

Česká zemědělská univerzita v Praze

Provozně ekonomická fakulta

Katedra práva



Bakalářská práce

**Problematika silniční motorové dopravy jako
koncesované živnosti**

Petra Kotková

© 2017 ČZU v Praze

ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE

Provozně ekonomická fakulta

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Petra Kotková

Podnikání a administrativa

Název práce

Problematika silniční motorové dopravy jako koncesované živnosti

Název anglicky

Issues of motor vehicles road transport as a business concession

Cíle práce

Cílem bakalářské práce bude objasnění problematiky vzniku a provozování koncesované živnosti, a to konkrétně koncesované živnosti "Silniční motorová doprava – nákladní provozovaná vozidly nebo jízdními soupravami o největší povolené hmotnosti přesahující 3,5 tuny, jsou-li určeny k přepravě zvířat nebo věcí", se zaměřením na optimalizaci nákladů na přepravu zejména z hlediska jednotlivých aspektů, které nejvíce ovlivňují cenu přepravy. Nasledně budou navržena opatření na odstranění zjustených nedostatků.

Metodika

Bakalářská práce bude rozdělena na dvě části, část teoretickou a část praktickou. Teoretická část bude zpracována zejména metodou studia, analýzy a literární rešerše relevantních právních předpisů, odborné literatury a článků.

V praktické části budou zejména metodou analýzy a komparace zpracovány objednávky přepravy zboží do země EU a následně bude provedeno vyhodnocení s návrhem optimalizace tras a nákladů, které bude splňovat právní předpisy ČR i právní předpisy EU.

Závěrem bude metodou syntézy vyhodnocena veškerá zjištění a navržena vhodná doporučení.

Doporučený rozsah práce

30 – 40

Klíčová slova

živnostenské podnikání, koncesovaná živnost, koncesní listina, živnostenské právo, kalkulace nákladů, silniční motorová doprava, přeprava věcí, právní předpisy EU, mezinárodní přeprava zboží

Doporučené zdroje informací

Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (AETR) – Sdělení č. 62/2010 Sb. m. s., ve znění pozdějších předpisů

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006, o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85, ve znění pozdějších předpisů

Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů

Zákon č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění účinném k 23.9.2016

Zákon č. 89/2012 Sb. občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů

Předběžný termín obhajoby

2016/17 LS – PEF

Vedoucí práce

Mgr. Denisa Cívínová

Garantující pracoviště

Katedra práva

Elektronicky schváleno dne 8. 11. 2016

JUDr. Jana Borská, Ph.D.

Vedoucí katedry

Elektronicky schváleno dne 9. 11. 2016

Ing. Martin Pelikán, Ph.D.

Děkan

V Praze dne 13. 03. 2017

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že svou bakalářskou práci "Problematika silniční motorové dopravy jako koncesované živnosti" jsem vypracovala samostatně pod vedením vedoucího bakalářské práce a s použitím odborné literatury a dalších informačních zdrojů, které jsou citovány v práci a uvedeny v seznamu použitých zdrojů na konci práce. Jako autorka uvedené bakalářské práce dále prohlašuji, že jsem v souvislosti s jejím vytvořením neporušil autorská práva třetích osob.

V Praze dne 14.03 2017

Poděkování

Ráda bych touto cestou poděkovala paní Mgr. Denise Cívínové za odborné vedení a poskytnuté rady a informace při zpracování této bakalářské práce.

Problematika silniční motorové dopravy jako koncesované živnosti

Abstrakt

Bakalářská práce „Problematika silniční motorové dopravy jako koncesované živnosti“ se zaměřuje na problematiku silniční motorové dopravy. Teoretická část vysvětluje vznik a provozování koncesované živnosti „Silniční motorová doprava – nákladní provozovaná vozidly nebo jízdními soupravami o největší povolené hmotnosti přesahující 3,5 tuny, jsou-li určeny k přepravě zvířat nebo věcí.“ Dále popisuje právní předpisy Evropské unie upravující tuto živnost. Praktická část obsahuje charakteristiku firmy K+G – tranzit, spol. s.r.o., která podniká mimo jiné v autodopravě na českém i zahraničním trhu a také kalkulaci cen nákladů na přepravu ve zkoumavé firmě.

Cílem je provést návrh na optimalizaci nákladů a získané poznatky aplikovat na firmu, která má zájem expandovat na mezinárodní trh

Klíčová slova: živnostenské podnikání, koncesovaná živnost, koncesní listina, živnostenské právo, kalkulace nákladů, silniční motorová doprava, přeprava věcí, právní předpisy EU, mezinárodní přeprava zboží

Issues of motor vehicles road transport as a business concession

Summary

“Issues of motor vehicles road transport as a business concession” focuses on the topics of road transport of motor vehicles. The theoretical part explains the creation and running of business concession “Road transport of motor vehicles – freight transport performed with the trucks or lorries with the highest allowed weight exceeding 3,5 tons, if determined for the transport of animals or goods.” Subsequently it describes the legal regulations of the European Union specifying this business concession. The practical part includes specification of the company K+G – transit, spol s.r.o. (limited company), which runs among others also the business of truck transport in the Czech as well as the foreign markets. The Study company the calculation of the costs of transport in the above mentioned company.

The target is to perform the costs optimization and consequently apply the gained information for a company, that is about to expand on the international market.

Keywords: business concession, road transport of motor vehicles, transport of goods, calculation of the costs, the costs optimization, international market, legal regulation of European Union, business law, concession, trade act

Obsah

1 Úvod	11
2 Cíl práce a metodika	12
2.1 Cíl práce.....	12
2.2 Metodika.....	12
3 Teoretická východiska	14
3.1 Základní pojmy	14
3.1.1 Živnost.....	14
3.1.2 Koncesovaná živnost.....	14
3.1.3 Silniční doprava	15
3.1.4 Eurolicence	15
3.2 Podmínky provozování živnosti	16
3.2.1 Všeobecné podmínky provozování živnosti.....	16
3.2.2 Zvláštní podmínky pro provozování silniční dopravy pro cizí potřeby velkými vozidly.....	17
3.3 Vydání koncesované listiny	19
3.4 Povinnost a odpovědnost podnikatele v silniční dopravě.....	20
3.5 Přehled právních předpisů upravující mezinárodní silniční dopravu.....	21
3.5.1 Dohoda AETR (Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě).....	21
3.5.2 NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (ES) č. 561/2006/22	
3.5.2.1 Doba řízení	22
3.5.2.2 Přestávky	22
3.5.2.3 Doby odpočinku.....	23
3.5.2.4 Jiná práce	24
3.5.3 Směrnice EVROPSKÉHO PARLAMENTU a Rady 2002/15/ES.....	25
3.5.3.1 Pracovní doba	25
3.5.3.2 Pracovní pohotovost.....	26
3.5.4 ROZHODNUTÍ KOMISE ze dne 14. prosince 2009, kterým se mění rozhodnutí 2007/230/ES o formuláři o předpisech v sociální oblasti týkajících se činností v silniční dopravě	26
3.5.5 NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU) č. 165/2014/27	
3.5.5.1 Záznamové zařízení	27
3.5.5.2 Karta řidiče	31
3.5.6 Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní dopravě	32

3.6	Sankce za porušení Nařízení ES 561/2006.....	34
3.6.1	Finanční postihy.....	34
3.6.2	Odstavení vozidla.....	34
4	Vlastní práce	36
4.1	Charakteristika společnosti.....	36
4.1.1	Charakteristika trasy.....	37
4.1.2	Charakteristika vozidla.....	38
4.1.3	Zajišťování zakázek	39
4.2	Kalkulace nákladů exportu za přepravu	39
4.2.1	Spotřeba pohonných hmot	40
4.2.2	Mýto	41
4.2.3	Mzda řidiče	45
4.2.4	Diety	47
4.2.5	Odpisy	48
4.3	Návrhy na optimalizaci.....	51
4.4	Režim jízdy řidiče	52
5	Výsledky a diskuse	53
6	Závěr	54
7	Seznam použitých zdrojů	55

Seznam obrázků

Obrázek 1:	Možnost uspořádání režimu denní jízdy řidiče	24
Obrázek 2:	Žlutý kotouč-doklad o době, kdy řidič neřídil vozidlo	27
Obrázek 3	Použitý záznamový kotouč	29
Obrázek 4:	Karta řidiče přední strana.....	32
Obrázek 5:	Karta řidiče zadní strana	32
Obrázek 6:	Logo firmy KG Tranzit Velim spol. s.r.o.	36
Obrázek 7:	Mapa trasy.....	37
Obrázek 8:	Tahač s návěsem, kterým byla vykonána trasa	38

Seznam tabulek

Tabulka 1:	Tabulka přestupků – příklady.....	35
Tabulka 2:	Rozklad ceny přepravy za 1 km	40
Tabulka 3:	Emisní norma pro naftové motory	42
Tabulka 4:	Sazby mýtného pro ČR	43
Tabulka 5:	Výše mýtného v ČR.....	43
Tabulka 6:	Sazby mýtného v Německu.....	44
Tabulka 7:	Schéma mýtného za uskutečněnou trasu.....	45

Tabulka 8:Stravné v ČR	47
Tabulka 9: Stravné v zahraničí	47
Tabulka 10:Minimální výše stravného ve vybraných státech Evropy	48

1 Úvod

Doprava je součástí celé ekonomiky každého státu a ovlivňuje životy každého z nás. Silniční motorová doprava propojuje hospodářská odvětví státu i státy samotné. Je jedinečná svou rychlostí, operativností, dostupností a rychlou přizpůsobivostí ke změnám v poptávce. Na druhou stranu právě v silniční motorové dopravě přibývá nejrůznějších problémů. Mezi ně patří například zvyšující se nehodovost, nevyhovující infrastruktura a negativní dopad na životní prostředí. Silniční motorová doprava se stala velmi populárním podnikáním, a proto k ní neodmyslitelně patří velká konkurence.

Bakalářská práce se zaměřuje na silniční motorovou dopravu nákladní provozovanou vozidly nebo jízdními soupravami o největší povolené hmotnosti přesahující 3,5 tuny, jsou-li určeny k přepravě zvířat nebo věcí, která je provozována jako koncesovaná živnost. Teoretická část práce je rozdělena do několika kapitol. Úvod teoretické části objasňuje založení a provozování silniční motorové dopravy. Další část se věnuje právním předpisům Evropské unie, které se týkají silniční motorové dopravy. Praktická část bakalářské práce se zaměřuje na konkrétní firmu: K+G – tranzit, spol. s.r.o., která provozuje mimo jiné silniční motorovou dopravu na mezinárodním i českém trhu. V první oddíle praktické části je charakterizovaná zkoumaná firma, dále je popsána zanalyzovaná trasa i vozidlo, kterým byla trasa vykonána. V další části je vyhodnocena tvorba nákladů na přepravu a návrh na optimalizaci nákladů.

Získané informace a poznatky budou moci být aplikované na menší firmy, které podnikají v silniční motorové dopravě a mají zájem svou firmu rozšířit na mezinárodní trh a zůstat přitom konkurenceschopné.

2 Cíl práce a metodika

2.1 Cíl práce

Úkolem teoretické části bakalářské práce bude objasnění problematiky vzniku a provozování koncesované živnosti, a to konkrétně koncesované živnosti "Silniční motorová doprava – nákladní provozovaná vozidly nebo jízdními soupravami o největší povolené hmotnosti přesahující 3,5 tuny, jsou-li určeny k přepravě zvířat nebo věcí." Úkolem je také seznámení s právními předpisy Evropské unie a mezinárodními dohodami, které jsou zaměřeny na silniční motorovou dopravu provozovanou na mezinárodním trhu.

Cílem praktické části bakalářské práce bude analýza ceny přepravy nejvíce ovlivňovaná náklady se zaměřením na jejich optimalizaci. Na základě výsledků budou navržena opatření na odstranění zjištěných nedostatků, která náklady na přepravu sníží. Analýza bude provedena na malé firmě podnikající na českém i mezinárodním trhu. Rovněž bude v bakalářské práci prozkoumán režim jízdy řidiče, který bude srovnáván s evropským nařízením upravující harmonogram jízdy řidiče. Zjištěné poznatky se budou moci dále aplikovat na jiné firmy, které se snaží expandovat na mezinárodní trh.

Cílem každé firmy je vytvářet zisk. Základem toho, aby firma generovala zisk, a přitom zůstala konkurenceschopná, je důkladná analýza nákladů.

2.2 Metodika

Bakalářská práce bude rozdělena na dvě části, část teoretickou a část praktickou. Teoretická část bude zpracována zejména metodou studia, analýzy a literární rešerše relevantních právních předpisů, odborné literatury a článků.

První fáze bude zahrnovat studium zákona č. 89/2012 Sb. Občanský zákoník ve znění pozdějších předpisů, zákona č. 455/1991 Sb. živnostenský zákon, ve znění pozdějších předpisů, zákona č. 111/1994 Sb. o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů, ze kterých bude získána literární rešerše pokladů, které nejvíce ovlivňují koncesovanou živnost "Silniční motorová doprava – nákladní provozovaná vozidly nebo

jízdními soupravami o největší povolené hmotnosti přesahující 3,5 tuny, jsou-li určeny k přepravě zvířat nebo věcí." Druhá fáze je studium a analýza právních předpisů Evropské unie, které byly zapracovány do českého právního řádu, protože zkoumaná firma podniká i na mezinárodním trhu. Stěžejním právním předpisem je pro ni NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (ES) č. 561/2006 ze dne 15. března 2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85, které určuje režim jízdy řidiče a tím zvyšuje bezpečnost řidičů. Dalšími důležitými předpisy jsou Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě, která se vztahuje i na státy, kteří nejsou členy Evropské unie, dále Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/15/ES, Rozhodnutí Komise ze dne 14. prosince 2009, kterým se mění rozhodnutí 2007/230/ES o formuláři o předpisech v sociální oblasti týkajících se činností v silniční dopravě, NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU) č. 165/2014 ze dne 4. února 2014 o tachografech v silniční dopravě, o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovém zařízení v silniční dopravě a o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy a Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní dopravě. V praktické části budou popsány činnosti vybrané firmy a metodou analýzy zpracovány náklady na přepravy zboží do země EU na základě pokladů poskytnutých zkoumanou firmou a následně bude provedeno vyhodnocení s návrhem optimalizace tras a nákladů, které bude splňovat právní předpisy ČR i právní předpisy EU. Na základě informací

z NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (ES) č. 561/2006 ze dne 15. března 2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 bude provedena komparace tohoto nařízení a výpisu z tachografu. Závěrem budou metodou syntézy vyhodnocena veškerá zjištění a navržena vhodná doporučení, která by mohla zajistit snížení nákladů, vyšší konkurenceschopnost, prosperitu a rozvoj firmy.

3 Teoretická východiska

3.1 Základní pojmy

Každý podnikatel, který by chtěl podnikat na poli mezinárodní silniční dopravy musí být obeznámen s pojmy jako je živnost, koncesovaná živnost, silniční doprava, mezinárodní doprava a eurolicence, které jsou uvedeny v Živnostenském zákoně a Zákoně o silniční dopravě. Aby mohla být „Silniční motorová doprava – nákladní provozovaná vozidly nebo jízdními soupravami o největší povolené hmotnosti přesahující 3,5 tuny, jsou-li určeny k přepravě zvířat nebo věcí“ provozována na území Evropské Unie musí podnikatel mít nejen koncesi, ale také eurolicenci.

3.1.1 Živnost

„Živností je soustavná činnost provozovaná samostatně, vlastním jménem, na vlastní odpovědnost, za účelem dosažení zisku a za podmínek stanovených tímto zákonem“.¹

„Každá právnická či fyzická osoba může vykonávat své podnikatelské aktivity pouze na základě oprávnění nebo registrace vydaného živnostenským úřadem, profesní komorou či jiným zákonem pověřeným orgánem. Nejčastěji je v ČR podnikání provozováno na základě živnostenského oprávnění.“²

Živnosti se dělí na vázané, volné a koncesované. Silniční motorová doprava – nákladní provozovaná vozidly nebo jízdními soupravami o největší povolené hmotnosti přesahující 3,5 tuny, jsou-li určeny k přepravě zvířat nebo věcí je živností koncesovanou.³

3.1.2 Koncesovaná živnost

Koncesovaná živnost vzniká a lze jí provozovat jen na základě správního rozhodnutí a vydáním koncese. Jmenovitý seznam koncesovaných živností je uveden

¹ § 2 odst. 1 zákona č. 455/1991 Sb. živnostenský zákon, ve znění pozdějších předpisů

² VEBER, Jaromír a Jitka SRPOVÁ. *Podnikání malé a střední firmy*. 3., aktualiz. a dopl. vyd. Praha: Grada, 2012. Expert (Grada). ISBN 978-80-247-4520-6.

³ zákona č. 455/1991 Sb. živnostenský zákon, ve znění pozdějších předpisů

v příloze č. 3 k zákonu č. 455/1991 Sb., kde je uveden předmět podnikání, požadovaná způsobilost a příslušný správní orgán.

Provozovat koncesovanou živnost – Silniční motorová doprava lze jen na základě udělené koncese, kterou vydává příslušný živnostenský úřad. Koncesi může živnostenský úřad udělit pouze po splnění všech zákonných podmínek, které jsou níže popsány.

Aby se mohla koncesovaná živnost správně vykonávat, je nutné definovat oblast působnosti.

3.1.3 Silniční doprava

„Silniční doprava je souhrn činností, jimiž se zajišťuje přeprava osob (linková osobní doprava, kyvadlová doprava, příležitostná osobní doprava, taxislužba), zvířat a věcí (nákladní doprava) vozidly, jakož i přemísťování vozidel samých po dálnicích, silnicích, místních komunikacích a veřejně přístupných účelových komunikacích a volném terénu.“⁴

„Silniční doprava pro cizí potřeby je doprava, při níž vzniká mezi provozovatelem silniční dopravy a osobou, jejíž přepravní potřeba se uspokojuje, závazkový vztah, jehož předmětem je přeprava osob, zvířat nebo věcí“.⁵

„Mezinárodní silniční doprava je doprava, při níž místo výchozí a místo cílové leží na území dvou různých států, nebo doprava, při níž místo výchozí a cílové sice leží na území téhož státu, ale část jízdy se uskuteční na území jiného státu, nejedná-li se o vnitrostátní silniční dopravu.“⁶

Mezinárodní silniční doprava může být uskutečněna pouze za předpokladu, že podnikatel vlastní eurolicenci.

3.1.4 Eurolicence

Eurolicence je doklad, který opravňuje k provádění přeprav na území členských států EU. Eurolicence změnila přístup České republiky na mezinárodním trhu. Od 1.

⁴ § 2 odst. 1 zákona č. 111/1994 Sb. o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů

⁵ § 2 odst. 3 zákona č. 111/1994 Sb. o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů

⁶ § 2 odst. 6 zákona č. 111/1994 Sb. o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů

května 2004 se ČR připojila k Evropské unii a tím došlo k zásadním změnám v přístupu na trh v mezinárodní silniční dopravě na území členských států Evropské unie. Licenci vydává příslušný dopravní úřad, který poskytne prvopis a dále několik opisů, jejich počet se odvíjí podle počtu vozidel, které má podnikatel k dispozici, ať vlastních nebo užívaných na základě například leasingových smluv. Opisy musí být v každém vozidle pro případnou kontrolu.⁷

3.2 Podmínky provozování živnosti

Před začátkem provozování živnosti je nutné mít splněné veškeré podmínky k provozování živnosti – Silniční motorová doprava. Podmínky jsou všeobecné, které musí splňovat všichni budoucí živnostníci a k tomu existují zvláštní podmínky, které se liší podle druhu živnosti a jsou uvedeny v příloze č. 3 k zákonu č. 455/1991 Sb živnostenský zákon, ve znění pozdějších předpisů.

3.2.1 Všeobecné podmínky provozování živnosti

Živnostenský zákon udává všeobecné podmínky provozování živnosti, kterými jsou:

- Plná svéprávnost
- Bezúhonnost

Plné svéprávnosti neboli způsobilosti k právním úkonům nabývá člověk zletilostí, tedy dovršením 18 let věku. Každou podmínku je nutné doložit. Svěprávnost se dokládá občanským průkazem a potvrzením o bezúhonnosti výpisem z trestního rejstříku, který si úřad obstarává sám.

Všeobecné podmínky musí splnit každý podnikatel, který si zřizuje živnost. Ale podnikatel, který chce podnikat v silniční motorové dopravě nákladní provozované vozidly nebo jízdními soupravami o největší povolené hmotnosti přesahující 3,5 tuny, jsou-li

⁷ Eurolicence. *Ministerstvo dopravy České republiky* [on-line] [cit. 2017-02-28]. Dostupné na: <https://www.mdcz.cz/Dokumenty/Silnicni-doprava/Nakladni-doprava/Kabotaz,-eurolicence,-prepravni-povoleni/Eurolicence,-osvedceni-ridice>

určeny k přepravě zvířat nebo věcí pro cizí potřeby musí splnit všeobecné podmínky a zároveň další zvláštní podmínky.⁸

3.2.2 Zvláštní podmínky pro provozování silniční dopravy pro cizí potřeby velkými vozidly

Každá koncesovaná živnost má stanovené podmínky pro získání odborné způsobilosti. U koncesované živnosti Silniční motorová doprava se odborná způsobilost prokazuje osvědčením o odborné způsobilosti pro provozování silniční dopravy. Aby podnikatel mohl podnikat na mezinárodním trhu musí splňovat podmínky stanovené v Čl.5 NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (ES) č. 1071/2009 ze dne 21. října 2009, kterým se zavádějí společná pravidla týkající se závazných podmínek pro výkon povolání podnikatele v silniční dopravě a ruší se směrnice Rady 96/26/ES, které jsou usazení, dobrá pověst, finanční způsobilost a odborná způsobilost.

Usazení

Podmínka usazení určuje místo trvalého pobytu podnikatele nebo sídlo firmy s prostorami, kde uchovává podnikovou dokumentaci. Koncese může být vydána právnické osobě se sídlem na území České republiky nebo fyzické osobě s trvalým pobytem na území České republiky nebo pobytem na území některého jiného členského státu.⁹

Dobrá pověst

Dobrou pověst má každý podnikatel, pokud on nebo jeho odpovědný zástupce jsou bezúhonní neboli nespáchali závažný trestný čin nebo jim nebyla uložena sankce za porušení pravidel týkající se zejména doby řízení a doby odpočinku řidiče, záznamového zařízení, řidičských průkazů, maximální povolené hmotnosti a rozměrů vozidel atd

⁸ § 15 odst. 2 zákona č. 89/2012 Sb. občanský zákoník (nový), ve znění pozdějších předpisů

⁹ Čl. 5 NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (ES) č. 1071/2009 ze dne 21. října 2009, kterým se zavádějí společná pravidla týkající se závazných podmínek pro výkon povolání podnikatele v silniční dopravě a zrušuje směrnice Rady 96/26/ES

Nejen, že dobrá pověst je ze zákona povinná při provozování živnosti, ale je i pro podnikatele velmi důležitá a měl by o ni dbát od samého začátku, jelikož si dobrou pověst vybuduje stálou klientelu i přiláká nové zákazníky.¹⁰

Finanční způsobilost

Prokázání finanční způsobilosti je důležité zejména proto, aby podnikatel dostal svých finančních závazků. Finanční způsobilost u žadatele, který povede účetnictví, lze prokázat počáteční rozvahou a u žadatele, který povede daňovou evidenci, zahajovacím přehledem obchodního majetku. Další možností, jak prokázat finanční způsobilost je pojištění finanční způsobilosti. Finanční způsobilost musí podnikatel dokládat každý rok.

Dále musí disponovat finančním kapitálem a rezervami ve výši nejméně 9 000 EUR, je-li používáno jediné vozidlo a částkou 5 000 EUR na každé další užívané vozidlo.¹¹

Odborná způsobilost

Odborná způsobilost je splněna, pokud podnikatele zastupuje odborně způsobilý odpovědný zástupce v silniční dopravě provozované velkými vozidly nebo podnikatel sám úspěšně složil zkoušky odborné způsobilosti. Odborná způsobilost se prokazuje na živnostenském úřadě osvědčením o odborné způsobilosti pro provozování silniční dopravy. Osvědčení o odborné způsobilosti vydává dopravní úřad na základě úspěšného složení zkoušky. Zkouška se skládá z testu a případové studie. Test je tvořen 60 otázkami z osmi oborů, kterými jsou občanské právo, obchodní právo, sociální právo, daňové právo, obchodní a finanční správa podniku, přístup na trhu, technické normy a technická hlediska

¹⁰ Čl. 6 NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (ES) č. 1071/2009 ze dne 21. října 2009, kterým se zavádějí společná pravidla týkající se závazných podmínek pro výkon povolání podnikatele v silniční dopravě a zrušuje směrnice Rady 96/26/ES

¹¹ Čl. 7 NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (ES) č. 1071/2009 ze dne 21. října 2009, kterým se zavádějí společná pravidla týkající se závazných podmínek pro výkon povolání podnikatele v silniční dopravě a zrušuje směrnice Rady 96/26/ES

provozu a bezpečnost silničního provozu. Pro úspěšné složení testu je třeba dosáhnout minimálně 50 % z celkového počtu 100 bodů. Druhou částí zkoušky je případová studie, jejímž úkolem je prakticky prověřit získané znalosti, kdy žadatel musí vyhodnotit zadanou přepravu z hlediska výběru vozidla, výběru řidiče, dokladů potřebných k přepravě, odpovědnost dopravce, rizika a jejich prevence a dále provést návrh přepravy z hlediska volby kategorie vozidel, časů, počtu vozidel a řidičů s důrazem na znalosti dodržování dob řízení a odpočinku řidičů a pracovně právních předpisů a návrh ceny za přepravu, resp. co cenu ovlivní, jaké jsou nákladové položky. Pro úspěšné složení zkoušky je nutné dosáhnout 60 % z celkového možného počtu bodů za test a případovou studii.

U koncesované živnosti provozované velkými vozidly je nutné, aby si podnikatel stanovil odpovědného zástupce, v případě, že podmínky splňuje sám, může za odpovědného zástupce označit sám sebe. Odpovědný zástupce musí účinně a nepřetržitě řídit dopravní činnosti podniku, mít k podniku skutečnou vazbu jakožto zaměstnanec, ředitel, vlastník nebo akcionář a zároveň musí mít bydliště ve Společenství.¹²¹³

3.3 Vydání koncesované listiny

Po splnění veškerých podmínek pro provozování koncesované živnosti podnikatel podá žádost na živnostenský úřad. Na rozdíl od ohlašovacích živností, o vydání koncese nerozhoduje živnostenský úřad sám, žádost dále předává příslušnému správnímu orgánu, v případě koncesované živnosti Silniční motorová doprava se jedná o dopravní úřady. Živnostenské oprávnění u koncesovaných živností vzniká zásadně právní mocí rozhodnutí o udělení koncese.

Jsou-li splněny podmínky stanovené živnostenským zákonem pro žádost o koncesi, živnostenský úřad rozhodne o žádosti o koncesi do 30 dnů ode dne doručení žádosti obecnímu živnostenskému úřadu a do 5 pracovních dnů ode dne nabytí právní moci

¹² Čl. 8 NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (ES) č. 1071/2009 ze dne 21. října 2009, kterým se zavádějí společná pravidla týkající se závazných podmínek pro výkon povolání podnikatele v silniční dopravě a zrušuje směrnice Rady 96/26/ES

¹³ Odborná způsobilost dopravce. *Ministerstvo dopravy České republiky* [on-line] [cit. 2017-02-28]. Dostupné na: <http://etesty2.mdcz.cz/Home/Tests/zd>

rozhodnutí o udělení koncese provede zápis do živnostenského rejstříku a vydá podnikateli výpis.¹⁴

K vydání koncesní listiny je nutné zaplatit správní poplatek, který činí 1 000,- Kč. Poplatek je splatný před vydáním koncesní listiny.¹⁵

3.4 Povinnost a odpovědnost podnikatele v silniční dopravě

Podnikatel v silniční dopravě je povinen označit svým obchodním jménem nákladní vozidla, které používá k podnikání a zajistit, aby v každém vozidle, které je používáno k podnikání byl při jeho provozu doklad o oprávnění k podnikání neboli koncese, Eurolicence, kterou je prokazováno povolení podnikat v zahraničí a doklad o nákladu, který vozidlo převáží. Další povinností je archivace dokumentace například záznamů o době výkonu činnosti a trvání přestávek, kterou podnikatel musí uschovat 2 roky, také dokladů o provádění údržby mimo vlastní prostor, které podnikatel musí uchovat po dobu 2 let. Mezi další povinnosti patří pravidelné školení řidičů anebo pravidelné lékařské prohlídky.¹⁶

Podnikatel má mimo povinnosti i odpovědnost za firmu i řidiče. Mezi jeho odpovědnost spadá odměňování řidičů v rámci zákona, organizace práce řidičů i zjišťování porušení předpisů.

Dopravce nesmí nijak odměňovat své zaměstnance, kteří pro něho vykonávají přepravu lidí nebo zboží, za ujetou vzdálenost ani za objem přepraveného nákladu. Jelikož toto chování může narušit bezpečnost řidiče a provoz na pozemních komunikacích a zároveň by porušoval evropské nařízení.

Dopravce dále odpovídá za režim jízdy řidiče a musí provádět pravidelné kontroly jeho dodržování a v případě jeho porušení musí řidiče poučit a zjednat nápravu.¹⁷

¹⁴ Žádost o koncesi. Městský úřad Kolín [on-line] [cit. 2017-02-28]. Dostupné na: <http://www.mukolin.cz/cz/obcan/48253-ohlaseni-zivnosti-zadost-o-koncesi.html>

¹⁵ Část I, položky 24 zákona č. 634/2004 Sb. o správních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů

¹⁶ § 9 zákona č. 111/1994 Sb. o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů

¹⁷ Čl. 10 NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (ES) č. 561/2006 ze dne 15. března 2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85

3.5 Přehled právních předpisů upravující mezinárodní silniční dopravu

Mezinárodní silniční doprava je upravována právními předpisy Evropské unie a mezinárodními dohodami. Nejdůležitější právní předpisy a dohody jsou:

- Dohoda AETR (Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě)
- Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006
- Směrnice EP a Rady 2002/15/ES
- Rozhodnutí Komise č. 2007/230/ES
- NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU) č. 165/2014
- Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní dopravě

Dohoda AETR a Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 jsou obsahově velmi podobná mnohdy i stejná. Jedním z rozdílů je rozsah působnosti. Například v České republice platila Dohoda do května 2004, kdy ČR vstoupila do EU. Po vstupu do EU začala v České republice platit nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a (EHS) č. 3820/85, později tyto nařízení nahradilo Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006., které výše uvedené nařízení sjednotilo.

3.5.1 Dohoda AETR (Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě)

AETR, Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě je mezinárodní dohoda, která vznikla v Ženevě již roku 1970. Dohoda AETR přesně určuje podmínky pro profesionální řidiče a jejich zaměstnavatele, především vymezuje základní pojmy, určuje podmínky, kdy se na profesionální účastníky silničního provozu vztahuje, udává věkové i profesionální požadavky na řidiče, určuje dobu maximální dobu řízení, přestávky řidičů.

Hlavním cílem Dohody je sjednotit podmínky nejen pro řidiče, ale především hospodářské soutěže a tím rozvíjet mezinárodní nákladní silniční dopravu. Dalším důležitým úkolem Dohody je zvýšit bezpečnost silničního provozu.

V České republice Dohoda platila již od roku 1976 v rámci ČSSR. Po rozpadu Československa Česká republika ratifikovala Dohodu AETR do českého právního řádu

vyhláškou č. 108/1976 Sb., ve znění pozdějších změn a doplňků, které jsou určeny vyhláškou č. 82/1984 Sb., a sdělením č. 80/1994 Sb. Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě. Účinnost byla stanovena na 1. ledna 1993.¹⁸

3.5.2 NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (ES) č. 561/2006

Podle NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (ES) č. 561/2006 ze dne 15. března 2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 je řidič povinen dodržovat dobu jízdy i bezpečnostní přestávky v práci. K dodržování tohoto nařízení musí řidič i dopravce znát pojmy jako je doba řízení, přestávky, doba odpočinku a jiná práce.

3.5.2.1 Doba řízení

Z výše uvedeného nařízení vyplývá, že řidičova denní doba řízení nesmí přesáhnout 9 hodin, ale dvakrát za týden může být prodloužena na 10 hodin. Týdenní doba řízení nesmí přesáhnout 56 hodin i tady ji lze prodloužit na 60 hodin týdně, ale jen za předpokladu, že v uplynulých čtyřech měsících nepřekročila průměrná doba řízení 48 hodin, avšak celková doba řízení nesmí přesáhnout 90 hodin za období dvou po sobě následujících týdnů.¹⁹

3.5.2.2 Přestávky

Řidič je povinen, jak pro vlastní bezpečí i bezpečí svého okolí, tak podle zákona, dodržovat bezpečnostní přestávky. První přestávka by měla nastat po čtyřech a půl hodinách jízdy a měla by trvat 45 minut. Tato přestávka může být nahrazena přestávkou v délce nejméně 15 minut, po níž následuje přestávka v délce nejméně 30 minut, které jsou

¹⁸ Dohoda AETR. Doprava v praxi [on-line] [cit. 2017-02-28]. Dostupné na: <http://www.doprava.vpraxi.cz/aetr.html>

¹⁹ NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (ES) č. 561/2006 ze dne 15. března 2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85

v období rozloženy tak, aby byly v souladu s předchozí podmínkou. Během přestávek řidič nesmí vykonávat jinou práci.²⁰

3.5.2.3 Doby odpočinku

V rámci každých 24 hodin řidič musí mít odpočinek, který bude trvat minimálně jedenáct po sobě jdoucích hodin. Běžnou dobu odpočinku lze rozdělit do dvou časových úseků, z nichž první musí být nepřerušovaná doba v trvání nejméně 3 hodin a druhá nepřerušovaná doba, která trvá nejméně 9 hodin.

Pokud doba odpočinku trvá více jak 9 hodin, ale méně než 11 hodin, jedná se o zkrácenou dobu odpočinku, za kterou dostane kompenzaci v podobě odpovídající doby odpočinku před koncem třetího týdne. Mezi dvěma týdenními dobami odpočinku smí mít řidič nanejvýš tři zkrácené doby odpočinku.²¹

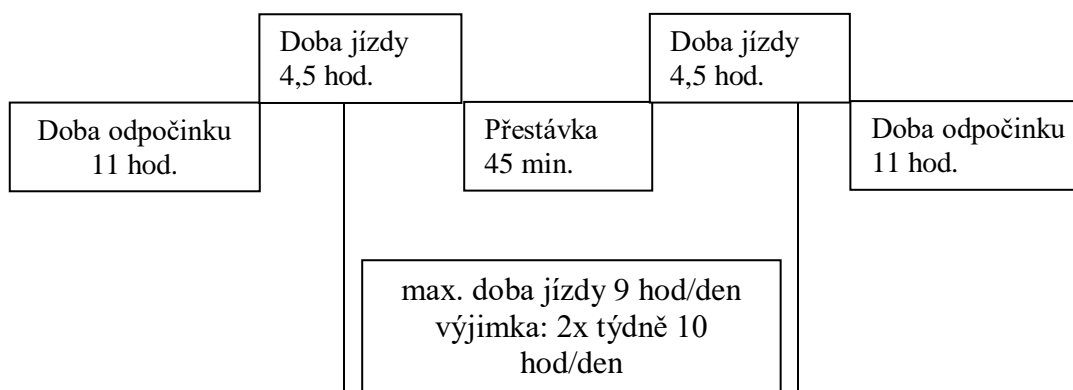
„Ve kterýchkoli dvou po sobě následujících týdnech musí mít řidič dvě běžné týdenní doby odpočinku nebo jednu běžnou týdenní dobu odpočinku a jednu zkrácenou dobu odpočinku v celkové délce 24 hodin. Zkrácení však musí být vyrovnáno odpovídající dobou odpočinku vybranou v celku před koncem třetího týdne následujícího po dotyčném týdnu.“²²

²⁰ NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (ES) č. 561/2006 ze dne 15. března 2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85

²¹ Čl. 8 odst. 6 NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (ES) č. 561/2006 ze dne 15. března 2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85

²² Čl. 8 odst. 6 NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (ES) č. 561/2006 ze dne 15. března 2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85

Obrázek 1: Možnost uspořádání režimu denní jízdy řidiče



Zdroj obrázku: vlastní úprava

Základní rozdělení denní doby jízdy, které vyplývá z NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (ES) č. 561/2006 ze dne 15. března 2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85

3.5.2.4 Jiná práce

V rámci Nařízení evropského parlamentu a rady (ES) č. 561/2006 je nutné rozlišovat jinou práci a přestávky, popřípadě doby odpočinku. U řidičů se jedná především o čerpání pohonných hmot nebo nakládku a vykládku. V těchto případech a jimi podobných řidič musí přepnout tachograf na režim „jiná práce“. Například pokud čerpání pohonných hmot navazuje na přestávku, řidič musí nejprve natankovat v režimu „jiná práce“ a potom přejít na režim přestávka. U nakládky je třeba rozlišit, zda řidič jakkoli asistuje u nakládky, stačí jen upevnění nákladu, tak se jedná o jinou práci, pokud se řidič nijak nepodílí na nakládce, lze to považovat za přestávku.

Za každou denní dobu řízení tzn. 9 hodin je nutné, aby řidič vykonat alespoň jednou jinou práci, při které by měl zkontrolovat stav vozidla. Důvodem pro tento režim je především možnost kontroly pověřenými úřady, kterými jsou policie ČR a celní správa.²³

3.5.3 Směrnice EVROPSKÉHO PARLAMENTU a Rady 2002/15/ES

SMĚRNICE EP A RADY 2002/15/ES ze dne 11. března 2002 o úpravě pracovní doby osob vykonávajících mobilní činnosti v silniční dopravě. Účelem této směrnice je blíže specifikovat úpravu pracovní doby v silniční dopravě a tím zlepšit ochranu zdraví a bezpečí řidičů. Česká republika tuto směrnici zapracovala do českého právního systému v Nařízení vlády č. 589/2006 Sb.

Aby řidič mohl správně vykonávat svou práci je nutné stanovit jeho pracovní dobu, pracoviště a pracovní pohotovost.

3.5.3.1 Pracovní doba

Pracovní doba v případě mobilních pracovníků je veškerá doba od začátku do konce pracovní činnosti, během níž se mobilní pracovník nachází na svém pracovišti, je k dispozici svému zaměstnavateli a vykonává své funkce nebo činnosti. V případě silniční dopravy je zejména jedná o tyto činnosti:

- *„řízení,*
- *nakládka a vykládka,*
- *pomoc cestujícím při nastupování a vystupování z vozidla,*
- *čištění a technická údržba,*
- *všechny ostatní práce prováděné s cílem zajistit bezpečnost vozidla, jeho nákladu a cestujících nebo plnit zákonné a správní povinnosti přímo související s probíhající dopravní operací včetně sledování nakládky a vykládky, vyřizování správních náležitostí nezbytných ve styku s orgány p policie, celními a přistěhovaleckými orgány atd.,“²⁴*

²³ NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (ES) č. 561/2006 ze dne 15. března 2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85

²⁴ Čl. 3 odst. 1 Směrnice EP a Rady 2002/15/ES ze dne 11. března 2002 o úpravě pracovní doby osob vykonávajících mobilní činnosti v silniční dopravě

3.5.3.2 Pracovní pohotovost

Pracovní pohotovosti jsou „jiné doby, než doby přestávek v práci a doby odpočinku, během nichž se od mobilního pracovníka nevyžaduje, aby pobýval na svém pracovišti, ale během nichž musí být k dispozici, aby byl na pokyn připraven zahájit jízdu či pokračovat v řízení nebo provádět jinou práci. Tyto doby pracovní pohotovosti zejména zahrnují doby, během nichž mobilní pracovník doprovází vozidlo přepravované trajektem nebo vlakem, čekací doby na hranicích a čekací doby z důvodu zákazu jízdy.“²⁵

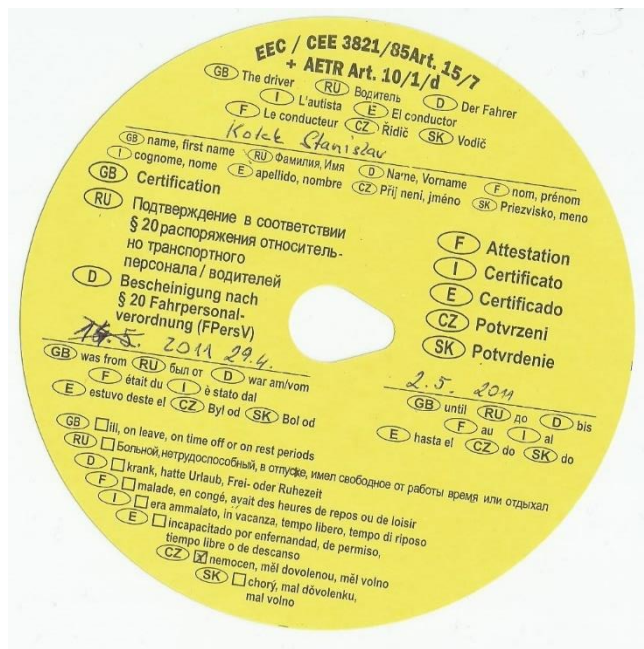
3.5.4 ROZHODNUTÍ KOMISE ze dne 14. prosince 2009, kterým se mění rozhodnutí 2007/230/ES o formuláři o předpisech v sociální oblasti týkajících se činností v silniční dopravě

Aby bylo možné prokázat při silniční kontrole dodržování Nařízení evropského parlamentu a rady (ES) č. 561/2006 je nutné předložit dokumentaci, která dokazuje činnost řidiče za uplynulých 28 dní. K tomu slouží záznam z tachografu, který zaznamenává dobu řízení, přestávky, dobu odpočinku a jinou práci, pokud však řidič bude mít volno z důvodu nemoci nebo čerpá dovolenou nebo má volno během víkendu musí tento čas strávený mimo vozidlo doložit. Na to slouží Potvrzení o činnostech, které nalezneme v příloze Rozhodnutí Komise ze dne 14. prosince 2009, kterým se mění rozhodnutí 2007/230/ES o formuláři o předpisech v sociální oblasti týkajících se činností v silniční dopravě v případě, že řidič používá digitální tachograf nebo vyplnění tzv. žlutého kotouče u analogických tachografů (viz obrázek 2). Oba doklady je nutné vyplnit před začátkem jízdy.²⁶

²⁵ Čl. 3 odst. 2 písm. b) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/15/ES ze dne 11. března 2002 o úpravě pracovní doby osob vykonávajících mobilní činnosti v silniční dopravě

²⁶ Rozhodnutí Komise ze dne 14. prosince 2009, kterým se mění rozhodnutí 2007/230/ES o formuláři o předpisech v sociální oblasti týkajících se činností v silniční dopravě

Obrázek 2: Žlutý kotouč-doklad o době, kdy řidič neřídil vozidlo



Zdroj obrázku: řidič Stanislav Kotek

3.5.5 NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU) č. 165/2014

3.5.5.1 Záznamové zařízení

„Zařízení určené k montáži do silničních vozidel a k automatickému či poloautomatickému zobrazování, záznamu, tisku, ukládání a výstupu podrobných informací o pohybu, včetně rychlosti“.²⁷

Vstupem ČR do Evropské unie u nás vznikla povinnost používat digitální tachograf ve všech vozidlech nad 3,5 tun, která byla poprvé registrována od 1. června 2006. U vozidel staršího data lze stále používat analogický tachograf.

²⁷ Čl. 2 odst. 2 písm. a) NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU) č. 165/2014 ze dne 4. února 2014 o tachografech v silniční dopravě, o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovém zařízení v silniční dopravě a o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy

Všechny tachografy a karty tachografů musí splňovat dané požadavky:

- *„Zaznamenávat údaje týkající se řidiče, činnosti řidiče a vozidla, které jsou přesné a spolehlivé*
- *Být zabezpečeny, zejména aby byla zajištěna integrita a původ zdroje údajů zaznamenaných v celcích ve vozidle a snímači pohybu*
- *Být interoperabilní mezi různými generacemi celků ve vozidle a kartami tachografu*
- *Umožňovat účinnou kontrolu dodržování tohoto nařízení a jiných použitelných právních aktů*
- *Být snadno ovladatelné²⁸“*

Dva druhy tachografu:

- **Mechanický (analogický)**

Mechanický tachograf zaznamenává graf rychlosti v čase na záznamové listy.

Mechanický tachograf musí zaznamenávat tyto údaje:

- dobu řízení (na kotoučku se zobrazuje automaticky jako tenká spojitá křivka)
- rychlost vozidla (na kotoučku stoupání a klesání spojitě křivky)
- ujetou vzdálenost vozidla (v kilometrech)
- dobu „jiné práce“
- dobu pracovní pohotovosti
- doby přestávek a odpočinku,
- každé otevření skřínky tachografu (či vyjmutí záznamového listu)

Vybavit řidiče záznamovými kotouči je povinnost zaměstnavatele, který musí zajistit, aby každý řidič měl dostatečné množství kotoučů ještě před počátkem jízdy. Řidič je povinen vložit kotouč do záznamové zařízení vždy po vstupu do vozidla ještě před jakoukoliv manipulací.

²⁸ Čl. 4 odst. 2 NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU) č. 165/2014 ze dne 4. února 2014 o tachografech v silniční dopravě, o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovém zařízení v silniční dopravě a o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy

Obrázek 3 Použitý záznamový kotouč



Zdroj obrázku: záznamová kotouč řidiče Stanislava Kotka

- **Digitální tachograf**

Digitální tachograf zaznamenává veškerá data na paměťovou kartu.

„Digitální tachografy musí zaznamenávat tyto údaje:

- Ujetou vzdálenost a rychlost vozidla
- Časové údaje
- Polohu míst uvedených v čl. 8 odst. 1
 - Místo začátku denní pracovní doby
 - Každé tři hodiny celkové doby řízení

- *Místo konce denní pracovní doby*
- *Totožnost řidiče*
- *Činnost řidiče*
- *Kontrolní a kalibrační údaje a údaje o opravě tachografu, včetně určení dílny*
- *Události a závady*²⁹

Digitální tachografy musí zajišťovat následující funkce, aby mohl být používán v nákladním automobilu:

- *„Měření rychlosti a ujeté vzdálenosti*
- *Monitorování činnosti řidiče a provozního stavu*
- *Monitorování vkládání a vyjímání karet tachografu*
- *Zaznamenávání údajů vkládaných ručně řidičem*
- *Kalibraci*
- *Automatické zaznamenávání polohy v místech uvedených v čl. 8 odst. 1*
- *Monitorování kontrolních činností*
- *Zjišťování a zaznamenávání událostí a závad*
- *Čtení z paměti údajů a zaznamenávání a ukládání do paměti údajů*
- *Čtení z karet tachografu a zaznamenávání a ukládání na karty tachografu*
- *Zobrazení, výstrahu, tisk a stahování údajů do externích zařízení*
- *Nastavení a měření času*
- *Dálkovou komunikaci*
- *Spravování zámků podniků*
- *Vestavěné zkoušky a autotesty*³⁰

²⁹ Čl. 4 odst. 3 NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU) č. 165/2014 ze dne 4. února 2014 o tachografech v silniční dopravě, o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovém zařízení v silniční dopravě a o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy

³⁰ Čl. 5 NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU) č. 165/2014 ze dne 4. února 2014 o tachografech v silniční dopravě, o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovém zařízení v silniční dopravě a o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy

3.5.5.2 Karta řidiče

Karta řidiče je „*karta tachografu vystavená orgány členského státu konkrétnímu řidiči, která identifikuje řidiče a umožňuje ukládání údajů o jeho činnostech*“³¹.

Dopravce je povinen ukládat údaje z tachografu i z karty řidiče minimálně po dobu 12 měsíců od data stažení. Z tachografu lze stahovat činnosti řidičů v rozsahu minimálně 365 dní, události a závady uložené v celku ve vozidle, technické údaje, překročení rychlosti a průběh rychlosti v závislosti na čase. Na kartě řidiče jsou uloženy činnosti řidiče minimálně za dobu 28 pracovních dnů řidiče a události a závady uložené na kartě řidiče.

Žadatel o kartu vyplní žádost o paměťovou kartu řidiče, kterou podá na místně příslušném obecním úřadě s rozšířenou působností. Dále k žádosti přiloží platný řidičský průkaz, doklad totožnosti a fotografii velikosti 35 mm x 45 mm. Karta se vydává na číslo řidičského průkazu, pokud žadatel současně podává i žádost o vydání řidičského průkazu, tomto případě se na žádosti o vydání karty neuvede číslo a série řidičského průkazu; tento údaj se doplní teprve po výrobě řidičského průkazu, čímž ovšem dochází k mírnému posunu doby vydání karty.

Vydání paměťové karty trvá 15 pracovních dnů od podání žádosti, pokud příslušný obecní úřad s rozšířenou působností nezjistí některé podmínky v rozporu s žádostí. Správní poplatek je 700 Kč.³²

³¹ Čl. 2 odst. 2 písm. f) NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU) č. 165/2014 ze dne 4. února 2014 o tachografech v silniční dopravě, o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovém zařízení v silniční dopravě a o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy

³² Karta řidiče. Městský úřad Kolín [on-line] [cit. 2017-02-28]. Dostupné na: <http://www.mukolin.cz/cz/obcan/48104-vydani-digitalni-karty-ridice.html>

Obrázek 4 Karta řidiče přední strana



Zdroj obrázku: karta řidiče Stanislava Kotka

Obrázek 5 Karta řidiče zadní strana



Zdroj obrázku: karta řidiče Stanislava Kotka

3.5.6 Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní dopravě

CMR neboli úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční dopravě. Dohoda byla sjednána v Ženevě 19. května 1956 a nabyla účinnosti dne 02. července 1961.

Úmluva CMR se vztahuje na každou smlouvu o přepravě zásilek za úplatu silničním vozidlem, jestliže místo převzetí zásilky a předpokládané místo jejího dodání, jak jsou uvedena ve smlouvě leží ve dvou různých státech, z nichž alespoň jeden je smluvním státem této úmluvy. Úmluva CMR se tedy bude vztahovat i na závazkový vztah mezi

dvěma českými osobami, které mezi sebou uzavřeli přepravní smlouvu, samozřejmě za splnění ostatních úmluvou požadovaných předpokladů.

Mezinárodní silniční unie vytvořila na základě této dohody nákladní list, který bývá často jediným důkazem o existenci a obsahu závazku mezi odesílatelem a dopravcem, protože žádný právní předpis neukládá sepsání přepravní smlouvy.

Úmluvu postupně ratifikovala většina evropských zemí, avšak členy jsou i neevropské státy. K dnešnímu dni jsou smluvními státy Úmluvy CMR Albánie, Arménie, Rakousko, Bělorusko, Belgie, Bosna a Hercegovina, Bulharsko, Česká republika, Dánsko, Estonsko, Finsko, Francie, Malta, Mongolsko, Maroko, Černá Hora, Itálie, Rumunsko, Rusko, Polsko, Srbsko, Slovensko, Norsko, Španělsko, Švédsko, Švýcarsko, Makedonie, Tunisko, Ukrajina, Libanon, Írán a Velká Británie.³³

Formulář CMR je vydávaný ve třech jazycích a čtyřech průpisových kopiích v různých barvách. První červená kopie je pro odesílatele, druhá modrá je pro příjemce, třetí zelená pro dopravce a poslední čtvrtá černá je pro další dopravce, pokud byli využiti.³⁴

Dohoda CMR upravuje:

- jednotnou úpravu veškeré průvodní dokumentace přepravovaného zboží
- zásady odpovědnosti dopravce a postup při uplatňování návrhů na náhradu škody
- sjednocení názorů na právní vztahy, doklady, reklamace apod.
- smluvně partnerský vztah mezi odesílatelem a dopravcem, i když se některá ustanovení týkají i příjemce, který není smluvní stranou a úmluvou CMR jsou mu vymezena určitá práva a povinnosti

³³ Úmluva CMR. Dopravní smlouvy.cz[on-line] [cit. 2017-02-28]. Dostupné na: <http://www.dopravnismlouvy.cz/umluva-cmr>

³⁴ Vyhláška č.11/1975 Sb. ministra zahraničních věcí ze dne 27. listopadu 1974 o Úmluvě o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR)

3.6 Sankce za porušení Nařízení ES 561/2006

Každý členský stát si sám stanoví sankce za porušení nařízení ES 561/2006 a 3821/85/EHS, v případě České republiky se jedná o čtyři typy sankcí, kterými jsou finanční postihy, odstavení vozidla, zákaz řízení a odnětí svobody. Sankce musí být účinné, přiměřené, odrazující a nediskriminační.

V každém případě může být zahájeno pouze jedno řízení nebo uložena jedna sankce. Aby se předešlo zbytečným problémům, členské státy musí informovat Evropskou komisi o předpisech, které stanovily pro sankce za porušení nařízení.

Sankce mohou být finanční postihy nebo odstavení vozidla.

3.6.1 Finanční postihy

Výši pokut si stanovuje členský stát samostatně. V ČR se nedodržení maximální doby jízdy trestá pokutou do výše 100 000 Kč. Pokutu do výše 500 000 Kč může stanovit podnikateli, který porušuje mezinárodní dohody nebo nezajistí dodržování stanovené doby řízení vozidla, bezpečnostních přestávek a doby odpočinku při práci řidičů.³⁵

3.6.2 Odstavení vozidla

V závažných případech, kdy řidič porušuje výše uvedená nařízení nebo není schopen uhradit kauci, mají Policie ČR a celní úřad možnost odstavit vozidlo.³⁶

Evropská unie schválila směrnici EU č. 5/2009, která je již v legislativě ČR, a to ve vyhlášce Ministerstva dopravy č. 39/2010. Která stanovila 3 úrovně přestupků, a to na VZP – velmi závažné ZP – závažné P – lehké porušení.

³⁵ § 34e zákona č. 111/1994 Sb. o silniční dopravě

³⁶ § 35d zákona č. 111/1994 Sb. o silniční dopravě

Tabulka 1 Tabulka přestupků – příklady

č.	Právní základ	Druh porušení	Úroveň závažnosti		
			VZP	ZP	P
A	Posádka				
A1	Čl. 5 odst. 1	Nedodržení minimálního věku průvodčích		X	
B		Doba řízení			
B1	Čl. 6 odst. 1	Překročení denní doby řízení v trvání 9 hodin, pokud není povoleno prodloužení této doby na 10 hodin	9 h <... <10 h		X
B2			10 h <... <11 h		X
B3			11 h <...	X	
B4		Překročení denní doby řízení v trvání 10 hodin, pokud je povoleno prodloužit	10 h <... <11 h		X
B5			11 h <... <12 h		X
B6			12 h <...	X	
B7	Čl. 6 odst. 2	Překročení týdenní doby řízení	56 h <... <60 h		X
B8			60 h <... <70 h		X
B9			70 h <...	X	
B10	Čl. 6 odst. 3	Překročení celkové doby řízení za období 2 po sobě následujících týdnů	90 h <... <100 h		X
B11			100 h <... <112 h 30		X
B12			112 h 30 <...	X	
C		Přestávky			
C1	Čl. 7	Překročení nepřerušené doby řízení	4 h 30 <... <5 h		X
C2			5 h <... <6 h		X
C3			6 h <...	X	
D		Doby odpočinku			
D1	Čl. 8 odst. 2	Nedostatečná doba denního odpočinku v délce kratší než 11 hodin, pokud není povolena zkrácená doba denního odpočinku	10 h <... <11 h		X
D2			8 h 30 <... <10 h		X
D3			... <8 h 30	X	

Zdroj: vlastní úprava, podle přílohy č. 8 Vyhlášky č. 39/2010 Sb.³⁷

³⁷ Čl. 1 bod 9. vyhlášky č. 39/2010 Sb. vyhláška, kterou se mění vyhláška č. 522/2006 Sb., o státním odborném dozoru a kontrolách v silniční dopravě

4 Vlastní práce

Účelem praktické části v bakalářské práci je kalkulace nákladů pro mezinárodní dopravu a vyhodnocení výše nákladů. Následně po vyhodnocení je zhodnocena optimalizace nákladů.

Pro spolupráci byla vybrána s firmou K+G – tranzit, spol. s.r.o., která mimo jiné zajišťuje mezinárodní dopravu po Evropě. Podklady a veškeré informace byly poskytnuty touto firmou.

4.1 Charakteristika společnosti

Firma K+G – tranzit, spol. s.r.o. byla založena roku 1991 a již více jak 25 let se neustále rozvíjí. Firma podniká v oblasti vnitrostátní i mezinárodní dopravy, stavební činnosti, autoservisu a pneuservisu. Převáží široké spektrum zboží různých tonáží od 1 kg do 24 tun. Vozový park obsahuje 30 vozidel, které je možné během cesty sledovat pomocí satelitů, a proto je firma schopná podávat informace o průběhu realizace přepravy. V dnešní době firma vlastní dvě dceřiné společnosti KG – SERVIS, spol. s.r.o. a KG – SPEDITION, spol. s.r.o. V roce 2000 rozšířila své podnikání o čerpací stanici, která spadá pod firmu K+G – SERVIS, spol. s.r.o., která ji provozuje na základě živnostenského oprávnění a nachází se přímo v multifunkčním areálu firmy. V areálu se dále nachází administrativní budova, servisní dílny, sklad, parkoviště a prostory na uskladnění stavebního materiálu.

Firma K+G – tranzit, spol. s.r.o. se specializuje především na přepravu zboží mezi ČR, Německem, Nizozemskem a Belgií. Tyto státy jsou specifické svými přístavními překladišti, kde kamiony nakládají zboží, především ovoce a zeleninu ze zámořských destinací a rozvázejí ho do celé Evropy. Kamiony, které převážejí rychle se kazící potraviny musí být vybaveny specializovaným vybavením a splňovat podmínky Dohody o mezinárodních přepravách zkazitelných potravin a o specializovaných prostředcích určených pro tyto přepravy. Firma K+G – tranzit, spol. s.r.o. vlastní čtyři takové kamiony, a proto může se podílet na zásobování českých skladů. Přepravy ze státu západní Evropy

Obrázek 6: Logo firmy KG Tranzit Velim spol. s.r.o.



Zdroj: Logo firmy. K+G – tranzit Velim spol. s.r.o. Dostupné na: <https://www.kg-tranzit.cz/autodoprava>

4.1.2 Charakteristika vozidla

Nákladní automobil, kterým byla vykonána trasa je tahač s návěsem. Tahač značky DAF FT XT105. Vozidlo spadá do kategorie N3, což jsou vozidla konstruovaná a vyrobená pro dopravu nákladů s maximální hmotností vyšší než 12 tun. K tahači je připojen 3-nápravový návěs značky Schwarzmüller.

K tomu, aby řidič mohl řídit vozidlo zařazené do kategorie N3, musí mít řidičský průkaz skupiny C nebo C+E. a dále vlastnit profesní řidičský průkaz. Podmínky pro získání řidičského oprávnění skupiny C nebo C+E jsou minimální věk 21let, lékařská prohlídka, úspěšná závěrečná zkouška, žadatel musí být vlastníkem řidičského průkazu skupiny B a nesmí mít zákaz řízení nebo vyčerpaných 12 bodů z bodového systému řidičů. K získání profesního řidičského průkazu je zapotřebí absolvovat vstupní školení ve výši 140 hodin a dále se musí řidič každý rok účastnit pravidelného školení ve výši 7 hodin.⁴⁰

Obrázek 8: Tahač s návěsem, kterým byla vykonána trasa



Zdroj: archiv firmy K+G – tranzit, spol. s.r.o.

⁴⁰ zákon č. 247/2000 Sb. o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel, ve znění pozdějších předpisů

4.1.3 Zajišťování zakázek

Nejdůležitější činností dceřiné společnost KG – SPEDITION, spol. s r.o. je vyhledávání a zajišťování zakázek. Firma zaměstnává dva dispečery, kteří mají za úkol vyhledané zakázky rozdělit mezi řidiče s ohledem na dobu jízdy a dobu odpočinku řidičů a zároveň s ohledem na vytíženost kamionu, kdy řidič veze celovozovou přepravu a dále se snaží minimalizovat dobu, kdy kamion jede nevytížený.

Za dobu působení na trhu si firma K + G – tranzit, spol. s r.o. si vytvořila řadu stálých klientů, kterým své služby poskytuje pravidelně. Uvedenou přepravu si objednala firma OTK Group, a.s., která s firmou K + G – tranzit, spol. s r.o. spolupracuje řadu let, a proto se řadí mezi stálé klienty. Komunikace se stálými klienty probíhá pomocí telefonu nebo e-mailem. Stálí klienti však nepokryjí veškerou přepravní kapacitu firmy, proto je nutné vyhledávat stále nové klienty, aby byla vozidla vždy vytížená. K tomu slouží spediční databanky, které propojují dopravce, spediční firmy a firmy, které přepravu zadávají.

Dispečeri firmy K + G – SPEDITION, spol. s r.o. používají databanku RAALTRANS, ve které hledají vhodnou nabídku ke svým požadavkům. RAALTRANS je placený program pro hledání nabídek ve vlastním počítači ze zázemí firmy.

Cena přepravy může být uvedena v nabídce od firmy nebo se cena vyjednává, nejčastěji telefonicky. Přeprava se uskutečňuje na základě objednávky.⁴¹

4.2 Kalkulace nákladů exportu za přepravu

Při hledání vhodné nabídky je rozhodující cena, kterou je firma ochotná zaplatit. K tomu je zapotřebí kalkulace nákladů na každé vozidlo. Závisí pouze na posudku dispečera, zdali cena, kterou firma nabízí, pokryje náklady na přepravu.

Kalkulace nákladů na přepravu jsou zjišťovány na základě skutečných nákladů, které vznikají během přepravy a souvisí s chodem firmy. Hlavními aspekty kalkulace nákladů jsou spotřeba pohonných hmot, mýtné, mzda řidiče, odpisy, stravné a ostatní náklady související s provozem vozidla.

⁴¹ Spediční databanka. RAALTRANS[on-line] [cit. 2017-02-28]. Dostupné na: <http://www.raal.cz/cs>

V případě této trasy byla cena předem stanovena. Tržba za přepravu je 23 Kč za kilometr.

Celková tržba přepravy je 20 884 Kč

Náklady na přepravu jsou 21 Kč za kilometr, náklady celkem jsou 19 068 Kč.

Zisk za přepravu jsou 2 Kč, zisk celkem je 1 816 Kč

Trasa: CZ Kolín – NL Doetinchem

Počet kilometrů je 908 km

Tabulka 2: Rozklad ceny přepravy za 1 km

	Cena za 1 kilometr
Spotřeba nafty	7,21 Kč
Mýto	3,90 Kč
Mzda řidiče	2,50 Kč
Stravné	1,34 Kč
Odpisy	2,62 Kč
Ostatní náklady spojené s provozem vozidla	3,43 Kč
Náklady celkem	21 Kč

Zdroj: vlastní úprava

4.2.1 Spotřeba pohonných hmot

Jednou z nejdůležitějších složek kalkulace nákladů je spotřeba pohonných hmot. Firma KG – SERVIS, spol. s.r.o. vlastní čerpací stanici, která poskytuje pohonné hmoty za snížené ceny o distribuční marži a tím je náklad výrazně menší. Do celkové ceny pohonných hmot spadá cena produktu, spotřební daň, daň z přidané hodnoty, distribuční marže. Sazba DPH je 21 % a vychází na 5,02Kč/l, spotřební daň je taxativní a v případě nafty je to 10,95Kč/l nafty, distribuční marže firmy KG – SERVIS, spol. s.r.o. jsou 4Kč/l nafty a cena produktu je 8,93 Kč/l. Cena nafty na čerpací stanici byla 28,90 Kč za litr⁴²⁴³ Čerpací stanice účtuje řidičům firmy 24,9 Kč/l nafty.

Objem nádrže kamionu, se kterým byla vykonána cesta, je 1250 l a spotřeba za cestu tam i zpět byla 575 l, a proto nebylo nutné tankovat během cesty.⁴⁴ Pokud by bylo třeba

⁴² § 47 zákona č. 235/2004 Sb. o dani z přidané hodnoty, ve znění pozdějších předpisů

⁴³ § 48 zákona č. 353/2003 Sb. o spotřebních daních, ve znění pozdějších předpisů

⁴⁴ Výpis z knihy jízd řidiče

natankovat během cesty, tak firma má smlouvu s řetězcem čerpacích stanic, které poskytují pohonné hmoty na fakturu, aby řidiči nemuseli vozit velkou hotovost.

Řidič spotřeboval 263 l nafty za cestu do Doetinchemu, která byla dlouhá 908 km.

Průměrná spotřeba je 29 l/100 km.

Celková cena nafty je 6 549 Kč.

Cena nafty za 1 km je 7,21 Kč/l

Průměrná cena nafty ze dne 5.12. 2016 byla 28,82 Kč/l podle webového portálu www.kurzy.cz. Pokud by firma nakupovala naftu u konkurenčních čerpacích stanic, cena za cestu by vyšla 7 889 Kč.

4.2.2 Mýto

Nedílnou součástí provozování dopravy na pozemních komunikacích je mýto, které se platí za použití placených úseků dálnic a vyznačených úseků silnic 1. třídy. Mýtný systém je vysvětlen v pořadí, ve které řidič projel státy – tedy ČR, Německo a Nizozemsko.

Mýtné v České republice

Povinnost platit mýto v České republice mají jen vozidla s celkovou hmotností převyšující 3,5 tuny. Právní úpravou mýtného se zabývá § 22 zákona č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích a dále elektronickým mýtným se zabývá § 22a - § 22k zákona č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích.⁴⁵

Každé vozidlo podléhající mýtnému je povinné mít za předním sklem vozidla umístěnou palubní jednotku tzv. Premid jednotku. Premid jednotka je elektronické zařízení, které komunikuje s mýtnými branami, které zaznamenávají průjezd a tím je určována výše mýtného. Sazby mýtného jsou stanovené v nařízení vlády č. 240/2014 Sb. o výši časových poplatků, sazeb mýtného, slevy na mýtném a o postupu při uplatnění slevy na mýtném.

Existují dva způsoby platby mýtného. První možnost platby je předem, kdy dopravce nahraje určitou částku na palubní jednotku a s každým průjezdem mýtnou bránou

⁴⁵ Zákon č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů

se odčítá jistá částka. Druhým způsobem je fakturace projeté trasy, tento způsob využívá firma K+G – tranzit, spol. s.r.o.⁴⁶

Výše mýta je dána technickými parametry vozidla, emisní třídou a počtem náprav. Kamion DAF podléhá emisní třídě EURO V a má celkem 5 náprav. Sazba mýtného je 4,52Kč/km ujetý po placených úsecích dálnic a vybraných silnic 1.třídy.⁴⁷

Emisní norma se řídí podle Evropských emisních standardů EURO, které jsou pro všechny státy EU stejné. Emisní třída se určuje podle emisních norem, která určuje maximální počet zplodin, které vozidlo může vyprodukovat. Hodnoty v emisní normě jsou udávány v gramech na kilometr.

Tabulka 3 Emisní norma pro naftové motory

Název	Platnost	CO Oxid uhelnatý	NO_x Oxid dusíku	HC+NO_x Úhlovodíky a oxid dusíku	PM Pevné částice
Euro 1	od 1993	2,72	–	0.97	0.14
Euro 2	1996	1.0	–	0.9	0.10
Euro 3	2000	0.64	0.50	0.56	0.05
Euro 4	2005	0.50	0.25	0.30	0.025
Euro 5	od září 2009	0.50	0.18	0.23	0.005
Euro 6	od září 2014	0.50	0.08	0.17	0.005

Zdroj: Emisní norma EURO. Autolexicon.net [on-line] [cit. 2017-03-07]. Dostupné na: <http://www.autolexicon.net/cs/articles/emisni-norma-euro/>

⁴⁶ Mýtný systém v ČR. Mýto CZ. [on-line] [cit. 2017-03-07]. Dostupné na: <http://www.myto.cz.eu/index.html>

⁴⁷ NAŘÍZENÍ VLÁDY ze dne 27. října 2014 o výši časových poplatků, sazeb mýtného, slevy na mýtném a o postupu při uplatnění slevy na mýtném

Tabulka 4: Sazby mýtného pro ČR

Sazby mýtného												
emisní třída	EURO 0–II			EURO III–IV			EURO V			EURO VI, EEV		
počet náprav	2	3	4+	2	3	4+	2	3	4+	2	3	4+
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	11,7 6	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

Zdroj: NAŘÍZENÍ VLÁDY ze dne 27. října 2014 o výši časových poplatků, sazeb mýtného, slevy na mýtném a o postupu při uplatnění slevy na mýtném

Z celkového počtu 180 km, které řidič ujel na území ČR bylo 131 km po placených úsecích dálnic. Sazba mýtného je 4,52 Kč/km. Celkem bylo účtováno 593 Kč za průjezd dálnicemi přes území ČR.

Tabulka 5: Výše mýtného v ČR

Označení dálnice	Počet kilometrů	Výše mýtného
D0 (Pražský okruh)	1,5 km	6,78 Kč
D11	39 km	176,28 Kč
D8	90,5 km	409,06 Kč
Celkem	131 km	592 Kč

Zdroj: RAALTRANS

Mýtné v Německu

V Německu jsou povinni platit mýtné pouze řidiči s vozidlem, jehož hmotnost převyšuje 7,5 tun. Platba probíhá manuálně přes internet nebo pomocí platebních terminálů. Nebo automaticky pomocí platebních jednotek Stejně jako v České republice se výše mýtného počítá podle ujetých kilometrů a sazby mýta, která se určuje podle emisní třídy a počtu náprav. Přes území Německa řidič ujel 708 km a z toho bylo 650 km po dálnicích. Sazba je 0,156 €/km. Za průjezd Německem je účtováno mýto ve výši 101,4€.⁴⁸

Tabulka 6: Sazby mýtného v Německu

Emisní třída	Počet náprav	Sazba mýta v centech na kilometr
Euro 6	2	8,1
	3	11,3
	4	11,7
	5+	13,5
Euro 5, EEV	2	10,2
	3	13,4
	4	13,8
	5+	15,6
Euro 4	2	11,3
	3	14,5
	4	14,9
	5+	16,7
Euro 3	2	14,4
	3	17,6
	4	18,0
	5+	19,8
Euro 2	2	15,4
	3	18,6
	4	19,0
	5+	20,8
Euro 1	2	16,4
	3	19,6
	4	20,0
	5+	21,8

Zdroj: Sazby mýtného v Německu. Toll - collect.de [on-line] [cit. 2017-03-07]. Dostupné na: https://www.tollcollect.de/en/toll_collect/rund_um_die_maut/maut_tarife/maut_tarife.htm

⁴⁸ Dálniční poplatky Německo. Tolls.eu [on-line] [cit. 2017-03-07]. Dostupné na: <http://www.tolls.eu/cs/germany#toll-prices>

Mýtné v Nizozemsku

Nizozemsko spolu s Belgií, Lucemburskem, Dánskem a Švédskem mají spolu jednotné taxativní mýtné, která je ve výši 8 € na den pro nákladní vozidla s hmotností nad 12 tun. Mýtné se zaplatí na hranicích některého z uvedených států a není nutné zaplacení mýta nějak zpětně prokazovat. Je totiž vedené v jejich elektronickém systému.⁴⁹

Tabulka 7: Schéma mýtného za uskutečněnou trasu

Česká republika	593 Kč	22 €	131 km
Německo	2 740 Kč	101,4 €	650 km
Nizozemí	216 Kč	8 €	---
Celkem	3 549 Kč	131,4	

Zdroj: RAALTRANS

Celkem bylo účtováno za mýtné na trasu do Doetinchemu 3 549 Kč, přičemž trasa byla dlouhá 908 km.

Cena mýtného je 3,90 Kč/km

4.2.3 Mzda řidiče

Na řidiče kamionu se vztahuje zaručená mzda a řidiči kamionů spadají do 3. skupiny prací se mzdou 13 400 Kč.⁵⁰

Řidiči ve firmě K+G – tranzit mají v pracovní smlouvě stanovený základ 14 000 Kč za 40 odpracovaných hodin týdně, k tomu dostávají příplatky za přesčas, práci ve svátek nebo v sobotu a neděli, dále dostávají odměny za údržbu vozidla. Ke mzdě dostávají

⁴⁹ Mýto v Holandsku. Kamionaci.com[on-line] [cit. 2017-02-28]. Dostupné na: <http://kamionaci.com/?clanek=myto-holandsko>

⁵⁰ Nařízení vlády č. 567/2006 Sb. o minimální mzdě, o nejnižších úrovních zaručené mzdy, o vymezení ztíženého pracovního prostředí a o výši příplatku ke mzdě za práci ve ztíženém pracovním prostředí

stravné, které je vypočítáváno podle záznamů z karet řidičů. Stravné nepodléhá dani z příjmu a spadá do daňově uznatelných nákladů.⁵¹

Mzda řidiče za kilometr je 2,50 Kč, i přesto že podle evropských právních předpisů se nesmí určovat mzda podle ujetých kilometrů, musí dispečer vědět přibližnou výši mzdy za kilometr, aby mohl určit, zdali je nabídka výhodná a aby pokryla veškeré náklady⁵²

V roce 2015 přijalo Německo zákon o minimální mzdě neboli MiLoG. Tento zákon zavádí minimální hodinovou mzdu 8,50€, která se vztahuje na všechny mobilní zaměstnance tuzemských i zahraničních firem. Do minimální mzdy se nezapočítávají příspěvky na stravné, náhrady životních nákladů tzv. diety, přesčasové hodiny, příspěvky za práci ve svátek, příspěvky na dovolenou a vánoční příspěvky.

Zákon dále stanovuje povinnost hlášení činnosti a její dokumentace. Dopravce musí hlásit své aktivity na území Německa předem na celní úřad v Kolíně nad Rýnem pomocí příslušných formulářů a do 8 pracovních dnů po ukončení činnosti zaměstnavatel musí zapsat záznam o pracovní činnosti zaměstnance.

Všechny formuláře musí být psané v německém jazyce a být uschovány po dobu 2 let pro případnou kontrolu. Z MiloGu vyplývá, že pokud dopravce nesplní povinnost danou zákonem, je celní úřad oprávněn udělit pokutu ve výši 30 000 € a při neplacení základní minimální hodinové mzdy až 500 000 € což je v přepočtu 13 510 000 Kč.

V přepočtu na českou měnu řidič dostane 229,670 CZK (27,020 CZK/€), podle kurzovního lístku ČNB ze dne 7.2. 2017.⁵³

Na německý zákon o minimální mzdě Evropská komise přijímá tisíce stížností, proto začala posuzovat, zdali zákon o minimální mzdě je v souladu s evropskými právními předpisy. I přes to kontroly ze strany německých úřadů stále pokračují a řidiči i dopravci jsou nuceni denně porušovat zákon.⁵⁴

⁵¹ Zákon č. 262/2006 Sb. zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů

⁵² Čl. 10 NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (ES) č. 561/2006 ze dne 15. března 2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/

⁵³ Zavedení plošné minimální mzdy v SRN a dalších státech Evropy. Milog.cz[on-line] [cit. 2017-02-28]. Dostupné na: <http://www.milog.cz/>

⁵⁴ Minimální mzdy. ČESMAD BOHEMIA[on-line] [cit. 2017-02-28]. <http://info.odoprave.cz/minimalni-mzda-147152177>

4.2.4 Diety

Pokud zaměstnavatel vyšle zaměstnance na zahraniční pracovní cestu, musí mu poskytnout stravné za každý den strávený mimo místo výkonu práce. Výše stravného je stanoveno vyhláškou Ministerstva financí a odvíjí se od doby strávené mimo místo výkonu práce.

Minimální výše stravného v České republice podle § 163 odst. 1 zákona č. 262/2006 Sb. zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů.

Tabulka 8: Stravné v ČR

Doba strávená mimo pracoviště	Minimální výše stravného
5–12 hodin	72 Kč
12–18 hodin	109 Kč
18 hodin a více	171 Kč

Zdroj: § 163 odst. 1 zákona č. 262/2006 Sb. zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů

Zaměstnanec má v pracovní smlouvě sjednané místo výkonu práce Cerhenice, proto pokud doba strávené mimo Cerhenice bude vyšší než 5 hodin, bude se započítávat do výše stravného. Při této trase byla doba strávená na území ČR mimo místo výkonu práce nižší než 5 hodin, tak nijak neovlivní výši stravného.

Tabulka 9: Stravné v zahraničí

Doba strávená v zahraničí	Výše diety
1–12 hodin	1/3
12–18 hodin	2/3
18 hodin a více	3/3

Zdroj: § 170 zákona č. 262/2006 Sb. zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů

Tabulka 10: Minimální výše stravného ve vybraných státech Evropy

Stát	Minimální výše stravného
Německo	45 €
Nizozemsko	45 €
Slovensko	35 €
Polsko	35 €
Rakousko	45 €
Francie	45 €
Španělsko	40 €

Zdroj: vyhláška č. 366/2016 Sb. o stanovení výše základních sazeb zahraničního stravného pro rok 2017

Doba strávená v Německu je přibližně 22 hodin, a proto řidiči náleží stravné v plné výši. Stravné je ve výši 45 € pouze za dobu strávenou v Německu. Doba strávená na cestě se počítá, takže celkové stravné bude vyšší. Výše stravného je dána zákonem, který pevně stanovil jeho výši, takže tento náklad nelze nijak minimalizovat.

Výše stravného na jeden kilometr je 1,34 Kč

4.2.5 Odpisy

Nákladní automobil DAF je ve vlastnictví firmy K+G – tranzit, spol. s.r.o., a proto vyšší kalkulace nákladů ovlivňují účetní odpisy výkonové, které znázorňují opotřebení majetku.

V roce 2014, kdy firma tahač koupila měl najeto 682 500 km. Předpokládaná životnost je 2 000 000 km z toho vyplývá, že vozidlo bude sloužit přibližně 1 317 500 km.⁵⁵

Požizovací cena tahače je 2 685 000 Kč

$$\text{Náklad za 1 km} = \frac{\text{pořizovací cena}}{\text{předpokládaný počet km}}$$

⁵⁵ Statistické údaje o vozidlech vedené firmou K+G – tranzit, spol. s.r.o.

Náklad za 1 km: 2 Kč/km

K tahači byl koupen ve stejném roce návěs značky Schwarzmüller v pořizovací ceně 629 000 Kč, který měl najeto 981 000 km. Předpokládaná životnost je 2 000 000 km z toho vyplývá., že návěs by měl být funkční ještě 1 019 000 km.

Cena za jeden kilometr je 0,62 Kč

Ostatní náklady

Ostatní náklady se dělí do dvou skupin na náklady přímé a nepřímé. Stanovení těchto nákladů závisí pouze na podnikateli a jejich výše se může značně lišit u různých firem a velmi záleží na zázemí podniku.

Ostatní náklady přímé souvisí s provozem vozidla. Mezi přímé náklady se řadí provozní kapaliny, opotřebení pneumatik, povinné ručení, pojištění, pravidelné prohlídky na stanicích technické kontroly, servis, opravy a údržba, silniční daň

Servis vozidel

Servis vozidel firmy K+G – tranzit, s.r.o. zajišťuje dceřiná společnost KG Servis, spol. s.r.o. z toho vyplývá, že náklady na servis, opravu a údržbu jsou výrazně nižší.

Pojištění

Pojištění odpovědnosti za škodu silničního dopravce, povinné ručení, havarijní pojištění, pojištění odpovědnosti zaměstnance za škodu způsobenou zaměstnavateli, cestovní pojištění, pojištění finanční způsobilosti.

Některá pojištění jsou dobrovolná a některá povinná ale všechny mají za úkoly chránit dopravce nebo jeho zaměstnance.

Opotřebení pneumatik

Opotřebení pneumatik je závislé na počtu ujetých kilometrů, hmotnosti nákladu a servisu pneumatik. Správný servis pneumatik snižuje jejich opotřebení. Průměrná životnost, na základě statistických údajů firmy, je 350 000 km. Pneumatika, která má najeto více jak 350 000 km však nemusí být určena k likvidaci, může z ní být vytvořen protektor neboli renovovaná pneumatika. Protektorování ojeté pneumatiky prodlužuje život pneumatiky a zároveň se ekologicky recykluje. Protektor se vytváří kompletním obroušením starého dezénu a nanesením nového dezénu. Životnost protektoru je 290 000 km.

Tahač s návěsem má 12 pneumatik. Průměrná cena pneumatik Michelin je 13 310 Kč s DPH. Cena protektorované pneumatiky je 7 260 Kč s DPH. Pokud firma obuje celé vozidlo novými pneumatiky. Celková cena nových pneumatik 159 720 Kč s DPH.

Firma K + G – tranzit, spol. s.r.o. používá kombinaci v nových pneumatik a protektorů. Na první nápravě tahače se používají nově pneumatiky na druhé nápravě protektory. Na první a druhé nápravě návěsu je používají protektory a na třetí nápravě jsou nové pneumatiky. Celkový počet nových pneumatik je 4 a počet protektorů je 8. Celková cena za obutí kombinovaných pneumatik je 111 320 Kč s DPH. ⁵⁶

Opotřebením pneumatiky za jeden kilometr je 0,04 Kč u nové pneumatiky a u protektoru je 0,025 Kč. Celkové opotřebením jízdné soupravy je 0,36 Kč za jeden kilometr. Nepřímé náklady slouží k pokrytí nákladů na provoz firmy. Do nepřímých nákladů řadíme provoz kanceláří (elektrická energie, internet, kancelářský materiál atd.), dále mzdy zaměstnanců, spotřeba vody, software, telefony, školení a ostatní vzdělávání, právní služby, vedení účetnictví, zdravotní pojištění, sociální zabezpečení, náklady na vedoucí pracovníky, stravenky, daň z nemovitostí, náklady na osobní automobily, úrazové pojištění zaměstnanců, ostatní pojištění zaměstnanců, pojištění osobních vozidel (havarijní, odpovědnost za škodu z provozu vozidel), manka a škody, odpisy dlouhodobého majetku (odpisy budov, osobních aut, zařízení), finanční náklady (úroky z úvěrů, kursové ztráty a zisky, bankovní poplatky) a další.

Výše ostatních nákladů je vyčíslena na 3,43 Kč za kilometr

Firma K+G – tranzit, spol. s.r.o. se o nepřímé náklady se dělí spolu s KG SERVIS, spol. s.r.o. a KG SPEDITION, spol. s.r.o., jelikož sídlí v jednom areálu, proto je i tento náklad nižší.

⁵⁶ Technický katalog Michelin

4.3 Návrhy na optimalizaci

Koupě modernějšího tahače

Možností, jak snížit náklady na přepravu je koupě modernějšího tahače, který bude splňovat emisní třídu EURO 6. Koupě toho vozidla sníží náklady na spotřebu pohonných hmot, sníží výši mýtného, které se určuje podle emisní třídy a počtu náprav. I některé náklady, které spadají do ostatních nákladů, jako je například silniční daň se sníží.

Odměňování řidičů za nízkou spotřebu pohonných hmot

Řidiči firmy K+G – tranzit, spol. s.r.o. jsou odměňováni za péči o vozidlo. Přidání další odměny by mohlo řidiče motivovat, aby jezdili ekonomicky. Tím by byly sníženy náklady na pohonné hmoty a zvýšeny mzdy řidičů.

Rozšíření skladovacích prostor pro pohonné hmoty

Cena pohonných hmot je velmi proměnlivá, a pokud by firma zvětšila prostory na skladování pohonných hmot a nakoupila by pohonné hmoty v období, kdy je cena nižší, tak by i náklady na přepravu byly nižší a zároveň by se zvedla poptávka po pohonných hmotách u veřejnosti, která se především orientuje podle cen pohonných hmot.

Objíždění placených úseků dálnic a silnic 1. třídy

U některých tras lze objíždět placené úseky dálnic a silnic 1. třídy, při kterém by se ušetřily náklady na mýtné. Ale objíždění placených úseků znamená v mnoha případech zvolit delší trasu. Tato optimalizace se nedoporučuje z hlediska vyššího počtu najetých kilometrů, vyšší spotřeby pohonných hmot a vyšších nákladů na řidiče, kterému by cesta trvala mnohem déle.

4.4 Režim jízdy řidiče

Režim jízdy řidiče, který jet trasu z Cerhenic do Doetinchemu. Absolvovaná trasa byla vykonána podle NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (ES) č. 561/2006 ze dne 15. března 2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85

Režim jízdy řidiče

PO 5.12. 2016 6:14 CZ Cerhenice – 7:11 CZ Kolín

PO 5.12. 2016 7:11 CZ Kolín - 10:13 CZ Kolín (nakládka)

PO 5.12. 2016 10:13 CZ Kolín – 12:45 CZ Petrovice (2 hod. 32 min. jízdy)

PO 5.12. 2016 12:45 CZ Petrovice – 12:45 CZ Petrovice (přejezd Česko-Německých hranic)

PO 5.12. 2016 12:45 CZ Petrovice – 14:15 DE Muldental (1 hod. 30 min. jízdy)

PO 5.12. 2016 14:15 DE Muldental – 15:00 DE Muldental (45 min přestávka)

PO 5.12. 2016 15:00 DE Muldental – 18:00 DE Hedemunden (3 hod. jízdy)

PO 5.12. 2016 18:00 DE Hedemunden – 4:15 DE Hedemunden (10 hod. a 15 min. zkrácená doba odpočinku)

ÚT 6.12. 2016 4:15 DE Hedemunden – 8:45 DE Issum (4 hod. a 30 min. jízdy)

ÚT 6.12. 2016 8:45 DE Issum – 9:30 DE Issum (45 min. přestávka/ vykládka)

ÚT 6.12. 2016 9:30 DE Issum – ÚT 11:15 NL Doetinchem (1 hod. 45 min jízdy)

ÚT 6.12. 2016 11:15 NL Doetinchem – ÚT 12:30 NL Doetinchem (druhá vykládka)⁵⁷

Ze záznamu o provozu vozidla je patrné, že řidič dodržuje právní předpisy Evropské unie týkající se režimu jízdy řidičů. Pokud by dané právní předpisy nedodržoval zaměstnavatel by řidiče sankcionoval, protože pokuty za nedodržování těchto předpisů jsou velmi vysoké.

⁵⁷ Záznam o provozu vozidla

5 Výsledky a diskuse

Z výsledků zkoumání optimalizace provozu firmy vyplývá modus operandi i pro menší rodinnou firmu, která podniká na základě koncesní listiny vedené na jméno Stanislav Kotek i pro další firmy, které podnikají na českém trhu a chtěly by v budoucnu podnikat na vyšší, tzn. evropské úrovni. Živnostník Stanislav Kotek v posledním účetním období, na základě přiznání daně z příjmu fyzických osob z roku 2015 vykazoval zisk 750 000 Kč a neměl žádné závazky. Firma by především musela získat eurolicenci, která by zajistila přístup na mezinárodní trh. Dále by firma musela investovat prostředky do nákupu moderního vozidla, které by splňovalo emisní normy třídy 6. Vozidlo by bylo vhodné pořídit na finanční leasing. Aby se předešlo zbytečným nepříjemnostem je doporučeno absolvovat školení, která by řidiče i podnikatele proškolila v právních předpisech České republiky i Evropské unie, které se zabývají silniční motorovou dopravou. Klíčové, pro začínající firmy na mezinárodním trhu, je získání zakázek a klientů. K získání klientů je doporučena koupě licence na databanku například RAALTRANS. Nebo použití externí dispečerské firmy, která by zajistila zakázky za úplatu. Česká ekonomika je ve fázi růstu, a proto by firmy měli expandovat.

6 Závěr

Doprava je součástí života každého z nás a propojuje hospodářská odvětví celého světa. Bez dopravy by se zhroutila ekonomika každého vyspělého státu. Mezi hlavní úkoly dopravy patří přemísťování zboží a osob na místo určení.

Doprava je velmi důležitá, a proto je i tato bakalářská práce na ní zaměřena. Především se specializuje na koncesované živnosti "Silniční motorová doprava – nákladní provozovaná vozidly nebo jízdními soupravami o největší povolené hmotnosti přesahující 3,5 tuny, jsou-li určeny k přepravě zvířat nebo věcí." Česká ekonomika je závislá na importu a exportu, a proto i čeští dopravci musí podnikat na mezinárodním trhu.

Bakalářská práce je zaměřena na optimalizaci nákladů na přepravu ve zkoumané firmě. Náklady na přepravu jsou spotřeba pohonných hmot, mýtné, diety, mzda řidiče, odpisy a ostatní náklady.

Náklady na pohonné hmoty jsou ovlivněny cenou nafty, počtem ujetých kilometrů a spotřebou vozidla. Před sedmi lety firma investovala do stavby vlastní čerpací stanice, a tím účtuje sníženou cenu nafty, která nejvíce ovlivňuje cenu přepravy. Objížďení placených úseku dálnic není doporučeno, protože z ušetřených peněz zaplatíme naftu navíc, kterou projedeme a kratšími trasami šetříme vozidlo i čas řidiče strávený ve vozidle. Diety jsou pevně stanovené v zákoně, proto se jejich výše nedá optimalizovat. Odpisy jsou fixní náklad, do ceny přepravy vstupují do té doby, dokud není vozidlo zcela odepsané. Do ostatních nákladů spadají zbylé doposud nejmenované náklady jako jsou opotřebení pneumatik, opravy a údržba, silniční daň, zákonné pojištění, provozní kapalina i provoz administrativních budov a mzdy administrativních pracovníků.

Žádné nedostatky ve zkoumané firmě nebyly nalezeny, jelikož firma v posledních letech značně modernizovala vozový park, a tím zvýšila emisní třídu vozidel a snížila náklady na provoz vozidla. Náklady, které souvisí s provozem administrativních budov, jsou rozděleny mezi dceřiné společnosti. V neposlední řadě firma zaměstnává výkonné dispečery, kteří se starají o trasu, kterou řidič pojede i výpočet nákladů na přepravu, a tím zajišťují efektivnost provozu firmy.

7 Seznam použitých zdrojů

[1] VEBER, Jaromír a Jitka SRPOVÁ. *Podnikání malé a střední firmy*. 3., aktualiz. a dopl. vyd. Praha: Grada, 2012. Expert (Grada). ISBN 978-80-247-4520-6.

Zákony České republiky

- [2] Zákona č. 89/2012 Sb. občanský zákoník (nový), ve znění pozdějších předpisů
- [3] Zákon č. 262/2006 Sb. zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů
- [4] Zákona č. 634/2004 Sb. o správních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů
- [5] Zákon č. 235/2004 Sb. o dani z přidané hodnoty, ve znění pozdějších předpisů
- [6] Zákon č. 353/2003 Sb. o spotřebních daních, ve znění pozdějších předpisů
- [7] Zákon č. 247/2000 Sb. o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení
- [8] Zákon č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů
- [9] Zákona č. 111/1994 Sb. o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů
- [10] Zákon č. 455/1991 Sb. živnostenský zákon, ve znění pozdějších předpisů motorových vozidel, ve znění pozdějších předpisů

Vyhlášky a nařízení České republiky

- [11] NAŘÍZENÍ VLÁDY ze dne 27. října 2014 o výši časových poplatků, sazeb mýtného, slevy na mýtném a o postupu při uplatnění slevy na mýtném
- [12] Nařízení vlády č. 567/2006 Sb. o minimální mzdě, o nejnižších úrovních zaručené mzdy, o vymezení ztíženého pracovního prostředí a o výši příplatku ke mzdě za práci ve ztíženém pracovním prostředí
- [13] Vyhláška č.11/1975 Sb. ministra zahraničních věcí ze dne 27. listopadu 1974 o Úmluvě o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR)

Právní předpisy Evropské unie

- [14] NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU) č. 165/2014 ze dne 4. února 2014 o tachografech v silniční dopravě, o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovém zařízení v silniční dopravě a o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy

[15] NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (ES) č. 1071/2009 ze dne 21. října 2009, kterým se zavádějí společná pravidla týkající se závazných podmínek pro výkon povolání podnikatele v silniční dopravě a zrušuje směrnice Rady 96/26/ES

[16] NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (ES) č. 561/2006 ze dne 15. března 2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85

[17] Rozhodnutí Komise ze dne 14. prosince 2009, kterým se mění rozhodnutí 2007/230/ES o formuláři o předpisech v sociální oblasti týkajících se činností v silniční dopravě

[18] Směrnice EP a Rady 2002/15/ES ze dne 11. března 2002 o úpravě pracovní doby osob vykonávajících mobilní činnosti v silniční dopravě

Internetové zdroje

[19] Autodoprava. *K+G – tranzit Velim spol. s.r.o.* [on-line] [cit. 2017-03-07]. Dostupné na: <<https://www.kg-tranzit.cz/autodoprava>>

[20] Dálniční poplatky Německo. *Tolls.eu* [on-line] [cit. 2017-03-07]. Dostupné na: <<http://www.tolls.eu/cs/germany#toll-prices>>

[21] Dohoda AETR. *Doprava v praxi* [on-line] [cit. 2017-02-28]. Dostupné na: <<http://www.doprava.vpraxi.cz/aetr.html>>

[22] Eurolicence. *Ministerstvo dopravy České republiky* [on-line] [cit. 2017-02-28]. Dostupné na: <<https://www.mdcz.cz/Dokumenty/Silnicni-doprava/Nakladni-doprava/Kabotaz,-eurolicence,-prepravni-povoleni/Eurolicence,-osvedceni-ridice>>

[23] Karta řidiče. *Městský úřad Kolín* [on-line] [cit. 2017-02-28]. Dostupné na: <<http://www.mukolin.cz/cz/obcan/48104-vydani-digitalni-karty-ridice.html>>

[24] Minimální mzdy. *ČESMAD BOHEMIA* [on-line] [cit. 2017-02-28]. Dostupné na: <<http://info.odoprave.cz/minimalni-mzda-1471521775>>

[25] Mýtný systém v ČR. *Mýto CZ*. [on-line] [cit. 2017-03-07]. Dostupné na: <<http://www.myto.cz/index.html>>

[26] Mýto v Holandsku. *Kamionaci.com* [on-line] [cit. 2017-02-28]. Dostupné na: <<http://kamionaci.com/?clanek=myto-holandsko>>

[27] Odborná způsobilost dopravce. *Ministerstvo dopravy České republiky* [on-line] [cit. 2017-02-28]. Dostupné na: <<http://etesty2.mdcz.cz/Home/Tests/zd>>

[28] Spediční databanka. *RAALTRANS* [on-line] [cit. 2017-02-28]. Dostupné na: <<http://www.raal.cz/cs>>

[29] Úmluva CMR. *Dopravní smlouvy.cz* [on-line] [cit. 2017-02-28]. Dostupné na:
<<http://www.dopravnismlouvy.cz/umluva-cmr>>

[30] Veřejný rejstřík a sbírka listin. *Ministerstvo spravedlnosti České republiky* [on-line] [cit. 2017-03-07]. Dostupné na:
<<https://or.justice.cz/ias/ui/rejstrik-firma.vysledky?subjektId=452643&typ=PLATNY>>

[31] Zavedení plošné minimální mzdy v SRN a dalších státech Evropy. *Milog.cz* [on-line] [cit. 2017-02-28]. Dostupné na:
< <http://www.milog.cz/>>

[32] Žádost o koncesi. *Městský úřad Kolín* [on-line] [cit. 2017-02-28]. Dostupné na:
<<http://www.mukolin.cz/cz/obcan/48253-ohlaseni-zivnosti-zadost-o-koncesi.html>>

