorem Vodafone a zároveň nastavoval tarify pro jednotlivé zaměstnance. Návrh na zlepšení by mohl spočívat v poskytování firemních mobilních telefonů všem zaměstnancům. Toto navrhované řešení by nebylo nákladné, neboť část nákladů by mohla firma pokrýt z rozpočtu na nákup nového hardwaru, který mobilní operátor nabízí v rámci svých produktů a obnovuje se každé dva roky. Pokud by došlo k vyčerpání stanoveného rozpočtu, měla by společnost možnost zařadit tyto náklady mezi daňově uznatelné.

## **1.6 Závěr analýzy společnosti**

V první kapitole bakalářské práce byla provedena analýza společnosti NOVA Blansko s.r.o. Analýza měla za cíl identifikovat slabiny, silné stránky a příležitosti pro zlepšení efektivity a racionalizace provozu společnosti. Analýza personálního obsazení odhalila, že jedním z klíčových problémů je vysoká náročnost činností a povinností, které spadají do kompetence jednatele společnosti. Vozový park zahrnuje valníky, tahače s návěsy a autojeřáb. Volvo FL 618 generuje vysoké náklady na opravu a má omezenou možnost zapojení do digitalizovaných systémů správy vozového parku, a proto je navržena jeho obměna. Modernější vozidla umožňují implementaci systému fleet managementu, což by představovalo potenciál pro usnadnění dispečerských povinností jednatele. Stávající provozovna společnosti je z hlediska provozních potřeb vyhovující, avšak nachází se v pronajatých prostorách. Náklady spojené s pronájemem představují pro firmu významnou finanční zátěž, přičemž aktuální ekonomická situace neumožňuje přesídlení do vlastních prostor.

Vybavení kanceláře, včetně počítače a softwarových programů by mohlo být nevyhovující a vyžadovat modernizaci. Autor navrhuje následující soubor opatření seřazených na základě jeho zvolených priorit na:

- implementaci systému fleet managementu a s tím související možné pořízení výkonnějšího počítačového vybavení,
- pořízení a instalace tachografů druhé generace na konkrétní vozidla, aktualizovat software Car Tracker a pořízení nového datového klíče digiVu,
- obměnu valníků Volvo FL 618,
- pořízení firemních mobilních telefonů pro řidiče.

## **2 ANALÝZA PROVOZOVÁNÍ SILNIČNÍ NÁKLADNÍ DOPRAVY**

Hlavním zaměřením této kapitoly je podrobná analýza autorem vybraných procesů ve společnosti, zvláštní pozornost je věnována dispečerským činnostem vykonávaným jednatelem. Kapitola se zároveň zaměří na problematiku fleet controllingu a představí konkrétní systém pro správu vozového parku, který autor navrhuje zavést ve společnosti. Kapitola rovněž obsahuje analýzu zavedení tachografů druhé generace, a jejichž implementace je nezbytnou podmínkou pro provozování mezinárodní silniční nákladní dopravy.

### **2.1 Analýza dispečerských činností jednatele**

Cílem této podkapitoly je provést analýzu postupů a technologie používané při vyhledávání přepravních zakázek a komunikaci se zákazníky. Zároveň se zaměřuje na analýzu plánování přepravy, způsob evidence knihy jízd, vedení přepravní dokumentace a činností souvisejících s průběhem přepravy, jako je komunikace s řidiči a sledování pohybu vozidel. Součástí analýzy jsou rovněž podpůrné činnosti, například výpočet spotřeby pohonných hmot vozidel a ověřování platnosti technických prohlídek a tachografů.

#### **2.1.1 Hledání přepravy**

Zprostředkování přepravy ve společnosti probíhá pomocí několika postupů. Poptávky jsou přijímány třemi způsoby:

- elektronicky prostřednictvím formuláře na webové stránce společnosti,
- posláním objednávky elektronickou poštou,
- na základě telefonické komunikace.

Další možnosti, jak získávat zakázky, je aktivní vyhledávání přepravních příležitostí prostřednictvím databáze ComArr, či využití služeb zprostředkovatelů. Společnost klade důraz na budování a udržování vztahů se svými pravidelnými zákazníky. Ti často poskytují opakované zakázky, což přispívá k stabilitě společnosti. Avšak vzhledem k proměnlivosti poptávky, která je výrazně ovlivňována ekonomickými podmínkami, dochází k častým změnám v poměru mezi stálými a nepravidelnými zákazníky. Tento vývoj je zvláště patrný v důsledku poklesu produkce průmyslových podniků v České republice, které tvoří významnou část klientely společnosti. K prosinci roku 2024 představovali pravidelní zákazníci přibližně 70 % celkové zákaznické základny společnosti, zatímco zbývajících 30 % tvořili nepravidelní zákazníci. Autor doporučuje, aby si společnost udržela co největší podíl pravidelných

zákazníků a zároveň aktivně pracovala na získávání nových. Podle jednatele se tak děje, přičemž během let dochází k pravidelné odměně stálé klientely.

Databanka ComArr má další široké spektrum využití. Jedním z hlavních přínosů je možnost efektivního doplňování nákladového prostoru vozidel. Pokud při přepravě není ložný prostor vozidla plně využit, lze prostřednictvím databanky najít vhodnou dokládku, která zaplní zbývající nákladový prostor. Vytěžování vozidel umožňuje lepší využití jejich užitečné hmotnosti, což vede k efektivnější přepravě. Databáze je rovněž užitečná při hledání zpáteční přepravy. Tento postup spočívá v tom, aby místo vykládky bylo co nejbližší provozovně v Blansku nebo po trase zpět. Tento přístup maximalizuje využití vozidel a minimalizuje dobu jízdy bez nákladu.

Další významnou funkcí databanky je její využití v situacích, kdy společnost nemůže realizovat požadovanou přepravu z důvodu plného vytížení svých kapacit, nebo pokud by realizace zakázky nebyla výhodná. V takovém případě má firma dvě možnosti:

- přepravu postoupí jinému dopravci nebo zprostředkovateli,
- zadá poptávku do databanky.

V případě postoupení přepravy jinému dopravci či zprostředkovateli tak činí s partnery, se kterými udržuje dlouhodobě kontakt. Dopravce, kterému je zakázka přenechána, může v budoucnu nabídnout obdobnou zakázku jako protislužbu. Pokud partnerský dopravce nemá o realizaci zakázky zájem, společnost přistupuje k zadání poptávky do databanky ComArr. Tento systém umožňuje všem dopravcům využívajícím danou platformu projevit zájem o realizaci zakázky a následně ji převzít k provedení. V obou případech si společnost účtuje menší marži za zprostředkování, což přispívá k diversifikaci příjmů.

Z provedené analýzy vyplývá, že firma má široce diverzifikované možnosti při hledání přepravy. K listopadu 2024 společnost uvádí, že tyto možnosti jsou pro ni dostačující a po většinu roku má dostatečné množství zakázek. Autor však do budoucna, v případě dlouhodobého poklesu poptávky, navrhuje zvážit zavedení další spediční databanky. Tento návrh se opírá na základě konzultace s dispečery společnosti CEE Logistics a.s., která poskytuje přepravní a logistické služby v silniční nákladní dopravě po celém světě a má pobočku v Pardubicích. Autor měl možnost navštívit tuto společnost během exkurze organizované univerzitou.

Dispečeři společnosti CEE Logistics uvedli, že po rozdělení platformy RaalTrans, jak je popsáno v kapitole 1.5.1, se rozhodli využívat obě databanky. Podle jejich zkušeností se na novou platformu RaalTrans zaregistroval významný počet nových uživatelů, zatímco ComArr zůstává atraktivní díky tomu, že si udržel významnou část svých původních uživatelů. Tento

přístup jim zvyšuje jejich flexibilitu, jelikož mají k dispozici větší množství poptávek k přepravě.

### **2.1.2 Komunikace se zákazníkem**

Komunikace se zákazníky probíhá především prostřednictvím e-mailu a telefonu. Pokud zákazník jako první kontaktuje firmu telefonicky, je s jednatelem podrobně probrán specifikovaný druh a povaha přepravovaného zboží, včetně informací o případné potřebě zakrytí plachtou, rozměrech, hmotnosti, místě nakládky a vykládky a časových požadavcích. Pokud se jedná o jeřábnické práce, dispečer se podrobně doptá na parametry zakázky. Nejdříve se zajímá o hmotnost přemísťovaného zboží, způsob uchycení, výšku, do které bude břemeno zvedáno, těžiště a vzdálenost břemene od jeřábu.

Po získání potřebných informací je zákazník požádán o zaslání objednávky e-mailem, kterou si dopravce následně zkontroluje, vybere vhodné vozidlo a pokud má o přepravu zájem, zašle cenovou nabídku. Příklad objednávky je v příloze H. Pokud zákazník souhlasí, je zakázka potvrzena a zapsána do rozpisu řidičů a vozidel. Způsob výběru vhodného vozidla a zapisování do rozpisu je popsán v podkapitole 2.1.3.

### **2.1.3 Vedení rozpisu vozidel a řidičů**

Při procesu plánování přepravy nejprve jednatel vybere vhodné vozidlo, které odpovídá charakteru přepravovaného zboží. Přiřazení konkrétního vozidla je závislé na hmotnosti a rozměrech nákladu, počtu a typu přepravních jednotek, způsobu nakládky a vykládky, stejně jako na požadavku zakrytí nákladu plachtou. Poté jednatel stanoví řidiče, který bude danou přepravu realizovat. Ve společnosti je běžnou praxí, že řidiči střídají vozidla podle aktuálních potřeb a dostupnosti řidičů.

Během výběru řidiče je nezbytné zohlednit specifické požadavky dané zakázky. Pokud si zákazník objedná kombinaci jeřábnických prací při nakládce a vykládce spolu s přepravou, jednatel musí přidělit řidiče nákladního vozidla, který je držitelem vazačského průkazu. Jak bylo uvedeno v podkapitole 1.2.4, společnost disponuje pouze dvěma řidiči, kteří splňují tyto požadavky.

Po schválení zakázky jednatel zaznamenává přepravu do týdenního rozpisu vozidel a řidičů. Tento rozpis je psán na papíře A3 v tabulkové formátu a je doplněn papírem formátu A4, na němž je uveden seznam vozidel. Pro lepší přehlednost byla autorem zachycena pouze část rozpisu, která znázorňuje plán na pondělí (13.01. 2025). Tato část je znázorněna na obrázku 6.

Evidenční číslo vozidla	RZ	Poznámky k přepravě	Řidič a cena za přepravu
201	4B98011		KR 4000
170	2B40465		KDZ 5500
213	1BL4565		
197	BKA 1952		
215	7AR1094		
216	1BP3315		
212	1BL4820		
211	1BB3689		
210	9B94727		

Zdroj: foto autor

Obrázek 6 Část rozpisu vozidel a řidičů

Pohledem na rozpis zleva doprava lze identifikovat jednotlivé sloupce a jejich obsah. První sloupec obsahuje evidenční číslo, pod kterým je vozidlo vedeno v systému účetnictví. Druhý sloupec uvádí registrační značku vozidla. Třetí sloupec zobrazuje datum přepravy a poznámky jednatele týkající se konkrétní zakázky. Čtvrtý sloupec je určen pro zaznamenání ceny za přepravu, případně pro uvedení telefonního čísla zákazníka, pokud cena dosud nebyla sjednána. V tomto sloupci je také zapsána zkratka příjmení řidiče, který má přepravu realizovat.

Při pohledu na celý rozpis autor rozlišil dvě části. První část obsahuje záznamy o přepravách, které společnost realizuje vlastními silami, zatímco druhá část zahrnuje přepravy, jež společnost zprostředkovala.

Jednatel poznámky zapisuje tužkou, což mu umožňuje v případě změny, například při zrušení přepravy či jiné nepředvídané situaci, provést úpravy prostřednictvím gumování. Týdenní rozpisy jednatel pravidelně ukládá na sebe a vytváří z nich hromádku, kterou obvykle uchovává po dobu přibližně šesti měsíců. Tímto způsobem si zajišťuje možnost zpětného nahlédnutí do plánů z minulých týdnů, přičemž nové rozpisy umísťuje vždy na vrchol.

Autor na základě provedené analýzy dospěl k závěru, že stávající systém zapisování do rozpisu je nepřehledný a zastaralý. Omezený prostor pro psaní poznámek vede k používání zkratk. Tyto poznámky jsou často srozumitelné pouze jednateli, což komplikuje jejich případné využití jinými osobami, což je patrné i z příkladu na uvedeném obrázku 6. Způsob archivace rozpisů v podobě volně uložené hromádky se rovněž ukazuje jako neefektivní. Na základě těchto zjištění autor navrhuje dvě možná řešení. Zaprvé digitalizaci celého systému prostřednictvím navrhovaného systému správy vozového parku, který by zajistil vyšší přehlednost, efektivitu práce a archivaci. Pokud autor nedoporučí zavedení systému správy vozového parku, navrhne rozpis vozidel a řidičů vést v tabulkovém procesoru Microsoft Excel. Konkrétní podoba nového rozpisu bude detailně popsána ve třetí kapitole.

#### 2.1.4 Plánování trasy

Pro stanovení trasy a její délky využívá jednatel webovou platformu Mapy.cz. Z pohledu autora této práce však tato metoda vykazuje nedostatky, neboť platforma Mapy.cz neumožňuje možnost plánování tras pro nákladní vozidla. Řidiči, kteří nejsou obeznámeni jednatel o konkrétní trase, si proto zajišťují navigační prostředky individuálně. Využívají mobilní aplikace či navigační prostředky, které disponují možností zadávání následujících parametrů:

- celkovou délku vozidla,
- celkovou hmotnost vozidla,
- výšku vozidla,
- šířku vozidla,
- počet náprav,
- zatížení jednotlivých náprav.

Tento postup však může vést k situacím, kdy jednatel při plánování přepravy nezohlední možná dopravní omezení na trase, jako jsou například výšková omezení nebo zákazy vjezdu pro nákladní vozidla do určitých městských oblastí. V důsledku těchto faktorů může docházet ke zpožděním, která nebyla předem kalkulována, což může negativně ovlivnit efektivitu přepravního procesu a logistickou koordinaci.

Autor identifikoval bezplatnou webovou platformu **ROAD LORDS Dispatcher**, na které je po registraci pod názvem firmy možné vytvářet účty pro jednotlivá vozidla a zadávat k nim uvedené technické parametry. Na základě těchto údajů lze následně plánovat trasy tak, aby se nákladní vozidla vyhnula dopravním omezením na pozemních komunikacích (17). Uživatel

může i na mapě přímo nahlížet například na jednotlivé ulice měst nebo mosty a zjistit, jaká omezení pro ně platí.

**Při výběru systému fleet managementu autor práce zohledňuje, zda navrhované řešení obsahuje funkci pro plánování tras nákladních vozidel. V případě, že autor zavedení systému fleet managementu nedoporučí, aspoň navrhne alternativu v podobě zmíněné webové platformy ROAD LORDS Dispatcher. Oba návrhy budou popsány v kapitole 3.**

Firma se zaměřuje převážně na vnitrostátní dopravu a jednatel organizuje přepravy tak, aby se řidiči každý den vraceli na provozovnu a zároveň dodržovali nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 (4). Tento přístup je motivován především přáním samotných řidičů, kteří preferují každodenní návrat do svých domovů. Přestože během přepravy mohou nastat komplikace, jako jsou dopravní kongesce nebo zpoždění při nakládce, které vyžadují, aby řidič přenocoval ve vozidle, jsou tyto situace spíše výjimečné. Při plánování musí jednatel zohlednit skutečnost, že po 4,5 hodinách řízení je nutné, aby si řidiči vzali minimální dobu povinného odpočinku, která činí 45 minut. Zároveň je nezbytné, aby řidiči nepřekročili maximální denní dobu řízení, jež činí 9 hodin, přičemž je možné tuto dobu prodloužit na 10 hodin, a to maximálně dvakrát týdně. Tento způsob organizace práce umožňuje řidičům bez problémů dodržet jak požadavky na denní dobu odpočinku, která činí 11 hodin, tak i týdenní dobu odpočinku v délce 45 hodin.

**Vzhledem k tomu, že společnost převážně provozuje vnitrostátní silniční dopravu a s ohledem na požadavky řidičů, kteří preferují návrat domů každý den, se tento způsob plánování trasy jeví jako vyhovující.**

### **2.1.5 Přepravní dokumenty**

Den před realizací přepravy jednatel založí „Záznam o provozu vozidla“. Nejprve záznamu přidá evidenční číslo, předvyplní datum začátku činnosti, poté vyplní pole číslo 1 až 12, jak je znázorněno v příloze I. Zadní strana záznamu je v příloze J. Následně tento záznam orazítkuje. Poté vytiskne „Objednávku“, kterou zaslal přepravce. Ta poskytuje řidičům informace o přepravovaném nákladu, včetně místa nakládky a vykládky. Na objednávkách mohou, ale nemusí být také uvedeny kontakty na odpovědnou osobu, která je přítomná při nakládce nebo vykládce. V případě přepravy do zahraničí a po domluvě s odesílatelem jednatel vystaví a předá řidiči „Nákladní list CMR“, který slouží jako doklad o uzavření přepravní smlouvy dle úmluvy CMR. Ta je v ČR vydána jako vyhláška č. 11/1975 Sb., o Úmluvě o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR), ve znění sdělení

Ministerstva zahraničních věcí č.108/2006 Sb.m.s. (18). Pokud je k přepravě využíváno vozidlo Volvo FL 618, jednatel přidá a předvyplní také „Záznamový list“ do analogového tachografu.

V den samotné přepravy nachystá tyto dokumenty, které buď předá řidičům přímo v kanceláři, nebo je umístí v dílně na k tomu určenou nástěnku, odkud si je řidiči vyzvednou. Řidiči jsou zodpovědní za doplnění zbývajících údajů do „Záznamu o provozu vozidla“. Do „Záznamu o provozu vozidla“ zpravidla bývají vkládány také razítka a podpisy odesílatelů nebo příjemců jako důkaz o převzetí či odeslání nákladu, nicméně jejich přítomnost není povinná.

V rámci vnitrostátní silniční nákladní dopravy řidiči zpravidla obdrží od odesílatelů „Dodací list“, který plní funkci „Dokladu o nákladu“. Společně s objednávkou má sloužit jako podklad ke smlouvě o přepravě věci, čímž je doložena existence právního vztahu mezi dopravcem a odesílatelem. Dle zákona č. 111/1994 Sb., je dopravce povinen zajistit, aby bylo velké vozidlo vybaveno dokladem o nákladu obsahujícím údaje stanovené prováděcím právním předpisem, a uchovat tento doklad po dobu 2 let od ukončení přepravy (2). Příklad dodacího listu je v příloze K. „Dodací list“ ovšem podle zákona nelze uznat jako doklad o nákladu ani jako doklad o uzavření přepravní smlouvy, jelikož nesplňuje náležitosti tohoto dokladu. Ve vyhlášce č. 478/2000 Sb., kterou se provádí zákon o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů, jsou uvedeny náležitosti dokladu o nákladu (19). Výčet náležitostí je následující:

- a) jméno, popřípadě jména, a příjmení, obchodní firmu nebo název dopravce, jeho sídlo a identifikační číslo,
- b) státní poznávací značku vozidla, které přepravuje náklad,
- c) jméno, popřípadě jména, a příjmení, obchodní firmu nebo název osoby, která je objednatelem přepravy,
- d) jméno, popřípadě jména, a příjmení, obchodní firmu nebo název osoby, které je náklad určen,
- e) druh a hmotnost nákladu,
- f) místo a datum nakládky a
- g) místo a předpokládané datum vykládky.

Tyto všechny náležitosti splňuje „Vnitrostátní nákladní list“ podle vzoru CMR, který se využije obdobně na smlouvu o přepravě věci, práva a povinnosti při přepravě věci, náhradu škody vzniklé při přepravě věci a na odpovědnosti jednotlivých dopravců (20). Ten je možno využívat v České republice od 1.1.2019. Cena jednoho nákladního listu je 3 Kč bez DPH a lze jej zakoupit prostřednictvím internetového obchodu ČESMAD Bohemia.

V případě, že odesílatel odmítne nákladní list vystavit, autor navrhuje, aby společnost zakoupila tento dokument v počtu 1000 kusů pro takovéto případy, sama jej vystavila a nechala vyplnit tak, aby splňoval náležitosti stanovené vyhláškou č. 478/2000 Sb. (19).

Toto opatření přispěje k unifikaci přepravní dokumentace a v případě poškození nákladu bude možné jednoznačně určit odpovědnost za škodu, což zjednoduší proces reklamace a vymáhání náhrady škody. Takovéto standardizované postupy rovněž minimalizují riziko právních sporů mezi účastníky přepravy a zajišťují větší transparentnost a efektivitu v celém procesu.

### 2.1.6 Vedení knihy jízd

Takzvaná „Kniha jízd“ je tištěný nebo elektronický dokument určený k evidenci provozování služebního nebo soukromého vozidla pro účely podnikání.

Evidence knihy jízd má dva hlavní účely:

- **Finanční** – Slouží při prokázání finančnímu úřadu skutečné používání vozidla za účelem podnikání pro uplatnění odpočtu DPH a pro daňovou uznatelnost nákladů na provoz vozidla.
- **Bezpečnostní** – Vedení záznamu o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku řidičů.

Bezpečnostní přestávky v řízení upravuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006, které stanovuje, že záznamy o době řízení, přestávkách a době odpočinku musí být vedeny ve formě výstupu z tachografu (4). Tento výstup z tachografu lze tedy považovat za dostatečný z hlediska splnění bezpečnostních povinností.

Pro účely daňové uznatelnosti nákladů a odpočtu daně z přidané hodnoty využívá společnost již dříve zmíněný dokument „Záznam o provozu vozidla“, který archivuje po dobu 5 let podle zákona č. 563/1991 Sb., zákon o účetnictví, ve znění pozdějších předpisů (21). Ten pro tyto účely splňuje všechny náležitosti (22):

- datum jízdy,
- typ vozidla a RZ,
- čas odjezdu a příjezdu,
- stav tachometru na začátku a na konci jízdy,
- místo výjezdu a místo cílové, ideálně i údaj o navštívené fyzické osobě či firmě,
- účel jízdy,
- čerpání pohonných hmot.

V této souvislosti autor práce navrhuje společnosti ukončení vedení tohoto záznamu na vozidlech, na kterých je navrhované zavedení systému fleet managementu. Tato vozidla jsou vyjmenována v podkapitole 1.3. Moderní systémy správy vozového parku totiž umožňují automatizované generování elektronické knihy jízd. Mezi hlavní přínosy využití systému fleet managementu pro firmu lze zařadit:

- automatické vytváření knihy jízd,
- vysokou míru přesnosti a pravdivosti zaznamenaných údajů,
- možnost exportu dat a tisku knihy jízd,
- úsporu času spojenou s ruční evidencí,
- možnost zaznamenání účelu jednotlivých jízd,
- identifikaci řidiče dané jízdy,
- monitoring stavu paliva v nádrži a spotřeby pohonných hmot,
- evidenci stavu tachometru a průměrné rychlosti vozidla během jízdy.

**Zavedení systému fleet managementu by snížilo administrativní zátěž spojenou s vedením a archivací listinných záznamů.**

### **2.1.7 Komunikace s řidičem a sledování vozidla**

Během realizace zakázky je důležitá průběžná komunikace mezi jednatelem a řidičem, která zajišťuje efektivní koordinaci a řešení vzniklých situací. Řidič průběžně informuje jednatele o aktuálním stavu zakázky, časovém harmonogramu a případných komplikacích, například o dopravních kongescích či technických poruchách. Tyto informace jsou předávány telefonickou formou.

Pro sledování pohybu vozidel je využíván webový portál Myto.gov.cz, který umožňuje získávat údaje o poloze vozidla prostřednictvím systému průběžného zpoplatnění mýta na placených úsecích. Tento systém je založen na bázi elektronického zařízení, běžně nazýváno jako palubní jednotka, kterým musí být povinně vybavena všechna nákladní vozidla využívající zpoplatněné pozemní komunikace. Elektronické zařízení obsahuje aktuální geografické informace (tzv. GEO model) o úsecích silnic a dálnic, které podléhají mýtné povinnosti, a umožňuje jejich detekci. Během jízdy eviduje informace o poloze vozidla pomocí globálního navigačního satelitního systému. (23) Snímek obrazovky z prostředí platformy Myto.gov.cz je na obrázku 7.

Nevýhodou uvedeného systému je jeho omezené pokrytí, neboť pracuje pouze na zpoplatněných úsecích komunikací a neposkytuje informace o aktuální poloze vozidla. Systém zaznamenává pouze okamžik, kdy vozidlo projelo konkrétním mýtným úsekem, což omezuje

jeho využitelnost. Právě z tohoto důvodu autor v návrhu systému správy vozového parku zdůrazňuje význam implementace pokročilejšího řešení, které by umožňovalo sledování aktuální polohy vozidel i mimo zpoplatněné úseky a zajišťovalo tak vyšší úroveň kontroly nad vozovým parkem.

Zobrazit nulové mýtné transakce

Vozidla  Mýtný účet číslo 4100786083 (S následným placením)

- 1BB3689 (Aktivní)
- 1BL4565 (Aktivní)
- 1BP3315 (Aktivní)
- 2B40465 (Aktivní)

Najít vozidlo s registrační značkou  Zobrazit pouze aktivní vozidla  Označit všechny  Od:

**VYHLEDAT** ZRUŠIT FILTR

Datum a čas vytvoření	Mýtný úsek	Registrační značka	Počet náprav	Emisní třída	Emisní třída CO <sub>2</sub>	Typ
09. 01. 2025 09:41:48	D01-054: Mankovice - Hladké Životice	7AR1094	3	EURO VI	CO <sub>2</sub> 1	Oceněná
09. 01. 2025 09:35:16	D01-053: Běloutín-západ - Mankovice	7AR1094	3	EURO VI	CO <sub>2</sub> 1	Oceněná
09. 01. 2025 09:30:30	D01-052: Hranice - Běloutín-západ	7AR1094	3	EURO VI	CO <sub>2</sub> 1	Oceněná
09. 01. 2025 09:24:15	D01-051: Lipník nad Bečvou-Loučka - Hranice	7AR1094	3	EURO VI	CO <sub>2</sub> 1	Oceněná
09. 01. 2025 09:18:07	D35-013: Velký Újezd - Lipník nad Bečvou	7AR1094	3	EURO VI	CO <sub>2</sub> 1	Oceněná
09. 01. 2025 09:13:33	D35-012: Kocourovce - Velký Újezd	7AR1094	3	EURO VI	CO <sub>2</sub> 1	Oceněná
09. 01. 2025 09:10:26	D35-011: Přáslavice - Kocourovce	7AR1094	3	EURO VI	CO <sub>2</sub> 1	Oceněná
09. 01. 2025 09:07:34	D35-010: Olomouc-Holice - Přáslavice	7AR1094	3	EURO VI	CO <sub>2</sub> 1	Oceněná
09. 01. 2025 09:04:23	D35-009: Olomouc-Nemilany - Olomouc-Holice	7AR1094	3	EURO VI	CO <sub>2</sub> 1	Oceněná
09. 01. 2025 09:01:25	D35-008: Olomouc-Slavonín - Olomouc-Nemilany	7AR1094	3	EURO VI	CO <sub>2</sub> 1	Oceněná
09. 01. 2025 08:58:27	D46-011: Hněvotín - Olomouc-Slavonín	7AR1094	3	EURO VI	CO <sub>2</sub> 1	Oceněná
09. 01. 2025 08:56:03	D46-010: Olšany u Prostějova - Hněvotín	7AR1094	3	EURO VI	CO <sub>2</sub> 1	Oceněná
09. 01. 2025 08:54:04	D46-009: Držovice - Olšany u Prostějova	7AR1094	3	EURO VI	CO <sub>2</sub> 1	Oceněná

Zdroj: Myto.gov.cz

Obrázek 7 Prostředí z portálu Myto.gov.cz

### 2.1.8 Výpočet spotřeby pohonných hmot vozidel

Měření výsledné spotřeby pohonných hmot nákladních vozidel je činnost, která slouží jako jeden z nástrojů k stanovení ceny za přepravu a sleduje případné výkyvy ve spotřebě. Jednatel provádí výpočet každý měsíc na základě „Záznamů o provozu vozidla“ za daný měsíc, které jsou pravidelně vyplňovány řidiči. Z těchto záznamů lze zjistit celkovou spotřebu paliva, celkový počet natankovaných pohonných hmot a celkovou ujetou vzdálenost.

Pro kontrolu následně jednatel vypočítá celkový počet natankovaných pohonných hmot podle údajů uvedených v tankovacím sešitu, který je veden na stanici pohonných hmot. Při každém tankování je přítomen jednatel, který provádí záznamy do tohoto sešitu osobně. Tankovací sešit je na obrázku 8.

7.1.2025	1BL4565	90	CA
9.1.2025	841952	110	TW
14.1.2025	1BL4565	150	X
16.1.2025	BKA1952	150	A
16.1.2025	4398011	150	TW
16.1.2025	2340465	130	TW
17.1.2025	YAR1099	250	CA
17.1.2025	P300312	32	TW
17.1.2025	13L3570	42	TW
24.1.2025	4B9804	150	TW
27.1.2025	1833689	770	CA
27.1.2025	1952	150	TW
27.1.2025	13L4565	160	TW
<hr/>			
29.1.2025	3404 l	606932	
29.1.2025	1373315	780	TW
30.1.2025	4B9804	245	CA
31.1.2025	P300312	36	TW

Zdroj: Nova Blansko s.r.o., foto autor

Obrázek 8 Tankovací sešit

Spotřeba pohonných hmot vozidel je vypočítávána dle vzorce č.1.

$$S_{prum} = \left( \frac{P_{PHM}}{L} \right) \cdot 100 [l/100 km] \quad (1)$$

kde:  $S_{prum}$  – průměrná spotřeba PHM za měsíc v litrech na 100 km [l/100 km]

$P_{PHM}$  – celkový počet natankovaných PHM za měsíc [l]

$L$  – ujetá vzdálenost celkem za měsíc [km]

Tato činnost zabere jednatelovi přibližně dvě hodiny každý měsíc. K samotnému výpočtu spotřeby vozidla jednatel nevyužívá žádný počítačový program, a proto hodnoty zadává do kalkulačky a výsledky následně zapisuje ručně tužkou na poslední záznam o provozu vozidla za daný měsíc. Autor považuje tento způsob výpočtu za nevyhovující a zbytečně časově

náročný. Z tohoto důvodu bude jedním z faktorů při výběru systému pro fleet management funkce, která umožňuje automatický výpočet spotřeby vozidla ze sběrnice CAN bus nebo FMS.

V případě, že se autor práce rozhodne nedoporučit zavedení systému správy vozového parku, zvolí alternativní přístup ke sledování spotřeby pohonných hmot jednotlivých vozidel. Tento přístup spočívá ve vytvoření tabulkového modelu v prostředí Microsoft Excel, který umožní systematický a snadno použitelný výpočet spotřeby pohonných hmot. Součástí tohoto modelu bude rovněž matematický vzorec, do kterého bude stačit vyplnit celkový počet natankovaných pohonných hmot a ujetých kilometrů za daný měsíc. Tyto údaje by bylo ale nutné stále získávat z dokumentu „Záznam o provozu vozidla“.

### 2.1.9 Ověřování technických prohlídek a platnosti tachografů

Mezi poslední autorem uvedenou činnost vykonávanou dispečerem, patří sledování termínů pravidelných technických prohlídek vozidel a platnosti tachografů. Lhůty jsou sledovány za pomoci tabulky vytvořeného souboru ve Wordu. Tyto lhůty znázorňuje tabulka č. 2.

Tabulka 2 Platnost technických prohlídek a tachografů

Vozidlo/návěs	RZ	Platnost STK	Platnost tachografu
<b>Schmitz SCS 24/L</b>	9B9 4727	7.12.2024	-
<b>Volvo FL 618</b>	2B4 0465	11.4.2025	8.4.2026
<b>Volvo FH13</b>	1BB 3689	31.7.2025	3.8.2025
<b>Volvo FM</b>	7AR 1094	23.8.2025	24.11.2025
<b>Kögel Trailer GMBH</b>	1BL 4820	21.10.2025	-
<b>Volvo FL H</b>	4B9 8011	24.10.2025	24.10.2025
<b>Volvo FL</b>	1BL4565	4.11.2025	22.1.2026
<b>Volvo FH13</b>	1BP 3315	21.11.2025	25.3.2026
<b>Tatra 815 AD20</b>	BKA 19-52	4.12.2025	-

Zdroj: Nova Blansko s.r.o.

Tabulka č. 2 obsahuje údaje nezbytné ke sledování termínů pravidelných technických prohlídek vozidel a zároveň poskytuje informace o platnosti tachografů u vozidel, která jsou těmito zařízeními vybavena. Lhůta pro ověření platnosti tachografů je stanovena vyhláškou

č. 153/2023 Sb., o schvalování technické způsobilosti vozidel a technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů a činí dva roky (24). Je nezbytné tyto lhůty pečlivě sledovat, aby se předešlo situacím, kdy by nákladní vozidlo bylo provozováno s neověřeným tachografem. V případě porušení této povinnosti může být tuzemskému dopravci udělena pokuta až do výše 350 000 Kč, přičemž současně dochází k porušení zákona o metrologii, za což může být uložena sankce až ve výši 1 000 000 Kč (25).

Jednatel sleduje v daném souboru termíny technických prohlídek jednotlivých vozidel a zapisuje do něj údaje o příští technické prohlídce, přičemž čerpá z protokolů z již uskutečněných prohlídek. Následně jsou vozidla seřazena vzestupně podle dat těchto termínů, což umožňuje zvýraznit vozidla, u nichž se termín prohlídky blíží. Sledování termínů technických prohlídek je zásadní, neboť provozování vozidel bez platné technické prohlídky je v rozporu se zákonem č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů a činí vozidlo nezpůsobilým k provozu na pozemních komunikacích (14).

Autor nicméně poukazuje na nedostatky související s lidským faktorem. Jedním z identifikovaných problémů je absence automatického a pravidelného upozornění na blížící se termín technické prohlídky v současném stavu. V důsledku toho je jednatel společnosti odkázán na vlastní paměť, což může vést k opomenutí této povinnosti, a to i přes skutečnost, že společnost obdrží upozornění prostřednictvím datové schránky přímo z registru vozidel 60 dní před uplynutím platnosti technické kontroly.

**Autor proto navrhuje zlepšení sledování termínů technických prohlídek a platnosti tachografů v rámci správy vozového parku, který by na blížící termíny pravidelně upozorňoval.**

## **2.2 Fleet controlling**

Vynález technologie GPS a její zpřístupnění soukromému sektoru vedl k významnému rozvoji v oblasti řízení a správy vozového parku. Tento pokrok umožnil sledování údajů o vozidlech v reálném čase prostřednictvím telematických zařízení připojených přímo ve vozidle. Ta využívají různé snímače a díky GPS technologii odesílají získané údaje do monitorovacího zařízení (počítač, mobilní telefon). Na tomto principu je založen systém fleet managementu. Poskytovatelé systémů pro správu vozového parku nabízejí různé varianty řešení, které jsou přizpůsobeny velikosti vozového parku (26).

Společnost Nova Blansko se svou velikostí vozového parku řadí mezi malé podniky. Systém fleet managementu by byl využíván pouze pro pět vozidel, jak je uvedeno v podkapitole 1.3. Tato vozidla jsou uvedena v tabulce č. 3.

Tabulka 3 Navrhovaná vozidla pro zavedení fleet managementu

Typ vozidla	Druh	Rok výroby
<b>Volvo FL H</b>	valník s otevřenou ložnou plochou	2008
<b>Volvo FL</b>	valník s plachtou	2012
<b>Volvo FL</b>	valník s plachtou	2016
<b>Volvo FH</b>	tahač	2017
<b>Volvo FH13</b>	tahač	2012

Zdroj: NOVA Blansko s.r.o.

S ohledem na tuto skutečnost autor při výběru vhodného systému zohlednil zejména:

- požadované funkce definované v kapitole 2.1,
- celkové náklady na pořízení a provoz,
- přehlednost rozhraní a uživatelskou přívětivost při ovládání prostřednictvím počítače.

Není nutné, aby funkce jako plánování tras pro nákladní vozidla nebo rozpis vozidel a řidičů byly součástí navrhovaného řešení, jelikož je autor považuje za vedlejší.

Autor provedl průzkum trhu poskytovatelů systémů pro správu vozového parku. Jednou ze společností, která tento systém nabízí a byla oslovena, je **Satelitní sledování.cz**. Ta na trhu působí od roku 2006 a poskytuje řešení v oblasti GPS sledování, která usnadňují monitoring vozidel a nabízejí hlubší vhled do efektivní správy vozových parků. Firma uvádí, že dokáže nabídnout systém na míru a tím dokáže vyhovět potřebám jak malých firem, tak velkých mezinárodních korporací. Nabízí sledování vozidel od osobních automobilů až po nákladní vozidla (27).

Autor získal podrobné informace o produktu od obchodního manažera, který mu ochotně poskytl veškeré potřebné podklady. Navrhované řešení, dle hodnocení autora, nejlépe vyhovovalo požadavkům dopravce, které jsou uvedeny v kapitolách 2.1 a 2.2. Na základě těchto

skutečností bylo rozhodnuto o výběru právě řešení od společnosti **Satelitnísledování.cz**. Podrobný návrh na zavedení tohoto řešení bude v kapitole 3.

### 2.3 Analýza zavedení tachografu 2. generace

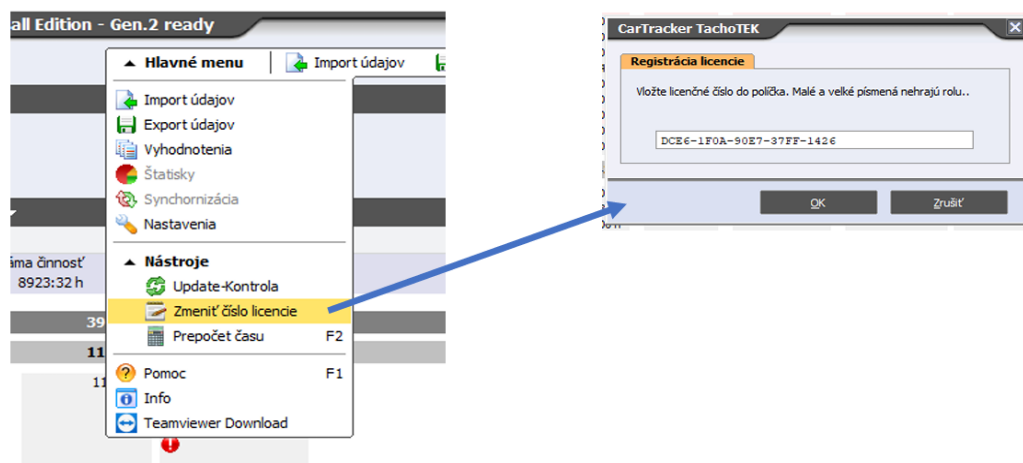
Povinnost zavedení tachografu druhé generace pro mezinárodní silniční nákladní dopravu je popsána v podkapitole 1.5.1. Podkapitola se zaměřuje na analýzu podílu přeprav směřujících do Slovenské republiky. Na základě této analýzy autor určí, na kolik vozidel je výhodné zavést tachograf druhé generace s ohledem na náklady spojené s pořízením tohoto zařízení. Mezi tyto náklady patří kromě samotné výměny tachografu, dále pořízení nového datové klíče DigiVu a aktualizace softwaru pro archivaci dat z tachografů a karty řidiče, jak bylo zmíněno v podkapitole 1.5.1.

Datový klíč určený ke stahování dat z tachografu by byl pořízen přímo od poskytovatele softwaru Car Tracker, kterým je společnost TDCs spol. s r.o., prostřednictvím jejich oficiálních webových stránek (28). Model datového klíče DigiVu je znázorněn na obrázku 9. Proces aktualizace softwaru je rovněž uživatelsky nenáročný. Po provedení platby obdrží společnost licenční číslo, které následně jednatel zadá přímo do programu a následně dojde k automatické aktualizaci softwaru, jak je ilustrováno na obrázku 10.



Zdroj: TDCs spol. s.r.o.

Obrázek 9 Datový klíč DigiVu



Zdroj: TDCs spol. s.r.o.

Obrázek 10 Aktivace aktualizace Car Trackeru

Společnost obdržela od firmy FTL – AMS a.s., která je autorizovaným metrologickým střediskem, nabídku na výměnu tachografů. Ta by provedla následující kroky:

- demontáž starého tachografu,
- instalaci nového tachografu,
- kalibraci a nastavení,
- ověření funkčnosti a záznamu,
- vystavení kalibračního protokolu,
- zápis výměny do dokumentace vozidla.

Po výměně tachografu by jednatel obdržel návod k použití nového zařízení, na základě, kterého by následně proškolil řidiče a seznámil je s jeho ovládáním a funkcemi. Nabídka na výměnu tachografu je v příloze L. Ceny za jednotlivé položky jsou uvedeny v tabulce č. 4.

Tabulka 4 Cena za jednotlivé položky při zavádění tachografu G2

Položka	Cena bez DPH (Kč)
<b>Tachograf od FTL – AMS a.s.</b>	29 000,-
<b>Datový klíč digiVu</b>	5 080,-
<b>Update Car Trackeru</b>	2 400,-
<b>Celkem</b>	<b>36 480,-</b>

Zdroj: Společnost FTL – AMS a.s., (28)

Jednatel společnosti si vede záznamy o zahraničních pracovních cestách v papírové podobě z důvodu povinnosti poskytovat řidičům stravné. Existují dvě vyhlášky upravující problematiku stravného, přičemž jedna se vztahuje na tuzemské pracovní cesty a druhá na zahraniční pracovní cesty. Sazby zahraničního stravného jsou odlišné od sazeb při vnitrostátních pracovních cestách, které jsou určeny podle zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů a každoročně aktualizovány vyhláškou Ministerstva financí pro následující rok (8). Aktuální pro rok 2025 je vyhláška č. 373/2024, o stanovení výše základních sazeb zahraničního stravného (29). Při vnitrostátních pracovních cestách platí vyhláška č. 475/2024 Sb., o změně sazby základní náhrady za používání silničních motorových vozidel a stravného a o stanovení průměrné ceny pohonných hmot pro účely poskytování cestovních náhrad pro rok 2025 (30).

Díky těmto záznamům autor zjistil, kolikrát za rok společnost realizovala zakázky na Slovensku. Nárok na stravné platí již od první hodiny pobytu v zahraničí, což umožnilo přesné určení počtu přeprav do Slovenské republiky. V tabulce č. 5 je uveden počet přeprav za poslední 4 roky.

Tabulka 5 Počet přeprav směřující do Slovenské republiky

<b>Rok</b>	<b>Počet přeprav</b>
<b>2021</b>	15
<b>2022</b>	8
<b>2023</b>	10
<b>2024</b>	7

Zdroj: Nova Blansko s.r.o., úprava autora

Z uvedených dat vyplývá, že podíl mezinárodní přepravy oproti vnitrostátní je zanedbatelný a přepravy na Slovensko se realizují pouze ojediněle. Zároveň je patrný klesající trend.

Na základě této analýzy autor dospěl k závěru, že návratnost investice je obtížné přesně vyčíslit, neboť zisk z jednotlivých přeprav na Slovensko nelze jednoznačně určit. Autor proto navrhuje v krátkodobém horizontu zavést tachograf druhé generace pouze na jedno nákladní vozidlo. V případě, že se zvýší počet přeprav do Slovenské republiky, nebo pokud společnost rozšíří své působení do dalších zemí, jako jsou Rakousko nebo Polsko, může být instalace

tachografu druhé generace rozšířena i na další vozidla. **V kapitole 3 autor navrhne na jaké vozidlo tachograf nainstalovat a návrh zdůvodní.**

## 2.4 Shrnutí analýzy

Analýza se zaměřila na dispečerské činnosti jednatele, představení fleet controllingu a systému správy vozového parku a instalaci tachografů druhé generace. V rámci procesu vyhledávání zakázek lze současný stav považovat za vyhovující, avšak autor navrhuje v případě menší poptávky možnost zavedení další databanky **RaalTrans**.

Při analýze přepravní dokumentace byly identifikovány nedostatky v oblasti vedení „Dokladu o nákladu“. Ve společnosti se v současnosti využívá k tomuto účelu „Dodací list“, který však neodpovídá požadavkům v souladu s vyhláškou č. 478/2000 Sb., kterou se provádí zákon o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů (19). Autor proto doporučuje použití **„Vnitrostátního nákladního listu CMR“**, který splňuje veškeré náležitosti a zlepšil by standardizaci přepravní dokumentace.

Analýza zavedení tachografů druhé generace na základě dat o frekvenci přeprav do Slovenské republiky odhalila klesající trend. Na základě tohoto zjištění autor doporučuje v první fázi pořízení tachografu druhé generace pouze pro jedno vozidlo. Dále analýza odhalila nedostatky ve správě vozového parku a plánování tras. V oblasti plánování tras autor navrhuje zavedení systému umožňujícího vybírání tras specificky pro nákladní vozidla. V oblasti správy vozového parku bylo zjištěno, že současný způsob vedení rozpisu vozidel a řidičů je nepřehledný, neboť se opírá primárně o manuální záznamy jednatele v papírové formě. Stejně tak vedení a archivace „Záznamu o provozu vozidla“ probíhá výhradně v listinné podobě, což je časově neefektivní a komplikuje přístup k historickým datům pro finanční účely. Spotřeba pohonných hmot je evidována manuálně na „Záznamech o provozu vozidla“, což představuje časově náročný a administrativně nevhodný proces.

Monitorování polohy vozidel je v současnosti omezeno, neboť informace o jejich poloze jsou dostupné pouze na placených úsecích prostřednictvím platformy Myto.gov.cz. Naposled autor upozorňuje na rizika opomenutí blížící se technické kontroly a expiraci tachografů. Autor proto navrhuje zavedení systému fleet managementu který:

- umožní přechod na elektronickou knihu jízd, namísto vedení „Záznamu o provozu vozidla“ u vybraných vozidel,
- umožní monitoring vozidel i mimo placené úseky,
- vypočítá spotřebu pohonných hmot vozidel automaticky,
- zefektivní proces plánování tras,

- usnadní a zpřehlední rozpis vozidel a řidičů,
- pravidelně upozorní na blížící se termín technických prohlídek a platnosti tachografů.

Autor v rámci průzkumu trhu poskytovatelů fleet managementu vybral řešení od společnosti **Satelitnísledování.cz**, které z jeho pohledu nejvíc odpovídá požadavkům firmy za přijatelnou cenu. Zároveň podotýká, že v případě nedoporučení zavedení systému správy vozového parku navrhne:

- vytvoření vzorce pro výpočet spotřeby pohonných hmot vozidel v Microsoft Excel,
- vytvoření rozpisu vozidel a řidičů taktéž v Microsoft Excel,
- použití webové platformy **ROAD LORDS Dispatcher** pro plánování tras.

Výše uvedené návrhy budou dále rozpracovány v kapitole 3, kde bude popsána jejich realizace.

### 3 NÁVRHY NA RACIONALIZACI PROCESŮ VE SPOLEČNOSTI

Na základě předchozích analýz se autor v kapitole 3 zaměří na další návrhy racionalizace procesů v dopravní společnosti NOVA Blansko s.r.o. Prvním návrhem je zavedení systému pro správu a řízení vozového parku od společnosti **Satelitnísledování.cz**.

Autor se zaměří na seznámení s jednotlivými funkcemi, případný proces zavedení systému do společnosti a analýzu celkových nákladů spojených s jeho využíváním. V závěru vyhodnotí, zda by byl navrhovaný systém pro společnost přínosný, a zda doporučí jeho zavedení. V případě, že dospěje k závěru, že systém se nevyplatí pořídit, navrhne alternativní postup v souladu s řešeními uvedenými v kapitole 2.

Druhým návrhem je instalace tachografu druhé generace do vozidla **Volvo FM** a zdůvodnění tohoto rozhodnutí. Třetím návrhem je obměna nákladního vozidla **Volvo FL 618** za konkrétní nové vozidlo **Renault Truck D 18**.

#### 3.1 Návrh na zavedení systému fleet managementu

V rámci poskytovaných služeb nabízí firma **Satelitnísledování.cz** tři úrovně tarifních balíčků:

- **Tarif BASIC** – Tento tarif zahrnuje základní funkce zaměřené na sledování polohy vozidel:
  - aktualizaci polohy vozidel v pětiminutových intervalech,
  - elektronickou knihu jízd s možností exportu dat,
  - archivaci knihy jízd po dobu šesti měsíců
- **Tarif PROFI** – Rozšířená verze zahrnuje vedle základních funkcí i pokročilé nástroje:
  - přesné sledování polohy vozidel v reálném čase,
  - záznam stavu tachometru,
  - archivaci knihy jízd na období 24 měsíců,
  - analýzu stylu jízdy řidiče,
  - evidenci tankování a spotřeby pohonných hmot,
  - čtení dat ze sběrnice Can-Bus,
  - možnost přepínání mezi služebními a soukromými jízdami,
  - notifikace o událostech (např. krádež paliva, opuštění vymezeného areálu).

- **Tarif PREMIUM** – Zahrnuje veškeré funkce předchozích tarifů s rozšířením o další nástroje:
  - Archivace knihy jízd po dobu přesahující 24 měsíců,
  - mobilní aplikace umožňující přístup k datům o vozidle,
  - plánování tras.

Cenové porovnání jednotlivých tarifů pro 5 vozidel je v tabulce č. 6.

Tabulka 6 Cenová nabídka tarifů

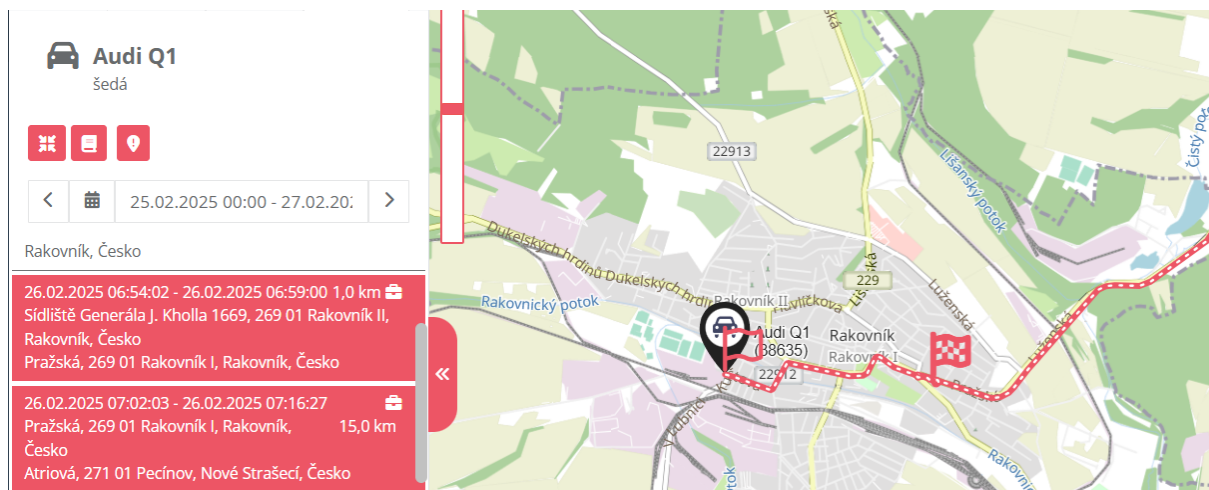
Tarif	Cena za měsíc pro 5 vozidel
<b>BASIC</b>	750,- Kč bez DPH
<b>PROFI</b>	800,- Kč bez DPH
<b>PREMIUM</b>	1 000,- Kč bez DPH

Zdroj: Satelitnísledování.cz

Na základě požadavků uvedených v kapitole 2 se jako nejvhodnější volba jeví tarif **PROFI**, který poskytuje rozšířené možnosti monitoringu a správy vozového parku, aniž by představoval výrazné navýšení měsíčních nákladů ve srovnání se základním tarifem.

Autor získal od poskytovatele přístup do demonstrační verze prostřednictvím webové platformy, což mu umožnilo seznámit se s jejím prostředím. **Vzhledem k tomu, že systém je ovládán prostřednictvím webové platformy namísto softwarového programu, není nezbytné uvažovat o pořízení výkonnějšího počítače, jelikož nehrozí zpomalení výkonu počítače.** Významnou předností z pohledu autora je přehledné a intuitivní uživatelské rozhraní.

**Sledování aktuální polohy vozidel** lze v záložce „Mapy“. Zároveň nabízí možnost vizualizace historické trasy, po které se vozidla pohybovala a to až 24 měsíců zpětně, jak je znázorněno na obrázku 11. Tato klíčová požadovaná vlastnost umožňuje uživateli získat přehled o vozidle, čímž by jednateli odpadla nutnost opakovaného kontaktování řidičů s dotazy na aktuální stav a zpětný náhled na průběh přepravy.



Zdroj: Satelitní sledování.cz

Obrázek 11 Vizualizace trasy vozidla

V záložce „Kniha jízd“ jsou obsaženy veškeré požadované náležitosti, které byly identifikovány v podkapitole 2.1.6. Mezi klíčové náležitosti patří:

- datum jízdy,
- typ vozidla a RZ,
- čas odjezdu a příjezdu,
- stav tachometru na začátku a na konci jízdy,
- místo výjezdu a místo cílové,
- účel jízdy,
- čerpání pohonných hmot.

Uživatel může manuálně přiřadit k jednotlivým jízdám řidiče a účel jízdy. Systém zároveň umožňuje export knihy jízd do formátu PDF nebo XLS (Excel), čímž je zajištěna možnost archivace po dobu pěti let za účelem prokázání finančnímu úřadu skutečného používání vozidla, jak je popsáno v kapitole 2.1.6. Vzor knihy jízd je na obrázku 12. Součástí knihy jízd je také funkce sledování stylu jízdy řidiče. Systém zaznamenává prudká zrychlení, náhlé zabrzdění a dynamické průjezdy zatáčkami. Uživatel má možnost zobrazit přesnou část pozemní komunikace, kde k těmto událostem došlo. Tato funkce by umožňovala jednateli vyhodnocovat styl jízdy řidiče a v případě potřeby jej upozornit na nevhodné jízdí návyky. To by pomohlo přispět ke snížení opotřebení brzd a spotřeby PHM vozidel.

Vzdálenost	Spotřeba	Řidič	Typ jízdy	tachometru	Účel jízdy
86,000 km (1,1 h)	5,4 l	<input type="text"/>	Služební	255 932,000 km (255 846,000 km)	Přprava
109,000 km (1,2 h)	6,8 l	<input type="text"/>	Služební	256 041,000 km (255 932,000 km)	
0,000 km (0,0 h)	0,0 l	(bez řidiče)	Služební	256 041,000 km (256 041,000 km)	
0,000 km (0,0 h)	0,1 l	František Procházka (21623)	Služební	256 041,000 km (256 041,000 km)	
0,000 km (0,0 h)	0,1 l	Tomáš Marný (21624)	Služební	256 041,000 km (256 041,000 km)	
0,000 km (0,0 h)	0,1 l	Nataša Máslová (21625)	Služební	256 041,000 km (256 041,000 km)	
0,000 km (0,0 h)	0,1 l	Jaromír Nebeský (21626)	Služební	256 041,000 km (256 041,000 km)	
0,000 km (0,0 h)	0,1 l	Ivan Černý (21962)	Služební	256 041,000 km (256 041,000 km)	

Zdroj: Satelitnísledování.cz

Obrázek 12 Elektronická kniha jízd

**Sledování spotřeby pohonných hmot** je dostupné v záložce „Reporty“, kde jsou evidovány údaje o ujeté vzdálenosti a aktuálním stavu palivové nádrže. Na základě těchto informací lze automatizovaně stanovit průměrnou spotřebu konkrétního vozidla. Uživatel má možnost analyzovat data až dva roky zpětně, čímž získává přehled o vývoji průměrné spotřeby PHM vozidla.

Poslední funkcí, kterou autor zmiňuje, je **systém upozornění**, jehož prostřednictvím by šlo jednatele informovat o blížících se termínech pravidelných technických prohlídek vozidel a platnosti tachografů. Tento nástroj by mohl být využíván například k zasílání upozornění 30 dní před vypršením platnosti dané lhůty, čímž by umožnil včasné objednání na stanici technické kontroly (STK). Stejný princip by bylo možné aplikovat i na kontrolu platnosti tachografů.

Upozornění mohou být zasílána bezplatně na e-mail a zároveň zobrazována přímo v platformě, kterou by jednatel denně využíval. Tím by se minimalizovalo riziko přehlédnutí důležitých termínů.

**Instalace telematické jednotky** by vyžadovala příjezd technika na provozovnu, který by provedl montáž jednotek pod palubní desku vozidel a následně by je připojil k datové sběrnici CAN/FMS. Tímto by bylo možné získávat informace o aktuálním stavu tachometru,

množství paliva v nádrži a spotřebě paliva. Následně by jednotky propojil s uživatelským účtem na webové platformě a ověřil funkčnost celého systému. Jednatel by si musel s technikem předem sjednat vhodný termín, během něhož by byla instalace jednotek provedena v rámci jednoho dne, a to současně pro všechna vozidla.

Ceny za jednotlivé položky při pořizování jsou v tabulce 7.

Tabulka 7 Cena za jednotlivé položky

Položka	Počet kusů	Cena za kus bez DPH (Kč)	Cena celkem bez DPH (Kč)
<b>Jednotka LTE GPS zařízení FMC130</b>	5	3 500,-	17 500,-
<b>Kabeláž</b>	5	200,-	1 000,-
<b>Instalace</b>	5	1500,-	7 500,-
<b>Celkem</b>			<b>26 000,-</b>

Zdroj: Satelitnísledování.cz

Na základě požadavku obchodního manažera autor poskytl seznam vozidel včetně jejich typu a roku výroby. V reakci na tento seznam bylo autorovi sděleno, že jednotka je technicky kompatibilní se všemi uvedenými vozidly. Nicméně u modelů Volvo FL H (2008), Volvo FL (2012) a Volvo FH (2012) by nebylo možné monitorovat stav paliva v nádrži, což by bránilo sledování spotřeby pohonných hmot. Důvodem je, že jednotka nepodporuje čtení dat z CAN sběrnice těchto konkrétních vozidel. Alternativní řešení, například zahrnující instalaci IBR sondy přímo v oblasti nádrže, by umožnilo tento problém obejít. Avšak poskytovatel uvedl, že tento krok jeho systém neumožňuje.

**Autor se proto rozhodl nedoporučit zavedení systému správy vozového parku do společnosti NOVA Blansko s.r.o., a to z důvodu, že generovaná elektronická kniha jízd by neobsahovala údaje o stavu nádrže u vyjmenovaných vozidel, což by ji činilo nekompletní při prokazování skutečného používání vozidel za účelem podnikání. Zároveň by nešlo automaticky spočítat průměrnou spotřebu PHM vozidel.**

Autor v kapitole 3.2, 3.3 a 3.4 předkládá alternativní řešení, která byla uvedena v kapitole 2.3.

### 3.2 Vytvoření rozpisu vozidel a řidičů v Microsoft Excel

Autorem vytvořený soubor umožňuje evidenci a plánování přeprav pomocí tabulky, ve které lze k jednotlivým vozidlům zaznamenávat poznámky na časové ose. Autor se rozhodl pro co nejjednodušší ovládání, protože jednatel není pokročilý v práci v Microsoft Excel.

Pro zvýšení uživatelského komfortu soubor obsahuje automatizaci prostřednictvím Visual Basic (VB), která zajišťuje vytváření nových záznamů bez nutnosti ručního kopírování a úpravy formátování. Autor předem uvádí skutečnost, že pro vytvoření kódu makra využil umělou inteligenci ChatGPT.

Hlavním principem řešení je ukládání plánovací dokumentace pro celý měsíc v jednom souboru, kde jsou jednotlivé dny spravovány v samostatných listech. Strukturu souboru tvoří **šablonový list** jako vzor pro denní plány, **listy pro jednotlivé dny**, které se z této šablony generují, a **VB makro**, jež automatizuje vytváření nových listů. Vzhled a ovládání rozpisu je znázorněny na obrázku 13. Soubor Excelu s rozpisem je v příloze M.

Vozidlo	00:00	01:00	02:00	03:00	04:00	05:00	06:00	07
2B4 0465				Gryc, nakládka: Třebíč, vykládka Boskovice, rámy 6 tun, 4500 Kč				
1BB 3689								
7AR 1094								
4B9 8011								
1BL4565					Kozák, nakládka: Enrts Leopold, vykládka Brno Kr.pole, odlitky 6 palet, 8 tun, 4000 Kč			
1BP 3315								
BKA 19-52						Petržela, autojeřáb, stavba, Vysočany		

Zdroj: autor

Obrázek 13 Rozpis vozidel a řidičů

Používání souboru je intuitivní a nevyžaduje pokročilé znalosti Excelu. Kliknutím na tlačítko „Vytvořit nový den“ se vytvoří nový list s novou prázdnou tabulkou k vyplnění, přičemž uživatel musí sám název listu změnit na konkrétní datum.

Vyplňování plánovaných přeprav probíhá ručním zápisem do tabulky. Každý řádek odpovídá konkrétnímu vozidlu, časová osa umožňuje evidenci přepravních operací v hodinových blocích. Uživatel může zapisovat libovolné poznámky k přepravě jako jméno

řidiče, typ a hmotnost nákladu, přepravce, místo nakládky a vykládky atd. **Buňky lze spojovat**, což umožňuje vizuálně znázornit odhadovanou dobu přepravy či jeřábnické práce.

### 3.3 Výpočet průměrné spotřeby PHM v Microsoft Excel

Autor vytvořil šablonové tabulky v programu Microsoft Excel pro výpočet průměrné spotřeby PHM vozidel. Soubor Excelu s tabulkami je v příloze N. Tabulky jsou koncipovány jako jednoduchý nástroj určený pro jednatele společnosti, které umožňují snadné zaznamenávání a vyhodnocování spotřeby PHM vozidel. Na základě údajů získaných z dokumentů „Záznamy o provozu vozidla“ za celý měsíc je možné zjistit celkovou spotřebu PHM a počet ujetých kilometrů. Tyto hodnoty jsou následně zadávány do určených buněk tabulky, která automaticky provede výpočet průměrné spotřeby PHM na 100 km podle vzorce č. 1.

Soubor obsahuje dvanáct samostatných tabulek, přičemž každá z nich odpovídá jednomu měsíci v roce. Soubor slouží jako šablona, kterou stačí každý rok uložit pod novým názvem. Tímto způsobem je možné dlouhodobě sledovat spotřebu PHM a analyzovat případné výkyvy, které by mohly signalizovat technické problémy u jednotlivých vozidel. Tabulka s výpočtem za leden 2025 je na obrázku 14.

<b>Leden</b>			
<b>SPZ</b>	<b>Spotřeba PHM (l)</b>	<b>Ujetá vzdálenost (km)</b>	<b>Průměrná spotřeba PHM na 100 km (l)</b>
2B4 0465	280	1140	24,56
BKA 19-52	410	976	42,01
1BB 3689	770	2329	33,06
7AR 1094	350	1280	27,34
4B9 8011	545	2128	25,61
1BL4565	345	1523	22,65
1BP 3315	780	2742	28,45
<b>Celkem</b>	<b>3480</b>	<b>12118</b>	

Zdroj: autor

Obrázek 14 Výpočet průměrné spotřeby PHM za leden

### 3.4 Webová platforma pro plánování tras

Na základě skutečnosti, že autor neodporučil systém pro správu vozového parku, který by umožňoval plánování tras pro nákladní vozidla s ohledem na jejich technické parametry, navrhuje využití bezplatné webové platformy **ROAD LORDS Dispatcher**. Tento návrh je v souladu s postupem uvedeným v kapitole 2.

Autor vytvořil účet na platformě pod názvem společnosti dopravce. Registrace byla jednoduchá a nevyžadovala zadání identifikačního čísla osoby při vyplňování registračního formuláře. Po přihlášení v záložce „Flotila“ vytvořil profily pro jednotlivá vozidla, přičemž ke každému vozidlu zadal jeho technické parametry. Proces zadávání technických údajů vozidla je zobrazen na obrázku 15.

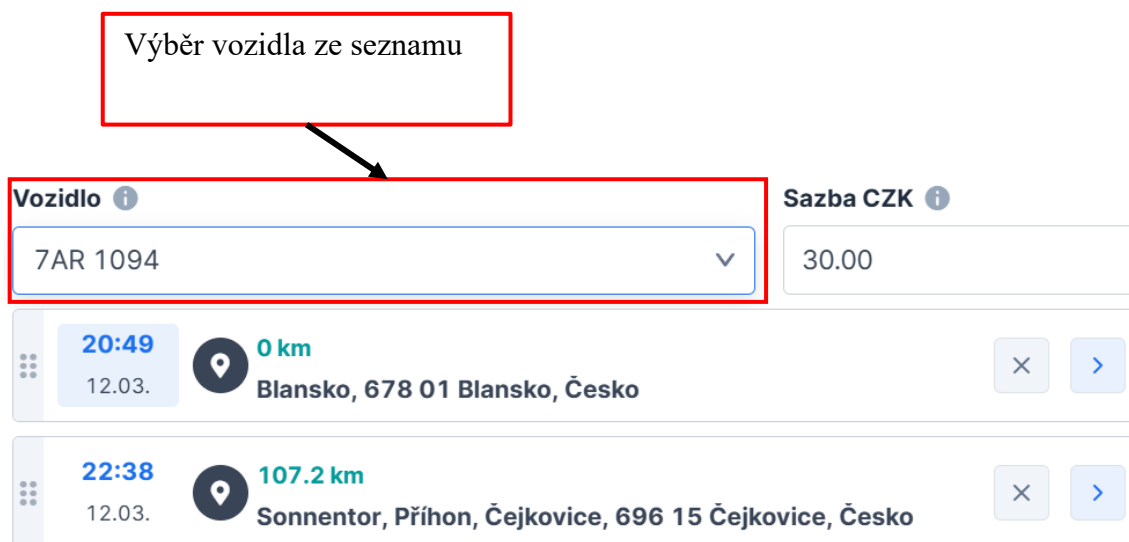
Následně lze snadno plánovat trasy, obdobně jako na jiných platformách, například Mapy.cz. Před výběrem trasy stačí z nabídky vozidel vybrat konkrétní vozidlo, jak je zobrazeno na obrázku 16. Tento postup umožňuje při plánování trasy přesněji určit délku trasy v kilometrech a čas strávený na trase daného vozidla a zároveň předejít možným omezením na pozemních komunikacích, která jsou popsána v kapitole 2.1.4. **Autor poskytl přihlašovací údaje do webové platformy ROAD LORDS Dispatcher jednatelovi společnosti a seznámil jej s jejím používáním.**

**Upravit vozidlo - 7AR 1094** ×

**Parametry trasy**

* Hmotnost [t]	* Délka [m]	* Šířka [m]
<input type="text" value="27"/>	<input type="text" value="10,54"/>	<input type="text" value="2,55"/>
* Výška [m]	* Počet náprav	* Hmotnost na nápra...
<input type="text" value="3,9"/>	<input type="text" value="3"/>	<input type="text" value="11,5"/>

Obrázek 15 Zadávání technických parametrů vozidla



Zdroj: ROAD LORDS Dispatcher

Obrázek 16 Výběr vozidla a trasy

### 3.5 Návrh zavedení tachografu 2. generace do Volva FM

Autor se rozhodl po konzultaci s jednatelem doporučit zavést tachograf druhé generace na Volvo FM. Jedná se o třinápravové nákladní vozidlo s valníkovou nástavbou vybavené shrnovací plachtou. Volvo FM je na obrázku 2.

Hlavním důvodem zavedení tachografu do tohoto vozidla je skutečnost, že společně s vozidlem Volvo FL (2012) již v minulých letech zajišťovalo přepravu do Slovenské republiky. Obě vozidla jsou vybavena palubní jednotkou umožňující využívání zpoplatněných úseků pozemních komunikací na Slovensku a jsou registrována v systému **emyto.sk**, což je obdoba českého systému **myto.gov.cz**.

Z tohoto důvodu není v první fázi návrh instalace tachografů G2 do jednoho z tahačů, které by jinak představovaly vhodnější volbu, neboť jsou konstruovány primárně pro dálkovou přepravu vyznačují se lepší aerodynamikou a nižší spotřebou paliva při konstantní rychlosti. Nicméně jejich využití je limitováno nižší flexibilitou, jelikož pro jednatele společnosti bývá obtížnější zajistit takové přepravní zakázky, které by umožnily maximální využití dostupného nákladového prostoru. Důvody, které z technického hlediska odůvodňují preferenci modelu Volvo FM před modelem Volvo FL, jsou popsány v kapitole 1.3. Volvo FM patří zároveň k novějším vozidlům ve vozovém parku společnosti, takže s jeho obměnou společnost ve střednědobém horizontu nepočítá a investice do tachografu je z tohoto pohledu výhodná.

**Postup pro zavedení tachografu G2 je popsán v kapitole 2.**

### 3.6 Obnova Volvo FL 614

Jak bylo uvedeno v kapitole 1, autor se zabývá možností obnovy vozidla Volvo FL 618. Přestože se jedná o starší vozidlo, k říjnu 2024 bylo třetím nejziskovějším vozidlem v celé flotile. Tento fakt dokládá výsledovka uvedená v příloze F, kde je vozidlo evidováno pod kódem 170. Důvodem vysoké rentability byla silná poptávka po vozidle s touto specifickou nástavbou a zároveň skutečnost, že v roce 2024 nevyžadovalo žádné zásadní opravy.

V blízkém okolí Blanska působí řada podniků specializujících se na kovovýrobu, přičemž jejich produkce zahrnuje odlitky, ocelové konstrukce, kovové rámy, nosníky, hřídele, ozubená kola či ložiska. Tyto výrobky mají často takové rozměry a hmotnost, že jejich přeprava nevyžaduje tahače s návěsem. Současně se jedná o výrobky různých tvarů, které jsou využívány například ve stavebnictví, kde vykládka probíhá za pomoci jeřábu. Pro tento typ přepravy je vhodná nástavba valníku s rovnou ložnou plochou a vyjmutelnými sklopnými bočnicemi.

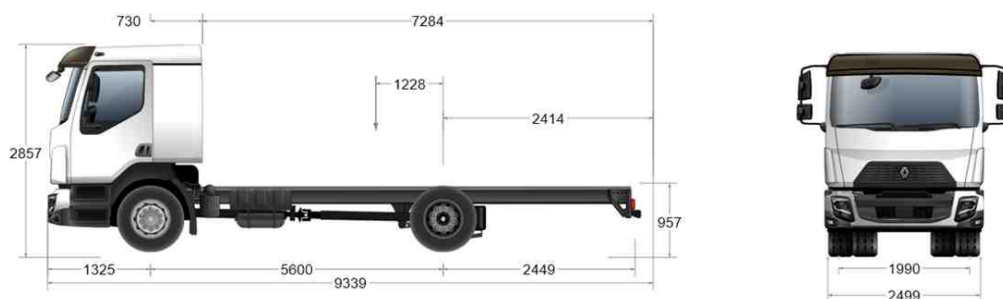
Doprava se v tomto segmentu často realizuje v rozmezí kratší (100 km) až středně dlouhé vzdálenosti (200 km) od Blanska. K těmto účelům se právě primárně využívají nákladní vozidla **Volvo FL H a Volvo FL 614**, která jsou pro tento typ přepravy vhodná. Jejich hlavní předností je dobrý poměr mezi provozní a užitečnou hmotností.

Po konzultaci s jednatelem, který specifikoval **základní požadavky** na nové vozidlo, autor navrhuje pořízení novější verze stejného typu vozidla s valníkovou nástavbou, otevřenou ložnou plochou a bočnicemi. Požadavky na nové vozidlo jsou následující:

- Nákladní vozidlo s největší technicky přípustnou hmotností 18 tun,
- valníkovou nástavbou s otevřenou ložnou plochou,
- délkou ložné plochy minimálně 7 metrů,
- sklopnými bočnicemi o výšce 800 mm,
- užitečnou hmotností alespoň 10 tun,
- motor s maximálním výkonem alespoň 200 kW,
- maximální celkovou délkou vozidla 9,5 metrů,
- automatickou převodovkou s 8 převodovými stupni.

Autor nejprve kontaktoval prodejce nákladních vozidel, od kterých si společnost v minulosti zakoupila současná ojetá vozidla. Avšak žádný z těchto prodejců neměl k dispozici vozidlo splňující požadavky. Následně se autor obrátil na různé webové platformy, jako jsou Tipcar.cz, Sauto.cz a další, avšak ani na těchto portálech se mu nepodařilo nalézt vozidlo, které by vyhovovalo specifikacím.

Na základě pozitivních zkušeností firmy s nákladními vozidly značky Volvo se autor rozhodl, po konzultaci s jednatelem, oslovit společnost Volvo Group Czech Republic, s.r.o. s žádostí o předložení nabídky na nové vozidlo. Obchodní manažer společnosti následně zaslal nabídku na míru, která zahrnovala všechny požadované parametry. Přibližná cenová kalkulace této nabídky přesahovala částku 2 000 000 Kč bez DPH, což by firma byla schopna pokrýt, avšak jednalo by o se zásah do její finanční rezervy. V návaznosti na to, že pod Volvo Group spadá i značka Renault Trucks, nabídl obchodní manažer alternativu v podobě nákladního vozidla **Renault Truck D 18**, které je vybaveno stejným motorem a podobnými parametry, přičemž cenová nabídka byla přibližně o 200 000 Kč nižší. Renault D 18 bez nástavby je na obrázku 17. Autor provede zhodnocení předložených návrhů v kapitole 4.



Zdroj: Volvo Group Czech Republic, s.r.o.

Obrázek 17 Renault D 18

## 4 ZHODNOCENÍ PŘEDLOŽENÝCH NÁVRHŮ

V této kapitole bude provedeno zhodnocení všech navrhovaných opatření uvedených v kapitolách 1, 2 a 3. Opatření budou rozdělena na ta, která autor doporučuje zavést, a na ta, která naopak nedoporučuje. Tato doporučení byla zohledněna z hlediska jejich přínosu pro společnost, nákladů na zavedení opatření a co nejnižší náročnosti při jejich implementaci pro jednatele společnosti NOVA Blansko s.r.o. Nakonec autor vyčíslí celkové náklady související s opatřeními, která navrhuje zavést k březnu 2025.

### 4.1 Nedoporučené návrhy

Jedním z klíčových návrhů na zefektivnění provozování silniční nákladní dopravy bylo zavedení systému správy vozového parku od společnosti **SatelitníSledování.cz**. Na současný vozový park by bylo možné zavést telematické jednotky, ty by však nebyly schopné číst data o stavu nádrže vozidel ze sběrnice CAN ve starších vozidlech, což by vedlo k nekompletnosti potřebných údajů pro elektronickou knihu jízd. Konkrétně prokazování skutečného používání vozidel finančnímu úřadu. Tento problém by způsobil, že systém by nebyl plně funkční a nevyužíval by všechny své možnosti, což by vedlo k neefektivnímu vynaložení investice a nesplňoval by kritéria uvedená autorem v kapitole 2. **Z tohoto důvodu se autor rozhodl systém správy vozového parku nedoporučit.** Avšak pokud v budoucnu dojde k výraznější obnově nebo rozšíření vozového parku, mohl by být návrh na zavedení systému správy vozového parku opět aktuální.

Z toho vyplývá, že společnost bude muset i nadále vést „Záznam o provozu vozidla“, sledovat polohu vozidel omezeně pouze na placených úsecích prostřednictvím Myto.gov.cz a důsledněji sledovat termíny technických prohlídek a platnosti tachografů.

### 4.2 Doporučené návrhy

Autor navrhl společnosti zavést následující opatření, seřazená dle priorit:

- Použití vnitrostátního nákladního listu CMR jako dokladu o nákladu,
- instalaci tachografu druhé generace na Volvo FM,
- pořízení nového nákladního vozidla Renault D 18,
- vedení rozpisu vozidel a řidičů a výpočtu průměrné spotřeby PHM v Excelu,
- plánování tras na webové platformě ROAD LORDS Dispatcher,
- pořízení firemních mobilních telefonů pro řidiče,
- do budoucna, v případě úpadku poptávky po přepravě, zavést další databanku RaalTrans.

Začít využívat „**Vnitrostátní nákladní list CMR**“ jako doklad o nákladu při vnitrostátní silniční nákladní dopravě namísto „Dodacího listu“ bude z hlediska administrativy pravděpodobně nejnáročnější opatření. Jednatelovi tím přibude další úkon, a to vyplňování tohoto dokladu při jeho vyhotovení. Autor totiž nepředpokládá, že velká část odesílatelů přistoupí na požadavek na vystavení nákladního listu a předání jeho dvou vyhotovení (jeden pro dopravce a druhý pro příjemce) řidiči při nakládce. Jednatelovi tak nezbude nic jiného než nakoupit velké množství tohoto nákladního listu a předvyplnit ho před každou přepravou. Je to však nezbytné opatření, protože doklad o nákladu musí splňovat všechny náležitosti podle vyhlášky č. 478/2000 Sb., která provádí zákon o silniční dopravě (19), a to konkrétně „Dodací list“ nesplňuje. Obdobně společnost nákladní list využije jako smlouvu o přepravě věci, která upravuje práva a povinnosti stran při přepravě věci, náhradu škody vzniklé během přepravy a odpovědnost jednotlivých dopravců (20). Autor navrhuje pořídit v první várce 1000 kusů, protože podle odhadu jednatele toto množství odpovídá počtu přeprav, které společnost ročně uskuteční.

Opatření přispěje k unifikaci přepravní dokumentace a v případě poškození nákladu bude možné jednoznačně určit odpovědnost za škodu, což zjednoduší proces reklamace a vymáhání náhrady škody. Takové standardizované postupy rovněž minimalizují riziko právních sporů mezi účastníky přepravy a zajišťují větší transparentnost a efektivitu v celém procesu.

**Instalaci tachografu G2** na Volvo FM si společnost zajistí schopnost provozovat nadále přepravu do Slovenské republiky. Zároveň se nejedná o nákladnou investici, jelikož instalace proběhne pouze na jedno vozidlo, s možností instalace dalších tachografů na jiná vozidla v budoucnu. K výběru tohoto vozidla přispěla skutečnost, že již má nainstalovanou palubní jednotku, je registrováno ve slovenském mýtném systému a je lépe uzpůsobeno pro dálkovou dopravu. **K březnu 2025 jednatel nechal vozidlo vybavit tachografem G2 za 29 000,- Kč bez DPH.**

**Obnovou vozidla Volvo FL 618 za nové nákladní vozidlo Renault D18** společnost výrazně omladí svůj vozový park nákladních vozidel (bez autojeřábu), a to z průměrného stáří 15 let na 10 let k roku 2025. Tato změna přinese úsporu nákladů spojených s obtížným a drahým sháněním náhradních dílů a zároveň ulehčí práci automechanikovi, který se bude moci více soustředit na opravy vozidel externích zákazníků. K návrhu na koupi nového vozidla vedla skutečnost, že požadované technické parametry, které autor stanovil ve spolupráci s jednatelem, nebyly k dispozici u ojetých vozidel.

Autor doporučuje společnosti pořídit vozidlo přímo do svého vlastnictví, a to z vlastních zdrojů, za předpokladu, že bude mít k dispozici odpovídající finanční rezervu. Tento postup je

doporučen zaprvé z důvodu nejistoty doby, kdy vzít si úvěr na nákup vozidla, by mohlo být rizikové, v případě poklesu poptávky po přepravě. Za druhé společnost nikdy v minulosti nepoživovala vozidla na leasing, protože chce mít kontrolu nad jejich údržbou, opravami a nechce pravidelně splácet leasingové splátky.

**Vedení rozpisu vozidel a řidičů v Excelu** zefektivní a přehlední plánování jednotných přeprav pro jednatele, který bude mít lepší přehled a snadnější možnost zpětného nahlédnutí. Totéž platí pro výpočet průměrné spotřeby PHM na vozidlech, i když data o stavu spotřeby PHM bude muset jednatel nadále vyčíst ze „Záznamu o provozu vozidla“. Autor této práce v obou případech upravil soubory Excel tak, aby byly pro jednatele snadno ovladatelné. Díky bezplatné webové platformě ROAD LORDS Dispatcher pro plánování tras nákladních vozidel bude mít jednatel přesnější odhad délky trasy (včetně času a počtu kilometrů) a zároveň bude mít přehled o omezeních na pozemních komunikacích. V rámci analýzy mobilních tarifů, které společnost poskytuje svým zaměstnancům, autor doporučil navíc pořídit mobilní telefony. Uvedl, že část prostředků na tento nákup by mohla pocházet z rozpočtu na nákup hardwaru, který má společnost k dispozici od operátora. Autor je přesvědčen, že tento krok by přispěl k zvýšení atraktivity zaměstnání a motivoval zaměstnance k setrvání ve společnosti.

Nakonec autor navrhl zavedení další **databanky RaalTrans** pro případ, že by měl jednatel v budoucnu problém s hledáním zakázek. Druhá databáze by podle autora přispěla k diverzifikaci možností při hledání přeprav a pomohla zajistit pravidelné zakázky. Autor neuvádí toto opatření v tabulce nákladů, jelikož nepočítá s jeho zavedením k březnu 2025.

Náklady na jednotlivá opatření jsou v tabulce č. 8.

Tabulka 8 Celkové náklady za jednotlivá opatření

<b>Položka</b>	<b>Cena bez DPH (Kč)</b>
<b>Vnitrostátní nákladní list CMR (1000 ks)</b>	3 000,-
<b>Tachograf G2 od FTL – AMS a.s.</b>	29 000,-
<b>Datový klíč digiVu</b>	5 080,-
<b>Update Car Trackeru</b>	2 400,-
<b>Renault D 18 (odhad)</b>	1 900 000,-
<b>Mobilní telefony</b>	Nelze určit
<b>Celkem</b>	<b>1 939 480,-</b>

Zdroj: autor

## ZÁVĚR

Závěr bakalářské práce se zaměřuje na shrnutí autorových analýz a návrhů pro racionalizaci provozování silniční nákladní dopravy velkými vozidly ve společnosti NOVA Blansko s.r.o.

Po analýze současného stavu, včetně personálního obsazení, vozového parku, vybavení a dispečerských činností, byly identifikovány hlavní nedostatky. Tyto nedostatky zahrnují zejména nesprávné vedení přepravní dokumentace v podobě „Dodacího listu“, jako dokladu o nákladu. Dále zastaralé metody v oblasti plánování tras pro nákladní vozidla, správy vozového parku a vysoké náklady na údržbu a opravy některých vozidel.

Na základě těchto zjištění autor navrhuje opatření pro zlepšení efektivity a racionalizaci provozu společnosti. Mezi klíčové návrhy patří vedení dokladu o nákladu v podobě „Vnitrostátního nákladního listu CMR“ a instalace tachografu druhé generace na Volvo FM pro zachování schopnosti pokračovat v přepravě do Slovenské republiky. Dále obměna Volva FL 618 za nové vozidlo Renault D 18, zavedení systému pro správu vozového parku od společnosti Satelitnísledování.cz a zlepšení procesu plánování tras.

Autor se rozhodl nedoporučit zavedení systému pro správu vozového parku. Tento krok odůvodňuje tím, že některá vozidla jsou technicky starší a jejich integrace do systému fleet managementu by neumožnila všechny funkce, které po systému požadoval. Místo toho autor navrhuje zavedení jednodušších a levnějších alternativ, například použití tabulkového procesoru Microsoft Excel pro správu rozpisu vozidel a řidičů a výpočet průměrné spotřeby PHM, který autor vytvořil ve formě šablonových souborů pro tyto účely. Dále autor navrhuje plánování tras pomocí webové platformy ROAD LORDS Dispatcher.

**Cílem práce bylo racionalizovat provozování silniční nákladní dopravy ve společnosti NOVA Blansko s.r.o. Po analýzách a konkrétním návrhu autor dospěl k závěru, že systém fleet managementu k březnu 2025 není vhodné zavést. Namísto toho navrhl opatření, která společnosti přinesou přínosy v podobě:**

- **Správného vedení přepravní dokumentace,**
- **nadále umožní poskytovat přepravu na Slovensko,**
- **usnadní dispečerské činnosti jednatele,**
- **obnoví část vozového parku.**

## SEZNAM POUŽITÝCH INFORMAČNÍCH ZDROJŮ

- (1) MINISTERSTVO DOPRAVY. *Rejstřík podnikatelů v silniční dopravě*. [Online] [cit. 2024-11-28] Dostupné z: <https://rpsd.mdcr.cz/undertaker/detail/62318?2>
- (2) ČESKO. *Zákon č. 111/1994 Sb., zákon o silniční dopravě*. [Online]
- (3) JIHOMORAVSKÝ KRAJ. *Odbor dopravy Krajského úřadu Jihomoravského kraje, vydání eurolicence* [online] [cit. 2025-02-24] Dostupné z: <https://www.jmk.cz/folder/310>
- (4) EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE. *Narizení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy a o změně narizení Rady (EHS)*. [Online] [cit. 2024-11-28] Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX%3A32006R0561&qid=1732842432532>
- (5) EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE. *NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU) č. 165/2014 ze dne 4. února 2014 o tachografech v silniční dopravě, o zrušení narizení Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovém zařízení v silniční dopravě a o změně narizení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy*. [Online] [cit. 2024-11-28] Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX%3A32014R0165&qid=1732842072816>
- (6) ČESKO. *Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích* [Online]
- (7) ČESKO. *Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu)* [Online]
- (8) ČESKO. *Zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce* [Online]
- (9) ČESKO. *Zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů* [Online]
- (10) ČESKO. *Zákon č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání* [Online]
- (11) ČESKO. *Narizení vlády č. 193/2022 Sb., o vyhrazených technických zdvihacích zařízeních a požadavcích na zajištění jejich bezpečnosti* [Online]
- (12) ZUCZKOVÁ, Michaela. *Problematika řízení nákladních vozidel řidiči seniory*. Olomouc, 2022. s. 17. Univerzita Palackého, Filozofická fakulta, Katedra psychologie, [online] [cit. 2024-10-28] Dostupné z: [https://theses.cz/id/o68prl/Problematika\\_rizeni\\_nakladnich\\_vozidel\\_ridici\\_seniory.pdf](https://theses.cz/id/o68prl/Problematika_rizeni_nakladnich_vozidel_ridici_seniory.pdf)
- (13) ŠKOLICÍ A VÝCVIKOVÉ STŘEDISKO. [Online]. [cit. 2024-10-28]. Dostupné z: <https://www.svs-as.cz/profesni-prukaz-ridice>
- (14) ČESKO. *Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích* [Online]

- (15) COMARR INFORMAČNÍ TECHNOLOGIE. [Online]. [cit. 2024-10-28]. Dostupné z: <https://spedice.comarr.cz/>
- (16) EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA. *Prováděcí nařízení komise (EU) 2021/1228 ze dne 16. července 2021, kterým se mění prováděcí nařízení (EU) 2016/799, pokud jde o požadavky na konstrukci, zkoušení, montáž, provoz a opravy inteligentních tachografů a jejich součástí* [Online]. [cit. 2024-10-28]. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX%3A32021R1228&qid=1734355633519>
- (17) ROADLORDS *Online plánování, sledování a správa přepravy* [Online] [cit. 2025-02-28] Dostupné z: <https://roadlords.com/cz/dispatcher>
- (18) ČESKO. Vyhláška č. 11/1975 Sb., *o Úmluvě o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR)* [Online]
- (19) ČESKO. Vyhláška č. 378/2000 Sb., *kterou se provádí zákon o silniční dopravě* [Online]
- (20) KLEPRLÍK, Jaroslav. *Provozování silniční dopavy. Část A. Pardubice s.85.: Univerzita Pardubice, 2022. ISBN 978-80-7560-433-0.*
- (21) ČESKO. Zákon č. 563/1991 Sb., *o účetnictví* [Online]
- (22) BAJZÍKOVÁ, Jevgenija *Knih jízdy je knihou důkazů. Vyvarujte se zbytečných chyb .* [Online]. [cit. 2025-02-22]. Dostupné z: <https://www.penize.cz/podnikani/432373-kniha-jizdy-je-knihou-dukazu-vyvarujte-se-zbytecnych-chyb>.
- (23) MYTO.GOV.CZ *Centrální mýtný portál.* [Online]. [cit. 2025-01-22]. Dostupné z: <https://www.myto.cz>
- (24) ČESKO. Vyhláška č. 153/2023 Sb., *o schvalování technické způsobilosti vozidel a technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích* [Online]
- (25) MINISTERSTVO DOPRAVY. *Podnikání v silniční dopravě/Ověření tachografu.* [Online]. [cit. 2025-01-22]. Dostupné z: [https://www.mdcz.cz/Zivotni-situace/Silnicni-doprava/Nakladnidoprava-\(1\)/Podnikani-v-silnicni-doprave/Overeni-Tachografu](https://www.mdcz.cz/Zivotni-situace/Silnicni-doprava/Nakladnidoprava-(1)/Podnikani-v-silnicni-doprave/Overeni-Tachografu).
- (26) WEBFLEET [Online] [cit. 2025-02-25] Dostupné z: [https://www.webfleet.com/cs\\_cz/webfleet/fleet-management/glossary/telematics/](https://www.webfleet.com/cs_cz/webfleet/fleet-management/glossary/telematics/)
- (27) SATELITNÍSLEDOVÁNÍ.CZ [Online]. [cit. 2025-02-25]. Dostupné z: <https://satelitnisledovani.cz/>
- (28) TDCS SPOL S.R.O. [Online]. [cit. 2025-02-20]. Dostupné z: <https://www.cartracker.sk/en/>
- (29) ČESKO Vyhláška č. 373/2024 Sb., *o stanovení výše základních sazeb zahraničního stravného pro rok 2025* [Online]
- (30) ČESKO Vyhláška č. 475/2024 Sb., *o změně sazby základní náhrady za používání silničních motorových vozidel a stravného a o stanovení průměrné ceny pohonných hmot pro účely poskytování cestovních náhrad pro rok 2025* [Online]

## SEZNAM PŘÍLOH

Příloha A – Výpis z rejstříku podnikatelů v silniční dopravě.....	66
Příloha B – Výpis z veřejného rejstříku.....	67
Příloha C – Opis eurolicence pro mezinárodní silniční nákladní dopravu pro cizí potřeby .....	68
Příloha D – Karta řidiče .....	69
Příloha E – Povolení pro zvláštní užívání pozemní komunikace .....	70
Příloha F – Výsledovka středisek .....	71
Příloha G – Prostřední ze softwaru Car Tracker.....	72
Příloha H – Objednávka přepravy .....	73
Příloha I – Přední strana záznamu o provozu vozidla vnitrostátní nákladní dopravy .....	74
Příloha J – Zadní strana záznamu o provozu vozidla vnitrostátní nákladní dopravy .....	75
Příloha K – Dodací list.....	76
Příloha L – Nabídka na výměnu tachografu od FTL – AMS a.s. ....	77
Příloha M – Rozpis vozidel a řidičů .....	78
Příloha N – Tabulka spotřeby PHM vozidel	

## Příloha A – Výpis z rejstříku podnikatelů v silniční dopravě



Ministerstvo dopravy  
Nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12  
110 15 Praha 1

Rejstřík podnikatelů v silniční dopravě  
Výpis informací o podnikateli ke dni 25.11.2024

### NOVA Blansko s.r.o.

**IČO** 60699698  
Adresa sídla Pražská 1827/66  
67801 Blansko - Blansko  
Česko

### Odpovědný zástupce

Příjmení a jméno	Způsobilost pro osobní dopravu	Způsobilost pro nákladní dopravu	Skutečná vazba k podnikateli
Tetor Jan	Nemá způsobilost	Způsobilý	Ano

### Koncese

Rozsah	Datum vzniku	Datum zrušení
Silniční motorová doprava nákladní nad 3,5 tuny	01.04.1994	—
Silniční motorová doprava nákladní do 3,5 tuny	01.04.1994	—

**Počet velkých vozidel** 6

### Eurolicence

Číslo	Počet opisů	Druh	Platná od	Platná do
052882	2	Nákladní	02.12.2014	01.12.2024
068241	1	Nákladní	02.12.2024	01.12.2034

## Příloha B – Výpis z veřejného rejstříku

Tento výpis z obchodního rejstříku elektronicky označil "Krajský soud v Brně" dne 7.12.2024 v 16:39:09. EPVid:4t4nY27oKx5MhYUJOEFLsQ

### Výpis

z obchodního rejstříku, vedeného  
Krajským soudem v Brně  
oddíl C, vložka 14529

<b>Datum vzniku a zápisu:</b>	16. března 1994
<b>Spisová značka:</b>	C 14529 vedená u Krajského soudu v Brně
<b>Obchodní firma:</b>	NOVA Blansko s.r.o.
<b>Sídlo:</b>	Pražská 1827/66, 678 01 Blansko
<b>Identifikační číslo:</b>	606 99 698
<b>Právní forma:</b>	Společnost s ručením omezeným
<b>Předmět podnikání:</b>	silniční motorová doprava - nákladní provozovaná vozidly nebo jízdními soupravami o největší povolené hmotnosti přesahující 3,5 tuny, jsou-li určeny k přepravě zvířat nebo věcí, - nákladní provozovaná vozidly nebo jízdními soupravami o největší povolené hmotnosti nepřesahující 3,5 tuny, jsou-li určeny k přepravě zvířat nebo věcí opravy silničních vozidel výroba, obchod a služby neuvedené v přílohách 1 až 3 živnostenského zákona
<b>Statutární orgán:</b>	
<b>jednatel:</b>	JAN TETOR , dat. nar. 9. července 1964 č.p. 122, 798 61 Drahaný Den vzniku funkce: 16. ledna 1997
<b>Způsob jednání:</b>	Jednatel zastupuje společnost samostatně ve všech věcech.
<b>Společníci:</b>	
<b>Společník:</b>	JAN TETOR , dat. nar. 9. července 1964 č.p. 122, 798 61 Drahaný
<b>Podíl:</b>	Vklad: 120 000,- Kč Splaceno: 120 000,- Kč Obchodní podíl: 100% Druh podílu: základní Kmenový list: nevydává se
<b>Základní kapitál:</b>	120 000,- Kč
<b>Ostatní skutečnosti:</b>	Počet členů statutárního orgánu: 1 Obchodní korporace se podřídila zákonu jako celku postupem podle § 777 odst. 5 zákona č. 90/2012 Sb., o obchodních společnostech a družstvech.

## Evropské společenství

CZ (1)

Krajský úřad  
Jihomoravského kraje

LICENCE č. 052882  
OPIS č. 0001

### pro mezinárodní silniční nákladní přepravu pro cizí potřeby

Tato licence opravňuje<sup>(2)</sup> NOVA Blansko s.r.o.  
67801 Blansko Pražská 1827/66  
IČ: 60699698

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

Zvláštní poznámky: \_\_\_\_\_

Tato licence je platná od 02.12.2014 do 01.12.2024

Vydáno v Brně, dne 13.11.2014



*Melasová* (3)





Ministerstvo dopravy

Plánek č.: 24.10.2024/09.36.401.00

Variabilní symbol:  
64675Žádost ID:  
5286Č.j.:  
MD-20946/2024-940/3

## ROZHODNUTÍ

Ministerstvo dopravy, Odbor pozemních komunikací (dále jen „Ministerstvo dopravy“), jako věcně příslušný silniční správní úřad podle § 40 odst. 2 písm. d) zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o pozemních komunikacích“), rozhodlo podle § 25 odst. 2, odst. 6 písm. a), § 25a odst. 1 písm. a) zákona o pozemních komunikacích, takto:

Na základě žádosti společnosti **NOVA Blansko s.r.o.**, IČO 60699698, DIČ CZ60699698, se sídlem Pražská 1827/66, 67801, Blansko, Blansko (dále jen „žadatel“), podané dne 3.5.2024, se

### povoluje

opakované zvláštní užívání dálnic a silnic na celém území ČR a dále místních komunikací I. a II. třídy na území hlavního města Prahy v rozsahu uveřejněném Ministerstvem dopravy způsobem umožňující dálkový přístup a spočívající v jejich užití nadměrným vozidlem, jehož hmotnost, rozměry včetně nákladu nebo rozložení hmotnosti na nápravy, skupiny náprav, kola nebo skupiny kol překračují hodnoty stanovené zákonem č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, v termínu a rozsahu:

<b>TERMÍN PŘEPRAVY</b>		<b>6.5.2024 - 6.5.2025</b>	
<b>PŘEPRAVOVANÝ NÁKLAD</b>		max. hmotnost (t)	<b>10,010</b>
<b>PARAMETRY JÍZDNÍ SOUPRAVY</b>		max. celková hmotnost (t)	<b>18,000</b>
max. délka (m) <b>10,490</b>	max. šířka (m) <b>3,200</b>	max. výška (m) <b>4,000</b>	
	<b>TAHAČ / VOZIDLO</b>	<b>PŘÍPOJNÉ VOZIDLO</b>	
registrační značka	<b>4B98011</b>		
VIN	<b>YV2TBL0AX8B530581</b>		
tovární značka	<b>VOLVO</b>		
hmotnost (t)	<b>7,99</b>		
počet náprav	<b>2</b>		
Tahač - max. zatížení náprav (t): Zatížení jednotlivých náprav nepřekročí limit povolený dle vyhlášky č. 209/2018 Sb.			

Příloha F – Výsledovka středisek

Výsledovka středisek - Náklady a výnosy							Měsíc/rok	10 / 2024
NOVA Blansko s.r.o.				strana č.		1		
IČ: 60699698				sestavu vytvořil		Regina Menclerová		
Účetní období 01.01.2024 - 31.12.2024				datum tisku sestavy		21.11.2024 10:34:39		
<i>Středisko</i>	<i>Auto</i>	<i>Náklady</i>	Měsíční <i>Výnosy</i>	<i>Stav</i>	Nové <i>obrat MD</i> <i>obrat DAL</i>		<i>Celkový stav</i>	
952	170	55 358,47	122 750,00	-67 391,53	516 134,66	681 600,00	-165 465,34	
952	197	50 523,96	45 980,00	4 543,96	468 188,76	460 160,41	8 028,35	
952	201	363 088,10	2 000,00	361 088,10	960 056,43	911 165,21	48 891,22	
952	210	14 275,23	0,00	14 275,23	206 051,18	0,00	206 051,18	
952	211	79 548,05	79 540,00	8,05	874 048,17	1 012 475,00	-138 426,83	
952	212	15 266,97	0,00	15 266,97	197 822,99	0,00	197 822,99	
952	213	57 241,00	94 850,00	-37 609,00	638 939,67	860 510,00	-221 570,33	
952	215	59 632,01	49 500,00	10 132,01	980 287,16	1 097 109,01	-116 821,85	
952	216	50 115,76	49 075,00	1 040,76	787 851,53	794 445,00	-6 593,47	
952	217	1 200,00	0,00	1 200,00	12 000,00	0,00	12 000,00	
Celkem za středisko 952		746 249,55	443 695,00	302 554,55	5 641 380,55	5 817 464,63	-176 084,08	

# Příloha G – Prostřední ze softwaru Car Tracker

CarTracker TachoTEK - Small Edition

ovozovatelé Hlavní menu Importovat data Exportovat data Vyh...

**Ales Kozak**  
 Uložené soubory: 24 (...)  
 Potvrzení: 0 (...)  
 Poslední vozidla: (CZ) 1BP3315, (CZ) 7AR1094, (CZ) 1BL4565, (CZ) 4B98011, (CZ) 1BB3689, (CZ) 2BH9350, (CZ) 9B74659  
 Průkaz ADR: Není k dispozici  
 EU certifikát: Není k dispozici

Základní údaje **Činnosti** Směny Aktuální stav Zprávy

Podrobnosti: Úplné  Střední  Žádné  Vše zobrazit  Vše skryt  Zvětšit  Zmenšit  Tisknout  Vyhodnocení

Zobrazené časové období: Všechna dostupná data (...)

2024

Zář 2024

	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0						
26 Ct																										Km	Jzd.	Prá.	Poh.	Pře.	Nez.
25 St																										41	1:13	0:15		6:35	15:57
24 Út																										95	2:23	0:14		14:45	6:38
23 Po																										241	5:01	0:37		10:34	7:48
22 Ne																														24:00	
21 So																														24:00	
20 Pá																										211	4:09	0:13		13:27	6:11
19 Čt																														6:06	17:54
18 St																										271	4:36	0:30		18:54	
17 Út																										367	6:10	0:31		17:19	
16 Po																										317	5:27	0:28		12:06	5:59
15 Ne																														24:00	
14 So																														24:00	
13 Pá																										179	3:34	0:12		7:47	12:27
12 Čt																										134	3:51	0:49		13:07	6:13
11 St																										210	4:23	0:17		1:23	17:57
10 Út																										81	1:56	0:12		1:06	20:46
9 Po																										282	5:26	0:20		7:40	10:34
8 Ne																														24:00	
7 So																														24:00	
6 Pá																										80	2:16	0:09		21:18	0:17
5 Čt																										266	6:10	0:13		17:37	
4 St																														23:50	0:10
3 Út																										154	3:59			14:16	5:45
2 Po																										337	6:07	0:07		9:44	8:02
1 Ne																														24:00	

Příloha H – Objednávka přepravy



**TOOL** Werkzeugbau s.r.o.

**TOOL Werkzeugbau s.r.o.**

Na Zákopě 569/1a

779 00 Olomouc

Office@toolgmbh.cz

DIČ: CZ25863177

IČO: 25863177

Zapsáno v OR Ostrava odd. C voňka 22895

Dodavatel/Lieferant: 316017

**NOVA BLANSKO s.r.o.**

Pražská 66

67801 Blansko 1

IČO dodavatele 60699698

DIČ dodavatele CZ60699698

**Objednávka / Bestellung: 2500133 / T24021 Nova**

Dat. vystavení/Erstellungsdat.: 14.01.2025

Termín dodání/Liefertermin: 14.01.2025

Plat. podmínky/Zahlungskand.: 60 dnů

Přepravní podmínky:

Číslo zakázky/Auftrag: T24021

Číslo Vaší nabídky/Angebot: Email p. Totor

Číslo naší poptávky/Anfrage: Email pl. Albertová

Objednáváme dle vaší nabídky, naší poptávky a našich všeobecných nákupních podmínek  
Nach Ihrem Angebot, unserer Anfrage und unseren allgemeinen Einkaufsbedingungen bestellen wir

Pol./Pos.	Č. zboží / Warennummer Název zboží / Warenbezeichnung	Množství Menge	MJ Einh.	Cena/jed. Preis/Einh.	Sleva Rabatt	Cena celkem Gesamtpreis	Měna Währ.
1	Doprava,	1		6 000,00	%	6 000,00	CZK

přeprava letiny  
nakládká : Slévárna Kufim  
T24021 pos. 2 5800 kg  
vykládká: Tool Werkzeugbau Olomouc

Poznámka:

**Celková částka / Endbetrag**

**6 000,00 CZK**

Vykládká zboží od dodavatele  
Pouze v po-pá od 7.00 - 14.00 hod

Dodavatel potvrzuje, že bere na vědomí veškeré  
informace uvedené v objednávce / Bestellbestätigung

Datum razítko/podpis / Stempel/Unterschrift

Faktury, prosím, zasílejte elektronicky po předchozím odsouhlasení s účetní.  
Email : fakturace.toolwerk@toolgmbh.cz, Tel. 00420 585 100 022

Email Helena Albertová@toolgmbh.cz

Tel : 585100011

Fax 00420 585 100 010

Vyřizuje/Erledigt: Albertová Helena

Zpracováno v ERP systému pro řízení zakázkové výroby WORKPLAN

Strana 1 z 1

Příloha I – Přední strana záznamu o provozu vozidla vnitrostátní nákladní dopravy

Organizace firma (razítko)		Stanoviště vozidla				ZÁZNAM O PROVOZU VOZIDLA VNITROSTÁTNÍ NÁKLADNÍ DOPRAVY			Série
SOVA Blansko s.r.o. Pražská 66, Blansko Tel./fax: 518 417 253 DIČ: CZ60099698		s.r.o. Pražská 66, Blansko Tel./fax: 518 417 253 DIČ: CZ60099698				Evid. číslo 931699			
Datum začátku výkonu		pokračování je na listě č. ....							
Obchodní jméno dopravce		SPZ	Tovární značka	Typ	Druh a zařízení	Užit. hmotnost v t	Druh pohonu	Osádka vozidla **	Pracovní zařízení **
ZD1		1	2	3	4	5	6	7	8
Motorové vozidlo	61	4357011	VOLVO	BCH	VTL	10,5	L	602K 4CE3	22 DT
1. přípojné vozidlo	62								
2. přípojné vozidlo	63								
	64								
Přepravce	Místo nakládky	Místo vykládky	Druh nákladu	Čas přistavení	Čas odjezdu ze stanoviště	65	5		
9	10	11	12		Čas příjezdu na stanoviště	66	15 <sup>15</sup>		
PREFA	KUZELOV	KUŠTERA/SKUPA	ZEBŘEK		Datum ukončení výkonu	67	4.11.2024		
	KUŠTERA/SKUPA	KUZELOV	ZEBŘEK		Slav počítadla km po příjezdu	68	830 615		
PREFA	KUZELOV	MYSLIVKA	NAPEZ		Slav počítadla km před odjezdem	69	830 145		
					Rozdíl (f. 68 minus 69)	70	440		
						71			
Dispozice pro osádku, poznámky **					Pohonné hmoty a oleje v litrech				
Záznamy o zdržení vozidla					Počáteční stav nafta *) benzin *)	72	200		
Záznam o provozních poměrech a podmínkách, podrobnosti k záznamu o bezpečnostních přestávkách (od - do), doba odpočinku (nepřerušovaného času klidu)					Příjem	73			
Podpis dispečera					Čerpání	74			
Podpis odpovědné osoby dopravce					Spotřeba	75	100		
					Konečný stav nafta *) benzin *)	76	100		
					Ostatní	77			
					Poznámky nebo jiné záznamy kontrolních orgánů	78			

Řidič musí mít tento záznam během provozu vozidla při sobě a předložit jej na vyzvání k tomu oprávněným orgánům. (Vyhláška č. 187 / 1994 Sb.)

Příloha J – Zadní strana záznamu o provozu vozidla vnitrostátní nákladní dopravy

Odkud	Kam	Druh nákladu, přepravního obalu a počet jednotek	Nakládání											Nakládání											doba jízdy	doba ostatních zařízení	použití přípojného vozidla	Ujeté km		Výkon v t/km	
			Naloženo		Počet nakladačů		doba nakládky	čas odjezdu	Potvrzení odesílatele	Naloženo		Počet nakladačů		doba vykládky	Potvrzení příjemce	doba jízdy	doba ostatních zařízení	použití přípojného vozidla	celkem	s nákladem	celkem	z toho přípojná vozidla									
			způsob naložení	celkem	z toho přípojná vozidla	dopravce				převpravce	celkem	z toho přípojná vozidla	dopravce						převpravce	celkem	s nákladem	celkem	z toho přípojná vozidla								
14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39						
Blensko	Klášterská								5:30			8:30	M	0,5			0,5		8:50				146	146							
Klášterská	Nymburk								8:45			9:30	M	0,5			0:20		1:00			31	31								
Nymburk	Lanškroun								10:15			12:30										143									
Lanškroun	Blensko	Plot	3 pal						0:45			14:20	M	3 pal			0,5					69	69								
Blensko	Blensko								15:00			15:45										1									
			X		X	X	0,5	X	X	X	X			X	X	1,0						140	296								
Doba nasazení vozidla v minutách		Ujeté km											Příjmení a jméno řidiče		Datum a podpis řidiče																
Úhrnem (sl. 41+42)	Jízda	Prostoj celkem (sl. 43 až 47)	členění prostojů					počet jízdy s nákladem	objem přepravy v tunách	celkem	z toho s nákladem	Příjmení a jméno řidiče		Datum a podpis řidiče																	
40	41	42	nakl. a vykl.	čekání	tech. závady	bezp. přestávky	ostatní	48	49	50	51	Příjmení a jméno řidiče		Datum a podpis řidiče																	
Motorové vozidlo	79	10:45	8:30	1:15	1:45			2		140	296	Příjmení a jméno řidiče		Datum a podpis řidiče																	
1. přípoj. vozidlo	80			X	X	X	X					Příjmení a jméno řidiče		Datum a podpis řidiče																	
2. přípoj. vozidlo	81			X	X	X	X					Příjmení a jméno řidiče		Datum a podpis řidiče																	

**DEK**  
 STAVEBNÍ PRÁCE  
 Tisková 1024  
 100 00 Praha 10  
 DIČ: CZ69000797

\*) nehodící se škrtně

\*\* Symboly: RU - ručně s urovnáním, RS - ručně s nahozením / shovením, NA - násypník, JE - jeřáb, HR - hydraulická ruka, ME - jiný mechanismus



DODACÍ LIST č.: 258-0018

**Dodavatel:**  
Slévárna Kuřim, a.s.  
Blanenská 157  
664 34 Kuřim  
DIČ: CZ29291721  
IČ: 29291721

**Odběratel:**  
TOOL Werkzeugbau s.r.o.  
Na Zákopě 569  
779 00 Olomouc

Firma je zapsána v Obch.rejstříku vedeným  
Krajským soudem v Brně, oddíl B, vložka 6673 z 1.9.2011.

Datum dod.listu : 14.01.2025  
Výfukuje : Kotoučková Ivana  
E-Mail : kotouckova@slevarna-kurim.cz  
Telefon : 00420 602 785 680  
Číslo dodavatele : 322085

DIČ: CZ25863177  
IČ: 25863177  
Číslo odběratele: 0406

Číslo faktury : 255300002

Pos.	POPIS				
001	Objednávka	:	2401603/T24021	Pos. 002 z 18.10.2024	
	Č.modelu	:	T24021-002		
	Č.výrobku	:	T24021-002		
	Název	:	Grauguss		
	Expediční hmotnost	:	5 980,0 KG	1 ks	5 980,0 KG
	Provedení	:	opracováno		
	Balení	:	Volně		

**Celkem volně** 1 ks

**Expediční hmotnost** 5 980,0 KG

INCOTERMS 2010 : FCA Kuřim  
Způsob dod. : přepravcem



Slévárna Kuřim, a.s.  
Blanenská 157, 664 34 Kuřim  
IČ: 292 91 721 -12-

Předal: Kotoučková Ivana

Převzal:

TOOL Werkzeugbau s.r.o.  
Na Zákopě 569, 779 00 OLOMOUČ  
IČ: 258 63 177  
DIČ: CZ25863177

14.1.2025

Příloha L – Nabídka na výměnu tachografu od FTL – AMS a.s.

**FTL - AMS a.s.**  
**Letecká 8, 796 01 Prostějov**

**POZOR: Nové EU Nařízení pro mezinárodní dopravce!!**



Legislativní požadavky EU (Prováděcí nařízení EU 2021/1228) vyžadují, aby všechny členské státy do určitého termínu přešly na nové smart tachografy 2.0 (tachografy druhé generace).

#### **Důležité termíny**

1. - **31.12 2024:** Povinná výměna všech analogových a digitálních tachografů první generace (vozidla registrovaná před 15.6.2019)
2. - **Srpen 2025:** Povinná výměna tachografů smart v1 (současný typ)
3. - **Červen 2026:** Malá užitková vozidla od 2.5 tuny musí být vybavena tachografy smart 2.0.

**Proto neváhejte s objednáním, aby Vaše vozidla nebyla odstavena v nejhorsím případě nebyla pokutována v roce 2025**

**Cena výměny tachografu 27.000 – 29.000 bez 21% DPH dle délky snímače tachografu**

#### **Cena obsahuje**

Inteligentní tachografy 2 generace DTCO 4,1 (IDTCO V2)  
Snímač tachografu  
Vymontování a zamontování TCHG, parametrizace pro vozidlo, vystavení protokolu o výměně  
Vymontování a zamontování, odzkoušení impulseru TCHG, montáž antény DSRC + kabeláže  
Aktivace digitálního tachografu  
Stažení dat z digitálního TCHG při výměně, vystavení protokolu o stažení dat  
Ověření inteligentního TCHG bez výměny baterie

## Příloha M – Rozpis vozidel a řidičů

Samostatná příloha v elektronické podobě na CD

(soubor Excel: TetorO\_RacionalizaceProvozovani\_JK\_priloha\_M\_BP\_2025.xlsm)

Příloha N – Tabulka spotřeby PHM vozidel

Samostatná příloha v elektronické podobě na CD

(soubor Excel: TetorO\_RacionalizaceProvozovani\_JK\_priloha\_N\_BP\_2025.xlsx)