

**VYSOKÁ ŠKOLA EVROPSKÝCH A REGIONÁLNÍCH
STUDIÍ, O. P. S., ČESKÉ BUDĚJOVICE**

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

**BEZPEČNOSTNĚ PRÁVNÍ ASPEKTY PROVOZU
NÁKLADNÍ DOPRAVY**

Autor práce: Vít Dvořák

Studijní obor: Bezpečnostně právní činnost ve veřejné správě

Forma studia: Kombinovaná

Vedoucí práce: Mgr. et Bc. Josef Kříha

Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostních studií

2012

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci vypracoval samostatně, na základě vlastních zjištění a s použitím odborné literatury a materiálů uvedených v této práci. Souhlasím, aby práce byla uložena v knihovně Vysoké školy evropských a regionálních studií v Českých Budějovicích a zpřístupněna v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění.

.....

Poděkování

Děkuji vedoucímu bakalářské práce Mgr. et Bc. Josefu Kříhovi za cenné rady, připomínky a metodické vedení práce.

ABSTRAKT

DVOŘÁK, V. *Bezpečnostně právní aspekty provozu nákladní dopravy : bakalářská práce*. České Budějovice : Vysoká škola evropských a regionálních studií, o. p. s., 2012. 73 s. Vedoucí bakalářské práce : Mgr. et Bc. Josef Kříha

Klíčová slova: činnost Policie ČR, kontrola nákladních vozidel a autobusů, sociální předpisy, pracovní režimy řidičů, řešení přestupků

Hlavním tématem této práce je popsat specifické úkony prováděné Policií ČR na pozemních komunikacích při silniční kontrole nákladních vozidel a autobusů. Při těchto prováděných kontrolách Policie ČR většinou spolupracuje s Generálním ředitelstvím cel a Centrem služeb pro silniční dopravu. Další část bude zaměřena na kontrolu převozu nebezpečných látek (dohoda ADR), na pracovní režimy řidičů silničních motorových vozidel podle dohody AETR a nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006. Dále následuje seznámení s druhy řešení zjištěných přestupků. Na závěr bude uvedena statistika počtu kontrol nákladních vozidel v roce 2011 a počet zjištěných závad.

ABSTRACT

DVOŘÁK, V. *Legal aspects of security service freight : Bachelor thesis*. České Budějovice : The College of European and Regional Studies, o. p. s., 2012. 73 p. Supervisor : Mgr. et Bc. Josef Kříha

Key words: activity of Police of the Czech Republic, checking of cargo vehicles and buses, social legislation's, working modes of drivers, the solution offenses

The main topic of this thesis is describing of specific acts, that are performed by the Police of the Czech Republic on the roads during the traffic check of lorries, (AmE trucks) and buses. During these feasible checks the Police of the Czech Republic cooperates mostly with General management of Customs and the Centre of services for road transport. The next part will be focused on the checking of transportation the dangerous substances (agreement ADR), on the working modes of drivers the road motor vehicles according to the agreement AETR and the European parliament and Council order - (ES) Nr. 561/2006. The following topic is explanation of kinds of solutions discovered driving offenses. Last of all will be presented the statistics of checking numbers of lorries and trucks in year 2011 and the number of discovered problems.

OBSAH

ÚVOD	7
1 CÍL A METODIKA BAKALÁŘSKÉ PRÁCE	8
2 ÚKONY PROVÁDĚNÉ DOPRAVNÍ POLICIÍ ČESKÉ REPUBLIKY	10
3 KONTROLA ŘIDIČE PŘI ZASTAVENÍ HLÍDKOU PČR	14
3.1 Kontrola dokladů pro provoz a řízení motorového vozidla	15
3.2 Podrobení řidiče na povinnou dechovou zkoušku na alkohol a zkoušku na návykovou látku	16
3.3 Lustrace vozidel, osob a věcí	19
3.4 Návrh zefektivnění	21
4 KONTROLA NÁKLADNÍCH VOZIDEL	23
4.1 Kontrola technického stavu	24
4.2 Kontrola upevnění nákladu	26
4.3 Kontrolní vážení	31
4.4 Návrh zefektivnění	33
5 KONTROLA PRACOVNÍCH REŽIMŮ ŘIDIČŮ	35
5.1 Seznámení s druhy tachografů	36
5.2 Kontrola tachografů typu TC a EC	42
5.3 Kontrola digitálních tachografů	44
5.4 Návrh zefektivnění	45
6 KONTROLA VOZIDEL PŘEVÁŽEJÍCÍCH ADR	47
6.1 Kontrola dokladů potřebných k převozu nebezpečných látek	49
6.2 Kontrola povinného vybavení vozidel převážejících nebezpečnou látku	51
6.3 Návrh zefektivnění	53
7 PŘESTUPKY V NÁKLADNÍ DOPRAVĚ A JEJICH ŘEŠENÍ	54
ZÁVĚR	58
SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ	61
SEZNAM ZKRATEK	65
SEZNAM OBRÁZKŮ A TABULEK	66
PŘÍLOHY	67

ÚVOD

Nákladní doprava zboží a autobusová doprava osob skrze silniční dopravu je stále častěji volena spedičními firmami vzhledem k nákladům a časové dotaci k uskutečnění splnění profesních závazků a smluv, tím ale dochází k rychlejšímu opotřebování používaných pozemních komunikací, zvětšování dopravní zátěže, dále dochází k častějším dopravním nehodám a rizikovým situacím. Pro předcházení silničních nehod, které jsou při účasti nákladních vozidel nebo autobusů většinou radikálnější, je nutno přistupovat k častějším a důkladnějším kontrolám nejen řidičů výše uvedených vozidel, ale i ke kontrolám agendy dopravců a technických stavů a výbav těchto vozidel.

Zavedením digitálních tachografů ve druhé polovině prvního desetiletí nového 21. století byl udělán krok k důslednější kontrole provozu nákladních vozidel i autobusů, ale i tato opatření nejsou dokonalá a dochází k porušování obsluhy, činnosti a práce digitálních tachografů a záměrnému obcházení a maření zákonných norem řidiči těchto vozidel nebo dopravci či majiteli vozidel.

Policie ČR se ubírá cestou výcviku specializovaných pracovníků základních pořádkových útvarů, nejčastěji příslušníků dopravní policie, kteří jsou systematicky školeni na kontrolu, odhalování, dokumentaci a řešení protiprávních jednání v silniční nákladní dopravě. Vznikají mnohé legislativní přehledy a pomůcky, které řeší a ošetřují nastalé situace, pro základní přehled v dané problematice je z laického pohledu situace o poznání horší, nedostatečná. Mnozí řidiči, kteří procházejí opakovanými povinnými školeními, nemají žádné povědomí o nebezpečnosti svého protiprávního jednání a neznají další postup a vývoj kontroly Policie ČR. Pro získání zevrubného pohledu je sepsána tato bakalářská práce.

1 CÍL A METODIKA BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Cílem mé bakalářské práce je teoreticky analyzovat problémy vzniklé kontrolou nákladních vozidel, a to jak tuzemských tak zahraničních dopravců bez rozdílu, zda se jedná o vozidlo registrované v evropské unii či vozidlo registrované mimo členský stát EU. Problematika kontrol nákladní dopravy se v posledních letech stala kontrola nákladní dopravy prioritou celého Evropského společenství a proto se jí začaly věnovat i orgány státní správy v České republice jako členské země Evropského společenství. Týká se to zejména kontrol technických stavů vozidel, dodržování sociálně právních předpisů, kontrolních vážení, upevňování nákladů a převozu nebezpečných látek v režimu ADR. Jedná se o kontroly na pozemních komunikacích na území České republiky.

Tento cíl jsem si vybral z důvodu, že se touto problematikou profesně zabývám. Jsem zaměstnán u Policie České republiky jako vrchní asistent Dopravního inspektorátu České Budějovice. V úvodní části mé práce budu teoretickým způsobem popisovat, jakým způsobem je prováděna kontrola dodržování platné legislativy řidiči vozidel a jinými účastníky silničního provozu, dále podle jaké místní a věcné příslušnosti je prováděno zpracování případných přestupků či trestních činů. Je zde popsán a kladen důraz na efektivní spolupráci všech složek, podílejících se na prevenci a kontrole přestupků a trestních činů na úseku dopravy. Jde zejména o složky Policie ČR, Celní správy, jednotek Centra služeb pro silniční dopravu a Cizinecké policie ČR. Jelikož tyto složky spadají pod různá ministerstva, jsou na provedení dílčích úkolů kladeny vysoké nároky na bezchybné splnění. Policie ČR a Cizinecká policie ČR spadá pod Ministerstvo vnitra, Celní správa spadá pod ministerstvo financí a Centrum služeb pro silniční dopravu spadá pod ministerstvo dopravy. Dále popisuji činnost Odboru dopravy krajských úřadů, kterým dle místní příslušnosti přísluší následné zpracování a dořešení přestupků, které jim oznámily kontrolní orgány, např. Policie ČR, Cizinecká policie atd.

Krajský úřad je oprávněn ukládat dopravci sankce za zjištěné porušení sociálně právních předpisů do výše až 500.000,- Kč a při zjištění porušení přetížení vozidla na nápravu, které je zjištěno kontrolním vážením, pokuty do výše 300.000,- Kč.

Dále se zmíním o spolupráci Policie ČR a Celní správy s obcemi s rozšířenou působností, které řeší ve správním řízení zjištěné porušení s řidičem vozidla. Za zjištěné přestupky, budeme-li konkrétní tak se jedná o přestupky zjištěné vždy v kontrolovaném období, tj. za posledních 28 dní a den probíhající, je možno uložit pokutu do výše 10.000,- Kč a zákaz činnosti v rozsahu 6 až 12 měsíců. Jedná se o přestupky, kdy řidič nedodrží bezpečnostní přestávky, doby odpočinku, jak denní tak týdenní a doby řízení denní i týdenní. Dále se to týká porušení řidiče, kdy řidič úmyslně založí do záznamového zařízení kartu řidiče vystavenou na jinou osobu, nebo nezaložení jak karty řidič nebo záznamového listu do záznamového zařízení anebo pokud řidič u digitálního záznamového zařízení užije u snímače impulzů, který je namontován na převodovce vozidla, magnet, který snímač vyřadí z činnosti a na digitální kartu je v průběhu jízdy zaznamenávána přestávka.

V části, kde je popsána kontrola tachografických zařízení uvedu příklady rozšířených podvodů řidičů, kterým je jízda na dvě vlastní karty řidiče. Jedná se o zcela jednoduchý a těžko zjištěný podvod, kdy řidič svoji vydanou kartu řidiče nahlásí na příslušné úřady jako ztracenou a požádá si z důvodu ztráty o vydání nové karty řidiče. Po vystavení této nové karty řidiče je takto vybavený řidič schopen odvést pro firmu práci jako dva řidiči, ovšem za jednu mzdu. Je sice pravdou, že ministerstvo dopravy vede statistiku vystavených druhých karet řidičů, který předáván orgánům provádějící silniční kontrolu nákladních vozidel, ale tento seznam je aktualizovaný pouze jednou v průběhu kalendářního roku. Řidič, který při jízdě používá magnet na snímači impulzů pro záznamové zařízení a řidič, který je držitelem dvou karet řidičů a nebo řidič jedoucí na jinou kartu řidiče jsou na silnicích velmi nebezpeční, jelikož mnohdy jejich únava již překonala snesitelnou mez a jsou pro ostatní účastníky silničního provozu velmi nebezpeční.

Má práce se věnuje obecné rovině kontrol nákladních vozidel, jednotlivým dílčím problémům a situacím bude věnována zvláštní pozornost, kde specificky popíši způsob kontroly, zvláštní markanty a následné řešení případně zjištěných nedostatků.

2 ÚKONY PROVÁDĚNÉ DOPRAVNÍ POLICIÍ ČESKÉ REPUBLIKY

Kontroly silničních vozidel se zpravidla plánují vzhledem k aktuální krátkodobé i dlouhodobé situaci v silničním provozu, na zřetel se bere nehodová situace v regionu, stav opotřebování komunikací, hustota provozu, upozornění od občanů i státních úřadů.

Zatímco kontrolou vozidel do 3.5 tuny (vozidla pro přepravu osob nebo nákladu) se zabývají všechny složky pořádkové a dopravní Policie ČR, kontrola vozidel nad 3.5 tuny je zpravidla realizována vyškolenými policisty Odboru dopravní policie.

Školení se provádí jednorázově nebo periodicky v různých odvětvích silničních specializovaných kontrol, zejména oblast ADR (přeprava nebezpečných látek), kontrola sociálních předpisů, kontrola technických stavů nákladních motorových vozidel a vozidel pro přepravu více jak 9 osob včetně řidiče (autobusy).

Specializační školení má za cíl seznámit policistu s novými staršími trendy v uvedené oblasti, naučit policistu platnou právní legislativu, uvést posluchačům právní stanoviska a odborně prokazatelně seznámit a proškolit policistu v praktické kontrole a obsluze technických zařízení, které se používají nebo mohou být použity pro kontrolu vozidel na pozemních komunikacích. Zřetel se dává zejména na správné posouzení nebezpečnosti případného přestupkového či trestního jednání řidičů případně dopravců nebo jiných účastníků silničního provozu.

Policisté při kontrolách dbají na správnost dodržování právních předpisů, zákonů a nařízení všemi účastníky silničního provozu, na které je konkrétní kontrola zaměřena. Pro oblast nákladní silniční dopravy je to zejména zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů, prováděcí vyhláška č. 478/2000 Sb., k zákonu o silniční dopravě, ve znění vyhlášky č. 281/2007 Sb., dále nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovém zařízení v silniční dopravě a nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkající 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. Kromě těchto základních norem jsou řidiči povinni

plnit další nařízení Evropského parlamentu a Rady, které jsou průběžně vydávány a novelizovány.

Mezi národní platnou legislativu, která se taktéž kontroluje hlídkami Policie ČR, je zařazen taktéž zákon o provozu na pozemních komunikacích¹, dále zejména zákon o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích² a zákon o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla³. Výčet legislativy je poměrně obsáhlý, je neustále obměňován, aktualizován a měněn. Jako vhodný zdroj platné legislativy je využíván systém ASPI, intranetový portál vnitřní sítě Ministerstva Vnitra, internetový portál Ministerstva Dopravy a různé portály státních nebo polostátních podniků, zabývajících se problematikou silniční dopravy⁴.

Způsob, provedení a jednání na místě kontroly je pro policistu upraveno v Závazném pokynu policejního prezidenta č. 160/2009, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.

Kontroly na pozemních komunikacích mohou být na namátkově vybraném území, nebo mohou být předem konzultovány, plánovány a připraveny na konkrétním vhodném místě jako speciální dopravní kontrola za účasti dalších složek státní správy.

O konání připravené speciální akce a způsobu provedení a zaměření informuje policisty Ředitelství dopravní policie, ředitel Krajské dopravní policie nebo Vedoucí Odboru dopravní policie, dle působnosti jednotlivých Vedoucích a ředitelů. Republiková akce může být v součinnosti s ostatními státy Evropské Unie (TISPOL), nebo pouze na národní úrovni⁵.

¹ Česko. Zákon č. 361 ze dne 14. září 2000 o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 98, s. 4570-4615.

² Česko. Zákon č. 56 ze dne 17. července 2001 o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2001, částka 21, s. 1962-1991.

³ Česko. Zákon č. 168 ze dne 13. července 1999 o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů(zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla). In *Sbírka zákonů České republiky*. 1999, částka 57, s. 3158-3168.

⁴ Například databáze firmy Dekra a CSPSD.

⁵ Hrudka Josef, Zámek David a kol. *Organizace a činnost policejních služeb*: Stav k 1. 1. 2012.

K těmto akcím se zařazují na místa kontrol do součinnosti zpravidla příslušníci:

- ▲ Celní správy České republiky,
- ▲ Služby cizinecké policie,
- ▲ servisní organizace Centrum služeb pro silniční dopravu (CSPSD),
- ▲ kontrolní inspektoři Krajského úřadu Odboru silniční dopravy,
- ▲ kontrolní pracovníci Odboru životního prostředí
- ▲ příslušníci Hasičského záchranného sboru.

Za činnost na místě kontroly zodpovídá a tuto akci řídí pověřený policista Policie ČR.

Policista dbá na právně bezchybné a zejména bezpečné zastavení kontrolovaného vozidla, k tomuto přihlíží při výběru vhodného stanoviště a způsobu signalizace pokynů k zastavení kontrolovaného vozidla. Forma, náležitosti a povinnosti policistovi ukládá prováděcí právní předpis, vystavený Ministerstvem Vnitra, Policejním prezidentem nebo Krajským ředitelem dle místní příslušnosti.

Kontrola předepsaných dokladů, převážených osob nebo věcí je vázána dle zákona o silničním provozu, dále podle zákona o Policii České republiky⁶ a dalších.

Policisté Celní správy a Cizinecké policie provádějí zejména kontrolu převáženého zboží, předložených dokladů, celních prohlášení, nákladových listů, atd. Je provedena kontrola, zda se ve vozidle, návěsu, přívěsu nebo ložné části nenacházejí osoby uvedené v pátrání na území České republiky nebo Schengenského prostoru.

⁶ Česko. Zákon č. 273 ze dne 17. července 2008 o Policii České republiky. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2008, částka 91, s. 4086-4116.

K tomuto jsou využívány technické prostředky, zejména výpočetní technika, pro on-line dotazy do informačních systémů Policie ČR, Ministerstva financí a systémů Cizinecké policie. V případě zjištěných nedostatků nebo zjištění přestupkového nebo trestního jednání je věc postoupena dle místní příslušnosti k řešení.

3 KONTROLA ŘIDIČE PŘI ZASTAVENÍ HLÍDKOU PČR

Příslušníci Policie ČR jsou oprávněni dle zákona o provozu na pozemních komunikacích, zejména dle § 79 zastavovat a kontrolovat vozidla a účastníky silničního provozu, další pravomoc, například požadovat vysvětlení od občana je specifikována v zákoně o Policii ČR. Způsob provádění silničních kontrol policistům a činnost na místě kontroly dále upřesňuje Závazný pokyn policejního prezidenta č. 160 ze dne 4. prosince 2009, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.

Dále se použijí zejména tyto právní normy:

- ▲ zákon č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky, ve znění pozdějších předpisů.
- ▲ zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění zákona
- ▲ č. 307/1999 Sb.
- ▲ zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.
- ▲ zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů.
- ▲ zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění pozdějších předpisů.

3.1 Kontrola dokladů pro provoz a řízení motorového vozidla

Policisté ČR se při kontrole dokladů řidiče potřebných k řízení motorového vozidla a dokladů potřebných pro provoz vozidla řídí dle zákona o silničním provozu na pozemních komunikacích, konkrétně je povinnost pro řidiče dle § 6, to jest povinnost řidiče motorového vozidla mít při řízení u sebe dle písm.:

a) řidičský průkaz,

b) mít osvědčení o registraci vozidla podle zákona č. 56/2001 Sb. o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích

c) doklad prokazující pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla

d) mít u sebe doklad o zdravotní způsobilosti, pokud má řidič tuto povinnost dle §87 odst. 3 zákona o provozu na pozemních komunikacích

Řidič dále předkládá osvědčení profesní způsobilosti řidiče dle § 6 odst. 9, 10 a 11 zákona o provozu na pozemních komunikacích

Pravomoc vyžadovat od řidiče motorového vozidla předložení předepsaných dokladů je uvedena v § 6 odst. 12 zákona o provozu na pozemních komunikacích a potažmo v § 124 odst. 9 zákona o provozu na pozemních komunikacích.

Dále se při silniční kontrole použije oprávnění dle §37 odst. 1) zákona o silniční dopravě⁷, na vozidla použitá pro vlastní a cizí potřeby za účelem podnikání. Další oprávnění vyžadovat potřebné doklady vyplývají například z Dohody ADR⁸, toto oprávnění bude popsáno dále v textu.

⁷ Česko. Zákon č. 111 ze dne 26. dubna 1994 o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů. In *Sbírka zákonů České republiky*. 1994, částka 37, s. 1154-1161.

⁸ Medvěd Jan, *Doklady řidiče, vozidla a nákladu*, nakl. ČESMAD Bohemia, 2010.

3.2 Podrobení řidiče na povinnou dechovou zkoušku na alkohol a zkoušce na návykovou látku

Oprávnění k vyšetření, zda řidič není pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky je uvedeno v § 5 odst. 1 písm. f)⁹ a g)¹⁰ zákona o provozu na pozemních komunikacích.

K vyšetření na ovlivnění alkoholem se při práci Policie ČR používá analyzační přístroj firmy Lion nebo Dräger s výměnnými náústky. Nejhojněji používanější přístroj alkotester Dräger umožňuje provést dechovou zkoušku po výdechu kontrolovaného řidiče do přístroje, vyhodnocení alkoholu v dechu je na displayi přístroje k dispozici v několika vteřinách. Jednotlivé varianty těchto analyzačních přístrojů se od sebe mohou lišit vlastnostmi, jako je doba a objem výdechu podle typu chemického čidla přístroje, zvukové a optické signalizace, přenos dat kontaktní nebo bezdrátovou cestou, možnost připojení přenosné tiskárny atd.

Alkotestery podléhají povinnosti pravidelné roční homologace v Českém metrologickém institutu. Způsob a pravidla použití upravuje pro každý přístroj výrobce přístroje a prováděcí předpis. Alkoholtestery mají vnitřní paměť pro ukládání dat, tyto data je možné i zpětně tisknout, vytvářet statistiky a zálohy.

Testery na ovlivnění jinou návykovou látkou než je alkohol u řidičů jsou prováděny zpravidla testerem Drugwipe 5+ , který umožňuje rychlý test na základě analýzy potu, slin nebo jiných biologických materiálů testované osoby. Tento test je skladný, před použitím je od výrobce zataven v neprodyšném obalu.

⁹ podrobit se na výzvu policisty, příslušníka Vojenské policie, zaměstnavatele, ošetřujícího lékaře nebo strážníka obecní policie vyšetření ke zjištění, zda není ovlivněn alkoholem.

¹⁰ podrobit se na výzvu policisty, příslušníka Vojenské policie, zaměstnavatele, ošetřujícího lékaře nebo strážníka obecní policie vyšetření ke zjištění, zda není ovlivněn jinou návykovou látkou.

Zkouška na přítomnost alkoholu v dechu řidiče se provádí následovně:

- ⤴ policista řidiče vyzve k vystoupení z vozidla
- ⤴ řidič je poučen, aby před a v době dechové zkoušky nejedl, nepil a nekouřil
- ⤴ policista řidiči vydá náústek, řidič si jej sám rozbalí a umístí na vstupní část přístroje
- ⤴ policista řidiče seznámí s postupem provedení zkoušky, délkou výdechu apod.
- ⤴ po provedení zkoušky policista přečte výslednou hodnotu z displeje

V případě pozitivního výsledku je řidič vyzván, aby provedl opakovanou dechovou zkoušku. Časový odstup je obvykle minimálně 5 minut. Řidič je dále poučen o právu na provedení odběru krve a lékařské vyšetření. Pokud si řidič není vědom požití alkoholu před jízdou, rozbor krve ve specializované lékařské laboratoři určí míru ovlivnění alkoholem.

K provedení odběru krve a lékařskému vyšetření policista řidiče vyzve i v případě, že řidič odmítne provedení dechové zkoušky na ovlivnění alkoholem.

Zkouška na přítomnost jiné návykové látky v těle řidiče se provádí následovně:

- ⤴ policista řidiče vyzve k vystoupení z vozidla
- ⤴ řidič je poučen, aby před a v době testování nejedl, nepil a nekouřil
- ⤴ policista řidiči rozbalí tester
- ⤴ po poučení provede zvolený stěr, obvykle z čela, dlaní, nebo jazyka

- △ podle pokynu výrobce provede před řidičem aktivizaci testeru

- △ po časovém úseku dle výrobce, obvykle 10 minut, je zobrazen výsledek testování

Tester Drugwipe 5+ obsahuje detekční proužky, které se zbarvují červeně při přítomnosti na konkrétní látku. Tester po testovací proceduře zobrazí zbarvené dva kontrolní proužky, které signalizují správné provedení testu. Další proužky již zobrazují případné pozitivní ovlivnění jinou návykovou látkou. Při pozitivním testu na tyto látky se postupuje obdobně jako při pozitivní dechové zkoušce na alkohol a řidič je vyzván k podrobení se lékařskému vyšetření a odběru krve a biologickému materiálu ke zjištění míry ovlivnění jinou návykovou látkou. Biologický materiál je obvykle moč řidiče, případně vlasy, dle druhu návykové látky odhalené v pozitivním testu.

K zamezení vlivu možných faktorů ovlivnění správného provedení zkoušek a výsledků je řidič vyzván k vystoupení z vozidla, obvykle je mu sděleno, aby min. 3 minuty před zkouškou nejedl, nepil a nekouřil. Tyto požadavky se mohou měnit vzhledem k požadavkům správních orgánů¹¹.

Práva a povinnosti pro řidiče:

Podle § 16 odst. 4) zákona o opatřeních k ochraně před škodami způsobenými tabákovými výrobky, alkoholem a jinými návykovými látkami¹² a v souladu s ust. § 124 odst. 9 písm. f) a g) zákona o silničním provozu na pozemních komunikacích je policista oprávněn vyzvat podezřelou osobu k vyšetření, není-li ovlivněna alkoholem nebo jinou návykovou látkou.

Řidič motorového vozidla je podle § 5 odst. 1, písm. f), resp. písm. g) zákona o silničním provozu povinen podrobit se vyšetření podle zvláštního právního předpisu¹⁰ ke zjištění, není-li ovlivněn alkoholem nebo jinou návykovou látkou.

¹¹ Požadavky na způsob provedení úkonů jsou pravidelně konzultovány i se státním zástupcem, který pružně reaguje na případné námitky právních zástupců.

¹² Česko. Zákon č. 379 ze dne 19. srpna 2005 o opatřeních k ochraně před škodami způsobenými tabákovými výrobky, alkoholem a jinými návykovými látkami a o změně souvisejících zákonů. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2005, částka 133, s. 7093-7101.

V případě, že se řidič motorového vozidla odmítne podrobit výzvě k vyšetření, ačkoli vyšetření není spojeno s nebezpečím pro jeho zdraví, může být podle § 125c odst. 1 písm. d) zákona o silničním provozu potrestán pokutou 25 000 – 50 000 Kč a zákazem činnosti od jednoho roku do dvou let dle § 125c odst. 4 a 5 zákona o silničním provozu.

Dle § 67 odst. 4) zákona o Policii ČR musí být odběr krve proveden, požádá-li podezřelá osoba o něj.

Pozitivní zkouška a test nebo odmítnutí provedení zkoušky nelze řešit blokovým řízením, policista s řidičem sepíše tiskopis o oznámení přestupku a dle § 58 zákona o přestupcích¹³, tuto věc předá místně příslušnému správnímu orgánu. Tento tiskopis může být v předtisku obsahově odlišný podle požadavků správních orgánů, případně v návaznosti na vývoj situace požadavků na způsob provádění úkonů spojenými s analýzou a zkouškou alkoholu v dechu a krvi řidiče. Vhodné je konzultovat požadavky na místně příslušném správním orgánu nebo státním zastupitelství. Výtisky provedených zkoušek na alkohol řidič podepíše, tyto jsou společně s pozdějším výsledkem z odborné lékařské analýzy vloženy do spisového materiálu, který je poté dále postoupen správnímu orgánu nebo Státnímu zastupitelství, podle klasifikace přestupkového nebo trestního jednání řidiče.

3.3 Lustrace vozidel, osob a věcí

Pro zamezení či zjištění nežádoucích kriminálních živlů nebo nezákonných situací je třeba u každé kontrolované osoby, vozidla případně podezřelé věci provést, pokud možno na místě, lustraci v databázích evidence vozidel, databázi odcizených vozidel, Schengenském informačním systému, v databázi evidence obyvatel, v centrální databázi řidičů a v databázi pátrání po osobách.

¹³ Československo. Česká národní rada. Zákon č. 200 ze dne 17. května 1990 o přestupcích. In *Sbírka zákonů České a Slovenské Federativní Republiky*. 1990, částka 35, s. 810-826.

Oprávnění na kontrolu je pro policistu definováno zejména v zákoně o Policii České republiky a v zákoně o provozu na pozemních komunikacích.

Policista při odhalování protiprávního jednání vychází z pátracích oběžníků Policie ČR, Ministerstva Vnitra, vyhlášených místních pátrání, ale i zjevných vnějších markantů vozidla, osoby nebo věci, jako jsou například odlišné registrační značky vpředu a vzadu na vozidle, poškozené zámky vozidla, prokazování osoby na cizí doklad totožnosti, a jiné.

Toto pátrání je možno v současné době realizovat několika způsoby komunikace s výše uvedenými databázemi. Způsob ověření předložených dokladů a údajů řidičem pomocí mluveného slova kontrolujícího policisty skrze radiostanici Matra s šifrovaným přenosem signálu s pověřeným pracovníkem na každém organizačním článku Územních Odborů Policie ČR je stále více nahrazován či doplňován použitím služební výpočetní techniky Policie ČR a lustrací skrze grafické programy s počítačovým přenosem dat (SMS krátkých zpráv) po síti Matra, samozřejmě je i tato počítačová komunikace šifrována pro zamezení zneužití přenášených dat. Policista do služební počítače zapíše jeden z jednoznačných identifikátorů vozidla, např. VIN vozidla, registrační značku vozidla (dále jen RZ). Po odeslání dotazu do centrální databáze počítač přijme odpověď této databáze, kde je třeba porovnat všechny údaje s předloženými doklady. K dispozici jsou údaje platné RZ, status v evidenci vozidel (např. provozované vozidlo, vyřazené z registru, atd.), typ a barva vozidla, identifikační údaje o majiteli, čísla platného i již neplatných Osvědčení o registraci vozidel (dále jen ORV anebo OoRV), údaje o platnosti poslední provedené technické kontroly a evidenční kontroly včetně kódového značení konkrétní Stanice technické kontroly.

Dále je umožněna kontrola, zda se vozidlo nenachází v pátrání na území České republiky, skrze evidence odcizených vozidel (PATRMV) a v evidenci odcizených vozidel na území Schengenského prostoru. Nesoulad s identifikačními údaji v evidenci vozidel a předloženými doklady a s konkrétním kontrolovaným vozidlem je potřeba řešit individuálně policistou, může se jednat o nekorektní přístup k zákonným povinnostem majitele vozidla, ale i o závažnější okolnosti, které při prohlídce může

vyústit i v identifikaci odcizeného vozidla. Další způsoby kontroly identifikačních údajů vozidel se provádějí za pomoci výpočetní techniky¹⁴.

Nejčastěji se může policista setkat s dodatečně (ilegálně) vyráběnou RZ umístěnou na vozidle. Tento stav je však důležité odhalovat z několika důvodů. RZ ztracená případně ukradená je často zneužívána osoby s kriminální činností pro páčání další kriminální činnosti a krytím skutečné identity použitého vozidla. I zcela na první pohled neškodné ztracení registrační značky z vozidla cestou po okolí je nutné bez zbytečného prodlení nahlásit na registračním místě vozidla. Registrační místo poté vydá nové RZ s novými znaky, zbývající „neztracená“ RZ je registračním místem zlikvidována a označena v evidenci vozidel jako neplatná. Pokud je řidič přesvědčen, že mu byla registrační značka vozidla či registrační značky vozidla ukradeny, poté je třeba tuto skutečnost nahlásit řidičem nebo majitelem vozidla na nejbližší služebně Policie ČR. Policisté tuto RZ poté vloží do databáze odcizených vozidel s poznámkou, že v pátrání se nachází pouze tato RZ, nikoliv celé vozidlo.

3.4 Návrh zefektivnění

Při kontrole ve vnějším prostředí, zejména na pozemních komunikacích v současné době chybí možnost jednotlivých hlídek policistů nahlédnout do databází, které umožňují lokalizaci umístění VIN čísla na jednotlivých typech vozidel. Policista se dosud musí řídit pouze osobní znalostí.

Dále chybí možnost kontroly záznamu v evidenci historických vozidel, kde je uvedena nejen přidělená registrační značka historického vozidla, ale i VIN, markanty a fotografie dotyčného vozidla. Bez této evidence je velmi těžké zkontrolovat, zda není na jedné sadě historických RZ provozováno více vozidel, případně zda není s vozidlem neoprávněně prováděna výdělečná činnost.

Velký nedostatek je shledáván v evidenci ztracených a odcizených registračních značek. Tuto evidenci provozuje Ministerstvo vnitra. Pokud majitel nebo provozovatel vozidla na jakémkoliv služebně Policie ČR oznámí ztracení či odcizení značky nebo značek, tak je tato skutečnost zanesena do evidence a je tento záznam okamžitě k dispozici hlídkách policistů pro pátrání. Naproti tomu pokud občan ztracení nebo odcizení registrační značky uvede při přepisu vozidla, zrušení a likvidaci vozidla nebo

¹⁴ Například se používá systém Look – za pomoci OCR aplikace se on-line zpracovává registrační značka nasnímaného obrazu kontrolovaného vozidla, schopno pracovat i za jízdy s rychlou odezvou.

při požadavku na přidělení nových registračních značek na registračním místě místně příslušného úřadu s rozšířenou působností, tento záznam se do evidence pátrání neposílá a policista nemá přístup k tomuto záznamu. Při kontrole např. dle VIN vozidla poté zjistí, zda byly nové registrační značky vystaveny, ale důvody vydání nezjistí. Dochází tím k tomu, že občané mnohdy záměrně nahlašují při zrušení vozidla ztrátu registračních značek a tyto umístí v lepším případě na údajně zlikvidované vozidlo, v horším případě na zcizené vozidlo, které poté při zaparkování na pozemní komunikaci nebudí pozornost.

Policie ČR dále nemá přístup do jakékoliv evidence pojištěných vozidel zákonným pojištěním. Často jsou jediné platné doklady, tedy zelené karty, vypsány pracovníky nebo zprostředkovateli pojišťoven rukou, kde není možno relevantnost dokladu zjistit.

Všechny tyto popsané evidence by zpřístupněním policistům zefektivnili odhalování odcizených vozidel a umožnili odhalování přestupkového nebo trestního jednání.

4 KONTROLA NÁKLADNÍCH VOZIDEL

Kontrola nákladních vozidel (nad 3500 kg) a vozidel pro přepravu osob příslušníky Policie ČR se provádí za součinnosti s Centrem služeb pro silniční dopravu (CSPSD – spadá pod Ministerstvo dopravy ČR), nebo bez této součinnosti.

Součinnost s CSPSD – provádí se za využití techniky přímo v terénu na vhodném kontrolním místě, zpravidla na místě se sklonem max. 5° pro umožnění kontrolních vážení hmotnosti nákladních vozidel, autobusů a jízdních souprav. Zastavení vozidel ke kontrole provádí policista dle § 79 zákona o provozu na pozemních komunikacích, který poté vyzve řidiče a osádku kontrolovaného vozidla ke kontrole předepsaných dokladů potřebných k řízení a provozu vozidla a souprav. Policista dále řidiče vyzve k založení klínů proti samovolnému pohybu vozidla nebo soupravy. Dále je provedena dechová zkouška na ovlivnění alkoholem, případně je proveden test na ovlivnění jinou návykovou látkou. Pokud se jedná o vozidlo vybavené zařízením na registraci režimů práce řidiče je zanalyzováno toto zařízení a povinnosti řidiče vzhledem k archivaci režimů práce řidiče. Dále je zkontrolováno uložení a upevnění případného převáženého materiálu a případně je provedeno kontrolní vážení vozidla nebo soupravy.

4.1 Kontrola technického stavu

Policisté kontrolují dodržování zejména těchto norem¹⁵:

- ⤴ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/30/ES o silničních technických kontrolách užitkových vozidel provozovaných ve Společenství
- ⤴ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 96/96/ES o aplikaci právních předpisů členských států týkajících se kontroly způsobilosti motorových a jejich přípojných vozidel
- ⤴ zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů
- ⤴ vyhláška č. 341/2002 Sb., o schvalování technické způsobilosti a technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů
- ⤴ vyhláška č. 302/2001 Sb. o technických prohlídkách a měření emisí vozidel, ve znění pozdějších předpisů

Kontrolu technického stavu je možno provést za odborné pomoci proškolených pracovníků C PSPD nebo bez této asistence, o kontrole technického stavu vozidel, autobusů a souprav se vystaví protokol o provedení kontroly užitkového vozidla, podepsaný řidičem a kontrolujícím policistou. Zjištěné závady jsou zaznamenány na tento protokol, případné vážné závady jsou zakončeny zákazem další jízdy do odstranění závady.

Na kontrolní protokol se uvádí razítko kontrolního orgánu (konkrétní útvar Policie ČR, případně pracoviště C PSPD), dále místo, datum a čas kontroly, registrační značky kontrolovaných vozidel, autobusů nebo souprav, země registrace těchto vozidel, dále identifikační údaje majitele vozidla (dopravce) a řidiče. Na protokol se dále zaznamená, jakým způsobem byly případné nalezené nedostatky řešeny a zda byl

¹⁵ Březina Jiří, Přehled předpisů v silniční nákladní dopravě: příručka ke školení, 2010.

uložen zákaz další jízdy vozidla. Protokol je zakončen podpisem kontrolujícího policisty a podpisem kontrolovaného řidiče, který tímto potvrdí výsledek kontroly. Při nesouhlasu řidiče se zjištěnými závadami nebo s případným blokovým řízením se protokol přiloží společně s obrazovou či jinou dokumentací k Oznámení přestupku, který policista o situaci vyhotoví a dle místní příslušnosti je spis předán ke správnému orgánu. Příklad protokolu o kontrole užitkového vozidla je uveden v příloze I.

Veškeré vizuálně viditelné závady je vhodné dokumentovat na služební fotoaparát nebo videokameru jako důkazní materiál pro případné přezkumné řízení.

Pro snadnější a názornou orientaci v problematice kontrol užitkových vozidel je k dispozici vhodně zpracovávaná brožura vydávaná C PSPD s uvedením jednotlivých kontrolovaných skupin a vloženými fotografiemi názorných závad. Tato publikace je občasně aktualizována dalšími vydáními¹⁶.

Zjištěné závady je potřeba klasifikovat podle stupně nebezpečnosti k provozu na pozemních komunikacích. Pokud závady v technickém stavu bezprostředně ohrožují bezpečnost provozu na pozemních komunikacích nebo je vozidlo nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích¹⁷, je policistou přikročeno k zakázání další jízdy řidiči vozidla do odstranění závady s výjimkou nouzového dojetí a vozidlo je do té doby označeno písemně vhodným způsobem jako technicky nezpůsobilé. Jsou to zejména poruchy v brzdovém a řídicím systému vozidla, některé závady na odpružení atd.

¹⁶ Dušek Vl., *Metodická příručka pro provádění silničních technických kontrol užitkových vozidel*, 2010/4.

¹⁷ § 37 zákona č. 56 ze dne 10. ledna 2001 o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích.

4.2 Kontrola upevnění nákladu

Upevnění převáženého nákladu a břemen je důležitá součást kontroly Policií ČR. Náklad je nutné zajistit pro normální provozní podmínky, ale i pro nestandardní situace a jízdní manévry, jako je prudké brzdění, stoupání, vybočení vozidla z průběžného směru, najetí vozidla na nerovnosti a podobně.

Nedodržováním správného způsobu uchycení nákladu může vést k poškození nákladu a také k uvolnění nákladu a následnému pádu nákladu na pozemní komunikaci nebo může způsobit zranění ostatních účastníků silničního provozu nebo i poškození majetku a zdraví nezúčastněných osob. Tyto závažné pochybení je nutno důsledně odhalovat, při případné dopravní nehodě se jedná vždy o velmi závažné následky na životech, zdraví i majetku¹⁸.

Obr. 1: příklad upevnění nákladu



Zdroj: Kugele M., Lampen A., Sander R., *DEKRA Praxisratgeber Ladungssicherung*

¹⁸ ČESMAD Bohemia, *Uložení a upevnění nákladu*, 2008.

Výčet platné legislativy, která na území ČR vymezuje způsob zajištění a uložení nákladu v silniční dopravě, je zejména tato:

- ♣ zákon č. 361/2000Sb. o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, (dále jen zákon o provozu na pozemních komunikacích)
- ♣ zákon č. 56/2001 Sb. o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích,
- ♣ vyhláška č. 341/2002 Sb. O schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích

Dále při použití poutací a upínací soupravy jsou kontrolovány normy:

- ♣ ČSN EN12195-2
- ♣ ČSN EN12195-3
- ♣ ČSN EN12195-4
- ♣ ČSN EN12195-1

Jednotlivé druhy poutacích a upínacích prostředků a výpočet vázacích sil jsou uvedeny v příslušných Českých technických normách.

Policista po kontrole průvodních nebo nákladních dokladů vizuálně zkontroluje upevnění nákladu, poté dle typu vozidla nebo soupravy provede vzhledem k uvedené nebo zjištěné váze nákladu výpočet předepsaných vázacích prostředků a typů požadovaných prostředků. Policista tyto výpočty provádí na základě proškolení výše uvedených norem a předpisů, za pomoci CSPSD nebo technických či počítačových prostředků. Je počítáno povolené zatížení bočnic, čelní i zadní stěny, zatížení plachty i zatížení ložné plochy. Dále je proveden výpočet sil působících ve směru jízdy, v bočním

i zadním směru. Ze zjištěných výpočtů se provede minimální specifikace vázacích a upínacích prostředků a míst k jejich uchycení, upevnění, umístění a zajištění¹⁹.

Vázací a upínací prostředky by měli být opatřeny štítkem specifikace. Vázací popruhy mají štítek různých barev, kde barvy odpovídají typu použitého materiálu tohoto vázacího popruhu.

Vázací popruhy:

Vázací popruhy mají štítek různých barev, kde barvy odpovídají typu použitého materiálu tohoto vázacího popruhu.

Dále je na štítku uvedeno:

- ♣ délka v metrech

- ♣ LC (Lashing capacity)- přivazovací únosnost – max. síla pro použití v přímém tahu

- ♣ SHF (Standard hand Force) – normalizovaná ruční síla

- ♣ STF (Standard tension force) – normalizovaná upínací síla

- ♣ materiál textilního popruhu

- ♣ rok výroby

- ♣ číslo a část evropské normy

- ♣ U těchto vázacích prostředků je policistou kontrolována neporušenost, stav úchytů a deformace napínacích zařízení a chybějící části celého upínacího prostředku.

¹⁹ Florian L., *Metodika upevnění nákladu verze 02*, 12/2010.

Dále je podrobován kontrole systém místa upevnění a vhodnost styku vázacího prostředku s poutaným nákladem, aby bylo zamezeno případné poškození nákladu nebo vázacího prostředku.

Přivazovací řetězy:

Pro připevnění zpravidla těžších břemen se používají přivazovací řetězy. Ty se skládají z napínacího zařízení a řetězu s anebo bez připojovacích dílů.

Přivazovací řetězy jsou provedeny z oceli o minimální třídě 8. Řetěz musí být dle normy EN 818-2:1996 nebo v případě řetězu s univerzálním zvedákem s rohatkovou západkou dle normy EN 13157:1998²⁰.

Přivazovací řetězy určené pro speciální náklady jako je přeprava dlouhého řeziva musí být v souladu s EN 818-2:1996.

Obr. 2: příklad upevnění nákladu - řetězy



Zdroj : Kugele M., Lampen A., Sander R., *DEKRA Praxisratgeber Ladungssicherung*

²⁰ Kugele M., Lampen A., Sander R., *DEKRA Praxisratgeber Ladungssicherung*.

Na štítku je uvedeno:

- ♣ jméno nebo symbol výrobce
- ♣ LC (Lashing capacity)- přivazovací únosnost – max. síla pro použití v přímém tahu
- ♣ STF (Standard tension force) – normalizovaná upínací síla
- ♣ případné upozornění
- ♣ způsob přivazování
- ♣ rok výroby
- ♣ číslo a část normy, případně údaj o ruční síle

U těchto řetězů se kontroluje stav opotřebení, poškození a deformace všech částí, vhodnost uchycení a další.

Přivazovací ocelová drátěná lana:

Pro upevnění drátěným lanem je třeba použít napínací zařízení, jako je například naviják nebo vřetenový napínák. Drátěné lano musí být opatřeno kovovým identifikačním štítkem.

Na štítku je uvedeno:

- ♣ jméno nebo symbol výrobce či dodavatele
- ♣ LC (Lashing capacity)- přivazovací únosnost – max. síla pro použití v přímém tahu

- ⤴ STF (Standard tension force) – normalizovaná upínací síla
- ⤴ upozornění, že není určeno pro zdvihání
- ⤴ číslo a část normy
- ⤴ U těchto lan se kontroluje neporušenost, úplnost, stav opotřebení, způsob uchycení a například zákaz uvazování na uzel.

4.3 Kontrolní vážení

K provádění kontrolních měření přistupuje Policie ČR dle §6 odst. 13 zákona o provozu na pozemních komunikacích a dle zákona o pozemních komunikacích²¹.

K provádění měření jsou používány vysokorychlostní nebo nízkorychlostní váhy, přičemž pro kontrolní stanoviště se zastavením a následnou detailní kontrolou vozidel se používají nízkorychlostní měření společně s kontrolou rozměrů vozidel a souprav.

Kontrolní váhy jsou na kontrolních stanovištích využívány především ve vlastnictví CSPSD potažmo Policie ČR, Celních úřadů nebo správce komunikace. Konkrétní váhy musí být nepoškozené, bez závad a splatným metrologickým ověřením. Tyto kontrolní váhy jsou zpravidla statické, nízkorychlostní, tzn. řidič měřeného vozidla či soupravy najede dle pokynů obsluhy na plochu vah vždy jednou nápravou, po několika vteřinách a ustálení měřené váhy je možno popojet a přikročit ke změření dalších náprav. Vozidlo musí být při měření nápravy v okamžiku měření vždy v klidu.

Řidiči se snaží při najíždění dalšími nápravami na váhy používat ovladač nastavení vzduchový měchů a tím ovlivnit výsledek měření. Je proto důležité tuto funkci vozidel kontrolovat.

²¹ Česko. Zákon č. 13 ze dne 23. ledna 1997 o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů. In *Sbírka zákonů České republiky*. 1997, částka 3, s. 47-61.

Dále dochází k záměrnému poškozování vyrovnávacích rohoží vah, které mají funkci vyrovnat výšku vážné plochy vah s nájezdem. Řidiči agresivní jízdou nebo špatnou obsluhou spojkového pedálu při pojíždění nahnou rohož pod kola a poškodí ji. Pro tyto případy je vhodné použít obrazovou dokumentaci postupu měření pomocí videozáznamu pro případné vymáhání způsobené škody.

Řidiči se v některých případech snaží předložit k nákladu neodpovídající nákladový list s uvedenou tonáží, tím doufají v rozhodnutí policisty nevážit vozidlo z důvodu zjevně malé hmotnosti tohoto vozidla s nákladem, nebo soupravy s nákladem.

V případě, že je zjištěno porušení překročení povolených limitů na nápravu nebo celkové vozidlo po odečtení tolerance, je provedeno zadokumentování tohoto překročení.

Obr. 3: vážení s pomocí nízkorychlostních vah



Zdroj: vlastní zdroj

Provádí se zejména:

výtisk z vážního systému, jeden výtisk obdrží řidič, další výtisky obdrží policista a obsluhující osoba

- △ provede se fotokopie nákladového listu
- △ v případě potřeby se provede fotodokumentace nákladu
- △ přiloží se homologační protokol k použitému vážnímu zařízení
- △ provede se vyplnění protokolu nebo oznámení přestupku, kde se řidič může vyjádřit

Výtisk z nízkorychlostního vážení je zaslán také dopravci. Při zjištěném porušení hodnot je toto porušení odesláno k místně příslušnému úřadu k řešení s dopravcem, dále je přestupek projednán s řidičem vozidla. Při zjištěném porušení je provozovatel vozidla povinen uhradit náklady nízkorychlostního vážení. Příklad výtisku z vážního zařízení je v příloze II.

4.4 Návrh zefektivnění

V České republice chybí systém pravidelného obměňování tištěné legislativy a metodiky s použitím obrazové dokumentace, jako je tomu například u německé nebo bavorské policie. Brožury, které jsou vydávány soukromými společnostmi si policista v případě zájmu zakoupí z vlastních prostředků. Při úvodním zaškolení je vybaven tištěnou metodikou, ale Ministerstvo vnitra nemůže zcela pružně reagovat na neustále se měnící požadavky nových systémů uchycení nákladů, technických vlastností vozidel, atd. Jako vhodná metodika s použitím názorných fotografií jsou používány publikace Centra služeb pro silniční dopravu (dále jen CSPSD), kde ale není plán vystrojování těmito publikacemi pro jednotlivé policisty. Proto není výjimkou, že na jednotlivých útvarech Policie ČR, zejména dopravních inspektorátech, není ani jeden výtisk, nebo pouze jeden. Přitom je nezbytné mít metodiku a postupy na místě prováděných kontrol.

Kontroly vozidel na pozemních komunikacích jsou v naprosté většině prováděny ve služebních vozidlech typu sedan nebo kombi, kde není možno pro nedostatek prostoru být vybaven tiskárnou nebo pultem na psaní textu, jako je tomu u dodávkových vozidel. Pokud policista ve vozidle sedan přistoupí ke kontrole zahraničního vozidla a vypisuje kauci, musí ve stísněném prostoru vypsát několik tiskopisů, předlohy ve formě nákladových listů, licencí apod. má položeny na palubní desce, která je často z typových důvodů z výroby velmi skosená. Otisk razítka se provádí na rovné pevné ploše, většinou na bočním zasklení vozidla. Diskomfort a estetická stránka takového řešení kontroly je zcela jasně nevyhovující.

Ve výbavách kontrolujících chybí prostředky na měření technických vlastností vozidel, například snížení propustnosti skel, měření míry opotřebení spojovacího zařízení a jiné.

5 KONTROLA PRACOVNÍCH REŽIMŮ ŘIDIČŮ

Legislativně jsou povinnosti vybavení nákladních vozidel záznamovým zařízením, povinnostmi dopravce a řidiče nákladních vozidel upravena v Nařízení rady (EHS) č. 3821/1985, ve znění pozdějších předpisů.

Vyhláška č. 388/2008 Sb. upravuje povinnost dovybavit vozidla záznamovým zařízením (tachografem), pokud se na ně tato povinnost vztahuje, včetně vozidel, která podle doposavadních předpisů tachografem nemusela být vybavena (popřípadě byla vybavena pouze tachografem EC). Nově se také povinnost vybavení záznamovým zařízením vztahuje na vozidla kategorie M1 a N1, pokud jsou vybavena spojovacím zařízením v případě, že největší povolená hmotnost soupravy přesáhne 3.5 tuny a není toto vozidlo uvedeno ve výjimce podle článku 3 nebo 13 Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 561/2006.

Kontrolou záznamů ze záznamových zařízení je možno kontrolovat dodržování pracovních časů jednotlivých řidičů nákladních vozidel i souprav a tím předcházet možné krizové situaci vedoucí například k dopravní nehodě vlivem unavenosti řidiče.

Pro snadnější analýzu předložených tachokotouček, digitálních karet a dalších výkazů používá Policie ČR zejména výpočetní techniku, počítačové programy. Osvědčený software pro analýzu dat je program Tachoscan a Tagra. Tyto programy mají policisté k dispozici v přenosných počítačích na místě kontroly, případně jimi disponují osoby z jednotky C PSPD. Do těchto programů je možno tachokotoučky naskenovat, digitální karty skrze čtečku načíst. Poté je provedena analýza dat a režimů. Jako výstup je proveden automaticky nebo manuálně provedený tiskopis protokolu o zjištěných výsledcích kontroly. Dále v případě zjištěných porušení je proveden výtisk seznamu porušení, je možno výtisk provést v několika jazycích, pokud je to potřeba, například pro provedení udělení kauce zahraničnímu dopravci. Pro analýzu dat z tachokotoučky postačuje i metoda kontroly s pomocí odečítacího kontrolního kolečka, kde má policista od výrobce označenu časovou osu, na které posuvem kontrolovaného kolečka zjišťuje jednotlivá časová období režimu práce řidiče.

5.1 Seznámení s druhy tachografů

Na dnešních pozemních komunikacích je možno se setkat s vozidly vybavenými 3 základními druhy záznamových zařízení (dále jen tachografy) :

Tachograf typu TC:

Povinnost vybavení vozidel se vztahovala na nákladní vozidla a autobusy, které byly uvedeny do provozu od 1. 7. 1972 do 28. 9. 1986, jejichž celková hmotnost přesáhla 7 tun a maximální rychlost byla nad 40 km/hod.

Tyto tachografy byly většinou výklopné, umístění v kabině řidiče na přístrojové desce, zabudované v ukazateli rychlosti vozidla. Po vyklopení pomocí zamykacího mechanismu řidič vložil záznamový tachografický kotouček odpovídajícího typu, unašeč tohoto kotoučku neměl unikátní aretační zámek, proto není záznam na tomto kotoučku možno označit za přesný, nebo správný. Nastavení časového mechanismu bylo potřeba pravidelně provádět či natahovat řidičem, na tento druh tachografů se nevztahuje povinnost povinného ověřování. Z důvodů nespolehlivosti těchto záznamů došlo k nahrazení novějšími tachografy, a to typu EC.

Obr. 4: TC tachograf



Zdroj: Dušek Vl., *Metodická příručka pro provádění silničních technických kontrol užitkových vozidel*, 2010/4.

Tachograf typu EC:

Povinnost vybavení vozidel se vztahovala na vozidla, které byly uvedeny do provozu od 29.9.1986 do 30.4.2006, jejichž maximální přípustná hmotnost včetně návěsu nebo přívěsu překračuje 3.5 tuny, nebo vozidla pro cestující (kategorie M), která jsou svou konstrukcí nebo trvalou úpravou určena pro přepravu více než devíti osob včetně řidiče a jsou registrována v členském státě EU, s výjimkou vozidel uvedených v článku 3 nebo 13 nařízení ES č. 561/2006.

Tyto tachografy EC jsou elektronické, homologace je podle přílohy č.I nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a jsou umístěny v kabině řidiče ve výklopném rychloměru, nebo výsuvné horizontální či vertikální variantě s podobností počítačové CD mechanice. Výklopná verze je analogová, mechanické přepínače pro dva řidiče, náhon tachografu je veden z převodové skříně vozidla nebo pomocí elektrických impulzů ze snímače na převodové skříně vozidla. Výsuvná verze tzv. radiopřijímač je novějšího typu, pro svou činnost používá kvalitnější snímání signálů z převodové skříně nebo motoru vozidla. Na všechny varianty EC tachografů se vztahuje povinnost pravidelného ověřování, musí být označeny homologační značkou a musí být včetně jeho pohonu zaplombovány.

Záznamové kotoučky jsou uprostřed s výřezem tvaru vačky, na záznamové části je vozidlem pomocí ocelových trnů zapisován údaj o okamžité rychlosti vozidla, typ režimu práce řidiče a křivka počtu ujetých kilometrů. Dále je zde prostor pro údaje řidiče, které je povinnost z části vyplnit před založením kotoučku do tachografu, z části po vyjmutí tohoto kotoučku a ukončením tohoto výkazu. Řidič před jízdou vyplní: příjmení a jméno řidiče, datum a místo odjezdu vozidla při založení kotoučku a počáteční stav počítáče kilometrů tachometru. Po ukončení použití a vyndání tachokotoučku řidič dopíše datum, místo a stav kilometrů při vyndání záznamu. Dále řidič vyplní rozdíl kilometrů, ujetých na jednotlivém kotoučku.

Obr. 5: EC tachograf



Zdroj: Dušek V., *Metodická příručka pro provádění silničních technických kontrol užitkových vozidel*, 2010/4.

Digitální tachograf

Povinnost vybavit vozidlo digitálním tachografem platí pro vozidla uvedená do provozu od 1. 5. 2006, jejichž maximální přípustná hmotnost včetně návěsu nebo přívěsu překračuje 3.5 tuny, nebo vozidla pro cestující (kategorie M), která jsou svou konstrukcí nebo trvalou úpravou určena pro přepravu více než devíti osob včetně řidiče a jsou registrována v členském státě EU, s výjimkou vozidel uvedených v článku 3 nebo 13 nařízení ES č. 561/2006.

Digitální tachograf je záznamové zařízení homologované dle přílohy č. IB nařízení Rady (EHS) č. 3821/85, umožňující záznam monitorovaných dat do vnitřní paměti tachografu s možností záznamu vybraných dat na vloženou čipovou kartu řidiče. Výrobci vozidel často umožňují propojení digitálního tachografu s palubním počítačem vozidla, tím je docíleno zobrazování vybraných dat tachografu na palubní desce vozidla.

Tyto tachografy umožňují vložení dvou paměťových karet čtyř druhů, a to:

- ♣ karta řidiče - nepřenosná karta, vedena na jednotlivého řidiče, potištěna identifikačními údaji řidiče, fotografií řidiče, číslem ŘP, daty vydání a platnosti a číslem této karty, data jsou na kartě uložena po dobu minimálně jednoho roku.
- ♣ karta dopravce – vedena na fyzickou nebo právnickou osobu

- △ karta servisního střediska – karta pro servisní účely

- △ karta kontrolního orgánu (Policie ČR, Krajský úřad atd) – vedeny na jméno kontrolora nebo na útvar působení kontrolora

Na kontrolní kartu a kartu dopravce není možno zaznamenávat jízdní režimy vozidla, tyto karty slouží pouze k zaznamenání digitálního razítka (podpisu) do paměti tachografu a nastavení tachografu do režimu přenosu dat. Při pokusu o jízdu na tyto karty je vozidlo zpravidla přepnuto do speciálního módu, umožňujícího pouze omezenou rychlost vozidla.

Tachografy EC a DT (digitální) podléhají homologační povinnosti, ukládající povinnost být nejméně jednou za 2 roky ověřeny pracovištěm pověřeným Úřadem pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví a registrovaným ministerstvem a musí být zaplombovány, včetně svého pohonu. Pokud je EC nebo DT tachograf ve vozidle, které jím není povinně vybaveno, je povinnost ověření nejméně jednou za 5 let.

Ke každému ověření tachografu je vydáván Zápis o zkoušce tachografu společně s vylepením ověřovacího štítku.

Výjimky z povinného vybavení a používání záznamového zařízení s registrací pracovní činnosti řidiče jsou upraveny v článku 3 a článku 13 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006.

Základní druhy digitálních tachografů a umístění datového konektoru:

Stoneridge: konektor je za tiskárnou vpravo od displaye, tuto je nutno vysunout

Obr. 6 : tachograf Stoneridge



Zdroj: vlastní zdroj

EFAS

Obr. 7: tachograf EFAS



Zdroj: vlastní zdroj

Siemens VDO 1381: datový konektor je za záslepkou mezi tlačítky 1 a 2 (červená plomba musí být neporušená)

Obr. 8: tachograf VDO



Zdroj: vlastní zdroj

Actia SmarTach: konektor je napravo od tlačítka OK

Obr. 9: tachograf Actia



Zdroj: vlastní zdroj

příklad download zařízení na stažení dat digitálního tachografu

Obr. 10: Downloadkey II VDO



Zdroj: www.mechanikadc.cz

na obrázku je Downloadkey VDO – vyniká malými rozměry, nepotřebuje žádné napájení, stahuje DT tachograf i kartu řidiče. Má velkou paměť a snadné ovládání.

5.2 Kontrola tachografů typu TC a EC

Při silniční kontrole policisté zjišťují správnost dodržování obecně závazných pravidel řidičem nákladního vozidla, provádějí kontrolu předložených dokladů k řidiči, vozidle a nákladu. Poté je nutné zkontrolovat funkčnost, provedení a zaplombování tachografu kontrolovaného vozidla. U TC a EC tachografů je vhodné vyzvat řidiče, aby bez dohledu policisty nemanipuloval nijak s tachografem ani palubní elektroinstalací. Analogové tachografy se kontrolují na přítomnost nálepek, samolepek, děr a zdánlivě nefunkčních otvorů. V těchto případech se může jednat o vcelku jednoduchý manuální způsob k přetáčení či zaseknutí hodinového mechanismu tachografu.

Ovlivnění zapsání okamžité rychlosti nákladního vozidla se provádí při otevřeném výklopném mechanismu tachografu přelepením pohybového otvoru posuvu záznamové jehly rychlosti, která je přelepením omezena ve své dráze, proto při kontrole popsaného tachokotoučku dochází k naprosto rovnému záznamu při vyšší rychlosti vozidla, např. 80 km/hod. Záznam vyšší rychlosti je takto nemožný. Rafinovanější způsob ovlivnění se provádí vlepením měkké hmoty, např. filtr cigarety, do otvoru posuvu záznamové jehly rychlosti. Kontrolou tachokotoučku vlivem poddajnosti vlepeného filtru není zjištěna přímka maximální rychlosti, zápis je téměř k nerozeznání od normálního neovlivněného zápisu. Oba popsané postupy je možno odhalit tím způsobem, že kontrolující policista vyzve řidiče, aby tachograf otevřel pouze jednou rukou a dále s ním nemanipuloval. K vyjmutí tachokotoučku přistoupit až poté, kdy jsou vizuálně zkontrolovány všechny tři záznamové jehly pro jejich mechanické poškození, ohnutí nebo zbroušení, dále po kontrole vlepeného kalibračního štítku.

Kalibrační štítek je u EC tachografů vylepen, je-li to možné, na vnitřní boční části tachografu, obsahující údaje o datu poslední kalibrace, číslo kalibrace, minimálně 8 posledních znaků VIN vozidla, dále jsou zde uvedeny kalibrační údaje, např. rozměry pneumatik u snímače otáček kol. Tento kalibrační štítek může být také vylepen na pevné části karoserie vozidla v kabině řidiče, jako je lem dveří. Ke kalibraci je též vystaven zápis o zkoušce tachografu, na kterém musí být shodné kalibrační údaje s vozidlem. Pokud se liší jméno firmy, na které byla provedena kalibrace tachografu a majitel nebo provozovatel kontrolovaného vozidla, tak je vhodné tuto skutečnost ověřit

zejména kontrolou nájemní smlouvy či jiných předložených náležitostí k oprávněnosti dispozice dopravce s tímto vozidlem.

Mechanický nebo elektrický kabel náhonu tachografu se kontroluje zejména u napojení na převodovou skříň vozidla. Otlaky bovdeny mohou napovědět o mechanickém ovlivňování funkce snímače, případně vytahování pastorku ze snímače. Snímač musí mít neporušenou plombu s uchycením ve snímači a zároveň v úchytu na převodové skříni. Policista lehkým pohmatem zkontroluje, zda není vyškubnut kalibrační drát z plomby. Dále je třeba zanalyzovat přítomnost jakýchkoliv cizích předmětů na snímači, jako je magnet, kovový nebo gumový návlak a jiné. Tímto způsobem se maskují elektromagnety nebo magnety, které způsobují výpadek snímaného signálu tachografu. Tuto ilegální praktiku je možno odhalit také pečlivou kontrolou křivky ujetých kilometrů na tachokotoučku a manuálním vykázání počtu ujetých kilometrů řidičem. Při použití magnetů je křivka okamžité rychlosti a křivka ujetých kilometrů nulová, ale křivka výkazu režimu práce bývá zdvojena nebo vychýlena z nulového klidového stavu. Magnet obvykle řidiči záměrně umisťují na snímač trvale. Je ale zachycen i způsob umisťování magnetu pomocí různých technických pomůcek, jako je dutá nekovová průchozí trubka, jejíž jeden konec je u snímače, druhý například u boku kabiny řidiče. V trubce je umístěn provázek, na jehož konci je magnet. Magnet je magnetickou silou připevněn ke snímači, při náhodném zastavení a kontrolou pak řidič zatáhne skrytě za provázek a magnet od snímače odtáhne tak, aby se skryl zraku kontrolujících. Tuto trubku pak řidič opatří vhodným nátěrem, aby byla identifikace cizího tělesa, v tomto případě trubky, znesnadněna. V některých evropských zemích se používají detektory a čidla na odhalení magnetického pole²², v České republice Policie ČR těmito detektory prozatím plošně nedisponuje.

Po provedené kontrole provede zpravidla policista vypsání tiskopisu o kontrole vozidla dle pracovních režimů, jeden výtisk obdrží řidič, další tři výtisky obdrží policista. Všechny výtisky kontrolující i kontrolovaná osoba podepíše. Policista poté označí kontrolovaná tachokolečka na zadní straně služebním razítkem, na tachokotouček ze dne kontrole dále poznačí datum a čas kontroly, místo kontroly a jméno policisty s osobním evidenčním číslem. V případě, že byla zjištěna závada a

²² Hendrich-Koster L, *DEKRA Praxisratgeber Lenk-und Ruhezeiten*, 2007.

výsledek kontroly se bude předávat ke správnímu orgánu nebo na Krajský úřad, je nutno s řidičem vypsát tiskopis Oznámení přestupku nebo Předání věci dle § 58 zákona č. 200/1990 Sb. o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů. Jako vhodná příloha je kopie tachokotoučku se zjištěnými porušeními, kopie eurolicence, nákladového listu, nebo fotografií předmětného porušení, dle oznamované věci. Příklad protokolu o kontrole je uveden v příloze III.

5.3 Kontrola digitálních tachografů

Digitální tachografy jsou v současné době vyráběny v několika variantách různých výrobců, je umožněno řidiči tisknout různé výstupní sestavy, nastavení, analýzy a přehledy o režimech práce řidiče a vozidla.

Tyto tachografy jsou konstruovány pro vložení až dvou čipových karet. Při kontrole příslušníkem Policie ČR, Celní správy nebo Krajského úřadu je tímto kontrolujícím vložena jeho kontrolní karta do volné pozice tachografu, řidičova čipová karta je zanechána v tachografu. Pokud je kontrola prováděna na osádce, tedy jsou vloženy karty obou střídajících se řidičů, poté je kontrolní karta obvykle vložena nejprve místo neaktivního řidiče, po načtení kontrolní karty je karta řidiče fyzicky vyměněna za kartu druhého neaktivního řidiče. Tato operace se provádí z toho důvodu, že kontrolní karta skrze tachograf zapíše na kartu řidiče v druhé slotu datum, čas a jméno nebo útvar kontrolního pracovníka, který kontrolu provádí. Tyto údaje se také zapíše automaticky do kontrolovaného tachografu. Při budoucí další kontrole pak tento údaj vidí při zpracování vyčtených údajů nový kontrolující, který je oprávněně řešit případné přestupkové jednání dopravce, potažmo řidiče jen od poslední kontroly a jen v tom období, na které má jako kontrolující orgán nárok.

Přenos dat ke kontrole se provádí několika možnými způsoby:

- ♣ Karta řidiče - skrze čtečku čipových karet

- ♣ Tachograf - stažením přes datové rozhraní tachografu –

- ⤴ přes USB kabelovou čtečku

- ⤴ přes RS232 kabelovou čtečku

- ⤴ bluetooth nebo wi-fi přenos

Používá se zpravidla program Tachoscan nebo Tagra, analýzu dat a výsledek této počítačové analýzy musí kontrolující policista ověřit, zapsat a stvrdit služebním razítkem a podpisem. Jako výstup z kontroly slouží vystavený protokol o výsledcích kontroly, sepsaný ve čtyřech vyhotoveních, podepsaný také řidičem. V případě sepisování bez použití výpočetní techniky a tiskárny je možno protokol provést ve dvou vyhotoveních, přičemž jedno vyhotovení obdrží kontrolovaný řidič, druhé vyhotovení policista po návratu na oddělení Policie ČR dvakrát okopíruje, opatří podpisem a doložkou o správnosti kopie a originálu a odešle na Krajský úřad dle místní příslušnosti a na správní orgán, je-li zjištěno i porušení povinností řidiče.

5.4 Návrh zefektivnění

S vývojem nových tachografů dochází k úpravám specifikací a možnosti kontroly dalších veličin, které jsou tachografem ukládány. Kontrola pouze karty řidiče již nepostačuje, je nutné zkontrolovat i manipulaci a případné použití více karet řidiče na jednotlivém vozidél. Toho je možné docílit použitím techniky, kdy se nejvíce osvědčila technologie stažení na downloadkey prostředky všech tipů. Kabelové připojení na kontrolní počítač nese rizika neúspěchu, spočívající zejména v omezení Plug and Play režimu Windows a správného nastavení rozhraní a převodníků. U downloadkey připojení skrze datový konektor tachografu je možno veškeré zaznamenávané veličiny v krátkém časovém horizontu archivovat a následně analyzovat. Tyto downloadkey přístroje jsou v současné době velmi početně omezenou variantou, v jednotkách kusů na celá krajská ředitelství Policie ČR. Vybavení hlídek dopravních inspektorátů Policie ČR by mohlo být provedeno například formou zápůjčky z odboru dopravy krajského úřadu místně příslušného. Dále pro použití tohoto přístroje musí být zároveň použita kontrolní karta, která je také vydávána ve velmi omezeném a nevyhovujícím počtu.

Pro odhalení technických prostředků k ovlivnění funkce tachografu by bylo velmi vhodné vybavit hlídky přístrojem na měření magnetického pole, případně detektorem čipových karet, v Evropském společenství policisty hojně používaném.

Dvakrát ročně je na území Evropského společenství konána porada a meeting pro určení trendů a vlastností u digitálních tachografů. Zcela chybí seznámení policistů s veřejným a neomezeným výstupem z těchto setkání, kde by se policisté mohly seznámit s novými typy tachografů, obsluhou, vlastnostmi atd. Tím by bylo možno také ihned reagovat na nabídku aktualizace komerčních programů výrobců, které Policie ČR používá na analýzu stažených dat.

Dále není umožněna pravidelná aktualizace duplicitních karet řidičů, která je v České republice aktualizována ve dvoutýdenních intervalech, pro Policii ČR pouze v řádu měsíců. Sloučením s databází duplicitních karet s celým Evropským společenstvím by bylo možno odhalit nelegální manipulaci s kartami řidičů i zahraničními řidiči.

6 KONTROLA VOZIDEL PŘEVÁŽEJÍCÍCH ADR

ADR – Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (Accord Dangereuses Route)

Tato dohoda stanovuje a třídí nebezpečné látky a předměty podle jejich nebezpečných vlastností, určuje podmínky pro jejich přepravu, balení a značení. Předepisuje způsob vyplňování a používání průvodních dokladů. Dále stanovuje požadavky na balení kusů, zápisy do přepravních dokladů, dopravní prostředky, včetně technických požadavků na vozidlo podle jednotlivých tříd a dále předepisuje pravidla jako omezení množství přepravovaných věcí, dozor nad nimi, způsob stání a parkování atd. Tato dohoda vznikla 30. září 1957 v Ženevě, k 1. květnu 2011 má celkem 47 členů, nejen z Evropských zemí. ČSSR přijala dohodu ADR v roce 1987. ČR ji ratifikovala v roce 1994 a od téhož roku platí Dohoda ADR i pro vnitrostátní přepravu na území ČR.

Členské státy k datu 1.1.2012: Albánie, Andora, Ázerbajdžán, Belgie, Bělorusko, Bosna a Hercegovina, Bulharsko, Česká republika, Černá Hora, Dánsko, Estonsko, Finsko, Francie, Chorvatsko, Irsko, Island, Itálie, Kazachstán, Kypr, Lichnštejnsko, Litva, Lotyšsko, Lucembursko, Maďarsko, Malta, Makedonie, Maroko, Moldavsko, Německo, Nizozemsko, Norsko, Polsko, Portugalsko, Rakousko, Rumunsko, Rusko, Řecko, Slovensko, Slovinsko, Velká Británie, Srbsko, Španělsko, Švédsko, Švýcarsko, Tunisko, Turecko, Ukrajina.

Ke kontrole vozidel označených a převážejících nebezpečné látky se zpravidla přistupuje na k tomu vhodných místech, v dostatečné vzdálenosti od lidských obydlí a objektů, vodních toků, stojatých vod a všude tam, kde by případným únikem nebezpečných látek mohlo dojít k poškození života, zdraví nebo majetku. Vhodná místa jsou odlehlá parkoviště, v ideálním případě hlídaná, dále betonové nebo živičné plochy a jiná zpevněná místa. Pro cílenou kontrolu ADR je vhodné naplánovat kontroly za účasti Hasičského záchranného sboru a Celní správy. Hasičský záchranný sbor je schopen provést okamžitou analýzu přepravované látky, jsou-li pochybnosti, a případný únik látek zastavit a zlikvidovat. Celní správa provádí detailní kontrolu celních povinností dopravce.

Policista provádí kontrolu za pomoci počítačového software, např. ADRem, který dle zadaného UN kódu, jména látky nebo specifika, vypíše všechny nařízené náležitosti, povinnosti a možnosti, s kterými se policista u řidiče, dopravce a vozidla setkává. Každé dva roky jsou části příloh Dohody ADR upravovány, proto je nutné důsledně provádět aktualizaci obslužného software. Vybavení tímto software a pravidelnými aktualizacemi disponuje Centrum služeb pro silniční dopravu (CSPSD), které na plánovaných kontrolních akcích s Policií ČR spolupracuje a zajišťuje jí servis při kontrole. S novými trendy, požadavky a směnicemi se policista i řidič může seznámit v odborné literatuře²³.

Výstupem z kontroly je Checklist pro kontrolu přepravy dle Dohody ADR, který se přikládá jako příloha k Protokolu o výsledcích kontroly zákona o silniční dopravě a nařízení Rady č. 561/2006 Sb. Oba protokoly se vyplní i při kontrole bez zjištěných závad. Na protokoly se ke kontrole může řidič dopravní jednotky vyjádřit a seznámení s protokolem potvrdí svým podpisem. Kontrolující policista, případně příslušník Celní správy nebo Krajského úřadu opatří tyto protokoly svou podpisovou doložkou, případně i služebním razítkem. Stejně jako u kontroly režimů práce řidič obdrží po jednom výtisku, další 3 stejnopisy si ponechá policista k odeslání.

Obr. 11: souprava označená jako pro převoz ADR



Zdroj: www.klacska.cz

²³ DEKRA Automobil, *Nebezpečný náklad*, ISSN: 1803-1579.

6.1 Kontrola dokladů potřebných k převozu nebezpečných látek

Při zjištění, ať už vizuálním nebo dle předložených dokladů, že kontrolované vozidlo podléhá Dohodě ADR nebo přepravuje nebezpečné látky, je třeba přistoupit ke kontrole vozidla, případně soupravy, dle postupů, které jsou uvedeny jak v Dohodě ADR, tak v národních předpisech²⁴. Další náležitosti kontrol pak upravuje prováděcí předpis jednotlivých Krajských ředitelství Policie ČR dle místní příslušnosti, případně je vydáván prováděcí pokyn společný pro celou Policii ČR.

Řidič vozidla nebo soupravy ADR je povinen policistovi při kontrole předložit všechny potřebné doklady jako řidič běžného vozidla, tato povinnost je uvedena v § 6 zákona o provozu vozidel na pozemních komunikacích.

Dále navíc musí řidič předložit dle Dohody ADR:

- ♣ přepravní doklad
- ♣ písemné pokyny
- ♣ osvědčení o schválení pro přepravu některých nebezpečných látek
- ♣ osvědčení o naložení velkého kontejneru nebo vozidla
- ♣ osvědčení o školení řidičů vozidel přepravujících nebezpečné věci
- ♣ průkaz totožnosti s fotografií každého člena posádky
- ♣ případné další doklady, pokud jsou ke konkrétní přepravě potřeba.

²⁴ ČESMAD Bohemia, *Příručka pro řidiče 2007/2008*.

Přepravní doklad:

Vnitrostátní přepravní doklad slouží pro dopravu nebezpečných látek pouze po území České republiky, má své náležitosti, které musí být dodrženy. Obsahuje údaje o odesílateli, příjemci, místu nakládky a vykládky, dopravci a přesném popisu a označení přepravovaných látek. Dále obsahuje podpisové doložky o předání nákladu.

U vnitrostátního přepravního dokladu se kontroluje celistvost vyplnění, správnost označení a klasifikace převážených látek.

Mezinárodní přepravní doklad (CMR) má jednotlivá textová pole číslována tak, aby způsob vyplnění byl stejný ve všech členských zemích Dohody ADR. Tento doklad je předtištěn v úředním jazyce státu odesílatele a pokud tento jazyk není němčina nebo angličtina, je tento CMR doklad uveden i v jednom z těchto jazyků. Není výjimkou, kdy řidič předloží CMR okopírovaný a zcela nečitelný, používaný pro přepravu látek bez řádné nakládky či vykládky.

Dle přepravního dokladu je možné zjistit, jaké množství látky se v přepravní jednotce nachází a následně zkontrolovat, je-li vybráno správné značení těchto látek. Pravidla dle Dohody ADR se liší pro vyňaté množství, omezené množství a podlimitní množství konkrétních látek, začlenění do těchto kategorií znamená, že dopravní jednotka, osádka i doklady mohou být odlišné od plnohodnotné přepravy ADR. Dochází ale také k záměrnému podhodnocení hmotnosti nebo objemu nebezpečné látky dopravcem nebo odesílatelem s cílem obejít přísná specifika přepravy dle Dohody ADR, zvláště pak požadavky na vybavení vozidel, typy vozidel a v neposlední řadě také vyhnout se zákazům jízdy tunely, do kterých by při přepravě nebezpečné látky měli omezený vjezd.

Písemné pokyny:

Písemné pokyny jsou tištěné pokyny jako návod pro případ nehody nebo nouzové situace, ke které může dojít během přepravy. Tyto pokyny musí mít řidič na snadno přístupném místě v kabině řidiče. Na těchto pokynech není dovoleno mít umístěna loga firem, reklamní nálepky, popisky, telefonní čísla a musí být uvedeny v jazyce, kterému řidič rozumí. Toto bývá často problém u řidičů, kteří jsou z východních zemí Evropy a jsou zaměstnání u firem jinak mluvících zemí. Tím, že řidič není schopen porozumět písemným pokynům, může dojít ke značným škodám při případné nehodě nebo nouzové situaci²⁵.

Řidič musí být o nouzových stavech a jejich řešení seznámen před započatím přepravy, proto se kontrola týká i této věci²⁶.

6.2 Kontrola povinného vybavení vozidel převážejících nebezpečnou látku

Dle bezpečnostních značek přepravovaného materiálu a specifika nebezpečnosti je pro každou dopravní jednotku určena povinná výbava a osobní ochrana osádky. Tato výbava je členěna na výbavu pro dopravní jednotku, například zakládací klíny, stojací výstražné prostředky, hasicí přístroje a jiné, dále je výbava pro každého člena osádky přepravní jednotky, jako je fluoreskující výstražná vesta, přenosná svítlna z nekovového materiálu nebo nejiskřivého kovového materiálu. Pro určité třídy nebezpečných látek je dále vyžadována dodatečná výbava, například ochranná maska, lopata, ucpávky a jiné²⁷.

Typ, druh, množství a specifika povinné výbavy zjistí policista v Dohodě ADR, jejích přílohách nebo programu ADRem, po lokalizaci převážených látek v přepravním

²⁵ DEKRA Automobil, *Nebezpečný náklad*, 2010.

²⁶ Miletín Jiří, ADR 2011: Přeprava nebezpečných věcí po silnici: příručka pro školení řidičů a osob podílejících se na přepravě dle Dohody ADR, 2011.

²⁷ Dopravní jednotka je kontrolována nejen dle dohody ADR, ale také na povinnou výbavu předepsanou dle zákona č. 361 ze dne 14. září 2000 o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, který odkazuje na příslušné právní předpisy platné v době kontroly vozidla.

dokladu a pokud se jedná o přepravu v kusech tak i z označení na jednotlivých kusech nebo obalových skupinách.

Dle přepravované látky musí být označena dopravní jednotka bezpečnostními tabulkami a UN kódy, pokud Dohoda ADR nestanoví jinak²⁸. Tyto tabulky s UN kódy nebo bezpečnostními třídami jsou často řidiči nebo dopravci nahrazovány různými neschválenými hořlavými materiály, které v případě havárie a požáru způsobí svou nečitelností nesprávnou identifikaci rizika práce s dopravní jednotkou. Řidiči se mylně domnívají, že se jedná o banální porušení norem, ale případný nesprávný výběr hasiva po nehodě může způsobit značné obtíže, výbuch a zranění zasahujících osob a jiné nebezpečné situace.

Obr. 12: příklad základní povinné výbavy vozidla



Zdroj: www.profivodic.sk

²⁸ Došek J., Kokeš J., *DEKRA ADR 2009 část 1-3, 4-9*, Platná od 1.1.2009.

6.3 Návrh zefektivnění

Při kontrole této velmi specifické oblasti přepravy po pozemních komunikacích je používán vhodný software s výpočetní technikou, kde policista podle zadaného typu použité přepravní jednotky a typu přepravované látky zjistí, jakým způsobem má být jednotka označena a vybavena, dále požadavky na náklad a požadavky na řidiče této jednotky. Bez možnosti použití pomocného software je kontrola takové přepravy velmi ztížena a správné závěry je nutno alespoň konzultovat s pracovníkem odboru životního prostředí nebo pracovníka odboru dopravy, kteří mají k pomocnému software přístup, nebo alespoň k platnému výtisku dohody ADR.

Řešením by bylo vybavení každého dopravního inspektorátu alespoň dvěma kontrolními aplikacemi, minimálně pro použití k vyšetřování dopravních nehod a pro dopravní dohledy.

7 PŘESTUPKY V NÁKLADNÍ DOPRAVĚ A JEJICH ŘEŠENÍ

Přestupky spáchané řidičem nákladního vozidla nebo soupravy:

Zjištěné nedostatky, porušení a protiprávní jednání řidiče v rozporu se zákonem o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, se posuzují pečlivě, zkoumá se možnost provedení blokového řízení, je-li to možné.

Způsoby řešení zjištěných přestupků ukládá Policii ČR zejména zákon o provozu na pozemních komunikacích, jmenovitě § 125a, §125c, §125d, §125e, §125f, §125g a §125h. Tyto ustanovení se aplikují i při porušení provozovatele k jeho povinnostem ohledně řidiče.

Typickým přestupkem v nákladní dopravě je zejména přestupek neodpovídajícího technického stavu vozidla, porušení maximální povolené hmotnosti vozidla dle ORV nebo závady v připevnění nákladu.

Pokud jsou splněny podmínky dané zákonem, zejména pokud řidič s blokovým projednáním souhlasí, přestupek je spolehlivě zjištěn, blokové řízení postačí k řešení tohoto přestupku a věc je možno dle § 125c odst. 6 zákona o provozu na pozemních komunikacích řešit blokovým řízením, potom je vystavena policistou bloková pokuta na místě zaplacená, nebo bloková pokuta na místě nezaplacená do výše 2000 Kč. Tyto porušení nepodléhají bodovému hodnocení řidičů.

Přestupek porušení omezení jízdy některých vozidel uvedeného v § 43 zákona o provozu na pozemních komunikacích, je popsán v § 125c odst 1 písm. g) téhož zákona, kde je možno uložit blokovou pokutu do výše 2500 Kč. Při opakovaném spáchání tohoto přestupku v uplynulých 12 ti měsících je možno uložit zákaz činnosti od jednoho měsíce do šesti měsíců. Proto je nutné provádět kontrolu v kartě řidiče, zda nespáchal uvedený přestupek v této lhůtě. Uvedený přestupek není bodově hodnocen.

Přestupek překročení povolených hodnot stanovených jiným právním předpisem při kontrolním vážení vozidla podle jiného právního předpisu, zejména dle zákona o pozemních komunikacích, je bodově hodnocen 3 trestnými body do karty řidiče a je umožněno blokové řízení dle § 42a téhož zákona, bloková pokuta do výše 15 000 Kč.

V § 23 odst. 1 písm. g) zákona o přestupcích²⁹ jsou uvedeny přestupky za které je možno s řidičem provést blokové řízení o přestupku, sankce je do 5 000 Kč.

Při porušení povinností řidiče vzhledem k vedení záznamů, dokladů a dodržování stanovených pravidel pro režimy práce řidiče a osádky vozidla dle § 23 odst. 1 písm. f) zákona o přestupcích je možno dle tohoto zákona řešit blokovou pokutou, je ale také možnost uložit za tento přestupek zákaz činnosti, tím je provedení blokového projednání nemožné a je nutno toto jednání řidiče vždy oznámit správnímu orgánu.

Správním orgánem se rozumí zpravidla obec s rozšířenou působností k místu bydliště řidiče, kam se zasílá zjištěné porušení řidiče ve článku 6, 7 a 8 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy. Tím se rozumí porušení řidiče ve způsobu vedení a provedení bezpečnostních přestávek, dob řízení a dob odpočinku.

Na pověřenou obec s rozšířenou působností s místní příslušností vzhledem k místu vykonání kontroly policistou se oznamují přestupky spáchané řidičem jako je jízda bez založeného záznamového listu, nepředložení záznamů o režimech práce z probíhajícího dne a z předcházejících 28 dnů, případ jízdy řidiče na cizí digitální kartu řidiče, nesprávné vyplnění záznamů a pod. Příklad průvodního předávacího tiskopisu je v příloze IV.

Řidiči je možno uložit kauci dle § 125a zákona o provozu na pozemních komunikacích uložit kauci v případech, kdy je důvodné podezření, že se bude řidič

²⁹ § 23 odst. 1. písmene g) zákona č. 200/1990 Sbírky, o přestupcích, zní:) Přestupku se dopustí ten, kdo při přepravě nebezpečných věcí podle právního předpisu nemá řádné osvědčení o zvláštním školení řidiče, nezajistí označení vozidla, není vybaven podle právních předpisů povinnou výbavou, poruší zákaz nakládky a vykládky stanovených nebezpečných věcí na veřejně přístupných místech, přepravuje ve vozidle osoby způsobem odporujícím právním předpisům, poruší ustanovení o zastavení a stání vozidel a o dozoru nad vozidly při parkování nebo nedodrží trasu, pokud je předepsána.

vyhýbat přestupkovému řízení, kauci od 5 000 do 50 000 Kč, nejvýše však do výše hrozící peněžní sankce za spáchaný přestupek. Kauci není možno vybrat od řidiče, která požívá imunit a výsad podle zákona nebo mezinárodního práva.

Tuto kauci je tedy možné vybrat, pokud je přestupkové jednání řidiče spolehlivě zjištěno a pro národnost řidiče, místa bydliště nebo jiných okolností je podezření, že nebude možno s řidičem správní řízení ukončit uložením a vybráním pokuty. Kauce se nevybírání, pokud není jasné, na území kterého státu bylo předmětné pochybení řidiče způsobeno, například cizí státní příslušník je při průjezdu ČR zkontrolován a je odhalen nesprávný výkon řidiče s datem jízdy na cizím státě.

Přestupky dopravce nebo provozovatele nákladního vozidla nebo soupravy:

Zjištěné porušení a přestupky dopravce nebo provozovatele nákladního vozidla a autobusu se oznamují na odbor dopravy krajského úřadu dle místní příslušnosti, kde byla kontrola provedena, formou vyplněného tiskopisu Protokol o výsledcích kontroly zaměřené na dodržování zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů, vyhlášky 478/2000 Sb., kterou se provádí zákon o silniční dopravě, dále Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy. V případě kontroly dle Dohody ADR se přiloží vyplněný Checklist (kontrolní list). Dále je dopravnímu úřadu postoupena důkazní dokumentace, zejména pořízená fotodokumentace, originály odňatých tachokotouček řidiče, výtisk seznamu porušení, datový nosič se staženými záznamy z karty řidiče a případně i vozidla, a jiné.

Dopravní úřad nebo Ministerstvo dopravy je oprávněn uložit při porušení zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů, pokutu do výše 100 000 Kč, 500 000 Kč, 750 000 Kč nebo do výše 1 000 000 Kč, dle zařazení přestupku dopravce dle § 35 zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů.

Kauce se dopravci ukládá dle ustanovení § 35b zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě a v souladu s čl. 67 až 71 závazného pokynu policejního prezidenta č. 160/2009, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.

Kauce je peněžní jistina ukládaná a vybíraná Policií ČR a poté složená u věcně a místně příslušného dopravního úřadu, který se zahraničním dopravcem povede správní řízení. Tento dopravce musí mít sídlo firmy nebo bydliště mimo území České republiky. Výše kaucí se určuje podle závažnosti zjištěných porušení.

Kauce by měla být od 10 000 Kč do 50 000 Kč, tuto kauci použije krajský úřad jako jistinu pro pokrytí předpokládané pokuty za zjištěné porušení. Pokud při správním řízení, dokazování a vysvětlení dopravce bude uložena pokuta nižší, bude rozdíl mezi jistinou a uloženou pokutou s poplatky vrácen na účet dopravce. Je proto důležité, aby policisté přistupovali k určení výše kaucí se zřetelem na všechny okolnosti a brali v úvahu závažnost zjištěného právně závadného jednání dopravce. Vhodné je také zpracování metodiky a orientačního sazebníku pro určité situace a varianty zjištěných porušení, které se vytvoří konzultací s místně příslušným krajským úřadem.

Kauce se vybírá pouze v české měně a to od řidiče, který zastupuje svého dopravce, nebo od jiného zástupce dopravce, proti kterému se povede správní řízení. Pro potřeby ukládání kaucí krajský úřad vydá obvykle policistům dopravních inspektorátů Policie ČR číslované a evidované stvrzenky o převzetí kaucí, které jsou formou 5ti stránkovaného průpisového tiskopisu. S tímto tiskopisem se nakládá jako s ceninou, proto je způsob evidence velmi pečlivý. Krajský úřad si po obdržení příslušného průpisu z uložené kaucí od Policie ČR tuto kauci označí v seznamu vydaných cenin jako vyhotovenou.

Průpis z udělení kaucí dále policista odešle na místně příslušný finanční úřad a na celní úřad. Jeden průpis zůstává pro archivační potřeby Policie ČR a jeden průpis, první strana tiskopisu, je po zaplacení vystavena řidiči, dopravci nebo zástupci dopravce, kterému byla kauce udělena.

Pro snadnější a pohodlnější způsob vybrání kaucí je možné tuto kauci vybrat v hotovosti, nebo je umožněna platba prostřednictvím platebního terminálu, kterým disponuje Policie ČR. Způsob ukládání kaucí a obsluhy platebního terminálu upřesňuje policistům Závazný pokyn policejního prezidenta č. 160/2009, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.

V případě, kdy není vybrání kaucí od řidiče možné na místě v čase kontroly, je policistou zpravidla vystaveno potvrzení o odnětí vybraných dokladů, které jsou řidiči opět proti podpisu a složené kauci vráceny. Příklad potvrzení o zadržení dokladů je uveden v příloze V.

ZÁVĚR

Detailním kontrolám nákladních vozidel se Česká republika plně věnuje teprve několik let v návaznosti na synchronizaci sociálních předpisů, technických předpisů a norem se sousedními státy a státy Evropského společenství. Policie ČR se plně řídí těmito normami. Ministr vnitra, policejní prezident i Ředitelství dopravní policie musí pružně reagovat na vývoj národních i nadnárodních norem a vydávat prováděcí vyhlášky, nařízení, postupy a návody pro policisty Policie ČR k zajištění správného vyhodnocování, podchycování a řešení vzniklých situací nejenom v silničním provozu.

Jednotlivá krajská ředitelství Policie ČR disponují Vedoucím dopravního inspektorátu, který zajišťuje mimo jiné komunikaci, přenos statistik, rozhodnutí, doporučení, metodiky a výsledků jednání pro policisty sloužící ve výkonu služby na pozemních komunikacích a kteří jednotlivé kontroly nákladních vozidel provádějí. V minulosti hojně preferovaná univerzálnost každého policisty je postupně nahrazována specializací na konkrétní okruhy činnosti Policie ČR, v našem případě na kontrolu a dohled nad silniční nákladní dopravou. Jsou zakládány různé týmy v rámci jednotlivých Krajských oddělení, s pracovními názvy jako „Nafta tým“, „Diesel tým“ a podobně. Policisté z těchto týmů procházejí pravidelným školením k problematice nákladní dopravy, většinu pracovní náplně mají určenu pro odhalování přestupků v nákladní dopravě, univerzálnost policisty pro řešení ostatních policejních činností ovšem zůstává.

Postupy a práce Policie ČR jsou pod detailním mediálním zájmem, s kterým jednotlivým příslušníkům i celým útvarům pomáhá Preventivně informační skupina u každého Územního odboru Policie ČR. Média pečlivě sledují hlavně práci týmů, které jsou upřednostňované svou lokalitou, např. kontroly nákladních vozidel na dálničních úsecích. Za zmínku ale stojí, že těchto týmů, bez mediálního zviditelnění, je po celé republice mnohem více. Cílem není jen provést více kontrol, ale hlavně jde o zkvalitnění, zlepšení a zrychlení kontroly nákladního vozidla, soupravy, řidiče a osádek.

Zkušenostmi je možno odhalit daňové úniky, pašování návykových látek, nebezpečné a ohrožující chování řidičů mnohdy velmi těžkých souprav a jiných faktorů, které mohou ovlivnit zásadním způsobem bezpečnost účastníků v silničním provozu, jejich životy, zdraví a i majetek ale i životy, zdraví a majetek osob nezúčastněných v silničním provozu. Spousta řidičů si vůbec neuvědomuje, že i maličkost může ovlivnit způsobení nehody a ovlivnění zbytku života i náhodných osob.

Správnými a faktickými poznámkami policisty cestou svého nadřízeného je možné docílit záměru pořízení vhodné další techniky pro kontroly nákladních vozidel,

jako jsou download klíče na tachografy, licence na analyzační software k ADR a sociálních předpisů, přístroje na detekci paměťových karet, přístroje na detekci magnetického pole (na magnety k ovlivnění funkce snímačů k tachografům) atd.

Ke zefektivnění účinné spolupráce a koordinaci postupů policisté dopravních inspektorátů absolvují školení k dané problematice, spolupracují pravidelně s vedoucím jak dopravní policie, tak s CSPSD, vedoucím krajského úřadu i místně příslušné pověřené obce. Pro sledování novinek, aktualit, trendů a požadavků jsou občasně prováděny meetingy se zástupci výrobců analyzačního software, ale i se státními organizace pracující v oblasti bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích.

Statistiky zkontrolovaných vozidel, řidičů, přepravních jednotek ADR a jiných shromažďuje Ředitelství dopravní policie, jednou měsíčně pak vydává podrobnou statistiku rozdělenou na jednotlivé kraje v České republice. V prvních měsících následujícího roku je pak vydána roční statistika údajů.

Rok 2011 znamenal pro Policii ČR údaj 84 711 zkontrolovaných nákladních vozidel a autobusů, z toho bylo 1 738 kontrol zaměřených na ADR. V porovnání s rokem 2010, kdy bylo zkontrolováno 70 002 nákladních vozidel a autobusů, z toho bylo 1 652 kontrol zaměřených na ADR jde o zvýšený počet kontrol, způsobený většinou lepším vybavením a častější spoluprací jednotlivých kontrolních složek. V roce 2011 bylo oznámeno 7 059 vozidel se závadou na dopravní úřady, potažmo krajské úřady a 4 691 přestupků bylo oznámeno na pověřené obce.

Přehled jednotlivých krajů, počtu provedených kontrol a výsledků kontrol je uveden v následujících tabulkách.

Tab. 1: výsledky kontrol NA+BUS za rok 2011 dle KŘP

hl. m. Praha	Středočes. kraj	Jihočeský kraj	Plzeňský kraj	Ústecký kraj	Královéhrad. kraj	Jihomorav. kraj
3811	8554	3726	8628	10619	3525	13139
64	144	36	119	221	38	481
Zlínský kraj	Olomouc. kraj	kraj Vysočina	Pardubický kraj	Karlovar. kraj	Moravskoslez. kraj	Liberecký kraj
3694	7053	7573	2432	2148	7481	2328
70	46	111	61	118	165	64

Zdroj: Ředitelství dopravní policie ČR. Statistika činnosti Policie ČR - ADR, AETR dle KŘP rok 2011, intranet Policie ČR

Legenda:

v prvním řádku pod jménem kraje je uveden počet zkontrolovaných NA + BUS

v druhém řádku pod jménem kraje je uveden počet zkontrolovaných jednotek ADR, z celkového počtu kontrol kraje

Tab. 2: počet provedených oznámení porušení na KÚ a obce s rozšířenou působností

hl. m. Praha	Středočes. kraj	Jihočeský kraj	Plzeňský kraj	Ústecký kraj	Královéhrad. kraj	Jihomorav. kraj
520	757	468	856	488	353	740
163	643	319	665	307	248	375
Zlínský kraj	Olomouc. kraj	kraj Vysočina	Pardubický kraj	Karlovar. kraj	Moravskoslez. kraj	Liberecký kraj
230	406	419	272	653	586	311
161	156	49	279	652	392	282

Zdroj: Ředitelství dopravní policie ČR. Statistika činnosti Policie ČR - ADR, AETR dle KŘP rok 2011, intranet Policie ČR

Legenda:

v prvním řádku je počet oznámení na dopravní úřady (krajské úřady)

v druhém řádku jsou uvedeny počty oznámení přestupků na pověřené obce

SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

Legislativní dokumenty:

1. Směrnice Evropského parlamentu a Rady 96/96/ES ze dne 20. prosince 1996 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se technických prohlídek motorových vozidel a jejich přípojných vozidel. In *Úřední věstník Evropských společenství* L 046, 17/02/1997 S. 0001-0019.
2. Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/30/ES ze dne 6. června 2000 o silničních technických kontrolách užitkových vozidel provozovaných ve Společenství. In *Úřední věstník Evropských společenství* L 203, 10/08/2000 S. 0001-0008.
3. Nařízení Evropského parlamentu a Rady 561/2006 ze dne 15. března 2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy. In *Úřední věstník Evropské unie* L 102, 11/04/2006 S. 0001-0013.
4. Nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 ze dne 20. prosince 1985 o záznamovém zařízení v silniční dopravě. In *Úřední věstník Evropských společenství* L 370/8, 31/12/1985 S. 227-240.
5. Česko. Ministerstvo dopravy a spojů. Vyhláška č. 478 ze dne 14. prosince 2000, kterou se provádí zákon o silniční dopravě. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 138, s. 7565-7578. Dostupné z WWW: <<http://aplikace.mvcr.cz/archiv2008/sbirka/2000/sb138-00.pdf>>.
6. Česko. Ministerstvo dopravy a spojů. Vyhláška č. 302 ze dne 7. srpna 2001, o technických prohlídkách a měření emisí vozidel. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2001, částka 115, s. 7009-7064. Dostupné z WWW: <<http://aplikace.mvcr.cz/archiv2008/sbirka/2001/sb115-01.pdf>>.

7. Česko. Ministerstvo dopravy a spojů. Vyhláška č. 341 ze dne 11. července 2002, o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2002, částka 123, s. 7146-7256. Dostupné z WWW: <<http://aplikace.mvcr.cz/archiv2008/sbirka/2002/sb123-02.pdf>>.
8. Československo. Česká národní rada. Zákon č. 200 ze dne 17. května 1990 o přestupcích. In *Sbírka zákonů České a Slovenské Federativní Republiky*. 1990, částka 35, s. 810-826. Dostupné z WWW: <<http://aplikace.mvcr.cz/archiv2008/sbirka/1990/sb035-90.pdf>>.
9. Česko. Zákon č. 111 ze dne 26. dubna 1994 o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů. In *Sbírka zákonů České republiky*. 1994, částka 37, s. 1154-1161. Dostupné z WWW: <<http://aplikace.mvcr.cz/archiv2008/sbirka/1994/sb37-94.pdf>>.
10. Česko. Zákon č. 13 ze dne 23. ledna 1997 o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů. In *Sbírka zákonů České republiky*. 1997, částka 3, s. 47-61. Dostupné z WWW: <<http://aplikace.mvcr.cz/archiv2008/sbirka/1997/sb003-97.pdf>>.
11. Česko. Zákon č. 168 ze dne 13. července 1999 o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla). In *Sbírka zákonů České republiky*. 1999, částka 57, s. 3158-3168. Dostupné z WWW: <<http://aplikace.mvcr.cz/archiv2008/sbirka/1999/sb057-99.pdf>>.
12. Česko. Zákon č. 361 ze dne 14. září 2000 o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 98, s. 4570-4615. Dostupné z WWW: <<http://aplikace.mvcr.cz/archiv2008/sbirka/2000/sb098-00.pdf>>.

13. Česko. Zákon č. 56 ze dne 17. července 2001 o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2001, částka 21, s. 1962-1991. Dostupné z WWW:
<<http://aplikace.mvcr.cz/archiv2008/sbirka/2001/sb021-01.pdf>>.
14. Česko. Zákon č. 379 ze dne 19. srpna 2005 o opatřeních k ochraně před škodami způsobenými tabákovými výrobky, alkoholem a jinými návykovými látkami a o změně souvisejících zákonů. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2005, částka 133, s. 7093-7101. Dostupné z WWW:
<<http://aplikace.mvcr.cz/archiv2008/sbirka/2005/sb133-05.pdf>>.
15. Česko. Zákon č. 273 ze dne 17. července 2008 o Policii České republiky. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2008, částka 91, s. 4086-4116.
16. Česko. Ministerstvo vnitra. Závazný pokyn policejního prezidenta č. 160 kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. 2009. *Intranet Policie ČR*. 2009.

Literární zdroje:

1. 66 Media, s.r.o.: *Truck Magazín*, 2011, č. 11. ISSN: 1803-2478.
2. 66 Media, s.r.o.: *Truck Magazín*, 2011, č. 12. ISSN: 1803-2478
3. 66 Media, s.r.o.: *Truck Magazín*, 2012, č. 03. ISSN: 1803-2478
4. Březina Jiří, *Přehled předpisů v silniční nákladní dopravě: příručka ke školení*, 2010, ISBN: 978-80-7329-239-3
5. Business Media CZ, s.r.o.: *Trucker*, 2011, č. 4. ISSN: 1335-5431
6. ČESMAD Bohemia, *Příručka pro řidiče 2007/2008*, ISBN: 978-80-254-0247-4.
7. ČESMAD Bohemia, *Uložení a upevnění nákladu*, 2008, ISBN: 978-80-904249-4-4

8. DEKRA Automobil, *Nebezpečný náklad*, 2010, ISSN: 1803-1579.
9. Došek J., Kokeš J., *DEKRA ADR 2009 část 1-3, 4-9*, Platná od 1.1.2009.
10. Dušek Vl., *Metodická příručka pro provádění silničních technických kontrol užitkových vozidel*, 2010/4.
11. Florian L., *Metodika upevnění nákladu verze 02*, 12/2010.
12. Hendrich-Koster L., *DEKRA Praxisratgeber Lenk-und Ruhezeiten*, 2007.
13. Hrudka Josef, Zámek David a kol. *Organizace a činnost policejních služeb: Stav k 1. 1. 2012*, ISBN: 978-80-86477-56-5.
14. Kugele M., Lampen A., Sander R., *DEKRA Praxisratgeber Ladungssicherung* ISBN: 978-3-938255-34-6.
15. Medvěd Jan, *Doklady řidiče, vozidla a nákladu*, nakl. ČESMAD Bohemia, 2010, ISBN: 978-80-87304-10-5.
16. Miletín Jiří, *ADR 2011: Přeprava nebezpečných věcí po silnici: příručka pro školení řidičů a osob podílejících se na přepravě dle Dohody ADR*, 2011, ISBN: 978-80-902202-2-5.

Elektronické zdroje:

1. Mechanikadc. Downloadkey II. Mechanikadc.cz [online]. © 2011 [cit.2012-04-01]. Dostupné z WWW: <<http://www.mechanikadc.cz/downloadkey-vdo/>>.
2. Ředitelství dopravní policie ČR. *Statistika činnosti Policie ČR - ADR, AETR dle KŘP rok 2011*, intranet Policie ČR – neveřejná síť.

SEZNAM ZKRATEK

ADR (z anglického *Accord Dangereuses Route*) - Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí

AETR (z francouzského *Accord européen sùr les transports routiers*) - Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě

CSPSD - Centrum služeb pro silniční dopravu

ORV (nebo OoRV) – Osvědčení o registraci vozidla

SEZNAM OBRÁZKŮ A TABULEK

Obrázky

Obr. 1: příklad upevnění nákladu

Obr. 2: příklad upevnění nákladu - řetězy

Obr. 3: vážení s pomocí nízkorychlostních vah

Obr. 4: TC tachograf

Obr. 5: EC tachograf

Obr. 6: tachograf Stoneridge

Obr. 7: tachograf EFAS

Obr. 8: tachograf VDO

Obr. 9: tachograf Actia

Obr. 10: Downloadkey II VDO

Obr. 11: souprava označená jako pro převoz ADR

Obr. 12: příklad základní povinné výbavy vozidla

Tabulky

Tab. 1: výsledky kontrol NA+BUS za rok 2011 dle KŘP

Tab. 2: počet provedených oznámení porušení na KÚ a obce s rozšířenou působností

PŘÍLOHY

- I. příklad protokolu o kontrole technického stavu užitkových vozidel a BUS
- II. příklad výtisku po kontrolním nízkorychlostním vážení vozidla
- III. příklad protokolu o kontrole nákladního vozidla a BUS
- IV. příklad průvodního listu k zaslání spisu na obec s rozšířenou působností
- V. příklad potvrzení o zadržení dokladů řidiči

příklad protokolu o kontrole technického stavu užitkových vozidel a BUS

Policie ČR
Krajské ředitelství policie Jč. kraje
Územní odbor České Budějovice
Dopravní inspektorát
České Budějovice 371 05

**Protokol o technické silniční kontrole
dle směrnice 2000/30/ES, ve znění směrnice 2003/26/ES**

1	- Místo kontroly	
2	- Datum	
3	- Čas	
4	- Stát registrace vozidla, RZ, TK	
5	- Stát reg. návěsu/přívěsu, RZ, TK	

6 - Třída vozidla:

- | | |
|--|--|
| a) <input type="checkbox"/> lehké užitkové vozidlo (3,5-12 t.) ¹⁾
b) <input type="checkbox"/> přívěs ²⁾
c) <input type="checkbox"/> přívěšová souprava ³⁾
d) <input type="checkbox"/> autobus, autokar ⁴⁾ | e) <input type="checkbox"/> nákladní vozidlo ⁵⁾
f) <input type="checkbox"/> návěs ⁶⁾
g) <input type="checkbox"/> návěšová souprava ⁷⁾ |
|--|--|

7 - Firma: -

- IČO: -

8 - Národnost (firma): -

9 - Řidič(-

10 - Seznam kontrolních bodů:	kontrolováno	nekontrolováno	závada
a) brzdový systém	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b) výfukový systém	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c) opacita výfukových plynů	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d) emise z výfuku	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
e) mechanismus řízení	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
f) světlometry, světelná a sign. zaříz.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
g) kola, pneumatiky	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
h) závěsy kol	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
i) karoserie(skla, zrcátka, šasi)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
j) tachograf (montáž)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
k) omezovač rychlosti	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
l) únik paliva, oleje	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

11 - Výsledky kontroly: **bez závad** ----- **pokuta** ---- **domluva** ---- **správné řízení**

Zákaz další jízdy vozidla, jež má vážnou závadu:

12 - Upřesnění, poznámky:
podpis řidiče:

13 - policista, OEČ, podpis:

příklad výtisku po kontrolním nízkorychlostním vážení vozidla

Centrum služeb pro silniční dopravu
pracoviště 808, Č.Budějovice

VAŽNÍ LÍSTEK - PROTOKOL

Číslo: 2012808103
Datum: 12.4.2012
Čas: 7:52:21

VÁŽENÍ dle zákona 13/1997; § 38a,b,c
o pozemních komunikacích.

HMOTNOSTI dle vyhl.341/2002; § 15,16
o schvalování technické způsobilosti

PRO VOZIDLO:
N2 - O3ce
rN:1,4-1,8m a 1,4-1,8m
N:18,00t N+O:48,00t
di:16,50m v:4,00m+2%

Hmotnost	Tolerance	Osová skupina
10000 kg	0 kg	1
11500 kg	0 kg	2
18000 kg	0 kg	3,4
18000 kg	0 kg	4,5
10000 kg	0 kg	3
10000 kg	0 kg	4
10000 kg	0 kg	5
48000 kg	0 kg	1,2,3,4,5
18000 kg	0 kg	1,2

TOLERANČNÍ SRÁŽKA:
na hmotnosti zjištěné vážením 3.00 %

VÁHY POUŽITÉ K MĚŘENÍ:
zn. Haenni WL 103, vyr.č. 2909, 2910;
platnost ověření vah ČMI: do 10/2012

HMOTNOSTI ZJIŠTĚNÉ VÁŽENÍM:

Osa: 1	(52/48)	7260 kg
Osa: 2	(50/50)	12920 kg
Osa: 3	(53/47)	7780 kg
Osa: 4	(54/46)	8300 kg
Osa: 5	(47/53)	7540 kg
Celková hmotnost:	(51/49)	43800 kg

HMOTNOSTI S TOLERANČNÍ SRÁŽKOU:

Osa: 1	(52/48)	7041 kg
Osa: 2	(50/50)	12532 kg
Osa: 3	(53/47)	7545 kg
Osa: 4	(54/46)	8050 kg
Osa: 5	(47/53)	7313 kg
Celková hmotnost:	(51/49)	42481 kg

PŘETÍŽENÍ:

Osa: 2	9.0 %	1032 kg
Osa: 1,2	8.7 %	1573 kg

PŘEKROČENÍ ROZMĚRŮ:

RZ motorového vozidla/stát registrace: [redacted]
Tovární značka a typ: SCANIA R 124
RZ přípojného vozidla/stát registrace: [redacted] Schwarzmüller KIS
Stav km: 963000
Jméno řidiče: [redacted]
Datum narození/bytem: [redacted]
Dopravce: [redacted]
Sídlo: [redacted]
IČ: [redacted]
Přepravované zboží: kamenivo
Místo: 31-1/24 Majdalena
Za CSPSD: [redacted]
Za PČR, CS: správní řízení
Vyjádření a podpis řidiče:
Poplatek za vážení 600.- Kč neuhrazen
viz vyjádření CÚ Klatovy z 14.8.2009

18/04/2012 09:05

CENTRUM SLUŽEB
PRO SILNIČNÍ DOPRAVU
PRACOVNÍŠTĚ 808, P.O. Box 35
378 04 České Budějovice

příklad protokolu o kontrole nákladního vozidla a BUS – strana 1/2

POLICIE ČR
 KRAJSKÉ ŘEDITELSTVÍ POLICIE JČ. KRAJE
 ÚZEMNÍ ODBOR ČESKÉ BUDĚJOVICE
 DOPRAVNÍ INSPEKTORÁT
 371 05 ČESKÉ BUDĚJOVICE

PROTOKOL

číslo:

o výsledcích kontroly zaměřené na dodržování **zákona č. 111/1994 Sb.**, o silniční dopravě (dále jen zákon), ve znění pozdějších předpisů a **vyhlášky č. 478/2000 Sb.** (dále jen vyhláška), kterou se provádí zákon o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů, jakož i předpisů souvisejících s provozováním silniční dopravy.

Silniční doprava: mezinárodní - vnitrostátní - pro cizí potřebu - pro vlastní potřebu (osoby)

Obchodní jméno dopravce, datum narození:

Adresa dopravce _____

IČO _____

Státní příslušnost _____

Řidič vozidla

Datum narození řidiče _____

Číslo OP, číslo pasu (u zahraničního řidiče) _____

Adresa řidiče _____

Registrační značka vozidla

Stát registrace _____

Tovární značka, typ _____

Druh, rok výroby, nejvyšší povolená hmotnost _____

Registrační značka přípojného vozidla

Stát registrace _____

Tovární značka, typ _____

Druh, rok výroby, největší povolená hmotnost _____

Objednavatel přepravy _____

Druh nákladu _____

Kontrola provedena dne, č. silnice, místo, čas

Směr jízdy (odkud - kam) _____

Kontrolované období (od/do) _____

Evidenční číslo záznamu o provozu vozidla ze dne _____

1. Označení vozidla - § 9 odst. 1, § 18 písm. e) zákona a § 7 vyhlášky

- není označeno obchodním jménem - částečně označeno
 chybně označeno - obchodním jménem, provedením, umístěním, velikostí písma
 chybně uchyceno - magneticky, pneumaticky, rychle snímatelné
 označení není čitelné, zřetelně viditelné
 vozidlo příslušné linky není označeno názvem výchozí a cílové zastávky spoje
 označení linky není čitelné, zřetelně viditelné
 bezbariérové vozidlo není označeno mezinárodním symbolem přístupnosti

Další označení

- řidič není označen obchodním jménem dopravce nebo služebním stejnokrojem dopravce
 průvodčí není označen obchodním jménem dopravce nebo služebním stejnokrojem dopravce

2. Řidič nepředložil - § 3 odst. 2, 3 a 4 zákona, § 1 vyhlášky, čl. 15 odst. 7 nařízení Rady EHS č. 3821/85, § 26 a 27 zákona

- záznam o době řízení vozidla a bezpečnostních přestávkách, pokud je povinen jej vést
 záznam o době řízení vozidla a bezpečnostních přestávkách ve formě tachografického kotoučku
 záznamy o režimu práce z probíhajícího dne a z předchozích 28. dnů

- záznam o provozu vozidla, pokud je povinen jej vést
 zjednodušený záznam o provozu vozidla se vzorovým záznamem
 doklad o nákladu a vztahu dopravce k němu
 povolení (§ 7 zákona)
 koncesní listinu
 licenci

příklad protokolu o kontrole nákladního vozidla a BUS – strana 2/2

Ve vozidle dále nebyl - § 6 odst. 2 vyhlášky č. 388/2000 Sb., § 14 odst. 1 písm. b) vyhlášky č. 175/2000 Sb.

- schválený jízdní řád
 zveřejněná alespoň podstatná část vyhlášených přepravních podmínek a tarifu pro daný spoj

Dále řidič nepředložil - § 31 a 32 zákona, ustanovení mezinárodních dohod

- platné povolení Společenství (eurolicence)
 platné vstupní povolení v mezinárodní silniční dopravě dle § 31 odst. 1 zákona
 zvláštní povolení dle § 32 odst. 1 zákona
 další doklady vyplývající z mezinárodních dohod

3. Řidič v záznamu o době řízení vozidla a bezpečnostních přestávkách neuvedl - § 1 odst. 7 vyhlášky, čl. 13 a 15 odst. 5 nařízení Rady EHS č. 3821/85, § 26 a § 27 zákona

- evidenční číslo záznamu
 obchodní jméno dopravce
 registrační značku vozidla
 jméno a příjmení řidičů vozidla
 datum a místo založení a vyjmutí záznamového listu
 stav počítadla km v době založení, vyjmutí záznamového listu a rozdíl těchto km
 údaje o době řízení, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku

4. V záznamu o provozu vozidla, pokud je veden odděleně od záznamu o době řízení vozidla a bezpečnostních přestávkách nebyly uvedeny - § 1 odst. 8 vyhlášky

- údaje uvedené v dobu 3
 podpis dopravce
 u jiné než linkové osobní dopravy údaje o objednateli
 výchozí a cílové místo dopravního výkonu

5. V silniční dopravě bylo použito vozidlo - § 3 odst. 1 písm. a) zákona

- od jehož technické prohlídky a měření emisí uplynula delší doba, než stanoví zvláštní předpis
 nevidované v České republice

6. Není dodržena při práci řidiče - § 3 odst. 1 písm. b), zák., § 3 vyhlášky, § 26 a § 27 zák., čl. 6.7.8 NR 561/2006

- doba řízení denní, týdenní
 bezpečnostní přestávka:
 doba odpočinku denní, týdenní

7. Záznamové zařízení - § 3 odst. 3 zákona, nařízení Rady EHS č. 3821/85

- není schváleného typu
 neprošlo periodickou kontrolou
 má prošlou dvouletou lhůtu pro periodickou kontrolu

8. Porušení dohody ADR

- příloha k protokolu včetně kontrolního listu

Další kontrolní zjištění a přílohy: Data vyčtena z: digi. karty řidiče / digi. tachografu / záznamového kotoučku.

Řidič byl seznámen s výsledky kontroly a seznamem porušení. Fotodokumentace: ano / ne

Vyjádření řidiče:

Výsledek kontroly: bez závad - správné řízení (KÚ)- oznámení přestupku (MM)

Poučení: Proti obsahu protokolu lze ve smyslu ust. § 17 zákona č. 552/1991 Sb., o státní kontrole, ve znění pozdějších předpisů, podat ve lhůtě 2 týdnů ode dne seznámení (doručení) s protokolem písemné a zdůvodnitelné námitky ke Krajskému úřadu Jihočeského kraje, U Zimního stadionu 1952/2, 370 76 České Budějovice. Řidič vozidla byl seznámen s obsahem protokolu. Stejnopis protokolu dopravní úřad zašle dopravci. V případě, že řidič kontrolovaného vozidla je současně dopravce, stvrzuje svým podpisem převzetí stejnopisu protokolu. Řízení se vede v českém jazyce.

Podpis řidiče: Podpis dopravce:

Razítko Policie ČR:

Kontrolu provedla POLICIE ČR dne:
policista: OEČ:

příklad průvodního listu k zaslání spisu na obec s rozšířenou působností

P o l i c i e České republiky
Krajské ředitelství policie
Jihočeského kraje
Územní odbor České Budějovice
dopravní inspektorát
poštovní schránka 125
370 05 České Budějovice

České Budějovice 1. leden 2012

Magistrát města České Budějovice
odbor dopravy
nám. Přemysla Otakara II. č.o. 2
370 01 České Budějovice

Č.j.:KRPC -

Oznámení o přestupku - zaslání

Podle § 58 odst. 1 zák. ČNR č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů, podávám oznámení přestupku na osobu:

Tomáš PŘÍKLADNÝ, nar. 1.10.1990
trv. bytem Zahradky 1, Neužilov, okr. České Budějovice

který je podezřelý ze spáchání přestupku proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích podle ustanovení § 23 odst. 1 písm. f) zák. č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů tím, že dne 1. 1. 2012 v 16:20 hod. v Č. Budějovicích na ul. Okružní řídil motorové nákladní vozidlo tov. zn. Volvo, RZ: 9Q95006 s návěsem RZ:9Q92211, kde nepředložil ke kontrole záznamy o režimu práce ze dnů 23.12.2011 až 1.1.2012.

Zjištěné porušení je popsáno v příloženém tiskopisu z provedené kontroly.

Zpracoval: prap. Martin Kabela
tel.

npor. Pavel Bezejmenný
vedoucí oddělení DI České Budějovice

příklad potvrzení o zadržení dokladů řidiči (kauce)

P o l i c i e České republiky
Krajské ředitelství policie
Jihočeského kraje
Územní odbor České Budějovice
dopravní inspektorát
poštovní schránka 125
370 05 České Budějovice

Č.j.:

České Budějovice 1.1.2012

Zadržení dokladů - písemné potvrzení

Dopravní inspektorát České Budějovice příslušný podle ustanovení § 37 odst. 1. zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě (dále jen ZoSD), ve věci důvodného podezření z porušení:

řidičem:

ve smyslu ustanovení § 35 b) odst.2 ZoSD **zadržuje tyto doklady :**

Poř. č.	Název dokladu	Počet listů
1.		
2.		
3.		

Zadržené doklady budou řidiči vráceny po zaplacení požadované kauce nebo po zaplacení pokuty uložené dopravním úřadem za spáchání správního deliktu dle § 35 b) odst. 6. ZoSD.

Doklady předal, dne:

Doklady převzal, dne:

.....

.....

Potvrzení o vrácení zadržených dokladů:

Doklady vráceny, dne:

Doklady zpět převzal, dne:

.....

.....

poznámky: (např. tel. řidič, policista)