Vysoká škola ekonomická v Praze

Fakulta podnikohospodářská

Studijní obor: Podniková ekonomika a management



Název diplomové práce

Mezinárodní kamionová doprava ve společnosti ICOM transport a.s.

Autor diplomové práce: Bc. Petr Hausdor

Vedoucí diplomové práce: Ing. Bedřich Rathouský, Ph.D.

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci na téma

„Mezinárodní kamionová doprava ve společnosti ICOM transport a.s.“

vypracoval samostatně s využitím literatury a informací,

na něž odkazuji.

V Praze dne 8. prosince 2015 Podpis

Název diplomové práce:

Mezinárodní kamionová doprava ve společnosti ICOM transport a.s.

Abstrakt:

Tato diplomová práce se zabývá společností ICOM transport a.s., resp. její divizí, která je zaměřená na mezinárodní kamionovou dopravu. Cílem DP je zmapovat náplň dispečerské práce, nalézt problémy vyskytující se ve společnosti s jejich možnými řešeními, a navrhnout opatření, která by mohla vést ke snížení nákladů na přepravu, popř. k zefektivnění činností uvnitř podniku.

Klíčová slova:

Mezinárodní kamionová doprava, ICOM transport a.s., dispečer

Name of the master thesis:

International freight transport in company ICOM transport a.s.

Abstract:

Abstract: This master thesis focuses on ICOM transport a.s. company, mainly on it´s international freight transport department. Goals of this master thesis are description of dispatcher´s daily work, indentifying problems and finding solutions that would lead to reducing costs or increasing company efficiency.

Key words:

International freight transport, ICOM transport a.s., dispatcher

Úvod 7
Cíle práce 7
Teoretická část 8
1. Obecné informace 8
2. Právní úprava 8
2.1. Mezinárodní dohody v silniční přepravě 8
2.1.1. Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční dopravě - CMR 9
2.1.2. Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí ADR 13
2.1.3. Pracovní režim řidiče 16
2.2. Vnitrostátní právní úprava 19
2.3. Evidence pracovního režimu, tachografy 20
2.3.1. Digitální tachograf 21
2.3.2. Základní systémové prvky digitálního tachografu 22
2.4. Zákazy jízd 24
2.4.1. Země bez zákazu jízd 28
2.5. Kontroly v silniční dopravě 29
2.6. Sankce 31
2.6.1. Sankce za porušení předpisů o pracovním režimu 31
2.6.2. Sankce na území České republiky 31
2.7. Povinné školení řidičů 32
2.7.1. Školení řidičů na profesní osvědčení 33
2.7.2. Školení řidičů z povolání 33
Praktická část 34
3. O společnosti 34
3.1. Historie 34
3.2. Organizační schéma 35
4. Zákazníci 36
4.1. EvoBus 36
4.2. Schenker 38
4.3. Daimler 40
4.4. Bosch 41
4.5. F. X. Meiller 42
4.6. Mercedes-Benz 44

4.7. Mafrajumbo ... 45
4.8. Stante Logistics ... 45
5. Tržby ... 46
6. Vozový park ... 49
7. Mzdy zaměstnanců ... 52
7.1. Stravné/Diety ... 53
8. Popis dispečerské práce ... 54
8.1. Administrativní činnost ... 55
8.2. Řízení vozového parku ... 57
8.3. Spedice ... 61
9. Problémy a nedostatky a jejich možná řešení ... 62
9.1. Nedostatečná kvalifikace řidičů ... 62
9.2. Odměňování řidičů ... 63
9.3. Servisní činnost ... 64
9.4. Komunikace v rámci společnosti ... 64
10. Potenciál k zefektivnění ... 65
10.1. Návrhy na ulehčení dispečerské práce ... 65
10.2. Elektronické systémy ve vozidlech ... 66
10.2.1. Systémy nacházející se ve vozidlech společnosti ... 66
10.2.2. Nevyužívané systémy s možným pozitivním dopadem na společnost ... 68
Závěr ... 75
Zdroje ... 77
Knižní publikace a tištěné zdroje: ... 77
Internetové zdroje: ... 78
Seznam zkratek ... 80
Seznam tabulek/obrázků/schémat ... 81
Příloha ... 83

Úvod

Téma diplomové práce „MKD ve společnosti ICOM transport“ bylo determinováno mojí pracovní účastí v této společnosti, resp. v divizi, zabývající se mezinárodní kamionovou dopravou. Tato divize (divize Humpolec) je vcelku autonomní jednotka, která spadá pod centrálu v Jihlavě.

Teoretická část diplomové práce bude věnována převážně právní úpravě, která ovlivňuje mezinárodní kamionovou dopravu. Kromě mezinárodních úmluv bude popsána i legislativa upravující vnitrostátní kamionovou dopravu. V rámci silniční dopravy se rovněž realizují kontroly. Pokud jsou při těchto kontrolách odhaleny nedostatky, je příslušné osobě dle zákona udělena sankce. Legislativa rovněž určuje povinnosti v oblasti školení, kterými musí řidiči v pravidelných intervalech procházet.

V praktické části bude popsána samotná společnost ICOM transport, její historie a organizační struktura. Následně budou uvedeni prioritní zákazníci, se kterými společnost spolupracuje a tržby, které touto spoluprací vznikají. Další kapitola bude věnovaná vozovému parku a jeho struktuře.

Jádrem praktické části bude popis dispečerské práce, z čeho se skládá a jakých nástrojů dispečer při své práci využívá. Následně budou popsány problémy či nedostatky, které se vyskytují ve společnosti, s jejich možným řešením. Nakonec budou uvedeny návrhy, jak zefektivnit činnost resp. fungování podniku v oblasti dopravy.

Cíle práce

Cílem mojí práce je shrnout obsah dispečerské práce. Dále nalézt a definovat problémy, které se ve společnosti vyskytují a které mají negativní dopady na fungování podniku, a následně definovat směr, jak tyto problémy eliminovat či snížit jejich nepříznivý vliv.

V neposlední řadě je mým cílem najít způsob resp. nástroje, kterými by bylo možné snížit náklady vznikající samotnou přepravní činností. Společnost ICOM transport je v současné době považovaná za silnou a moderní dopravní společnost, přesto se domnívám, že se zde vyskytují „rezervy“, jejichž odstraněním by bylo možné její postavení na trhu ještě více upevnit.

Teoretická část

1. Obecné informace

Silniční nákladní dopravu můžeme považovat za nejrychleji se rozvíjející dopravní obor. Po dlouhou dobu platilo heslo „nejlepší přeprava – žádná přeprava“. Postupem času, resp. v 80. letech minulého století se tato myšlenka opouští a přeprava se začíná vnímat jako obchodovatelná služba či jako služba komplementární k hmotnému zboží. Silniční doprava je preferovaná převážně pro svou dostupnost, přizpůsobivost tržním podmínkám, operativnost a rychlost. Společně s rozvojem silniční dopravy ale rovněž přibývá problémů, které mohou mít zásadní vliv na další vývoj ekonomiky. Takovými problémy jsou např. špatná dopravní infrastruktura, vysoká nehodovost, negativní vliv na životní prostředí apod. V důsledku těchto problémů se však objevuje i neustálá snaha o zdokonalování a zefektivňování silniční dopravy.

Mezinárodní kamionová doprava je realizovaná vozidly, jejichž užitná hmotnost převyšuje 3,5t a celková hmotnost je vyšší než 6t.

V praxi můžeme dělit nákladní přepravu na tři základní části: (NOVÁK, 2011)

- celovozovou přepravu (FTL);
- přepravu kusových zásilek (LTL): dokládku či sběrnou službu;
- speciální přepravu:
    - přepravu nadgabaritní;
    - přepravu nebezpečných věcí a látek;
    - přepravu zboží pod kontrolovanou teplotou.

Celovozová přeprava je přeprava realizovaná pro jednoho odesilatele jednou jízdou. Zpravidla se jedná o zásilku, která zajišťuje plné vytížení kapacity vozu.

Dokládkovou přepravou se chápe přeprava zásilek pro více odesilatelů (příjemců) jedním dopravním prostředkem. Důvod pro takovouto přepravu je lepší využití kapacity vozu.

Sběrná služba je systém založený na konsolidaci a následné dekonsolidaci zásilek ve sběrných střediscích tak, aby mohlo dojít k přepravě kusových zásilek „z domu do domu“.

Nadgabaritní přeprava je přeprava zásilek, které přesahují povolené rozměry, nápravové tlaky či hmotnost.

Přeprava nebezpečných věcí a látek viz níže.

2. Právní úprava

2.1. Mezinárodní dohody v silniční přepravě

Mezinárodní dohody můžeme dělit podle počtu zúčastněných stran na bilaterální (dvoustranné) a multilaterální (mnohostranné). Bilaterální dohody budou vynechány z důvodu

jejich irelevantnosti ke vztahu k praktické části. Ze stejného důvodu budou opomenuty multilaterální dohody TIR a ATP (viz tabulka 1).

Tabulka 1: Mezinárodní smlouvy platné v silniční dopravě

Multilaterální smlouvy (mnohostranné)
CMR-dohoda o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční dopravě
TIR-celní úmluva o mezinárodní přepravě zboží na podkladě karnetu TIR
ADR-Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí
ATP-Dohoda o mezinárodních přepravách zkazitelných potravin a specializovaných prostředcích určených pro tyto přepravy
AETR-Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě

Zdroj: [1]

2.1.1. Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční dopravě - CMR

K této problematice je na začátku třeba zdůraznit, že úmluva CMR není dohodou o mezinárodní kamionové dopravě (MKD), ale že se pouze vztahuje na problematiku přepravních smluv v mezinárodní kamionové dopravě (ve vnitrostátní nákladní přepravě jsou přepravní smlouvy upraveny občanským a obchodním zákoníkem). Úmluva neupravuje veškerou problematiku přepravních smluv v MKD a v některých případech může odkazovat přímo na národní právo (uplatnění národního práva je však umožněno pouze v těch oblastech, které nejsou přímo úmluvou CMR upraveny). Úmluva se nevztahuje na přepravu mrtvol, na přepravu realizovanou v rámci mezinárodních poštovních úmluv a na přepravu stěhovaných svršků (osobní věci, nábytek, zařízení bytů či kanceláří apod.). (NOVÁK, 2003)

Pravidla stanovená v úmluvě CMR mají kogentní charakter, tzn., že pokud by se ve smlouvě vyskytovalo ujednání, které je v rozporu či se odchyluje od úmluvy, pak toto ujednání je neplatné. Podle úmluvy nemusí mít přepravní smlouva písemnou formu.

V MKD je velice důležitým dokladem tzv. nákladní list CMR, který můžeme chápat jako doklad o uzavření přepravní smlouvy. Zároveň se jedná o tzv. deklaratorní doklad, což znamená, že údaje v něm obsažené můžeme považovat za platné, pokud nejsou v rozporu s přepravní smlouvou. Od nákladního listu je třeba odlišovat tzv. dodací list, který není dokladem o existenci přepravní smlouvy.

[1] NOVÁK, R. *Mezinárodní kamionová doprava plus.* Praha: ASPI, a.s., 2003, 91 s.

Nákladní list musí obsahovat tyto obligatorní údaje:[2]

- místo a datum vystavení;
- jméno a adresu odesilatele;
- jméno a adresu dopravce;
- místo a datum převzetí zásilky a místo jejího určení;
- jméno a adresu příjemce;
- počet kusů, jejich značení a čísla;
- pokyny pro celní a jiná úřední jednání;
- hrubou hmotnost zásilky;
- obvyklé pojmenování povahy přepravované věci a druh obalu;
- údaj, že přeprava podléhá ustanovení CMR.

Tyto údaje musí být v nákladním listě obsaženy, jejich neexistence v nákladním listě může mít za důsledek i neplatnost dokladu.

Při převzetí zásilky dopravce zkontroluje správnost údajů týkajících se počtu naložených kusů/palet, jejich značek a čísel. Odesilatel je rovněž povinen předat dopravci veškeré relevantní doklady a informace nezbytné k uskutečnění přepravy. V žádném případě ovšem není dopravce povinen zkoumat, zda jsou informace uvedené v nákladním listě či další doklady správné nebo dostačující. Pokud v důsledku takto chybných či nedostačujících informací dojde ke škodě na nákladu, pak je za tuto škodu zodpovědný odesilatel, nikoli dopravce. (NOVÁK R. , 2005)

Řidič má právo zapsat do nákladního listu výhrady. Tyto výhrady se zpravidla týkají počtu kusů, způsobu naložení či stavu obalů apod. Samotná výhrada ovšem odesilatele nijak nezavazuje. Zavazuje ho pouze v případě, že by ji v dokladu sám písemně uznal. Pokud řidič do nákladního listu žádné výhrady nezapíše, platí právní domněnka, že zboží bylo přijato ve zjevně dobrém stavu.

Odesilatel má dispoziční právo k zásilce, což znamená, že může od dopravce požadovat ukončení přepravy, změnit konečného příjemce či místo dodání. Veškeré dodatečné výlohy, které dopravci vzniknou z důvodu provedení těchto pokynů, hradí samotný odesilatel. Dispoziční právo u odesilatele zaniká ve chvíli, kdy je nákladní list předán příjemci. Jestliže není dopravce schopen dodatečné pokyny splnit (např. z důvodu, že by došlo k rozdělení nákladu), je povinen o této skutečnosti vyrozumět odesilatele.

Vyskytne-li se jakákoli překážka znemožňující dodání zboží příjemci, musí dopravce neprodleně informovat odesilatele a vyžádat si od něho instrukce, jak dále postupovat. Pokud však dopravce nemohl obdržet v přiměřené době pokyny od osoby disponující se zásilkou,

[2] NOVÁK, R. *Mezinárodní kamionová doprava plus.* Praha: ASPI, a.s., 2003, 125 s.

jedná takovým způsobem, který považuje za nejlepší ve prospěch oprávněné osoby. Po realizaci přepravy má dopravce nárok na úhradu přepravného. Pokud během přepravy došlo ke zvýšení nákladů v důsledku plnění pokynů odesilatele, má dopravce nárok na úhradu i těchto vzniklých nákladů.

Dopravce může prodat zásilku, aniž by si vyžádal pokyny od oprávněné osoby, pokud se jedná o zásilku podléhající rychlé zkáze, pokud jsou náklady na uskladnění zásilky nepřiměřeně vysoké (ve vztahu k hodnotě zásilky) nebo pokud samotný stav zásilky vyžaduje takový postup. Po prodeji jsou uhrazeny veškeré náklady, které na zásilce vázly (přepravné apod.) a rozdíl je pak vrácen oprávněné osobě.

Dopravce má hmotnou odpovědnost za zásilku od jejího převzetí od odesilatele až k jejímu vydání příjemci. Dopravce během tohoto časového úseku odpovídá za ztrátu zásilky, její poškození a za překročení dodací lhůty. Důkazní břemeno ovšem zůstává na samotném dopravci. (NOVÁK, 2011)

Oprávněná osoba může považovat zásilku za ztracenou, pokud nebyla dodána do místa určení 30 dní od data sjednaného v přepravní smlouvě nebo nebyla-li dodána do 60 dnů od předání zásilky dopravci.

Pokud se smluvní dopravce rozhodne využít služeb jiného dopravce při přepravě nákladu, odpovídá smluvní dopravce přepravci za škody vzniklé na nákladu, jako by přepravu realizoval sám.

Dopravce je zproštěn odpovědnosti, vznikne-li poškození či ztráta ze zvláštního nebezpečí souvisejícího s jednou nebo s více z těchto skutečností:[3]

- použití otevřených vozidel bez plachet, pokud bylo použití takovýchto vozidel výslovně dohodnuto a zaneseno v NL;
- chybějící či vadný obal na zásilce, kdy neexistence nebo poškození obalu vede při povaze zásilky k jejímu poškození či ztrátě;
- manipulace, nakládka a vykládka odesilatelem nebo příjemcem, popř. dalšími oprávněnými osobami;
- přirozená povaha nákladu (vnitřní kažení, rez, vysychání, unikání apod.)
- nedostatečná nebo vadná značka nebo čísla jednotlivých kusů;
- přeprava živých zvířat.

Dopravce se může rovněž zbavit odpovědnosti, pokud škoda vznikla v důsledků pokynů od oprávněné osoby mající dispoziční právo k zásilce, nebo pokud škodě nemohl dopravce zabránit ani s vynaložením veškerého úsilí.

[3] Vyhláška 11/1975 Sb., o Úmluvě o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě

Odevzdá-li odesilatel dopravci nebezpečnou zásilku, musí odesilatel o této skutečnosti dopravce řádně informovat, včetně veškerých opatření, která jsou nezbytná uskutečnit při samotné přepravě. Pokud není nebezpečnost nákladu zaznamenána v NL, je povinností příjemce nebo odesilatele prokázat, že dopravce byl vyrozuměn o pravé povaze nákladu a jaká nebezpečí z něho plynula. Dopravce má právo nebezpečný náklad, o jehož pravé podstatě nebyl vyrozuměn, kdekoli a kdykoli složit, zneškodnit či zničit, aniž by mu vznikla povinnost vzniklou škodu nahradit. Odesilateli rovněž vzniká povinnost uhradit výlohy a škody, které dopravci vznikly tím, že mu byla taková zásilka předána.

Úmluva CMR stanovuje limity odpovědnosti dopravce za způsobenou škodu. Pokud došlo k poškození či ke ztrátě zásilky, je limit odpovědnosti stanoven ve výši 8,33 SDR (Special Drawing Rights/Zvláštní Práva Čerpání) na kg hrubé hmotnosti. Celková úhrada škody ovšem nesmí přesáhnout celkovou cenu zásilky. Tato cena se určuje podle burzovní ceny zboží v okamžiku převzetí nákladu dopravcem. Odpovědnost dopravce může být navýšena pouze v případě tzv. částky zvláštního zájmu (která je uvedena v nákladním listu), kdy přepravce musí zaplatit dohodnutou částku k přepravnému.

Ke dni 17. 8. 2015 je hodnota SDR stanovena na 33.952 Kč. Vývoj této měnové jednotky za poslední rok můžeme vidět v grafu 1.

Graf 1: Vývoj SDR/ZPČ za rok 2014/2015



Zdroj: [4]

[4] Vývoj SDR/ZPČ za rok 2014/2015. In: cnb.cz [online]. [cit. 2015-08-17]. Dostupný z WWW: http://cnb-kurzy-men.cz/detail-meny/22/SDR

Oprávněná osoba může požadovat rovněž úrok z náhrady škody. Úroky se začínají počítat ode dne zaslání písemné reklamace nebo dne podání žaloby na dopravce. Výše úrokové sazby je 5%.

Kromě toho se hradí dovozné, clo a jiné výlohy vzniklé v souvislosti s přepravou zásilky, a to při úplné ztrátě v plné výši a při částečné ztrátě poměrným dílem, jiné škody se nehradí.[5]

V případě poškození zboží trvá promlčecí doba 7 dní (u zjevně neznatelného poškození). Pokud však šlo o vadu zjevně znatelnou, je třeba učinit výhradu hned při převzetí zásilky. Jestliže je poškození zjevně neznatelné, musí být výhrada učiněna písemně. Pokud příjemce výhradu neučiní, předpokládá se, že zboží obdržel ve stavu uvedeném v nákladním listě.

Při překročení dodací lhůty je odpovědnost dopravce omezena pouze do výše dovozného a pouze v případě, že oprávněná osoba prokáže, že jí vznikla škoda v důsledku včasného nedodání. Dodací lhůta je buď stanovena přímo v přepravní smlouvě, nebo je tato doba určena časem, který by pro uskutečnění přepravy potřeboval tzv. pečlivý dopravce. Při překročení dodací lhůty musí oprávněná osoba zaslat dopravci do 21 dnů písemnou výhradu. Pokud tak neučiní, nárok na náhradu škody po uplynutí této doby zaniká (jedná se o lhůtu prekluzivní, tzn., že po jejím uplynutí již není možné uplatnit nárok u soudu). (NOVÁK, 2011)

Nároky z realizované přepravy, na něž se vztahuje úmluva CMR, se promlčují po uplynutí jednoho roku. Pokud však došlo k poškození, ztrátě či k zničení nákladu úmyslně, je tato promlčecí doba prodloužena na tři roky. Promlčecí doba začíná běžet:

- pokud došlo k poškození zboží, k jeho částečné ztrátě či k nedodržení dodací lhůty dnem vydání zásilky dopravci;
- při jeho úplné ztrátě třicátým dnem ode dne, kdy měla být zásilka dodána do místa určení. Pokud dodací lhůta nebyla určena, pak šedesátým dnem od doby, kdy dopravce převzal zásilku od odesilatele;
- v ostatních případech začíná promlčení doba běžet po uplynutí tří měsíců od uzavření přepravní smlouvy.

2.1.2. Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí ADR

Společnost ICOM transport zajišťuje i přepravu nebezpečného nákladu. Z toho důvodu bude zmíněna dohoda ADR, neboli dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí.

Dohoda považuje za nebezpečné věci všechny látky, které mohou při mimořádné události (např. nehodě) ohrozit zdraví lidí, mohou způsobit majetkovou škodu či škodu na životním

[5] Vyhláška 11/1975 Sb., o Úmluvě o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě

prostředí. Samotná dohoda není svým obsahem rozsáhlá, z hlediska obsahu jsou však relevantní její dvě přílohy, a to příloha A a příloha B.

Příloha A zařazuje nebezpečné věci do dvou skupin, volných a výlučných.

Pokud náklad spadá do výlučné třídy (třída 1 a 7), tak smí být přepravovány pouze ty nebezpečné věci, které jsou v těchto třídách výlučně zmíněny, a smí být přepravovány pouze za takových podmínek, které jsou zde stanoveny. Pokud v těchto třídách zmíněny nejsou, jedná se o nebezpečný náklad, který nesmí být převzat k přepravě, resp. je vyloučen z přepravy. (NOVÁK R. , 2003)

Pokud náklad spadá do volných tříd a je v těchto třídách uveden, tak smí být přepravován pouze za podmínek, které jsou zde stanoveny. Pokud v těchto třídách zmíněn není, nepovažuje se daný náklad za nebezpečný a nevztahuje se na něj dohoda ADR.

V příloze A můžeme rovněž najít ustanovení týkající se obalů při přepravě nebezpečných věcí.

Tabulka 2: Rozdělení nebezpečných věcí do tříd:

třída	pojmenování věci	klasifikace
1.	**Výbušné látky a předměty**	**výlučná**
2.	Plyny	volná
3.	Hořlavé kapaliny	volná
4.1.	Hořlavé tuhé látky	volná
4.2.	Samozápalné látky	volná
4.3.	Látky, které při styku s vodou vyvíjejí zápalné plyny	volná
5.1.	Látky podporující hoření	volná
5.2.	Organické peroxidy	volná
6.1.	Jedovaté látky	volná
6.2.	Infekční látky	volná
7.	**Radioaktivní látky**	**výlučná**
8.	Žíravé látky	volná
9.	Jiné nebezpečné látky a předměty	volná

Zdroj[6]

Příloha B se zaměřuje na samotné dopravní prostředky, určené k přepravě nebezpečných věcí, na jejich technické parametry, konstrukci či vybavení. Rovněž obsahuje postupy, jak manipulovat (nakládat, vykládat, překládat) s nebezpečným materiálem.

[6] NOVÁK, R. *Mezinárodní kamionová doprava plus.* Praha: ASPI, a.s., 2003, 143 s.

Osádka, která přepravuje nebezpečný materiál, musí mít s sebou ve voze kromě běžných dokladů ještě osvědčení o schválení vozidla pro přepravu nebezpečného zboží, osvědčení o školení řidiče a pokyny pro případ mimořádné události či nehody. Kromě těchto dokladů musí mít ještě řádně vyplněný nákladní list CMR pro přepravu nebezpečných věcí.

Platnost osvědčení o školení řidiče trvá po dobu pěti let od prvního základního nebo rozšiřovacího školení. Po tomto časovém intervalu je zapotřebí školení opakovat a úspěšně složit zkoušku, na základě které bude platnost osvědčení prodloužena. Pokud dochází k relevantním změnám v oblasti přepravy nebezpečných věcí, je zapotřebí provádět tzv. obnovovací školení.

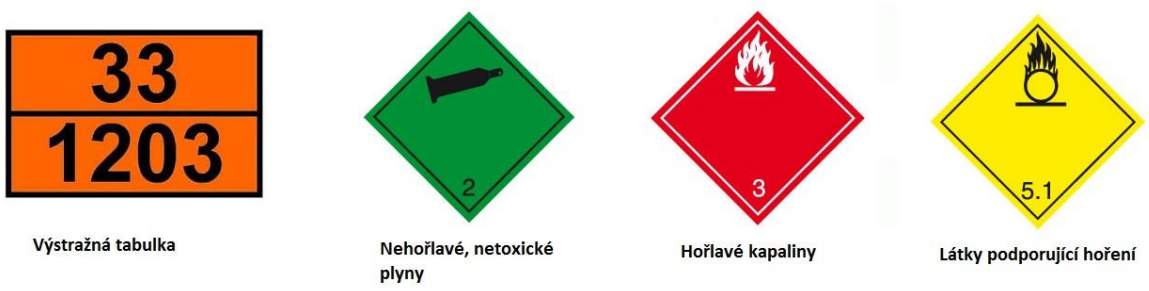
Pokud není možné naložit náklad z důvodů jeho rozměrů na jeden dopravní prostředek, pak je nezbytné vyhotovit tolik nákladních listů, kolik je naloženo dopravních prostředků.

Písemné pokyny v případě mimořádné události musí být přítomny v kabině řidiče a dopravce je musí poskytnout osádce vozidla, a to před započetím jízdy v jazyce, kterému budou řidiči rozumět. Před realizací přepravy by se měli sami řidiči informovat o naloženém nákladu a nahlédnout do instrukcí a informovat se, jak je nezbytné jednat v případě nehody.

Samotné vozidlo musí být označeno dvěma obdélníkovými oranžovými tabulkami (na přední a na zadní straně dopravní jednotky). V horní části tabulky je tzv. Kemlerův kód, neboli identifikační číslo nebezpečnosti. Toto číslo určuje fyzikálně-chemické vlastnosti přepravované látky. Pokud je toto číslo zdvojeno, umocňuje to nebezpečí dané látky. Pokud se před Kemlerovým kódem nachází písmeno „X“, nesmí přijít přepravovaná látka do styku s vodou (mohlo by dojít k nebezpečné reakci). Spodní číslo představuje tzv. identifikační číslo látky, někdy rovněž označované jako UN kód. Jedná se o kód konkrétní látky, např. benzín má přiřazené číslo 1203, ropa 1267, laky a barvy 1263 apod. (NOVÁK R. , 2003)

Dále musí být vozidlo označeno bezpečnostními značkami (vzadu a na bocích vozidla). Na horní polovinu bezpečnostní značky je umístěn obrázkový symbol a v dolní části značky je uvedeno číslo nebezpečnosti (plný výčet bezpečnostních značek je uveden v příloze 7).

Obrázek 1: Výstražná tabulka a příklady bezpečnostních značek



Výstražná tabulka | Nehořlavé, netoxické plyny | Hořlavé kapaliny | Látky podporující hoření

Zdroj:autor[7]

Dokumenty, resp. kopie o přepravě nebezpečných věcí a další předepsané doklady je povinen dopravce uchovávat po dobu dvou let. Povinností dopravce je rovněž ustanovit bezpečnostního poradce, který musí složit zkoušku na ministerstvu dopravy.

2.1.3. Pracovní režim řidiče

Řidič i dispečer musí znát nařízení č. 561/2006 a dohodu AETR, podle kterých se řídí pracovní režim řidiče, a v případě jejich porušení mohou být řidiči sankcionováni.

Pracovní režim podle nařízení č. 561/2006

Pro naše účely je podstatné, že se toto nařízení vztahuje na řidiče zajišťující přepravu zboží pro obchodní účely, vozidlem s maximální přípustnou hmotností nad 3,5t (v případě Německa je nařízení rozšířeno i na přepravu vozidly od 2,8t do 3,5t). Předpis je závazný pro právnické i fyzické osoby v mezinárodní i tuzemské dopravě na území členských států EU, resp. mezi jednotlivými státy EU a zeměmi Evropského hospodářského prostoru. Nařízení stanovuje pravidla pro doby řízení, přestávky v řízení, doby odpočinku atd.

Doba řízení začíná okamžikem, kdy řidič začne řídit vozidlo po skončení jedné doby odpočinku nebo přestávky, do okamžiku, kdy začne další doba odpočinku nebo přestávka. Doba řízení může být nepřetržitá nebo přerušovaná zastávkami.[8] Tato doba řízení nesmí být delší než 4,5 hodiny. Maximální přípustná denní doba řízení nesmí přesáhnout 9 hodin, avšak dvakrát do týdne může být prodloužena na 10h. V rámci jednoho týdne nesmí doba řízení přesáhnout 56 hodin (4x9h+2x10h) a maximální přípustná doba řízení za dva po sobě jdoucí týdny nesmí přesáhnout 90 hodin.

[7] Výstražné tabulky a bezpečnostní značky. In: technicke-normy-csn.cz [online]. [cit. 2015-08-17]. Dostupný z WWW: http://www.technicke-normy-csn.cz/tabulky/adr-znacky-pro-latky-a-predmety-25/?do[]=clearSearch

[8] NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (ES) č. 561/2006, o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy

Po uplynutí přípustné doby řízení (tj. 4,5h) musí řidič zahájit nepřerušenou 45 minutovou **přestávku v řízení** (časový interval, během kterého nesmí řidič řídit či vykonávat tzv. jinou práci). Tuto přestávku lze rozdělit na dvě části, a to na přestávku nejméně 15 minut následovanou 30 minutovou přestávkou (stanovené pořadí nelze zaměnit).

Po uplynutí 9h, resp. 10h řízení je řidič povinen nastoupit tzv. **denní dobu odpočinku** neboli dobu, během níž může řidič volně nakládat se svým časem. Denní dobu odpočinku rozlišujeme na:

- běžnou, trvající nejméně 11 hodin;
- rozdělenou, kdy první část doby odpočinku musí trvat minimálně 3h a druhá část 9h. Toto pořadí nelze opět zaměnit;
- zkrácenou, trvající minimálně 9 hodin. K tomuto zkrácení může dojít pouze třikrát v rámci jednoho týdne.

Běžná denní doba odpočinku může být přerušena, maximálně však dvakrát v celkovém trvání jedné hodiny. Takovéto přerušení se využívá v případě nalodění/vylodění vozidla na trajekt (či vlak). Podmínkou zůstává, že řidič musí disponovat lůžkem či lehátkem. Pak během této přepravy může čerpat denní dobu odpočinku či přestávku.

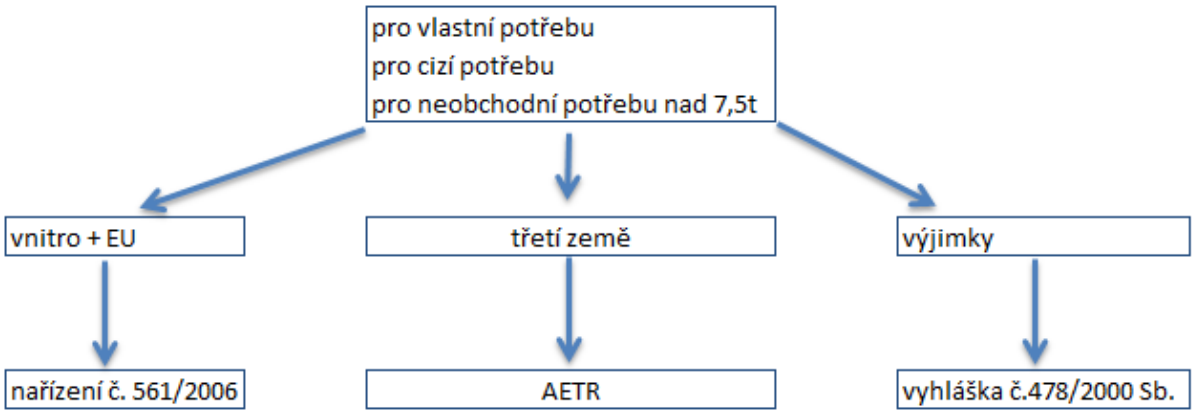
Po uplynutí šesti plovoucích dnů musí řidič započít tzv. **týdenní dobu odpočinku.** I v tomto případě máme běžnou týdenní dobu odpočinku, která trvá 45 hodin. Tato doba však může být zkrácena na 24 hodin (zpravidla se využívá v situacích, kdy řidič netráví týdenní dobu odpočinku v místě bydliště) za podmínky, že doba zkrácení, tj. 21 hodin, bude nejpozději před koncem 3. týdne vyrovnána. Zároveň nařízení nedovoluje uskutečnit dvě po sobě jdoucí zkrácené týdenní doby odpočinku.

Výše popsaná pravidla platila za podmínky, že osádka vozidla byla tvořena jedním řidičem. V případě, že je osádka tvořena dvěma řidiči, jsou některá pravidla pozměněna. Při provozu se dvěma řidiči sledujeme časový úsek 30 hodin (u jednoho řidiče jsme sledovali plovoucí den trvající 24 hodin). Pracovní režim obou řidičů probíhá synchronně. Ve chvíli, kdy jeden řidič řídí vozidlo, vykazuje druhý řidič pracovní pohotovost. V případě dvou řidičů odpadají přestávky v řízení (po 4,5h musí pouze dojít k výměně řidičů), zůstává pouze denní doba odpočinku, která trvá 9 hodin (nesmí být krácena či dělena), a kterou si řidiči vybírají současně.

Řidič se může odchýlit od nařízení, avšak pouze v míře nezbytné pro dojetí na vhodné místo zastávky tak, aby zajistil bezpečnost nákladu, a pouze v případě, že tímto počínáním neohrozí bezpečnost silničního provozu. Touto výjimkou dává nařízení možnost, aby se řidič vyrovnal s nepředvídatelnými situacemi, které mohou při přepravě nákladu vzniknout, a které řidiči znemožní dodržování pravidel. Podmínkou zůstává, že tyto nepředvídatelné situace musí být nezávislé na vůli řidiče a neočekávané, a tudíž se jim řidič nemohl evidentně vyhnout (plná parkoviště, dopravní nehody apod.). Pokud k takové situaci dojde, je řidič povinen zaznamenat důvod odchylky od nařízení na výtisk z tachografu.

Výjimky, na které se nařízení č. 561/2006 nevztahuje, jsou uvedeny v článku 3 a 13 (příloha 1). Článek 3 jasně definuje vozidla a přepravy, na které se nařízení č. 561/2006 nevztahuje. Článek 13 definuje tzv. fakultativní výjimky, kdy každý stát má možnost těchto výjimek využít a stanovit pro takový druh přepravy individuální podmínky. V případě ČR jsou tyto výjimky definovány ve vyhlášce č. 478/2000 Sb. (Česká republika využila všech fakultativních výjimek, které nařízení dovoluje). Podrobný souhrn nařízení využívaných v nákladní dopravě je znázorněn ve schématu 1.

Schéma 1: Předpisy v nákladní dopravě



Zdroj:autor[9]

Pracovní režim podle dohody AETR

Jak již bylo zmíněno, na území členských států EU a mezi státy EHP a EU platí nařízení č. 561/2006. Pokud se však přeprava odehrává mezi státem EU a zemí dohody AETR, řídí se řidič po celou cestu dohodou AETR. Jestliže se přeprava odehrává mezi státem EU a zemí, která není vázána dohodou AETR, řídí se řidič dohodou AETR na území členského státu EU, popřípadě na území země, která je členem dohody AETR. Mimo území těchto států se řídí vnitrostátními předpisy konkrétních států.

Ve článku 2 nařízení č. 561/2006 je výslovně zmíněno Švýcarsko jako jedna ze zemí, kde platí toto nařízení. Tento údaj je však chybný a podle příslušných švýcarských institucí na území Švýcarska platí dohoda AETR.

Pravidla týkající se řízení, bezpečnostních přestávek apod. jsou totožná s nařízením č. 561/2006, rozdíly můžeme nalézt pouze ve výše zmíněných článcích 3 a 13.

[9] BUĎA, J. Pracovní režim a pracovní doba řidiče, předpisy v sociální oblasti týkající se silniční dopravy. Praha: Business Media CZ, s.r.o., 2011, 33-37 s

Pracovní doba zaměstnance v dopravě podle nařízení vlády č. 589/2006

Kromě pracovního režimu, který byl popsán v předešlé kapitole, je zapotřebí sledovat i pracovní dobu řidiče.

Do pracovní doby řidiče patří:

- doba řízení vozidla
- bezpečnostní přestávky
- nakládka a vykládka
- sledování nakládky a vykládky
- čekání na nakládku/vykládku
- technická údržba vozu
- čištění a prohlídka vozidla
- práce související se zajištěním bezpečnosti vozidla (např. prohlídka vozidla před vyjetím)
- jednání se správními orgány (celní odbavení apod.)
- administrativní práce spojená s řízením vozidla.

Délka směny nesmí přesáhnout 13 hodin (s běžnou denní dobou odpočinku se dostáváme na 24 hodin, tj. délka plovoucího dne). Při zkrácené denní době odpočinku může být pracovní směna prodloužena na 15 hodin. V rámci jednoho týdne může být pracovní doba prodloužena až na 60 hodin za podmínky, že průměrná týdenní pracovní doba za posledních 26 týdnů nepřesáhne 48 hodin.

Pokud délka směny překročí 9 hodin, má právo řidič po 6 hodinách nepřetržité práce na přestávku na jídlo a oddech v trvání minimálně 45 minut. Přestávka na jídlo a oddech se nezapočítává do pracovní doby (na rozdíl od přestávky v řízení). Těchto 45 minut může být rozděleno do několika částí po 15 minutách.

2.2. Vnitrostátní právní úprava

V rámci vnitrostátní nákladní dopravy je základním legislativním kamenem zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě. Zákon upravuje podmínky provozování silniční dopravy silničními motorovými vozidly, prováděné pro vlastní a cizí potřeby za účelem podnikání, jakož i práva a povinnosti právnických a fyzických osob s tím spojené a pravomoc a působnost orgánů státní správy na tomto úseku.[10]

Zákon č. 111/1994 Sb., a jeho prováděcí vyhláška č. 478/2000 Sb. definuje výjimky, na které se nevztahuje nařízení č. 561/2006 a dohoda AETR. Pracovní režim řidičů těchto vozidel je

[10] zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony

pak upraven národní legislativou, nikoli mezinárodní. Vozidlo v těchto případech nemusí být rovněž vybaveno tachografem. Vyhláška č. 478/2000 Sb. se vztahuje na:[11]

- vozidla používaná pro přepravu cestujících v linkové dopravě, jestliže délka žádného ze spojů nepřesahuje 50 km;
- vozidla pro přepravu cestujících, která jsou podle druhu své konstrukce a svého vybavení určena pro přepravu nejvýše devíti osob včetně řidiče;
- silniční dopravu na území ČR při přepravách uvedených ve výjimkách podle článku 13 nařízení (ES) č. 561/2006.

Tento zákon rovněž přijal ustanovení vycházející z Evropské dohody o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (ADR). Tím došlo k rozšíření dohody ADR i na vnitrostátní přepravu nebezpečného zboží.

Mezi další relevantní zákony v této oblasti je možno zařadit:

- zákon č. 38/1995 Sb., o technických podmínkách provozu silničních vozidel na pozemních komunikacích (upraven předpisem č. 355/1999 Sb.);
- zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů;
- zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích;
- zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel.

2.3. Evidence pracovního režimu, tachografy

Vozidla, která jsou registrovaná v některém z členských států EU a jsou využívána pro nákladní přepravu, musí být ze zákona vybavena tzv. tachografem neboli zařízením sloužícím k zaznamenávání doby řízení, bezpečnostních přestávek a doby odpočinku. Tyto zaznamenané údaje musí být uchovány po dobu jednoho roku od ukončení přepravy (pokud vozidlo nedisponuje tachografem, tzn. nevztahuje se na něj nařízení č. 561/2006 ani AETR, je dopravce povinen zajistit, aby řidič vedl záznam o pracovním režimu ručně). Z hlediska evidence pracovního režimu musí mít řidič u sebe:

- doklad vystavený dopravcem, potvrzující, že řidič v kontrolovaném období neřídil vozidlo;

V mezinárodní kamionové dopravě se preferuje používání jednotného formuláře (tzv. "Potvrzení o činnostech, nařízení (ES) č. 561/2006 a AETR"viz příloha 4). Takový doklad je akceptován ve všech zemích EU a v jakémkoli úředním jazyce EU. Toto potvrzení se vydává

[11] prováděcí vyhláška č. 478/2000 Sb., zákona 111/1994 Sb. o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony

u činností, které není možné zaznamenat na tachograf (sledují se činnosti ze současného dne a předchozích 28 dnů). Takový doklad musí být vyplněn strojově a musí být podepsán řidičem i zástupcem společnosti.

- paměťovou kartu řidiče;

Jedná se o kartu s čipem, který je kompatibilní s digitálním tachografem. Řidič může disponovat pouze jednou kartou, a rovněž pouze tuto kartu je oprávněn používat (tzn. nesmí používat kartu jiného řidiče). Řidič má povinnost předložit kartu dopravci každých 28 dní, aby z ní mohl uložená data stáhnout a archivovat. Rozlišujeme čtyři základní typy těchto karet:

1. Karta řidiče: identifikuje řidiče (jeho jméno, číslo řidičského průkazu, datum narození apod.). Má bílou barvu a její platnost je 5 let.
2. Karta podniku: tato karta je vydávána vlastníkovi vozidla a identifikuje podnik, včetně jeho adresy. Slouží ke stahování dat uložených v digitálním tachografu, ve vozidlech dopravce. Dopravce může mít více karet podniku. Karta má žlutou barvu a její platnost je 5 let.
3. Karta servisu: karta servisu je vydávána výrobci záznamového zařízení, výrobci vozidla či dílně, zabývající se kontrolou těchto zařízení. Tato karta umožňuje kalibraci a stahování dat z přístroje. Držitel karty podniku nesmí být zároveň vlastníkem karty servisu. Karta má červenou barvu a její platnost je 1 rok.
4. Kontrolní karta: karta umožňuje přístup kontrolních orgánů k datům uchovaných v digitálním tachografu. Má modrou barvu.
5. Záznamové listy (pokud vozidlo disponuje analogovým tachografem)

Z důvodu, že společnost ICOM transport nedisponuje žádným analogovým tachografem, bude omezen výklad pouze na tachograf digitální.

2.3.1. Digitální tachograf

Veškerá nákladní vozidla registrovaná od 1. května 2006 musí být dle zákona vybavena digitálním tachografem (pokud došlo k přihlášení vozidla před tímto datem, je možné používat ještě analogový tachograf). Obecně platí, je-li tachograf integrován do vozidla, musí být vždy v činnosti. V příloze č. 1 k vyhlášce č. 341/2002 Sb. jsou stanoveny výjimky z použití tachografu. Tyto výjimky jsou:

- nákladní vozidla, jejichž hmotnost včetně návěsu či přívěsu nepřesahuje 3,5t;
- vozidla, která jsou svou konstrukcí určená pro přepravu max. 9 osob včetně řidiče;
- vozidla, která jsou používaná na pravidelných linkách pro přepravu cestujících, kde celková délka tratě nepřesahuje 50 km;
- vozidla využívaná pro zvláštní účely, např. údržba a oprava silnic, přeprava poštovních zásilek, odvoz a likvidace odpadků, vozidla využívaná při záchranných akcích či v případě mimořádných okolností apod.
- vozidla používaná Policií České republiky, jednotkami požární ochrany či ozbrojenými silami;

- vozidla využívaná pro lékařské účely;
- vozidla, u nichž nejvyšší dovolená rychlost nepřevyšuje 30 km/h;
- nákladní vozidla, která jsou využívána pro nekomerční účely, resp. pro vlastní užití;
- speciální havarijní vozidla atd.

Instalace elektronického záznamového zařízení je stanovena nařízením rady EU č. 561/2006. Toto nařízení nahrazuje nařízení rady (EHS) č. 3820/85 a doplňuje nařízení rady (EHS) č. 3821/85. Technická specifikace digitálního tachografu je určena nařízením č. 1360/2002.[12]

Kontrola zařízení se provádí po každé opravě tachografu, při jakýchkoli změnách charakteristik vozidla, při změně registračního čísla vozidla apod., nejpozději však do dvou let od poslední kontroly. Tyto revize provádí autorizovaná pracoviště.

Tachograf je schopen pojmout data o činnostech řidiče za posledních 12 měsíců. Jak již bylo řečeno, je dopravce povinen stahovat data z karty každých 28 dní, z tachografu pak každých 90 dní.

Digitální záznamové zařízení se skládá z kabelů, elektronického snímače pohybu a vlastního přístroje ve vozidle (v kabině řidiče). Přístroj ve vozidle zahrnuje řídící jednotku, paměťovou jednotku, hodiny, dvě čtecí zařízení čipových karet (řidiče a druhého řidiče), tiskárnu, displej, vizuální výstrahu, kalibrační/stahovací konektor a zařízení pro ukládání uživatelských údajů. [13]

Činnosti do tachografu zadává sám řidič. Po rozjetí vozidla se automaticky zapne doba řízení, po zastavení doba pracovní pohotovosti. Ostatní činnosti se musí zadávat manuálně. K tomu se využívají univerzální symboly, pod kterými si můžeme představit jednotlivé činnosti.

2.3.2. Základní systémové prvky digitálního tachografu

Základní prvky tachografu jsou popsány na obrázku 2.

[12]DUŠEK, V., CVEJN, K., SEDLÁČEK, P., SEDLÁČEK, L. *Metodická příručka pro provádění silničních technických kontrol užitkových vozidel-2.doplněné vydání*. Praha:Centrum služeb pro silniční dopravu, 2007, 140 s.

[13] BUĎA, J. Pracovní režim a pracovní doba řidiče, předpisy v sociální oblasti týkající se silniční dopravy. Praha: Business Media CZ, s.r.o., 2011, 71-72 s.

Obrázek 2: Digitální tachograf



Zdroj: autor[14]

Displej tachografu zobrazuje následující informace:

1. první řidič;
2. činnost řidiče;
3. doba trvání činnosti řidiče;
4. kumulativní doba trvání přestávek řidiče během pracovního dne;
5. pracovní režim tachografu;
6. druhý řidič;
7. činnost druhého řidiče;
8. doba trvání činnosti druhého řidiče;
9. místní čas.

Pod displejem můžeme nalézt ovládací prvky tachografu, jejichž prostřednictvím se přístroj ovládá.

Tiskárna (pod číslem 10) umožňuje vytvoření tiskového výstupu. V případě, že byl řidič donucen porušit nařízení č. 561/2006 (například z důvodu obsazenosti parkoviště), tak má možnost toto porušení zdokumentovat vytisknutím si příslušného okamžiku na roličku papíru v tachografu. Na zadní stranu výtisku pak zapíše vysvětlení, proč došlo k nedodržení předpisů.

Číslo 11 a 14 představují sloty pro karty řidiče a čísla 12 a 13 umožňují otevření slotu karty řidiče. Je důležité, aby řidič, který řídí, měl kartu vždy v prvním slotu (vlevo) a druhý řidič, který neřídí, měl kartu ve druhém slotu (činnost druhého řidiče je pak pracovní pohotovost).

[14] digitální tachograf. In: automobilrevue.cz [online]. [cit. 2015-7-22]. Dostupný z WWW: [online]. [cit. 2015-10-12]. Dostupný z WWW: http://www.automobilrevue.cz/rubriky/truck-bus/praxe/tachografy-novy-digitalni-tachograf_41085.html

Tachograf je propojený s tzv. kódovaným snímačem pohybu, který předává do tachografu rychlostní impulzy. Pokud by došlo k neoprávněnému zásahu do snímače, je takový zásah tachografem zjištěn a zaznamenán.

Kontrolní zařízení zaznamenává tyto údaje[15]:

- dobu řízení;
- rychlost vozidla;
- vzdálenost ujetou vozidlem;
- dobu ostatní práce nebo pracovní pohotovosti;
- přerušení práce a denní doby odpočinku;
- přerušení proudu do přístroje na dobu delší než 100 milisekund.

2.4. Zákazy jízd

V jednotlivých státech jsou stanovena odlišná pravidla týkající se zákazů jízd. Pro naše účely budou popsány pouze státy, ve kterých je uskutečňována přeprava vozidly společnosti ICOM transport. Dispečer musí znát tyto zákazy jízd a přizpůsobovat jim přepravu.

Česká republika

Zákazy jízd se vztahují na nákladní vozidla s největší povolenou hmotností převyšující 7,5t a na vozidla s největší povolenou hmotností převyšující 3,5t s připojeným přípojným vozidlem. Omezení se týká pouze dálnic a silnic 1. třídy.

Omezení:

- neděle a státní svátky od 13.00 do 22:00;
- pátek mezi 1.7. a 31.8. od 17:00 do 21:00;
- sobota mezi 1.7. a 31.8. od 7:00 do 13:00.

Zákazy jízd se nevztahují na níže jmenované výjimky, resp. nákladní vozidla (vždy jsou uvedeny pouze výjimky relevantní pro naše účely):

- vozidla v kombinované přepravě zboží po železnici nebo po vnitrozemské vodní cestě a pozemní komunikaci od zasilatele až k nejbližšímu překladišti kombinované dopravy nebo z nejbližšího překladiště kombinované dopravy k příjemci;[16]
- vozidla, která převážejí zboží podléhající rychlé zkáze;
- vozidla přepravující živá zvířata;
- vozidla zajišťující plynulé zásobování čerpacích stanic pohonnými hmotami.

[15] NOVÁK, R. *Mezinárodní kamionová doprava plus.* Praha: ASPI, a.s., 2003, 167 s.
[16] NOVÁK, R. *Mezinárodní kamionová doprava plus.* Praha: ASPI, a.s., 2003, 43 s.

Spolková republika Německo

Zákazy jízd se vztahují na nákladní vozidla s celkovou hmotností nad 7,5t a na nákladní vozidla s přívěsem. Omezení je rozšířeno na veškerou silniční a dálniční síť v Německu.

Omezení:

- neděle a státní svátky od 0:00 do 22:00;
- sobota od 1.7. do 31.8. od 7:00 do 20:00.

Výjimky:

- kombinovaná nákladní doprava železnice/silnice od zasilatele k nejbližšímu nákladovému nádraží nebo z nejbližšího určeného nákladového nádraží k příjemci do vzdálenosti 200 km (během letních zákazů není vzdálenost limitovaná), rovněž kombinovaná nákladní doprava moře/silnice mezi místem nakládky nebo vykládky a přístavem ležícím do vzdálenosti maximálně 150 km;[17]
- dodávky čerstvého masa a masných výrobků, mléka a mléčných výrobků, zkazitelných potravin, čerstvých či živých ryb a rybích výrobků.

Rakousko

Zákazy jízd se vztahují na nákladní vozidla a návěsové soupravy s celkovou hmotností nad 7,5t a na přívěsové soupravy, pokud je hmotnost vozidla nebo přívěsu vyšší než 3,5t. Omezení se vztahuje, stejně jako v Německu, na veškerou silniční a dálniční síť.

Omezení:

- sobota od 15:00 do 24:00;
- neděle a státní svátky od 0:00 do 22:00.

Výjimky:

- kombinovaná přeprava v okruhu 65 km od stanovených překladišť;
- přeprava rychle se kazících potravin (výjimka neplatí pro potraviny, které jsou konzervované, uložené ve sklenicích apod.).

Na území Rakouska platí dále obrovské množství regionálních omezení, která ovšem pro naše účely nejsou podstatná.

[17] Zákazy jízd 2015 pro nákladní vozidla v evropských státech. Praha: ČESMAD BOHEMIA, 2015, 98 s.

Itálie

Zákazy jízd se vztahují na nákladní vozidla převyšující celkovou hmotnost 7,5t. Působnost omezení je opět celostátní a platí na veškerou silniční a dálniční síť.

Omezení:

- neděle (leden, únor, březen, duben, květen, říjen, listopad a prosinec) od 8:00 do 22:00;
- neděle (červen, červenec, srpen, září) od 7:00 do 22:00;
- od 30.5. do 13.9., od soboty 8:00 do neděle 24:00 při přepravě zboží podléhající úmluvě ADR.

Pokud vozidlo přijíždí ze zahraničí či ze Sardinie a disponuje příslušnými dokumenty dokládajícími výchozí bod jejich cesty, je začátek doby zákazu odložen o 4 hodiny. Pokud ovšem vozidlo jede do jiného státu a je opět vybaveno dokumentací dokládající místo určení, začíná doba zákazu o 2 hodiny dříve.

Výjimky:

- pro naše účely se relevantní výjimka týká pouze přepravy zboží podléhající rychlé zkáze.

Maďarsko

Zákazy se vztahují na vozidla převyšující hmotnost 7,5t, a to na veškeré silniční a dálniční síti.

Omezení:

- od 1.7. do 31.8.
  - od soboty 15:00 do neděle 22:00;
  - od 22:00 v předvečer státního svátku do 22:00 v den státního svátku;
- od 1.9. do 30.6.
  - v sobotu a v předvečer státního svátku od 22:00, do neděle a státního svátku do 22:00.

Výjimky:

- vozidla využívaná v kombinované přepravě mezi Maďarskem a státy Evropského společenství;
- vozidla přepravující rychle se kazící potraviny;
- v období letních zákazů jízd vozidla jedoucí z hranic na místo první vykládky nebo na místo svého působení v Maďarsku.

V rámci Maďarska je stanoven i seznam tras, které nesmí nákladní vozidla využívat v období letních zákazů.

Velká Británie

Na území VB se nenachází žádná dopravní omezení během víkendů či státních svátků. Existují zde pouze lokální omezení u vozidel nad 18t na území Velkého Londýna, a to v období:

- pracovní dny od 21:00 do 7:00;
- od soboty 13:00 do pondělí 7:00.

Švýcarsko

Omezení se vztahuje na nákladní vozidla přesahující 3,5t a na návěsové či přívěsové soupravy přesahující 5t. Tato omezení jsou platná na území celého Švýcarska.

Omezení:

- neděle a státní svátky od 0:00 do 24:00;
- řízení v noci je na území Švýcarska zakázáno, a to v časovém intervalu od 22:00 do 5:00.

Slovensko

Zákazy jízd se vztahují na nákladní vozidla s největší povolenou hmotností převyšující 7,5t a na vozidla s největší povolenou hmotností převyšující 3,5t s přívěsem nebo návěsem. Omezení platí na dálnicích, rychlostních silnicích a silnicích první třídy.

Omezení:

- neděle a státní svátky od 0:00 do 22:00;
- sobota (od 1.7. do 31.8.) od 7:00 do 19:00.

Výjimky:

- vozidla využitá při kombinované přepravě nebo při nakládce či vykládce vlaků/lodí/letadel na území SK;
- vozidla přepravující nebezpečné zboží.

Polsko

Zákazy se týkají nákladních vozidel s největší povolenou hmotností nad 12t na území celého Polska.

Omezení:

- dny státních svátků od 8:00 do 22:00;
- předvečer státních svátků od 18:00 do 22:00 (platí u všech svátků kromě těch, které jsou v lednu a prosinci).

Od 26.6. do 30.8. platí omezení

- v pátek od 18:00 do 22:00;
- v sobotu od 8:00 do 14:00;
- v neděli od 8:00 do 22:00;

Výjimky:

- vozidla přepravující nebezpečné zboží;
- vozidla přepravující rychle se kazící zboží;
- vozidla využívaná v kombinované přepravě;
- vozidla vstupující na území Polska před datem nebo hodinou začátku platnosti zákazu do vzdálenosti 50 km od hraničního přechodu a vozidla v hraniční zóně, která čekají na výjezd z Polska.[18]

Francie

Zákazy jízd se vztahují na nákladní vozidla nad 7,5t na území celého státu.

Omezení:

- sobota a předvečer státního svátku od 22:00 do neděle a dne státního svátku do 22:00;
- sobota, která je současně státním svátkem, od 0:00 do 24:00;
- neděle, která je současně dnem předcházejícím státní svátek, od 0:00 do 24:00.

Ve Francii se můžeme setkat s dalšími omezeními v letním a zimním období:[19]

- letní období
    - soboty 11. a 25. července a 1., 8. a 22. srpna 2015 od 7:00 do 19:00 a poté od 0:00 do 22:00 v neděli (pozn.: jízda je povolena během těchto sobot od 19:00 do 24:00)
- zimní období
    - soboty 7., 14. a 28. února a 7. března 2015 od 7:00 do 18:00 a od 22:00 do 24:00 a poté od 0:00 do 22:00 v neděli (pozn.: během těchto sobot je jízda povolena od 18:00 do 22:00).

2.4.1. Země bez zákazu jízd

Ačkoli většina států má svá vlastní pravidla týkající se zákazu jízd, můžeme nalézt i státy, kde se tyto zákazy či omezení nevyskytují. Jejich výčet se nachází v tabulce 3. Zvýrazněné státy patří mezi ty, ve kterých společnost ICOM provádí přepravní činnost.

[18] Zákazy jízd 2015 pro nákladní vozidla v evropských státech. Praha: ČESMAD BOHEMIA, 2015, 48 s.
[19] Zákazy jízd 2015 pro nákladní vozidla v evropských státech. Praha: ČESMAD BOHEMIA, 2015, 15 s.

Tabulka 3: Země bez zákazů jízd

Země bez zákazu jízd				
Albánie	**Dánsko**	Kosovo	Maroko	Tádžikistán
Arménie	Estonsko	Kuvajt	Moldávie	Tunisko
Ázerbájdžán	Finsko	Kypr	**Nizozemí**	Turecko
Belgie	Gruzie	Kyrgyzstán	Norsko	Turkmenistán
Bělorusko	Irsko	Litva	Rusko	Ukrajina
Bosna a Hercegovina	Jordánsko	Lotyšsko	Srbsko	Uzbekistán
Černá Hora	Kazachstán	Makedonie	**Švédsko**	**Velká Británie**

Zdroj:[20]

2.5. Kontroly v silniční dopravě

Tak jako v jiných oblastech lidské činnosti, i v oblasti nákladní dopravy se provádí časté kontroly týkající se dodržování předpisů a pravidel silničního provozu. Pokud je při řízení motorového vozidla zastaven řidič silniční kontrolou, je povinen dle zákonů předložit:

- řidičský průkaz;
- osvědčení o registraci vozidla;
- průkaz profesní způsobilosti řidiče;
- kartu řidiče;
- doklad o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla.

Řidič musí mít rovněž posudek o zdravotní způsobilosti, který ovšem není povinen mít s sebou ve vozidle. Do věku 50 let se zdravotní prohlídky opakují každé dva roky, nad 50 let pak pravidelně každý rok.

Taktéž dopravce má své povinnosti a musí zajistit, aby v každém vozidle byly k dispozici následující dokumenty:

- záznam o provozu vozidla;
- záznam o době řízení, bezpečnostních přestávek a odpočinku: na základě tohoto záznamu se kontroluje dodržování dohody AETR či nařízení č. 561/2006;
- koncesní listina neboli doklad o oprávnění podnikat;
- doklady vztahující se k nákladu;
- eurolicence;
- platné vstupní povolení, pokud se přepravní činnost provádí mimo země EU;

[20] Země bez zákazů jízd. In: prodopravce.cz [online]. [cit. 2015-10-12]. Dostupný z WWW: http://www.prodopravce.cz/upload/file/OI/Zakazy%20jizd%202015_brozura.pdf

- osvědčení řidiče pro silniční přepravu zboží pro cizí potřeby podle licence EU: toto osvědčení je nezbytné, pokud je řidič příslušníkem třetího státu a provádí přepravu v členském státě EU.

Z technického hlediska by se ve vozidle mělo vyskytovat následující vybavení:

- náhradní elektronická pojistka, po jedné od každého druhu, pokud je daný typ pojistky ve vozidle využíván;
- náhradní žárovky, po jedné od každého druhu, pokud je daný typ žárovky ve vozidle využíván, včetně nářadí nezbytného k jejich výměně;
- příruční zvedák;
- klíč na matice od kol vozidla;
- náhradní kolo;
- lékárnička pro poskytnutí první pomoci;
- přenosný výstražný trojúhelník homologovaný podle předpisu EHK č. 27;
- hasicí přístroj;
- vozidla o nejvyšší povolené hmotnosti nad 3,5t a přípojná vozidla nad 750 kg musí disponovat jedním zakládacím klínem. Motorové a přípojné vozidlo se třemi a více nápravami musí být vybaveno minimálně dvěma zakládacími klíny;
- ochranná přilba pro řidiče.

Kontrolní činnost v rámci ČR provádí:

Policie České republiky, která se zaměřuje na dodržování bezpečnostních předpisů a zajišťuje plynulost silničního provozu.

Celní úřady, které se orientují na dodržování pravidel vycházejících z dohody AETR či nařízení č.561/2006. Rovněž kontrolují vybavenost vozidla příslušnými doklady uvedenými výše, a zda je vozidlo označeno dle příslušných zákonů.

Orgán inspekce práce provádí kontroly související s bezpečností práce.

Policie ČR, Celní úřady či Orgán inspekce práce se při kontrolách zaměřují na několik bodů a to na:

- příslušné doklady řidiče (viz výše);
- vybavení vozidla doklady a povolení pro danou přepravu (viz výše);
- kontrolu pracovního režimu: řidič musí předložit záznam o činnosti ze současného dne a předchozích 28 dnů; z toho důvodu musí mít u sebe rovněž potvrzení o činnostech vystavené dopravcem a list s ručními záznamy, pokud by došlo k závadě na tachografu;
- označení vozidla: v případě vozidel nad 3,5t musí být vozidlo označeno na příslušných místech obchodním jménem dopravce;
- technický stav vozidla: kontroluje se poslední technická prohlídka vozidla a měření emisí; u nákladních automobilů se kontrola zaměřuje zejména na váhu

přepravovaného nákladu resp. vozidla a na kontrolu přípustných hmotností na nápravu;
- vybavení vozidla pro danou přepravu: v každém vozidle musí být k dispozici hasicí přístroj (na přední straně návěsu) popřípadě další vybavení dle pokynů odesilatele;
- dodržování podmínek pro přepravu nebezpečných věcí: vztahuje se na vozidla přepravující náklad v režimu ADR.

V rámci dodržování pracovního režimu se kontroluje i samotné záznamové zařízení, resp. tachograf proti mechanickému poškození, porušení plomby, zda byla provedena jeho pravidelná kontrola apod.

Řidič, jako účastník silničního provozu, může být samozřejmě kontrolován i z hlediska plnění dalších povinností, zejména, zda není pod vlivem alkoholu nebo jiných omamných látek, zda je připoután bezpečnostními pásy apod.

2.6. Sankce

2.6.1. Sankce za porušení předpisů o pracovním režimu

V případě nedodržování předpisů o pracovním režimu může dojít k finančním sankcím jak pro řidiče, tak pro dopravce, protože dopravce zodpovídá za jednání svého řidiče. Tyto pokuty jsou pak pro samotného dopravce mnohem citelnější, resp. přísnější než pro řidiče.

V nařízení č. 561/2006 je stanovena zásada tzv. extrateritoriality. Tato zásada umožňuje kontrolnímu orgánu pokutovat řidiče i za prohřešky, které udělal v jiném státě EU (pokud už za tyto prohřešky nebyl jednou pokutován). Výše sankce je pak určena pravidly státu, kde je kontrola prováděna.

Nejčastější sankcí jsou pokuty. Výše těchto pokut se pak v jednotlivých státech EU znatelně liší. Např. na Maltě je stanovena fixní pokuta za nedodržení sociálních předpisů ve výši 58,28 EUR, v jiných státech, jako je Rakousko, Německo či Maďarsko dosahuje tato pokuta až 5000 EUR.

Dalším postihem za porušování předpisů může být odstavení vozidla. Tímto způsobem může být řidič donucen, aby si vybral dostatečnou dobu odpočinku. Pro dopravce, kteří spoléhají pouze na finanční sankce, může tento trest představovat ztrátu jejich konkurenční výhody.

V některých státech EU existuje i možnost odnětí svobody (např. při nezaplacení pokuty), odebrání řidičského oprávnění (Itálie, Francie, VB) či karty řidiče (Slovensko). Při opakovaném nedodržování předpisů mohou být sankce ještě přísnější. Jak je vidět na příkladech, systém sankcí není v rámci Evropského společenství jednotný, což stěžuje jeho pochopení jak pro řidiče, tak pro dopravce.

2.6.2. Sankce na území České republiky

Z hlediska tématu této práce by nebylo účelné zaobírat se systémem sankcí na našem území dopodrobna. Z toho důvodu budou zmíněny, pro vytvoření představy, pouze některé příklady

sankcí, které mohou být řidiči či dopravci uloženy, a jaké pokuty mohou být udělovány na našem území.

Sankce pro řidiče

Sankce mohou být řidiči uděleny, pokud:

- nepředložil požadované doklady;
- předložil neplatné doklady;
- nevede záznamy o době řízení, přestávek a odpočinku;
- nedodržuje předpisy vycházející z nařízení č. 561/2006.

V takovém případě může být řidiči udělena pokuta ve správním řízení do 10 000 Kč a zákaz řízení vozidla od 6 měsíců do 1 roku. Pokud porušil pravidla vycházející z nařízení č. 561/2006, budou řidiči započteny 4 trestní body v bodovém systému.

Pokud při kontrolním vážení dojde k překročení státem stanovených limitů, může řidič dostat blokovou pokutu do výše 15 000 Kč, resp. v příkazním řízení do 30 000 Kč, ve správním řízení až do 500 000 Kč.

Sankce pro dopravce

Dopravci může být udělena pokuta do výše 100 000 Kč, pokud:

- nezajistí, aby v každém vozidle byl záznam o době řízení vozidla, záznam o bezpečnostních přestávkách a době odpočinku;
- neuschovává záznamy o době řízení atd. po dobu stanovenou zákonem (1 rok od ukončení přepravy);
- nemá označené vozidlo dle zákonů ČR.

Dopravci může být udělena pokuta do výše 500 000 Kč pokud:

- provádí přepravní činnost bez patřičného povolení;
- nedodržuje mezinárodní dohody v silniční dopravě;
- nezajistí dodržování pracovního režimu řidiče dle stanovených předpisů.

V extrémním případě může být dopravci uložena pokuta až do výše 1 mil. Kč, pokud nedodržuje stanovené podmínky pro přepravu nebezpečného zboží.

2.7. Povinné školení řidičů

Každý řidič kamionové dopravy musí procházet pravidelnými školeními, která vycházejí převážně z následujících právních předpisů:

- zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů - Školení řidičů na získání "Osvědčení profesní způsobilosti řidiče";

- zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů - Školení řidičů z povolání.

2.7.1. Školení řidičů na profesní osvědčení

Zákon č. 247/2000 Sb. je upraven novelou zákona č. 374/2007 Sb., který rozšiřuje povinnost školení i na řidiče, kteří jezdí s nákladními vozidly nad 3,5t (dříve se školení vztahovalo pouze na řidiče nákladních vozidel nad 7,5t).

Řidiči, kteří získali řidičský průkaz na skupiny uvedené v tabulce 4, a rovněž chtějí získat profesní osvědčení, aby mohli vykonávat profesi řidiče, musí absolvovat vstupní školení v délce 140h nebo 280h. Rozsah školení je závislý na věku a na skupině řidičského oprávnění.

Tabulka 4: Počet hodin k získání profesního osvědčení (v hodinách)

	18	21	23
C, CE	280	140	140
D, DE		280	140
C1, C1E	140	140	140
D1, D1E		140	140

Zdroj: autor[21]

2.7.2. Školení řidičů z povolání

Za řidiče z povolání je považován řidič, který řídí vozidlo v pracovněprávním vztahu a zároveň se jedná o druh práce, který je stanoven v pracovní smlouvě. Povinnost zúčastnit se školení vyplývá ze zákona č.111/1994 Sb., o silniční dopravě.

Školení řidičů z povolání zajišťuje sama společnost ICOM pro každého řidiče. Školení trvá 8 hodin a periodicky se opakuje každý rok.

Kromě výše zmíněných školení zajišťuje společnost pro řidiče ještě:

- základní školení ADR, pro vybrané řidiče dle platnosti osvědčení;
- rozšířené školení ADR, pro vybrané řidiče konající speciální přepravy dle platnosti osvědčení;
- školení „BOZP (bezpečnost a ochrana zdraví při práci)“.

Školení ADR provádí bezpečnostní poradce na ADR, na školení „BOZP“ si společnost pronajímá externí specializovanou firmu.

[21] zákon 247/2007 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, Sb.

Praktická část

3. O společnosti

3.1. Historie

Kořeny společnosti ICOM transport sahají až do roku 1949, kdy vznikl státní podnik ČSAD Jihlava, zajišťující autobusovou a nákladní automobilovou dopravu. V roce 1992 dochází k privatizaci ČSAD Jihlava a následné reorganizaci společnosti za účelem zvýšení její efektivnosti. O čtyři roky později je podnik přejmenován na ICOM transport a.s. Ve stejném roce dochází ke sloučení s ČSAD Pelhřimov a.s. pod společným názvem ICOM transport a.s. Sídlo podniku se nachází v Jihlavě, dalšími organizačními složkami jsou divize Humpolec a již zmíněná divize Pelhřimov s provozem v Počátkách. V roce 2005 získává podnik majoritní podíly akcií ve společnostech ČSAD Jindřichův Hradec, ČSAD Benešov, ČSAD Slaný, ČSAD Ústí nad Orlicí, Trado BUS a Trado MAD (viz tabulka 5)

Tabulka 5: Majoritní podíly společnosti ICOM transport a.s.



Zdroj: [22]

Na valné hromadě dne 15. srpna 2005 paní Bohuslava Kratochvílová prokázala, že vlastní majoritní podíl akcií (91,76%), a došlo k přechodu zbývajících akcií na tuto hlavní akcionářku za stanovené protiplnění.

Kromě svých hlavních činností (vnitrostátní či mezinárodní autobusové a nákladní dopravy) zajišťuje řadu doprovodných služeb. Disponuje autorizovaným servisem vozidel Mercedes-Benz, zajišťuje prodej pohonných hmot, mazadel a pneumatik, umožňuje pronájem reklamních ploch na vozidlech a autobusových nádražích.

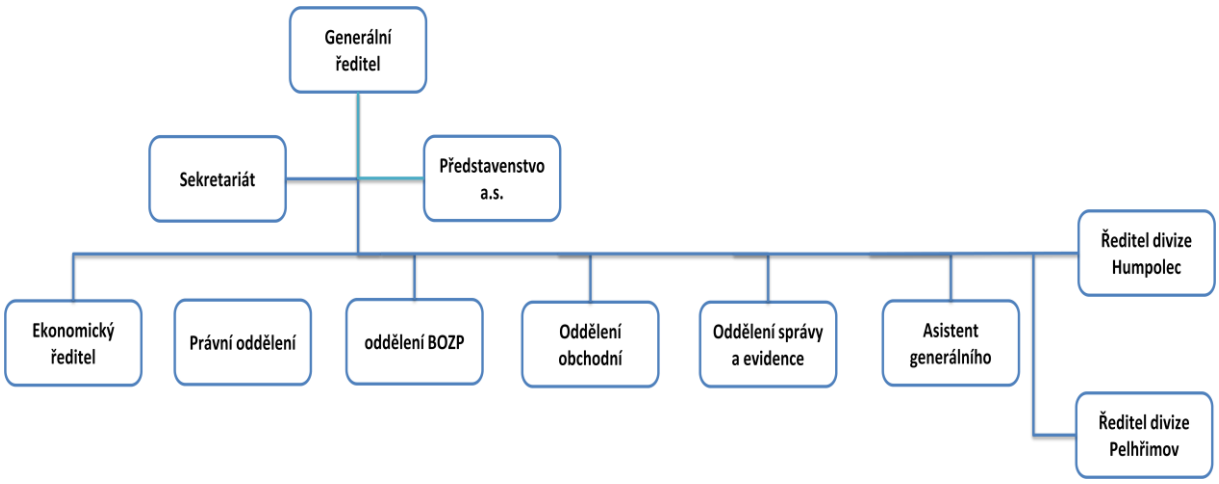
Ve společnosti ICOM transport pracuje kolem 950 lidí, v celém dopravním uskupení ICOM pak pracuje přes 1 800 zaměstnanců.

[22] Majoritní podíly společnosti ICOM Transport. In: ICOMtransport.cz [online]. [cit. 2015-03-25]. Dostupný z WWW: http://www.ICOMtransport.cz/o-nas/o-spolecnosti

3.2. Organizační schéma

Tato diplomová práce je zaměřena na divizi Humpolec, která se orientuje na mezinárodní kamionovou dopravu. Na vnitrostátní kamionovou dopravu se zaměřuje centrála společnosti v Jihlavě. V důsledku snižující se rentability tuzemské kamionové přepravy se ovšem pozornost centrály začíná upínat k zahraničním zákazníkům, resp. k mezinárodní přepravě. V Pelhřimově se nachází poslední divize, která se zaměřuje na autobusovou přepravu. Organizační schéma společnosti je znázorněno ve schématu 2.

Schéma 2: Organizační schéma ICOM transport a.s.



*Zdroj: [*23*]*

V čele společnosti stojí generální ředitel. V tomto případě je generálním ředitelem pan Zdeněk Kratochvíl. Podle schématu by se mohlo zdát, že nejvýše postaveným subjektem ve společnosti je právě generální ředitel, ale i on je „podřízen" přáním akcionáře. Z toho důvodu bychom mohli považovat za hierarchicky nejvýše postavenou osobu paní Bohuslavu Kratochvílovou, která vlastní 91,76% akcií. V čele představenstva pak stojí Kateřina Kratochvílová.

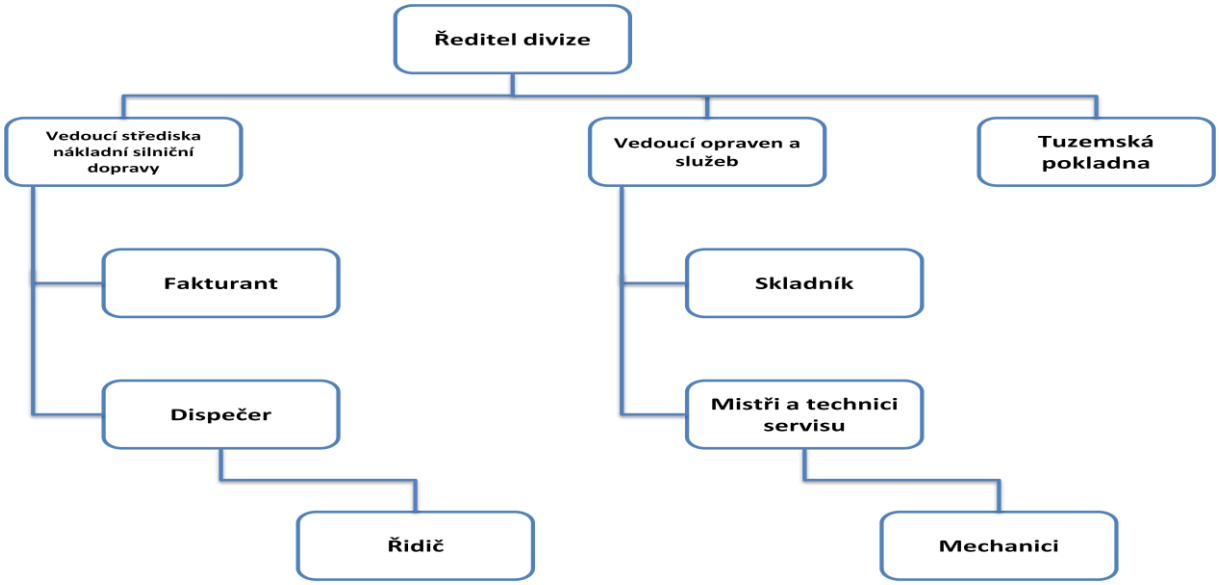
Struktura společnosti se následně dělí na několik funkčních oddělení, kde každé oddělení je specializováno na určitou oblast (právní oddělení, obchodní oddělení, oddělení BOZP apod.). Kromě těchto oddělení je struktura společnosti ještě tvořena jednotlivými divizemi (Humpolec, Pelhřimov apod.) v čele s řediteli.

Pro naše účely je důležitá struktura divize (podobnou strukturu můžeme nalézt i v divizi MKD v Humpolci), která je znázorněna ve schématu 3. Jak již bylo řečeno, v čele divize stojí ředitel. Kromě ředitele zde můžeme vidět vedoucího nákladní silniční dopravy, který je

[23] interní dokumenty společnosti ICOM transport a.s.

přímým nadřízeným všech dispečerů a fakturantů. Dispečeři úzce spolupracují s mistry a techniky servisu, jejichž úkolem je zajistit provozuschopnost vozového parku. Následně se zde vyskytují řidiči, jejichž přímým nadřízeným je právě dispečer, a který zajišťuje jejich vytížení a koordinaci.

Schéma 3: Organizační schéma divize



Zdroj: [24]

4. Zákazníci

Společnost ICOM transport uzavřela řadu smluvních vztahů se společnostmi, pro které jezdí v pravidelných relacích. Mezi tyto společnosti patří:

4.1. EvoBus

Společnost EvoBus GmbH je největší dceřinou společností koncernu Daimler AG. Po jejím vzniku bylo rozhodnuto o její expanzi na české území a o vytvoření společnosti EvoBus Bohemia s.r.o. s výrobou v Holýšově a se sídlem v Praze. Ve svém závodě vyrábí přední, zadní a střešní díly konstrukcí autobusů a podvozky autobusů značky Mercedes-Benz a Setra. Na našem území tento podnik zaměstnává přes 400 zaměstnanců.

V případě společnosti EvoBus se jezdí relace Holýšov-Mannheim-Holýšov. Zpáteční cesta se realizuje pouze v případě existence obalů, které jsou vezeny zpátky do Holýšova. Každý den jsou zasílány do divize Humpolec počty vozů (objednávky), které bude závod Holýšov potřebovat na následující den. Úkolem dispečerů je pak zajistit to, že avízovaný počet vozů

[24] interní dokumenty společnosti ICOM transport a.s.

bude skutečně výrobnímu závodu EvoBus k dispozici (celý koncept na této relaci je součástí systému Just in Time). V případě, že se v Mannheimu nevyskytují obaly, které by zajistily vytížení na zpáteční cestě, je dalším úkolem dispečera zajistit náklad zpátky do České republiky, aby vozy nejezdily nevytížené.

Na této relaci je zpravidla využíván hraniční přechod Folmava/Furth im Wald. Trasa je sice následně delší, než kdyby se využívalo hraničního přechodu Rozvadov/Waidhaus, ale snižují se tím náklady na mýtném na dálničním úseku E50.

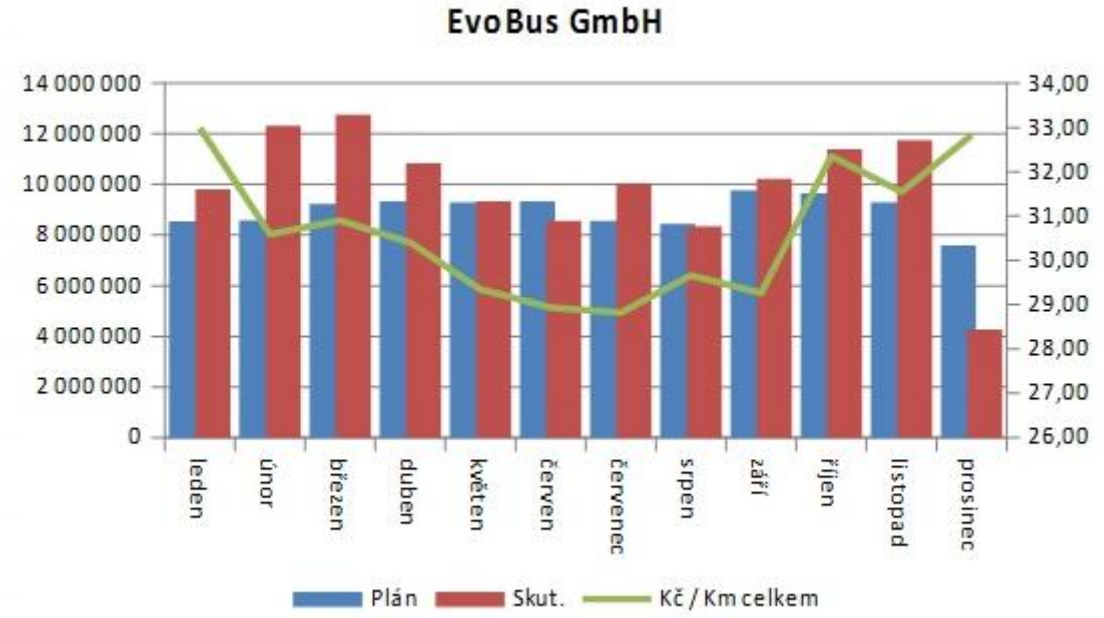
Na této relaci je využívána celá řada typů souprav. Značná část je tvořena návěsovými soupravami typu Low-deck, 4 návěsovými soupravami typu Mig-Maxx Mega a 6 návěsovými soupravami typu Special, které jezdí ve dvou řidičích, což umožňuje provést celou přepravu Holýšov-Mannheim-Holýšov v rámci jednoho dne. Pohybuje se zde ještě jedna přívěsová souprava Jumbo (viz kapitola vozový park).

Druhá relace, která ovšem není tak frekventovaná, je relace Krems an der Donau-Holýšov. Vozí se zde železo, které závod Holýšov dále zpracovává na karosérii autobusů. Na tuto přepravu se využívá návěsových souprav Low deck. Zpravidla se uskutečňuje maximálně jedna přeprava na této trase za den. Příležitostně se pak ještě uskutečnuje přeprava Krems an der Donau-Mannheim.

Poslední relace, která je realizována konkrétně pro EvoBus Ulm (spadající pod EvoBus Gmbh), je relace Uherské hradiště-Humpolec-Mannheim/Ulm. Zboží se vozí z Uherského Hradiště na návěsové soupravě Mega. V Humpolci je pak zboží přeloženo na přívěsovou soupravu Jumbo (na první část přívěsu je naloženo zboží s vykládkou v Ulmu, na vlek se pak nakládá zboží s vykládkou v Mannheimu). Z Humpolce dále zboží putuje do Wörnitzu, kde již čeká prázdná souprava bez vleku z předešlého dne. Zde naložená souprava vypřáhne vlek a pokračuje do Ulmu, kde zboží vyloží a vrací se zpátky do Wörnitzu. Tam mezitím prázdná souprava bez vleku zapřáhne vlek (s nákladem určeným do Mannheimu) a jede zboží vyložit do Mannheimu. Po vykládce je úkolem dispečera zajistit opětovné vytížení zpět do Humpolce. Celý tento proces se neustále opakuje.

Z hlediska tržeb je společnost EvoBus nejdůležitějším zákazníkem. Měsíční tržby v roce 2014 dosahovaly v průměru 10 -11 mil. Kč, což odpovídá 31-32 Kč/km. Cena za přepravu se každé tři měsíce upravuje podle cenového vývoje nafty. Na grafu 2 můžeme vidět, že nejméně rentabilním měsícem byl prosinec.

Graf 2: Tržby EvoBus



Zdroj: [25]

4.2. Schenker

DB Schenker je druhý největší poskytovatel dopravních a logistických služeb na světě. Zaměstnává přes 95 700 pracovníků a své služby nabízí ve více jak 140 zemích světa. DB Schenker je tvořen dvěma divizemi: DB Schenker Logistics a DB Schenker Rail. První ze zmíněných divizí zaměstnává 64 tisíc zaměstnanců a poskytuje služby v oblasti pozemní, letecké a námořní přepravy včetně komplexních řešení dodavatelského řetězce. Druhá divize se zaměřuje na nákladní železniční přepravu a disponuje 31 000 zaměstnanci. Na území České republiky se nachází 17 pracovišť situovaných ve všech regionech, s více jak 800 pracovníky.

Spolupráce mezi společností ICOM transport a koncernem Schenker je oproti minulému případu poněkud netradiční. V Rakousku ve Vídni a v Itálii v Röthisu se nachází dispečerské centrály společnosti Schenker. Tyto dvě centrály obstarávají vytížení pro smluvně sjednaný počet souprav, které jsou ve vlastnictví společnosti ICOM. V pravidelných intervalech posílají dispečerům v Humpolci plán přeprav, které mají být v následujícím období realizovány. Naši dispečeři pak komunikují přímo s řidiči a informují je o místech, kde bude realizovaná nakládka a vykládka. V tomto případě dispečeři v Humpolci nemusí zajišťovat vytíženost vozů, tato starost je přesunuta na našeho zákazníka. Jestliže dojde k situaci, kdy pro vůz není

[25] interní dokumenty společnosti ICOM transport a.s.

obstarán náklad a souprava jede nevytížená, je společnosti ICOM tato přeprava zaplacená, jako by se jednalo o přepravu s nákladem.

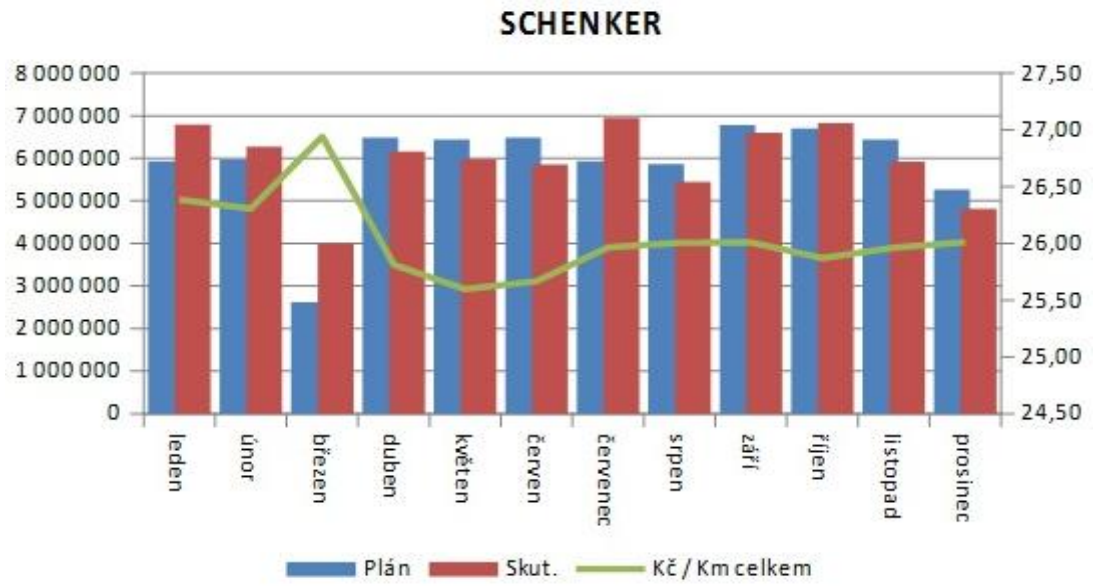
Při takovém vytížení vozidel jsou samozřejmě třeba pravidelné servisní prohlídky v autorizovaných servisech společnosti ICOM. V takovém případě Schenker (dispečerská centrála) zajistí, aby místo vykládky příslušné soupravy bylo poblíž českých hranic, odkud si ho dispečeři z Humpolce „stáhnou“. Po provedení oprav či pravidelné prohlídky je pak souprava poslaná opět za naše hranice, zpravidla do Mannheimu (s nákladem od společnosti EvoBus), kde dochází k opětovnému převzetí soupravy dispečerskou centrálou Schenker.

Z geografického hlediska je přeprava realizována v rámci Itálie, Rakouska, Švýcarska, Německa, Francie a Švédska. Schenker má v současné době pronajato 18 návěsových souprav Low-deck.

Přepravy realizované pod záštitou společnosti Schenker spadají často do kategorie nebezpečných nákladů (viz kapitola dohoda ADR). Tyto přepravy jsou realizované většinou na kratší vzdálenosti s jednou nakládkou a vykládkou, aby nedocházelo ke zbytečné manipulaci s nákladem.

Na grafu 3 můžeme vidět, že tržby jsou u tohoto zákazníka menší než u společnosti EvoBus, přesto se stále jedná o jednoho z klíčových smluvních partnerů. Průměrné měsíční tržby dosahují v průměru 6. mil. Kč, což představuje přibližně 26 Kč/km.

Graf 3: Tržby Schenker AG



Zdroj: [26]

[26] interní dokumenty společnosti ICOM transport a.s.

4.3. Daimler

Daimler AG je německá společnost zaměřující se na výrobu automobilů, konkrétně osobních automobilů Mercedes-Benz, nákladních automobilů a autobusů. Výroba probíhá globálně po celém světě. Její závody můžeme najít např. v Německu, USA, Kanadě, Mexiku, Francii, Indonésii, Brazílii, Jižní Africe, Japonsku, Číně apod.

Pro společnost Daimler provádí ICOM transport paralelně několik přeprav po celé Evropě.

Pro relaci Plattling-Brémy-Plattling se využívá návěsová souprava Low-deck, osádka soupravy je tvořena dvěma řidiči. Pro zpáteční cestu jsou v naprosté většině k dispozici obaly, v opačném případě musí dispečer opět zajistit náklad. Na konci pracovního týdne (v případě, že jsou v Brémách naloženy obaly) nejede řidič zpátky do Plattlingu, ale odstaví soupravu v Holýšově. Zde dochází k přepřahu návěsu na jiný tahač (osádka je tvořena opět dvěma řidiči), který na začátku pracovního týdne dokončuje přepravu do Plattlingu a začíná další „kolečka“ Plattling-Brémy.

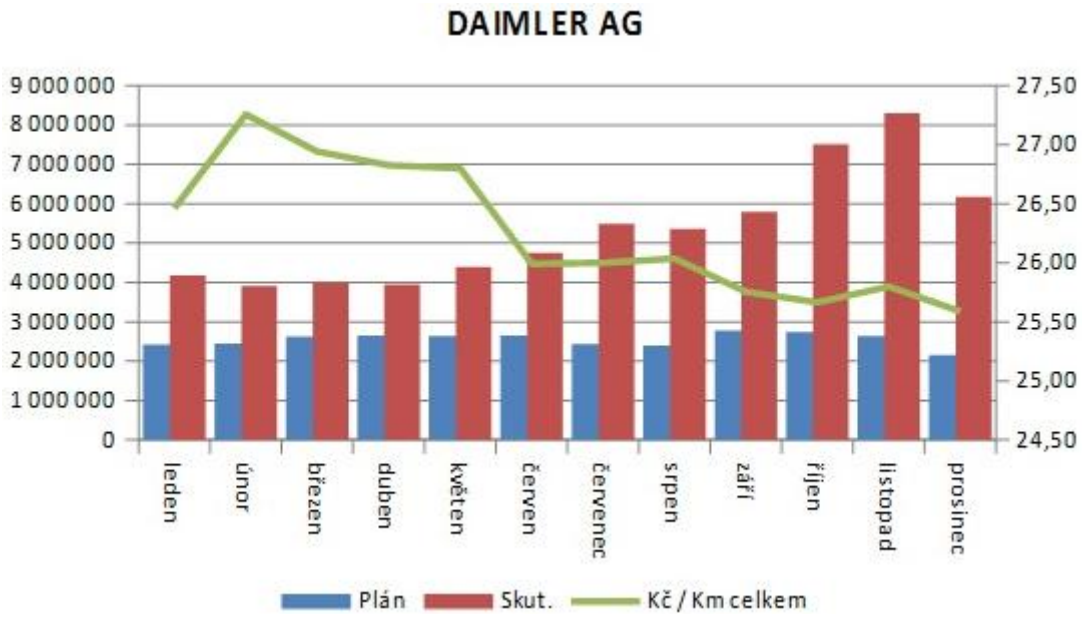
V takových případech se jedná o kabotážní přepravu po Německu, proto je potřeba připojištění odpovědnosti dopravce za škodu způsobenou při vnitrostátní přepravě, a to do výše 16 mil. (společnost ICOM má běžně pojištění odpovědnosti do výše 13 mil. Kč.). Po provedení maximálně třech těchto kabotážních přeprav musí návěsová souprava jet zpět na české území dle německých zákonů (resp. musí být provedena mezinárodní přeprava). Druhou kabotážní přepravou v rámci Německa je Bühl-Brémy. Platí zde stejná pravidla, která byla uvedena výše, a rovněž se využívá návěsové soupravy Low-deck.

Další trasy jsou z hlediska dispečerské činnosti mnohem náročnější, protože dispečer musí zajistit vytížení vozidel na zpáteční cestě do ČR a tudíž je zodpovědný za rentabilitu přepravy. Jedná se o relace Jihlava-Brémy, Jihlava-Gemersheim, Štěnovice-Brémy, Zákupy u České Lípy-Wörth am Rhein. Na těchto trasách se využívá jak návěsových souprav Low-deck, tak přívěsových souprav Jumbo.

Společnost Daimler vyžaduje od svých zákazníků, aby zajistili vybavenost řidiče potřebnými standardizovanými dokumenty vydávanými přímo společností Daimler. Jedná se o tzv. Deckblatt listy (viz příloha 3) a při jejich absenci není dovoleno řidiči vjet do závodu.

V grafu 4 můžeme opět vidět, že tržby vznikající z partnerského vztahu ICOM a Daimler nejsou rozhodně zanedbatelné.

Graf 4: Tržby Daimler AG



Zdroj: [27]

4.4. Bosch

Kořeny společnosti sahají až do roku 1886, kdy Robert Bosch otevřel svou první dílnu pro jemnou mechaniku a elektrotechniku. První pobočka na našem území byla otevřena již v roce 1920, ovšem v roce 1948 v důsledku nadcházející politické situace byla společnost přinucena opustit naše území a vrátila se až v roce 1991. V současné době se na území ČR vyskytuje několik na sobě nezávislých podnikatelských celků.

Obchodní aktivity Bosch zajišťují společnosti v Praze - firmy Robert Bosch odbytová s.r.o., Bosch Termotechnika s.r.o. a částečně firma Bosch Rexroth s.r.o. v Brně. Výrobní závody Bosch se nacházejí v Jihlavě - Bosch Diesel s.r.o., v Českých Budějovicích - Robert Bosch, spol. s r.o., v Brně - Bosch Rexroth s.r.o, v Krnově a městě Albrechtice - Bosch Termotechnika s.r.o..[28]

Společnost ICOM transport spolupracuje právě s výše zmíněným výrobním závodem Bosch Diesel s.r.o., pro který pravidelně uskutečňuje přepravu do Německa. Celá tato přeprava začíná v Jihlavě, kde je provedena první nakládka. Druhá nakládka se uskutečňuje o 10 km dále ve Střítěži u Jihlavy. Náklad poté putuje do Německa, resp. do města Schiltach. Zde je provedena vykládka části nákladu, popřípadě je zde provedena ještě nakládka dalšího

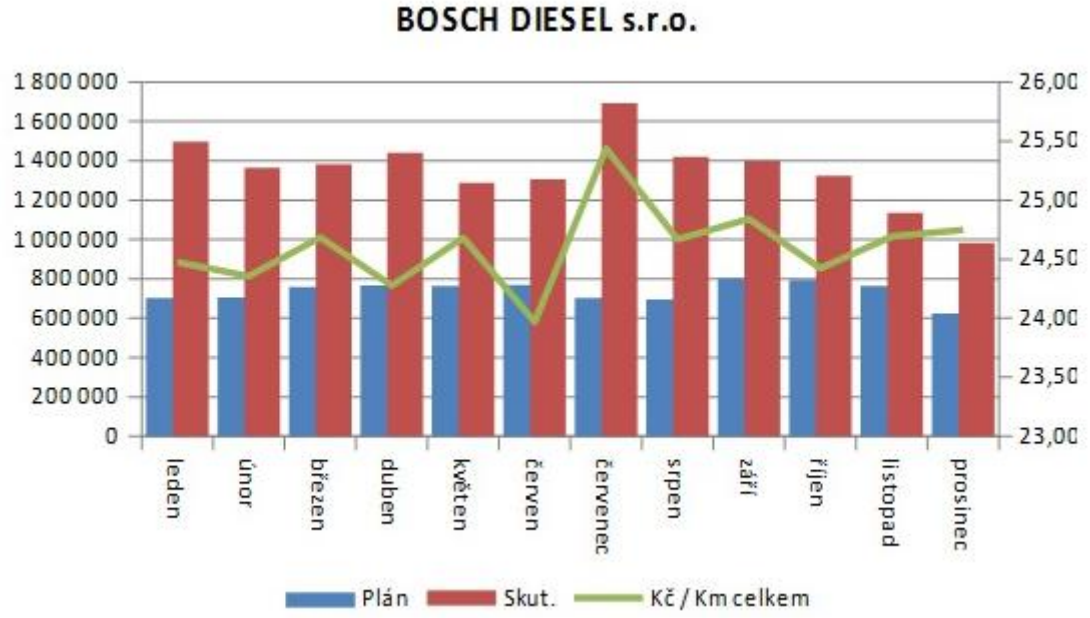
[27] interní dokumenty společnosti ICOM transport a.s.
[28] Obchodní aktivity Bosh. In: bosch.cz [online]. [cit. 2015-04-25]. Dostupný z WWW: http://www.bosch.cz/cs/cz/our_company_7/our-company-lp.html

materiálu. Zboží následně putuje do nedaleko vzdáleného Emmingenu. Zde se proces vykládky/nakládky opět opakuje a zboží poté putuje ještě do 150 km vzdáleného Kornwestheimu. Zde je zboží opět vyloženo a je provedena poslední nakládka. Naložené zboží se pak vrací zpět do Jihlavy. Provedení celé přepravy trvá necelé dva dny. Na této relaci se pravidelně pohybují dvě návěsové soupravy Low-deck.

Druhý typ přepravy realizovaný pro tohoto zákazníka je na relaci Letohrad-Homburg-Letohrad. Tato přeprava se realizuje v kolečku, což značně usnadňuje práci dispečerovi, který nemusí řešit vytížení vozu.

Tržby, které společnosti ICOM transport plynou od výrobního podniku Bosch Diesel s.r.o. můžeme vidět v grafu 5. Protože na tuto relaci není nasazeno velké množství řidičů, resp. návěsových souprav, je logické, že tržby nebudou dosahovat takových hodnot, jakých je dosahováno u jiných relací.

Graf 5: Tržby Bosch Diesel s.r.o.



Zdroj: [29]

4.5. F. X. Meiller

Společnost F. X. Meiler byla založena již v roce 1850 jako rodinná firma. Od samotného počátku se podnikatelská činnost firmy zaměřuje na výrobu a distribuci sklápěcích nástaveb a sklápěcích návěsů. V 90. letech dochází k otevírání nových závodů v Karlsruhe, Ulmu, Ratingenu a ve Slaném.

[29] interní dokumenty společnosti ICOM transport a.s.

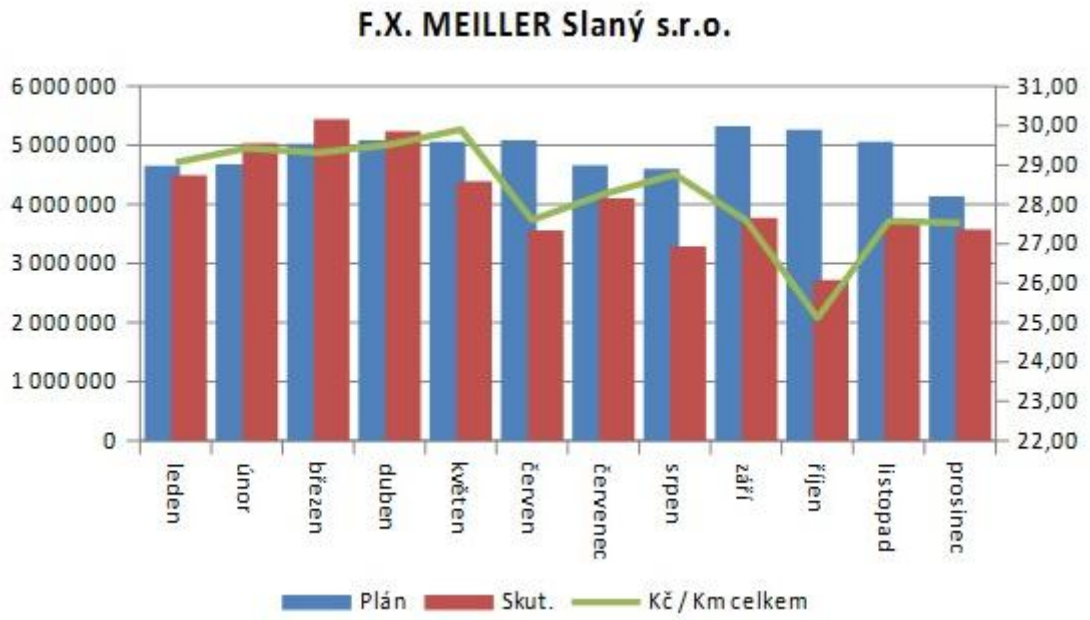
Hlavní výrobní základna v ČR je ve Slaném, odkud se jezdí do pěti oblastí:

- München (Německo)
- Ulm (Německo)
- Karlsruhe (Německo)
- Asten+Weidhofen (Rakousko)
- Niepołomice (Polsko)

Značnou nevýhodou tohoto zákazníka je, že nikdy nezajišťuje zpáteční vytížení do Slaného. To následně klade nemalé nároky na dispečera. Další nevýhodou jsou špatně řízené logistické činnosti přímo ve výrobním závodu resp. v expedici, kde řidiči musí často čekat na nakládku několik hodin, což pak vytváří další komplikace při dodávání zboží. Poslední nevýhodou, která ztěžuje práci dispečerům, jsou velké výkyvy v poptávce po vozech.

Ani u tohoto zákazníka nejsou tržby zanedbatelné, a proto je třeba s touto společností budovat a udržovat dobré vztahy i přes často složité situace. Vývoj a celkovou výši tržeb můžeme opět vidět v následujícím grafu:

Graf 6: Tržby F.X.Meiller



Zdroj: [30]

[30] interní dokumenty společnosti ICOM transport a.s.

4.6. Mercedes-Benz

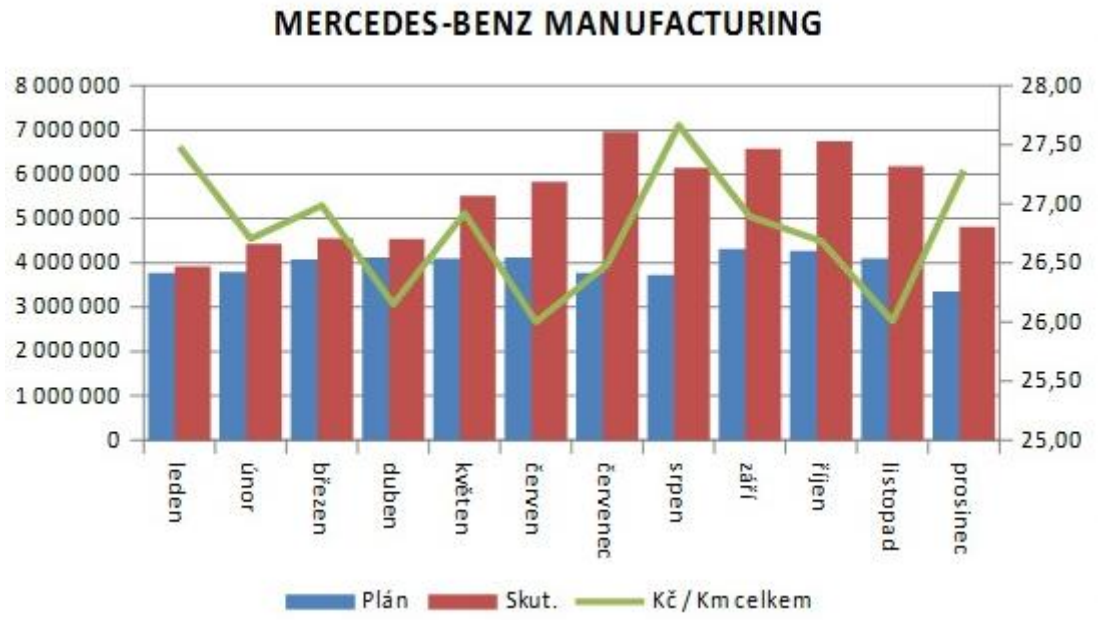
Společnost Mercedes-Benz vznikla v roce 1926 spojením dvou firem, a to podniku Daimler Motoren Gesellschaft a Benz & Cie. V současné době patří mezi nejznámější výrobce automobilů na světě.

Pro tuto společnost se jezdí relace Liberec-Kecskemét a Přeštice-Kecskemét. Počet návěsových souprav využívaných na těchto relacích závisí na potřebách zákazníka, zpravidla se pohybuje mezi 1-3 vozidly.

Další relace, prováděná tentokrát v kolečku, je relace Kecskemét-Bielefeld-Kecskemét. Využívá se zde 8 návěsových souprav Low-deck včetně jedné rezervní soupravy v případě nepředvídatelné poruchy. I v tomto případě je osádka tvořena dvěma řidiči. Tato trasa se jezdí přes Českou republiku, konkrétně přes Humpolec, kde v případě potřeby může dojít k tankování či opravě soupravy. Na zpáteční cestě se vezou opět obaly do Kecskemétu.

Vývoj tržeb můžeme sledovat na následujícím grafu.

Graf 7: Tržby Mercedes-Benz



Zdroj: [31]

[31] interní dokumenty společnosti ICOM transport a.s.

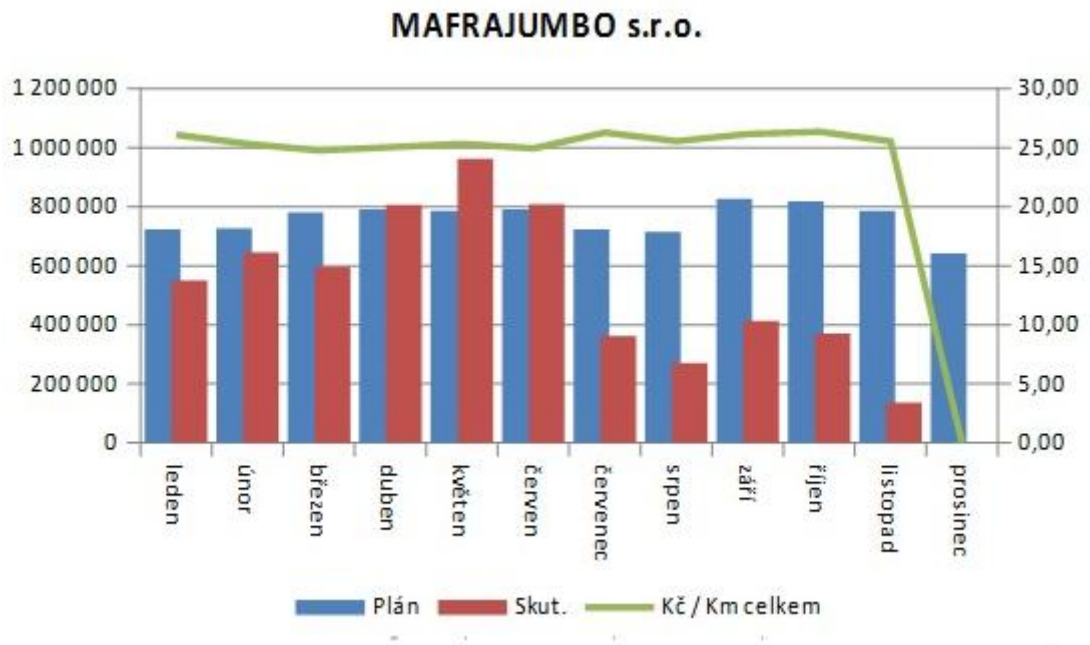
4.7. Mafrajumbo

Mafrajumbo s.r.o. je česká společnost, která vznikla v roce 2011. Jedná se o zasilatelskou/dopravní společnost, která realizuje mezinárodní kamionovou dopravu prostřednictvím vlastních vozů, ale i vozů dlouhodobě vypůjčených od jiných dopravních firem.

ICOM transport dlouhodobě pronajala této společnosti dvě návěsové soupravy Mega, která je využívá právě pro mezinárodní kamionovou dopravu. Přeprava se realizuje převážně v Německu, ČR, Itálii, Rakousku, Belgii, Nizozemsku a Francii.

Vzhledem ke skutečnosti, že má společnost Mafrajumbo pronajaté pouze dva vozy, není překvapením, že tržby přicházející z tohoto podniku nebudou dosahovat astronomických hodnot. Přehled zisků můžeme vidět na grafu 8.

Graf 8: Tržby MafraJumbo s.r.o.



Zdroj: [32]

4.8. Stante Logistics

Stante Logistics je italská společnost, která byla založena v 70. letech. Zajišťuje silniční, leteckou, námořní a intermodální přepravu. Kromě přepravních služeb poskytuje rovněž logistické služby v oblasti skladového managementu.

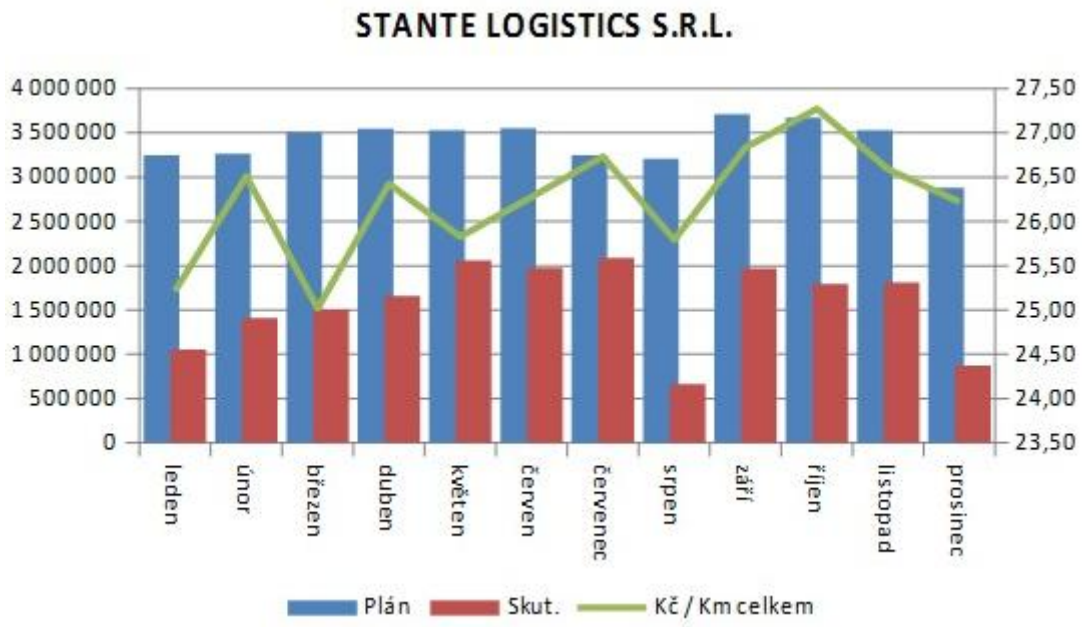
[32] interní dokumenty společnosti ICOM transport a.s.

Pro Stante Logistics je realizováno několik přeprav po Evropě:

- nakládka Tinteniac (Francie) - vykládka Slaný;
- nakládka Slaný - vykládka Noyal - Châtillon-sur-Seiche (Francie);
- nakládka Via Pianodardine (Itálie) - vykládka Orbey (Francie);
- nakládka Ostuni (Itálie) - vykládka Meyzieu (Francie);
- nakládka Altenmarkt bei Sankt (Rakousko) - vykládka Torino (Itálie) - nakládka Grugliasco (Itálie) - vykládka Altenmarkt bei Sankt (Rakousko);
- nakládka Fraize (Francie) + Orbey (Francie) - vykládka None (Itálie) + Foggia (Itálie).

Tržby, které vznikají z partnerského vztahu s touto společností, můžeme sledovat na grafu 9:

Graf 9: Tržby Stante Logistics



Zdroj: [33]

5. Tržby

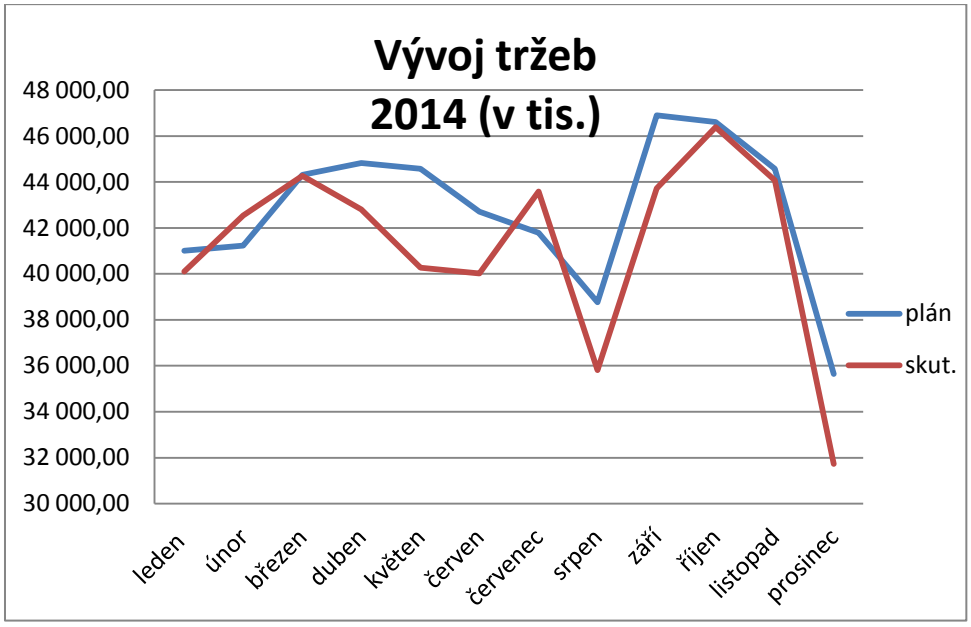
Z interních dokumentů společnosti můžeme zjistit tržby v jednotlivých měsících za rok 2014 a zhodnotit jejich vývoj (viz graf 10). Konkrétní výše hodnot v jednotlivých měsících jsou uvedeny v příloze 8.

V grafu jsou patrné značné výkyvy v průběhu roku. Nejmenších tržeb se dosahuje pravidelně během školních prázdnin a v prosinci, kdy se kvůli svátkům a dovoleným nepracuje, resp.

[33] interní dokumenty společnosti ICOM transport a.s.

nevyrábí, a tudíž není ani poptávka po přepravě. Naopak nejvyšších tržeb se dosahuje hned po školních prázdninách, a to v září a hlavně v říjnu. Celkem za rok 2014 činily tržby 495 281,51 tis. Kč, ačkoli plánované tržby byly určeny na skoro 513 000 tis. Kč.

Graf 10:Tržby společnosti ICOM transport (r. 2014), divize Humpolec

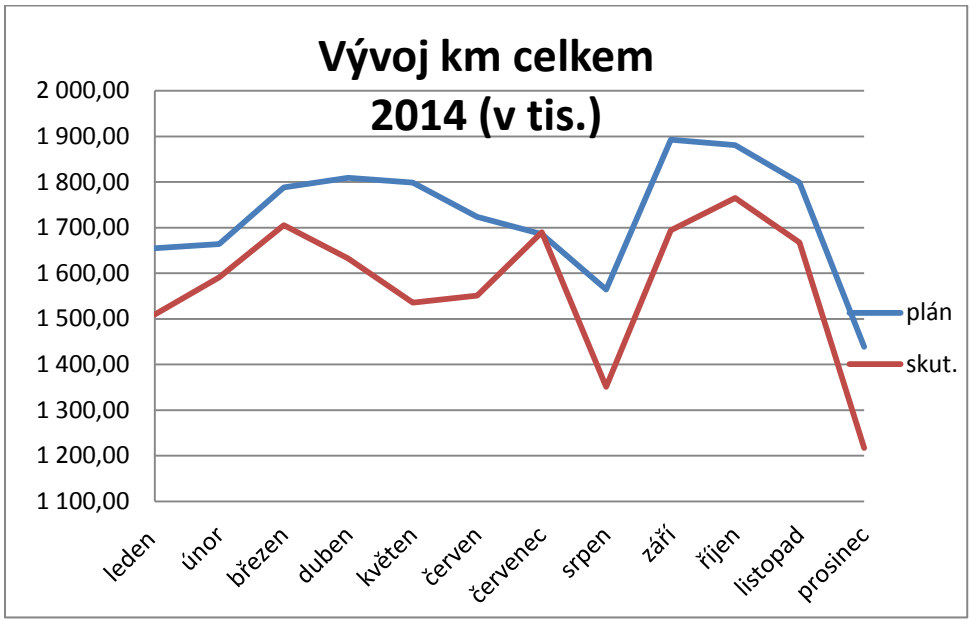


Zdroj: [34]

Vývoj tržeb je samozřejmě závislý na ujetých kilometrech, jak můžeme vidět na grafu 11. Z grafu je patrná pozitivní korelace mezi tržbami a loženými kilometry. I v tomto případě se nejnižších hodnot dosahovalo v průběhu prázdnin a naopak nejlepších hodnot v měsících září či říjen. Celkem se za rok 2014 ujelo 18 925 tis. km, z toho bylo 17 815 tis. km ložených.

[34] interní dokumenty společnosti ICOM transport a.s.

Graf 11: Vývoj ložených km (r. 2014)

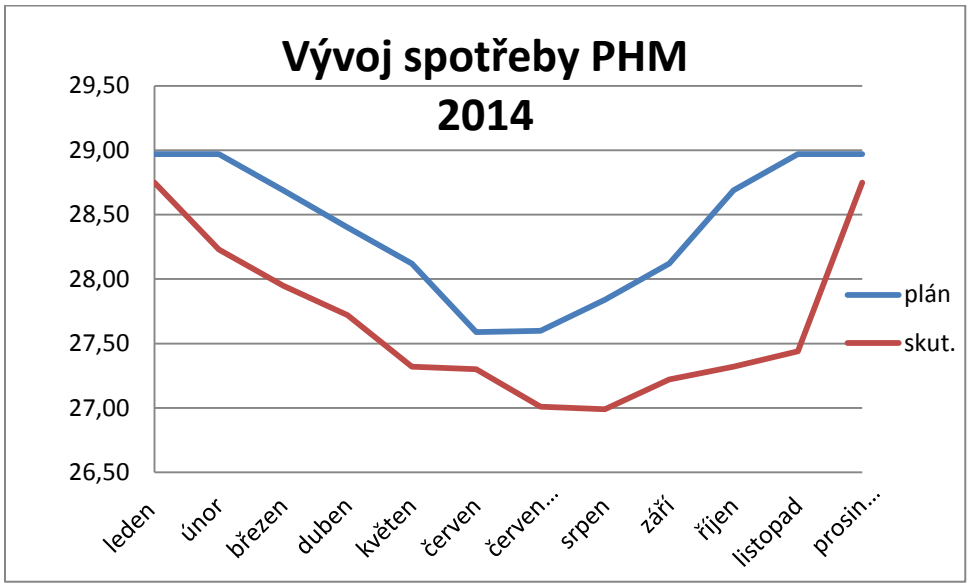


Zdroj: [35]

Posledním grafem bude vývoj spotřeby pohonných hmot za rok 2014. Jak již bylo zmíněno, řidiči jsou finančně zainteresováni ve snaze uspořit PHM. Na grafu 12 je vidět, jaká je průměrná spotřeba nafty na 100 km. Tato spotřeba je ovlivněna několika faktory. Kromě hmotnosti samotného nákladu, který bude spotřebu determinovat, závisí do značné míry na řidičských schopnostech osádky vozidla. Rovněž je patrná vyšší spotřeba během zimních měsíců (všechny náplně jsou při startech v zimě tužší a tudíž je i vyšší odpor motoru a vyšší spotřeba). Bohužel se zde vyskytují i řidiče, kteří obětují finanční odměnu za ušetřenou naftu a raději si z nádrže palivo přímo odčerpají a využívají ho pro osobní účely. I přes snahu společnosti zamezit těmto praktikám, např. instalací síta do nádrže, která by měla znemožnit takovéto odčerpávání, si řidiči našli způsob, jak se k pohonným hmotám dostat. Za rok 2014 činila průměrná spotřeba 27,68 l na 100 km.

[35] interní dokumenty společnosti ICOM transport a.s.

Graf 12: Vývoj spotřeby PHM (r. 2014)



Zdroj: [36]

6. Vozový park

Vozový park v současné době čítá 182 vozů. Tento počet se neustále mění, protože staré vozy jsou prodávány a nahrazovány modely novějšími. Vozový park společnosti můžeme rozdělit na dvě části - na tahače a na přípojná vozidla.

Všechny tahače společnosti pochází od firmy Mercedes Benz a nakupují se pouze tahače typu MB Actros. V současné době se ve společnosti nachází dva základní typy tahačů. Nejstarší typ tahače, kterým společnost ve svém vozovém parku disponuje, je „MB Actros 1844 MP3“. Tento model má výkon 440 koňských sil s rokem výroby 2010 a splňuje emisní normu Euro 5. V současné době je tento model nahrazován novějším modelem „MB Actros 1845 LSNR“, který splňuje emisní normu Euro 6, s výkonem 450 koňských sil.

[36] interní dokumenty společnosti ICOM transport a.s.

Obrázek 3: Tahač MB Actros 1844 MP3



Obrázek 4: Tahač Actros 1845 LSNR



Zdroj: autor

V kamionové dopravě jsou ve společnosti využívány čtyři typy návěsů, které můžeme rozdělit podle toho, od jakého výrobce pocházejí: Schmitz CargoBull, Krone, Dinkel a Kögel.

Od společností Krone, Schmitz CargoBull a Kögel jsou využívány Low-deckové návěsy s plachtou, jejichž objem činí 101,18 m^3, délka 13,65 m, šířka 2,48 m a výška 3 m. Tento návěs pojme 33-34 europalet.

Obrázek 5: Návěs Krone



Zdroj: autor

Od společnosti Kögel je využíván návěs Big-Maxx Mega, někdy též označovaný jako Eurotrailer, který se od normálního návěsu liší jeho délkou, která činí 14,9m. Tento návěs se využívá pouze na trase Holýšov-Mannheim-Holýšov a jeho používání musí být chváleno příslušnými německými úřady. Návěs Big-Maxx Mega pojme 37 europalet.

Obrázek 6: Návěs Big-Maxx Mega



Zdroj: [37]

Dalším typem návěsu, se kterým se můžeme ve společnosti ICOM setkat, je návěs označovaný jako tzv. „Speciál“ (v odborné literatuře můžeme narazit na název 2WIN). Tento typ návěsu vyrábí společnost Dinkel. Jeho charakteristickým prvkem je extrémně nízká světlá výška (cca 20cm), kterou je možné měnit díky vzduchovému pružení. Většinou se tento typ návěsu vyrábí ve skříňovém provedení, v našem případě se však jedná o návěs s plachtou.

Obrázek 7: Návěs „Speciál“



Zdroj: autor

[37] návěs Big-Maxx Mega. In: automobilrevue.cz [online]. [cit. 2015-10-15]. Dostupný z WWW: http://www.automobilrevue.cz/rubriky/truck-bus/predstavujeme/kogel-kogel-ma-noveho-majitele_38993.html

Kromě návěsových souprav se využívá v mezinárodní kamionové dopravě i souprav přívěsových. V našem případě se přívěsová souprava skládá z výše zmíněného tahače MB Actros a přívěsu od firmy Schmitz CargoBull (Schmitz ZFCS) o celkovém objemu 115m3. Délka soupravy je 2x7,72m (zadní část soupravy je tvořena tandemovým přívěsem), šířka 2,48m, výška 3m. Na každou část soupravy se může naskládat 18 europalet, celková kapacita soupravy tak činí 36 europalet.

U těchto přívěsových souprav se využívá systém Quick-Load, který používá speciální přejezdovou rampu (nosnost takové rampy je 2,5t) mezi motorovým vozidlem a přívěsem, čímž odstraňuje nevýhodu dvou ložných prostorů při ložných operacích.

Obrázek 8: Přívěsová souprava



Zdroj: autor

7. Mzdy zaměstnanců

Odměňování za práci, za pracovní pohotovost apod. je definováno v zákoně č. 262/2006 Sb., zákoníku práce (část VI, Hlava 1-7). Mzdy zaměstnanců, resp. řidičů se ve společnosti dělí na tři základní složky:

- Měsíční mzda: základní mzda ze mzdového výměru za odpracovanou dobu. K této složce se přičítají příplatky za práci během soboty/neděle (+30%), během svátku (+100%) či za práci v noci (+10%). Z těchto příplatků poté vzniká tzv. výsledná prémie.
- Odměna za ušetřené pohonné hmoty: řidič obdrží 20 Kč za každý ušetřený litr PHM oproti limitu. Normy spotřeby pohonných hmot jsou určeny podle jednotlivých vozidel. Čím novější vozidlo, tím jsou normy spotřeby nižší. Značnou nevýhodou

zůstává, že při určování limitů není respektována hmotnost nákladu a její vliv na spotřebu.

- Diety: značnou výhodou diet je, že částka, kterou řidič obdrží za pobyt v zahraničí popř. v tuzemsku, není již dále daněna.

Kromě těchto tří základních složek se využívají ještě další nástroje sloužící k motivaci zaměstnanců. Mezi takové nástroje patří např. mimořádné odměny. Pokud řidič kupříkladu stráví víkend v zahraničí, tak je mu za tento čas poskytnuta adekvátní finanční náhrada.

Pokud řidič nedodržuje stanovy společnosti, je možné vůči němu uplatnit tzv. záporné odměny. Takové záporné odměny se využívají, pokud řidič svévolně opustí vozidlo, pokud kouří ve vozidle či se chová takovým způsobem, který není slučitelný s kodexem společnosti.

Pokud řidič dosáhne věku 50 let nebo odchází do důchodu, je mu dána od společnosti peněžitá odměna dle let odpracovaných u společnosti (1rok = 1 000 Kč).

Kromě výše zmíněných složek by měly být uvedeny ještě tzv. srážky ze mzdy. Tyto srážky platí zaměstnanec za služby/výhody, které společnost poskytuje svým zaměstnancům. Jedná se o srážky za praní prádla (každý řidič musí disponovat firemní uniformou) či za telefon, který firma propůjčuje svým zaměstnancům.

U některých zaměstnanců se můžeme setkat ještě s tzv. úroky z půjček. Pokud se řidič zaváže, že pro společnost bude pracovat určitý počet let, pak je podnik ochoten takovému řidiči poskytnout výhodnou půjčku. V minulých letech se jednalo o půjčku ve výši 50 000 Kč v případě, že se řidič upsal společnosti na 5 let. V současné době se výše půjčky snížila na 20 000 Kč.

Od roku 2015 platí v Německu zákon o minimální mzdě, která se vztahuje i na dopravce z jiných zemí. Pokud se na území Německa vyskytují řidiči, jejichž zaměstnavatel/dopravce má sídlo v jiném státě, pak musí tento dopravce prokázat, že jeho zaměstnanec/řidič dostává německou minimální mzdu ve výši 8,5 Eur na hodinu. Do srpna tohoto roku se tento zákon vztahoval i na transitní přepravu. V důsledku sílící kritiky ze strany evropské unie a dalších států však došlo k dočasnému moratoriu a věc se v současné době stále řeší.

7.1. Stravné/Diety

Řidič nacházející se na území ČR či jiného státu má nárok na diety/stravné. Výše diet je závislá na časovém intervalu, který stráví na území příslušného státu. V rámci České republiky jsou diety určeny takto:

Tabulka 6: Diety na území ČR

Stravné na území ČR	
0-5 hodin	0 Kč
5-12 hodin	82 Kč
12-18 hodin	125 Kč
18-24 hodin	195 Kč

Zdroj: autor

V ostatních státech jsou diety vypláceny v eurech. Pro nepředvídatelné výdaje v zahraničí je dána řidiči možnost vybrat si zálohu na diety ve výši 400 Eur. V případě, že za daný měsíc výše diet nepřesáhne zmíněnou částku, je mu rozdíl odebrán z měsíční mzdy. Diety se odlišují podle jednotlivých států.

Tabulka 7: Diety v zahraničí

Diety v zahraničí	
0-1 hodin	0 Eur
1-12 hodin	13,5 Eur
12-18 hodin	27 Eur
18-24 hodin	40,5 Eur

Zdroj: autor

Takto stanovené diety jsou vypláceny v Belgii, Finsku, Francii, Nizozemsku, Itálii, Lucembursku, Rakousku a v Německu. V Dánsku a Švédsku jsou diety vyšší, nejnižší jsou naopak na Slovensku a Maďarsku.

Tabulka 8: Diety v Dánsku, Švédsku, Maďarsku a Slovensku

Diety (DK, SE)		Diety (HU, SK)	
0-1 hodin	0 Eur	**0-1 hodin**	0 Eur
1-12 hodin	15 Eur	**1-12 hodin**	10,5 Eur
12-18 hodin	30 Eur	**12-18 hodin**	21 Eur
18-24 hodin	45 Eur	**18-24 hodin**	31,5 Eur

Zdroj: autor

Pro úplnost jsou v následující tabulce uvedeny diety ve Španělsku, Velké Británii, Švýcarsku.

Tabulka 9: Diety ve Velké Británii, Španělsku a Švýcarsku.

Diety (UK, ES)		Diety (CH)	
0-1 hodin	0 Eur	**0-1 hodin**	0 Eur
1-12 hodin	12 Eur	**1-12 hodin**	22,5 Eur
12-18 hodin	24 Eur	**12-18 hodin**	45 Eur
18-24 hodin	36 Eur	**18-24 hodin**	67,5 Eur

Zdroj: autor

8. Popis dispečerské práce

V prvním úseku bude popsaná dispečerská činnost, z čeho se skládá a jaké softwarové programy se při ní využívají. V druhém úseku budou nastíněny problémy, na které dispečeři narážejí, a možné zlepšující/zefektivňující návrhy.

Dispečeři jsou v divizi Humpolec rozděleny do tzv. kolon, kdy každá kolona je tvořena dvěma dispečery, kteří se starají o konkrétního zákazníka/zákazníky (popřípadě více kolon má jednoho zákazníka, ale na odlišných relacích) a mají k dispozici určitý počet vozů.

- kolona 1: zákazník EvoBus; disponuje 45 vozidly (35 návěsových souprav Low deck, 6 návěsových souprav „Speciál“, 4 návěsové soupravy Big-Maxx Mega);

- kolona 2: zákazníci F. X. Meiler, BOSH, Daimler (Plattling/Bühl - Bremen); disponuje 33 návěsovými soupravami Low-deck;
- kolona 3: zákazníci Daimler, EvoBus(Uherské hradiště-Ulm/Mannheim); disponuje 30 vozidly (17 návěsových souprav, 13 přívěsových souprav);
- kolona 4: zákazníci Schenker, Daimler (Kecskemét-Bielefeld); disponuje 26 návěsovými soupravami Low-deck.

Samotnou dispečerskou činnost lze rozdělit do dvou dvoutýdenních cyklů. V rámci prvních dvou týdnů zajišťuje dispečer veškerou komunikaci s řidiči či se zákazníky, zabezpečuje vytížení vozů, řídí vozový park apod. Tato činnost je značně náročná, proto po dvou týdnech přenechává tuto činnost druhému dispečerovi, který do té doby zabezpečoval veškerou agendu, která je spojená s dispečerskou činností (tato činnost je již méně obtížná a pracovník má možnost si trochu odpočinout).

8.1. Administrativní činnost

K tomu, aby mohl dispečer zajišťovat vcelku rozsáhlý soubor činností, potřebuje dostatečnou softwarovou podporu. Ve společnosti se využívá celá řada programů, jejichž popisu bude věnována další pozornost. Níže zmíněné programy využívá dispečer právě v období, kdy má na starost veškerou agendu.

Základním programem, se kterým se u této činnosti dispečer setká, je program WinAD. Tento program umožňuje zpracování objednávek a jejich přiřazení k jednotlivým přepravám, resp. stazkám. Prvním krokem při práci s tímto programem je převedení „papírové“ objednávky do elektronické podoby (viz příloha 2). V této části dojde k vlastnímu označení objednávky, pod kterým ji v systému budeme hledat. Rovněž se zde určí, pro jakého zákazníka se přeprava bude realizovat, jaké vozidlo přepravu bude realizovat, cenu přepravy (včetně volby měny), ujeté kilometry (včetně přejezdových) a v poslední řadě datum a místo nakládky/vykládky. Dalším krokem je přiřazení takto vytvořené objednávky ke konkrétnímu vozidlu a řidiči, jenž bude přepravu realizovat. Řidič vozidla pak vytváří na jednotlivé přepravy tzv. elektronické stazky, které se přes systém přenáší do WinAD. Dalším krokem je pak přiřazení objednávky ke konkrétní el. stazce, která byla za tímto účelem vytvořena. Následně už jen zbývá vytvořenou stazku zkontrolovat. Kontroluje se, zda ujeté kilometry souhlasí s kilometry stanovenými v objednávce, kontroluje se doba jízdy (včetně jízdy v noci, v sobotu, v neděli a ve svátek) a spotřeba vozidla. Takto vytvořená a zpracovaná stazka s přiřazenou objednávkou je připravená k fakturaci.

Dalším důležitým programem využívaným při dispečerské činnosti je Tagra. Pracovní plochu Tagry můžeme vidět na obrázku 9. Tento program se využívá hlavně pro zpracování dat vyčtených z tachografů a z karet řidiče (horní řádek pracovní plochy). Jak bylo zmíněno v teoretické části, karta řidiče se musí vyčítat každých 28 dní a tachograf pravidelně každé 3 měsíce. Takto získaná data se následně přenáší do Tagry, která vyhodnotí, zda během určitého časového intervalu nedošlo k porušení zákona. Výstupem z Tagry je pak protokol o přestupcích řidiče (viz příloha 5). K jednotlivým přestupkům, které jsou uvedeny v protokolu, se pak musí řidič vyjádřit a napsat odůvodnění, proč k danému přestupku došlo.

Na liště „Plánování /Události“ je možné zkontrolovat, jakým vozidlům je třeba v nejbližší době vyčíst tachograf, a který řidič zapomněl vyčíst svou kartu (úkolem dispečera je pak včas informovat řidiče a zajistit, aby vyčetli kartu, popř. své vozidlo).

Obrázek 9: Program Tagra



Zdroj: autor

Z druhého řádku pracovní plochy Tagry je pro naše účely důležitá pouze kolonka „Doklady“. Zde se vytváří tzv. „Doklad o činnostech“, o kterém rovněž bylo napsáno v teoretické části práce. Jedná se o doklad, který prokazuje, že řidič ve vymezeném časovém úseku neřídil vozidlo. Rozlišujeme několik typů dokladů o činnostech:

- volno z důvodu nemoci;
- řádná dovolená;
- volno nebo odpočinek.

Tyto tři typy dokladů se využívají v naprosté většině případů. Dále ale ještě rozlišujeme:

- řízení vozidla mimo nařízení č. 561/2006-AETR;
- jiná práce než řízení vozidla;
- pracovní pohotovost;
- trajekt;
- týdenní odpočinek.

Každý týden jsou dispečeři od svých řidičů informování, jaké dodatečné či náhradní vybavení potřebují do svých vozidel (většinou z důvodu poškození). Škála sortimentu, který mohou řidiči „nafasovat“, je široká, např.: pojistky, žárovky, kurty bez ráčen i s ráčnou, rukavice,

kotouč do tachografu, celní lanko, hasicí přístroj, stop lampu, lopatu a smeták atd. Každý řidič má povinnost si zajistit, aby měl veškeré potřebné vybavení, kterým vozidlo musí disponovat. Kromě toho musí zajistit, aby ve vozidle měl 20-30 plastových rohů, 12 kurtů v odpovídající kvalitě a protiskluzové podložky.

Na konci každého měsíce řidiči rovněž žádají dispečera o zálohu na diety. Záloha se poskytuje pouze jednou za měsíc ve výši, kterou si určí sám řidič, maximální hodnota zálohy je však 400 Eur. Tato záloha se předává řidiči na začátku měsíce. Na konci měsíce se provede součet veškerých odevzdaných vyúčtování resp. diet, na které má řidič nárok, a rozdíl se přičte či odečte od celkové mzdy řidiče.

Mezi další povinnosti dispečera patří kontrola platnosti pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou zaměstnavateli a kontrola platnosti zdravotní prohlídky řidičů. V případě jejich neplatnosti je třeba řidiče informovat a zajistit nápravu.

Pokud je řidič na dovolené, musí dispečer tuto skutečnost opět zadat do systému, aby byl zajištěn přehled, na kolik dní volna mají jednotliví řidiči ještě nárok. Tyto údaje se zaznamenávají opět do programu WinAD a do firemního intranetu.

Pokud je realizována kabotážní přeprava, je třeba tuto trasu zadat do speciálních tabulek, které jsou pak na centrále společnosti v Jihlavě vyhodnocovány. Například v koloně 1 se kabotážní tabulky rozdělují na dvě části. V první části jsou kabotážní přepravy, které mají návaznost na EvoBus, resp. na nakládku v Holýšově či vykládku v Mannheimu a celková cena na kilometr je pak ovlivněna i přejezdovými kilometry a neměla by být menší než 20 Kč/km. Pokud daná kabotážní přeprava návaznost na EvoBus nemá, neměla by její cena klesnout pod 24 - 25 Kč/km. Kromě této tabulky se musí vyplňovat celá řada dalších tabulek, které se posílají jednotlivým zákazníkům či do Jihlavy na centrálu společnosti.

Dispečer musí rovněž komunikovat a spolupracovat s kontrolními orgány. Pokud např. požadují soupis činností konkrétního řidiče za určitý časový úsek, je povinností dispečera tyto informace poskytnout. Dále musí komunikovat se zákazníkem a řešit případné stížnosti nebo reklamace a na základě těchto stížností vytvářet opatření, která by zamezovala vzniku podobných situací.

Samozřejmě se zde nachází i další povinnosti, které dispečer musí v rámci agendy zvládnout, ale dosavadní výklad by měl být dostačující k objasnění obsahu pracovní činnosti dispečera v rámci dvou týdnů, kdy je jeho odpovědnost omezena na administrativní oblast.

8.2. Řízení vozového parku

Ačkoli se každá kolona stará o jiného zákazníka, činnosti při řízení vozového parku se značně podobají. I při této činnosti se dispečer neobejde bez softwarové podpory, která mu zajišťuje přehled o vozech a jejich poloze a usnadňuje obstarávání nákladů pro vytížení vozů.

Základním programem, bez kterého se dispečer při své práci neobejde, je program „Emgeo“. Tento software umožňuje komunikaci mezi řidičem a dispečerem prostřednictvím textových zpráv. Tyto zprávy pak řidiči přijdou na LCD monitor, který je instalovaný do kabiny vozidla.

Zprávy poslané od řidičů si dispečer může přečíst přímo v systému, a pokud tak do jedné minuty neučiní, zprávy mu přijdou ve formě SMS na mobil. Nespornou výhodou je možnost podívat se retrospektivně na zprávy odeslané či přijaté za vybraný časový úsek. Další relevantní informace, které program Emgeo poskytuje dispečerovi, jsou:

- současná poloha řidiče/řidičů (vozidla jsou online monitorována pomocí jednotek GPS/GSM) – viz příloha 6;
- číslo stazky, kterou řidič právě vytváří (jednotlivé činnosti, které řidič realizuje, se pak z programu Emgeo přenáší do programu WinAD);
- aktuální činnost řidiče včetně informací, kdy daná činnost začala a jak dlouho již trvá;
- hmotnost naloženého nákladu na vozidle;
- stav LCD monitoru a GPS, resp. jestli v pořádku komunikuje se systémem;
- poslední spojení, při kterém došlo k přenosu dat o poloze apod.

Kromě výše zmíněných údajů je rovněž možné si prohlédnout veškerou činnost, kterou řidič provedl za zvolený časový interval. V systému můžeme také nalézt veškeré řidiče nacházející se v divizi Humpolec, včetně jejich osobního čísla.

Dalším důležitým programem je tzv.“Raaltrans“. Tento program se využívá převážně pro vytížení prázdných vozů, ale disponuje řadou dalších funkcí (obrázek 10).

Obrázek 10: Hlavní nabídka Raaltrans



Zdroj: autor

Mezi tyto další nabízené funkce programu patří:

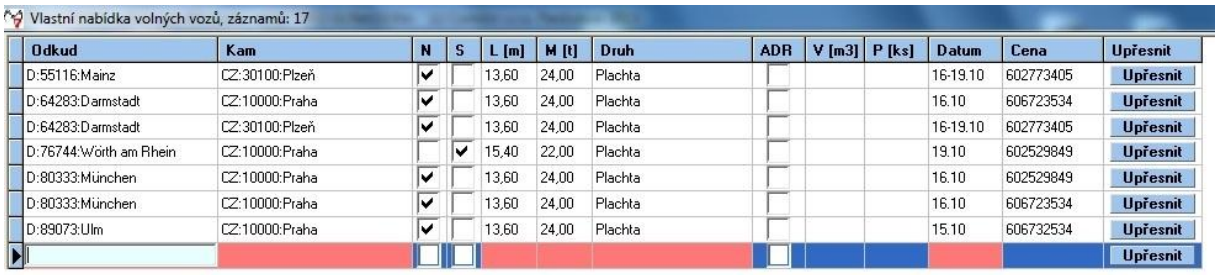
- P-zadávání vlastních nabídek přeprav;
- V-zadávání vlastních nabídek volných vozů;
- PVI-přehled vlastních nabídek;
- P-prohlížení nabídek volných nákladů od ostatních uživatelů;
- V-prohlížení nabídek volných vozů ostatních uživatelů;
- ComArr-tato červená ikonka slouží k nalezení aktuálních informací o programu, včetně nových verzí a způsobu, jak tyto nové verze získat;
- F-seznam firem, které využívají systém Raaltrans, s jejich kontaktními údaji;
- P+V-setřídění nabídek (či poptávek) podle vzdálenosti od zadaných míst nakládky a vykládky, resp. umožňuje vyhledat pouze ty nabídky, které jsou vzdáleny např. 50 km od námi zadaného místa nakládky/vykládky;
- P+V-tyto dvě předposlední ikonky slouží k archivaci nabídek (popř. k archivaci volných vozů), které byly realizovány nebo se právě realizují;
- KM-kilometrovník umožňuje vypočítat vzdálenost nakládky a vykládky u konkrétní nabídky;

- Přenos dat: tato ikonka zajišťuje přenos dat z celého systému Raaltrans a umožňuje tak načíst nejnovější nabídky nákladů a volných vozů.

Z hlediska dispečerské činnosti jsou důležité pouze dvě základní funkce: zadávání nabídek vlastních vozů a prohlížení nabídek volných nákladů od ostatních uživatelů. Při zadávání nabídek vlastních vozů stačí pouze určit:

- odkud-kam hledáme vytížení;
- jestli máme návěs nebo přívěs;
- délku návěsu/přívěsu, hmotnostní omezení vozidla a druh přívěsu/návěsu (skříň, plachta, plato, frigo, apod.);
- jestli je vozidlo uzpůsobeno pro přepravu nebezpečného nákladu;
- objem ložného prostoru;
- datum, na které hledám vytížení;
- cenu, za kterou je nabízející ochoten tuto přepravu realizovat (do této kolonky se většinou zadávají kontaktní údaje na osobu nabízející volný vůz);
- pokud se jedná o nestandardní vůz, je možné využít detailního zadávacího formuláře.

Obrázek 11: Raaltrans: zadávání volných vozů

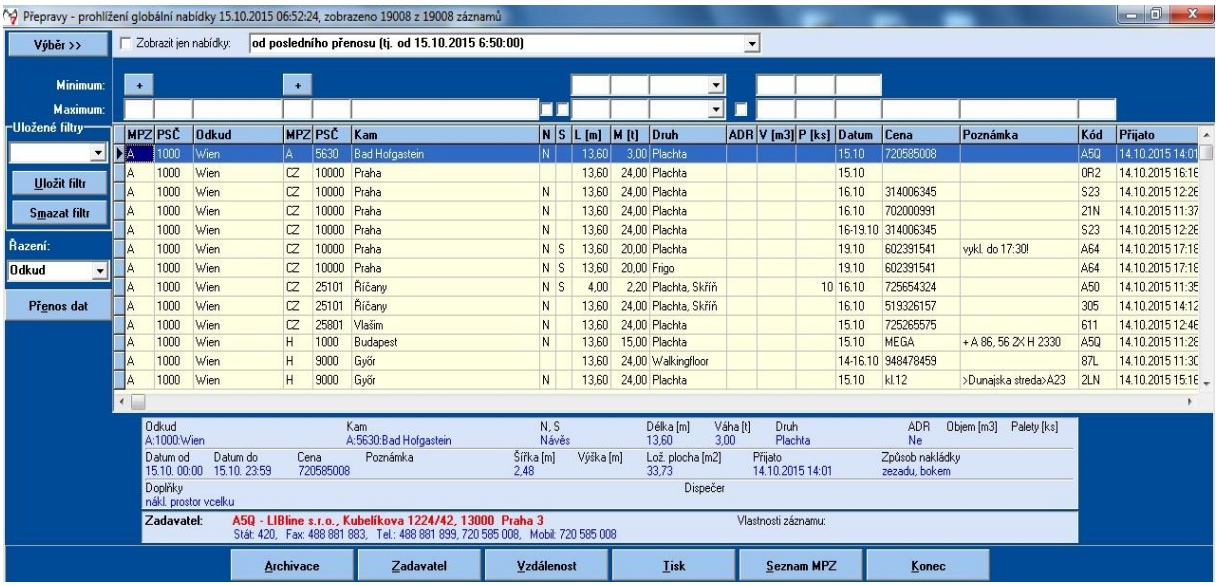


Odkud	Kam	N	S	L [m]	M [t]	Druh	ADR	V [m3]	P [ks]	Datum	Cena	Upřesnit
D:55116:Mainz	CZ:30100:Plzeň	✓		13,60	24,00	Plachta				16-19.10	602773405	Upřesnit
D:64283:Darmstadt	CZ:10000:Praha	✓		13,60	24,00	Plachta				16.10	606723534	Upřesnit
D:64283:Darmstadt	CZ:30100:Plzeň	✓		13,60	24,00	Plachta				16-19.10	602773405	Upřesnit
D:76744:Wörth am Rhein	CZ:10000:Praha		✓	15,40	22,00	Plachta				19.10	602529849	Upřesnit
D:80333:München	CZ:10000:Praha	✓		13,60	24,00	Plachta				16.10	602529849	Upřesnit
D:80333:München	CZ:10000:Praha	✓		13,60	24,00	Plachta				16.10	606723534	Upřesnit
D:89073:Ulm	CZ:10000:Praha	✓		13,60	24,00	Plachta				15.10	606732534	Upřesnit
												Upřesnit

Zdroj: autor

Druhou funkcí programu, kterou dispečer často využívá, je prohlížeč nabídek volných nákladů od ostatních uživatelů (viz obr. 12). Princip zadávání je velice podobný předešlému případu. Pouze se zadá mezinárodní poznávací značka státu, odkud-kam hledám náklad, PSČ oblasti, kde mám vůz, popřípadě odkud-kam hledám vytížení apod.

Obrázek 12: Raaltrans: Globální nabídka nákladů



Zdroj: autor

Nevýhodou tohoto programu je, že zde neexistuje selektivní výběr podnikatelských subjektů v systému Raaltrans. Z tohoto důvodu občas dochází k situacím, kdy se realizuje přeprava pro společnost, která nechce či nemůže zaplatit přepravné, které bylo dohodnuto ve smlouvě. Proto se každý měsíc aktualizuje tzv. černá listina, která je k dispozici všem dispečerům a kde je seznam veškerých firem, se kterými se nesmí spolupracovat z důvodu neplnění jejich závazků.

Další nevýhodou je, že se Raaltrans využívá převážně na území ČR. Proto je vhodný při hledání exportu z České republiky či importů z okolních států do ČR. Pokud je však třeba nalézt vytížení pro vůz, který se pohybuje mimo naše území, je tento program pro tyto účely nevyhovující.

Pro takové účely je vhodnější využít program TimoCom neboli mezinárodní burzu nákladů a volných vozů. Tento program se využívá převážně pro hledání kabotážních přeprav po Německu a pro mezinárodní kamionovou dopravu, která se realizuje mimo ČR. Obrovskou výhodou tohoto programu je, že velice přísně kontroluje své klienty a při neplnění jejich závazků je takovému klientovi účet pozastaven či zrušen do doby, než dojde k nápravě.

Pomocí výše zmíněných programů zajišťuje dispečer řízení, koordinaci a vytěžování vozového parku. Kromě toho dispečer dostává každý den objednávku na vozidla od smluvních zákazníků na jeden až dva dny dopředu a jeho úkolem je zajistit, že požadovaný počet vozidel bude zákazníkovi skutečně k dispozici. Po zajištění těchto vozidel pak musí dispečer zákazníka informovat o časech příjezdu na nakládku a nahlásit státní poznávací značky vozidel.

Pokud se vyskytnou problémy při dodání nákladu či jakékoli jiné události, které by mohly mít za následek:

- pozdní dodání zboží;
- poškození zboží.

musí dispečer o těchto skutečnostech neprodleně informovat zákazníka a hledat možnosti, jak nejlépe vzniklou situaci řešit, popřípadě jak daný problém odstranit.

Dispečer je každý týden informován technickým oddělením o servisech, technických kontrolách, včetně kontroly emisí apod. Naprostá většina těchto oprav se realizuje v Humpolci či v Jihlavě. Úkolem dispečera je pak zajistit vytížení vozu až na servis takovým způsobem, aby počet „prázdných“ kilometrů byl co nejmenší. Pokud dojde k takové poruše vozidla, která nedovoluje dojezd na servis do Jihlavy či do Humpolce, je možno v takových situacích využít servis nacházející se v Plzni, se kterým spolupracujeme.

Pokud dojde ke škodní události, resp. k nehodě, je nezbytné, aby řidič vyplnil správně záznam o dopravní nehodě, a aby informoval dispečera (samozřejmě po zavolání příslušných orgánů podle vážnosti nehody), který celou situaci vyhodnotí. Dispečer bude následně informovat zákazníka o situaci a o tom, zda došlo ke zjevnému poškození zboží. Dalším krokem je informovat o vzniklé situaci vedoucího opraven a služeb a podle vážnosti nehody pak zvolit způsob, jakým se bude celá událost řešit. V nejhorších případech jede na místo nehody sám vedoucí, aby celou situaci zdokumentoval a zhodnotil škody. Jeho úkolem je pak i řešit celý problém s pojišťovnou a s dalšími příslušnými institucemi.

Výše uvedené povinnosti stručně reprezentují obsah činnosti dispečerské práce.

8.3. Spedice

Kromě dispečerů hraje významnou úlohu i spedice. Pokud dispečer není schopen zajistit u smluvního zákazníka přepravu nákladu, je úkolem spedice využít externího dopravce, který danou zásilku přepraví místo něj. Náklad, který se nejčastěji prodává, se uskutečňuje na relaci:

- Maastricht-Slaný;
- Milano-Slaný;
- Krems an der Donau-Holýšov.

Jedná se o přepravy, které se nerealizují pravidelně a zároveň se vyskytují v oblastech, kde se vozidla společnosti zpravidla tolik nepohybují. Proto je nutné při těchto přepravách využít spedici.

Cílem spedice je samozřejmě prodávat tyto přepravy alespoň s minimálním ziskem. Rozhodně nesmí dojít k situaci, kdy by se spedice dostala do červených čísel.

9. Problémy a nedostatky a jejich možná řešení

V této kapitole budou popsány problémy a nedostatky, které se ve firmě vyskytují a rovněž budou nastíněna jejich možná řešení, která by měla vést ke zvýšení efektivity v podniku.

9.1. Nedostatečná kvalifikace řidičů

Jedním z hlavních problémů, který můžeme ve společnosti nalézt, je nedostatečná kvalita/kvalifikace řidičů. Jeden z důvodů, proč tomu tak je, můžeme spatřit v politice podniku. Z důvodu nedostatečného množství řidičů jsou zaměstnáváni takřka všichni uchazeči, kteří mají zájem o pozici řidiče MKD. Společnost rovněž zajišťuje nábor řidičů přes úřad práce. Pokud se řidič, který se již jednou rozhodl ze společnosti odejít, chce vrátit, je bez sebemenších problémů opět zaměstnán. Řidiči si jsou těchto skutečností vědomi, a to způsobuje i značnou fluktuaci zaměstnanců. Rovněž zaměstnávání řidičů ze zahraničí (převážně z Maďarska) kvalitu řidičů ve společnosti nezvyšuje.

Špatnou kvalitu řidičů ale podporuje i samotná legislativa. Obvyklá délka školení na získání profesního osvědčení činí 140-280 hodin, avšak dle novely č. 133/2011 Sb. zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích, je možné získat profesní osvědčení, pokud:[38]

- příslušná osoba přestala vykonávat své povolání, nebo se k němu vrací a neabsolvovala předepsaným způsobem pravidelná školení, a opět hodlá řídit vozidlo, na jehož řidiče se vztahuje povinnost zdokonalování odborné způsobilosti řidičů;
- příslušná osoba není držitelem dokladu o profesní způsobilosti, ale bylo jí uděleno řidičské oprávnění skupiny či podskupiny C1,C1+E,C a C+E před 10. 9. 2009 nebo řidičské oprávnění skupiny či podskupiny D1, D1+E, D, D+E před 10. 9. 2008,

a to tak, že řidič absolvuje školení pouze v rozsahu 35h. Je pak vcelku přirozené, že dispečeři mají s takto nekvalifikovanými řidiči mnohem více práce při jejich koordinaci a při jejich řízení.

Problémem však začíná být i samotné školení (ať již při získávání řidičského oprávnění či profesního osvědčení). Nedostatečná kvalifikace školitelů vede k tomu, že jsou řidiči špatně informování např. o nařízení č. 561/2006. Neznalost řidičů pak vede k porušování tohoto nařízení, za což jsou sankcionováni nemalými finančními částkami.

Tyto skutečnosti se následně podepisují i na prosperitě společnosti. V důsledku nezkušených a nekvalifikovaných řidičů dochází ke 300 škodným událostem v průběhu jednoho roku pouze v divizi Humpolec.

[38] Novela 133/2011 Sb. zákona 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích

Neexistuje jednotné řešení, které by vedlo k odstranění těchto problémů. Bariérou, která zabraňuje přísunu nových, ale schopných řidičů, mohou být nižší diety oproti konkurenci. Jejich zvýšení na konkurenční úroveň by společně s moderním vozovým parkem a dalšími zaměstnaneckými benefity mohlo zajistit přísun schopných řidičů.

Rovněž by se měla změnit personální politika podniku. U náboru nových řidičů více uplatňovat selektivní výběr a nezaměstnávat každého uchazeče. Tím by se mohla snížit i fluktuace zaměstnanců.

Velice často je možné slyšet např. v rozhlase reklamy společností, které hledají řidiče MKD, a benefity, které případným zájemcům nabízejí. Společnost ICOM, ačkoli je to jedna z největších dopravních společností v ČR, žádné podobné reklamy nevysílá. Jisté komunikační kanály využívá (např. billboardy), přesto bych očekával od tak velké společnosti větší angažovanost v propagandistické činnosti, která by mohla zvýšit počet případných uchazečů o zaměstnání.

Další možná opatření na mimopodnikové úrovni by směřovala k samotné legislativě. U tak rizikového zaměstnání, jako je řízení nákladního vozidla, by se rozhodně neměl snižovat počet hodin školení. Na druhé straně by měla legislativa zajistit odbornou způsobilost školitelů, kteří budou rozumět předpisům v oboru MKD.

9.2. Odměňování řidičů

V teoretické části bylo popsáno, že se základní mzda zaměstnance, resp. řidiče skládá ze tří částí: měsíční mzdy, diety a odměny za ušetření pohonné hmoty. Poslední z tří zmíněných částí je nejvíce problémovou a propíranou položkou.

Odměna mzdy je závislá na typu vozidla a podle toho určené normy spotřeby paliva. Problémem zůstává, že určené normy nerespektují skutečnou spotřebu paliva a hlavně naprosto nerespektují váhu nákladu, která se značně na celkové spotřebě podepisuje.

Ve společnosti bylo podáno už několik návrhů, jak tento nedostatek odstranit Jedním z návrhů bylo využívat při vytváření norem spotřeby tunokilometry. Podle průměrné hodnoty tunokilometrů u jednotlivých řidičů by se pak určila norma spotřeby paliva a rozdíl mezi normou spotřeby a skutečnou spotřebou by byl základem pro odměnu za ušetřené palivo. Problémem však zůstává, že pro určení tunokilometrů bychom museli vždy znát skutečnou hmotnost nákladu a kontrolovat, že řidiči do systému zadávají informace odpovídající skutečnosti, což by bylo značně náročné. To bude nejspíš i jeden z hlavních důvodů, proč se k tomuto systému odměňování ještě nepřešlo.

Mnohem jednoduššího a stejně spravedlivého odměňování je možné dosáhnout i prostřednictvím aplikace Fleetboard (viz níže). Tento systém vyhodnocuje jízdní styl řidiče a bere v potaz pouze ty faktory, které může řidič ovlivnit. Pokud je současně jízdní styl řidiče vyhodnocen jako dobrý, bude vedlejším efektem i nižší spotřeba paliva.

9.3. Servisní činnost

Jak bylo uvedeno v předešlé kapitole, dispečer je každý týden informován technickým oddělením o servisech, technických kontrolách, včetně kontroly emisí apod. Autorizovaný servis Mercedes-Benz se nachází v Jihlavě a v Humpolci. Úkolem dispečera je pak zajistit vytížení vozu až na servis takovým způsobem, aby počet „prázdných" kilometrů byl co nejmenší. Na tuto cestu, kdy jede řidič nevytížený na servis, se vytváří speciální, tzv. „režijní" stazka.

V pravidelných časových intervalech se tyto stazky kontrolují na centrále společnosti v Jihlavě a dochází k vyhodnocení. Pokud je počet prázdných kilometrů či počet servisních cest neúměrně vysoký, dochází k negativnímu hodnocení dispečerů.

Tím se dostáváme k hlavnímu problému režijních cest. Často dochází ke kritice, že bylo realizováno velké množství servisních cest, a že počet prázdných kilometrů je příliš vysoký. Nehledá se ale příčina toho, proč danou cestu bylo potřeba vůbec realizovat. Dochází totiž k situacím, kdy je vozidlo „stahováno" na servis kvůli stále stejné poruše, a kdy servis v Jihlavě danou poruchu není schopen odstranit. Výsledkem pak je, že dochází pouze ke kritice dispečerů, zatím co pravá příčina problému zůstává skryta a neřeší se.

Aby se předešlo podobným problémům, měla by hlášení o režijních cestách obsahovat i důvod, kvůli kterému se vozidlo dopravuje na servis. Pokud se pak důvod servisu u jednoho vozidla bude stále opakovat, tak je zřejmé, že některé prvky v autorizovaných servisech nefungují tak, jak by měly a je třeba hledat, jaké prvky to jsou, skutečnou příčinu jejich nefunkčnosti a snažit se je odtranit.

9.4. Komunikace v rámci společnosti

Komunikace v rámci společnosti je převážně jednosměrná, a to vertikální od shora dolů, neboli od vedení společnosti k pracovníkům v první linii, založená hlavně na direktivním přístupu (tj. na příkazech). Při komunikaci zde značně chybí zpětná vazba.

Zaměstnancům chybí znalost o poslání a o vizi společnosti. V některých úspěšných podnicích se provádí porady/briefingy, kde se sejde vedení společnost a sdělí zaměstnancům cíle či vizi společnosti na následující rok, popřípadě na několik let dopředu. Pracovníci pak vědí, kam společnost směřuje, a uvědomují si význam vlastní činnosti, resp. jak činnost konkrétního zaměstnance přispívá k dosažení celopodnikových cílů. Zaměstnanec pak vidí smysl své práce, což může pozitivně ovlivnit jeho výkon a zvýšit i jeho spokojenost v zaměstnání.

Absence zpětné vazby vede k nespokojenosti některých zaměstnanců, která v divizi Humpolec vyústila až k velkému odchodu dispečerů MKD. V tomto případě je zapotřebí změnit směr komunikace, a to od zdola - nahoru. Bohužel jediná komunikace tímto směrem je ve formě dotazníků, kdy účinnost těchto dotazníků je takřka nulová. Zaměstnanci tak postupem času začali chápat tyto dotazníky pouze jako ztrátu času a nevěnují jim téměř žádnou pozornost.

Dispečeři, popřípadě jiní pracovníci mají možnost navrhovat možná zlepšení, která by měla mít pozitivní dopad na společnost. Některá z těchto opatření jsou i implementována, avšak zaměstnanec, který návrh podal, o tom není ani vyrozuměn a je ponechán iluzi, že jeho návrhy nenašly uplatnění.

Pokud společnost provádí změny s cílem zefektivnit či zvýšit zisk společnosti, rovněž je důležitá komunikace s lidmi, kterých se dané změny dotknou. Mělo by se čerpat ze zkušeností a z praxe lidí, kteří se v dané problematice vyznají, a kteří mohou lépe předpovědět dopad takových změn.

Pozitivní dopad by mohlo mít vytvoření pracovních pozic, jejichž obsahem by bylo osobně informovat jednotlivé dílčí útvary o změnách, které se plánují, a o jejich vývoji. Dále by takový zaměstnanec zmapoval názory týkající se změn a zjišťoval možná úskalí, ke kterým by mohlo dojít při implementaci (např. na základě zkušeností lidí, kterých se inovace týká).

Nedostatky v komunikaci se promítají i do typů školení, na která jsou zaměstnanci posíláni. Účel a smysl školení se často naprosto neztotožňuje s obsahem práce zaměstnance. Následně získané znalosti nemá zaměstnanec pak kde využít. Řidiči prochází pravidelným školením, u dispečerů podobná odborná školení, která by se týkala např. předpisů v MKD, nejsou. To pak vede k nezájmu o školení a k celkové pasivitě. Pro získávání nových zkušeností a znalostí v oboru by byly daleko efektivnější schůzky lidí se stejným obsahem práce, ale z jiných divizí společnosti. Každý z takových zaměstnanců má bohaté zkušenosti s problémy v oboru a mohl by mít cenné rady pro své spolupracovníky, nehledě na výměnu zkušeností.

Celkově tento problém můžeme zakončit potřebou vyšší komunikace mezi vedením společnosti a pracovníky první linie. Nadřízení pracovníci by měli komunikovat se zaměstnanci, jaké problémy či potřeby mají, a získané informace pak dále předávat v hierarchii společnosti. Samozřejmě ani sebevětší úsilí nadřízených nic nezmůže, pokud předávané informace budou ignorovány a nebudou brány na zřetel.

10. Potenciál k zefektivnění

10.1. Návrhy na ulehčení dispečerské práce

Možností, jak ulehčit či zefektivnit práci dispečerů je několik, ale každý vyžaduje dodatečnou investici, a právě tyto investice, resp. náklady představují hlavní bariéru při jejich implementaci.

Nástroje, které by ulehčily práci dispečera, můžeme vidět například v elektronických systémech, jako FleetBoard Time Management (viz níže). Za současných podmínek je pro dispečera náročné či dokonce nemožné zmapovat, kolik hodin mohou ještě jednotliví řidiči řídit v rámci dne či v rámci týdne, jaká je jejich průměrná rychlost, počet zkrácených dob odpočinku, počet prodloužených dob řízení apod., což jsou informace, které tento systém poskytuje v přehledné podobě, a které by dispečer jistě ocenil při své práci a při plánování vozidel. Kromě toho umožňuje tento systém dálkové stahování dat z tachografu a karet řidiče,

což je činnost, která rovněž odebírá dost času z časového fondu dispečera. Ten musí zajistit a zaznamenávat každé vyčtení tachografu nebo karty řidiče v zákonem stanovených intervalech.

Velkou část pracovní doby tráví dispečer administrativní činností, která běžně pod tuto profesi nespadá. Mezi tyto činnosti patří například nábor nových řidičů a sepisování smluv s těmito řidiči, pomoc při vyplňování a uzavírání pojištění odpovědnosti pro řidiče, vyplňování dotazníků určených pro řidiče apod., což je činnost, která by rozhodně měla spadat pod personální, popřípadě právní oddělení. Pokud by došlo k přesunu některých administrativních činností, mohl by dispečer více svého úsilí zaměřit na řízení a vytěžování svých vozidel.

Kromě lepšího využívání elektronických systémů a redukce administrativní činnosti nenacházím další možnosti, jak ulehčit dispečerskou práci.

10.2. Elektronické systémy ve vozidlech

V následující kapitole budou popsány elektronické systémy, které se nachází v nákladních vozidlech společnosti. V druhé části této kapitoly pak budou popsány systémy, kterými společnost sice nedisponuje, ale jejich využívání by mohlo mít na společnost pozitivní dopad.

Smyslem elektronických systémů je co možná nejvíce ulehčit práci řidiči při řízení dopravního prostředku. Tím dochází k odlehčení řidiče a k uvolnění jeho kapacity, řidič pak tudíž může lépe sledovat vnější dopravní situaci. Prostřednictvím elektronických systémů dochází ke značnému zvyšování spolehlivosti a bezpečnosti motorových vozidel.

Důležitým aspektem těchto systémů je schopnost vozidla přijímat a vyhodnocovat informace o svém okolí. Systém pak dokáže lépe reagovat v krizových situacích a pomáhat tak řidiči při řešení vzniklých nebezpečí, popřípadě snižovat jeho psychické a fyzické zatížení a tím zajišťovat jeho dostatečnou koncentraci při řízení vozidla.

Některé studie uvádí, že přibližně k 60% nehod zaviněných nárazem zezadu a k 30% čelních nárazů by vůbec nemuselo dojít, pokud by řidič dokázal reagovat o pouhou půl sekundu dříve. Celkově můžeme shrnout, že elektronické systémy ve vozidlech mají příznivý dopad na následující aspekty:

- zvýšení bezpečnosti;
- zvýšení jízdního pohodlí;
- zvýšení hospodárnosti (snížení spotřeby paliva, opotřebení motoru apod.);
- zlepšení životního prostředí (nižší produkce škodlivých emisí).

10.2.1. Systémy nacházející se ve vozidlech společnosti

Průzkum ve společnosti ukázal, že firma využívá jenom naprosto základní elektronické systémy zaměřené převážně na zvýšení bezpečnosti.

Elektronický brzdový systém

Elektronický brzdový systém se skládá z následujících funkcí:

- ABS (protiblokovací systém brzd);
- ALB (automatická brzda závislá na zatížení);
- ASR (protiprokluzový systém);
- BAS (brzdový asistent);
- asistent pro rozjezd do stoupání.

ABS reguluje brzdný tlak, čímž zabraňuje zablokování kol při brzdění a vozidlo zůstává nadále ovladatelné a řiditelné.

ALB je systém, který upravuje brzdný účinek podle zatížení vozu, resp. podle hmotnosti nákladu. S větší hmotností se zvyšuje i výkon brzd.

ASR zajišťuje neprotáčení hnacích kol při akceleraci zejména na kluzké vozovce, čímž zvyšuje ovladatelnost vozidla.

BAS působí v krizových situacích, resp. při nouzovém brzdění. Pokud dojde k rychlému sešlápnutí brzdového pedálu, systém BAS automaticky zvýší brzdný tlak a tím zkrátí brzdnou dráhu.

Asistent pro rozjezd do stoupání usnadňuje rozjezd tím, že udržuje brzdný tlak 2,5 sekundy po povolení brzdového pedálu, čímž má řidič dostatek času, aby přesunul nohu na plynový pedál. S přidáváním plynu brzdný tlak postupně klesá. Tento asistent je aktivní od 5 % stoupání.

Asistent regulace stability

Asistent regulace stability je nástroj, který pomáhá řidiči udržet vozidlo pod kontrolou při kritických jízdních situacích. Systém je založen na několika snímačích, které sledují a vyhodnocují natočení volantu se směrem jízdy. Pokud dojde k nebezpečné situaci, tak systém vyhodnotí druh nebezpečí a podle toho uskuteční patřičné kroky, které usnadní řidiči opětovné získání kontroly nad vozidlem. Systém regulace stability je aktivní od rychlosti 20 km/h a snižuje nebezpečí, že u vozidla dojde k:

- zalomení;
- převrácení;
- smyku.

Regulační zásahy, kterými systém usnadňuje získání kontroly nad vozidlem, jsou:[39]

- snížení výkonu motoru;
- cílené brzdění jednotlivých kol u tažného vozidla;
- cílené brzdění přívěsu/návěsu;
- brzdění celkové soupravy tahače s návěsem nebo členěné jízdní soupravy.

Systém se vypíná pouze, pokud se vozidlo pohybuje po nezpevněném terénu nebo se sněžnými řetězy.

10.2.2. Nevyužívané systémy s možným pozitivním dopadem na společnost

V této části kapitoly budou uvedeny systémy, které by mohly mít pozitivní dopad na prosperitu společnosti, popřípadě na zvýšení bezpečnosti, pokud by byly implementovány do vozového parku. Samozřejmě není možné implementovat všechny níže zmíněné systémy, avšak některé z nich by určitě stály za hlubší analýzu.

FleetBoard Performance Analysis

Tato aplikace, nabízená společností Mercedes-Benz, dokáže posoudit a podle různých aspektů jízdy vyhodnotit jízdní styl řidiče. Systém zaznamenává a vyhodnocuje následující aspekty[40]:

- rychlost;
- používání brzd;
- používání správných otáček motoru;
- doby stání se zapnutým motorem;
- obtížnost přeprav při průměrném sklonu a průměrné hmotnosti vozidla.

Na základě získaných dat pak společnost čerpá důležité informace o stylu řízení jednotlivých řidičů. Systém rovněž ohodnotí řidiče známkou od 1-10. Výsledná známka by se u žádného řidiče neměla pohybovat pod hodnotou 8 bodů.

Současně by výsledná data byla důležitým nástrojem ke zlepšení stylu jízdy a rovněž důležitým argumentem proti řidičům, kteří nejsou schopni akceptovat kritiku, a kteří považují svůj styl řízení za optimální, ačkoli tomu tak není. Takový řidič si pak pouze stěžuje, že výše jeho spotřeby je dána těžšími náklady než u ostatních řidičů.

Při hodnocení jsou brány v potaz pouze faktory, které může řidič ovlivnit. Z toho důvodu by aplikace FleetBoard mohla představovat spravedlivý systém odměňování oproti současnému systému. Na základě bodového ohodnocení by se určila výše prémie, na kterou by řidič měl

[39] Návod pro vozidla Mercedes-Benz řady Actros, Antos, Arocs. Stuttgard: Daimler AG, 2013, 235 s.
[40] FleetBoard Performance Analysis. In: fleetboard.cz [online]. [cit. 2015-08-30]. Dostupný z WWW: https://www.fleetboard.cz/fileadmin/content/czech_republic/Brochure/FM_CZ.pdf

podle svých výkonů nárok. Nespornou výhodou je i skutečnost, že data jsou přiřazena pouze k určitému řidiči, resp. k majiteli konkrétní karty řidiče. Řidič se pak může pohybovat mezi jednotlivými vozy a výsledky hodnocení tím nejsou nijak zkresleny.

Podle empirických zkušeností je možno pomocí tohoto systému dosáhnout úspory paliva v průměru o 7% po prvních třech měsících používání, při dlouhodobém používání je možné úsporu paliva zvýšit až na 15%.

Nejspíš by bylo krátkozraké nevyužívat při provozování tak moderního vozového parku, jehož průměrné stáří je kolem 3 let, moderní elektronické systémy, které umožňují využívat plný potenciál takovýchto vozidel.

FleetBoard Reports

Plný potenciál systému FleetBoard Performance Analysis je možné využít pouze společně se službou FleetBoard Reports. Tato služba poskytuje vyhodnocené údaje ze systému FleetBoard za poslední tři měsíce, které jsou online k dispozici manažerům společností.

Výstupem této aplikace je zpráva, která obsahuje informace o profilu řidiče a jeho celkovém hodnocení jízdy, hmotnosti vozidla včetně nákladu, ujeté vzdálenosti apod. Tyto informace pak směřují k odhalení skutečné příčiny vysoké spotřeby. Rovněž systém poskytuje rady, vedoucí ke zlepšení stylu jízdy. Tyto individuální rady řidičům jsou důležitým podnětem, který by měl vést ke zlepšení stylu jízdy a v konečném důsledku i ke snížení spotřeby paliva. Řidiči se špatnými výsledky hodnocení by měli být dodatečně proškoleni, aby rozdíly ve výkonech mezi jednotlivými řidiči byly co nejmenší.

FleetBoard Benchmarking

Výše dvě uvedené služby je možné rozšířit ještě o jeden prvek, a to o systém FleetBoard Benchmarking. Tento systém porovnává řidiče a vozidla nejen v rámci společnosti, ale umožňuje porovnání výsledků i v rámci konkurence. Tím dává managementu společnosti důležité údaje o silných či slabých stránkách společnosti.

Systém I-See

Systém je založen na integraci třech základních prvků, a to GPS navigace, I-Schift převodovky a inteligentního tempomatu. Myšlenka této aplikace je vcelku jednoduchá. Systém si zapamatuje profil tras, kterými vozidlo projelo, a uloží jej do centrální databáze. Pokud pak vozidlo projíždí trasou, která je již v centrální databázi uložená, systém využije získaných informací a dokáže tak snížit spotřebu až o 5% (pokud je po celou cestu zapnutý inteligentní tempomat), ačkoli se samotné vozidlo s řidičem v dané lokaci pohybuje poprvé.

Princip systému I-see je možné vidět na obrázku 13:

1. v tomto bodě vozidlo podle údajů z databáze zjistí, že se blíží stoupání. Proto dojde k zvýšení rychlosti vozidla až k hornímu omezení, aby mohl být udržen vyšší rychlostní stupeň po co nejdelší dobu;

2. opět se využívá uložených informací k tomu, aby nedocházelo ke zbytečnému podřazování, a tím se bezdůvodně nezvyšovala spotřeba paliva;
3. na vrcholu si je systém vědom nadcházejícího klesání a z toho důvodu bude zabraňovat zbytečné akceleraci;
4. těsně před svahem dojde k odpojení hnacího ústrojů a vozidlo bude dále pokračovat na volnoběh;
5. systém má v paměti informace o tom, kdy klesání končí. Podle toho může využívat brzdícího účinku motoru a vyhnout se prudkému brzdění na konci svahu;
6. pokud po klesání nastupuje opět stoupaní, tak se výše zmíněný postup celý opakuje a vozidlo začíná opět akcelerovat, aby minimalizovalo spotřebu paliva do kopce.

Obrázek 13: Systém I-see



Zdroj: [41]

Tento systém využívají převážně vozidla značky „Volvo“, proto zůstává otázkou, jestli by byla možná jeho implementace do vozového parku tvořeného výhradně vozidly značky Mercedes-Benz. Pro účely úspory paliva se proto zdá být vhodnější systém FleetBoard.

FleetBoard Time Management

Tato aplikace se skládá ze tří základních služeb, kdy každou službu je možné získat samostatně. Obsahem této aplikace je:

- Evidence času

[41] Systém I-see. In: volvotrucks.com [online]. [cit. 2015-09-01]. Dostupný z WWW: http://www.volvotrucks.com/trucks/czech-market/cs-cz/trucks/volvo-fh-series/key-features/pages/i-see.aspx

Kromě základních informací, které se týkají doby řízení, odpočinku, pracovní činnosti apod., systém nabízí řadu dalších informací, jako jsou informace o:

- průměrné rychlost vozidla;
- počtu ujetých kilometrů;
- pozici vozidla;
- počtu zkrácených dob odpočinku;
- počtu prodloužených dob řízení;
- začátku směny apod.

Takto již zpracované údaje by mohly usnadnit plánování vozidel, které je nezbytné pro efektivní řízení rozsáhlého vozového parku.

- Stahování velkokapacitní paměti u tachografu

Obsahem této funkce je pravidelný transfer dat z digitálního tachografu nezávisle na poloze vozidla. Ke stahování dochází pravidelně, jakmile program rozpozná, že z tachografu nebyla stažena data v zákonem stanovené lhůtě (90 dní).

- Stahování karet řidičů

Stahování karet řidiče je možné přímo ve vozidle za pomoci palubního počítače FleetBoard TiiRec. I v tomto případě je možný transfer dat bez ohledu na pozici vozidla. Takto stažená data se pak po dobu 12 měsíců uchovávají na serveru FleetBoard, odkud je možné informace přenést přímo do firemních počítačů.

První uvedená aplikace poskytuje podobné informace jako program Emgeo. Informace jsou zde ovšem poskytnuty již ve zpracované podobě a dispečer je nemusí pracně dopočítávat. Další dvě aplikace nabízí rovněž ulehčení práce dispečerům, kteří musí zajišťovat včasné vyčítání karet a tachografu. U vyčítání tachografů je výhoda, že není potřeba další dodatečné investice do vybavení vozů a platí se pouze měsíční poplatky. U vyčítání karet by však byla nutná instalace palubního počítače FleetBoard. V tomto případě se nejedná o investici, která by snížila náklady společnosti či zvýšila zisky. Pouze by značně usnadnila práci dispečerů, což nejspíš nebude dostatečný důvod pro její implementaci v podniku.

Alcolock

Během posledních několika let došlo k situacím, kdy byl řidič vozidla přistižen, jak řídí či má v úmyslu řídit pod vlivem alkoholu. Dokonce se vyskytly i případy, kdy řidič pod vlivem alkoholu způsobil dopravní nehodu. Pokud dojde k nehodě za takovýchto okolností, představuje to pro společnost nemalé náklady. Pojišťovna samozřejmě nehradí vzniklé škody, jestliže byl řidič pod vlivem omamných látek. Veškerá škoda pak přechází na řidiče, který rovněž nemůže uplatnit pojištění odpovědnosti, a tudíž na něj přechází plná výše náhrady. V takových případech se jen velice zřídka podaří společnosti získat alespoň část náhrady zpět od řidiče už z toho důvodu, že polovina řidičů se nachází ve finančních problémech.

Možným preventivním opatřením, které by zabránilo podobným situacím, je systém alcolock. Tento systém vyžaduje, aby před nastartováním vozidla řidič dýchnul do alkohol testeru. Pokud systém zjistí přítomnost alkoholu, dojde k zablokování startéru a řidič tak nemůže vyjet.

Pokud by došlo k masové implementaci tohoto systému do vozového parku, mohla by cena zařízení včetně instalace klesnout až na 9 000 Kč. Náklady na vozidle (při havárii), které společnosti vzniknou, pokud byl řidič pod vlivem alkoholu, mohou dosahovat i několika milionů. Rovněž taková situace představuje i velice špatnou reklamu. Kdyby se zákazník dozvěděl, že naši řidiči převáží jejich náklad za takovýchto okolností, vedlo by to ke ztrátě důvěry. Podle toho můžeme usoudit, že náklady, které by vznikly implementací tohoto systému, by se společnosti relativně brzy vrátily.

Asistent udržování odstupu

Smyslem tohoto systému je regulovat rychlost vozidla. Pokud se před vozidlem nevyskytuje jiný vůz, funguje asistent udržování odstupu jako tempomat. Jakmile však systém rozpozná pomaleji jedoucí vůz ve stejném pruhu, automaticky přibrzdí a udržuje konstantní odstup. Když pomalejší vůz odbočí, systém navrátí rychlost na předem definovanou hranici.

Asistent udržuje odstup v rozmezí rychlosti 0-90 km/h. Pro zajištění udržování odstupu je systém schopný využívat 30% brzdícího účinku vozidla. Pokud by však pro zajištění odstupu nebyl tento brzdící účinek dostačující, je řidič varován akustickým a optickým signálem.

Vzdálenost vozidla jedoucího ve stejném jízdním pruhu je určena prostřednictvím snímače umístěného na masce chladiče. Odstup, který si má vozidlo udržovat, je nadefinován samotným řidičem.

Slabinou systému je jeho neschopnost reagovat na:

- stojící překážky na vozovce (např. zaparkované vozidlo);
- osoby a zvířata;
- protijedoucí vozidla a vozidla křížící směr jízdy.

Aktivní brzdový systém (ABA 3)

Tento systém je v mnohých prvcích podobný asistentu udržování odstupu. Pokud systém ABA 3 zjistí nebezpečí kolize s vozidlem jedoucím před ním, vyšle akustický a optický signál. Pokud řidič na daný signál nebude reagovat, systém začne mírně brzdit. Pokud ani po tomto mírném brzdění nedojde od řidiče k žádné reakci, spustí systém nouzové maximální brzdění. Aktivní brzdový systém není schopen rozeznat osoby či zvířata, protijedoucí vozidla, a může mít problémy s rozeznáním úzkých vozidel, např. s motocykly.

Může rovněž dojít k situaci, kdy systém špatně vyhodnotí situaci a začne bezdůvodně brzdit. Pokud taková situace nastane, musí řidič sešlápnout pedál akcelerace nebo systém vypnout. Aby k podobným situacím nedocházelo, nesmí být před snímač odstupu na masce chladiče

instalovány žádné dodatečné díly či jakékoli jiné prvky, znemožňující jeho správné fungování.

Aktivní brzdový systém a asistent udržování odstupu je třeba chápat pouze jako pomocné nástroje, které může řidič při své činnosti využívat. Nejedná se o systémy, které by pracovaly bezchybně, a proto za udržování bezpečného odstupu, rychlosti jízdy, včasné brzdění apod. nese zodpovědnost pouze sám řidič.

Asistent jízdy v pruzích

Asistent jízdy v pruzích má za úkol redukovat počet nehod, které jsou způsobeny neúmyslným přejetím do jiného jízdního pruhu či mimo vozovku. Systém je schopen rozpoznat polohu vozidla na vozovce prostřednictvím kamery, která je umístěna na čelním skle vozidla. Pokud vozidlo neúmyslně přejede do jiného jízdního pruhu, systém vyšle akustický signál z levého nebo z pravého reproduktoru, podobný „rachotu hřebíků“.

Asistent nereaguje, pokud:

- řidič při přejezdu do jiného jízdního pruhu zapnul směrová světla;
- řidič aktivně řídí (zrychluje, zpomaluje)
- zasahuje jeden z výše jmenovaných jízdních systémů (asistent udržování odstupu, aktivní brzdový systém apod.).

Asistent jízdy v pruzích je aktivní od rychlosti 60 km/h. I tento systém však nepracuje bezchybně a jeho funkčnost může být omezena jedním z následujících důvodů:

- omezená viditelnost způsobená deštěm, mlhou, sněžením apod.;
- při oslnění, např. přímým slunečním světlem či protijedoucím vozidlem;
- pokud sklo před kamerou znemožňuje svým stavem správnou funkčnost systému (je zamlžené, znečištěné atd.);
- pokud jsou jízdní pruhy na vozovce nejednoznačně určeny (jsou ojeté, zakryté) či se vyskytuje na vozovce více jízdních pruhů (např. při opravě silnic a dálnic);
- pokud je odstup vozidla jedoucího vpředu příliš malý a kamera tak nemá možnost určit jízdní pruh;
- je-li vozovka příliš klikatá a úzká nebo se střídají tmavá a slunná místa na vozovce.

V těchto případech systém nemusí pracovat správně a může řidiče varovat bezdůvodně, popřípadě nevarovat řidiče vůbec.

Asistent sledování bdělosti

Tento asistent je užitečný převážně při dlouhých a monotónních jízdách, kdy je pozornost řidiče značně utlumena. Asistent sleduje a vyhodnocuje bdělost řidiče podle následujících kritérií:

- osobní styl jízdy (např. jak řidič dodržuje jízdu v hranicích jízdních pruhů);
- podmínky jízdy (např. doba jízdy).

Pokud systém rozpozná typické znaky únavy, vyšle akustický signál a na palubním počítači zobrazí žlutou ikonku, navrhující řidiči přestávku. Rovněž dojde k aktivaci asistenta jízdy v pruzích.

Systém může fungovat omezeně a nemusí dojít k varování řidiče, popřípadě dojde k opožděnému varování:

- pokud se vozidlo pohybuje po pozemní komunikaci pomaleji než 60 km/h;
- pokud není k dispozici značení jízdních pruhů, čímž systém nemůže vyhodnotit osobní styl jízdy;
- pokud se vozidlo pohybuje na komunikaci s velkým počtem zatáček.

Varování asistentem probíhá nezávisle na zákonem stanovených dobách řízení a bezpečnostních přestávek. V rámci společnosti dochází pravidelně k situacím, kdy únava řidiče je příčinou dopravní nehody. Pokud by ve vozovém parku byl systém sledování bdělosti, popřípadě asistent jízdy v pruzích, tak by k takovým nehodám nedocházelo, nebo by k nim docházelo v menší míře.

Asistent najíždění k rampě

Tento asistent pomáhá řidiči při couvání k rampě a zobrazuje, jaká je vzdálenost přívěsu nebo návěsu od překážky za vozidlem. Pokud se vzdálenost vozidla od překážky sníží na 1,8 m, rozsvítí se červená kontrolka na palubním počítači. Pokud se tato vzdálenost sníží na 0,7 m, zazní výstražný tón.

Ačkoli se v současné době ve vozech společnosti vyskytuje velice málo elektronických systémů, snaží se společnost udržovat stáří vozového parku na hranici tří let. Postupem času začínají obsahovat základní verze nákladních vozidel čím dal tím více těchto elektronických systémů, které budou mít pozitivní vliv na jejich efektivní využívání. Je škoda, že i přes značné úspory, které by mohly některé systémy zajistit, je společnost v této oblasti spíše pasivní a nehledá cesty ke zvyšování své prosperity.

Závěr

Téma mezinárodní kamionové dopravy je natolik rozsáhlé, že jen na právní úpravu v tomto oboru by bylo možné napsat samostatnou diplomovou práci. Tato DP pouze nastínila základní legislativní rámec, který se v MKD vyskytuje a jehož znalost je nezbytná pro vykonávání dispečerské práce.

Jedním z cílů této DP bylo popsat obsah dispečerské práce a jaká softwarová podpora se při ní využívá. V praktické části byly popsány programy Emgeo, WinAD, Raaltrans, TimoCom, Tagra, jejich účel a fungování. V současném světě jsou tyto programy nepostradatelné a dispečeři je při své činnosti denně využívají. Zároveň se zde vyskytuje celá řada dalších programů a jejich implementace do podniku by dispečerskou práci značně usnadnila. Jedná se například o FleetBoard Time Management, který poskytuje informace o průměrné rychlosti vozidla, počet hodin řízení, počet zkrácených dob odpočinku apod. v již zpracované podobě.

Mezi problémy, které se vyskytují ve společnosti, byli v prvé řadě zařazeni nekvalifikovaní řidiči. Příčinu tohoto problému můžeme spatřovat přímo v legislativě státu, ale zároveň i v politice firmy. Existuje několik možností, které by mohly vést k odstranění tohoto problému. Jedna z nich je využít reklamní kampaně s cílem nabrat nové kvalitní řidiče. Další možnost je zvýšit diety a uplatnit selektivní výběr při jejich zaměstnávání. Pokud bude větší zájem o tyto pozice, bude mít zároveň společnost možnost vybírat si pouze kvalitní pracovníky. Samozřejmě, že zvýšení diet i reklamní kampaň by představovaly dodatečné náklady, ale zároveň by postupem času docházelo k snižování nákladů, které jsou způsobené nepozorností řidičů (nehody, špatně zakurtovaný náklad apod.). Během roku dochází asi k několika stům škodným událostem, což skutečně představuje značný prostor ke zlepšení.

Dalším problémem je systém odměňování řidičů, resp. složka mzdy založená na spotřebě nafty. Ačkoli bylo podáno několik návrhů, jak udělat toto odměňování spravedlivější, k žádné změně doposud nedošlo. Většina návrhů se snažila odměňování založit na ukazatelích, jako jsou tunokilometry apod. Z hlediska implementace se však zdá jako nejlepší cesta využít aplikace FleetBoard, která by představovala nutnost počáteční investice, ale zároveň by vedla k snížení spotřeby paliva a k snížení opotřebení vozidla díky vhodnější jízdě řidiče.

Posledním značným problémem je špatná komunikace v rámci společnosti. Ve společnosti se vyskytuje pouze jednosměrná komunikace a direktivní přístup řízení. Změny v rámci společnosti nejsou s nikým z nižší úrovně diskutovány, ačkoli se jich daná rozhodnutí týkají. To pak může vést k chybným a krátkozrakým rozhodnutím. K odstranění tohoto problému by přitom stačilo pořádání briefingů, ve kterých by vedení společnosti sdělilo své cíle a vize a dalo prostor na otázky a dotazy zaměstnancům. Zároveň při implementaci inovací by mohl mít pozitivní vliv zaměstnanec, který by zjišťoval reakce a názory na prováděné změny, a hlavně by tyto získané informace vedly k zpětné vazbě.

Elektronické systémy můžeme chápat jako důležitý nástroj, který by měl vést ke snížení nákladů vznikajících při dopravě. Ať už jde o systémy, jejichž prioritou je optimalizovat styl jízdy řidiče a tím i snížit spotřebu paliva, snížit opotřebení vozidla apod. či jde o systémy,

jejichž prioritou je zvýšit bezpečnost dopravy a tím snížit náklady, které vznikají při mimořádných událostech, jako jsou nehody. Mezi nejvíce perspektivní systémy můžeme zařadit FleetBoard Performance Analysis společně s FleetBoard Reports, asistent udržování odstupu, asistent jízdy v pruzích a aktivní brzdový systém. Na základě zkušeností, které jsem získal během své praxe u této společnosti, bych značný důraz kladl i na systém Alcolock.

Hlavním přínosem této práce bylo odhalení problémů, které se ve společnosti vyskytují a nastínění možných řešení, které by měly vést k jejich odstranění nebo alespoň k jejich omezení. Dalším důležitým přínosem bylo zdůraznění absence takových elektronických systémů, které by vedly k plnému využívání potenciálu nového vozového parku, kterým společnost disponuje a určení takových systémů, které by mohly být pro společnost nejvíce rentabilní.

Zdroje

Knižní publikace a tištěné zdroje:

[1.] BUĎA, J. *Pracovní režim a pracovní doba řidiče, předpisy v sociální oblasti týkající se silniční dopravy*. Praha: Business Media CZ, s.r.o., 2011.

[2.] DUŠEK, V., CVEJN, K., SEDLÁČEK, P., SEDLÁČEK, L. *Metodická příručka pro provádění silničních technických kontrol užitkových vozidel-2.doplněné vydání*. Praha:Centrum služeb pro silniční dopravu, 2007.

[3.] NOVÁK, R. *Mezinárodní kamionová doprava plus.* Praha: ASPI, a.s., 2003.

[4.] NOVÁK, R.; PERNICA, P.; SVOBODA, V.; ZELENÝ, L. *Nákladní doprava a zasilatelství.* 2.vyd. Praha: ASPI, a. s., 2005.

[5.] NOVÁK, R.; ZELENÝ, L.; PERNICA, P.; KOLÁŘ, P. *Přepravní, zasilatelské a logistické služby.* Praha: Wolters Kluwer ČR, a.s., 2011.

[6.] Zákazy jízd 2015 pro nákladní vozidla v evropských státech. Praha: ČESMAD BOHEMIA, 2015.

[7.] DaimlerChrysler AG. *Actros návod k obsluze Mercedes-Benz*. Stuttgard, Německo, 2006.

[8.] ICOM transport. *Informační katalog společnosti ICOM transport a.s. Jihlava*: ICOM transport, 2006.

[9.] Nařízení Evropského parlamentu a rady (ES) č. 561/2006, o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy.

[10.] Zákon 247/2007 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, Sb.

[11.] Vyhláška 11/1975 Sb., o Úmluvě o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě.

[12.] Novela 133/2011 Sb. zákona 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích.

[13.] Prováděcí vyhláška č. 478/2000 Sb., zákona 111/1994 Sb., o silniční dopravě.

[14.] Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony.

[15.] Interní dokumenty společnosti ICOM transport a.s.

Internetové zdroje:

[1.] Vývoj SDR/ZPČ za rok 2014/2015. In: cnb.cz [online]. [cit. 2015-08-17]. Dostupný z WWW: http://cnb-kurzy-men.cz/detail-meny/22/SDR

[2.] Výstražné tabulky a bezpečnostní značky. In: technicke-normy-csn.cz [online]. [cit. 2015-08-17]. Dostupný z WWW: http://www.technicke-normy-csn.cz/tabulky/adr-znacky-pro-latky-a-predmety-25/?do[]=clearSearch

[3.] Digitální tachograf. In: automobilrevue.cz [online]. [cit. 2015-7-22]. Dostupný z WWW: [online]. [cit. 2015-10-12]. Dostupný z WWW: http://www.automobilrevue.cz/rubriky/truck-bus/praxe/tachografy-novy-digitalni-tachograf_41085.html

[4.] Země bez zákazů jízd. In: prodopravce.cz [online]. [cit. 2015-10-12]. Dostupný z WWW: http://www.prodopravce.cz/upload/file/OI/Zakazy%20jizd%202015_brozura.pdf

[5.] Majoritní podíly společnosti ICOM Transport. In: ICOMtransport.cz [online]. [cit. 2015-03-25]. Dostupný z WWW: http://www.ICOMtransport.cz/o-nas/o-spolecnosti

[6.] Obchodní aktivity Bosch. In: bosch.cz [online]. [cit. 2015-04-25]. Dostupný z WWW: http://www.bosch.cz/cs/cz/our_company_7/our-company-lp.html

[7.] Návěs Big-Maxx Mega. In: automobilrevue.cz [online]. [cit. 2015-10-15]. Dostupný z WWW: http://www.automobilrevue.cz/rubriky/truck-bus/predstavujeme/kogel-kogel-ma-noveho-majitele_38993.html

[8.] FleetBoard Performance Analysis. In: fleetboard.cz [online]. [cit. 2015-08-30]. Dostupný z WWW: https://www.fleetboard.cz/fileadmin/content/czech_republic/Brochure/FM_CZ.pdf

[9.] Systém I-see. In: volvotrucks.com [online]. [cit. 2015-09-01]. Dostupný z WWW: http://www.volvotrucks.com/trucks/czech-market/cs-cz/trucks/volvo-fh-series/key-features/pages/i-see.aspx

[10.] Evobus a.s. [online]. [cit. 2015-05-13]. Dostupný z WWW: http://www.evobus.cz/inter-evobus-cz/0-683-505040-420-505042-1-0-0-0-0-1-0-402558-0-0-0-0-0-0-0.html

[11.] DB Schenker a.s. [online]. [cit. 2015-05-14]. Dostupný z WWW: https://www.logistics.dbschenker.cz/log-cz-cz/spolecnost/profil-db-schenker.html#

[12.] Mercedes-Benz a.s. [online]. [cit. 2015-05-18]. Dostupný z WWW: http://moba.i.daimler.com/baix/trucks/actros_930/de_DE/index.html#emotions/Disclaimer.html

[13.] Bosch a.s. [online]. [cit. 2015-05-20]. Dostupný z WWW: http://www.bosch.cz/cs/cz/our_company_7/history_7/history.html

[14.] Daimler a.s. [online]. [cit. 2015-05-16]. Dostupný z WWW: https://www.daimler.com/company/tradition

[15.] Školení řidičů [online]. [cit. 2015-09-03]. Dostupný z WWW: http://www.pro-ridice.cz/skoleni-povinne.html

[16.] Německo porušuje pravidla, řekla EU. Vadí ji minimální mzda v dopravě [online]. [cit. 2015-10-10]. Dostupný z WWW: http://ekonomika.idnes.cz/nemecko-kvuli-minimalni-mzde-porusuje-evropska-pravidla-rika-komise-1jk-/eko_euro.aspx?c=A150519_165043_eko_euro_nio

[17.] Management času Fleetboard [online]. [cit. 2015-09-29]. Dostupný z WWW: https://www.fleetboard.cz/fileadmin/content/czech_republic/Brochure/FB_ZM_Broschre_CZ_131220_online.pdf

[18.] Školení řidičů mezinárodní kamionové]. [cit. 2015-09-03]. Dostupný z WWW: http://vzdelavani.has-cs.cz/vzdelavani/vzdelavani-ridicu/pravidelne-skoleni-profesionalnich-ridicu-v-rozsahu-35-hod/

[19.] Informační servis z oblasti nákladní a autobusové dopravy [online]. [cit. 2015-07-18]. Dostupný z WWW: http://www.prodopravce.cz/informace-3-1.php

[20.] Ministerstvo dopravy [online]. [cit. 2015-08-24]. Dostupný z WWW: http://www.mdcr.cz/cs/default.htm

[21.] Global Transport and Logistics [online]. [cit. 2015-08-03]. Dostupný z WWW: http://www.dsv.cz/infocentrum/v-madarsku-spusten-novy-system-ekaer-pro-monitoring-silnicni-kamionove-prepravy/

[22.] Mercedes-Benz Fleetboard [online]. [cit. 2015-09-28]. Dostupný z WWW: http://www.automobilrevue.cz/rubriky/truck-bus/novinky/mercedes-benz-fleetboard-pod-drobnohledem_40588.html

[23.] Autofox: automotive business and entertainment [online]. [cit. 2015-04-05]. Dostupný z WWW: http://www.autofox.cz/

[24.] Moderní technologie vozidel [online]. [cit. 2015-10-05]. Dostupný z WWW: http://www.ibesip.cz/cz/ridic/bezpecne-vozidlo/moderni-technologie-vozidel

[25.] Jednotný systém dopravních informací pro ČR [online]. [cit. 2015-06-08]. Dostupný z WWW: http://www.dopravniinfo.cz/jsdi

[26.] International Road Transport Union [online]. [cit. 2015-06-13]. Dostupný z WWW: http://www.iru.org/

[27.] Novinky a zpravodajství z dopravy [online]. [cit. 2015-08-11]. Dostupný z WWW: http://www.doprava.vpraxi.cz/

[28.] Dopravní noviny [online]. [cit. 2015-08-12]. Dostupný z WWW: http://www.dnoviny.cz/

Seznam zkratek

MKD - Mezinárodní kamionová doprava

FTL - Full Truck Load

LTL-Less than Truck Load

AETR-Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě

ATP-Dohoda o mezinárodních přepravách zkazitelných potravin a specializovaných prostředcích určených pro tyto přepravy

ADR-Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí

TIR-celní úmluva o mezinárodní přepravě zboží na podkladě karnetu TIR

CMR-dohoda o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční dopravě

SDR: Special Drawing Rights/Zvláštní Práva Čerpání

EHK: Evropská hospodářská komise

ABA3: Aktivní brzdový systém

DK: Dánsko

SE: Švédsko

HU: Maďarsko

SK: Slovensko

UK: Velká Británie

ES: Španělsko

Ch:Švýcarsko

Seznam tabulek/obrázků/schémat

Tabulka 1: Mezinárodní smlouvy platné v silniční dopravě 9
Tabulka 2: Rozdělení nebezpečných věcí do tříd:..... 14
Tabulka 3: Země bez zákazů jízd..... 29
Tabulka 4: Počet hodin k získání profesního osvědčení (v hodinách)..... 33
Tabulka 5: Majoritní podíly společnosti ICOM transport a.s. 34
Tabulka 6: Diety na území ČR..... 53
Tabulka 7: Diety v zahraničí 54
Tabulka 8: Diety v Dánsku, Švédsku, Maďarsku a Slovensku..... 54
Tabulka 9: Diety ve Velké Británii, Španělsku a Švýcarsku. 54
Tabulka 10: Celkové km a km ložené, spotřeba a tržby za rok 2014 92

Obrázek 1: Výstražná tabulka a příklady bezpečnostních značek 16
Obrázek 2: Digitální tachograf..... 23
Obrázek 3: Tahač MB Actros 1844 MP3 Obrázek 4: Tahač Actros 1845 LSNR..... 50
Obrázek 5: Návěs Krone 50
Obrázek 6: Návěs Big-Maxx Mega..... 51
Obrázek 7: Návěs „Speciál“..... 51
Obrázek 8: Přívěsová souprava..... 52
Obrázek 9: Program Tagra 56
Obrázek 10: Hlavní nabídka Raaltrans..... 58
Obrázek 11: Raaltrans: zadávání volných vozů 59
Obrázek 12: Raaltrans: Globální nabídka nákladů..... 60
Obrázek 13: Systém I-see..... 70
Obrázek 14: WinADo-objednávka..... 86
Obrázek 15: Deckblatt společnosti Daimler..... 87
Obrázek 16: Potvrzení o činnostech dle nařízení (ES) č. 561/2006 AETR 88
Obrázek 17: Přestupky dle nařízení (ES) č. 561/2006 AETR (výstup z Tagry) 89
Obrázek 18: Poloha vozidel podle Emgea (kolona 1)..... 90
Obrázek 19: bezpečnostní značky dle ADR..... 91

Graf 1: Vývoj SDR/ZPČ za rok 2014/2015 12
Graf 2: Tržby EvoBus 38
Graf 3: Tržby Schenker AG 39
Graf 4: Tržby Daimler AG..... 41
Graf 5: Tržby Bosch Diesel s.r.o. 42
Graf 6: Tržby F.X.Meiller..... 43
Graf 7: Tržby Mercedes-Benz..... 44
Graf 8: Tržby MafraJumbo s.r.o. 45
Graf 9: Tržby Stante Logistics 46
Graf 10:Tržby společnosti ICOM transport (r. 2014), divize Humpolec..... 47

Graf 11: Vývoj ložených km (r. 2014) 48
Graf 12: Vývoj spotřeby PHM (r. 2014) 49

Schéma 1: Předpisy v nákladní dopravě 18
Schéma 2: Organizační schéma ICOM transport a.s. 35
Schéma 3: Organizační schéma divize 36

Příloha

Příloha 1: Výčet výjimek dle článku 3 a 13 v nařízení č. 561/2006:

Nařízení se dle článku 3 nevztahuje na silniční dopravu:[42]

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

b) vozidly, jejichž nejvyšší dovolená rychlost nepřesahuje 40 kilometrů v hodině;

c) vozidly, která jsou ve vlastnictví ozbrojených sil, sil civilní obrany, požárních sborů a sil odpovědných za udržování veřejného pořádku nebo jsou jimi najata bez řidiče, uskutečňuje-li se přeprava v rámci jim svěřených úkolů a je-li pod jejich kontrolou;

d) vozidly, včetně vozidel používaných při neobchodní přepravě humanitární pomoci, používanými za mimořádných okolností nebo při záchranných akcích;

e) specializovanými vozidly používanými pro lékařské účely;

f) speciálními havarijními vozidly, operují-li v okruhu do 100 km od místa obvyklého odstavení vozidla;

g) vozidly používanými při silničních jízdních zkouškách pro účely vývoje, opravy nebo údržby, a novými nebo přestavěnými vozidly, která ještě nebyla uvedena do provozu;

h) vozidly nebo jejich kombinacemi, jejichž maximální přípustná hmotnost nepřesahuje 7,5 tuny a která se

ch) používají k neobchodní přepravě zboží;

i) obchodními vozidly, která jsou podle právních předpisů členského státu, ve kterém se používají, považována za historická vozidla, a používají se k neobchodní přepravě cestujících nebo zboží.

Výjimky dle článku 13 se vztahují na přepravy:[43]

a) vozidly ve vlastnictví orgánů veřejné moci nebo jimi najatými bez řidiče a používanými k silniční dopravě, pokud tyto orgány veřejné moci nevstupují do hospodářské soutěže se soukromými dopravci;

---

[42] NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (ES) č. 561/2006, o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy

[43] NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (ES) č. 561/2006, o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy

b) vozidly používanými nebo najatými bez řidiče zemědělskými, pěstitelskými, lesnickými, chovatelskými podniky a podniky rybolovu pro přepravu zboží jako součást jejich podnikatelské činnosti na tratích v okruhu do 100 km od místa obvyklého odstavení vozidla;

c) zemědělskými a lesnickými traktory používanými pro zemědělské a lesnické činnosti na tratích v okruhu do 100 km od místa obvyklého odstavení vozidla, který vozidlo vlastní, najímá nebo najímá s následnou koupí;

d) vozidly nebo kombinacemi vozidel, jejichž maximální přípustná hmotnost nepřekračuje 7,5 tuny a která

— používají poskytovatelé všeobecných služeb definovaní v čl. 2 bodě 13 směrnice Evropského parlamentu a Rady 97/67/ES ze dne 15. prosince 1997 o společných pravidlech pro rozvoj vnitřního trhu poštovních služeb Společenství a zvyšování kvality služby (1) za účelem doručování zásilek v rámci všeobecných služeb nebo

— pro přepravu materiálu, zařízení nebo strojů, které řidič při výkonu svého povolání potřebuje.

Tato vozidla se smějí používat pouze na tratích v okruhu do 50 km od místa obvyklého odstavení vozidla a za podmínky, že řízení vozidla nepředstavuje řidičovu hlavní činnost;

e) vozidly provozovanými výlučně na ostrovech s rozlohou do 2 300 km2, které nejsou spojeny se zbytkem území státu mostem, brodem nebo tunelem, jenž by mohl být používán motorovými vozidly;

f) vozidly používanými pro přepravu zboží na tratích v okruhu do 50 km od místa obvyklého odstavení vozidla s pohonem na zemní nebo zkapalněný plyn nebo elektřinu, jejichž maximální přípustná hmotnost včetně hmotnosti přívěsu nebo návěsu nepřesahuje 7,5 tuny;

g) vozidly používanými pro výcvik žadatelů o řidičské oprávnění nebo osvědčení o odborné způsobilosti či jejich přezkoušení za předpokladu, že nejsou využívána k obchodní přepravě zboží nebo cestujících;

h) vozidly používanými v souvislosti s kanalizačními sítěmi, ochranou před povodněmi, údržbou rozvodů vody, plynu a elektřiny, údržbou a kontrolou silnic, odvozem a likvidací domovního odpadu, telegrafními a telefonními službami, rozhlasovým a televizním vysíláním a detekcí rozhlasových nebo televizních vysílačů nebo přijímačů;

i) vozidly s 10 až 17 sedadly používanými výlučně k neobchodní přepravě cestujících;

j) specializovanými vozidly přepravujícími cirkusy a lunaparky;

k) speciálně vybavenými vozidly pro mobilní projekty, jejichž hlavním účelem po zaparkování je využití k vzdělávacím účelům;

l) vozidly používanými pro svoz mléka z hospodářství a zpětnou přepravu nádob na mléko nebo mléčných výrobků určených pro krmení zvířat do hospodářství;

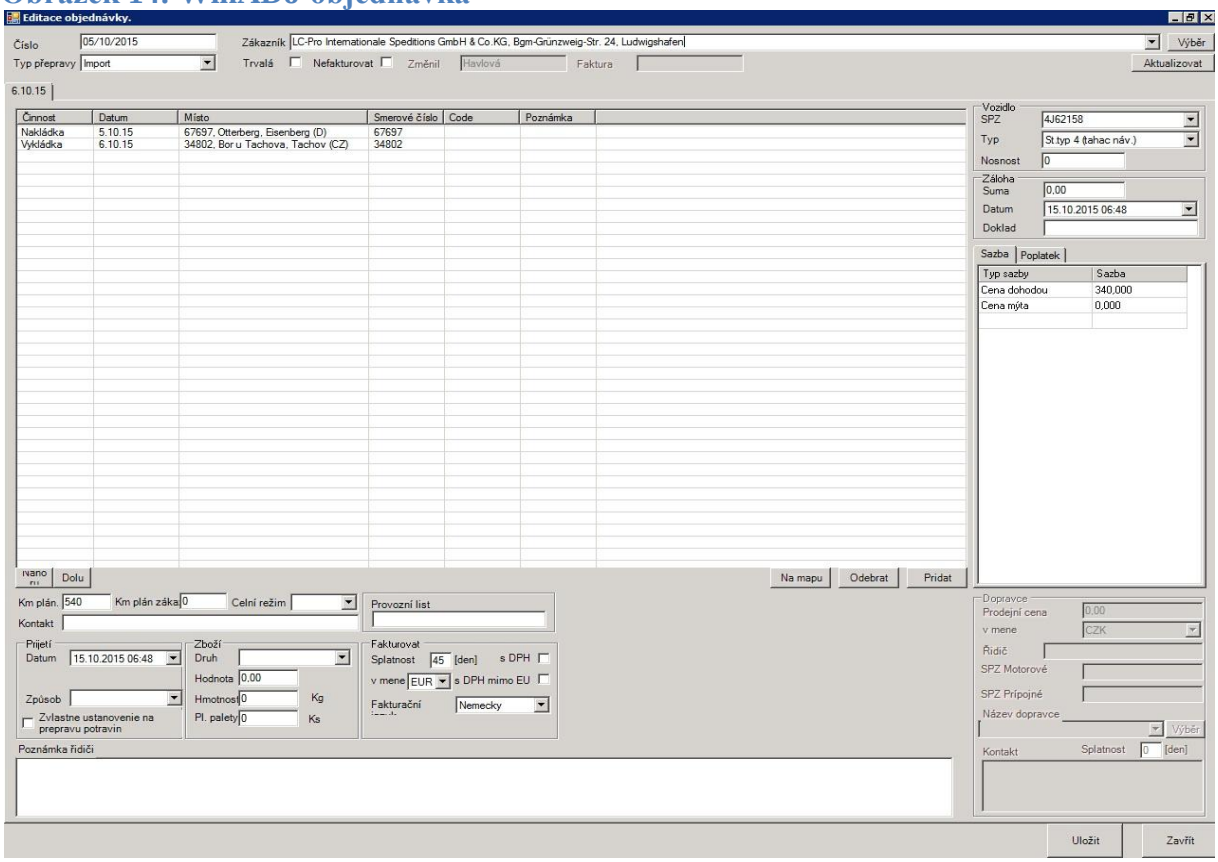
m) vozidly používanými pro přepravu zvířecích odpadů nebo zvířecích těl neurčených k lidské spotřebě;

n) vozidly používanými výhradně na komunikacích uvnitř distribučních center jako přístavy, překladiště nebo železniční terminály;

o) vozidly používanými pro přepravu živých zvířat z hospodářství na místní trhy a naopak nebo z trhů na místní jatka ve vzdálenosti do 50 km.

Příloha 2: WinADo - objednávka

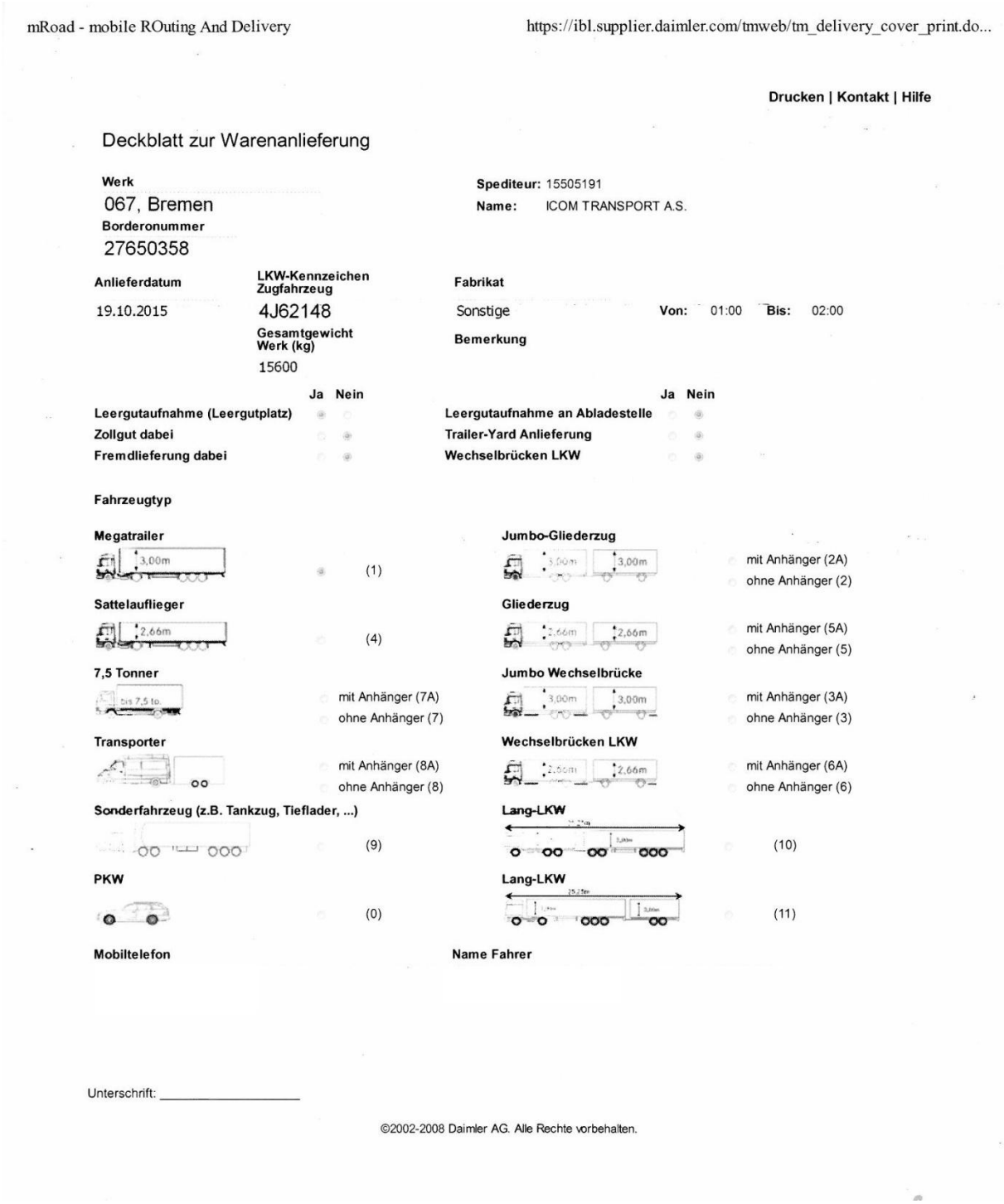
Obrázek 14: WinADo-objednávka



Zdroj: autor

Příloha 3: Deckblatt společnosti Daimler

Obrázek 15: Deckblatt společnosti Daimler



mRoad - mobile ROuting And Delivery https://ibl.supplier.daimler.com/tmweb/tm_delivery_cover_print.do...

Drucken | Kontakt | Hilfe

Deckblatt zur Warenanlieferung

Werk
067, Bremen
Borderonummer
27650358

Spediteur: 15505191
Name: ICOM TRANSPORT A.S.

Anlieferdatum	LKW-Kennzeichen Zugfahrzeug	Fabrikat		
19.10.2015	4J62148	Sonstige	Von: 01:00	Bis: 02:00
	Gesamtgewicht Werk (kg) 15600	Bemerkung		

	Ja	Nein		Ja	Nein
Leergutaufnahme (Leergutplatz)	◉	○	Leergutaufnahme an Abladestelle	○	◉
Zollgut dabei	○	◉	Trailer-Yard Anlieferung	○	◉
Fremdlieferung dabei	○	◉	Wechselbrücken LKW	○	◉

Fahrzeugtyp

Megatrailer (1)

Sattelauflieger (4)

7,5 Tonner
○ mit Anhänger (7A)
○ ohne Anhänger (7)

Transporter
○ mit Anhänger (8A)
○ ohne Anhänger (8)

Sonderfahrzeug (z.B. Tankzug, Tieflader, ...) (9)

PKW (0)

Jumbo-Gliederzug
○ mit Anhänger (2A)
○ ohne Anhänger (2)

Gliederzug
○ mit Anhänger (5A)
○ ohne Anhänger (5)

Jumbo Wechselbrücke
○ mit Anhänger (3A)
○ ohne Anhänger (3)

Wechselbrücken LKW
○ mit Anhänger (6A)
○ ohne Anhänger (6)

Lang-LKW (10)

Lang-LKW (11)

Mobiltelefon

Name Fahrer

Unterschrift: _____

©2002-2008 Daimler AG. Alle Rechte vorbehalten.

Zdroj: autor

Příloha 4: Potvrzení o činnostech dle nařízení (ES) č. 561/2006 AETR

Obrázek 16: Potvrzení o činnostech dle nařízení (ES) č. 561/2006 AETR

CS SK DE EN HU PT NL PL TR

POTVRZENÍ O ČINNOSTECH
(NAŘÍZENÍ (ES) č. 561/2006 AETR

Musí být vyplněno strojově a podepsáno před cestou.
Musí být uchováváno spolu s originálními záznamy kontrolního zařízení, kdekoliv je jejich uchovávání požadováno

Nepravdivá potvrzení jsou porušením právních předpisů.

Tuto část vyplňuje dopravce

1. Název dopravce: **ICOM MKD**
2. Adresa, poštovní směrovací číslo, město, země: **Jiráskova 1424/78, 58732, Jihlava, Česká rep.**
3. Telefonní číslo (včetně mezinárodní předvolby): **00420565519125**
4. Číslo faxu (včetně mezinárodní předvolby): **00420565536656**
5. E-mailová adresa: **info@icomtransport.cz**

Já, níže podepsaný(á)

6. Příjmení a jméno: **Hausdor Petr**
7. Pozice u dopravce: **dispečer MKD**

potvrzuji, že řidič:

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

v období:

12. od (čas/den/měsíc/rok): **10:30 / 17. 7. 2015**
13. do (čas/den/měsíc/rok): **8:00 / 3. 8. 2015**

14. ☐ **měl volno z důvodu nemoci**
15. ☒ **čerpal řádnou dovolenou**
16. ☐ **měl volno nebo čerpal odpočinek**
17. ☐ **řídil jiné vozidlo vyňaté z oblasti působnosti nařízení (ES) č.561/2006 nebo AETR**
18. ☐ **vykonával jinou práci než řízení vozidla**
19. ☐ **měl pracovní pohotovost**

20. Místo: **Humpolec** Datum: **31. 7. 2015**

Podpis .....

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

22. Místo **Humpolec** Datum: **31. 7. 2015**

Podpis řidiče .....

Zdroj: autor

Příloha 5: Přestupky dle nařízení (ES) č. 561/2006 AETR (výstup z Tagry)

Obrázek 17: Přestupky dle nařízení (ES) č. 561/2006 AETR (výstup z Tagry)

ICOM transport a.s.

Výkaz: **od 1. 5. 2015 0:00 do 15. 8. 2015 0:00**

Vyhodnocované skupiny norem: Práce

Kontrola norem podle NR(ES) č.561/2006

Jméno řidiče:

Karta řidiče:

☐ *Zobrazit varování*
☐ *Zobrazit uživatelská porušení*
☐ *Zobrazit uživatelské poznámky*
☐ *Zobrazit konfiguraci norem*
☐ *Zobrazit provedené opravy aktivit*
☐ *Zobrazit vyjádření řidiče k jednotlivým porušením*
☐ *Zobrazit vyjádření řidiče*
☐ *Zobrazit vyjádření kontrolujícího*
☐ *Zobrazit poučení (uživatelský text)*
☐ *Zobrazit podpisy*

od 21.05.2015 08:55 do 22.05.2015 14:55 článek 8 odstavec 5 NR(ES) č.561/2006
Doba odpočinku v průběhu 30 hodin < 9 hodin. (8h 40m)

od 26.05.2015 06:22 do 27.05.2015 12:22 článek 8 odstavec 5 NR(ES) č.561/2006
Doba odpočinku v průběhu 30 hodin < 9 hodin. (8h 11m)

od 04.06.2015 17:25 do 05.06.2015 23:25 článek 8 odstavec 5 NR(ES) č.561/2006
Doba odpočinku v průběhu 30 hodin < 9 hodin. (8h 37m)

od 12.06.2015 15:20 do 12.06.2015 16:10 článek 4 NR(ES) č.561/2006
! Porušení pravidel osádky ! (řízení mimo osádku) *** Vyžaduje posouzení kontrolního orgánu.

od 15.06.2015 09:15 do 16.06.2015 09:15 článek 8 odstavec 2 NR(ES) č.561/2006
! Doba odpočinku v průběhu 24 hodin < 9 hodin. (7h 41m)

od 27.07.2015 01:41 do 28.07.2015 01:41 článek 8 odstavec 2 NR(ES) č.561/2006
! Doba odpočinku v průběhu 24 hodin < 9 hodin. (7h 2m)

od 31.07.2015 07:43 do 01.08.2015 07:43 článek 8 odstavec 2 NR(ES) č.561/2006
Doba odpočinku v průběhu 24 hodin < 9 hodin. (8h 18m)

od 10.08.2015 12:21 do 14.08.2015 23:55 článek 8 odstavec 4 NR(ES) č.561/2006
! Doba odpočinku zkrácena pod 11 hodin více jak 3x mezi dvěma týdenními dobami odpočinku ! (5krát)

od 10.08.2015 12:21 do 11.08.2015 12:21 článek 8 odstavec 2 NR(ES) č.561/2006
Doba odpočinku v průběhu 24 hodin zkrácena pod 11 hodin. (9h 33m)

od 11.08.2015 03:58 do 12.08.2015 03:58 článek 8 odstavec 2 NR(ES) č.561/2006
Doba odpočinku v průběhu 24 hodin zkrácena pod 11 hodin. (9h 48m)

od 12.08.2015 04:08 do 13.08.2015 04:08 článek 8 odstavec 2 NR(ES) č.561/2006
Doba odpočinku v průběhu 24 hodin zkrácena pod 11 hodin. (9h 20m)

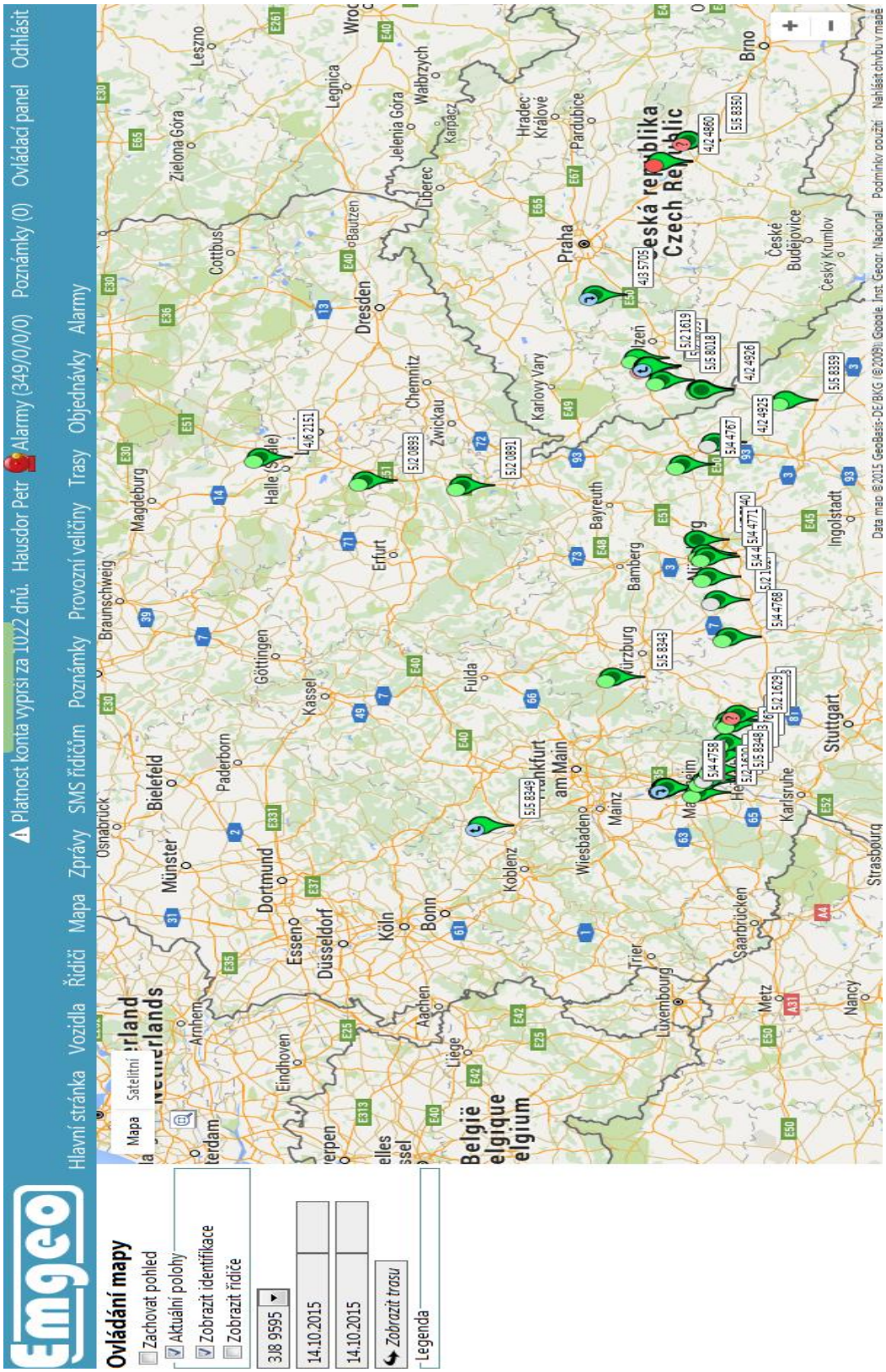
od 13.08.2015 07:20 do 14.08.2015 07:20 článek 8 odstavec 2 NR(ES) č.561/2006
Doba odpočinku v průběhu 24 hodin zkrácena pod 11 hodin. (10h 39m)

od 14.08.2015 09:08 do 15.08.2015 09:08 článek 8 odstavec 2 NR(ES) č.561/2006
Doba odpočinku v průběhu 24 hodin zkrácena pod 11 hodin. (9h 13m)

Zdroj: autor

Příloha 6: Poloha vozidel podle Emgea (kolona 1)

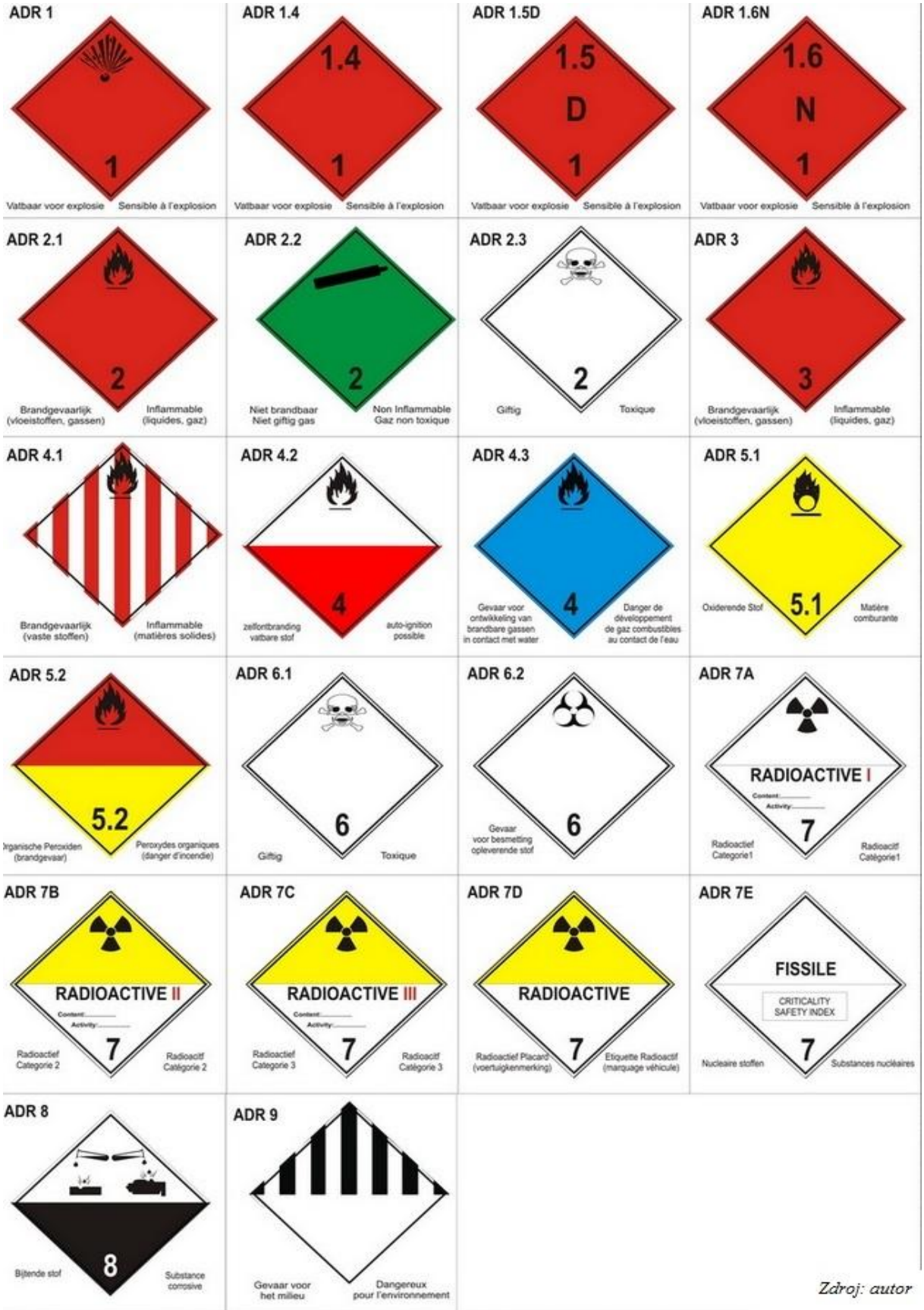
Obrázek 18: Poloha vozidel podle Emgea (kolona 1)



Zdroj: autor

Příloha 7: bezpečnostní značky dle ADR

Obrázek 19: bezpečnostní značky dle ADR



Zdroj: autor

Příloha 8: Celkové km a km ložené, spotřeba a tržby za rok 2014

Tabulka 10: Celkové km a km ložené, spotřeba a tržby za rok 2014

	2014	leden	únor	březen	duben	květen	červen	červenec	srpen	září	říjen	listopad	prosinec
km celkem	18 925,06	1 509,67	1 590,91	1 705,57	1 632,79	1 535,45	1 550,70	1 690,30	1 350,92	1 694,34	1 765,05	1 667,67	1 216,70
km ložené	17 815,78	1 387,55	1 498,26	1 608,76	1 534,27	1 451,79	1 459,96	1 600,75	1 283,43	1 610,25	1 667,02	1 580,54	1 133,21
prům. spotřeba v l/100 kr	27,67	28,75	28,23	27,95	27,72	27,32	27,30	27,01	26,99	27,22	27,32	27,44	28,75
tržby	495 281,51	**40 095,33**	**42 541,20**	**44 264,54**	**42 800,29**	**40 262,63**	**40 015,97**	**43 578,64**	**35 809,04**	**43 725,78**	**46 386,62**	**44 071,68**	**31 729,78**

Zdroj: autor[44]

[44] interní dokumenty společnosti ICOM transport a.s.