

UNIVERZITA PARDUBICE
DOPRAVNÍ FAKULTA JANA PERNERA
KATEDRA TECHNOLOGIE A ŘÍZENÍ DOPRAVY

**TECHNOLOGICKÝ POSTUP PŘEPRAVY
ZÁSILEK V SILNIČNÍ PŘEPRAVĚ**
BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

AUTOR PRÁCE: Petr Tichý

2009

UNIVERSITY OF PARDUBICE
JAN PERNER TRANSPORT FACULTY
DEPARTMENT OF TRANSPORT
TECHNOLOGY AND CONTROL

**TECHNOLOGIC OF TRANSPORT
CONSIGNMENTS OF THE ROAL TRAFFIC**
BACHELOR WORK

AUTHOR: Petr Tichý

2009

Prohlašuji, že jsem tuto práci vypracoval samostatně. Veškeré prameny a literatura, které byly použity v této práci, jsou uvedeny v seznamu pramenů a literatury.

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

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v Univerzitní knihovně Univerzity Pardubice.

V Pardubicích dne 24. května 2009

Petr Tichý

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera
Katedra technologie a řízení dopravy
Akademický rok: 2008/2009

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: Petr TICHÝ
Studijní program: B3709 Dopravní technologie a spoje
Studijní obor: Technologie a řízení dopravy-Technologie a řízení dopravních systémů

Název tématu: Technologický postup přepravy zásilek v silniční přepravě

Zásady pro vypracování:

Úvod

1. Přeprava zásilek v silniční přepravě
2. Technologický postup přepravy zásilek
3. Tvorba technologického grafu
4. Modelová přeprava zásilek v silniční přepravě

Závěr

Rozsah grafických prací: 2-5
Rozsah pracovní zprávy: 30 - 40 stran
Forma zpracování bakalářské práce: tištěná

Seznam odborné literatury:

- [1] Kleprlík, J.Kyncl, J., Soušek, R. Technologie a řízení silniční dopravy, skripta DFJP, Univerzita Pardubice, Pardubice 2003, ISBN 80-7194-520-X.
- [2] Kořínková, K.Kampf, R., Jedenástlíková, D. Organizace zasilatelských služeb, skripta DFJP, Univerzita Pardubice, Pardubice 2001, ISBN 80-7194-352-5.
- [3] Široký, J. Cempírek, V., Pivoňka, K. Seidlová, A. Šourek, D. Švadlenka, L. Základy a technologie řízení dopravy, skripta DFJP, Univerzita Pardubice, Pardubice 2007, ISBN 978-80-7195-983-1.

Vedoucí bakalářské práce: doc. Ing. Jaromír Široký, Ph.D.
Katedra technologie a řízení dopravy

Datum zadání bakalářské práce: 31. prosince 2008

Termín odevzdání bakalářské práce: 25. května 2009

Poděkování:

Ráda bych touto cestou poděkoval zejména doc. Ing. Jaromíru Širokému Ph.D., vedoucímu bakalářské práce, za odborné vedení, pomoc, rady a připomínky, které mi poskytl v průběhu vypracování této práce. Dále bych chtěl poděkovat svým rodičům za možnost a podporu při studiu.

SOUHRN

Autor, který předkládá tuto bakalářskou práci si klade za cíl v první fázi práce definovat nejčastěji používané výrazy v silniční přepravě, dále popis používaných smluv v silniční přepravě zásilek. Následuje přiblížení a popis používaných druhů využívaných přepravních jednotek v ČR, jak v silniční tak i kombinované přepravě.

V druhé fázi se autor zabývá technologickým postupem přepravy zásilek, který je obecně věnován více druhům zásilek. Podrobněji je již věnována pozornost celovozové a kusové přepravě zásilek.

Ve třetí fázi autor předkládá technologické grafy z pohledu dopravce, i z pohledu přepravce u celovozové a kusové zásilky na základě teoretických znalostí z druhé fáze bakalářské práce, včetně popisů technologických časů a jednotlivých činností.

V poslední části autor na základě předešlých poznatků vypracovává modelovou přepravu. Příklad je doplněn o výpočty před přepravou včetně jízdního režimu řidiče. Následně je vypracován technologický graf modelové přepravy.

Klíčová slova

Technologie

Doprava

Přeprava

Doprovce

Přepravce

Zásilka

ABSTRACT

Author, who sets up this bachelor work, proposes to acquaint himself with definitions of the conceptions which have been used most frequent, sequentially with description of contract at the road transportation of the consignments. The approximation and description of the kinds exploited trucking periods in the Czech republic in the road and the combination transportation has followed.

The second stage of work is specialized on the technological progress of the transportation consignments, which is generally paid to more sort consignments. The attention has been already devoted in more detail to carload freight and single-part transportation of the consignments.

The third stage of work sets up technological graphs from sight from the transporter and also the carrier at the carload freight and single-part transportation of the consignments on base theoretic knowledge of the previous part, including technological tense plus single activity.

On the last part the author elaborated model of the transportation on the basis preceding piece of knowledge. The porism is supplemented about the calculations efore the transportation including mounted regim of the driver. In consequence there is elaborated the technological graph of the model transportation.

Keywords

Technology

Transport

Transportation

Transporter

Carrier

Consignment

OBSAH

ÚVOD	10
1 PŘEPRAVA ZÁSILEK V SILNIČNÍ PŘEPRAVĚ	11
1.1 Definice pojmů	11
1.2 Smlouvy používané v dopravě	12
1.2.1 Smlouva o přepravě věci	12
1.2.2 Zasilatelská smlouva	14
1.2.3 Smlouva o skladování.....	16
1.3 Přepavní jednotky	16
1.3.1 Kontejnery ISO.....	17
1.3.2 Kontejnery ACTS.....	19
1.3.3 Výměnná nastavba.....	21
2 TECHNOLOGICKÝ POSTUP PŘEPRAVY ZÁSILEK	23
2.1 Technologický průběh přepravy celovozová zásilky	24
2.2 Technologický průběh přepravy kusových zásilek.....	25
2.3 Režim řízení řidičů dle dohody 561/2006.....	28
3 TVORBA TECHNOLOGICKÉHO GRAFU	30
3.1 Technologický graf celovozových zásilek.....	30
3.2 Technologický graf kusových zásilek	34
4 MODELOVÁ PŘEPRAVA ZÁSILEK V SILNIČNÍ PŘEPRAVĚ	38
4.1 Výpočty před vlastní přepravou.....	38
4.2 Rozbor jízdy dle 561/2006	40
4.3 Technologický graf modelové přepravy.....	42
ZÁVĚR	43
SEZNAM OBRÁZKŮ	46
SEZNAM GRAFŮ	47
SEZNAM TABULEK	48
SEZNAM ZKRATEK	49
SEZNAM PŘÍLOH	50

ÚVOD

Cílem této práce je analyzovat veškeré úkony, které musí proběhnout a musí být dodrženy při přepravě zásilek v silniční přepravě jak z pohledu dopravce, tak posléze v technologických grafech z pohledu přepravce. Výsledný efekt tohoto souhrnu je znázorněn v modelovém příkladu.

Převaha zásilek je v dnešní době velmi žádanou službou, pro kterou se využívá zejména silniční přeprava. Je tomu tak z důvodu její flexibility a rychlosti přepravy, kterou umožňuje zejména díky silniční infrastruktuře spolu s vlastním provozem motorového vozidla.

Technologický proces v sobě neskrývá pouze samostatné přemísťování věcí z místa na místo, ale jedná se o ucelený logistický řetězec s na sebe navazujícími úkony, které musí navzájem fungovat pro splnění a uplatnění silniční přepravy.

Technologický postup přepravy zásilek v silniční přepravě je zobrazen v technologických grafech celého postupu od vlastního podání zásilky až po předání příjemci včetně všech náležitostí, jenž patří do procesu přepravy a zároveň všech potřebných smluv a náležitostí to jak z pohledu přepravce, tak i dopravce. Dále bude věnována část přepravním jednotkám, které se nejčastěji využívají v silniční i kombinované přepravě. V závěru práce je učiněn pokus o vypracování modelové přepravy, kde budou použity již dříve vytvořené postupy a grafy.

1 PŘEPRAVA ZÁSILEK V SILNIČNÍ PŘEPRAVĚ

V této kapitole jsou řešeny základní definice pojmů používaných v technologických postupech přepravy a rozboru základních smluv, jenž se používají v dopravně přepravních procesech a obecné rozdělení přepravních jednotek používaných v silniční a kombinované dopravě.

1.1 Definice pojmů

V první části této kapitoly autor definuje pojmy, které se používají v dopravní terminologii.

Atrakční obvod	je území, na kterém se provádí svoz a rozvoz kusových zásilek.
Centrální překladiště	centrální depo je místo určené pro překládku zásilek od odesílatele k příjemci z různých atrakčních obvodů.
Doprava	úmyslný pohyb dopravních prostředků po dopravních cestách nebo činností dopravních zařízení.
Dopravce	provozovatel dopravy pro vlastní nebo cizí potřebu, je zároveň účastníkem dopravního vztahu založeného smlouvou o přepravě.
Obslužné vozidlo	vozidlo pro svoz a rozvoz na území atrakčního obvodu.
Odesílatel	organizace nebo osoba, jenž uzavírá s dopravcem smlouvu o přepravě nákladu.
Přeprava	přemístění jako výsledek dopravy.
Přepravce	odesílatel a příjemce nákladu.
Přepravní list	dokument skládající se z pěti dílů, je prvotním prvkem účetním a je nedílnou součástí přepravy.
Příjemce	organizace nebo osoba, které je zásilky podle přepravní smlouvy určena.
Regionální depo dodání	atrakční uzel dodání, kde sváží obslužná vozidla zásilky od příjemce.
Regionální depo podání	atrakční uzel podání je místo, kde sváží obslužná vozidla zásilky od odesílatelů.
Regionální depo	neboli atrakční uzel je místo od začátku či konce přepravy kusové zásilky až do nebo z centrálního překladiště.
Skladovatel	fyzická nebo právnická osoba, které převzala věc k uložení nebo opatrování na základě smlouvy o skladování.

Zasílatel	obstaravatel přepravy, který uzavírá se zákazníkem tzv. zasílatelskou smlouvu a s dopravcem přepravní smlouvu.
Zasílatelský příkaz	dokument skládající se ze dvou dílů, jenž potvrzený a vyplněný je předán dopravci se základními údaji o zásilce a slouží jako podklad pro vyplnění přepravního listu a jako doklad o předání zásilky. (10)
Zásilka	věc nebo souhrn věcí, které dopravce převzal od odesílatele k přepravě podle příslušné přepravní listiny a v duchu přepravní smlouvy.

1.2 Smlouvy používané v dopravě

V této kapitole autor se zabývá popisem základních smluv, které jsou používány v silniční přepravě, včetně jejich náležitostí a podstatnými částmi smluv. Pozornost bude věnována mezinárodnímu listu CMR a Náložnému listu z důvodu jejich využitelnosti. Základní smlouvy pro přepravu věci v silniční přepravě jsou:

- smlouva o přepravě věci,
- smlouva zasílatelská,
- smlouva o skladování.

1.2.1 Smlouva o přepravě věci

Smlouva o přepravě věci se využívá v silniční dopravě jako potvrzení o dohodě mezi dopravcem a přepravcem. Je součástí celého dopravního procesu a určuje kritéria přepravy včetně platnosti smlouvy. Tento smluvní typ určuje, že smlouvou o přepravě věci se dopravce zavazuje odesílateli, že přepraví věc z místa určení na místo určené odesílatelem a zavazuje se zaplatit mu úplatu. Podstatné části smlouvy o přepravě věci tvoří:

- přesné uvedení smluvních stran,
- určení věci, která se má přepravit,
- závazek dopravce k přepravní věc,
- stanovení místa odeslání a určení,
- závazek odesílatele o úplatě. (2)

CMR

Úmluva se vztahuje na každou smlouvu o přepravě zásilek za úplatu základním silničním vozidlem mezi místy určenými ve smlouvě. Tato mezinárodní smlouva se vztahuje na mezinárodní přepravu a má přednost před použitím našeho obchodního zákoníku,

tedy vylučuje pro subjekty zúčastněných států úmluvy použití právní úpravy smlouvy o přepravě věci obchodního zákoníku. Podle ustanovení obchodního zákoníku se použije jedině mezinárodní smlouva, která je pro Českou republiku závazná. Úmluva 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. Toto ustanovení platí bez ohledu na trvalé bydliště a státní příslušnost stran. Úmluva se použije na smlouvy o přepravě věci i mezi tuzemskými subjekty. Předpokladem jejího použití je, že místo převzetí zásilky a předpokládané místo jejího dodání leží ve dvou různých státech. (1)

Vzor příloha č. 1.

Pro smlouvu o přepravě věci podle obchodního zákoníku není předepsaná písemná forma, dopravce je však oprávněn požadovat, aby mu odesílatel potvrdil požadovanou přepravu v přepravním dokladu. Odesílatel je oprávněn požadovat, aby mu dopravce písemně potvrdil převzetí zásilky. Je-li k provedení přepravy potřeba zvláštních listin, je odesílatel povinen předat je dopravci nejpozději při předání zásilky k přepravě. Odesílatel odpovídá za škodu způsobenou dopravci nepředáním těchto listin nebo jejich nesprávností. Je stanoven i zvláštní způsob zániku smlouvy.

Nevyplývá-li ze smlouvy něco jiného, smlouva zaniká, jestliže odesílatel nepožádal dopravce o převzetí zásilky v době stanovené ve smlouvě, jinak do šesti měsíců od uzavření smlouvy. (1)

Náložní list

Náložní list je nezbytným podkladem o obsahu přepravní smlouvy pro zboží podávané k vnitrostátní i mezinárodní přepravě. Náložní list je obchodním zákoníkem definován jako listina, s níž je spojeno právo požadovat na dopravci vydání zásilky v souladu s obsahem této listiny. Dopravce je povinen zásilku vydat osobě oprávněné podle náložního listu, jestliže mu tato osoba náložní list předloží a potvrdí na něm převzetí zásilky. (1) Náložní list obsahuje:

- firmu nebo název právnické osoby nebo jméno a místo podnikání, popř. bydliště fyzické osoby odesílatele;
- označení přepravované věci;
- údaje, zda byl náložní list vydán na doručitele nebo na jméno příjemce, popř. údaj, že byl vydán na jeho řad;
- místo určení;
- místo a den vydání náložního listu a podpis dopravce. (2)

V případě zneužití původního náložního listu je odesílatel povinen uhradit škodu, která tím dopravci byla způsobena. Přijetím zásilky však přejímá příjemce ručení za úhradu pohledávek dopravce vůči odesílateli ze smlouvy týkající se přepravy převzaté zásilky, jestliže o těchto pohledávkách příjemce věděl nebo musel vědět. (1) Vzor **příloha č. 2**.

Odpovědnost za přijetí zásilky

Dopravce odpovídá za škodu na zásilce, jež vznikla po jejím převzetí dopravcem až do jejího vydání příjemci. To neplatí, pokud dopravce nemohl škodu odvrátit při vynaložení odborné péče. Za škodu na zásilce dopravce neodpovídá, jestliže prokáže, že byla způsobena:

- odesílatelem, příjemcem nebo vlastníkem zásilky;
- vadou nebo přirozenou povahou obsahu zásilky včetně obvyklého úbytku;
- vadným obalem, na který dopravce upozornil odesílatele při převzetí zásilky k přepravě, a byl-li vydán nákladní nebo náložný list, byla v něm vadnost obalu poznamenána;
- vadným obalem, i když dopravce na vadnost obalu neupozornil, jestliže vadnost nebyla při převzetí poznatelná. (2)

1.2.2 Zasilatelská smlouva

Zasilatelská smlouva se využívá v silniční dopravě jako potvrzení o dohodě mezi zasilatelem a zákazníkem. Je součástí celého dopravního procesu a určuje kritéria přepravy včetně platnosti smlouvy. Základní ustanovení určuje, že smlouvou zasilatelskou se zasilatel zavazuje příkazci, že mu vlastním jménem na jeho účet obstará přepravu věcí z určitého místa do určitého místa a příkazce se zavazuje zaplatit zasilateli úplatu. (1) Podstatné části smlouvy:

- přesné určení smluvních stran, tj. zasilatele (speditéra) a příkazce;
- závazek zasilatele obstarat vlastním jménem a na účet příkazce přepravu věcí;
- určení věcí, jejichž přeprava bude obstarána;
- stanovení místa odeslání a místa určení;
- závazek příkazce zaplatit zasilateli úplatu. (2)

Zasilatel zde vystupuje vlastním jménem na účet příkazce. Případy, kdy se smlouva bude uzavírat písemně, například pro dokumentování dohodnuté výše úplaty, nebudou výjimečné. Nebude-li použito písemné formy smlouvy, je zasilatel oprávněn žádat písemný zasilatelský příkaz. V něm by mělo být specifikováno zboží a místo odeslání a určení. Zasilatelský příkaz však není ke vzniku smlouvy nutný, i když je obvyklý; zasilatelský příkaz není cenným papírem. (1)

Povinnosti zasilatele

Uzavřením smlouvy v případě, kdy zasílatel uzavře smlouvu, kterou se zaváže přepravit věc, se dostává do postavení dopravce, které s sebou nese jeho jinou odpovědnost, než kdyby uzavřel s příkazcem zasilatelskou smlouvu, kterou se zaváže obstarat přepravu věci. (1) Povinnosti zasilatele:

- obstarat přepravu podle smlouvy s vynaložením odborné péče,
- plnit pokyny příkazce,
- provést inkasní úkon,
- jednat v zájmu příkazce,
- pojistit přepravovanou věc,
- informovat příkazce o škodě. (2)

Odborná péče

Očekává se, že zasílatel vynaloží patřičnou odbornou péči. Odborná péče zasilatele je jistá odborná způsobilost zasilatele, která předpokládá, že koresponduje s živnostenským zákonem. Zákon stanoví, že je příkazce povinen poskytnout zasilateli správné údaje o obsahu zásilky a jeho povaze, jakož i o jiných skutečnostech potřebných k uzavření smlouvy o přepravě a odpovídá za škodu, která zasilateli vznikne porušením této povinnosti. (1)

Škody na zásilce

Zasílatel nenese nebezpečí vzniku škody na zásilce. Odpovídá pouze za škodu na převzaté zásilce vzniklou při obstarávání přepravy. Zasílatel je povinen podat příkazci zprávu o škodě, která zásilce hrozí nebo která na ní vznikla, jakmile se o tom dozví, jinak odpovídá za škodu vzniklou příkazci tím, že tuto povinnost nesplnil. V této souvislosti je třeba si uvědomit, že zasílatel neodpovídá za porušení smluv sjednaných s dopravci, tedy neodpovídá příkazci za škody, které mu vzniknou porušením přepravní smlouvy ze strany dopravce. (1)

Úplata za splnění přepravy

Za obstarání přepravy přísluší zasilateli smluvní úplata, nebo nebyla-li smluvena, úplata obvyklá v době sjednání smlouvy při obstarávání obdobné přepravy. Dále má zasílatel nárok na úhradu nutných a užitečných nákladů, které zasílatel účelně vynaložil za účelem splnění svých závazků a na úhradu nákladů, které účelně vynaložil při plnění svého závazku. Příkazce je povinen poskytnout zasilateli přiměřenou zálohu na náklady spojené s plněním závazku zasilatele, a to dříve, než zasílatel začne s jeho plněním. (1)

1.2.3 Smlouva o skladování

Smlouva o skladování (Vzor **příloha č. 3** Nájemní smlouva) se využívá při skladování zásob a věcí ve skladištích, které nabízejí skladovací prostory. Skladovatel se zavazuje převzít věc, aby ji uložil a opatroval, a ukladatel se zavazuje po vyzvednutí zaplatit úplatu. Obsah smlouvy:

- firma nebo název právnické osoby,
- jméno a místo podnikání, popř. bydliště fyzické osoby odesílatele,
- identifikační číslo fyzické osoby nebo právnické osoby.

Skladištní list

Skladištní list je dokladem, který je potvrzení o převzetí věci ke skladování. Skladištní list je vystavován na jméno nebo na identifikovaného doručitele. Dále se upravuje:

- vznik smlouvy o skladování,
- o převzetí věci,
- skladné zástavní právo,
- odpovědnost skladovatele za škodu na skladované věci od převzetí po vydání.

Škoda na skladované věci

Skladovatel neodpovídá za škodu na skladované věci, pokud škoda vznikla z viny ukladatele.

Odstoupení od smlouvy

Skladovatel může odstoupit od smlouvy, jestliže mu ukladatel dluží skladné za tři měsíce v případě zatajení vlastností skladované věci, které mohou skladovateli způsobit škodu, nebo nevyzvednutí věci po uplynutí doby, na kterou bylo skladování poskytnuto. (11)

1.3 Přepavní jednotky

V silniční dopravě se využívá přepravních jednotek pro vlastní přemísťování sypkých nákladů, celovozových a kusových zásilek, tekutin, ale i zásilek se specifickými požadavky atd., za využití kontejnerů a výměnných nástaveb. Vyhledávanou variantou bývají kontejnery pro možnost kombinace mezi silniční, železniční, leteckou a vodní dopravou.

V silniční dopravě se nejčastěji využívají kontejnery jako unifikovaná jednotka nebo také ložná jednotka. V dokumentech EU je nejčastěji používaný pojem nákladová jednotka, jenž je využíván především při dopravě takového nákladu, kde dochází především k úspoře práce.

1.3.1 Kontejnery ISO

Jedná se o kontejnery, které byly vyvinuty pro přepravu na námořních plavidlech.

V souvislosti s námořní dopravou jsou následně využívány i v přepravě na pevnině.

Nejpoužívanější řady kontejnerů ISO:

- kontejnery označované jako ISO 1C, dlouhé cca 20 stop, tj. 6 metrů
- kontejnery označované jako ISO 1A, dlouhé cca 40 stop, tj. 12 metrů

Typy kontejnerů:

- univerzální nejrozšířenější typ kontejner ISO 1 A, úplně uzavřený kontejner splňující požadavky na vodotěsnost;



Obrázek 1. Univerzální typ ISO 1 A

Zdroj (4)

- kontejner s otevřeným vrchem, pro skladování sypkých nákladů, kusového zboží, které je pro svou hmotnost nutno nakládat vrchem pomocí jeřábů;



Obrázek 2: Kontejner s otevíracím vrchem

Zdroj (4)

- plošinový kontejner se sklopnými čely určen pro skladování tyčoviny, panelů, automobilů, zboží nepodléhající povětrnostním vlivům;



Obrázek 3: Plošný kontejner se sklopnými čely

Zdroj (4)

- nádržkový kontejner rozsah pracovní teploty -30 $+70^{\circ}\text{C}$, objem 20 m^3 , pro volně ložený sypký materiál jako je cement, mletý vápenec, vápno, kaolín, kapaliny;



Obrázek 4: Nádržkový kontejner

Zdroj (4)

- chladicí kontejner určen pro skladování předem zchlazeného nebo zmraženého zboží podléhajícího zkáze; používá se buď rozpínací médium, led, suchý led, zkapalněné plyny, mechanické chlazení pomocí kompresoru a absorpční jednotky;



Obrázek 5: Chladicí kontejner

Zdroj (4)

- kontejner pro suchý sypký náklad, pro sypké materiály, jež je nutno chránit proti povětrnostním vlivům;



Obrázek 6: Kontejner pro suchý sypký náklad

Zdroj (4)

1.3.2 Kontejnery ACTS

System přepravy valivých kontejnerů ACTS je určen pro přepravu po silnici. Tento systém spočívá v přepravě kontejnerů vybavených odvalovacím zařízením na speciálních silničních nosičích, uložení tří kontejnerů dl. cca 22m. Aplikace systému je neomezená (kusové zásilky, hromadné substráty). Z hlediska personálu patří ACTS do systému nedoprovázených přeprav.

Automobilové nosiče jsou vybaveny hákovými manipulátory, nebo řetězovým dopravníkem. Výhody kontejnerů ACTS:

- kontejner může být složen na jakémkoliv vyhovujícím místě pro spouštění na automobilový nosič,
- krátká doba manipulací,
- nižší náklady,
- úspora manipulačních prostředků.

Nevýhody kontejnerů ACTS:

- nemožnost stahování,
- vhodné jen pro pozemní přepravu.

Jako dopravní prostředky jsou na systému zúčastněny automobilové nosiče. Bezpečnou manipulaci lze provádět při osově vzdálenosti koleje min. 10 metrů. Automobilové nosiče zabezpečují v rámci systému veškeré manipulace s valivými kontejnery, jejich nakládku a vykládku. Za tímto účelem jsou vybaveny hákovými manipulátory lehké konstrukce o mimořádné pevnosti, jejichž tuhost je zvyšována ocelovým rámem, nebo jsou vybaveny speciálním řetězovým dopravníkem. Bezpečnost provozu zajišťují indukční koncové spínače a hydraulický okruh vybavený pojišťovacími ventily. (3)

Nejčastěji používanými typy kontejneru ACTS v ČR jsou: valníkové kontejnery OC-10, kontejnery OVC-30 a cisternové T-30.

Valníkový kontejner

Je otevřený kontejner. S objemem podle výšky stěn (1.000, 1.750 a 2.500 mm) je cca 10, 20, 30 m³. Zadní stěna je tvořena dvoukřídlými dveřmi. Je vyroben z ocelového plechu s profilovanými výztužemi v jednotlivých stěnách. Požití pro odpady atd.



Obrázek 7: Kontejner pro suchý sypký náklad

Zdroj (12)

Kontejner OVC

Jedná se o uzavřený odbavovací kontejner skříňového typu. Zadní stěna je tvořena jednodílnými výklopnými dveřmi s centrálním uzavíráním. Kontejner je vyroben z ocelového plechu a výztužemi po jednotlivých stěnách. (13)



Obrázek 8: Kontejner skříňového typu

Zdroj (12)

Cisternový kontejner

Cisternový kontejner se skládá z rámové konstrukce a nádržky. Rámová konstrukce je vyrobena z ocelových profilů. Rám slouží pro zajištění bezpečného uložení, pro překládku a přepravu. Uvnitř rámové konstrukce je tlaková nádoba spojená s rámem. Součástí kontejneru je víko plicního hradla, žebřík a celní závěra.



Obrázek 9: Cisternový kontejner

Zdroj (14)

1.3.3 Výměnná nástavba

Výměnné nástavby jsou určeny výhradně pro suchozemskou kontinentální dopravu, jsou využívány zejména v kombinované přepravě. V ČR je používána pro silniční přepravu. Představuje nedoprovázenou přepravu (přeprava pouze výměnné nástavby kontejneru bez doprovodu řidiče během celé přepravy).

Hlavní předností výměnných nástaveb je to, že se kola nikdy nezastaví. Zatímco jsou nástavby odstaveny za účelem nakládky, může tahač plnit další úkoly, dokud není vše připraveno pro transport. Výměnné nástavby jsou svými vlastnostmi předurčeny k flexibilní plánovatelné přepravě objemného zboží:

- délka: 7,80 m;
- výška: 3 m;
- ložná kapacita: 57 m³, tzn. 19 míst na europalety;
- užitečné zatížení: do 12 tun;
- kompatibilní se železnicí;
- použití vysokozdvíhových vozíků je možné;
- nakládka ve dvou patrech je částečně možná.

Výhody výměnných nástaveb:

- využití jako krátkodobý sklad;
- nevyžadují speciální nakladače/vykladače při nakládce/vykládce;
- využití délky jízdní soupravy (motorové silniční vozidlo s jedním přívěsem);
- větší ložný prostor než kontejner;
- menší hmotnost než u kontejnerů.

Nevýhody výměnných nástaveb:

- menší ložný prostor než kontejner;
- větší hmotnost než u kontejnerů;
- nutnost speciálního železničního vozu pro železniční přepravu.

Důležitou vlastností je i možnost manipulovat s nástavbou na silničním nosiči bez potřeby dalších prostředků. Pro tento účel jsou všechny výměnné nástavby vybaveny čtyřmi výsuvnými nohama. Silniční nosič nástaveb nemusí tedy čekat, až dojde k vyložení nebo naložení výměnné nástavby. Tím se dosahuje lepší využití jednotlivých silničních nosičů. Odstavená výměnná nástavba může sloužit i jako určitý vyrovnávací sklad. (7)



Obrázek 10: Samostatná výměnná nástavba na podpěrných nohách

Zdroj (7)

Tabulka 1: Orientační informace o výměnných nástavbách:

Výměnné nástavby		
Kategorie	Max. hmotnost (tuny)	Celková délka (metry)
A	34 t	12,19 m
B	34 t	9,125 m
C	16 t	7,28 m

Zdroj (7)

2 TECHNOLOGICKÝ POSTUP PŘEPRAVY ZÁSILEK

Silniční přepravu lze z hlediska organizačního rozdělit na několik částí:

- přepravu celovozovou (celovozová zásilka je přepravovaná jednomu odesílateli, jednou jízdou vozidla, přičemž hmotnost nákladu nepřesáhne 2,5 tuny);
- přepravu kusových zásilek (kusová zásilka je přepravovaný systémem tzv. z domu do domu, založen na principu sdružování a rozdružování zásilek mezi sběrnými středisky, kde se provádí přeprava jako celovozová);
- přepravu nebezpečných věcí ADR (stanovuje a třídí nebezpečné látky a předměty podle jejich nebezpečných vlastností, stanovuje podmínky pro jejich přepravu, balení a značení a předepisuje používání a vyplňování stanovených průvodních dokladů. Stanovuje požadavky na zabalení kusu, zápisy do přepravních dokladů, dopravní prostředky včetně technických požadavků na vozidlo podle jednotlivých tříd a dále ustanovuje další pravidla jako omezení množství přepravovaných věcí, dozor nad nimi, způsob stání a parkování v noci atd.)
- přepravu těžkých a nadrozměrných zásilek (povolování přeprav zvlášť těžkých nebo rozměrných předmětů a užívání vozidel, jejichž rozměry nebo hmotnost přesahují míru stanovenou vyhláškou MD č. 341/2002 Sb., o schvalování technické způsobilosti a technických podmínkách provozu silničních vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů); (16)
- přepravu zkazitelného zboží ATP (vyžaduje výběr dopravního nebo přepravního prostředku a určení teplotních podmínek pro přepravu hluboce zmrazených a zmrazených potravin); (15)
- přepravu zvířat (jedná-li se o hospodářská zvířata nebo zvířata v zájmovém chovu určená pro další obchod a přepravovaná na vzdálenost větší než 50 km, dále musí být zajištěno: dostatek prostor k pohybu zvířete, zabezpečení zvířat před nepříznivými klimatickými vlivy).
- technologický průběh přepravy celovozových a kusových zásilek je podrobně rozpracován v následující části práce.

2.1 Technologický průběh přepravy celovozová zásilky

Tato část práce se zaměřuje na detailní popis problematiky objednávky, činnosti dispečera, způsobu cenové nabídky, způsobu řešení v případě vzniklých potíží během přepravy na zásilce po převzetí a konečnou fakturaci za přepravu. Objednávka může být zákazníkem podána několika způsoby, kterými jsou například:

- telefonicky,
- písemně,
- elektronicky,
- prostřednictvím webových stránek,
- informováním obchodního zástupce,
- osobně.

Činnost dispečera, kterou musí vykonat po přijetí nabídky přepravní služby:

- Poptávka je podána na kalkulační list.
- Dispečer požaduje po zákazníkovi informace, které jsou nezbytně nutné pro další postup uskutečnění přepravy:
 - místo nakládky,
 - místo vykládky,
 - druh zboží,
 - způsob balení,
 - ložné míry,
 - hmotnost,
 - rozměry,
 - počet a druh zásilky,
 - termín nakládky,
 - termín vykládky,
 - celní odbavení,
 - termín dodání,
 - specifické požadavky,
 - platební podmínky.

Cenová nabídka

Pravděpodobně nejdůležitější částí celého přepravního procesu je cenová nabídka a dohodnutí se na ceně přepravy. Cenovou nabídku vypracuje dispečer na základě množství a druhu a dalších specifických vlastností přepravované zásilky (ADR, ATP, nadrozměrné rozměry doba dodání atd.). Po schválení podmínek a ceny za přepravu získá zákazník objednávku, která musí obsahovat:

- místo nakládky,
- místo vykládky,
- specifikace zásilky,
- kontakt na odesílatele a příjemce,
- cenu za přepravu.

Po přijetí nabízené ceny zákazníkovi je dopravce povinen za dohodnutých podmínek smlouvenou přepravu realizovat.

Způsoby řešení vzniklé škody na zásilce během přepravy

Dojde-li k poškození zásilky při její nakládce, samotné přepravě, vykládce, špatném zabezpečení přepravované věci (balení, ložení, nakládání, vykládání atd.), je poškozená strana povinna dodržet následující administrativní postup:

- veškeré reklamace se podávají písemnou formou,
- při vzniklé škodě je kontaktována smluvní pojišťovna,
- dokumenty o ztrátě či poškození zásilky musí být podepsány všemi účastněnými stranami,
- komplikace je nutné řešit ihned po jejich zjištění.

Fakturace

Jedná se o vyúčtování za poskytnuté služby předepsané ve smlouvě. Provádí jí dispečer nebo jiná pověřená administrativní osoba nejpozději do třetího pracovního dne od provedení přepravy. Nejčastější doba platnosti faktury bývá 30 dní, dle potřeby zákazníka lze prodloužit až na 60 dní.

2.2 Technologický průběh přepravy kusových zásilek

V této části autor řeší problematiku podání objednávky, důvod a obsah zasilatelského listu, svoz zásilek, rozvoz zásilek, časový průběh přepravy, zpracování zásilky v regionálním depu podání, zpracování zásilky v centrálním překladišti, zpracování zásilky v regionálním depu dodání. Kusová zásilka je přepravena systémem od odesílatele k příjemci splňující maximální podmínky:

- rozměry délka 4 metry, šířka 2 metry, výška 1,7 metru,
- hmotnost kusu 1,5 tuny,
- hmotnost zásilky 5 tun,
- objem u neskladatelných zásilek 20 m³.

Společnosti si tyto rozměry podle potřeby své obchodní nabídky či obchodní strategie upravují.

Objednávka

Objednávka může být zákazníkem podána několika způsoby, kterými jsou například:

- telefonicky,
- elektronicky,
- faxem,
- prostřednictvím webových stránek,
- informováním obchodního zástupce,
- přímo u řidiče obslužného vozidla.

Objednávka je zaznamenána do zasilatelského listu, a to příkazcem nebo pověřeným pracovníkem, který na tuto činnost dohlíží.

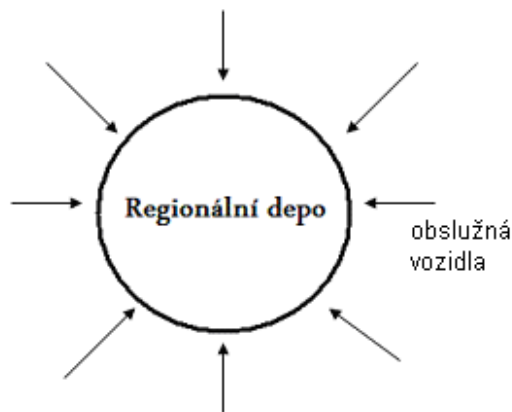
Obsah zasilatelského příkazu:

- údaje o odesílateli a příjemci (sídlo, název, kontaktní osoba, telefon, jméno, příjmení, údaje o zásilce jako její hmotnost, rozměry obal, počet kusů, zda je přeprava na paletách);
- zvláštní záznamy (neklopit, chránit před klimatickými vlivy, křehkost);
- doplňkové údaje (kdo je plátcem přepravného, způsob manipulace).

Objednávka přepravy je dokončena potvrzením vyplněného zasilatelského příkazu odesílatelem. Následuje potvrzení objednávky, příprava přepravní listiny a zásilka je zapsána do Podací knihy.

Svoz zásilek

Je prováděn obslužným vozidlem z regionálního depa. Při předání zásilky je řidič povinen zkontrolovat údaje v přepravní listině se skutečným stavem zásilky. Po převzetí zásilky od odesílatele musí vykonat další úkony jenž jsou nezbytné jako je naložení zásilky a předání prvního dílu přepravní listiny odesílateli.

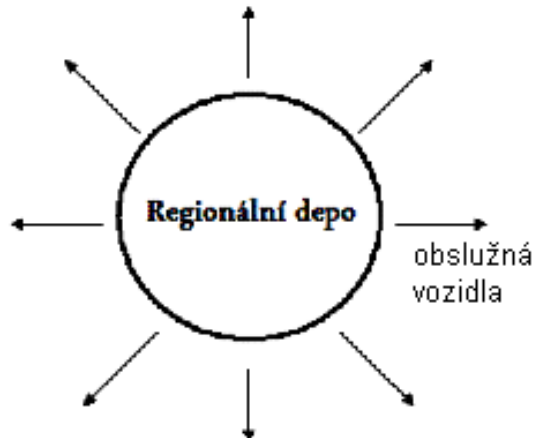


Obrázek 11: Svoz do depa

Zdroj: autor

Rozvoz zásilek

Řidič je povinen doručit veškeré zásilky, které převzal. Jeho povinností je potvrzení zásilky na přepravním listě a převzít finanční hotovost za dodání zásilky. V okamžiku, kdy nelze provést předání zásilky, buď z důvodu neuhrazení přepravného či nezastižení příjemce, zaznamená řidič tuto situaci do přepravního listu a vyrozumí dispečera pro další postup.



Obrázek 12: Rozvoz z depa

Zdroj: autor

Časový průběh dopravy

V České republice je garantování dodací lhůta dopravce 24 hodin. Tomu je také přizpůsobena technologie přepravy prostřednictvím regionálních dep. Každý úkon spojený s přepravou má stanovený čas. Sled těchto úkonů tvoří přepravu jako celek.

Zpracování zásilky v regionálním depu podání

Po návratu do regionálního depa předá řidič pověřenému pracovníkovi zásilky. Pověřený pracovník je po převzetí a zkontrolování označí identifikačním štítkem, na kterém jsou základní údaje o zásilce včetně čárkového kódu. Výhodou čárkových kódů je minimalizace dokumentace a možnost snímat je pomocí scannerů. Tím se zrychluje čas přepravy a zásilka je neustále pod kontrolou. Manipulace se provádí pomocí soupisu a je prováděna pomocí manipulační techniky jako jsou pásové dopravníky.

Zpracování zásilek v centrálním překladišti

Po příjezdu do centrálního překladiště předá řidič pověřenému pracovníkovi zásilky. Pověřený pracovník je převezme a zkontroluje. Zásilky jsou zde rozdělovány v několika sektorech podle regionálních dep. Tuto rozdělení do sektorů umožňuje rychlejší a efektivnější manipulaci při rozdělování. Při nakládce je zohledňována vzdálenost centrálního překladiště od ostatních regionálních dep. Přednostně se nakládají vozidla směřující do nejvzdálenějších dep a to z důvodu, aby nevznikaly časové rezervy.

Zpracování zásilky v regionálním depu dodání

Po příjezdu do regionálního depa předá řidič pověřenému pracovníkovi zásilky. Pověřený pracovník je převezme a zkontroluje. Zásilky se následně třídí do jednotlivých obslužných vozidel podle místa příjemců pomocí obslužných vozidel v příslušném depu. Plánují se každodenní trasy pro svoz a rozvoz zásilek.

2.3 Režim řízení řidičů dle dohody 561/2006

Jízdní režim řidičů v silniční dopravě platí pro členské státy EU a určuje maximální denní dobu řízení, bezpečnostní přestávky, denní doby odpočinku, týdenní doby odpočinku včetně výjimek.

Doba řízení

- celková doba řízení mezi dvěma denními odpočinky nebo jedním odpočinkem denním a jedním týdenním nesmí přesáhnout 9 hodin;
- dvakrát za týden může být prodloužena na 10 hodin;
- týdenní doba řízení nesmí přesáhnout 56 hodin a nesmí být překročena maximální týdenní pracovní doba stanovená v nařízení vlády č. 589/2006 Sb., celková doba řízení nesmí přesáhnout 90 hodin za období dvou po sobě následujících týdnů.

Denní doba odpočinku

pro jednoho řidiče:

- **nedělený odpočinek** - v průběhu každých 24 hodin musí mít řidič odpočinek nejméně 11 po sobě následujících hodin, který smí být zkrácen na nejméně 9 po sobě následujících hodin nejvýše třikrát týdně;
- **dělený odpočinek** - ve dnech, ve kterých se odpočinek nezkrácuje, smí být čerpán ve dvou oddělených částech během 24 hodin, přičemž první z těchto částí musí trvat nejméně 3 po sobě následující hodiny a druhá nejméně 9 po sobě následujících hodin, takovém případě se minimální doba odpočinku prodlužuje na 12 hodin.

pro dva řidiče:

- jsou-li ve vozidle nejméně dva řidiči, musí mít každý z nich denní odpočinek nejméně 9 po sobě následujících hodin za každé období 30 hodin.

Bezpečnostní přestávka

Doba, během níž nesmí řidič řídit ani vykonávat žádnou jinou práci a která je určena výhradně k jeho zotavení.

Po 4,5 hod. řízení musí mít řidič nepřerušenu přestávku nejméně 45 minut, pokud mu nezačíná doba odpočinku. Tato přestávka může být nahrazena přestávkou v délce nejméně 15 minut, po níž následuje přestávka v délce nejméně 30 minut.

Týdenní doba odpočinku

Ve kterýchkoli dvou po sobě následujících týdnech musí mít řidič dvě běžné týdenní doby odpočinku, tzn. 2x 45h nebo jednu běžnou týdenní dobu odpočinku a jednu zkrácenou dobu odpočinku v celkové délce 24 hodin.

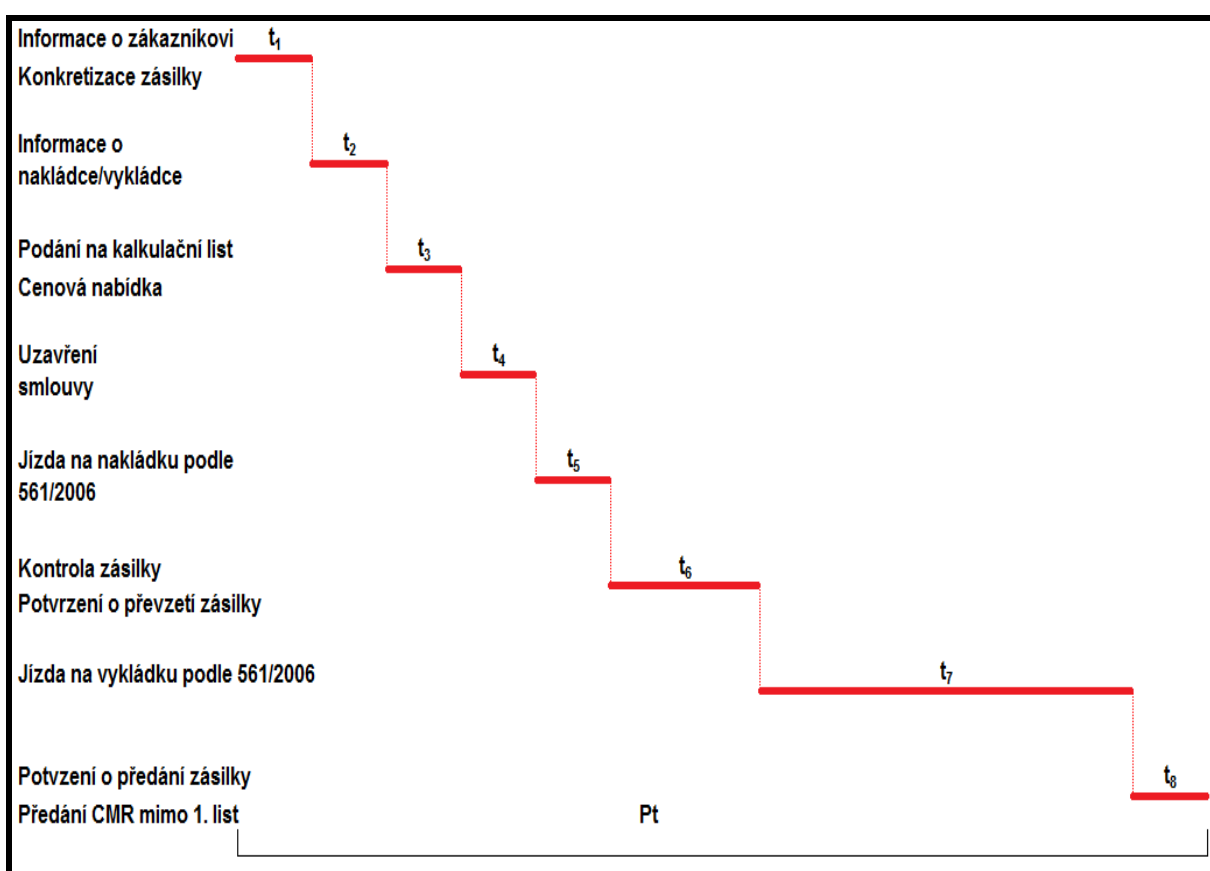
Zkrácení však musí být vyrovnáno odpovídající dobou odpočinku vybranou v celku před koncem třetího týdne následujícího po dotyčném týdnu, tzn. 1x 45h + 1x 24h + kompenzace. (9)

3 TVORBA TECHNOLOGICKÉHO GRAFU

Technologický graf představuje grafické znázornění technologického postupu přepravy zásilek v silniční přepravě. A to kusových i celovozových zásilek, jak z pohledu přepravce (zákazníka), tak pohledu dopravce (fyzická nebo právnická osoba zodpovědná za přepravu).

3.1 Technologický graf celovozových zásilek

Technologický graf z pohledu dopravce při přepravě celovozová zásilky:



Graf 1: Technologický graf z pohledu dopravce u celovozové zásilky

Zdroj: autor

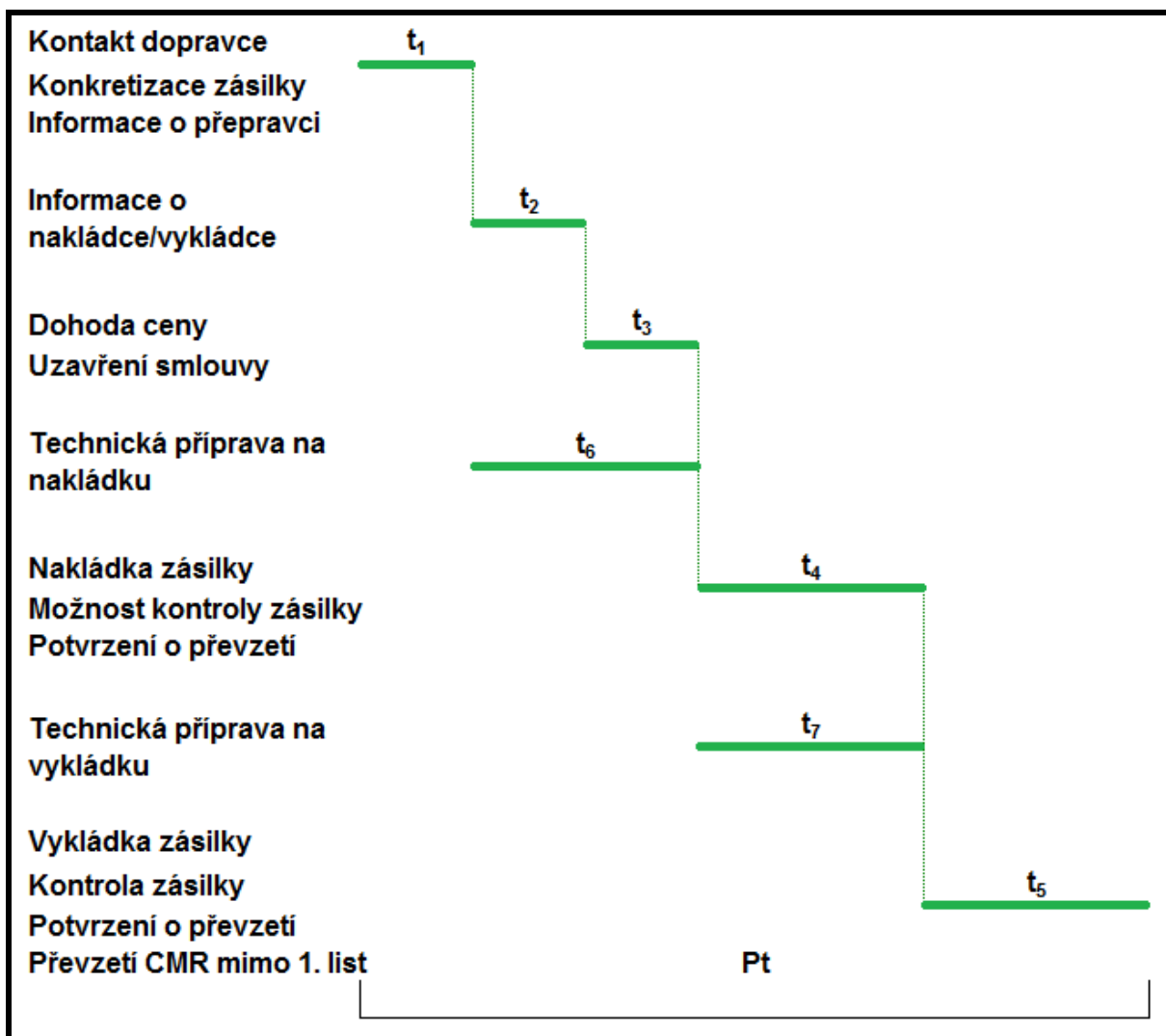
Pt..... technologický čas přepravy

Celkový technologický čas z pohledu přepravce u celovozové zásilky je spočten jako součet dílčích časů $P_t = t_1 + t_2 + t_3 + t_4 + t_5 + t_6 + t_7 + t_8$. Zmíněné časové hodnoty vycházejí z modelového příkladu (viz. kapitola 4.1). Popis postupu z pohledu dopravce:

- Doba t_1 zahrnuje:
 - informace o zákazníkovi (zjištění např. zda je zákazník finančně způsobilý),

- konkretizace zásilky (zjištění specifických vlastností zásilky pro případné opatření),
- Doba t_2 zahrnuje:
 - informace o místě nakládky,
 - informace o místě vykládky,
- Doba t_3 zahrnuje:
 - podání na kalkulační list,
 - cenová nabídka (na základě druhu zásilky, místě nakládky a vykládky, popřípadě speciální požadavky přepravce),
- Doba t_4 zahrnuje:
 - uzavření smlouvy (o přepravě věci, náložní list, CMR, vzájemné potvrzení smlouvy),
- Doba t_5 zahrnuje:
 - jízda na nakládku,
- Doba t_6 zahrnuje:
 - kontrola zásilky (před převzetím ve vlastním zájmu, není předepsáno zákonem),
 - potvrzení o převzetí zásilky (nutné z důvodu evidence zásilky),
- Doba t_7 zahrnuje:
 - jízda na vykládku,
- Doba t_8 zahrnuje:
 - potvrzení o předání zásilky (nutné z důvodu evidence zásilky),
 - předání CMR mimo 1. list.

Technologický graf z pohledu přepravce při přepravě celovozová zásilky:



Graf 2: Technologický graf z pohledu přepravce u celovozové zásilky

Zdroj: autor

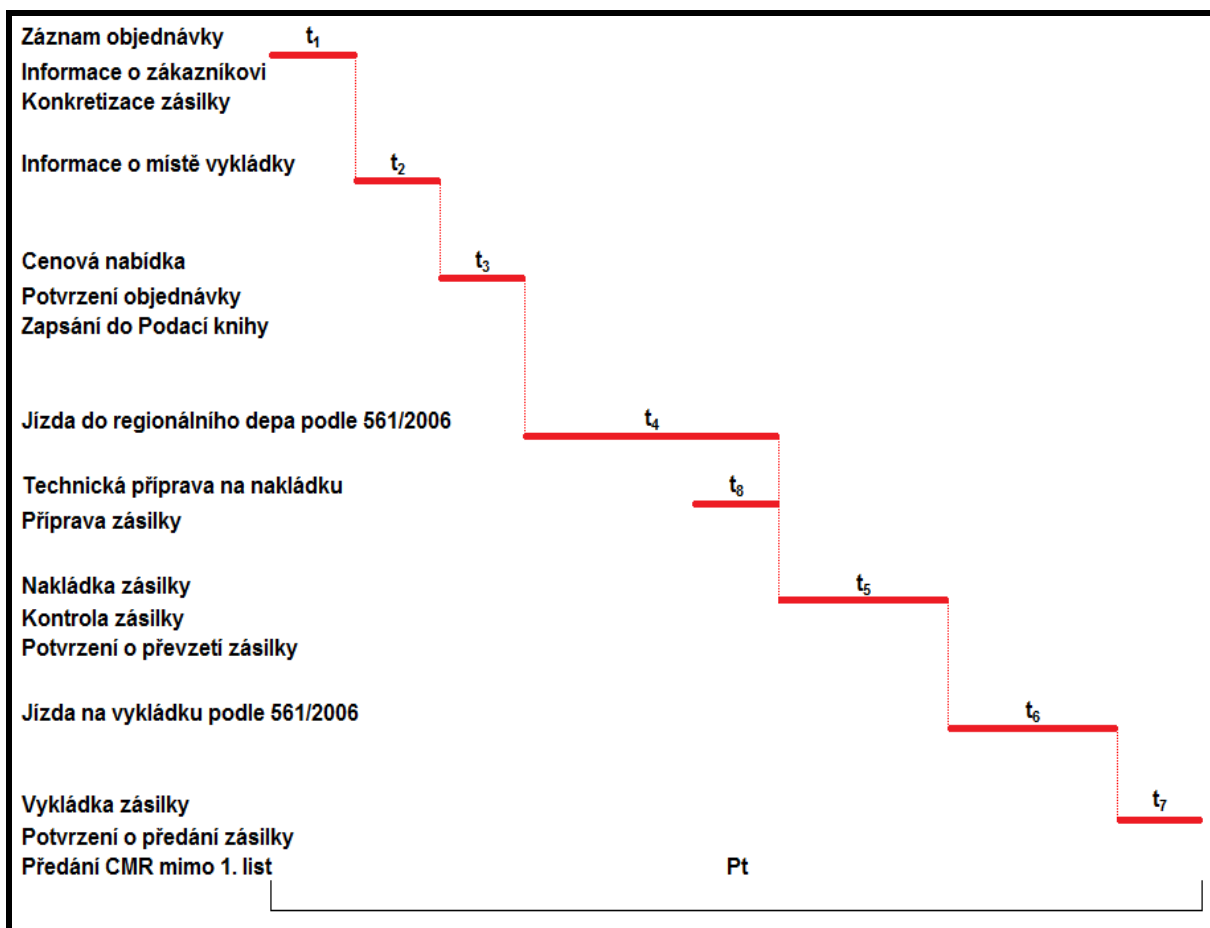
Celkový technologický čas z pohledu přepravce u celovozové zásilky je spočten jako součet dílčích časů $P_t = t_1 + t_2 + t_3 + t_4 + t_5$ (t_6, t_7 plynou současně). Popis postupu z pohledu přepravce:

- Doba t_1 zahrnuje:
 - kontaktovat dopravce (telefonicky, písemně, elektronicky, prostřednictvím webových stránek, informováním obchodního zástupce, osobně),
 - informace o přepravci (informace o požadované službě),
 - konkretizace zásilky (sdělení specifické vlastností zásilky pro případné opatření),

- Doba t_2 zahrnuje:
 - informace o místě nakládky,
 - informace o místě vykládky,
- Doba t_3 zahrnuje:
 - dohoda ceny (akceptovat nabízenou cenu),
 - uzavření smlouvy (vzájemné potvrzení smlouvy),
- Doba t_6 zahrnuje:
 - technická příprava na nakládku (technické zabezpečení naložení zásilky vlastním zařízením, podle druhu zásilky),
- Doba t_4 zahrnuje:
 - nakládka zásilky,
 - možnost kontroly zásilky (prostor pro kontrolu dopravce převzaté zásilky),
 - potvrzení o převzetí (nutné z důvodu evidence zásilky),
- Doba t_7 zahrnuje:
 - technická příprava na vykládku (technické zabezpečení vyložení zásilky vlastním zařízením, podle druhu zásilky),
- Doba t_5 zahrnuje:
 - vykládka zásilky,
 - kontrola zásilky (kontrola převzaté zásilky od dopravce),
 - potvrzení o převzetí (nutné z důvodu evidence zásilky),
 - převzetí CMR mimo 1. list.

3.2 Technologický graf kusových zásilek

Technologický graf z pohledu dopravce při přepravě kusové zásilky:



Graf 3: Technologický graf z pohledu dopravce u kusové zásilky

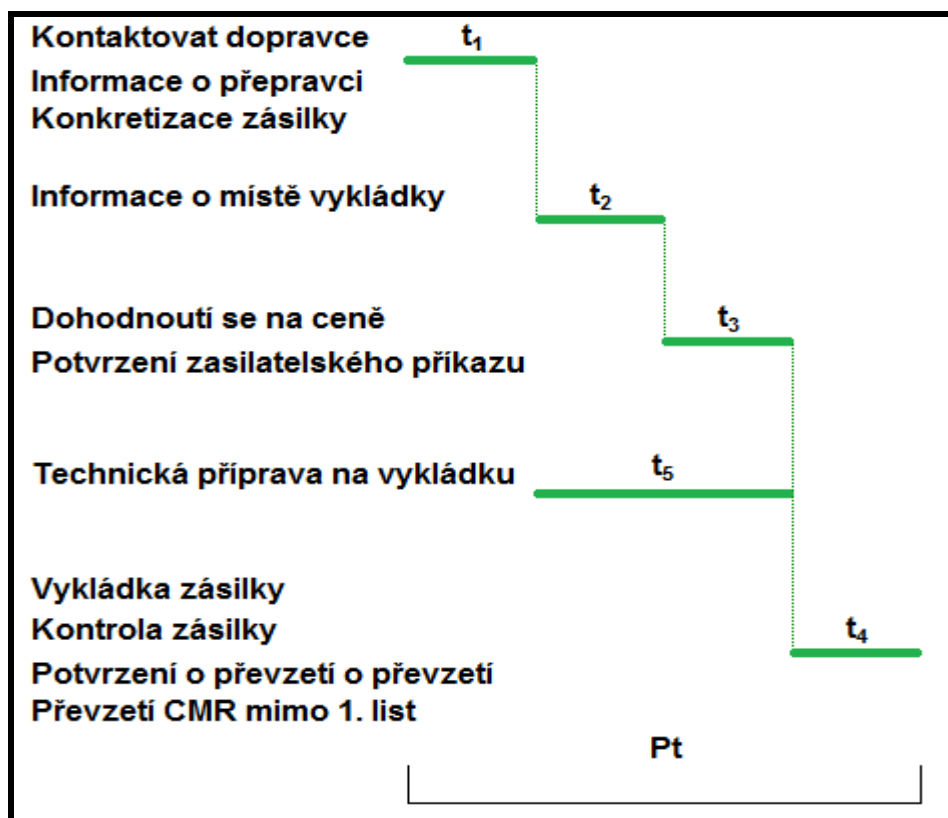
Zdroj: autor

Celkový technologický čas z pohledu dopravce u kusové zásilky je součet na sebe navazujících časových úseků $Pt=t_1+t_2+t_3+t_4+t_5+t_6+t_7$ (t_8 probíhá současně). Popis postupu z pohledu přepravce:

- Doba t_1 zahrnuje:
 - záznam objednávky do zasilatelského listu,
 - informace o zákazníkovi,
 - konkretizace zásilky (zjištění specifických vlastností zásilky pro případné opatření),

- Doba t_2 zahrnuje:
 - informace o místě vykládky,
- Doba t_3 zahrnuje:
 - cenová nabídka (na základě druhu zásilky, místě nakládky a vykládky, popřípadě speciální požadavky přepravce),
 - potvrzení objednávky,
 - zapsání do Podací knihy,
- Doba t_4 zahrnuje:
 - jízda do regionálního depa,
- Doba t_8 zahrnuje:
 - technická příprava na nakládku (technické zabezpečení naložení zásilky vlastním zařízením, podle druhu zásilky),
 - příprava zásilky (příprav a zásilky z důvodu urychlení procesu přepravy);
- Doba t_5 zahrnuje:
 - nakládka zásilky,
 - kontrola zásilky (před převzetím ve vlastním zájmu, není předepsáno zákonem),
 - potvrzení o převzetí zásilky (nutné z důvodu evidence zásilky),
- Doba t_6 zahrnuje:
 - jízda na vykládku,
- Doba t_7 zahrnuje:
 - vykládka zásilky,
 - potvrzení o předání zásilky (nutné z důvodu evidence zásilky),
 - předání CMR mimo 1. list.

Technologický graf z pohledu přepravce při přepravě kusové zásilky:



Graf 4: Technologický graf z pohledu přepravce u kusové zásilky

Zdroj: autor

Celkový technologický čas z pohledu přepravce u kusové zásilky je spočten jako součet dílčích časů $P_t = t_1 + t_2 + t_3 + t_4$ (t_5 je současně plynoucí). Popis postupu z pohledu přepravce:

- Doba t_1 zahrnuje:
 - kontaktovat dopravce (telefonicky, písemně, elektronicky, prostřednictvím webových stránek, informováním obchodního zástupce, osobně),
 - informace o přepravci (informace o požadované službě),
 - konkretizace zásilky (sdělit specifické vlastností zásilky pro případné opatření),
- Doba t_2 zahrnuje:
 - informace o místě vykládky,
- Doba t_3 zahrnuje:
 - dohoda ceny (akceptovat nabízenou cenu),
 - potvrzení zasilatelského příkazu,

- Doba t_5 zahrnuje:
 - technická příprava na vykládku (technické zabezpečení vyložení zásilky vlastním zařízením, podle druhu zásilky),
- Doba t_4 zahrnuje:
 - vykládka zásilky,
 - kontrola zásilky (kontrola převzaté zásilky od dopravce),
 - potvrzení o převzetí o převzetí (nutné z důvodu evidence zásilky),
 - převzetí CMR mimo 1. list.

4 MODELOVÁ PŘEPRAVA ZÁSILEK V SILNIČNÍ PŘEPRAVĚ

Při přepravě se musí brát zohledněny ukazatele jako je dodací lhůta, rychlost pohybu zásilky, výši povinného ručení při možném způsobení škody na zásilce. Jedná se o výpočty před vlastní přepravou. Dále je nutné znát detailně režim řízení řidiče dle dohody (viz. kap. 2.3)

4.1 Výpočty před vlastní přepravou

Orientační hodnoty před vlastní přepravou jsou důležité pro naplánování doby jízdy, při sestavování Rozboru jízdy (viz. kap. 4.2). Seznámení s charakteristikami přepravy zásilek.

Specifikace zásilky:

Místo nakládky: Tlumačov

Místo vykládky: Jesenice

Zboží: kovošrot

Váha: 45 tun

Loženo na výměnných EURO paletách

Dodací lhůta

Dodací lhůta je charakterizována jako doba doručení zásilky na místo dodání. Zpravidla s určitou časovou rezervou, v silniční dopravě nejčastěji tato hodnota je jedna hodina.

1 den = 24 hodin

Cena za přepravu

Cena za přepravu je jedním z nejdůležitějších rozhodujících parametrů pro rozhodnutí zákazníka o využití přepravy.

1 návěs 22 000 Kč; 2 návěsy 44 000Kč

Ceny zjištěny na základě konzultace se zaměstnancem firmy Trans doprava

Výše ručení za škody způsobené při zničení zásilky

1 SDR = 32,090 ke dni 10.3.2009

Výpočet ručení za způsobenou škodu dle vzorce, zdroj viz.(8):

$$R_{\max} = 8,33 * M_z * kursSDN \quad (1)$$

$$R_{\max} = 8,33 * 45\,000 * 32,090$$

$$R_{\max} = 12\,028\,936 \text{ Kč}$$

kde znamená:

M_z..... hmotnost nákladu v kilogramech

R_{max}..... maximální ručení

SDR zvláštní práva čerpání

Rychlost pohybu zásilky

Při výpočtu rychlosti pohybu zásilky se vychází z obecné fyzikální rovnice:

$$v = \frac{s}{t} \text{ [m/s]} \quad (2)$$

kde znamená:

v rychlost [m/s; km/hod]

s dráha [m; km]

t čas [hod]

$$V_z = \frac{km}{DL} \quad (3)$$

$$v_z = 563 / 24$$

$$v_z = 23,46 \text{ km/h}$$

kde znamená:

v_z..... rychlost zásilky [m/s]

DL..... dodací lhůta [t]

km..... ujetá vzdálenost v kilometrech [km]

Doklad CMR

Mezinárodní nákladní list CMR: Nákladní list CMR se skládá z pěti částí, ze tří barevných listů a dvou černobílých kopií.

1. Exemplář pro odesilatele – zůstává odesilateli
2. Exemplář pro příjemce – zůstává příjemci
3. Exemplář pro dopravce – zůstává dopravci
4. černobílá kopie – pro celní správu
5. černobílá kopie – pro do fakturování Doklady prokazující oprávněnost k podnikání v mezinárodní silniční dopravě: Licence pro provozování mezinárodní silniční nákladní dopravy pro cizí potřeby na území členských států ES Vstupní tranzitní povolení, pokud je zásilka přepravována do států mimo území EU

4.2 Rozbor jízdy dle 561/2006

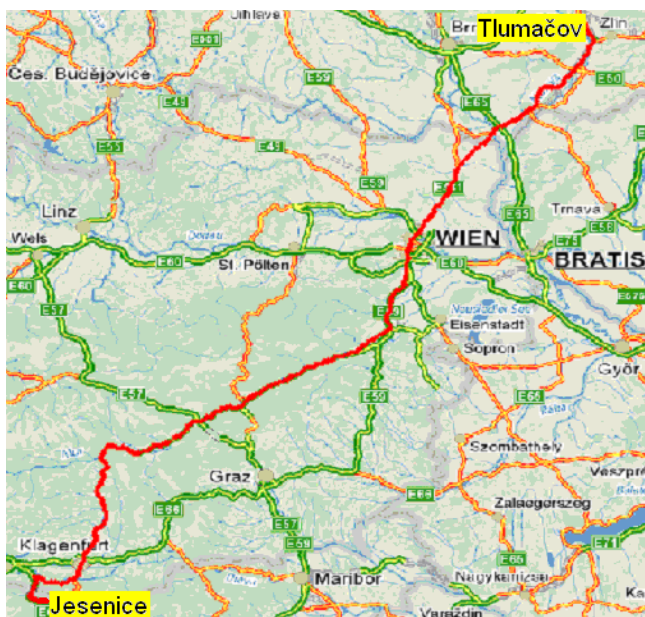
V následující části práce se autor zabývá analyzováním modelové přepravy. V následující tabulce je zachycena jízda řidiče, odpočinek, denní doba odpočinku řidiče, přístavná jízda, nakládka a vykládka.

Tabulka 2: Jízdní režim řidiče dle 561/2006

Činnosti	od	do	doba trvání	vzdálenost v km	jízda	Σ km
Přístavná jízda	7:00	7:15	0,25	5	Produktivní	5
Nakládka	7:15	9:15	2	-	Neproduktivní	-
Jízda	9:15	11:30	2,25	146	Produktivní	151
Odpočinek	11:30	11:45	0,25	-	Neproduktivní	-
Jízda	11:45	13:45	2	130	Produktivní	281
Odpočinek	13:45	14:15	0,25	-	Neproduktivní	-
Jízda	14:15	18:45	4,5	292	Produktivní	573
Denní doba odpočinku	18:45	5:45	11	-	Neproduktivní	-
Jízda	5:45	6:10	0,4	26	Produktivní	604
Vykládka	6:10	8:10	2	-	Neproduktivní	-

Zdroj: autor

Následující schéma znázorňuje trasu modelové přepravy z Tlumačova do Jesenice.



Obrázek 13 : Trasa modelového příkladu

Zdroj: www.mapy.cz; úprava autora

Vzorec pro určení časové využití jízdy zobrazuje procentuelní využití jízdny doby během celé přepravy (zdroj 8). Tento vztah byl použit z důvodu znázornění čisté jízdy automobilu v celkovém čase přepravy.

kde znamená:

$$k_p = \frac{t_p}{T_c} \cdot 100 [\%] \quad (4)$$

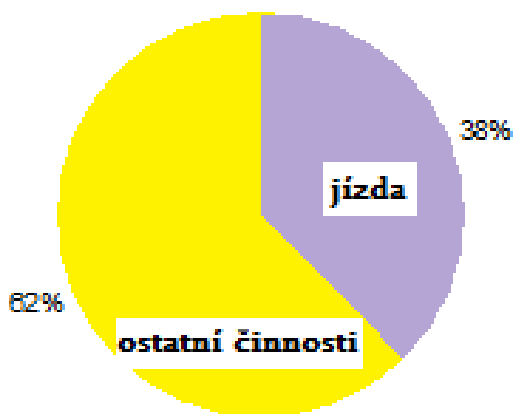
k_p čisté časové využití jízdy [-]

t_p čas produktivního času [t]

T_c celkový čas [t]

$k_p = 38 \%$ (9,4 / 24,9)

V grafu je znázorněn procentuelní podíl čisté jízdy vůči ostatním činnostem (nakládka, vykládka, DDO, DO, přístavná jízda).



Graf 5: Procentuelní podíl v modelové přepravě

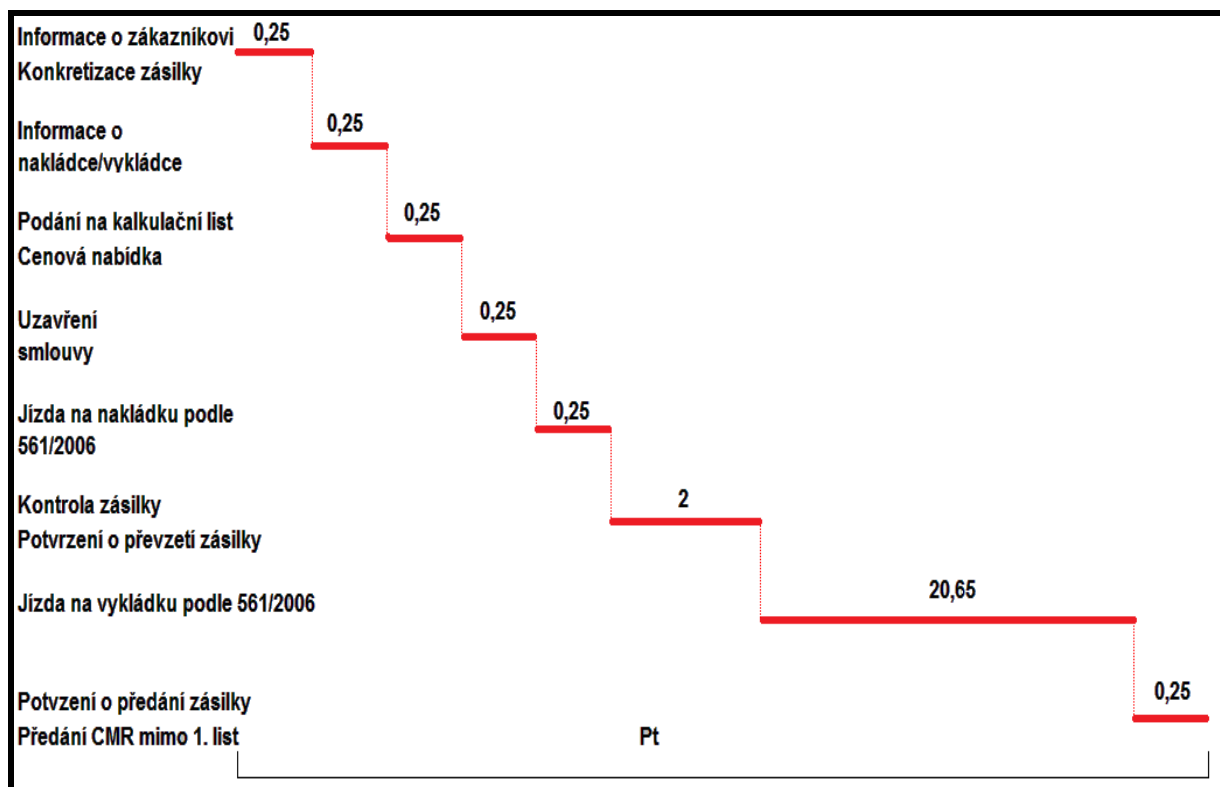
Zdroj: autor

Podle názoru autora je čisté časové využití jízdy vzhledem k celkové době přepravy na poměrně vysoké úrovni.

4.3 Technologický graf modelové přepravy

Graf modelové přepravy byl vypracován na základě kapitol 2., 3., 4. Celkový technologický čas (Pt) modelového příkladu je součtem dílčích provedených úkonů.

$Pt = 6 \cdot 0,25 + 2 + 20,65 = 24,15$ hod, tj. 24 hodin 10 minut.



Graf 6: Technologický graf modelové přepravy

Zdroj: autor

ZÁVĚR

Cílem bakalářské práce bylo analyzovat veškeré úkony, které musí proběhnout a musí být dodrženy při přepravě zásilek v silniční přepravě jak z pohledu dopravce, tak posléze v technologických grafech z pohledu přepravce, a to včetně popisu používaných smluv v silniční přepravě a používaných přepravních jednotek jak pro silniční tak pro kombinovanou přepravu.

Smlouvy jsou přehledné a obsahují veškeré potřebné náležitosti pro jejich používání v silniční přepravě zásilek. Autor dospěl na základě této práce k přesvědčení, že smlouva o přepravě věci by měla mít jednotnou srozumitelnou formulaci pro všechny dopravce poskytující silniční přepravu. Dopravci by nebyli oprávněni požadovat podpis, ale byli by ho nuceni vyžadovat, aby nedošlo k případným nedorozuměním. Neobdrží-li zasílatel od příkazce potřebné (specifické) pokyny, je povinen požádat o jejich doplnění. Podle názoru autora se může jednat o nadbytečný úkon z pohledu dopravce, který zvyšuje dobu prodlevy při přijetí zásilky. Názor autora na používání přepravních jednotek je, že v ČR jsou hojně využívány všechny zmíněné druhy přepravních jednotek, jenž byli zmíněny v této bakalářské práci. Systém ISO je vhodný a nejčastěji využívaný z důvodu svých rozměrů a konstrukci na kombinovanou přepravu, zejména jak je již definováno výše pro přepravu po moři, poněvadž jde o námořní kontejnery. Nesporné výhody zvláště pro svoz odpadu či hromadného a sypkého substrátu má systém ACST. Systém výměnných nástaveb má evidentní výhodu pro vnitrostátní přepravu a efektivní využití díky svým stojným nohám.

Na technologický postup přepravy kladl autor zvýšenou pozornost. Podrobná analýza byla věnována kusové a celovozové zásilce, které jsou na našem dopravním trhu nejrozšířenější. Obecně byly popsány i další přepravy jako jsou přepravy nadrozměrného zboží, přeprava nebezpečného zboží, zboží rychle podléhajícího zkáze atd. Dále následovalo podrobnější přiblížení již zmíněné kusové a celovozové zásilky. Součástí této kapitoly je charakteristika jízdního režimu řidičů podle dohody 561/2006, která pojednává o době řízení a bezpečnostních přestávkách. Autor technologické postupy kusové a celovozové zásilky znázornil do technologických grafů jak z pohledu dopravce a přepravce u celovozové zásilky, tak z pohledu dopravce a přepravce u zásilky kusové. Graf u celovozové zásilky z pohledu dopravce vychází z hodnot z modelového příkladu, zbylé grafy jsou obecně popsány. Z výše uvedeného popisu technologického procesu přepravy byl vypracován modelový příklad přepravy celovozové zásilky.

SEZNAM INFORMAČNÍCH ZDROJŮ

- (1) Internetové stránky Právní rádce ihned. Smlouvy k přepravě a dopravě [online] [cit. 2008-10-8]; Dostupné z: http://pravniradce.ihned.cz/c4-10078240-13249960-F00000_detail-smlouvy-k-preprave-a-doprave.
- (2) Drahotský, I. Zasilatelství, skripta DFJP, Univerzita Pardubice, Pardubice 2007, ISBN 978-80-7399-079-4.
- (3) Internetové stránky Interexpres. [online] [cit. 2008-11-11]; Dostupné z: <http://www.interexpres.cz/?language=1&page=88>.
- (4) Internetové stránky Interexpres. [online] [cit. 2008-11-11]; Dostupné z: <http://www.interexpres.cz/?language=1&page=84>.
- (5) Internetové stránky Ministerstva dopravy České Republiky [online] [cit.2008-20-12]; Dostupné z: http://cep.mdcr.cz/odd540/doc/metodika_kv.doc.
- (6) Internetové stránky Smlouvy [online] [cit.2008-21-12]; Dostupné z: <http://www.smlouvy-smlouva.cz/podnikani/nalozni-list.doc>.
- (7) Internetové stránky Fd.cvut.cz. [online] [cit. 2009-02-11]; Dostupné z: <http://www.fd.cvut.cz/projects/k612x1mp/vn.html>.
- (8) Studijní materiály DFJP z předmětu Mezinárodní doprava z akademického roku 2008/2009, 5.11.2008.
- (9) Internetové stránky Ministerstva dopravy [online] [cit.2009-01-08]; Dostupné:<http://www.mdcr.cz>.
- (10) Široký, J. Cempírek, V., Pivoňka, K. Seidlová, A.Šourek, D. Švadlenka, L. Základy technologie a řízení dopravy, skripta DFJP, Univerzita Pardubice, Pardubice 2007, ISBN 978-80-7195-983-1
- (11) Internetové stránky Podnikatelský portál [online] [cit. 2009-04-01]; Dostupné z: <http://old.podnikatelskyportal.cz/node/212>.
- (12) Internetové stránky Brasco [online] [cit. 2009-04-02]; Dostupné z: <http://www.brasco.cz/data/vyrezane/VAL/valnikpred.jpg>.
- (13) Novák, J. Cempírek, V., Novák, I. Široký, J. Kombinovaná přeprava, skripta DFJP, Univerzita Pardubice, Pardubice 2008, ISBN 978-80-86530-47-5.
- (14) Internetové stránky Terrabau [online] [cit. 2009-04-11]; Dostupné z: <http://www.terrabau.cz/pages/image/cisterna.jpg>.
- (15) Internetové stránky cjf[online] [cit. 2009-04-13]; Dostupné z: http://www.cjf.cz/dokumenty/Veterina/Preprava_zvirat_v_ZCH.htm.

- (16) Internetové stránky Madaped [online] [cit. 2009-04-14]; Dostupné z:
<http://www.madaped.cz/silnicni-preprava-nadmerne-naklady.htmlh>.

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1: Univerzální typ ISO 1 A	17
Obrázek 2: Kontejner s otevíracím vrchem	17
Obrázek 3: Plošný kontejner se sklopnými čely.....	18
Obrázek 4: Nádržkový kontejner.....	18
Obrázek 5: Chladicí kontejner	18
Obrázek 6: Kontejner pro suchý sypký náklad.....	19
Obrázek 7: Kontejner pro suchý sypký náklad	20
Obrázek 8: Kontejner skříňového typu.....	20
Obrázek 9: Cisternový kontejner	21
Obrázek 10: Samostatná výměnná nástavba na podpěrných nohách	22
Obrázek 11: Svoz do depa	27
Obrázek 12: Rozvoz z depa	27
Obrázek 13: Trasa modelového příkladu	40

SEZNAM GRAFŮ

Graf. 1: Technologický graf z pohledu dopravce u celovozové zásilky	30
Graf. 2: Technologický graf z pohledu přepravce u celovozové zásilky	32
Graf. 3: Technologický graf z pohledu dopravce u kusové zásilky	34
Graf. 4: Technologický graf z pohledu přepravce u kusové zásilky	36
Graf. 5: Procentuelní podíl v modelové přepravě.....	41
Graf. 6: Technologický graf modelové přepravy	42

SEZNAM TABULEK

Tabulka 1: Výměnné nastavby	22
Tabulka 2: Jízdní režim řidiče dle 561/2006 AETR.....	40

SEZNAM ZKRATEK

ACTS	Abroll Container Transport Systém – systém odbavovacích kontejnerů
ADR	European Agreement concerting the International Carriage of Dangerous Goods by Roal – Evropská dohoda o mezinárodní silniční dopravě nebezpečných věcí
AETR	Accord européen relatif au travail des équipages des vehicules effectuant des transport sis internationaux route – Evropská dohoda o práci osádek v mezinárodní silniční dopravě
ATP	Acoord transport périssables – Dohoda o mezinárodních přepravách zkazitelných potravin a specializovaných prostředcích určených pro tuto přepravu
CMR	Conventio Relative au Contrat de Transport International de Marchandises par la Route – Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě
ČR	Česká republika
DDO	Denní doba odpočinku
DO	Doba odpočinku
ES	Evropské společenství
EU	Evropská unie
ISO	International Standardisation Organisatio – Mezinárodní organizace pro normalizaci
Pt	Technologický čas přepravy
SDR	Zvláštní práva čerpání

Užité jednotky

ft	foot – stopa – délková míra (1 ft = 0,3048 m)
hod	hodina
kg	kilogram
m	metr
m ³	kubický metr
mm	milimetr
t	tuna

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha č. 1: CMR

Příloha č. 2: Náložný list

Příloha č. 3: Nájemní smlouva

1 Exemplář pro odesílatele
Exemplar für Absender

1 Odesílatel (jméno, adresa, země) Absender (Name, Adresse, Land)		MEZINÁRODNÍ NÁKLADNÍ LIST č. 4449796 INTERNATIONALER FRACHTBRIEF Nr. CZ Y 4449796					
2 Příjemce (jméno, adresa, země) Empfänger (Name, Adresse, Land)		16 Dopravce (jméno, adresa, země) Frachtführer (Name, Adresse, Land) ČSAD Praha západ s.p. ICO - 14888122 Nádražní 4 151 04 Praha 5 - Smíchov					
3 Místo vykládky zboží Ausladestelle des Gutes Místo / Ort Země / Land		17 Další dopravci (jméno, adresa, země) Folgende Frachtführer (Name, Adresse, Land)					
4 Místo a datum naložení zboží Einladestelle des Gutes und Datum Místo / Ort Země / Land		18 Výhrady a poznámky dopravce Vorbehalte und Bemerkungen des Frachtführers					
5 Připojené doklady Beiliegende Dokumente							
6 Signo a čísla Zeichen und Nr.	7 Počet kol Anzahl der Kolln	8 Druh obalu Art der Verpackung	9 Označení zboží* Bezeichnung des Gutes	10 Statistické číslo Statistische Nr.	11 Hř. hmot. v kg Sttengewicht kg	12 Objem m ³ Umfang m ³	
13 Pokyny odesílatele (celní a jiné formalities) Anweisungen des Absenders (Zoll- und sonstige Formalitäten)		19 K tíž: Zu zahlen vom odesílatel Absender měna / Währung příjemce Empfänger Dopravné-Fracht Slevy Emässigungen Saldo-Saldo Dodat. výlohy Zuschlagkosten Jiné výlohy Sonstige Kosten Různé-Verschled. Celkem k placení Insgesamt zu bezahl.					
14 Dobírka Nachnahme		20 Zvláštní ujednání Besondere Vereinbarungen					
15 Pokyny ohledně placení dopravného Anweisungen über die Frachtverrechnung Vyplacené / Frei Nevyplacené / Unfrei		24 Zboží obdržel Gut empfangen Datum Datum dne am dne					
21 Vystaveno v / Ausgefertigt in dne / am 20		23 ČSAD Praha západ s.p. Podpis a razítko odesílatele Unterschrift und Stempel des Absenders ICO - 14888122 Nádražní 4 151 04 Praha 5 - Smíchov					
25 SPZ vozidla / fahače		přívěsu / návěsu					
26 Užitečné zatížení		užitečné zatížení					
27 Číslo DZV		28 Číslo jízdy					
29 Hraniční přechody		Potvrzení o odevzdání celního tranzitního dokladu: Zolltransitdokument empfangen:					
30 Veškeré průvodní doklady							
31 Různé							

Stiskem označované částečky musí vyplnit dopravce
Stark umrandete Teile sind vom Frachtführer auszufüllen.

Odesílatel musí zodpovědně vyplnit
Vom Absender sind verantwortlichen auszufüllen.

1 - 15 a 21 + 22
und

V případě odevzdání zboží cizímu uchazeči, uchazeči v zahraničí, který odpravuje zboží, jeho a příjemce
Im Fall des Übergabens des Gutes an einen fremden Empfänger, Empfänger im Ausland, Besondere Vereinbarungen in der ersten Zeile des Absatzes des Klassen, Nummer und Buchstabe anzuführen.

Náložný list

vydaný ke smlouvě „o přepravě věci“ ze dne uzavřené mezi

Společností:
se sídlem:
IČ:
DIČ:
zastoupená:
zapsaná v obchodním rejstříku vedeném Krajským soudem v, oddíl, vložka č.
.....
(dále jen „zasílatel“)

a

Společností:
se sídlem:
IČ:
DIČ:
zastoupená:
zapsaná v obchodním rejstříku vedeném Krajským soudem v, oddíl, vložka č.
.....
(dále jen „přepravce“)

Specifikace přepravované věci:

1 -
2 -
3 -
4 -
5 -

Hodnota zboží činí Kč („zásilka“)
Hodnota pojištění činí Kč (dále jen „pojištění“)

Místo určení pro vykonání přepravy:

..... - jméno společnosti
..... - jméno osoby pro převzetí
..... - ulice
..... - PSČ a město
..... - telefon

Druh vydání „Náložného listu“: - na jméno příjemce
- na doručitele

Počet stejnopisů: ks

Datum a místo:

Podpis přepravce:

NÁJEMNÍ SMLOUVA



Číslo smlouvy:

Kód dveří: _____

Nájemce

Obch. firma/Jméno
a příjmení:

R.Č./O.P.:

Sídlo/Adresa:

Zastoupen(a):

Plátce DPH: ne

Telefon/Fax:

Mobilní telefon:

Telefon do práce:

Kontaktní osoba:

Č. účtu: _____

Pronajímatel

City Self-Storage s.r.o.

Argentinská 516/40

170 00 Praha 7

Tel.: +420 296788111

Fax: +420 296788222

IČO: 26184168 DIČ: CZ26184168

Číslo účtu: 6638021/2700

HVB Czech Republic

bolesvion@cityselfstorage.com

www.cityselfstorage.com

Předmět nájmu: místnost č. _____, o velikosti: _____ nacházející se v objektu na adrese
ve vlastnictví Pronajímatele.

Doba nájmu: určitá (viz ad 1a 3) / neurčitá (viz ad 2)*

Počátek nájmu: _____ Konec nájmu: _____

Nájemné je osvobozeno podle §56 zákona č.235/2004 Sb. o DPH.

Měsíční nájemné v Kč bez DPH:

Měsíční služby v Kč včetně DPH: 30,-

Nájemné a služby měsíčně celkem k úhradě:

Způsob platby:

- Hotovost
- Převodem na účet č. 6638021/2700 HVB Czech Republic
- Složenkou
- Platební kartou

*Nájemní sml. uzavřena

Právní úřad

Právní úřad

Právní úřad

Právní úřad

Právní úřad

Právní úřad

City Self-Storage s.r.o.

Argentinská 516/40, Praha 7, 170 00

Tel.: +420 296 788 111, Fax: +420 296 788 222

www.cityselfstorage.com

Právní úřad | Právní úřad | Právní úřad | Právní úřad | Právní úřad | Právní úřad

Právní úřad | Právní úřad | Právní úřad | Právní úřad | Právní úřad | Právní úřad

1. Pokud je nájem sjednán na dobu určitou, pak končí uplynutím doby, na kterou byl sjednán, nebo dohodou uzavřených stran. Nájemní smlouva může být s okamžitou účinností přerušena **vypovězena pronajímatelem**, jestliže **a)** nájemce užívá předmět nájmu v rozporu se smlouvou nebo s všeobecnými podmínkami pronájmu, **b)** nájemce hrubým způsobem narušuje pořádek, klid nebo bezpečnost, nebo **c)** je nájemce o více než jeden měsíc v prodlení s placením nájemného nebo úhradou za služby. V těchto případech účinnost vypovědi nastává okamžikem doručení vypovědi nájemci. Vypovědi může v ostatních důvodech stanovených v § 9 odst. 2 zákona č. 116/1990 Sb. čítat jeden měsíc, když v těchto případech vypovědi může počítat běžet prvním dnem měsíce následujícího po měsíci, ve kterém byla vypověď doručena nájemci. Nájemní smlouva může být písemně vypovězena nájemcem, jestliže **a)** nebytový prostor se stane bez zavinění nájemce nezpůsobilý ke smlouvenému užívání nebo **b)** pronajímatel hrubě porušuje své povinnosti vyplývající z § 5 odst. 1 zákona č. 116/1990 Sb. V těchto případech musí vypovědi přitom být jeden měsíc a počítat běžet prvním dnem měsíce následujícího po měsíci, v němž byla vypověď doručena pronajímateli.
2. Pokud je nájem sjednán na dobu neurčitou, jsou nájemce i pronajímatel oprávněni smlouvou písemně vypovědět bez uvedení důvodu. Vypovědi může v tomto případě čítat 15 dnů a začíná běžet dnem následujícím po doručení písemné vypovědi druhé smluvní straně.
3. Pokud je nájem sjednán na dobu určitou, má nájemce právo 15 dnů před skončením doby nájmu písemně požádat pronajímatele o prodloužení nájmu. Pokud pronajímatel ve lhůtě pěti pracovních dní od doby doručení žádosti o prodloužení nájmu tuto neodmítne, pak platí, že s prodloužením nájmu souhlasí a smlouva se prodlužuje o dobu, na kterou byla uzavřena, pokud se strany nedohodnou jinak.
4. Služby spojené s užíváním předmětu nájmu, které je pronajímatel povinen zajistit, představují: obsluha předmětu nájmu 24 hodin denně, úklid společných prostor, dodávka el. energie, ovláštění předmětu nájmu a společných prostor. Nájemce je povinen hradit měsíčně 15,- Kč včetně DPH za služby a 15,- Kč včetně DPH za spotřebu el. energie (dále jen „cena za služby“).
5. Nájemce je povinen platit nájemné a služby vždy na měsíc dopředu, a to na základě faktury vystavené pronajímatelem, která na základě žádosti nájemce a za poplatek ve výši 15,- Kč bude zasílána na jeho adresu. V opačném případě bude faktura uložena na recepci u předmětu nájmu. Nájemné za první měsíc nájmu spolu s cenou za služby musí být zapláceno v hotovosti při podpisu smlouvy, pokud se smluvní strany nedohodnou na dolejší detailech. Další nájemné spolu s cenou za služby je vždy splatné ke každému prvnímu dni v měsíci předem, a to způsobem uvedeným v záhlaví smlouvy. Pokud dojde k uzavření smlouvy v polovině měsíce, vypočítá se nájemné za první měsíc jako podíl skutečně pronajatých dní na celkovém měsíčním nájemném. Dnem zdanitelného plnění pro účely DPH se ve smyslu zák. 235/2004 § 21, odst. 6, vždy považuje den vystavení faktury.
6. Smluvní strany se dohodly, že nájemce uhradí pronajímateli kauci ve výši rovnající se jednomu měsíčnímu nájemnému, tj.Kč, určenou ke krytí případných nedoplateků či opožděných plateb nájemce. Kauce je splatná v hotovosti k rukám pronajímatele nebo převodem na účet pronajímatele při podpisu této nájemní smlouvy. Tato kauce, vedená na zvláštním účtu v účetnictví pronajímatele, bude v jeho držení po celou dobu trvání nájemního vztahu. Nájemce je povinen do 14 - ti dnů od písemné výzvy pronajímatele doplnit tuto kauci do původní výše v případě, že tato kauce byla pronajímatelem na úhradu dlužné platby použita. Nedoplnění kauce do plné výše je důvodem pro ukončení nájemní smlouvy vypovědí ze strany pronajímatele. Pronajímatel je povinen kauci nebo její zůstatek (tj. sklerenou kauci sníženou o částku

7. použitou pronajímatelem k úhradě jeho případných pohledávek) vrátit nájemci ke dni skončení nájmu, nebo ji po předchozí dohodě s nájemcem použít na úhradu posledního nájemného a úklid.
7. Nájemce má přístup k pronajaté místnosti 24 hodin denně včetně víkendů a svátků. V době od 7.00 hod. do 22.00 hod., má Nájemce přístup k pronajaté místnosti bezplatně. V těchto hodinách se může nastěhovat a je povinen se z níh vystěhovat nejspíšeji poslední den, kdy nájem skončí. Nájemce a pronajímatel se dohodli, že přístup může být omezen jen v případech stanovených touto smlouvou a všeobecnými podmínkami pronájmu. V nočních hodinách, tj. v době od 22.00 hod. do 7.00 hod., má nájemce přístup k pronajaté místnosti za poplatek ve výši 150,- Kč měsíčně. Nájemce je povinen požádat pronajímatele o aktivaci předříděného bezpečnostního kódu i pro noční přístup do předmětu nájmu. Poplatek za noční přístup ve výši 150,- Kč je splatný společně s nájemným a ostatními službami, tedy vždy na měsíc dopředu a na základě faktury vystavené nájemcem (viz čl. 5 této smlouvy).
8. Účel nájmu pouze pro ukládání věcí. Převzetím skladování nesmí být látky, jejichž uskladňování podléhá zvláštním předpisům, např. hořlavé kapaliny, vybuštiny, toxické látky, živiny, rozné produkty, dřevivo, plyn a prázdné tlakové nádoby pro dopravu technických plynů a LPG, roušky, potravinry, zvířata, atd. Nájemce nesmí předmět nájmu používat ke čízení prodejny, provozovny či dílny, k provozování jakékoliv výrobní či nevýrobní činnosti a k přespávání. Nájemce není oprávněn dát předmět nájmu do pronájmu.
9. Na zajištění nájemního má pronajímatel zákonné zástavní právo k movitým věcem, které jsou uloženy v předmětu nájmu a patří nájemci.
10. Při podpisu smlouvy bude nájemci předán bezpečnostní klíč k předmětu nájmu. Nájemce podpisem smlouvy potvrzuje, že si předmět nájmu prohlédl, je průzný a bez závad a v tomto stavu jej do nájmu přebírá a v tomto stavu jej i ke dni skončení nájmu vrátí, a předěnutím k běžnému spotřebení.
11. Nájemce nesmí provádět stavební nebo technické úpravy nebo jiné zásahy trvalé či dočasné na předmětu nájmu. Nájemce odpovídá v plném rozsahu za případné škody, které způsobí na předmětu nájmu nebo v prostorech, kde předmět nájmu umístí.
12. Nájemce i pronajímatel jsou povinni hlásit druhé straně havárie a skutečnosti, které mohou způsobit škody na jejich majetku, a to neproděně po jejich výskytu. Stejně tak jsou povinni hlásit veškeré události, které mohou být považovány za pojistné události. V případě porušení této povinnosti odpovídá nájemce či pronajímatel druhé straně za vzniklou škodu.
13. Nájemce hraďí náklady spojené s obvyklým užíváním a s běžnou údržbou předmětu nájmu. Nájemce je povinen bez zbytečného odkladu oznámit pronajímateli potřebu oprav, které má provést pronajímatel, a umožnit mu jejich provedení. V případě nesplnění této povinnosti odpovídá nájemce za škodu, která pronajímateli vznikla.
14. Pojištění nemovitosti (předmětu nájmu) zajiřuje pronajímatel a je povinen seznámit nájemce s uřovněním pojistnou smlouvou. Pojištění věcí vnesených a ukládaných nájemcem v předmětu nájmu si zajiřuje sám nájemce a na vlastní náklady.
15. Tato smlouva se vyhotovuje ve dvou stejnopesech v jazyce českém, přičemž každý z nich se považáá za originál. Každý z účastníků smlouvy obdrží po jednom vyhotovení.
16. Tato smlouva se řídí zákonem č. 116/1990 Sb., o nájmu a pronájmu nebytových prostor, v platném znění a zákonem č. 40/1964 Sb., občanský zákoník, v platném znění.
17. Neděnou součástí této smlouvy jsou všeobecné podmínky pronájmu je-li nájemce podnikatelem, je neděnou součástí této smlouvy také výpis z obchodního rejstříku nájemce, popř. kope živnostenského oprávnění nájemce, kope osvědčení o registraci k DPH nájemce (pokud je nájemce plátcemDPH).

V Praze, dne _____

City Self-Storage s.r.o.

Jméno: _____ 3/2

Podpis: _____

V Praze, dne _____

Nájemce

Jméno: _____

Podpis: _____