

**ZÁPADOČESKÁ UNIVERZITA V PLZNI**

**FAKULTA EKONOMICKÁ**

Bakalářská práce

**Činnost poskytovatele logistických služeb**

**The activity of the logistics service provider**

Nikola Koláčková

Plzeň 2018

ZÁPADOČESKÁ UNIVERZITA V PLZNI  
Fakulta ekonomická  
Akademický rok: 2017/2018

## ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Nikola KOLÁČKOVÁ**  
Osobní číslo: **K15B0237P**  
Studijní program: **B6208 Ekonomika a management**  
Studijní obor: **Management obchodních činností**  
Název tématu: **Činnost poskytovatele logistických služeb**  
Zadávající katedra: **Katedra marketingu, obchodu a služeb**

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

1. Zpracujte teoretická východiska problematiky logistických služeb.
2. Charakterizujte vybranou firmu, její činnost a postavení na trhu.
3. Analyzujte procesy spojené s poskytováním logistických služeb.
4. Formulujte závěry a návrhy pro úpravy analyzovaných procesů.

Rozsah grafických prací: **neuveden**  
Rozsah kvalifikační práce: **40-60**  
Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná/elektronická**

Seznam odborné literatury:

- **DRAHOTSKÝ, Ivo a Bohumil ŘEZNÍČEK.** *Logistika - procesy a jejich řízení.* Brno: Computer Press, 2003. ISBN 80-7226-521-0.
- **JIRSÁK, Petr, Michal MERVART a Marek VINŠ.** *Logistika pro ekonomy - vstupní logistika.* Praha: Wolters Kluwer Česká republika, 2012. ISBN 978-80-7357-958-6.
- **LAMBERT, Douglas M. a Lisa M. ELLRAM.** *Logistika: příkladové studie, řízení zásob, přeprava a skladování, balení zboží.* Praha: Computer Press, 2000. ISBN 80-7226-221-1.
- **NOVÁK, Radek.** *Mezinárodní kamionová doprava a zasilatelství.* Praha: C. H. Beck, 2013. ISBN 978-80-7400-514-5.
- **NOVÁK, Radek.** *Přepravní, zasilatelské a logistické služby.* Praha: Wolters Kluwer Česká republika, 2011. ISBN 978-80-7357-735-3.

Vedoucí bakalářské práce: **Doc. Ing. Petr Cimler, CSc.**  
Katedra marketingu, obchodu a služeb

Datum zadání bakalářské práce: **23. října 2017**  
Termín odevzdání bakalářské práce: **23. dubna 2018**

  
Doc. Dr. Ing. Miroslav Plevný  
děkan



  
Ing. Jan Tluchoň, Ph.D.  
vedoucí katedry

V Plzni dne 23. října 2017

## Čestné prohlášení

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci na téma

*„Činnost poskytovatele logistických služeb“*

vypracovala samostatně pod odborným dohledem vedoucího bakalářské práce za použití pramenů uvedených v příložené bibliografii.

Plzeň dne .....

.....

podpis autora

## Poděkování

Tímto bych ráda poděkovala panu doc. Ing. Petrovi Cimlerovi, CSc. za metodické vedení mé bakalářské práce a za cenné rady a připomínky. Dále bych ráda poděkovala vedení společnosti FAS TRANS s. r. o. za vstřícný přístup při konzultacích a za poskytnuté materiály k praktické části této práce.

## Obsah

Úvod.....	9
1 Logistika .....	11
1.1 Definice logistiky .....	11
1.2 Vývoj logistiky.....	11
2 Doprava a přeprava .....	13
2.1 Vybrané pojmy z oblasti dopravy a přepravy .....	13
2.2 Druhy dopravy .....	15
2.3 Silniční nákladní přeprava.....	16
2.3.1 Vnitrostátní silniční nákladní přeprava.....	17
2.3.2 Mezinárodní silniční nákladní přeprava .....	17
3 Mezinárodní instituce v silniční dopravě.....	18
3.1 Mezinárodní silniční unie – IRU.....	18
3.2 Transfrigoroute International – TI .....	18
3.3 Další mezinárodní instituce v silniční dopravě .....	18
4 Mezinárodní dohody v silniční dopravě .....	20
4.1 Dvoustranné dohody .....	20
4.2 Mnohostranné dohody.....	21
4.2.1 Úmluva CMR.....	21
4.2.2 Dohoda ADR .....	23
4.2.3 Dohoda ATP .....	23
4.2.4 Dohoda AETR .....	23
5 Právní úprava podnikání v dopravě .....	24
6 Zpoplatnění silniční infrastruktury ve vybraných zemích .....	26
6.1 Česká republika.....	26

6.2	Rakousko.....	28
6.3	Německo .....	29
6.4	Nizozemsko.....	31
7	Emisní normy v Evropě .....	31
7.1	Norma EURO VI.....	31
7.2	Norma EEV .....	32
8	Charakteristika společnosti FAS TRANS s. r. o.....	33
8.1	Profil společnosti.....	33
8.1.1	Organizační struktura společnosti.....	33
8.1.2	Popis vozového parku .....	35
8.2	Poskytované služby .....	39
8.2.1	Mezinárodní kamionová přeprava .....	39
8.2.2	Mezinárodní spedice .....	39
9	Průběh realizace přepravy.....	40
9.1	Vyhledávání a objednávka přepravy .....	40
9.1.1	Stálý zákazník .....	40
9.1.2	Nový zákazník .....	41
9.2	Přesun na nakládku .....	42
9.3	Doprava a proces vykládky.....	45
9.4	Příjezd na provozovnu a vyúčtování přepravy.....	46
9.5	Interní vyhodnocení cesty .....	47
10	Příklad konkrétní realizace přepravy .....	49
11	Návrhy na zlepšení.....	52
11.1	Webové stránky .....	52
11.2	Školení zaměstnanců .....	54

Závěr .....	56
Seznam obrázků.....	58
Seznam použitých zkratk .....	59
Seznam použité literatury .....	61
Seznam příloh .....	63



## Úvod

Doprava a přeprava jsou důležitou součástí ekonomiky každého státu a řadí se k velmi progresivně se rozvíjejícím oborům. Patří také k nejvýznamnějším částem logistického řetězce z důvodu propojení výroby s konečným spotřebitelem pomocí přemístování věcí. V dnešním vysoce konkurenčním prostředí v oblasti silniční nákladní dopravy je důležité, aby firmy pohotově reagovaly na přání a požadavky zákazníků, vynikaly rychlostí, přizpůsobivostí a snažily se odlišit od konkurence.

Pro tuto bakalářskou práci je vybrána společnost FAS TRANS s. r. o., specializující se na silniční nákladní dopravu a to jak vnitrostátní, tak mezinárodní. Jelikož se tato společnost zaměřuje více na mezinárodní dopravu v členských státech Evropské unie, bude tomu uzpůsobena jak teoretická, tak praktická část práce.

Cílem práce je analyzování průběhu přepravního procesu, jeho částí a potřebných dokumentů. Dále navržení případných doporučení pro zlepšení konkurenceschopnosti společnosti a také pro zefektivnění činnosti zaměstnanců.

Teoretická část práce je zpracována na základě nastudovaných odborných publikací. Část praktická pak vychází z teoretických východisek, z konzultací s jednatelem a ostatními zaměstnanci a také z odborné praxe ve společnosti.

První část práce je zaměřena na teoretické vymezení důležitých pojmů z oblasti logistiky, dopravy a přepravy pro ujasnění významu každého z termínů. Následuje charakteristika silniční nákladní přepravy a to jak vnitrostátní, tak mezinárodní, právní úprava podnikání v dopravě a charakteristika důležitých mezinárodních institucí v silniční dopravě včetně jejich činnosti. Dále jsou popsány vybrané mezinárodní dohody upravující vztahy v silniční dopravě, problematika mýtných systémů v České republice a v dalších vybraných zemích. Následuje vývoj a charakteristika důležitých evropských emisních norem a to konkrétně emisní normy EURO VI a EEV.

V druhé oblasti práce je nejdříve charakterizována společnost FAS TRANS s. r. o., její organizační struktura a vozový park, doplněný o obrázky nákladních vozidel. Práce pokračuje popsáním poskytovaných služeb společnosti. Významnou částí této práce je analýza průběhu realizace přepravy, která je pro snazší orientaci v procesu také znázorněna pomocí postupových schémat jednotlivých významných kroků při realizaci přepravy, doplněna o obrázky dokreslující komplexní představu o fungování tohoto

procesu. Na tuto část práce navazuje konkrétní příklad realizace přepravy z České republiky do Nizozemska.

Poslední část práce se věnuje návrhům a doporučením na možná zlepšení vycházející z analýzy přepravního procesu pro společnost FAS TRANS s. r. o.

# 1 Logistika

## 1.1 Definice logistiky

Pro vysvětlení pojmu logistika existuje mnoho definic a vymezení. Jednu z definic uvádí autoři Drahotský a Řezníček. Ti logistiku stručně charakterizují jako činnost zabývající se pohybem zboží z místa jeho vzniku do místa následné spotřeby včetně s tím souvisejícím informačním tokem. (Drahotský, Řezníček, 2003)

Jiná definice vymezuje logistiku následovně: „*Logistika je postup, jak řídit proces plánování, rozmísťování a kontroly materiálových a lidských zdrojů vázaných ve fyzické distribuci výrobků odběratelem, podpoře výrobní činnosti a nákupních operací*“ (Gros, 1993)

Další autoři pak ve své definici vyzdvihují materiálový, informační a finanční tok a jeho řízení s ohledem na nutnost tvorby zisku a také s ohledem na včasné plnění požadavků finálních zákazníků. (Sixta, Mačát, 2005)

## 1.2 Vývoj logistiky

Celý proces vývoje logistiky do její dnešní podoby trval tisíce let. Za úplné počátky bývá označována již organizace stavby starověkých egyptských pyramid. V období středověku lidé používali pojem logistika ve vojenství, kdy byzantský císař Leontos VI. popsal potřeby vojska a tím jako první formuloval zásady vojenské logistiky. Podle jeho názoru bylo potřeba vojáky zaplatit, opatřit jim zbraně, munici a ochranu, připravit je na každou akci a také včas a důkladně pečovat o jejich potřeby. (Pernica, 2004)

V roce 1837 charakterizoval logistiku švýcarský generál Antoine Henri Jomini jako zajišťování ubytování a táborů pro vojsko, určování směrů tažení a také správné načasování setkání jednotek na určitém místě. Všechny tyto činnosti vyžadovaly podrobné a přesné výpočty. V USA byly poznatky z Jominioho díla převedeny do praxe a využívány především v období 2. světové války.

Pojem vojenská logistika v současnosti označuje konstrukci, vývoj, skladování, přepravu, překládku, údržbu a opravy vojenského vybavení a v neposlední řadě také přepravu vojáků a ostatních osob.

Díky úspěšnému uplatnění logistiky a matematických výpočtů, sloužících k řešení zásobování, přemísťování a také přípravy operací během druhé světové války, došlo po ukončení války k rozšíření logistiky na řešení problémů v civilní sféře. Všechna tato hlediska přispěla vzniku hospodářské logistiky včetně mnoha účelových aplikací. (Sixta, Mačát, 2005)

## 2 Doprava a přeprava

Pojmy doprava a přeprava v dnešní době představují velmi progresivně se rozvíjející obory s celosvětovou konkurencí. Jelikož jsou zákazníci stále náročnější a mají k dispozici velký výběr poskytovatelů přepravy, je nutné snažit se co nejlépe reagovat na jejich přání a požadavky. Doprava se řadí k nejvýznamnějším složkám logistického řetězce, jelikož zajišťuje pohyb zboží od výrobce ke konečnému spotřebiteli.

Dopravu lze definovat jako dopravní služby, v užším smyslu pak proces charakterizovaný pohybem dopravních prostředků po dopravní cestě. (Novák a kol., 2013)

Další možná definice dopravy zní následovně: „*Doprava je záměrná pohybová činnost, která spočívá v přemístění věcí nebo osob prostřednictvím pohybu dopravních prostředků po dopravních cestách.*“ (Sixta, Mačát, 2005)

Přepravu je možné charakterizovat jako výsledný efekt dopravního procesu, tj. konečná změna v prostoru a čase. Dále je charakterizována jako služba souhrnně označující všechny aktivity obsahující vlastní přemístovací proces a také nakládku, vykládku, pojištění a další služby související s tímto procesem. (Novák a kol., 2013)

### 2.1 Vybrané pojmy z oblasti dopravy a přepravy

Pojmem **dopравce** je označován subjekt provádějící vlastní činnost přemístění v prostoru a čase. Jedná se o provozovatele, který je ve většině případů zároveň vlastníkem dopravních prostředků. Dopравce může být také jen nájemcem dopravních prostředků například při finančním leasingu. Rozlišuje se také dopравce tzv. skutečný a smluvní. Oba typy dopравců nesou plnou zodpovědnost za případnou ztrátu nebo poškození zásilky a také za nedodržení dodací lhůty. (Novák a kol., 2013)

**Skutečný dopравce** je ten, kdo sám fyzicky provádí přepravu věci nebo alespoň část přepravy. (Novák a kol., 2011)

Pojem **smluvní dopравce** se používá pro označení takového dopравce, který přepravu svěří dalšímu dopравci. Odpovědnost za závazky, které vyplývají z přepravní smlouvy, má smluvní dopравce, jako by danou přepravu provedl sám. (Novák a kol., 2011)

**Dopravní služby** jsou bezprostředně spojené s vlastním přemístovacím procesem zboží v prostoru a čase. (Novák a kol., 2013)

**Jízdní souprava** je označení pro sestavu, skládající se z tahače (motorové vozidlo) a návěsu (přípojně vozidlo).

Pojem **vnitrostátní doprava** definuje dopravu, jejíž výchozí místo, cílové místo a i celá dopravní cesta se nachází na území jednoho státu. (Ministerstvo dopravy, 2018)

Termínem **mezinárodní doprava** se rozumí silniční doprava, při které se výchozí místo a cílové místo dopravy nachází na území dvou různých států.

**Silniční doprava pro cizí potřeby** je taková doprava, během které vzniká závazek mezi provozovatelem silniční dopravy a osobou, jejíž přepravní potřeba je uspokojována.

**Přepravce** je osoba, která si za úplatu nechá přepravit zboží nebo materiál dopravcem. V přepravních smlouvách a dokumentech bývá tato osoba označována jako odesílatel nebo příjemce. (Novák a kol., 2013)

**Přepravní služby** lze vymezit jako souhrn všech činností, které souvisejí s procesem přemístění zboží včetně samotného přemístění. Mezi tyto služby patří například nakládka, vykládka, skladování nebo také pojišťovací služby. (Novák a kol., 2011)

Mezi nejdůležitější **přepravní doklady** se řadí **nákladní listy**, které dokazují existenci přepravní smlouvy. Nákladní listy se využívají jak pro vnitrostátní, tak pro mezinárodní přepravu zboží. Společnost FAS TRANS s. r. o. jako doklad pro vnitrostátní přepravu používá Záznam o provozu vozidla vnitrostátní nákladní dopravy (viz Příloha A) Pro mezinárodní přepravní doklady platí, že mají zpravidla sjednocenou formu a obsah.

Dále bývá jako přepravní doklad používán **dodací list**, který se obsahově od nákladního listu příliš neliší. Dodací list neslouží jako doklad o uzavření přepravní smlouvy, ale je doplňkem k vyúčtování přepravy.

Pojem **zasílatel** je specifikován například takto: „*Zasílatel, též speditér, je subjekt, který svým jménem, na účet a v zájmu příkazce (přepravce) obstarává (zajišťuje) pro jeho potřeby přepravní služby. Přepravní nebo dopravní služby může obstarat tím, že jejich dodání zajistí u dalších subjektů (nejčastěji u dopravců), pak se jedná o tzv. čistého zasílatele, nebo je může zajistit i tak, že je provede (zrealizuje) sám, pak jde o tzv. zasílatele s vlastním vstupem (právem vlastního vstupu či samovstupem).*“ (Novák a kol., 2013)

**Outsourcing** lze do českého jazyka přeložit jako vyčlenění určité vedlejší činnosti z podniku a její vykonávání externí firmou. Tato externí firma následně přebírá za vykonání činnosti veškerou odpovědnost. Vyčleněná činnost nesmí být hlavním předmětem podnikání firmy. Outsourcing se používá především k zlepšení poměru cena a výkon. I když vždy nedochází přenesením odpovědnosti k ušetření peněžních prostředků, v mnoha případech nastává v očích zákazníka růst image firmy. Důvodem může být kvalitnější technické vybavení a kvalifikovanější pracovní síla specializované firmy, které si společnost využívající outsourcing nemůže dovést. Outsourcing může firmě pomoci také snížit provozní náklady, pokud využívaná externí firma poskytuje činnost levněji. (businessvize.cz, 2018)

Poskytovatele logistických služeb lze z pohledu zdrojů členit na (Jirsák, Mervart, Vinš, 2012):

- **2PL** poskytovatele, kam se řadí například dopravci,
- **3PL** poskytovatele (Third Party Logistics Provider), kterými jsou firmy poskytující komplexní logistické služby, přepravní, skladové atd., využívající vlastní i externí zdroje, jsou jimi například zasilatelé,
- **4PL** poskytovatele (Fourth Party Logistics Provider), tedy firmy specializující se na kompletní outsourcing logistiky. Důležitá je koordinace zdrojů účastníků logistického řetězce. V praxi se tito poskytovatelé na trhu téměř nevyskytují,
- **5PL** poskytovatele (Fifth Party Logistics Provider), kteří jsou perspektivní formou poskytovatelů logistických služeb úrovně 4PL, ale poskytující pouze činnosti v oblasti know-how.

## 2.2 Druhy dopravy

Odvětví dopravy lze dělit podle mnoha různých hledisek. Důležité a nejčastější dělení dopravy je zejména podle druhu dopravní cesty a používaných dopravních prostředků na obory (Sixta, Mačát, 2005):

- železniční,
- letecká,
- silniční (nákladní, osobní),
- vodní (říční, námořní),

- potrubní,
- kombinovaná (integrovaná).

Další dělení dopravy může být podle (Sixta, Mačát, 2005):

- přemísťovaného objektu na osobní a nákladní,
- vztahu dopravce a přepravce na veřejnou, neveřejnou a individuální,
- místa jejich provozování na vnitřní a vnější,
- obsluhovaného území na vnitrostátní a mezinárodní,
- hromadnosti na hromadnou a nehromadnou,
- velikosti zásilky na celovozovou a kusovou,
- pravidelnosti na pravidelnou a nepravidelnou,
- prostředí, ve kterém se provádí na podzemní, pozemní, vodní, vzdušnou a kosmickou.

### 2.3 Silniční nákladní přeprava

Silniční nákladní přeprava se řadí k nejrozšířenějším typům přepravy jak v České republice, tak i v Evropské unii. Jedná se o velmi progresivně se rozvíjející obor, který funguje v silně konkurenčním prostředí. (exportguru.cz, 2018)

Základními znaky a zároveň výhodami silniční nákladní přepravy jsou rychlost, dostupnost, operativnost a také rychlá přizpůsobivost přáním a potřebám na trhu. Silniční přeprava je také velmi pružná díky husté silniční síti. Možným konkurentem v oblasti přepravy velkých zásilek je pro silniční dopravu hlavně železniční doprava. Naopak při přepravě menších zásilek silniční doprava na trhu převládá. Svou univerzalitu dokazuje silniční doprava přepravováním zboží či produktů různých velikostí, hmotností a na různé vzdálenosti. (Lambert, Stock, Ellram, 2005)

Tento druh přepravy má také určité nedostatky. Jedná se například o rostoucí náklady na přepravu, také o závislost přepravy na hustotě silničního provozu, na počasí a v neposlední řadě také o negativní vliv na životní prostředí vypouštěním škodlivin ve výfukových plynech.



Silniční nákladní přeprava se v praxi zpravidla dělí do tří relativně samostatných skupin (Novák a kol., 2011):

- celovozová přeprava (Full Truck Load – FTL), kdy je zákazníkovi pro přepravu k dispozici kapacita celého vozidla,
- přeprava kusových zásilek (Less than Truck Load – LTL), zkratka LTL značí dokládkovou přepravu, tedy sdruženou přepravu dílčích zásilek jedním vozidlem,
- speciální přeprava (nadměrné, nadrozměrné, živá zvířata, nebezpečné věci a látky, aj.).

### 2.3.1 Vnitrostátní silniční nákladní přeprava

Vnitrostátní silniční nákladní přeprava zboží probíhá na území jednoho státu. Právní úprava pro vnitrostátní nákladní přepravu vychází z Obchodního zákoníku. Na vnitrostátní silniční přepravu v České republice se vztahují všechna ustanovení Evropské dohody o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí. Jelikož se společnost FAS TRANS s. r. o. zaměřuje více na mezinárodní přepravu, nebude problematika vnitrostátní přepravy podrobně rozebírána.

### 2.3.2 Mezinárodní silniční nákladní přeprava

Mezinárodní silniční nákladní přeprava je prováděna vozidly, popřípadě jejich soupravami, jejichž užitečná hmotnost přesahuje 3 500 kg. V praxi se tato část mezinárodní silniční nákladní přepravy běžně nazývá jako mezinárodní kamionová doprava (MKD), avšak toto označení není schváleno jako odborný termín. Pro mezinárodní silniční přepravu platí, že při ní dochází k přepravě osob, zvířat a věcí prostřednictvím silničních vozidel a také, že výchozí a cílové místo dopravy se nachází na území dvou různých států. Pro stanovení jednotných pravidel pro přepravy a také pro vymezení smluvních stran a jejich vzájemné vztahy byla vytvořena jednotná právní úprava s názvem Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční dopravě, zkráceně Úmluva CMR. (Novák a kol., 2013)

### 3 Mezinárodní instituce v silniční dopravě

#### 3.1 Mezinárodní silniční unie – IRU

Tato unie, celým názvem International Road Transport Union, byla vytvořena v roce 1948 v Ženevě. Jedná se o jednu z nejvýznamnějších organizací mezinárodní silniční dopravy, jejímž úkolem je soustřeďovat a zastupovat živnostenské zájmy a také celohospodářské zájmy související s mezinárodní silniční dopravou zboží a osob. Také vykonává funkci poradního orgánu Hospodářské a sociální rady OSN. Od založení se mezinárodní silniční unie zasloužila o právní úpravu v oblasti smluvních přepravních vztahů, zjednodušení celních formalit a navrhla také kontrolní list CMR. Dále se také snaží podporovat rozšíření elektronické výměny dat. IRU realizuje velmi úzké vztahy s organizacemi jako EU, Rada Evropy a v neposlední řadě Evropská konference ministrů dopravy – CEMT.

#### 3.2 Transfrigoroute International – TI

Tato instituce se zabývá problematikou přepravy pod kontrolovanou teplotou. Jedná se o významnou světovou nevládní instituci sídlící ve švýcarském Bernu. Instituce Transfrigoroute International byla založena roku 1955 v Paříži. Pro členství je nezbytné být soukromá či právnická osoba a splňovat dané podmínky stanovené podle druhu členství.

Základním úkolem národních skupin, které tvoří TI, je sjednocení pravidel a podmínek přeprav MKD zboží pod kontrolovanou teplotou. Dále se také zaměřují na ochranu společných zájmů dopravců MKD.

#### 3.3 Další mezinárodní instituce v silniční dopravě

Dalšími mezinárodními institucemi působící v silniční dopravě jsou například **Mezinárodní silniční federace (IRF)** a **Stálé mezinárodní sdružení silničních kongresů (AIPCR)**. První zmíněná IRF se věnuje silničnímu hospodářství. Tato federace sídlí v Ženevě a mezi působící členy se řadí silniční správy a organizace zabývající se výstavbou silnic.

Stálé mezinárodní sdružení silničních kongresů bylo založeno již v roce 1908 a sídlí ve francouzské Paříži. Jedná se o nejstarší organizaci v oblasti automobilové dopravy a silničního hospodářství působící na celém světě. Činností AIPCR je především šíření

informací o vědeckotechnickém pokroku výstavby silnic, mostů atd. Mezi členy tohoto sdružení se řadí vlády států, veřejné instituce, právnické osoby i osoby soukromé. (Novák, Pernica, Svoboda, Zelený, 2005)

## 4 Mezinárodní dohody v silniční přepravě

Mezinárodní dohody upravují vztahy v silniční přepravě. Dělí se zpravidla na dvoustranné a mnohostranné podle počtu smluvních stran účastnících se přepravy.

### 4.1 Dvoustranné dohody

Dvoustranné neboli bilaterální dohody jsou mezivládní dohody o mezinárodní silniční dopravě, které jsou sjednávány vládou ČR a vládami jiných států. Pro mezinárodní přepravu zboží jsou stále ještě potřebná určitá zahraniční vstupní povolení.

Přepravu zboží a plnění určitých ustanovení dvoustranných dohod mezi nečlenskými státy Evropské unie řeší smíšené komise. Důležitým úkolem této komise je stanovování vzájemného množství zahraničních vstupních povolení mezi zúčastněnými zeměmi.

Členit zahraniční vstupní povolení lze podle časové platnosti na:

- **jednorázová**, která opravňují dopravce k jedné jízdě do určené země a k jedné jízdě z určené země, popřípadě k jedné tranzitní jízdě,
- **trvalá**, která platí pro nelimitovaný počet jízd v předem určeném časovém období (např. jeden kalendářní rok).

**Povolení CEMT** (Konference ministrů dopravy evropských států) se od ostatních bilaterálních dohod odlišují mnohostranným charakterem s platností pro všechny členské státy CEMT. Pro tuto skutečnost ale existují případná oblastní omezení. Povolení CEMT je možné využít pro přepravy do třetích zemí bez jakýchkoli omezení, což představuje značnou ekonomickou výhodu. Doba platnosti povolení CEMT je jeden měsíc nebo jeden kalendářní rok.

**Eurolicence** je pojem pro doklad, který nahrazuje zahraniční vstupní povolení pro ČR a všechny ostatní členské státy Evropské unie. Vztahuje se na dopravce MKD provádějící vnitrouijní přepravu pro cizí potřeby (viz Příloha B). Eurolicenci musí vlastnit také provozovatel mezinárodní dopravy z členského státu EU do nečlenského státu nebo naopak a to konkrétně pro část dopravy vedoucí po území členského státu Evropské unie. Prvopis eurolicence vydaný dopravním úřadem je ponechán dopravci a opisy dané eurolicence musí být k dispozici v každém vozidle dopravce pro možnou kontrolu. (Novák, Zelený, Pernica, Kolář, 2011)

## 4.2 Mnohostranné dohody

Multilaterální neboli mnohostranné dohody jsou smlouvy podepsané třemi či více smluvními stranami. Dohody ATP a ADR jsou v této části práce zmíněny z důvodu informování o jejich existenci a komplexnosti při představování mnohostranných dohod. V praktické části práce již nebudou využívány, jelikož vybraná přeprava se nezaměřuje na přepravu nebezpečných věcí ani zkazitelných potravin.

### 4.2.1 Úmluva CMR

Úmluva CMR, celým názvem Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční dopravě, se řadí mezi mnohostranné mezinárodní dohody. Úmluva CMR je od roku 1975 součástí práva České republiky. Od jejího vydání tak sjednocuje a upřesňuje pravidla pro vztahy vycházející z přepravní smlouvy. Působnost Úmluvy CMR se aplikuje pouze v silniční dopravě, která je vykonávána v rámci MKD. Zároveň s vydáním Úmluvy CMR byl také vytvořen jednotný mezinárodní přepravní doklad, tj. mezinárodní silniční nákladní list, jinak také nákladní list CMR.

Pro Úmluvu CMR platí, že zasahuje a upravuje pouze oblast mezinárodní kamionové dopravy a nemůže být tedy použita pro jinou oblast mimo svou platnost. Důležitá je také informace, že všechna ustanovení Úmluvy o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční dopravě jsou kogentní, tedy závazné. Je tedy zřejmé, že jakékoli odklonění od Úmluvy CMR znamená neplatnost přepravní smlouvy. Úmluva také stanovuje odpovědnost dopravce za počínání svých zaměstnanců, kteří jsou součástí dané přepravy.

**Nákladní list CMR** je přepravní dokument používaný v rámci přepravy podle Úmluvy CMR. Případně také dokládá uzavření přepravní smlouvy a je průkazným dokladem o převzetí zboží nebo materiálu dopravcem od odesílatele. Pro možný budoucí spor mezi smluvními stranami musí být řádně vyplněný a potvrzený. Jeho ztráta nebo neúplnost údajů nemusí být nutně důvodem k neplatnosti přepravní smlouvy.

Tento dokument obsahuje 5 předtištěných listů, kdy každý z nich náleží jiné smluvní straně a je podepsaný odesílatelem i dopravcem (vzor nákladního listu viz Příloha C). První list je předtištěný v červené barvě a po vyplnění náleží odesílateli zboží. Druhé vyhotovení v modré barvě putuje spolu se zbožím a je určeno příjemci. Třetí část

nákladního listu CMR v zeleném vyhotovení je určena pro dopravce. Poslední dva černě předtištěné listy tohoto dokumentu náleží například celním orgánům.

Shodně jako pro obsah ostatních přepravních dokladů i pro obsah nákladního listu CMR platí, že musí obsahovat obligatorní údaje. Těmito povinnými údaji jsou:

- místo a datum vystavení nákladního listu CMR,
- jméno a adresa odesílatele,
- jméno a adresa dopravce,
- místo a datum převzetí zboží a místo jeho určení,
- jméno a adresa příjemce,
- označení povahy přepravovaného zboží a druh obalu,
- počet kusů, jejich zvláštní označení a čísla,
- hrubá hmotnost zboží v kg nebo objem zásilky v m<sup>3</sup>,
- náklady související s přepravou jako poplatky, cla a další výdaje,
- pokyny potřebné pro celní nebo jiná úřední jednání,
- údaj o přepravě a jejím řízení ustanovením Úmluvy CMR.

Mezi nepovinné údaje, které mohou být obsaženy v nákladním listu CMR, patří například údaj o výdajích hrazených odesílatelem, údaj o zákazu překládky zboží, pokyny odesílatele pro dopravce ohledně pojištění zboží či seznam dokladů, které se předávají dopravci. (Novák a kol., 2013)

Jednou z povinností odesílatele je k nákladnímu listu přiřadit potřebné doklady pro celní nebo jiná jednání a sdělit dopravci všechny požadované informace. Dále také nese odpovědnost za všechny škody, které vznikly následkem vyplnění nepřesných či neúplných údajů v nákladním listě CMR. Odesílatel zásilky může během přepravy požadovat její zastavení, změnit příjemce či místo vykládky zboží. Dopravce je od okamžiku převzetí zboží až do okamžiku jeho vydání odpovědný za jakékoli poškození zásilky nebo její úplnou nebo dílčí ztrátu. Po dopravení zboží na místo určení má příjemce právo žádat od dopravce vydání zásilky včetně druhého exempláře nákladního listu. Příjemce však musí dopravci nejdříve potvrdit převzetí zásilky na jeho vyhotovení nákladního listu CMR. (Novák, Pernica, Svoboda, Zelený, 2005)

#### 4.2.2 Dohoda ADR

Pro sjednocení postupů přepravy a zároveň také pro eliminaci rizik spojených s přepravou nebezpečných věcí byla vytvořena Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí, mezinárodně nazývaná Dohoda ADR. Součástí této dohody jsou dvě přílohy. **Příloha A** obsahuje výčet nebezpečných látek a jejich třídění podle fyzikálně-chemických vlastností, údaje o jejich balení a označování. **V příloze B** jsou uvedena ustanovení zabývající se silničními dopravními prostředky, které jsou určeny pro přepravu nebezpečných věcí. Dále tato příloha obsahuje ustanovení o samotné přepravě a také manipulaci s nebezpečným nákladem. Všechna ustanovení vycházející z Dohody ADR se v České republice vztahují také na vnitrostátní přepravu nebezpečných věcí.

#### 4.2.3 Dohoda ATP

Dohoda o mezinárodních přepravách zkazitelných potravin a o specializovaných prostředcích určených pro tyto přepravy je další mezinárodní dohodou a byla do české legislativy zařazena v roce 1982. Dohoda ATP se zabývá jen částí problematiky mezinárodních přeprav zboží pod kontrolovanou teplotou a to konkrétně vztahy v mezinárodní přepravě rychlezkazitelných potravin a problematikou speciálně upravených dopravních a přepravních prostředků pro tyto přepravy. Tyto prostředky musí splňovat normy obsažené v příloze Dohody ATP, následně mohou být označovány jako izotermické, chladicí, mrazicí nebo vyhřívací přepravní prostředky. Dohoda ATP se vztahuje na veřejnou i neveřejnou mezinárodní silniční i železniční přepravu. Nejvýznamnější mezinárodní institucí věnující se problematice mezinárodních silničních přeprav zboží je Transfrigoroute International (TI).

#### 4.2.4 Dohoda AETR

Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (zkráceně AETR) sjednocuje mezinárodně uznávané předpisy pro činnost řidičů v nákladní a osobní silniční dopravě. Hlavní řešenou problematikou v Dohodě AETR je vymezení minimálního věku řidičů, naplánování denní a týdenní doby řízení i odpočinku, bezpečnostní přestávky a také problematika kontrolního řízení - tachografu (Novák, Zelený, Pernica, Kolář, 2011).

## 5 Právní úprava podnikání v dopravě

Pro podnikání v dopravě byl zlomový rok 1994, kdy vstoupil v platnost zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě. V období před rokem 1994 vznikl během krátkého časového úseku nespočet nových soukromých dopravců. Po nabytí účinnosti tohoto zákona začal stát činnost těchto dopravců regulovat a stanovil podmínky provozování silniční dopravy.

Podnikat v mezinárodní dopravě je možné jako fyzická osoba (živnostník) nebo, založením obchodní společnosti, jako právnická osoba. Společnost FAS TRANS s. r. o., jejíž činnost je v této práci dále zkoumána, podniká v silniční dopravě jako společnost s ručením omezeným. Z tohoto důvodu se práce orientuje na úpravu legislativy zaměřené na právnické osoby.

Silniční nákladní doprava je koncesovanou živností a je tedy možné ji provozovat jen na základě státního povolení „koncese“. Tato povolení se rozdělují na koncesi pro silniční nákladní dopravu vozidly do 3,5 tuny, tj. malými vozidly, a koncesi pro silniční nákladní dopravu vozidly nad 3,5 tuny, tj. velkými vozidly (Novák a kol., 2013)..

Podle §2 zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání je živností „*soustavná činnost provozovaná samostatně, vlastním jménem, na vlastní odpovědnost, za účelem dosažení zisku a za podmínek stanovených tímto zákonem.*“

Pro každého podnikatele nebo stanoveného odpovědného zástupce v oboru silniční nákladní dopravy pro cizí potřeby platí, že musí splňovat všeobecné a zvláštní podmínky pro provozování této živnosti. Odpovědným zástupcem se rozumí fyzická osoba určená podnikatelem, která splňuje všeobecné i zvláštní podmínky provozování živnosti a je odpovědná za provoz živnosti.

**Všeobecné podmínky** pro provozování živnosti jsou:

- bezúhonnost,
- plná svéprávnost.

Mezi **zvláštní podmínky** pro provozování živnosti patří (Novák a kol., 2013):

- trvané **usazení** v členském státě,



- **dobrá pověst**, kterou má dle živnostenského zákona osoba bezúhonná. Tuto skutečnost prokazují občané České republiky předložením výpisu z Rejstříku trestů.,
- **finanční způsobilost** lze v případě vedení účetnictví prokázat předložením zahajovací rozvahy. Trvání finanční způsobilosti musí být doloženo každý kalendářní rok.,
- **odborná způsobilost**, kterou musí disponovat odpovědný zástupce podnikatele. Ten je povinný složit zkoušku odborné způsobilosti a poté předložit živnostenskému úřadu osvědčení o odborné způsobilosti pro provozování silniční dopravy. Toto osvědčení vydává dopravní úřad. Oblasti obsažené v této zkoušce vymezuje zákon o silniční dopravě č. 111/1994 Sb.

Zákon 111/1994 Sb., o silniční dopravě stanovuje, že udělení koncese provozovateli silniční dopravy velkými vozidly je možné, jen pokud se jedná o právnickou osobu se sídlem na území České republiky nebo pokud se jedná o fyzickou osobu s trvalým pobytem na území České republiky či obdobným pobytem na území některého jiného členského státu Evropské unie. Žádost o udělení koncese podnikatel podává na místě příslušném živnostenském úřadě buď osobně, nebo elektronicky.

Pro podnikání v mezinárodní dopravě je nutná také **eurolicence**, která od roku 2004 nahrazuje všechna zahraniční vstupní povolení a zároveň opravňuje k provádění přeprav na území jednotlivých členských zemí Evropské unie, Norska, Islandu, Lichtenštejnska a Švýcarska. Eurolicence je pojem, který představuje licenci pro mezinárodní silniční nákladní přepravu zboží pro cizí potřeby (viz Příloha B). Tuto licenci vydávají dopravní úřady na základě žádosti podané dopravcem MKD a platnost licence je 10 let. Tento orgán vydá podnikateli eurolicenci a zároveň s ní také opis eurolicence pro každé velké vozidlo, pro které podnikatel prokázal finanční způsobilost a nahlásil jej dopravnímu úřadu. Opisy eurolicence musí být k dispozici ve všech vozidlech dopravce. Právní stránku eurolicence upravuje Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1072/2009, o společných pravidlech pro přístup na trh mezinárodní silniční nákladní dopravy.

Dalším důležitým dokumentem pro podnikatele v mezinárodní dopravě je tzv. **Osvědčení řidiče pro silniční přepravu zboží pro cizí potřeby** (viz Příloha D).

Toto osvědčení je povinen zajistit zaměstnavatel řidiče, který není občanem žádného členského státu Evropské unie nebo rezidentem. Osvědčení vydává dopravní úřad, shodně jako při vydání eurolicence (Novák a kol., 2013).

Další povinností podnikatele, na základě §9 zákona 111/1994 Sb., o silniční dopravě, je označení velkých vozidel, určených k podnikání, svým obchodním jménem. V každém firemním vozidle se musí nacházet při jeho provozu také platný doklad o oprávnění k podnikání.

Neméně důležitou povinností podnikatele v silniční dopravě je provádět opravy velkých vozidel pouze na plochách, které jsou k tomu přímo určené. V případě provedení opravy mimo vlastní firemní prostory musí společnost archivovat doklady o opravě 2 roky.

Dopravce provozující silniční dopravu velkými vozidly musí také dbát na vedení záznamů o době jízdy, bezpečnostních přestávkách a také o době odpočinku všech řidičů společnosti (viz Příloha E).

Co se týče pojištění, je každý podnikatel v silniční dopravě povinen sjednat si **pojištění odpovědnosti z provozu vozidla**, též označované jako povinné ručení. Toto povinně smluvní pojištění poskytuje finanční náhradu v případě škody způsobené firemním vozidlem. Pro krytí škod na vlastním vozidle, které je určené k podnikání, slouží **havarijní pojištění**. Toto pojištění je dobrovolné a hradí škody při havárii, krádeži vozidla či vandalismu a při živelných pohromách. Společnost FAS TRANS s. r. o. má dále sjednané pojištění odpovědnosti za škodu silničního dopravce, z kterého je hrazeno případné poškození nákladu během přepravy.

## 6 Zpoplatnění silniční infrastruktury ve vybraných zemích

### 6.1 Česká republika

Využívání dálnic, rychlostních silnic a také vybraných silnic I. třídy v České republice podléhá platbě mýtného. Všechny související povinnosti vymezuje zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, přesněji jeho novela č. 196/2012 Sb., a zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích. Konkrétní provedení upravují nařízení vlády České republiky a také vyhlášky Ministerstva dopravy ČR.

System elektronického mýtného začal v České republice platit od roku 2007 a vztahoval se pouze na motorová vozidla s nejvyšší povolenou hmotností nad 12 tun. V roce 2010 se povinnost platby elektronického mýtného rozšířila na všechna vozidla o největší povolené hmotnosti nad 3,5 tuny. Pro všechna tato vozidla platí povinné vybavení palubní jednotkou Premid.

Mýtné je v České republice možné uhradit před uskutečněním placené jízdy nebo po provedení placené jízdy. V prvním případě se vypočtená částka mýtného po projetí zpoplatněným úsekem odečítá z kreditu vloženého do palubní jednotky. V případě následného placení je nutné uzavření smlouvy mezi provozovatelem vozidla a provozovatelem elektronického mýtného systému. Mýtné transakce jsou pak zpětně fakturovány provozovateli vozidla. Mýtné je možné tedy hradit buď na fakturu, lze využít platbu inkasem z bankovního účtu nebo prostřednictvím jiného dohodnutého platebního prostředku. Společnost FAS TRANS s. r. o. využívá placení mýtného zpětně a konkrétně na základě přijaté faktury. (Novák a kol., 2013)

Sazby mýtného pro nákladní vozidla se liší podle počtu náprav a emisní třídy vozidla (viz Obrázek 1). Případné mýtné za využití konkrétního vybraného úseku se stanoví vynásobením sazby a délky úseku. Tyto placené úseky mají stanovené speciální tarify, které lze vyhledat na internetových stránkách provozovatele Systému elektronického mýtného. (mytocz.eu, 2018)

Obrázek 1 - Sazby mýtného pro rok 2018 v Kč

emisní třída	EURO 0-II			EURO III-IV			EURO V			tarif Euro6 EURO VI, EEV		
	počet náprav	2	3	4+	2	3	4+	2	3	4+	2	3
dálnice a rychlostní silnice	3,34	5,70	8,24	2,82	4,81	6,97	1,83	3,13	4,52	1,67	2,85	4,12
– pátek 15-20 h	4,24	8,10	11,76	3,58	6,87	9,94	2,33	4,46	6,46	2,12	4,05	5,88
silnice I. třídy	1,58	2,74	3,92	1,33	2,31	3,31	0,87	1,50	2,15	0,79	1,37	1,96
-- pátek 15-20 h	2,00	3,92	5,60	1,69	3,31	4,74	1,10	2,15	3,07	1,00	1,96	2,80
autobusy	1,38			1,15			1,04			0,80		

Zdroj: [www.mytocz.eu](http://www.mytocz.eu), 2018

## 6.2 Rakousko

Při provozu všech motorových vozidel s největší povolenou hmotností nad 3,5 tuny po rakouských dálnicích a rychlostních silnicích je nutné platit mýtné. Elektronický mýtný systém v Rakousku se nazývá GO Maut a prostřednictvím palubní jednotky GO-Box jsou počítány ujeté kilometry na zpoplatněném úseku.

Výše mýtného se tedy odvíjí od počtu ujetých kilometrů v placeném úseku, počtu náprav vozidla a od emisní třídy vozidla (viz Obrázek 2). Za průjezd rakouskými tunely či mosty je placeno dodatečné (zvláštní) mýtné, které lze před jízdou nastavit na palubní jednotce. (dkv-euroservice.com, 2018)

Obrázek 2 - Mýtné v Rakousku v €

Emisní třída	2 nápravy		3 nápravy		4 a více náprav	
	den	noc 22 - 05 h	den	noc 22-05 h	den	noc 22-05 h
EURO VI	0,181	0,1814	0,254	0,2549	0,3806	0,3818
EURO V a EEV	0,1984	0,1988	0,2784	0,2793	0,4103	0,4115
EURO IV	0,2047	0,2051	0,2872	0,2881	0,4204	0,4216
EURO 0 - III	0,2247	0,2251	0,3152	0,3161	0,4524	0,4536

Zdroj: *www.go-maut.at, 2018, přeloženo a upraveno*

Shodně jako pro platbu českého mýtného lze v Rakousku využít platbu předem z kreditu uloženého na palubní jednotce GO-Box nebo úhradu po průjezdu zpoplatněným úsekem. Lze využít platbu v hotovosti, tankovací karty i vybrané kreditní a debetní karty. Možné je i přímé zúčtování prostřednictvím systému GO Direkt. (Novák a kol., 2013)

### 6.3 Německo

Na německých dálnicích a vybraných spolkových silnicích je stanovena povinnost platit mýtné pro nákladní automobily s maximální přípustnou hmotností naloženého vozidla nad 7,5 tuny. Od platby mýtného jsou osvobozeny autobusy, vozidla armády, policie a v neposlední řadě vozidla hasičských sborů.

Mýtný systém v Německu provozuje společnost Toll Collect, který počítá a vybírá poplatky na základě počtu ujetých kilometrů. Další faktory ovlivňující výši částky mýtného jsou počet náprav vozidla a emisní norma vozidla (viz Obrázek 3 a 4).

Obrázek 3 - Emisní třídy v Německu

	Kategorie A	Kategorie B	Kategorie C	Kategorie D	Kategorie E	Kategorie F
Emisní třída	S6	EEV třída 1, S5	S4, S3 s PMK 2*	S3, S2 s PMK 1*	S2	S1, žádná emisní třída
Emisní třída Euro	Euro 6	EEV 1, Euro 5	Euro 4, Euro 3 + PMK 2*	Euro 3, Euro 2 + PMK 1*	Euro 2	Euro 1, Euro 0

Zdroj: *www.tolls.eu, 2018*

\* PMK je zkratka pro třídy snížených emisí částic (Partikelminderungsklasse). Pro kategorii D je nutná třída PMK 1 nebo vyšší, pro kategorii C PMK 2 nebo vyšší.

Obrázek 4 - Sazby mýtného v Německu

Kategorie	Podíl sazby mýta (v centech) Náklady na znečištění ovzduší	Počet náprav	Podíl sazby mýta (v centech) Náklady na infrastrukturu	Sazba mýta (v centech)
A	0	2	8,1	8,1
		3	11,3	11,3
		4	11,7	11,7
		od 5	13,5	13,5
B	2,1	2	8,1	10,2
		3	11,3	13,4
		4	11,7	13,8
		od 5	13,5	15,6
C	3,2	2	8,1	11,3
		3	11,3	14,5
		4	11,7	14,9
		od 5	13,5	16,7
D	6,3	2	8,1	14,4
		3	11,3	17,6
		4	11,7	18
		od 5	13,5	19,8
E	7,3	2	8,1	15,4
		3	11,3	18,6
		4	11,7	19
		od 5	13,5	20,8
F	8,3	2	8,1	16,4
		3	11,3	19,6
		4	11,7	20
		od 5	13,5	21,8

Zdroj: [www.tolls.eu](http://www.tolls.eu), 2018

Mýtné je možné uhradit automaticky prostřednictvím palubní jednotky OBU provozovatele Toll Collect, která na základě údajů z GPS o cestě a přednastavených údajů o vozidle rovnou počítá výši mýtného, pokud je tedy instalována do vozidla. V případě přítomnosti palubní jednotky probíhá úhrada příkazem k inkasu, tankovací kartou atd. Pokud ve vozidle palubní jednotka instalována není, může řidič využít terminál nacházející se nedaleko vjezdů na zpoplatněné úseky a zaplatit tak hotově, tankovací kartou či kreditní kartou.

Druhou možností je využití příslušné internetové aplikace, do které se zadávají obdobná data jako při využití terminálu, avšak její použití je vázáno na registraci u společnosti

Toll Collect. Pomocí služby TOLL2GO od roku 2011 lze používat palubní jednotku Toll Collect i pro výběr mýtného v Rakousku (toll-collect.de, 2018).

#### 6.4 Nizozemsko

Mýtný systém v Nizozemsku se vztahuje na využívání dálnic a zpoplatněných rychlostních silnic pro motorová vozidla s nejvyšší povolenou hmotností nad 12 tun. V Nizozemsku, Lucembursku, Dánsku a Švédsku se využívá společný mýtný systém s názvem Eurovignette. Tento systém je plně elektronický tzn. že euroviněty lze zakoupit online. Na internetové stránce [www.eurovignettes.eu](http://www.eurovignettes.eu) je lze rezervovat zadáním informací jako státní poznávací značka, země registrace vozidla, vybráním také počtu náprav a emisní třídy vozidla. Důležité je správné vyplnění doby platnosti, po kterou může být euroviněta používána. Úhrada mýtného pak může být provedena jak platebními kartami, tankovacími kartami nebo, jako v případě společnosti FAS TRANS s. r. o., zúčtování mýtného zpětně na základě přijaté faktury. (eurovignettes.eu, 2018)

### 7 Emisní normy v Evropě

Pro počáteční rozvoj emisních norem v Evropě se uvádí začátek 70. let. Konkrétně se jednalo o emisní normu EHK 15, která již monitorovala emise výfukových plynů ve vozidlech. Následující evropskou normou, která zahájila novou generaci emisních norem, byla EURO 0. Ta se objevila v roce 1990 a po ní následovaly normy další se stejným názvem a navyšujícím se koncovým číslem. Čím je toto číslo na konci názvu vyšší, o to přísnější se jedná normu. Dále následovaly emisní normy EURO 1 až EURO V, přičemž od normy EURO III (3) se začaly používat pro značení římské číslice. V roce 2014 začala platit emisní norma EURO VI, která je zároveň poslední platnou verzí (autolexicon.net, 2018).

*„Normy EURO definují povolené limity škodlivin ve výfukových plynech silničních motorových vozidel.“* (Novák a kol., 2013)

#### 7.1 Norma EURO VI

Emisní norma EURO VI vstoupila v platnost 1. 1. 2014. Jedná se o současně platnou emisní normu, kterou musí každé nově vyrobené vozidlo splňovat. Hlavním cílem této normy je zajistit stejnou „čistotu“ výfukových plynů jak u motorů zážehových, tak u motorů vznětových. Pro tuto emisní normu platí, že vznětový motor nesmí překročit

hodnotu produkovaných emisí NO<sub>x</sub> 80 mg/km. U zážehových motorů je hranice stanovena hodnotou NO<sub>x</sub> na 60 mg/km.

## 7.2 Norma EEV

Emisní norma EEV existuje od roku 1999 a probíhá současně s normami EURO. Jedná se o prozatím dobrovolnou emisní normu, avšak mnoho výrobců motorů ji splňuje. Tyto motory jsou, podle autorů Novák a kol., montovány hlavně do nákladních vozidel, která jsou určena pro místní a regionální přepravu. V současnosti je norma EEV nejpřísnější normou, která se na evropském kontinentu vyskytuje. Oproti motorům s normou EURO V produkují vozidla s motory EEV ještě méně škodlivé výfukové plyny. (Novák a kol., 2013)



## 8 Charakteristika společnosti FAS TRANS s. r. o.

### 8.1 Profil společnosti

Společnost FAS TRANS s.r.o. byla zapsána do obchodního rejstříku 2. května 2001. Předmětem podnikání této společnosti je silniční motorová nákladní vnitrostátní a mezinárodní doprava do 3,5 tuny a nad 3,5 tuny, a také výroba, obchod a služby neuvedené v přílohách 1 až 3 živnostenského zákona. Společnost je také držitelem koncese pro provozování silniční motorové nákladní dopravy přesahující hmotnost 3,5 tuny. Specializací této společnosti je dovoz a vývoz do Německa, Rakouska, Francie, Itálie, Nizozemska a v neposlední řadě do Belgie. Od roku 2017 bylo rozšířeno portfolio exportních a importních zemí o Portugalsko.

Dopravní společnost FAS TRANS s.r.o. sídlí v obci Blatnice nedaleko Plzně a její provozovna s administrativní budovou, parkovacím prostorem, halou s malým servisem a vlastní čerpací stanicí se nachází v Nýřanech (Plzeň-sever). Logo společnosti FAS TRANS s. r. o. je zobrazeno na Obrázku 5.

Obrázek 5 - Logo společnosti FAS TRANS s. r. o.

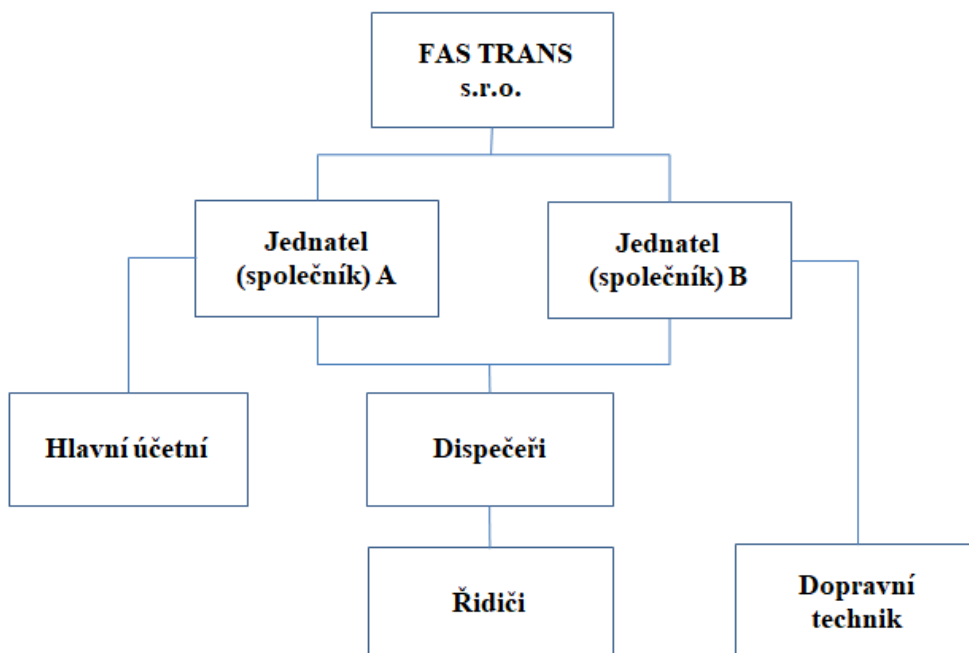


Zdroj: [www.fastrans.cz](http://www.fastrans.cz), 2018

#### 8.1.1 Organizační struktura společnosti

Společnost FAS TRANS s.r.o. řídí dva společníci s obchodními podíly 50 % a 50 %, kteří jsou zároveň jednateli společnosti. Tato společnost zaměstnává 25 osob, z toho 4 pracovníky dispečinku, 2 účetní a 19 profesionálních řidičů nákladních vozidel. Organizační struktura společnosti je znázorněna na Obrázku 6.

Obrázek 6 - Organizační struktura



*Zdroj: vlastní zpracování, 2018*

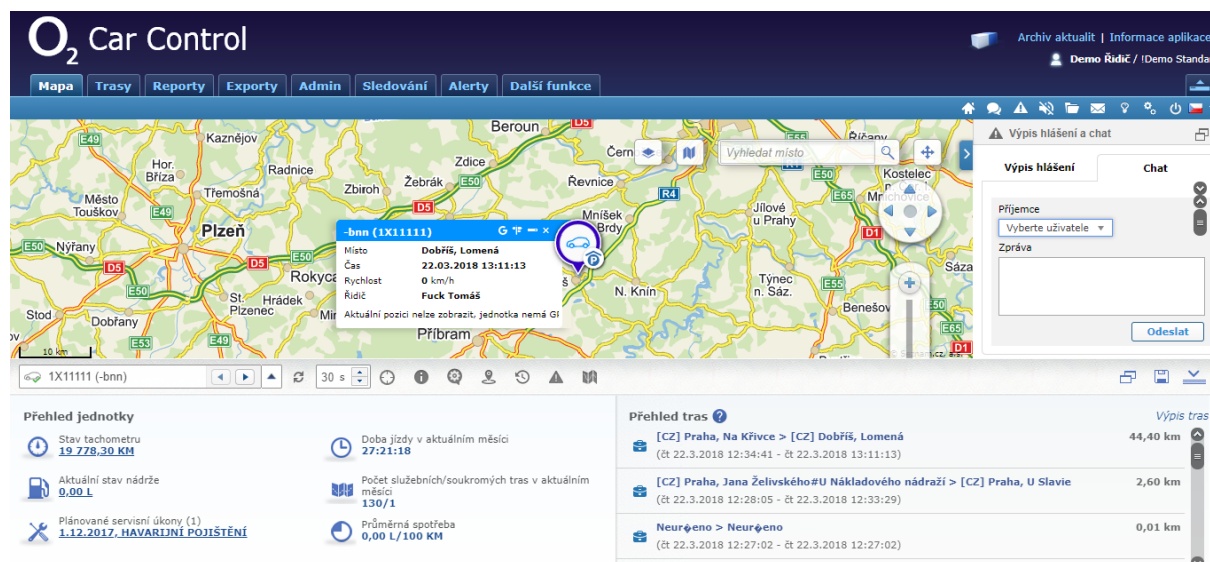
Dva společníci, kteří jsou také jednateli společnosti, společně řídí práci dispečerů, kteří zajišťují efektivní a plynulé **vytížení** vozidel, **vyhledávají** poptávky potenciálních zákazníků a **nabízejí** služby firmy (podrobněji viz 9.1.2).

Jelikož jsou dispečeři nadřízenou složkou všem řidičům společnosti, mají na starost jejich veškerou aktivitu ve firmě, komunikují s nimi a připravují doklady potřebné pro zakázku a následně pro potřeby hlavní účetní. Společnost FAS TRANS s. r. o. má v současnosti problémy sehnat kvalifikované a profesionální řidiče a dispečery. Zájemci o dané pracovní místo se tuto informaci mohou dočíst na webových stránkách společnosti.

Profesionální řidiči firmy vykonávají činnosti jako řízení nákladního vozidla, nakládku a vykládku zboží, komunikují s dispečery a starají se o svěřený vůz společnosti. Jejich činnost je kontrolována prostřednictvím jednotky GPS, která je rozšířena o jednotku se systémem O2 Car Control. Obě tyto jednotky jsou zabudované na palubní desce vozidel. Po přihlášení do aplikace systému z jakéhokoli počítače mají dispečeři a jednatelé společnosti FAS TRANS s. r. o. možnost řídit pohyb všech firemních

vozidel, sledovat spotřebu pohonných hmot, ujeté kilometry, rychlost jízdy, místo výskytu vozidla a další (viz Obrázek 7). Tento systém spravuje společnost O2, která patří k největším poskytovatelům telekomunikačních služeb na českém trhu. (o2.cz, 2018)

Obrázek 7 - O2 Car Control systém



Zdroj: [www.carcontrol.o2.cz](http://www.carcontrol.o2.cz), 2018

Jednatel A řídí práci hlavní účetní, která má na starost veškeré účetní činnosti, mzdové účetnictví a také obvolávání a urgování neplatících firem. Zároveň se jednatel A podílí na přípravě podkladů pro účetnictví. V průběhu zpracovávání této bakalářské práce se účetní společnosti zabírala problematikou daňového priznání. Konkrétně se jednalo o Priznání k dani z přidané hodnoty, Daňové priznání k silniční dani a také o Daňové priznání z příjmu právnických osob. Vzhledem k častým změnám v daňové legislativě je nutné tyto změny průběžně sledovat. V současné době si tyto informace účetní shání na internetových stránkách Finanční správy České republiky.

Dopravní technik společnosti zajišťuje údržbu všech vozidel společnosti. Činnost dopravního technika je podřízena jednateli B.

### 8.1.2 Popis vozového parku

Vozový park firmy FAS TRANS s.r.o. v současnosti tvoří 23 souprav složených z tahače a návěsu (viz Obrázek 8 a 9). Všechna vozidla jsou výhradně značky Volvo

a návěsy značky Schwarzmüller. Společnost vlastní 6 souprav Low Deck, z čehož jsou 3 návěsy s klasickou úpravou a 3 s klanicemi pro převážení klád (viz Obrázek 11). Typ Low Deck je určený pro velkoobjemovou přepravu a je typický svým sníženým podvozkem (viz Obrázek 10 – Tahač Low Deck a klasický).

Dále má společnost ve vlastnictví 17 klasických souprav, kde je 14 návěsů klasických a 3 jsou klanicové. Firma disponuje také pěti náhradními návěsy značky Krone, které jsou k dispozici pro rychlejší manipulaci s nákladem při překládce zboží. Novější návěsy mají obvodový lem Multilock umožňující uchycení popruhů každých 100 mm a přináší tak lepší možnost k uchycení nákladu.

Jelikož jsou všechna vozidla společnosti FAS TRANS s. r. o. zakoupena od společnosti Volvo Trucks, veškerý servis vozidel probíhá přímo v areálu pobočky Volvo v Nýřanech.

Všem zaměstnancům firmy je pro pracovní účely, například ke svozu řidičů od kamionů zaparkovaných mimo provozovnu zpět na firmu, k dispozici osobní automobil s menším nákladním prostorem Citroën Berlingo. Maximální objem nákladového prostoru činí 4,1 m<sup>3</sup>, a je tak možné do něj naložit dvě europalety pro přepravu nákladu. Vozy společnosti FAS TRANS s.r.o. splňují emisní normy EEV a EURO 6, které jsou v současnosti nejnovější a zároveň nejprísnější normy v Evropě.

Obrázek 8 - Tahač s návěsem



*Zdroj: [www.fastrans.cz](http://www.fastrans.cz), 2018*

Obrázek 9 – Jízdní souprava



*Zdroj: [www.fastrans.cz](http://www.fastrans.cz), 2018*

Na Obrázku 8 a 9 je zobrazena jízdní souprava společnosti FAS TRANS s. r. o., složená z tahače a návěsu. Celý vozový park společnosti je barevně sladěný do tyrkysovo-bílo-černé kombinace. Z levé i pravé strany všech návěsů společnosti se nachází její logo, na zadní straně návěsu jsou kontaktní údaje na vedení společnosti a odkaz [www stránky](http://www.fastrans.cz).

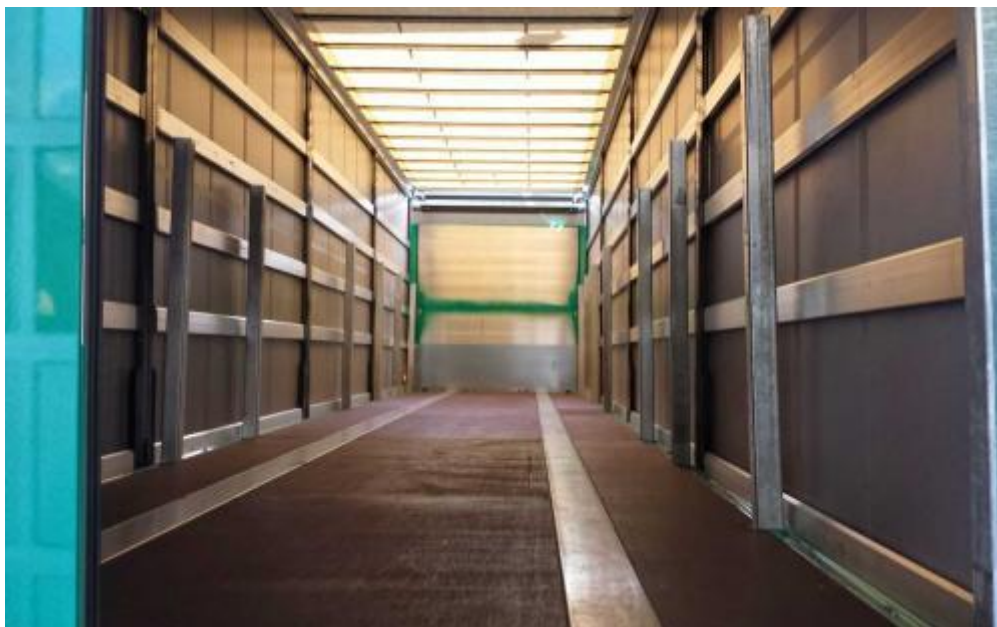
Obrázek 10 - Tahač Low Deck a klasický



*Zdroj: www.fastrans.cz, 2018*

Tahač Low Deck je určený pro velkoobjemovou přepravu a je typický sníženým podvozkem. Rozdíl mezi Low Deck a tahačem klasickým je viditelný na Obrázku 10.

Obrázek 11 - Interiér návěsu s klanicemi



*Zdroj: www.fastrans.cz, 2018*

Návěs s klanicemi je speciálně upravený pro převoz klád. Interiér takto přizpůsobeného návěsu je zobrazen na Obrázku 11.

## 8.2 Poskytované služby

### 8.2.1 Mezinárodní kamionová přeprava

Společnost FAS TRANS s. r. o. se specializuje především na kamionovou přepravu v rámci Evropské unie a to zejména do Německa, Rakouska, Itálie, Francie, Belgie, Portugalska a Španělska. Společnost tak musí věnovat pozornost problematice výpočtu a plateb mýtného za využívání dálnic či rychlostních silnic v dané zemi.

Mezi nejčastěji přepravované zboží lze zařadit produkty plzeňského pivovaru, železné konstrukce pro Pilsen Steel, sklářské výrobky ze sklárny Stölzle Union nebo také prací prostředky a elektroniku. Díky speciálním návěsům s klanicemi lze přepravovat také klády.

### 8.2.2 Mezinárodní spedice

Spediční služby velmi úzce souvisejí s realizací přeprav. Jedná se o volnou živnost, pro kterou není potřeba odborná či jiná způsobilost. Spedice spočívá v obstarávání přepravy a činnostech s ní spojených. Těmito činnostmi jsou například uzavírání smluv o přepravě věci, zajištění nakládky a vykládky zboží, obstarání přepravních dokladů atd.

V případě, že má společnost k dispozici více vozidel než je potřeba k uspokojení stálých zakázek a zákazníků, nabízí své dopravní služby a vyhledává poptávající po přepravě přes databanku přeprav RAAL TRANS (podrobněji viz 9.1.2). Společnost poskytuje spediční služby i v případě, kdy se zákazník poptává po přepravě zboží, které musí být převáženo ve speciálně upravených vozidlech či návěsech. Nejčastěji se jedná o cisternové návěsy pro převážení tekutin nebo sypkého materiálu a chladírenské či mrazírenské návěsy, které firma FAS TRANS s. r. o. nevlastní.

## 9 Průběh realizace přepravy

### 9.1 Vyhledávání a objednávka přepravy

Objednat si dopravní služby firmy FAS TRANS s. r. o. může jak stálý zákazník (viz 9.1.1), který s firmou spolupracuje dlouhodobě již několik let, tak i zákazník nový (viz 9.1.2), který si firmu vyhledá například na webových stránkách a kontaktuje sám prostřednictvím telefonické nebo e-mailové komunikace. Společnost FAS TRANS s. r. o. své nové zákazníky vyhledává také přes databanku přeprav RAAL TRANS (viz 9.1.2).

#### 9.1.1 Stálý zákazník

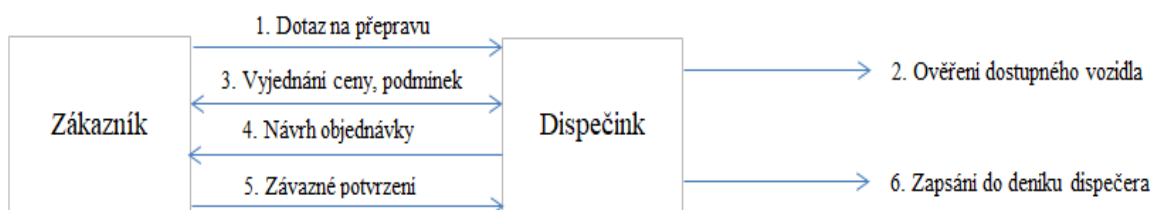
V prvním případě objednávky přepravy stálým a ověřeným zákazníkem nemusí firma prověřovat jeho solventnost, dodržování podmínek smluv, spolehlivost a způsob jednání. Zákazník poptávající se po přepravních službách se telefonicky nebo prostřednictvím e-mailu spojí s dispečery společnosti a dotazuje se, zda má firma volné vozidlo, případně zda je upraveno podle nákladu, pro který se přeprava objednává (1). Dispečer tuto skutečnost ihned ověří prostřednictvím systému O2 Car Control (viz 8.1.1), který je přímo zabudovaný ve všech vozidlech, které firma vlastní. Vozidlo dostupné a vhodné pro danou přepravu je buď stojící na pozemku provozovny firmy FAS TRANS s. r. o. nebo vozidlo dokončující jinou přepravu v blízkosti nové nakládky (2).

Dále následuje vyjednávání o ceně a sdělení termínu a adresy místa nakládky nebo vykládky (3). Všechny náležitosti a informace, jako například název firmy, číslo objednávky, identifikační číslo organizace a datum přepravy, jsou firmou FAS TRANS s. r. o. sepsány do návrhu písemné objednávky (viz Příloha F), který je následně odeslán zákazníkovi prostřednictvím e-mailu ke kontrole správnosti údajů (4). Po překontrolování objednávky zákazníkem následuje její závazné potvrzení, přijetí firmou FAS TRANS s. r. o. (5) a zapsání do deníku dispečera (6). Tento deník si firma vede v papírové formě a dispečeri do něho zapisují data objednání přeprav, čísla objednávek, názvy firem nebo jména žadatelů o přepravu, odkud se zboží bude převážet a jaká jsou místa vykládek. Dalšími položkami, které se v tomto deníku vyplňují, jsou data požadavku na přepravu, státní poznávací značka vozidla, které náklad přepraví a také data provedení přeprav (viz Příloha G).



Výběr řidiče a vozidla pro jednotlivé přepravy probíhá dle místa a času nakládky. Pracovníka dispečinku vybírajícího vhodného řidiče a vozidlo zajímá, který pracovník je nejbližší od místa nové objednávky a je dostupný v potřebný čas. I k tomuto úkonu se ve firmě využívá systém Car Control (viz 8.1.1). Zároveň mají pracovníci dispečinku k dispozici tabulku v programu Excel, do které zapisují, kam jaký řidič jede, jakým vozidlem a datum výjezdu a ukončení přepravy, popřípadě návratu zpět na provozovnu firmy. Do poznámky na konci zápisu do deníku dispečera může být uvedena také cena zakázky a druh přepravovaného nákladu. Poté následuje předání kopie objednávky přepravy řidiči, který se bude podílet na přepravě. Celý proces objednávky je znázorněn na Obrázku 12 – Schéma procesu objednávky.

Obrázek 12 - Schéma procesu objednávky



*Zdroj: vlastní zpracování, 2018*

### 9.1.2 Nový zákazník

Nového zákazníka firma může získat různými způsoby. Jedním z nich je na doporučení od stálého a spokojeného zákazníka společnosti. O firmě FAS TRANS s. r. o. se noví zákazníci mohou dočíst na Facebooku a také na webových stránkách, kde se nachází základní informace o vzniku, službách a vozovém parku společnosti včetně kontaktů pro případné zájemce o přepravu.

Dalším způsobem, jak získat nové zákazníky, je vyhledávání přes databanku přeprav RAAL TRANS (viz Obrázek 13). Do tohoto systému lze nahrát vlastní nabídky přeprav vytvořené v programu RAAL TRANS Editor, který mají dispečerů ve svých pracovních počítačích. Dále lze prohlížet a stahovat nabídky od jiných uživatelů, a tak vyhledávat nové zakázky.

Obrázek 13 - RAAL TRANS



*Zdroj: www.raal.cz, 2018*

Na rozdíl od objednávky přepravy stálým a osvědčeným zákazníkem je potřeba nového obchodního partnera prověřit. Firma FAS TRANS s. r. o. si své zákazníky kontroluje prostřednictvím obchodního a insolvenčního rejstříku na serveru Justice.cz. Pokud se společnost rozhodne vybrat daného zákazníka, spojí se s ním prostřednictvím telefonní komunikace.

V případě kontaktování firmy zákazníkem probíhá vzájemná komunikace přes telefon nebo e-mail. Pracovník dispečinku zájemci vysvětlí, jak probíhá celá realizace přepravy včetně vyjednání cenových a obchodních podmínek. Pokud se nový zájemce o přepravní služby rozhodne vybrat společnost FAS TRANS s. r. o., následuje stejný postup objednávky, jako u stálého zákazníka. Proces komunikace před vytvořením závazné objednávky trvá u nových zákazníků o něco déle kvůli vysvětlování podmínek a způsobu přepravy.

## 9.2 Přesun na nakládku

Všechny činnosti týkající se nakládky jsou zobrazeny na Obrázku 15 – Schéma procesu nakládky. Po vytvoření závazné objednávky obdrží vybraný řidič od pracovníka

dispečinku pokyny k přepravě buď v papírové formě, pokud není na žádné přepravní cestě, nebo elektronicky, pokud je na cestě z jiné vykládky. Pokud se jedná o elektronickou formu předání informací, jsou řidiči zaslány na firemní mobilní telefon (1). Pokyny k přepravě buď vycházejí z dané objednávky, kde jsou vypsány jen nejdůležitější informace pro řidiče, nebo je jedná o kopii či fotografii celé objednávky. V případě jakýchkoli nejasností řidič kontaktuje dispečera firmy FAS TRANS s. r. o.

Pokyny k přepravě zpravidla obsahují

- datum a čas nakládky,
- přesnou adresu místa nakládky,
- kód nebo referenční číslo nakládky,
- adresu místa vykládky.

Po příjezdu řidiče na místo nakládky následuje jeho ohlášení na vrátnici. Zde řidič vrátnému sdělí kód nebo referenční číslo objednávky, podle kterého jej identifikuje a naviguje na přesné rampové nakládací místo (2).

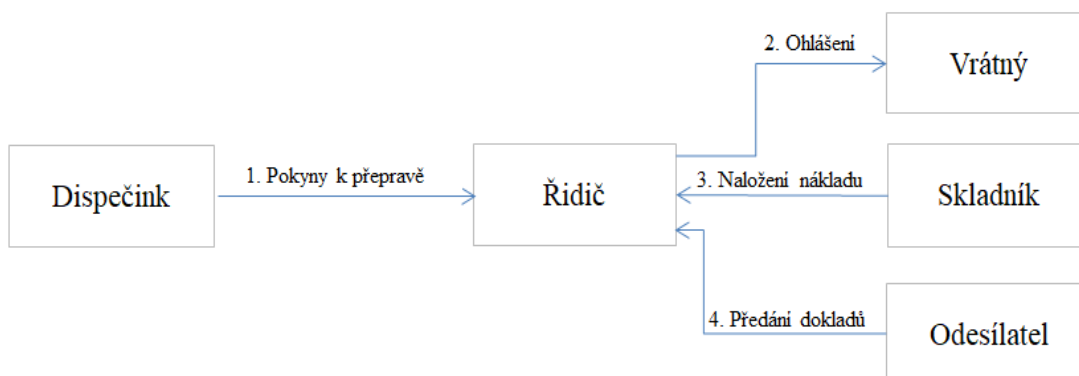
Obrázek 14 - Nakládací rampy



*Zdroj: [www.hormann.cz](http://www.hormann.cz)*

Po přistavení kamionu na dané místo (viz Obrázek 14) přichází na řadu naložení nákladu, se kterým manipulují jen pracovníci skladu (3). Řidič je povinen naložený náklad upevnit a zkontrolovat. Dále následuje předání přepravních dokladů řidiči, které na nakládce vyplní odesílatel zboží ze skladu (4).

Obrázek 15 - Schéma procesu nakládky



*Zdroj: vlastní zpracování, 2018*

Mezi přepravní dokumenty se řadí:

- dodací list (viz Příloha CH),
- nákladní list CMR (viz Příloha C).

Při odesílání zboží je dodavatel povinen přiložit k dodávce zboží také **dodací list**. Objednavatel zboží poté pomocí tohoto dokumentu provede kontrolu dodaného zboží. Dodací list se vystavuje ve dvou vyhotoveních. Objednavatel zboží obdrží originální dodací list pro případnou reklamaci. Kopii dodacího listu potvrzuje příjemce zboží. Mezi hlavní náležitosti patří označení dodacího listu a také datum jeho vystavení. Dále se vyplňují kompletní údaje o dodavateli a odběrateli jako je například název a adresa firmy včetně IČ a DIČ. Díky vypsání také čísla objednávky a data jejího objednání je zajištěna snazší identifikace dodacího listu. Velkou část tohoto dokumentu zabírá detailní popis zboží, počet objednaných kusů, označení měrné jednotky a u každé položky nesmí chybět také jednotková a celková cena. Na konci dokumentu je přehledně vypsána celková částka k úhradě.

**Nákladní list CMR** obsahuje 5 listů. První list předtištěný v červené barvě po vyplnění náleží odesílateli zboží. Druhý modře předtištěný list si vyplněný ponechává příjemce zboží a třetí zeleně předtištěný list je pak určen pro dopravce. Dva zbývající černě předtištěné listy se spolu s fakturou zasílají odběrateli přepravy. Náležitosti tohoto dokumentu vyplňuje řidič provádějící přepravu podle informací na objednávce.

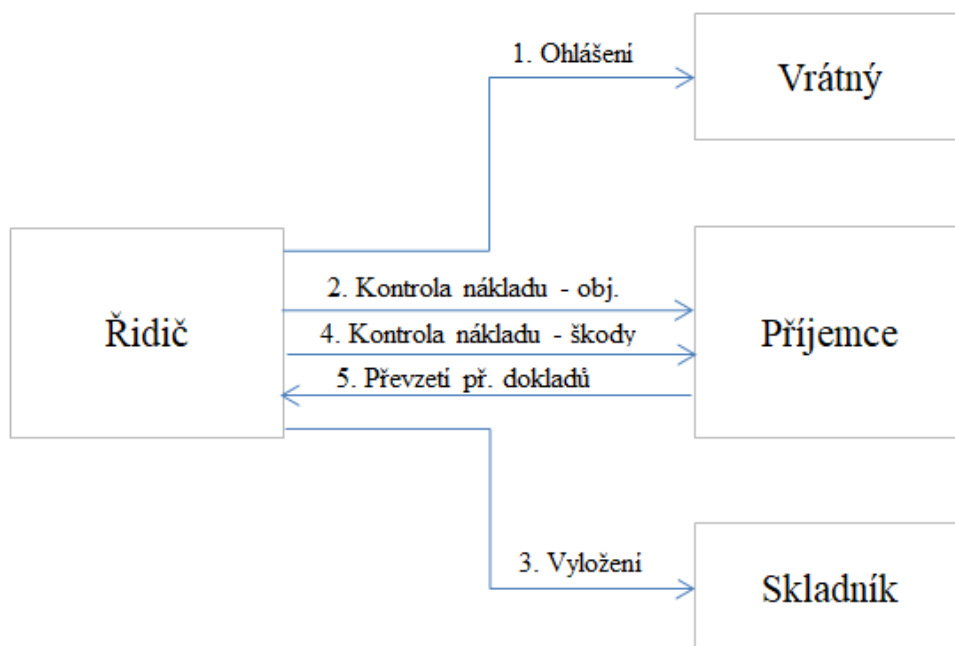
V případě, že nákladní list CMR obdrží řidič při nakládce, je již předvyplněný odesílatelem zboží.

### 9.3 Doprava a proces vykládky

Po obdržení vyplněných přepravních dokladů řidič opouští místo nakládky. Jeho následující činností je doprava naloženého zboží. Při mezinárodní přepravě se řidič potýká s problematikou placení mýtného i v jiných zemích než v České republice. Pokud přepravuje zboží s úplně novým vozidlem, je nutné zakoupení palubní jednotky pro příslušnou zemi. Ve většině případů se tyto jednotky prodávají na hranicích na čerpacích stanicích. Po zakoupení řidič nastaví počet náprav vozidla, jeho emisní třídu a v některých případech i dodatečné mýtné (např. v Německu).

Po dovezení nákladu na určené místo vykládky ve stanovený čas se řidič opět ohlásí na vrátnici s kódem nebo referenčním číslem dané objednávky (1). Následuje stejný proces přejezdu na určenou nakládací rampu a přistavení kamionu jako v případě nakládky. Činností příjemce je kontrola dovezeného zboží podle nákladního listu a objednávky (2). Pokud je vše v pořádku, potvrdí příjemce převzetí nákladu a povolí vykládku z nákladního prostoru kamionu, kterou, stejně jako při nakládce, vykonávají pracovníci skladu (3). Poté příjemce kontroluje stav dovezeného nákladu, zda nedošlo k nějakému výraznějšímu poškození (4). Po vyložení celého nákladu a jeho kontrole obdrží řidič od příjemce potvrzené přepravní doklady. Ty slouží jako podklady pro vytvoření faktury (5). Celý průběh procesu vykládky znázorňuje schéma na Obrázku 16.

Obrázek 16 – Schéma procesu vykládky



*Zdroj: vlastní zpracování, 2018*

V ideální situaci obdrží řidič od dispečerů společnosti FAS TRANS s. r. o. pokyny pro novou objednávku na zpáteční cestu již během přepravy do zahraničí. Tento způsob je velice efektivní, jelikož řidič se vrací zpět do České republiky s další zakázkou a ne s prázdným návěsem. Dispečerů se snaží vyhledávat zakázky na zpáteční cestu, jejichž místo nakládky se nachází co nejbližší u místa vykládky předchozí přepravy, aby nevznikaly zbytečně dlouhé přejezdy mezi sklady naprázdno. Je důležité, aby dispečerů předem odhadli přibližnou dobu jízdy řidiče pro překonání cesty z výchozího místa na místo nové nakládky v daný čas ujednaný dispečerem a objednavatelem nové přepravy. Dbát je nutné také na povinné přestávky a maximální dobu řízení stanovené dohodou AETR. Následuje stejný proces nakládky a vykládky jako v případě exportu.

#### 9.4 Příjezd na provozovnu a vyúčtování přepravy

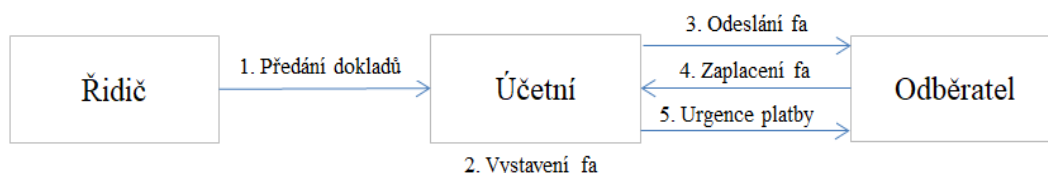
Další a zároveň poslední zastávkou je pro řidiče provozovna společnosti FAS TRANS s. r. o., kde má povinnost nahlásit svůj příjezd v kanceláři dispečerů. Zároveň zde

hlavní účetní předá veškeré přepravní doklady (dodací listy, nákladní listy CMR) jak z exportní, tak z importní přepravy pro vyúčtování cest a pro vytvoření faktur (1).

Na základě objednávky a všech předaných podkladů, jako jsou dodací listy a CMR, provede účetní firmy FAS TRANS s. r. o. vystavení faktury na konkrétního odběratele přepravy (2). Ihned po jejím vystavení následuje proces zaúčtování do účetního deníku, ve kterém se uvádí například datum vystavení faktury, její číslo, částka k úhradě a popis, za jaký úkon je daná faktura vystavena. Všechny účetní operace firmy FAS TRANS s. r. o. jsou vedeny v účetním programu MRP K/S Slušovice.

Vystavená faktura je odeslána, na základě předchozí domluvy, poštou nebo e-mailem odběrateli přepravy k zaplacení (3). Kopii každé faktury si účetní označí následujícím číslem z číselné řady předchozích faktur a založí ji do šanonů. Na začátku každého kalendářního roku se zavádí nová číselná řada od čísla 1. Úhrada faktury odběratelem přepravy je možná pouze bezhotovostním platebním stykem na bankovní účet společnosti (4). V případě nedodržení doby splatnosti a prodlevě při placení má hlavní účetní firmy FAS TRANS s. r. o. na starosti také obvolávání neplaticích firem a urgování zaplacení faktur (5). Proces fakturace a platby za přepravu je zobrazen na Obrázku 17.

Obrázek 17 - Fakturace a platba



Zdroj: vlastní zpracování, 2018

## 9.5 Interní vyhodnocení cesty

Po ukončení přepravy a návratu na provozovnu firmy, je každý řidič povinen vyplnit formulář pro vyhodnocení přepravy (viz Příloha I). Tento formulář je pouze interní záležitostí firmy a slouží k přehlednému vyhodnocení cesty. Řidič do něj vyplní státní poznávací značku tahače i návěsu, se kterým byla přeprava provedena, své jméno a peněžní zásoby, které obdržel na začátku přepravy od účetní firmy FAS TRANS s. r. o. Tyto peněžní prostředky má řidič k dispozici pro případ, že by musel zastavit na

placeném parkovišti nebo pro jiné nutné výdaje spojené s pracovní cestou. Dále následují řádky pro vypsání data začátku a konce přepravy včetně počátečního a konečného stavu km, které si řidič opíše z tachografu ve vozidle. Před vypisováním druhé části formuláře je nutné uvést také průměrnou spotřebu vozidla a váhu exportního a importního nákladu v tunách.

Druhá polovina formuláře obsahuje tři tabulky. Do první z nich se uvádí místo nakládky a vykládky, hraniční přechod překročený při dané přepravě a celkový počet ujetých kilometrů pro danou přepravu. Poslední sloupec této tabulky řidič ponechá volný k doplnění ceny přepravy z faktury. Tuto částku do dokumentu dopisuje hlavní účetní firmy FAS TRANS s. r. o. Druhá tabulka je zaměřená na vypsání výdajů a částek, které byly zaplacené během přepravy. Poslední údaje, které řidič vyplňuje do tohoto interního dokumentu, se týkají informací o tankování pohonných hmot. Jedná se o datum a místo čerpání včetně počtu litrů.

Po vyplnění tohoto formuláře jej předá jednateli společnosti pro kontrolu a udělení případných prémie za ekonomickou jízdu. V případě, že bude jednatel společnosti spokojený s výsledkem jízdy a její hospodárností, může řidiči udělit peněžní bonus. Tento dokument slouží jednatelům společnosti také k zhodnocení, zda byla daná přeprava finančně výhodná. Jednatelé společnosti FAS TRANS s. r. o. by se v případě nespokojenosti s hospodárností jízdy řidičů mohli zaměřit na její školení. Znaky hospodárné jízdy jsou pozvolné rozjezdy, udržení co nejnižších otáček motoru, plynulost jízdy, pomalejší jízda a v neposlední řadě také vypínání motoru při delším stání např. v koloně. Všechny tyto atributy každý řidič provádí trochu jinak. kurz hospodárné a ekologické jízdy by je mohl naučit, jak je to správně. Jednatelé společnosti by sice zprvu museli investovat určitou finanční částku, avšak ta by se jim obratem vrátila například ve formě ušetřených nákladů na pohonné hmoty.



## 10 Příklad konkrétní realizace přepravy

Jako konkrétní příklad byla vybrána realizace přepravy z České republiky, přesněji z Nýřan, do města Heerlen v Nizozemsku. Celý proces této přepravy je znázorněn ve schématu na Obrázku 18.

Poptávka na tuto přepravu byla přijata **16. 2. 2018** do e-mailové schránky dispečera společnosti a zahrnovala místo a datum nakládky v České republice **20. 2. 2018** včetně časového rozmezí pro příjezd a samotnou nakládku zboží od 8:00 do 15:30 hodin. Datum vyložení zboží byl **21. 2. 2018** v 8:00 hodin. Dále obsahovala popis přepravovaného zboží a jeho hmotnost v tunách. Pracovník dispečinku zpracoval návrh nabídky a ve stejný den (16. 2. 2018) jej prostřednictvím e-mailu odeslal zákazníkovi.

Závazná objednávka byla přijata e-mailem **19. 2. 2018** (viz Příloha F). Dispečer si objednávku přepravy vytiskl, označil ji jménem řidiče určeného pro provedení přepravy a zařadil ji do pořadače s ostatními objednávkami. Poté zapsal důležité náležitosti do deníku dispečera, který slouží k evidenci objednávek a zajištění přehledu o vozidlech společnosti.

Řidič byl pro přepravu vybrán na základě ukončení předchozího procesu přepravy v Nýřanech a také podle propočtů doby řízení a doby bezpečnostních přestávek (dle Dohody AETR). Řidič **19. 2. 2018** večer ukončil předchozí přepravu a musel si udělat bezpečnostní přestávku na provozovně společnosti FAS TRANS s. r. o. do druhého dne. **20. 2. 2018** v 8:30 se osobně dostavil do kanceláře společnosti a obdržel od dispečera pokyny k přepravě, tedy kopii objednávky s údaji o datech a místech nakládky a vykládky včetně časů.

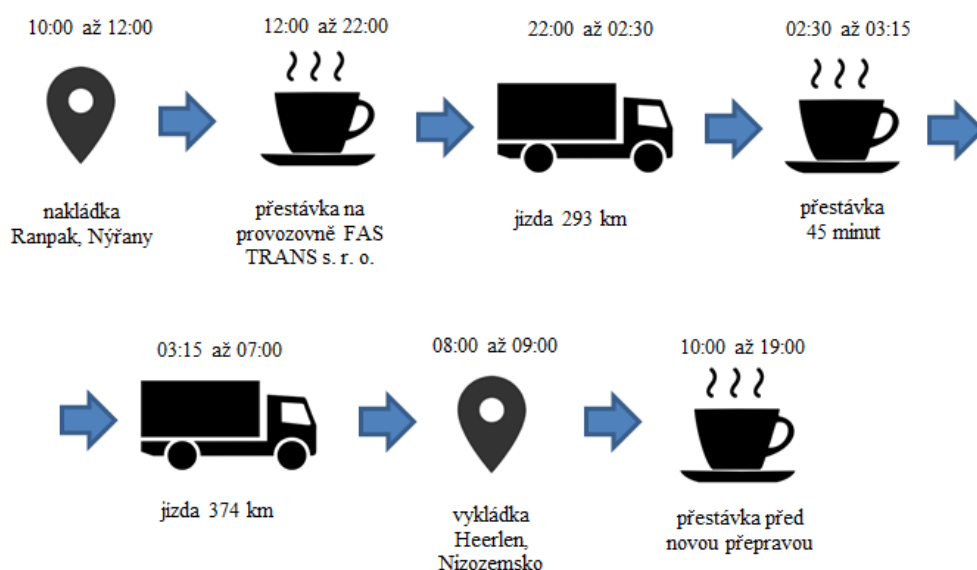
**20. 2. 2018** v 10:00 hodin se řidič dostavil s vybraným natankovaným vozidlem, které předtím zkontroloval dopravní technik společnosti FAS TRANS s. r. o., na místo nakládky ve společnosti Ranpak s. r. o. v Nýřanech. Na vrátnici nahlásil referenční číslo z důvodu nasměrování na konkrétní nakládací rampu. Proces nakládky trval zhruba 1 hodinu. Následně byly řidiči předány přepravní doklady (dodací list a nákladní list CMR). Řidič opustil místo nakládky přibližně ve 12:00 hodin a přijel zpět na provozovnu společnosti FAS TRANS s. r. o. Zde zaparkoval naložené vozidlo a udělal si bezpečnostní přestávku 9 hodin. Ve 22:00 hodin vyjžděl na cestu směr hraniční přechod Rozvadov-Waidhaus vzdáleného od provozovny v Nýřanech cca 53 km.

Po překročení hraničního přechodu v cca 23:00 hodin se řidič nacházel na území Německa, kde mu mýtné počítala již připravená palubní jednotka Toll Collect. Poté ho čekala cesta přes německé území cca 604 km. Po přibližně 240 km ve 2:30 hodin (**21. 2. 2018**) řidič vyčerpal 4,5 hodinovou dobu řízení a musel udělat povinnou bezpečností přestávku 45 minut (dle Dohody AETR).

Po uplynutí přestávky ve 3:15 hodin pokračoval řidič v cestě směrem na hranice Německa s Nizozemskem, ke kterým mu scházelo ujet přibližně 374 km. Pro zajištění mýtného na území Nizozemska byla řidiči zarezervována euroviněta dispečerem společnosti FAS TRANS s. r. o. již v den výjezdu z České republiky. Doba její platnosti byla stanovena od 21. 2. 2018 do 21. 2. 2018, tedy pouze jeden den. Tato doba stačila řidiči na přejezd hranic i při zpáteční cestě. Na místo vykládky ve městě Heerlen, vzdáleného od hranic cca 10 km, dorazil řidič v cca 7:00 hodin. O hodinu později v 8:00 hodin byla provedena vykládka zboží, kde řidič obdržel potvrzené přepravní doklady (nákladní list CMR viz Příloha C, dodací list viz Příloha CH).

Tím byla zakončena realizace této přepravy. Celá přeprava z Nýřan (Česká republika) do města Heerlen (Nizozemsko) byla cca 667 km dlouhá a trvala přibližně 9 hodin. Společnosti Ranpak s. r. o. byla následně společností FAS TRANS s. r. o. vystavena a odeslána faktura za tuto vnitrouijní dopravu k zaplacení.

Obrázek 18 - Schéma konkrétní přepravy



Zdroj: vlastní zpracování, 2018

Následující realizace nové přepravy byla v opačném směru, tedy z Nizozemska do České republiky. Pokyny k nové přepravě obdržel řidič od dispečera společnosti FAS TRANS s. r. o. již před ukončením předcházející přepravy. Jelikož se v tomto případě realizovala přeprava z místa vykládky předchozí přepravy, ihned po vyložení bylo do nákladního vozidla naloženo zboží pro novou přepravu do České republiky. Po nové nakládce cca v 10:00 hodin si řidič udělal přestávku 9 hodin (dle Dohody AETR). Poté pokračoval v nové přepravě do České republiky.

## 11 Návrhy na zlepšení

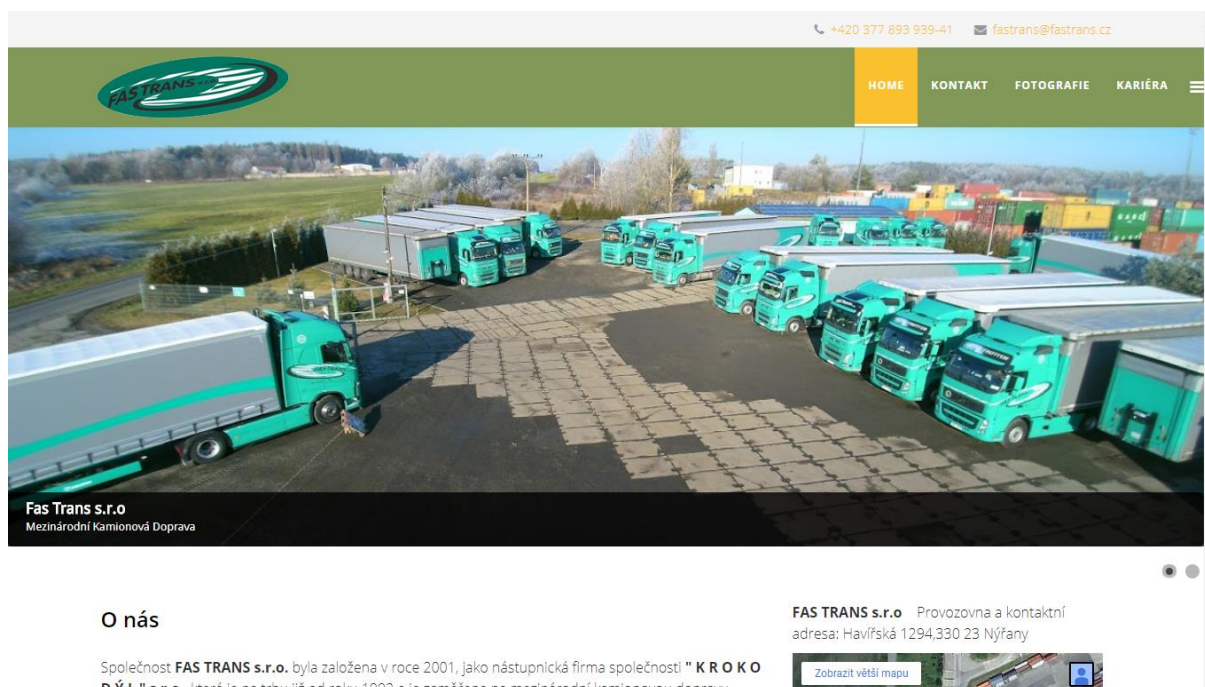
### 11.1 Webové stránky

Jedním z možných návrhů na zlepšení pro společnost FAS TRANS, s. r. o. je úprava a doplnění webových stránek společnosti. Nacházejí se na adrese [www.fastrans.cz](http://www.fastrans.cz) a v současné době jsou graficky i obsahově na nízké úrovni (viz Obrázek 19).

Na titulní stránce „Home“ se nachází několik základních informací o založení společnosti, destinacích exportu a také o zázemí společnosti. Stručně je zde popsán také vozový park společnosti FAS TRANS s. r. o. včetně několika fotografií. Po pravé straně stránky nalezneme také mapu provozovny této společnosti. V pravém horním rohu je uvedeno telefonní číslo a pracovní email společnosti. Tyto dvě informace jsou bohužel špatně viditelné z důvodu použití nevýrazné oranžové barvy.

Možností, jak vylepšit tuto hlavní stránku, by mohlo být použití jen firemních barev, kterými jsou tyrkysová, bílá a černá, a graficky tak sladit webové stránky s logem i fotografiemi kamionů společnosti FAS TRANS s. r. o. Dále také doplnění možnosti překladu stránky o anglický a německý jazyk pro případné zahraniční zájemce o přepravu. Pro úpravu webových stránek by společnost FAS TRANS s. r. o. mohla využít externí služby tvůrce webu prostřednictvím outsourcingu. Mezi další návrhy pro doplnění této stránky by mohlo patřit rozepsání poskytovaných služeb společnosti a také krátké zmínění o online dohledu nad vozidly prostřednictvím systému O2 Car Control. Za úvahu by stálo také vytvoření nové záložky jen s informacemi o vozovém parku společnosti.

Obrázek 19 - Část webových stránek

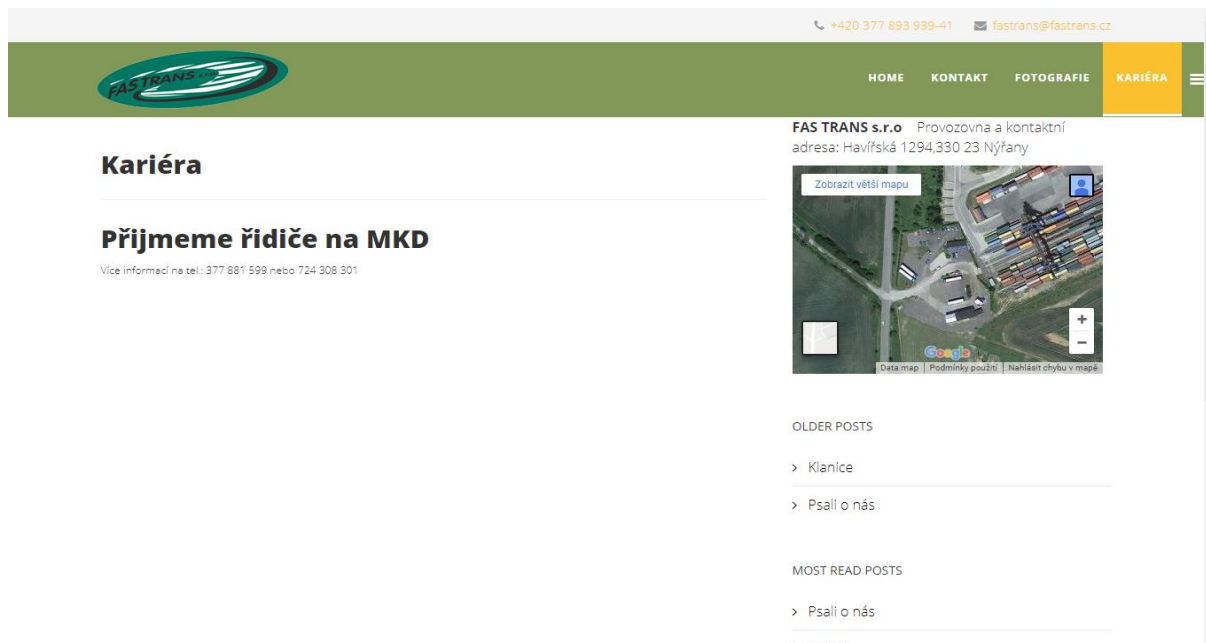


Zdroj: *www.fastrans.cz*, 2018

Největším problémem je v současné době na webových stránkách záložka „Kariéra“. Jedinou informací, kterou se lze dozvědět, je poptávka po řidiči kamionu a telefonní číslo na jednatele společnosti. Sdělená informace je pro případného zájemce o toto pracovní místo velmi nedostačující (viz Obrázek 20). Společnost FAS TRANS s. r. o. shání do svého týmu také nového dispečera, ale bohužel se o tom na webových stránkách nezmiňuje.

Jako návrh pro ulehčení hledání nových pracovníků a také pro zlepšení konkurenceschopnosti společnosti by mohlo být popsání volných pracovních pozic, včetně jejich náplně a také benefitů, které společnost FAS TRANS s. r. o. nabízí. V záložce „Kontakt“ lze následně nalézt veškeré telefonní i e-mailové spojení s jednatelem, dispečery a také hlavní účetní společnosti. V dnešní době internetového vyhledávání informací a velké konkurence v oblasti mezinárodní kamionové dopravy by bylo jistě správným krokem zaměřením se na vylepšení a doplnění webových stránek alespoň z obsahového hlediska.

Obrázek 20 - Webová stránka - Kariéra



Zdroj: *www.fastrans.cz, 2018*

## 11.2 Školení zaměstnanců

Jelikož se společnost FAS TRANS s. r. o. vzhledem k počtu zaměstnanců řadí k malým firmám, není zde prostor pro volitelná školení z důvodu nemožnosti zastoupení daného zaměstnance ve firmě po delší dobu nepřítomnosti. Pro zlepšení výkonosti a také efektivnosti je ale důležité mít vzdělané a proškolené zaměstnance. Proto by se společnost FAS TRANS s. r. o. mohla zaměřit mimo jiné na častější školení dispečerů a účetní. V těchto oblastech, zejména pak v účetnictví, často dochází ke změnám, které si z velké části musejí zaměstnanci nastudovat sami z dostupných internetových nebo knižních zdrojů.

Vhodnou variantou by pro školení zaměstnanců dispečinku mohlo být školicí středisko ČESMAD BOHEMIA, z. s., které má jedno ze svých pracovišť také v nedaleké Plzni. Jedná se o Sdružení automobilových dopravců, které je největším sdružením dopravců, kteří podnikají ve vnitrostátní a mezinárodní nákladní a osobní silniční dopravě (viz Obrázek 21). Pracovníci dispečinku by se mohli zúčastnit například kurzu Speciality pro pokročilé dispečery, kde by si rozšířili znalosti o efektivním využívání kapacity řidičů, dozvěděli by se požadavky kontrolních orgánů v ČR atd. Toto sdružení nabízí

také školení a kurzy hospodárné a ekologické jízdy, které by pro řidiče a hlavně pro jednatele společnosti FAS TRANS s. r. o. mohly být z ekonomického hlediska velkým přínosem. Jednatelé společnosti by sice zprvu museli investovat určitou finanční částku, avšak ta by se jim obratem vrátila například ve formě ušetřených nákladů na pohonné hmoty.

(prodopravce.cz, 2018)

Obrázek 21 - ČESMAD BOHEMIA, z. s.



Zdroj: *www.prodopravce.cz, 2018*

Pro vzdělávání v oblasti účetnictví existuje mnoho kurzů a školení, na které by společnost FAS TRANS s. r. o. mohla své účetní vyslat. Nespočet seminářů nabízí například vzdělávací společnost INTEGRA CENTRUM s.r.o., která poskytuje kurzy z oblasti daní, účetnictví a v neposlední řadě také personalistiky. Svá školení realizuje také v Plzni. Hlavní účetní společnosti FAS TRANS s. r. o. by se mohla zúčastnit například kurzu, který se zaměřuje na podávání daňového přiznání a problematiku daňové kontroly. (integracentrum.cz, 2018)

## Závěr

Doprava a přeprava jsou pojmy, které v dnešní době představují velmi progresivně se rozvíjející obory s celosvětovou konkurencí. Jelikož jsou zákazníci stále náročnější a mají k dispozici velký výběr poskytovatelů přepravy, je nutné snažit se co nejlépe reagovat na jejich přání a požadavky. Firmy by se tak měly zaměřit na rychlost a přesnost dodání včetně odlišení od konkurence. Mnohdy je velmi složité uspokojit všechny požadavky na kvalitní dopravu či přepravu zejména pro společnosti, pro které nejsou tyto obory hlavní činností podnikání. Firmy se tak často rozhodují pro outsourcing dopravně-přepravních činností, tedy přenesení této činnosti na poskytovatele logistických služeb.

Cílem této bakalářské práce bylo analyzovat průběh přepravního procesu, jeho částí a potřebných dokumentů ve společnosti FAS TRANS s. r. o., která se zabývá přepravou zejména do členských států Evropské unie.

První kapitola teoretické části se věnovala vymezení pojmu logistika a jejímu historickému vývoji. V následující kapitole byly definovány pojmy doprava a přeprava a také další důležité pojmy z této oblasti, které bylo potřeba přiblížit. Jednalo se například o rozdíl mezi činností dopravce a přepravce, charakteristiku vnitrostátní a mezinárodní dopravy a také o vysvětlení významu outsourcingu, který je v dnešní době často využívaný a může firmám pomoci ke snížení provozních nákladů. V tomto oddíle práce nechybělo ani dělení dopravy a charakteristika silniční nákladní přepravy. Třetí kapitola pojednávala o významných mezinárodních institucích zabývajících se silniční přepravou. Zde byly popsány například Mezinárodní silniční unie a instituce Transfrigoroute International včetně jejich činnosti. V kapitole čtvrté byly charakterizovány významné mezinárodní dohody vztahující se k silniční přepravě. Jednalo se například o Úmluvu o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční dopravě, Evropskou dohodu o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí a Dohodu o mezinárodních přepravách zkazitelných potravin a o specializovaných prostředcích určených pro tyto přepravy. Následující kapitola se zabývala právní úpravou podnikání v silniční nákladní dopravě. Kapitola šestá pojednávala o problematice zpoplatnění silniční infrastruktury ve vybraných zemích a to konkrétně v České republice, Německu a v Rakousku. Teoretická část práce byla zakončena kapitolou o emisních normách



v Evropě. V této kapitole byl nejprve popsán vývoj evropských emisních norem a následně byly charakterizovány vybrané emisní norma EURO VI a EEV. Všechna vozidla, kterými společnost FAS TRANS s. r. o. disponuje, jsou vybavena právě zmíněnými emisními normami, přičemž norma EURO VI je zatím nejnovější a také nejpřísnější emisní normou v Evropě.

Praktická část této bakalářské práce byla uvedena charakteristikou společnosti FAS TRANS s. r. o., její činností a popsáním organizační struktury včetně grafického znázornění podřízenosti a nadřízenosti jednotlivých osob a jejich činností. Dále práce obsahuje popis vozového parku společnosti s obrázky nákladních vozidel. Následující kapitola zmiňuje služby poskytované společností FAS TRANS s. r. o., kterými jsou mezinárodní kamionová přeprava a mezinárodní spedice.

Devátá kapitola práce se zabývá detailním popisem průběhu celé realizace přepravy. Je zde část o procesu objednávání přepravy novým i stálým zákazníkem, provedení nakládky zboží, její dopravení na předem určené místo a následně také proces vykládky. Jednatelé společnosti FAS TRANS s. r. o. se zaměřili také na hospodárnost jízdy, a tak po provedení přepravy požadují po všech svých řidičích vyplněný dokument pro vyhodnocení přepravy. Všechny popsané procesy jsou zároveň znázorněny v postupových schématech. Poté následuje příklad konkrétní přepravy z České republiky do Nizozemska. V poslední kapitole praktické části bakalářské práce byly stanoveny konkrétní návrhy na zlepšení ve společnosti.

## Seznam obrázků

Obrázek 1 - Sazby mýtného pro rok 2018 v Kč .....	28
Obrázek 2 - Mýtné v Rakousku v € .....	29
Obrázek 3 - Emisní třídy v Německu .....	29
Obrázek 4 - Sazby mýtného v Německu .....	30
Obrázek 5 - Logo společnosti FAS TRANS s. r. o. ....	33
Obrázek 6 - Organizační struktura.....	34
Obrázek 7 - O2 Car Control systém.....	35
Obrázek 8 - Tahač s návěsem .....	37
Obrázek 9 – Jízdní souprava .....	37
Obrázek 10 - Tahač Low Deck a klasický.....	38
Obrázek 11 - Interiér návěsu s klanicemi .....	38
Obrázek 12 - Schéma procesu objednávky.....	41
Obrázek 13 - RAAL TRANS.....	42
Obrázek 14 - Nakládací rampy .....	43
Obrázek 15 - Schéma procesu nakládky.....	44
Obrázek 16 – Schéma procesu vykládky.....	46
Obrázek 17 - Fakturace a platba .....	47
Obrázek 18 - Schéma konkrétní přepravy .....	50
Obrázek 19 - Část webových stránek .....	53
Obrázek 20 - Webová stránka - Kariéra .....	54
Obrázek 21 - ČESMAD BOHEMIA, z. s. ....	55

## Seznam použitých zkratek

ADR – Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí

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

AIPCR - Stálé mezinárodní sdružení silničních kongresů

aj. – a jiné

atd. – a tak dále

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

CCT - Poradní technický výbor

CEMT povolení – povolení pro přepravu do členských zemí Úmluvy CEMT

CMR – Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční dopravě

č. - číslo

ČR – Česká republika

DIČ – daňové identifikační číslo

EEV – emisní norma

EHK – emisní norma

EU – Evropská unie

EURO – emisní norma (EURO – EURO VI)

FCI - Frigoclub International

FTL – celovozová přeprava

GPS – globální polohový systém

IČ – identifikační číslo osoby

IRF - Mezinárodní silniční federace

IRU – Mezinárodní silniční unie

kg – kilogram

km - kilometr

LTL – přeprava kusových zásilek (dokládková přeprava)

MKD – Mezinárodní kamionová doprava

MRP K/S Slušovice – účetní program

m<sup>3</sup> – metr krychlový

např. – například

OBU – palubní jednotka provozovatele Toll Collect

OSN – Organizace spojených národů

PMK – třídy snížené emise

RAAL TRANS – databanka přeprav

s. r. o. – společnost s ručením omezeným

TI - Transfrigoroute International

tj. – to je

tzv. – takzvaný

## Seznam použité literatury

### Knižní zdroje

DRAHOTSKÝ, Ivo, ŘEZNÍČEK, Bohumil. *Logistika – procesy a jejich řízení*. 1. vyd. Brno: Computer Press, 2003. ISBN 80-7226-521-0.

GROS, Ivan. *Logistika*. 1. vyd. Praha: VŠCHT v Praze, 1993. ISBN 80-7080-216-2.

JIRSÁK, Petr, MERVART, Michal, VINŠ, Marek. *Logistika pro ekonomy – vstupní logistika*. 1. vyd. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2012. ISBN 978-80-7357-958-6.

LAMBERT, Douglas M., STOCK, James R., ELLRAM, Lisa M. *Logistika*. 2. vyd. Brno: CP Books, 2005. ISBN 80-251-0504-0.

NOVÁK, Radek a kol. *Mezinárodní kamionová doprava a zasílatelství*. 1. vyd. Praha: C. H. Beck, 2013. ISBN 978-80-7400-514-5.

NOVÁK, Radek, PERNICA, Petr, SVOBODA, Vladimír, ZELENÝ, Lubomír. *Nákladní doprava a zasílatelství*. 2. vyd. Praha: ASPI, 2005. ISBN 80-7357-086-6.

NOVÁK, Radek, ZELENÝ, Lubomír, PERNICA, Petr, KOLÁŘ, Petr. *Přepravní, zasílatelské a logistické služby*. 1. vyd. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2011. ISBN 978-80-7357-735-3.

PERNICA, Petr. *Logistika pro 21. století*. 1. vyd. Praha: Radix, spol. s r. o., 2004. ISBN 80-86031-59-4.

SIXTA, Josef, MAČÁT, Václav. *Logistika – teorie a praxe*. 1. vyd. Brno: Computer Press, 2005. ISBN 80-251-0573-3.

### Internetové zdroje

Autolexicon.net. *Emisní norma EURO*. [online]. 2018 [cit. 2018-04-17]. Dostupné z: <http://www.autolexicon.net/cs/articles/emisni-norma-euro/>

Businessinfo. *Sazby mytného pro rok 2018*. [online]. 2018 [cit. 2018-04-17]. Dostupné z: <http://www.businessinfo.cz/cs/clanky/sazby-mytneho-od-ledna-2017-71443.html>

Businessvize. *Vše, co jste si přáli vědět o outsourcingu*. [online]. 2010 [cit. 2018-04-17]. Dostupné z: <http://www.businessvize.cz/rizeni-a-optimalizace/vse-co-jste-si-prali-vedet-o-outsourcingu>

ČESMAD BOHEMIA. *Školení pro pokročilé dispečery*. [online]. 2018 [cit. 2018-04-17]. Dostupné z: <http://skoleni.prodopravce.cz/speciality-pro-pokrocile-dispecery>

Dkv-euroservice. *Co musíte vědět o mýtném GO v Rakousku*. [online]. 2018 [cit. 2018-04-17]. Dostupné z: <https://www.dkv-euroservice.com/cz/slu%C5%BEby/m%C3%BDtne/m%C3%BDtne-v-p%C5%99%C3%ADslu%C5%A1ne-zemi/rakousko/>

Eurovignettes.eu. *Eurovignette – úvodní stránka*. [online]. 2018 [cit. 2018-04-18]. Dostupné z: <https://www.eurovignettes.eu/portal/welcome?reset=true>

Exportguru. *Silniční přeprava*. [online]. 2016 [cit. 2018-04-17]. Dostupné z: <http://www.exportguru.cz/exportni-pruvodce/silnicni-preprava/>

FAS TRANS. *Home*. [online]. 2018 [cit. 2018-04-17]. Dostupné z: <http://www.fastrans.cz/index.php>

Go-maut. *Rund um die GO Maut*. [online]. 2018 [cit. 2018-04-18]. Dostupné z: <https://www.go-maut.at/portal/portal>

Integracentrum. *Školení a semináře*. [online]. 2018 [cit. 2018-04-17]. Dostupné z: <https://www.integracentrum.cz/skoleni>

Mýto.cz.eu. *Mýtný systém*. [online]. 2018 [cit. 2018-04-17]. Dostupné z: <http://www.myto.cz.eu/cs/novy-uzivatel/mytny-system-1/index.html>

O2 Car Control. *Představení služby*. [online]. 2018 [cit. 2018-04-17]. Dostupné z: <https://carcontrol.o2.cz/web/predstaveni-sluzby>

Toll-collect. *Mýto pro nákladní automobily v Německu*. [online]. 2018 [cit. 2018-04-18]. Dostupné z: [https://www.toll-collect.de/en/toll\\_collect/microsites/cs/cestina.html](https://www.toll-collect.de/en/toll_collect/microsites/cs/cestina.html)

Ostatní zdroje

Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě

Zákon č. 455/1991 Sb., živnostenský zákon

## Seznam příloh

Příloha A – Záznam o provozu vozidla vnitrostátní nákladní dopravy

Příloha B – Eurolicence

Příloha C – Nákladní list CMR

Příloha D – Osvědčení řidiče pro silniční přepravu zboží pro cizí potřeby

Příloha E – Výkaz práce řidiče

Příloha F – Objednávka přepravy

Příloha G – Deník dispečera (část 1)

Příloha H – Deník dispečera (část 2)

Příloha CH – Dodací list

Příloha I – Formulář pro interní vyhodnocení cesty

Příloha A – Záznam o provozu vozidla vnitrostátní nákladní přepravy

Organizace - firma (označení) FAS TRANS s.r.o.		Stanoviště vozidla		<b>ZÁZNAM O PROVOZU VOZIDLA VNITROSTÁTNÍ NÁKLADNÍ DOPRAVY</b>				Série Evid. číslo	
		Datum začátku výkonu						pokračování je na listě č. ....	
Obchodní jméno dopravce	SPZ	Tovární značka	Typ	Druh a zařízení	Úžit. hmotnost v t	Druh pohonu	Osádka vozidla**	Pracovní zařízení**	
	1	2	3	4	5	6	7	8	
Motorné vozidlo	61								
1. přípojné vozidlo	62					X			
2. přípojné vozidlo	63					X			
64									
Převrácení	Místo nakládky	Místo vykládky	Druh nákladu	Čas přistavení	Čas odjezdu ze stanoviště		65		
9	10	11	12		Čas příjezdu na stanoviště		66		
					Datum ukončení výkonu		67		
					Stav počítadla km po příjezdu		68		
					Stav počítadla km před odjezdem		69		
					Rozdíl (z 68 minus 69)		70		
							71		
Pohonné hmoty a oleje v litrech									
Počáteční stav <del>olejů</del> <del>kapalin</del>							72		
Příjem poukázky							73		
Čerpání							74		
Spotřeba							75		
Konečný stav <del>kapalin</del> <del>olejů</del>							76		
Ostatní							77		
							78		
Dispozice pro osádku, pozdrámky**					Pozdrámky nebo jiné záznamy kontrolních orgánů				
Záznamy o zdržení vozidla									
Záznam o provozních poměrech a podmínkách, podrobnosti k záznamu o bezpečnostních přestávkách (od - do), doba odpočinku (nepřerušovaného času řízení)									
Podpis dispečera					Podpis odpovědné osoby dopravce				

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

Vydáno v programu FORM auto - www.bardac.com

Odkud	Kam	Druh nákladu přepravního obalu a počet jednotek	Nakládání										Vykládání						Doba jízdy	Doba osazených záznamů	Použití přípojného vozidla	Účet km	Výkon v t.km		
			Naloženo tun		Počet nakládek		Pozdrámky	Pozdrámky odeslatelé	Vloženo tun		Počet vykládek		Pozdrámky příjemce	Doba vykládky											
			z toho přípojné vozidlo	z toho ostatní	z toho přípojné vozidlo	z toho ostatní																			
14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39
X	X	Celkem	X		X	X		X		X	X	X		X	X			X							

	Doba nasazení vozidla v minutách										objem přepravy v tunech	Ujeté km		Průběh											
	úhrnem (sl. 41 + 42)	jízda	Prostředí celkem (sl. 43 až 47)	nakl. a vykl.	čekání	tech. záznamy	bezpečnostní přestávky	ostatní	počet jízd s nákladem	celkem		z toho s nákladem	výkon v t.km												
Motorné vozidlo	79																								
1. přípojné vozidlo	80			X	X	X	X	X																	
2. přípojné vozidlo	81			X	X	X	X	X																	

\* ) nehodící se škrtně

\*\*Symboly: RU – ručně s urovňáním, RS – ručně s nahozením/ shozením, NA – násporník, JE – jeřáb, HR – hydraulická ruka, ME – jiný mechanismus

Vydáno v programu FORM auto - www.bardac.com



## Evropské společenství

CZ <sup>(1)</sup>

Krajský úřad  
Plzeňského kraje

LICENCE č. [REDACTED]

### pro mezinárodní silniční nákladní přepravu pro cizí potřebu

Tato licence opravňuje <sup>(2)</sup> FAS TRANS s.r.o.  
Blatnice č.p. 251, 33025  
IČ: 26327180

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

Zvláštní poznámky: \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

Tato licence je platná od 25.02.2014 do 25.02.2024

Vydáno v Plzni, dne 25.02.2014



\_\_\_\_\_ <sup>(3)</sup>

<sup>(1)</sup> Rozlišovací značky členských států: (B) Belgie, (BG) Bulharsko, (CZ) Česká republika, (DK) Dánsko, (D) Německo, (EST) Estonsko, (IRL) Irsko, (GR) Řecko, (E) Španělsko, (F) Francie, (I) Itálie, (CY) Kypr, (LV) Lotyšsko, (LT) Litva, (L) Lucembursko, (H) Maďarsko, (MT) Malta, (NL) Nizozemsko, (A) Rakousko, (PL) Polsko, (P) Portugalsko, (RO) Rumunsko, (SLO) Slovinsko, (SK) Slovensko, (FIN) Finsko, (S) Švédsko, (UK) Spojené království.  
<sup>(2)</sup> Jméno, název nebo obchodní firma a úplná adresa podnikatele v silniční nákladní dopravě.  
<sup>(3)</sup> Podpis a razítko příslušného orgánu nebo subjektu vydávajícího licenci.

Příloha C – Nákladní list CMR

**3** Exemple pour l'expéditeur / Absender

LETRE DE VOITURE - DOCUMENT DE TRANSPORT, CMR AVC-2002  
 VRACHTBRIEF - VERVOERSDOCUMENT  
 FRACHTBRIEF - TRANSPORTDOKUMENT

Code transporteur / Vervoerderscode: No. Nr.  
 Code Frachthéner / Code Frachthéner

1 Expéditeur (nom, adresse, pays) / Afzender (naam, adres, land)  
 Absender (Name, Anschrift, Land)  
**RANPAK s.r.o.**  
 Prumyslova zona Mexiko  
 U Mexika 1321  
 330 23 NYRANY  
 CZECH REPUBLIC

2 Destinataire (nom, adresse, pays) / Geadresseerde (naam, adres, land)  
 Empt, nger (Name, Anschrift, Land)  
**Ranpak BV**  
 Sourethweg 4-6  
 6422 PC Heerlen  
 Netherlands

3 Lieu prévu pour la livraison de la marchandise (lieu, pays) / Plaats (bestemd) voor aflevering der goederen (plaats, land) / Auslieferungsort des Gutes (Ort, Land)  
**Heerlen Netherlands**

4 Lieu et date de la prise en charge de la marchandise (lieu, pays, date) / Plaats en dat. v. ino- neming der goed. (plaats, datum) / Ort und Tag der Übernahme des Gutes (Ort, Land, Datum)  
**NYRANY CZ, 20-02-2018**

5 Documents annexes / Bijgevoegde documenten  
 Beigefigte Dokumente

6 Marques et numéros / Merken en nummers  
 7 Numéro de colis / Anzahl der Packstücke  
 8 Mode d'emballage / Wijze van verpakking  
 9 Numéro de la marchandise / Artikel der goederen  
 10 No. d'articles / Stukafsch nummer / Geadresseerde  
 11 Poids brut, kg / Bruto gewicht in kg  
 12 Cubage net / volume in m<sup>3</sup>

Indien de overeengekomen plaats van inontvangstneming en van aflevering van de zaken zijn gelegen in twee verschillende landen is het Verdrag alsmede in aanvulling daerop de Algemene Vervoerscondities 2002, laatste versie, van toepassing.  
**CZ 27477**

Indien de overeengekomen plaats van inontvangstneming en van aflevering van de zaken zijn gelegen in Nederland zijn de Algemene Vervoerscondities 2002, laatste versie, van toepassing. De Algemene Vervoerscondities 2002, laatste versie, zijn door s/va / Stichting Vervoeradres gedeponneerd ter griffie van de arrondissementsrechtbank te Amsterdam en Rotterdam.

16 Transporteur (nom, adresse, pays) / Vervoerder (naam, adres, land)  
 Frachthéner (Name, Anschrift, Land)  
**Fas trans, s.r.o.**  
 CZ - Blatnice 251, 330 25 Blatnice

17 Transporteurs successifs (nom, adresse, pays) / Opmvolgende vervoerders (naam, adres)  
 Nachfolgende Frachthéner (Name, Anschrift, Land)

18 Réserves et observations du transporteur / voorbehoud en opmerkingen van de vervoer-  
 Vorbehalte und Bemerkungen des Frachthéners  
**5P9 9151**  
**5P8 6153**

13 Instructions de l'expéditeur / Instructies afzender  
 Anweisungen des Absenders

19 Conventions particulières / Speciale overeenkomsten  
 Besondere Vereinbarungen

20 A payer par / Te betalen door / Zu betalen van  
 Expéditeur / Afzender  
 Absender

Prix de transport / Vrachtprijs  
 Fracht  
 Représentations / Vertegenwoordiging  
 Einlagen

Solde / Saldo  
 Publiciteitskosten  
 Incidents / Incidenten  
 Zwaartje  
 Frais accessoires / Bijgevoegde  
 in kosten / Bijlagekosten

TOTAL TOTAL  
 GEGANTWAK

14 Prescriptions d'affranchissement / Frankeringsvoorschrift  
 Franco / frei  
 Non franco / Niet franco / Unfrei

21 Etablie ... / Opgemaakt te  
 Ausgefertigt in  
**20-02-2018**  
**NYRANY**

15 Remboursement / Rokerstattung

22 RANPAK s.r.o.  
 Prumyslova zona Mexiko  
 U Mexika 1321  
 330 23 NYRANY  
 CZECH REPUBLIC

Signature et timbre de l'expéditeur / Handtekening en stempel van de afzender / Unterschrift und Stempel des Absenders

23 Fas trans, s.r.o.  
 CZ - Blatnice 251, 330 25 Blatnice  
 sídlo: Čp. 251, Blatnice 330 25  
 provozní: Blatnice 330 25  
 IČO: 251 251 251  
 DIČ: CZ051 251 251

Signature et timbre du transporteur / Handtekening en stempel van de vervoerder / Unterschrift und Stempel des Frachthéners

24 Marchandises reçues / Goederen ontvangen  
 Gut empfangen  
 Lieu / Plaats  
**RANPAK B.V.**  
**PARKSTAD 6158 / Sourethweg 4-6**  
**6422 PC HEERLEN / T: 045-5470470**  
**FAX 045-5436203 / Fax sales: 045-5426844**

Signature et timbre du destinataire / Handtekening en stempel van de geadresseerde / Unterschrift und Stempel des Empt.

Příloha D – Osvědčení řidiče pro silniční přepravu zboží pro cizí potřeby

**Evropské společenství**

CZ <sup>(1)</sup>	Krajský úřad Plzeňského kraje <sup>(2)</sup>
-------------------	---

**OSVĚDČENÍ O ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI K PROVOZOVÁNÍ SILNIČNÍ  
NÁKLADNÍ/~~OSOBNÍ~~ DOPRAVY<sup>(3)</sup>**

č. \_\_\_\_\_

My \_\_\_\_\_  
Krajský úřad Plzeňského kraje, Odbor dopravy a silničního hospodářství

potvrzujeme, že <sup>(4)</sup> \_\_\_\_\_


narozen(a) dne \_\_\_\_\_ v \_\_\_\_\_ Stod

složil(a) zkoušku (rok: 1.12.1997 ; období: 44/97 )<sup>(5)</sup> požadovanou za účelem udělení osvědčení o odborné způsobilosti k provozování silniční nákladní/~~osobní~~ dopravy<sup>(3)</sup> v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1071/2009 ze dne 21. října 2009, kterým se zavádějí společná pravidla týkající se závazných podmínek provýkon povolání podnikatele v silniční dopravě <sup>(6)</sup>.

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

Plzň 6.2.2013

V \_\_\_\_\_, dne \_\_\_\_\_ <sup>(7)</sup>



<sup>(1)</sup> Rozlišovací značky členských států: (B) Belgie, (BG) Bulharsko, (CZ) Česká republika, (DK) Dánsko, (D) Německo, (EST) Estonsko, (IRL) Irsko, (GR) Řecko, (E) Španělsko, (F) Francie, (I) Itálie, (CY) Kypr, (LV) Lotyšsko, (LT) Litva, (L) Lucembursko, (H) Maďarsko, (MT) Malta, (NL) Nizozemsko, (A) Rakousko, (PL) Polsko, (P) Portugalsko, (RO) Rumunsko, (SLO) Slovinsko, (SK) Slovensko, (FIN) Finsko, (S) Švédsko, (UK) Spojené království.

<sup>(2)</sup> Organ nebo subjekt předem určený každým členským státem Evropského společenství k vydávání tohoto potvrzení.

<sup>(3)</sup> Nebodící se škrtněte.

<sup>(4)</sup> Příjmení a jméno; místo a datum narození.

<sup>(5)</sup> Identifikace zkoušky.

<sup>(6)</sup> Úř. věst. L 300, 14.11.2009, s. 51.

<sup>(7)</sup> Razítko a podpis oprávněného orgánu nebo subjektu vydávajícího osvědčení.

Příloha E – Výkaz práce řidiče

Fas Trans s.r.o.											
v období:		od 1.2.2018 0:00 do 1.3.2018 0:00					Zpracoval: Administrator				
Výkaz práce řidiče											
Jméno řidiče:		[REDACTED]									
Karta řidiče:		[REDACTED]									
<input type="checkbox"/> zobrazit všechny dny výběru											
Data zobrazena ve formátu: hod : min											
Den	Datum	Doba řízení	Jiná práce	Pohotovost	Bezpečnostní přestávky	Dovolená	Nemoc	Celkem	Odpracovaná doba z toho v noční době		
1.2.2018		konfigurace norem :			[ práce NR(ES) č.561/2006			[ prac. doba: — (22:00 - 06:00)			
Čt	1.2.2018	8 : 42	0 : 00	0 : 00	0 : 45	0 : 00	0 : 00	9 : 27	4 : 29		
Pá	2.2.2018	8 : 12	0 : 19	0 : 00	2 : 15	0 : 00	0 : 00	10 : 46	3 : 20		
So	3.2.2018	2 : 06	0 : 00	0 : 00	0 : 00	0 : 00	0 : 00	2 : 06	2 : 06		
Po	5.2.2018	4 : 41	0 : 08	0 : 00	1 : 30	0 : 00	0 : 00	6 : 19	0 : 00		
Út	6.2.2018	7 : 51	0 : 26	0 : 00	0 : 45	0 : 00	0 : 00	9 : 02	0 : 00		
St	7.2.2018	12 : 20	0 : 41	0 : 00	1 : 30	0 : 00	0 : 00	14 : 31	1 : 33		
Čt	8.2.2018	8 : 49	0 : 04	0 : 00	1 : 30	0 : 00	0 : 00	10 : 23	0 : 00		
Pá	9.2.2018	9 : 03	0 : 02	0 : 00	0 : 45	0 : 00	0 : 00	9 : 50	0 : 28		
Po	12.2.2018	5 : 39	0 : 03	0 : 00	0 : 45	0 : 00	0 : 00	6 : 27	0 : 00		
Út	13.2.2018	7 : 31	0 : 00	0 : 00	0 : 45	0 : 00	0 : 00	8 : 16	0 : 53		
St	14.2.2018	8 : 33	0 : 03	0 : 00	2 : 15	0 : 00	0 : 00	10 : 51	3 : 44		
Čt	15.2.2018	8 : 56	0 : 06	0 : 00	1 : 30	0 : 00	0 : 00	10 : 32	2 : 27		
Pá	16.2.2018	6 : 44	0 : 00	0 : 00	1 : 30	0 : 00	0 : 00	8 : 14	5 : 15		
Po	19.2.2018	8 : 36	0 : 02	0 : 00	0 : 45	0 : 00	0 : 00	9 : 23	3 : 47		
Út	20.2.2018	8 : 49	0 : 02	0 : 00	2 : 15	0 : 00	0 : 00	11 : 06	3 : 59		
St	21.2.2018	8 : 41	0 : 00	0 : 00	0 : 45	0 : 00	0 : 00	9 : 26	4 : 45		
Čt	22.2.2018	8 : 56	0 : 02	0 : 00	3 : 00	0 : 00	0 : 00	11 : 58	4 : 58		
Pá	23.2.2018	6 : 02	0 : 00	0 : 00	1 : 30	0 : 00	0 : 00	7 : 32	5 : 10		
So	24.2.2018	1 : 05	0 : 00	0 : 00	0 : 00	0 : 00	0 : 00	1 : 05	0 : 00		
Po	26.2.2018	9 : 04	0 : 03	0 : 00	2 : 15	0 : 00	0 : 00	11 : 22	0 : 00		
Út	27.2.2018	8 : 56	0 : 15	0 : 00	2 : 15	0 : 00	0 : 00	11 : 26	0 : 15		
St	28.2.2018	9 : 22	0 : 04	0 : 00	3 : 00	0 : 00	0 : 00	12 : 26	1 : 58		
<b>Celkem za období</b>		<b>168hod 38min</b>	<b>02hod 20min</b>	<b>00hod 00min</b>	<b>31hod 30min</b>	<b>00hod 00min</b>	<b>00hod 00min</b>	<b>202hod 28min</b>	<b>49hod 07min</b>		
		Data zobrazena ve formátu: hod : min					z toho o víkendech: <b>03hod 11min</b> z toho o svátcích: <b>00hod 00min</b>				
<p>Vysvětlivky: víkend svátek noční doba - uživatelské nastavení nelze spočítat</p> <p>Odpracovaná doba: doba řízení + bezp. přest. (vše) + jiná práce + pohotovost</p>											

Příloha F – Objednávka přepravy



U Mexika 1321  
Průmyslová zóna MEXIKO  
330 23 Nýřany Czech Republic  
Tel. +420 378772140  
Fax. +420 378772150  
E-mail: info@ranpak.nl  
www.ranpak.com

**OBJEDNÁVKA DOPRAVY**

**Firma:** FAS Trans s.r.o., Blatnice 251, 330 25

**Závazně objednávám 1x dopravu z Nýřan do Heerlenu (Nizozemí), a to v následujícím termínu:**

datum nakládky v CZ: **20.2.2018** (8:00-15:30 hod)  
datum vykládky v NL: **21.2.2018** (8:00 hod)

**adresa nakládky:** Ranpak s.r.o.  
Průmyslová zóna Mexiko  
U Mexika 1321  
330 23 Nýřany

**adresa vykládky:** Ranpak BV  
Sourethweg 4-6  
6422 PC Heerlen  
The Netherlands

**Zboží:** europalety s papírem

**hmotnost:** 25 t

Sjednaná cena dopravy: [redacted] (for Finance: INTERCOMPANY CZ-NL, SO: 327481)

**Fakturační údaje:**

**RANPAK s.r.o.**  
Průmyslová zóna Mexiko  
U Mexika 1321  
330 23 Nýřany  
IČO: 28228481  
DIČ: CZ28228481

Dohodnutá splatnost faktury: **30 dnů**

Platba proběhne z účtu vedeného v Nizozemí, nezapomeňte proto prosím uvést i IBAN a SWIFT kód.

[redacted]  
Quality Assistant

**Ranpak s.r.o**  
Průmyslová zóna MEXIKO  
U Mexika 1321  
330 23 Nýřany

Tel. +420 378 772 143  
Fax +420 378 772 150  
Mobile +420 732 378 925



IČO: 28228481

DIČ: CZ28228481

Příloha G – Deník dispečera (část 1)

OBDOBÍ .....

Datum objednání přepravy	Číslo žádanky (objednávky) přepravy		Žadatel (přepravce)	Jízda		Datum požadavku na přepravu
	žadatele (přepravce)	úřadu dopravy (dopravce)		odkud	kam	
1	2	3	4	5	6	7

# Příloha H – Deník dispečera (část 2)

Stránka č. ....

Vozidlo RZ	Osádka	Záznam o provozu vozidla osobní a nákladní dopravy číslo	Datum provedení přepravy	Poznámka
8	9	10	11	12

Příloha CH – Dodací list

**DODACÍ LIST č.** ..... **ze dne** .....

**DODAVATEL (prodávající):**

IČ: ..... DIČ: .....

**ODBĚRATEL (kupující):**

IČ: ..... DIČ: .....

Na základě Vaší objednávky č. .... ze dne .....

Vám dodáváme:

Pol. č.	Předmět dodávky	Množství	Jedn. množ.	DPH %	Cena za jedn. s - bez DPH	Cena celkem s - bez DPH

Převzal: ..... Razítko

Dne: ..... Podpis

Celkem s - bez DPH	
Celkem DPH %	
Pol. nepodl. DPH	
Celkem k úhradě	

.....



Příloha I – Formulář pro interní vyhodnocení cesty

# FAS TRANS s. r. o.

SPZ... 5799153 | 5786153

Řidič... [redacted]

Konečný stav km: 589246 / datum: 20.2.

Počáteční stav km: 584912 / datum: 20.2.

Prům. spotřeba: 28.5 l/100km

Váha export/import : 25 / 10 t

Výbava: Kč 100 / € 33,64

2

místo nakládky	místo vykládky	přechod	km	
NYRANÝ	HEERLEN	ZORVADOV	640	B-74
HEERLEN	NYRANÝ	ZORVADOV	671	B-74
				[redacted]

Výdaje


Tankování

Datum	litry	kde

f

## Abstrakt

KOLÁČKOVÁ, Nikola. *Činnost poskytovatele logistických služeb*. Plzeň, 2018. 75 s. Bakalářská práce. Západočeská univerzita v Plzni. Fakulta ekonomická.

Klíčová slova: logistika, doprava, přeprava, analýza přepravního procesu

Předložená bakalářská práce je zaměřena na činnost konkrétního poskytovatele logistických služeb. V první části práce byla vymezena teoretická východiska oblasti dopravy, přepravy a mezinárodních dohod v silniční dopravě. V druhé části práce byla charakterizována vybraná společnost poskytující logistické služby. Dále byl proveden rozbor jednotlivých fází procesu přepravy a rozbor na konkrétním příkladu realizované přepravy. Na závěr byly v práci uvedeny návrhy pro zlepšení vycházející z analýzy přepravního procesu.

## Abstract

KOLÁČKOVÁ, Nikola. *The activity of the logistics service provider*. Plzeň, 2018. 75 s. Bachelor Thesis. University of West Bohemia. Faculty of Economics.

Key words: logistics, transport, transportation, analysis of the transport process

The presented bachelor thesis is focused on activity of the logistics service provider. In the first part of this thesis was defined theoretical base for the area of transport, transportation and international road transport agreements. In the second part of this thesis was characterized selected company providing logistics services. Later was performed an analysis of individual phases of transport process and an analysis of a specific example of transport. In the end of this thesis were presented proposals for improvements based on the analysis of the transport process.