VYSOKÁ ŠKOLA EVROPSKÝCH A REGIONÁLNÍCH STUDIÍ, Z. Ú., ČESKÉ BUDĚJOVICE

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

SOCIÁLNÍ PŘEDPISY V SILNIČNÍ DOPRAVĚ A BEZPEČNOSTNÍ RIZIKA V SILNIČNÍM PROVOZU

Autor práce: Jaroslav Petrželka, DiS.
Studijní obor: Bezpečnostně právní činnost ve veřejné správě
Forma studia: Kombinovaná
Vedoucí práce: Ing. Karel Machulda
Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostních studií

2018

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.

.....

Děkuji vedoucímu bakalářské práce Ing. Karlu Machuldovi, za cenné rady, připomínky a metodické vedení práce.

ABSTRAKT

Petrželka, J. *Sociální předpisy v silniční dopravě a bezpečnostní rizika v silničním provozu: bakalářská práce.* České Budějovice: Vysoká škola evropských a regionálních studií, z. ú. 2018. Počet stran 71. Vedoucí bakalářské práce: Ing. Karel Machulda.

Klíčová slova: záznamové zařízení, bezpečnostní přestávky, pracovní doba, doba řízení, karty do tachografů, silniční kontroly, sociální předpisy

Bakalářská práce (dále jen „práce“) po stránce věcné osvětluje základní problematiku a pojmosloví zkoumané oblasti, např. bezpečnostní přestávka a dále ji podrobně rozebírá, jak by se měla správně čerpat. Práce analyzuje vybrané dokumenty, které se přímo vztahují k silniční dopravě a poukazuje, na související bezpečnostní rizika, která jsou úzce spjata s přepravou osob a zboží. V celkové šíři práce pojednává o jízdních režimech, bezpečnostních přestávkách a odpočincích, které by měli řidiči velkých vozidel dodržovat. Práce jako celek shrnuje jednotlivé evropské a české předpisy pro řidiče - profesionály, kdy celou práci je možné použít jako metodickou pomůcku pro dodržování těchto předpisů. Práce je rovněž obohacena o řízené rozhovory s několika hlavními účastníky, kteří se pohybují v odvětví silniční dopravy mohou posoudit kvalitu školení profesní způsobilosti.

ABSTRACT

Petrželka, J. Social Regulations in Transport and Safety Risks in Traffic, Bachelor thesis, České Budějovice: Vysoká škola evropských a regionálních studií, 2018. Number of pages: 71. Head consultant: Ing. Karel Machulda.

Key words: recording device, safety breaks, working hours, driving hours, tachograph cards, roadside inspections, social regulations

A bachelor thesis (further on „thesis“) in its factual part clarifies the basic matters and terminology in the researched area, eg. safety break which is further analysed in detail how it should be taken properly. The thesis analyses selected documents, which are directly applied to traffic and points out to related safety risks that closely linked to people and goods transport. Above all, the thesis describes driving regimes, safety breaks and rests, which are supposed to be kept by big vehicle drivers. The thesis as a whole summarizes particular European and Czech regulations for professional drivers and as such can be used as methodical material to comply with these regulations. The thesis is also enhanced by interviews with the main participants in traffic who can assess the quality of professional kompetence trainings.

Obsah

Úvod 8

1 Cíl a metodika bakalářské práce 9

2 Legislativa 11

2.1 Evropská dohoda o práci osádek v silniční dopravě 11

2.2 Nařízení Rady Evropského společenství 561/2006 13

2.3 Nařízení Evropské unie 165/2014 15

2.4 Zákon 111/1994 Sb., o silniční dopravě 15

3 Pracovní režimy řidičů 18

3.1 Pracovní doba 18

3.2 Přestávky a jiná práce 20

3.3 Doba pohotovosti a plovoucí den 21

3.4 Doby řízení 21

3.5 Přestávka v řízení 23

3.6 Doby odpočinku 24

4 Záznamová zařízení 27

4.1 Zaznamenávací média 29

4.2 Karty do tachografů 31

5 Silniční kontroly v České republice 34

5.1 Kontrolní programy při výkonu silničních kontrol 36

5.2 Vzdálená kontrola vozidel 38

6 Bezpečnost silničního provozu v souvislosti s prací osádek 39

6.1 Únava 39

6.2 Působení vlivů na řidiče z povolání 40

6.3 Školení řidičů výrobci vozidel a systémy výstrahy 41

6.4 Přeprava nákladu 43

7 Řízené rozhovory 45
7.1 Řízený rozhovor s dopravcem 46
7.2 Řízený rozhovor s lektorem autoškoly 48
7.3 Řízený rozhovor s řidičem velkých vozidel 51
7.4 Řízený rozhovor s dopravním policistou 54
7.5 Shrnutí a závěr řízených rozhovorů 58
Závěr 59
Seznam zkratek 66
Přílohy 67

Úvod

Sociální předpisy, které mají dodržovat řidiči – profesionálové u velkých vozidel, která přepravují náklad nebo soby, jsou v dnešní době důležitou součástí bezpečnosti v silničním provozu. Veškerá bezpečnostní rizika spojená s přepravou osob nebo nákladu, kdy řidiči mají spoustu povinností a následně ještě musí svůj náklad doručit napříč Evropou, jdou ruku v ruce s dodržováním sociálních předpisů a pravidel silničního provozu.

Z hlediska bezpečnosti a plynulosti silničního provozu je velmi důležité, aby profesionální řidiči byli řádně proškoleni ohledně ovládání svých vozidel, zajištění nákladu, dodržování podmínek přepravy, sociálních předpisů a techniky ve vozidlech, která jim může přepravu výrazně usnadnit.

Cílem bakalářské práce je zjištění stávajícího stavu v oblasti sociálních přepisů a porovnání rozdílů mezi NRES 561/2006 a NRES 165/2014 vůči dohodě AETR. Dále je cílem zhodnotit současný stav školení řidičů ohledně sociálních předpisů a přiblížení veřejnosti náročnost práce řidiče z povolání.

Inspirací k volbě tématu bakalářské práce byla osobní zkušenost zpracovatele této práce s prací řidiče - profesionála a následně vlastní zkušenost z provádění kontrol na pozemních komunikacích, jakožto příslušníka kontrolního orgánu.

1 Cíl a metodika bakalářské práce

Objektem zkoumání bakalářské práce jsou národní a mezinárodní předpisy upravující pravidla v silniční dopravě provozované silničními motorovými vozidly, která převážejí náklad nebo přepravují osoby. V rámci sjednocování evropských států a vzniku Evropské unie, vyvstala potřeba sjednotit podmínky komerční přepravy osob a nákladu tak, aby byly nadnárodními předpisy sjednoceny určité podmínky v mezinárodní dopravě pro všechny řidiče a dopravce pohybující se a podnikající po celé Evropě. V roce 1970 vznikla Dohoda AETR, ke které se postupně přidávaly evropské státy. Od roku 2006 vzniklo Nařízení Rady Evropská směrnice 561/2006, které prakticky upravuje a rozšiřuje původní Dohodu AETR a původní státy Dohody se připojují k novému nařízení a změny implementují do svých národních předpisů. Postupným vývojem technologií a dalších odvětví, která zasahují do oblasti dopravy je předpis NRES 561/2006 rozšířen předpisem NRES 165/2014. Cílem Bakalářské práce je zjištění současného stavu v oblasti těchto sociálních předpisů a porovnání rozdílů mezi NRES 561/2006 a NRES 165/2014 vůči Dohodě AETR a za užití dotazníkového šetření a řízených rozhovorů zhodnotit současný stav prováděných školení řidičů ohledně sociálních předpisů.

Kapitola dvě s názvem legislativa se zabývá evropskými předpisy, zejména Dohodou AETR, NRES 561/2006 a NRES 165/2014. Dále národním předpisem ČR zákonem č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě. U jednotlivých právních předpisů jsou popsány hlavní body, které norma upravuje.

Ve třetí kapitole jsou rozebrány konkrétní pracovní režimy řidičů a jejich použití v praxi a pracovní doba. Pracovní režimy jsou činnosti, které řidič ve velkém vozidle vykonává a které musí povinně zaznamenávat. Rozdělení režimů je rozebrané, včetně vysvětlení některých pojmů a počítání časů u různých typů přestávek a odpočinků.

Čtvrtá kapitola popisuje jednotlivá záznamová zařízení, jak se postupem času vyvíjela a upravovala dle evropských předpisů a nařízení. Dále jsou zde popsána média, na která jsou řidičům zaznamenávány jednotlivé režimy a popsány všechny čtyři druhy karet do tachografu.

Silniční kontroly, především zaměřené na ty prováděné na našem území, jsou popsány v páté kapitole. Je zde popsána mezinárodní organizace TISPOL, dále kontrolní orgány v České republice a příklady softwarových programů, které jsou užívány v rámci evropských silničních kontrol. Posledním prvkem této kapitoly je popsána možnost vzdálené kontroly vozidla, která postupně přichází s nástupem nových inteligentních tachografů, které mají být od roku 2019 montovány do nově registrovaných vozidel.

Šestá kapitola poukazuje na bezpečnostní rizika u řidičů velkých vozidel, zejména na únavu řidičů, působení vlivů, zdravotní rizika jízdu pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek. Dále je zde poukázáno na možnosti, které dávají výrobci moderních velkých užitkových vozidel dopravcům a řidičům ohledně nových technologií a technologických systémů, které řidičům usnadňují práci a v některých případech jsou schopny poukázat nebo předejít riziku.

V poslední kapitole jsou provedeny čtyři řízené rozhovory s řidičem velkých vozidel, lektorem autoškoly, dopravcem a dopravním policistou. Dle předem sestavených otázek vybraní respondenti odpovídali na otázky tazatele. Odpovědi byly zaznamenány a upraveny do reprezentativního celku a následně vyhodnoceny.

2 Legislativa

Pracovní režimy řidičů a osádek v mezinárodní dopravě jsou upraveny Evropskými předpisy, které vydává Rada evropského společenství a národními předpisy, které vydává vláda. Dohoda AETR, NRES 561/2006 a NRES 165/2014 se vztahují na dopravce - zaměstnavatele, řidiče – zaměstnance, podnikatele v silniční dopravě – řidiče OSVČ, řidiče soukromníka, kontrolní orgány a servisní dílny a vychází z aktuálních poznatků psychologie, sociologie a zkoumání zdraví řidičů, právních předpisů obecných a speciálních. V celkovém porovnání sociálních předpisů jde neustálý vývoj od Dohody AETR, přes NRES 561/2006 až po NRES 165/2014.

2.1 Evropská dohoda o práci osádek v silniční dopravě

AETR je zkratka francouzského názvu *Accord européen sûr les transports routiers*, čili Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě. Datem sjednání této dohody bylo 1. 7. 1970 v Ženevě. Dne 2. června 1976 vstoupila v platnost v tehdejším Československu. Strany, které tuto dohodu uzavřely, byly přesvědčeny o nutnosti zvýšení bezpečnosti silničního provozu, úpravách některých podmínek práce v mezinárodní silniční dopravě v souladu se zásadami mezinárodní organizace práce a společném vytváření opatření k dodržování těchto podmínek. Dohoda má vztah k mezinárodní dopravě a vznikla z důvodu zajištění bezpečnosti při silniční dopravě osob a nákladů. Již při svém vzniku dohoda AETR určila základ pravidel pro činnost řidičů, osádek a dopravců, dále stanovila délky a rozložení dob řízení, přestávek a odpočinku. Dále zavedla záznamové zařízení - tachograf a určila jeho technické specifikace spolu s podmínkami pro jeho používání. S nepatrnými úpravami je dohoda AETR stále platná. [1]

V současné době jsou smluvními státy dohody AETR: Albánie, Andora, Arménie, Ázerbájdžán, Belgie, Bělorusko, Bosna a Hercegovina, Bulharsko, Černá Hora, Česká republika, Dánsko, Estonsko, Finsko, Francie, Chorvatsko, Irsko, Itálie, Kazachstán, Kypr, Lichtenštejnsko, Litva, Lotyšsko, Lucembursko, Maďarsko,

[1] *Autolexikon* [online]. *Evropská dohoda o silniční dopravě*. [cit. 2018-02-28]. Dostupné z: WWW: http://www.autolexicon.net/cs/articles/evropska-dohoda-aetr/

Republika Makedonie, Malta, Moldavsko, Monako, Německo, Nizozemsko, Norsko, Polsko, Portugalsko, Rakousko, Rumunsko, Rusko, Řecko, San Marino, Slovensko, Slovinsko, Spojené království, Srbsko, Španělsko, Švédsko, Švýcarsko, Turecko, Turkmenistán, Ukrajina, Uzbekistán.[2]

Od roku 2006 začalo platit nové nařízení Rady č. 561/2006, ke kterému se smluvní státy Evropské dohody připojují.

Dohoda AETR se vztahuje na dopravu nákladními vozidly s hmotností nad 3,5 tuny a autobusy s počtem míst k sezení nad 9 osob včetně místa řidiče, která probíhá částečně mimo Evropské společenství pokud:

a) po celou dobu přepravy pro vozidla zaregistrovaná v zemích Evropského společenství nebo v zemích smluvních stran dohody AETR

b) jen na úseky přepravy, kdy vozidla jsou zaregistrována v třetích zemích a které nejsou členy dohody AETR, a to pouze pokud tento úsek leží na území Evropského společenství nebo na území států členů dohody AETR[3]

Dohoda AETR upravuje jaký je minimální věk řidičů u silniční nákladní dopravy a jaký je u řidičů autobusů. Pro mezinárodní silniční nákladní dopravu je stanoven věk 18 let pro vozidla, jejichž přípustná maximální celková hmotnost včetně přívěsu a návěsu nepřesahuje 7,5 t, u ostatních vozidel 21 let nebo 18 let za podmínky, že řidič je držitelem osvědčení o odborných schopnostech uznaných jednou ze smluvních stran, které potvrzuje ukončení výcviku pro řidiče vozidel silniční nákladní dopravy. Smluvní strany se musí trvale informovat o minimální, státem předepsané úrovni výcviku požadované v jejich zemích a o ostatních příslušných podmínkách týkajících se řidičů mezinárodní nákladní dopravy podle ustanovení této dohody.

Pro řidiče autobusů je minimální věk stanoven 21 let. Řidiči autobusů na tratích přesahujících délku 50 km od místa obvyklého odstavení vozidel musí odpovídat rovněž jedné z podmínek: vykonávat po dobu nejméně jednoho roku činnost řidiče nákladní dopravy na vozidlech, jejichž přípustná maximální celková hmotnost je vyšší než 3,5 tuny nebo vykonávat po dobu nejméně jednoho roku činnost řidiče autobusu na tratích

[2] *Doprava v praxi* [online]. [cit. 2018-02-28]. Dostupné z: WWW: http://www.doprava.vpraxi.cz/aetr.html

[3] MACHAČKA, Filip. *Nařízení 561/2006, 165/2014, AETR a české předpisy do kabiny: rukověť řidiče pro země Evropské unie a Českou republiku*. 8. rozšířené vydání. Pardubice: Systemconsult, 2016. ISBN 978-80-85629-32-3, str. 9

nepřesahujících délku 50 km od místa obvyklého odstavení vozidla nebo pro jiné druhy přepravy cestujících, které nejsou předmětem této dohody, pokud příslušný orgán shledá, že tímto způsobem získali potřebné zkušenosti nebo jsou-li držiteli osvědčení o odborných schopnostech, potvrzujícím úspěšné absolvování odborného kurzu pro řidiče autobusů, které je uznáváno jednou ze smluvních stran.[4]

2.2 Nařízení Rady Evropského společenství 561/2006

Nařízení (ES) 561/2006 historicky vychází z dohody AETR a jsou definována pravidla pro silniční dopravu v zemích Evropského společenství. Cílem NRES 561/2006 je zlepšení pracovních podmínek řidičů, zvýšení bezpečnosti silničního provozu, srovnání podmínek pro dopravce a umožnění účinnější a snadnější kontroly těchto pravidel.

Nařízením jsou stanovena pravidla silniční dopravy pro provádění přepravy zboží a osob po veřejných komunikacích v rámci Evropské unie. Vztahuje se na přepravu zboží vozidly jejichž největší povolená hmotnost včetně přípojného vozidla přesahuje 3,5 tuny a přepravu osob vozidly, která jsou určena pro přepravu více než devíti osob včetně řidiče. [5] Na dopravu, na kterou se vztahují pravidla NRES 561/2006 se vztahují i pravidla NRES 165/2014. Vozidla nebo jízdní soupravy, které spadají pod tato pravidla, musejí být povinně vybavena záznamovým zařízením – tachografem a při prováděné dopravě musí toto zařízení být užíváno. Tachografy jsou definovány v NRES 165/2014. Na vozidla vybavená tachografem se vztahují podmínky pravidelných ověření záznamových zařízení.

Článek 3 nařízení 561 udává, na kterou silniční dopravu se toto nařízení nevztahuje. Jde o vozidla:

a) užívaná k přepravě osob v linkové dopravě, ale délka trasy nepřesáhne 50 km - především vozidla městské hromadné dopravy a příměstské dopravy

b) vozidla a kombinace vozidel s největší povolenou hmotností do 7,5 tuny, užívaná k dopravě materiálu, zařízení a strojů, za splnění podmínky, že je řidič potřebuje

[4] *O Evropské dohodě o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (AETR)*: Vyhláška č. 108. In: ČR: Ministerstvo zahraničních věcí, 1976

[5] MACHAČKA, Ivo. *Nařízení 561/2006, 3821/85, AETR a české předpisy do kabiny: rukověť řidiče pro země Evropské unie a Českou republiku*. 5., rozšířené vydání Pardubice: Systemconsult, 2010. ISBN 978-80-85629-27-9, str. 5

k výkonu svého povolání a řízení těchto vozidel není hlavní pracovní náplní řidiče a tato vozidla jsou užívána do kruhu 100 km od obvyklého odstavení vozidel

c) vozidla, u kterých nepřesáhne dovolená rychlost 40 kilometrů v hodině

d) vozidla v majetku ozbrojených sil, civilní obrany, požárních sborů a sil určených k dodržování veřejného pořádku nebo jsou-li jimi najata bez řidiče a přeprava musí být uskutečněna v rámci plnění svěřených úkolů a pod jejich ochranou

e) vozidla používaná při mimořádných situacích a záchranných akcích, včetně neobchodní přepravě humanitární pomoci

f) specializovaná vozidla užívaná k lékařským účelům

g) speciální havarijní vozidla pracující v okruhu 100 km od obvyklého odstavení těchto vozidel

h) vozidla určená k silničním jízdním zkouškám pro účel vývoje, opravy nebo údržby, nová nebo přestavěná vozidla neuvedená do provozu

i) vozidla nebo jejich kombinace, jejichž největší povolená hmotnost nepřesahuje 7,5 tuny užívaná k neobchodní přepravě

j) obchodní vozidla, považována dle členského státu, ve kterém se používají, za historická a používaná k neobchodní přepravě osob nebo zboží

Vozidla uvedená v odstavcích b) až i) nemusí být vybavena záznamovým zařízením - tachografem, na řidiče se nevztahují pravidla NRES 561/2006 a tyto přepravy nejsou v jejich působnosti. [6]

Obchodní přepravou se rozumí přeprava osob nebo zboží za úplatu, za účelem zisku, jakožto předmět podnikání. Mohou se používat vozidla v soukromém vlastnictví nebo ve vlastnictví firmy.

Závodová přeprava je obchodní přepravou, ale představuje přepravu osob nebo zboží pro potřeby vlastního podnikání.

Neobchodní přeprava je přeprava osob nebo zboží, která není za úplatu - není součástí podnikání. Jedná se o přepravu pro soukromé účely. Řidiči těchto vozidel musí

[6] MACHAČKA, Filip. *Nařízení 561/2006, 165/2014, AETR a české předpisy do kabiny: rukověť řidiče pro země Evropské unie a Českou republiku*. 8. rozšířené vydání. Pardubice: Systemconsult, 2016. ISBN 978-80-85629-32-3, str. 12

doložit, že se jedná o neobchodní přepravu. Zde nerozhoduje, zda je vozidlo registrovánu na firmu nebo na osobu. Vždy je nutné doložit, že se nejedná o obchodní přepravu.[7]

2.3 Nařízení Evropské unie 165/2014

Nařízení (EU) 165/2014 vychází z Nařízení (EHS) 3821/85 a stanovuje technické podmínky tachografů. týká se analogových a digitálních tachografů a zavádí nový pojem inteligentní tachograf, který bude blíže rozepsán v kapitole č.4. Nařízení definuje, ve kterých vozidlech má být tachograf zabudován a která vozidla mají výjimku. Určuje instalaci a kontrolu tachografů, technické specifikace pro záznamová zařízení a jejich používání řidiči.[8]

Povinnost zabudování tachografu mají vozidla registrovaná v členských státech a užívaná pro silniční dopravu osob a nákladu, na které se vztahuje NRES 261/2006. Členské státy mohou z působnosti nařízení vyjmout některá vozidla, kterým je tímto nařízením udělena výjimka. Dále vozidla užívaná mimo území své registrace a provozovaná v jiném členském státě musí být nejdéle 15 let od 2. března 2019 vybavena inteligentním tachografem. Ve vnitrostátní přepravě mohou členské státy požadovat zabudování a užívání záznamových zařízení i u dalších vozidel, na které se vztahuje NRES 561/2006.[9]

2.4 Zákon 111/1994 Sb., o silniční dopravě

Zákon o silniční dopravě je národním předpisem, na kterém se usnesl Parlament České republiky, ze dne 26. dubna 1994.

---

[7] MACHAČKA, Filip. *Nařízení 561/2006, 165/2014, AETR a české předpisy do kabiny: rukověť řidiče pro země Evropské unie a Českou republiku.* 8. rozšířené vydání. Pardubice: Systemconsult, 2016. ISBN 978-80-85629-32-3, str. 14

[8] *Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014 ze dne 4. února 2014 o tachografech v silniční dopravě, o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovém zařízení v silniční dopravě a o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy.* 4. 2. 2014. Evropská unie: Evropský parlament, Rada Evropské unie, 2014.

[9] MACHAČKA, Filip. *Nařízení 561/2006, 165/2014, AETR a české předpisy do kabiny: rukověť řidiče pro země Evropské unie a Českou republiku.* 8. rozšířené vydání. Pardubice: Systemconsult, 2016. ISBN 978-80-85629-32-3, str. 46

Tento zákon, v návaznosti na přímo použitelné předpisy Evropské unie, upravuje podmínky provozování silniční dopravy motorovými vozidly, která je prováděna za účelem podnikání pro vlastní nebo cizí účely. Dále upravuje práva a povinnosti právnických a fyzických osob s tím spojené a pravomoc a působnost orgánů státní správy v úseku silniční dopravy.[10]

Zákon dále upravuje přepravu nebezpečných věcí. Ze zákona jsou ve vybraných ustanoveních vyjmuty prováděné přepravy ozbrojenými silami při plnění vlastních úkolů a to včetně přepravy nebezpečných věcí. Dále se zákon nevztahuje na přepravy vykonávané pro soukromé potřeby fyzické osoby, kterými jsou provozovatelé vozidla, členové jeho domácnosti a jiné osoby, kdy přeprava není prováděna za úplatu.

Nově od roku 2017 se v zákoně o silniční dopravě nacházejí sankce pro řidiče těchto vozidel. Dříve byly přestupky fyzických osob na úseku dopravy řešeny zákonem České národní rady č. 200/1990 Sb., o přestupcích. Nově jsou tyto přestupky řešeny zákonem o silniční dopravě, který řeší přestupky fyzických osob, jakými jsou řidiči taxislužby, řidiči nákladních vozidel přesahující 3,5 tuny a řidiči autobusů. Dále upravuje přestupky fyzických a právnických osob jako dopravců v silniční dopravě. Tyto přestupky jsou shrnuty v § 34e, § 34f a § 35 zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě. Tento zákon byl změněn zákonem č. 304/2017 Sb., kterým se mění zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony.

V současné době lze uložit fyzické osobě – řidiči pokutu příkazem na místě až do výše 5000,- Kč. Ve správním řízení lze fyzickým osobám – řidičům uložit pokuty až do výše 100 000,- Kč, což upravuje ustanovení dle § 34e odst. 4 písm. a), b), c) zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě. Dle ustanovení §34e odst. 6 zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě lze též uložit zákaz činnosti od 6 měsíců do 2 let.

Dopravcům hrozí ve správním řízení pokuty až do 700 000,- Kč. Jedná se o pokuty za nedodržení zákonem stanovených povinností v dopravě. Dalšími možnými postihy pro dopravce jsou ztráta dobré pověsti a změna nebo zrušení živnostenského

[10] *Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě*. 26. 4. 1994. Česká republika: Parlament České republiky, 1994.

oprávnění. Sankce pro dopravce jsou vyjmenovány v ustanovení dle § 34f a § 35 zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě.[11]

V České republice je v současné době možné spáchat trestný čin neoprávněný přístup k počítačovému systému a nosiči informací dle ustanovení § 230 zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník. Tento trestný čin je možné spáchat i jako řidič nákladního vozidla, na kterého se vztahují nařízení 561 a 165 a to tím, že řidič užije k jízdě vozidlem cizí kartu řidiče, která mu nebyla vystavena – která mu nepřísluší. Dále také užitím magnetu nebo přepínače nebo jiného sofistikovaného zařízení, určenému k případnému pozměňování zapisovaných dat.[12]

Orgány Policie České republiky nebo celní úřady jsou při provádění kontrol a státního odborného dozoru podle zákona o silniční dopravě oprávněny vybrat kauci. Rozsah kauce se může pohybovat od 5000 Kč do 100 000 Kč od dopravce, který je podezřelý ze spáchání přestupku uvedeného v zákoně o silniční dopravě. Dále od fyzické osoby podezřelé, že vykonává práci řidiče taxislužby bez oprávnění řidiče taxislužby. Oprávnění vybrat kauci je možné vznikne-li důvodné podezření, že se budou vyhýbat řízení o přestupku nebo že by případné vymáhání uložené pokuty bylo spojeno s nepřiměřenými náklady, popřípadě nebylo vůbec možné. Při stanovení výše kauce se přihlíží k několika dalším faktorům, jakými jsou: závažnost, význam a doba trvání protiprávního jednání a rozsah způsobené škody.[13]

[11] *Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě*. 26. 4. 1994. Česká republika: Parlament České republiky, 1994.
[12] *Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník*. 9. 2. 2009. Česká republika: Parlament české republiky, 2009.
[13] *Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě*. 26. 4. 1994. Česká republika: Parlament České republiky, 1994.

3 Pracovní režimy řidičů

Režimy řidičů se rozumí jejich pracovní doba, doby řízení, bezpečnostní přestávky, doba odpočinku a jiná práce. Jde o činnosti, které by každý řidič, spadající pod nařízení 561 a 165, měl zaznamenávat za pomoci záznamového zařízení – tachografu zabudovaného ve vozidle nebo pomocí ručního záznamu. V některých případech by činnosti měl řidič zaznamenávat kombinací obou forem záznamů.

3.1 Pracovní doba

V České republice je pracovní doba v silniční dopravě stanovena Nařízením vlády č. 589, kde je rozdělena na:

- členy osádek autobusů nebo nákladních vozidel, kteří spadají pod NRES 561/2006, 165/2014 nebo AETR,
- zaměstnance údržby pozemních komunikací,
- zaměstnance městské hromadné dopravy u autobusů a pro členy osádek autobusové linkové dopravy osob, kdy maximální délka spoje nepřesáhne 50 km.[14]

Délka a rozvržení pracovní doby je zpravidla v každém státě evropské unie jiné a každý stát si pravidla pracovní doby pro svoji zemi upravuje odlišně. Na území jiného státu řidiči nesmí porušovat předpisy pracovní doby státu, ve kterém se nachází.

Tato pracovní doba se skládá z doby řízení, jiné práce a přestávky v řízení. Pracovní doba je i čas po který je osádka nákladního vozidla nebo autobusu připravena na pracovišti k výkonu práce dle pokynu zaměstnavatele, kterými jsou čekání na nakládku a vykládku zboží, u které není předem známá její doba. Doba odpočinku, doba pohotovosti a přestávka v práci na jídlo a oddech se do pracovní doby nezapočítává. Také se do ní nezapočítávají doby čekání mezi spoji ve veřejné linkové dopravě osob, v rámci linky stanovené jízdním řádem dané místně a časově.[15]

[14] MACHAČKA, Filip. *Nařízení 561/2006, 165/2014, AETR a české předpisy do kabiny: rukověť řidiče pro země Evropské unie a Českou republiku.* 8. rozšířené vydání. Pardubice: Systemconsult, 2016. ISBN 978-80-85629-32-3, str. 15

[15] *Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014 ze dne 4. února 2014 o tachografech v silniční dopravě, o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovém zařízení v silniční dopravě a o*

Tento termín označuje jednu směnu v pracovním dni mezi dvěma odpočinky, kdy se může jednat o dva denní odpočinky, případně o jeden denní a jeden týdenní.

Denní pracovní doba začíná po týdenní nebo denní době odpočinku ve chvíli, kdy se řidič dostaví na své pracoviště a začne provádět svou pracovní činnost a končí ukončením pracovní činnosti řidiče a opuštěním pracoviště. Následně řidič vykoná denní nebo týdenní odpočinek. Pracovištěm může být i vozidlo.[16]

Týden je doba od 00:00 hodin v pondělí do 24:00 hodin v neděli. Jedná se tedy o běžný kalendářní týden.

Týdenní pracovní doba člena osádky autobusu nebo nákladního vozidla je stanovena na maximálně 48 hodin v týdnu, včetně práce přesčas, bez práce přesčas je stanovena na 40 hodin. Tato pracovní doba lze prodloužit až na 60 hodin v týdnu, za podmínky, že v průměru bez práce přesčas nepřesáhne 40 hodin týdně v časovém úseku nejvýše 26 po sobě jdoucích týdnů. Týdenní pracovní doba platí i pro řidiče, kteří mají více pracovně právních vztahů.[17]

Jedná se o část týdenní pracovní doby bez přesčasové práce, kterou musí zaměstnanec odpracovat podle daného rozvrhu. Délka směny může být až 13 hodin, v noci je tato doba zkrácena na 10 hodin. Noční doba je časový úsek mezi 22. a 6. hodinou. V současné době se za zaměstnance pracujícího v noci považuje ten, který v nočním časovém úseku odpracuje i jakoukoliv krátkou dobu. Pro řidiče spadajících pod NRES 561/2006 se touto směnou rozumí maximální doba odpracované doby v po sobě jdoucích 24 hodinách.

Jedná se o práci, kterou zaměstnavatel přikázal nebo odsouhlasil zaměstnanci odpracovat nad stanovenou standartní týdenní pracovní dobu, která je dána předem stanoveného rozvržení pracovní doby a je vykonána nad rámec vyplánovaných směn. O

---

změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy. 4. 2. 2014. Evropská unie: Evropský parlament, Rada Evropské unie, 2014

[16] MACHAČKA, Filip. *Nařízení 561/2006, 165/2014, AETR a české předpisy do kabiny: rukověť řidiče pro země Evropské unie a Českou republiku.* 8. rozšířené vydání. Pardubice: Systemconsult, 2016. ISBN 978-80-85629-32-3, str. 15

[17] *Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014 ze dne 4. února 2014 o tachografech v silniční dopravě, o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovém zařízení v silniční dopravě a o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy.* 4. 2. 2014. Evropská unie: Evropský parlament, Rada Evropské unie, 2014

práci přesčas se nejedná v případě nadělávání náhradního volna, které zaměstnavatel poskytne zaměstnanci na jeho žádost. [18]

3.2 Přestávky a jiná práce

Přestávky se dělí se na dva typy a to přestávka v řízení a přestávka v práci na jídlo a oddech. Na displeji záznamových zařízení jsou vyobrazeny piktogramem se symbolem postele.

Přestávka v řízení, jiným názvem jde též o bezpečnostní přestávku, kdy řidič nesmí řídit a nesmí provádět žádnou jinou práci. Jedná se o časový úsek určený jen pro zotavení řidiče. Tato doba je součástí pracovní doby.[19]

Členu osádky autobusu nebo nákladního vozidla v silniční dopravě musí zaměstnavatel zajistit přestávku v práci na jídlo a oddech v době nejméně 30 minut u pracovní doby kratší než 9 hodin nebo 45 minut, pokud je pracovní doba osádky delší než 9 hodin a tato přestávka musí být poskytnuta nejdéle po 6 hodinách nepřetržité práce. Tato přestávka muže být i rozdělena, nejkratší část musí být alespoň 15 minut. Tento typ přestávky není poskytován na začátku a na konci pracovní doby.[20]

Aktivní činnosti řidiče v pracovní době, kdy nevykonává doby řízení, odpočinku, přestávky nebo pohotovosti. Patří sem zejména nakládky, vykládky a čekání na ně, pokud není předem známá jejich doba, pomoc cestujícím s nástupem a výstupem z vozidla, údržba, ošetření a čištění vozidla a také příprava vozidla k jízdě a jeho kontrola před jízdou. Jiná práce je vyobrazena piktogramem na displeji záznamových zařízení symbolem překřížených kladiv.[21]

---

[18] MACHAČKA, Filip. *Nařízení 561/2006, 165/2014, AETR a české předpisy do kabiny: rukověť řidiče pro země Evropské unie a Českou republiku.* 8. rozšířené vydání. Pardubice: Systemconsult, 2016. ISBN 978-80-85629-32-3, str. 17

[19] MACHAČKA, Filip. *Nařízení 561/2006, 165/2014, AETR a české předpisy do kabiny: rukověť řidiče pro země Evropské unie a Českou republiku*. 8. rozšířené vydání. Pardubice: Systemconsult, 2016. ISBN 978-80-85629-32-3, str. 18

[20] *Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014 ze dne 4. února 2014 o tachografech v silniční dopravě, o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovém zařízení v silniční dopravě a o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy*. 4. 2. 2014. Evropská unie: Evropský parlament, Rada Evropské unie, 2014.

[21] MACHAČKA, Filip. *Nařízení 561/2006, 165/2014, AETR a české předpisy do kabiny: rukověť řidiče pro země Evropské unie a Českou republiku.* 8. rozšířené vydání. Pardubice: Systemconsult, 2016. ISBN 978-80-85629-32-3, str. 19

3.3 Doba pohotovosti a plovoucí den

Osádka vozidla musí být připravena na pokyn zahájit nebo pokračovat v jízdní činnosti nebo začít provádět jinou práci. V průběhu doby pohotovosti nemusí být osádka na svém pracovišti. Dobou pohotovosti je též doprovázení vozidla osádkou při přepravě trajektem nebo vlakem a doba čekání na hranicích z důvodu zákazu jízdy. Pro osádky dvou řidičů je dobou pohotovosti též doba strávená druhým řidičem na sedadle spolujezdce nebo na lehátku za jízdy, kdy řízení vykonává první řidič. Dále je za dobu pohotovosti brána i doba, kterou řidič stráví na cestě k vozidlu, například jiným firemním vozidlem, které ho veze. Doby pohotovosti a jejich délka by měly být osádce známy ještě před jejím započetím. Doba pohotovosti není brána jako doba denního nebo týdenního odpočinku. Doba pohotovosti je vyobrazena piktogramem na displeji záznamovém zařízení symbolem prošrtnutého čtverce.[22]

Jedná se o vymezený časový úsek. Nejdelší doba tohoto časového úseku je nejvýše 24 hodin a skládá se z denní pracovní doby, bezpečnostních přestávek, jiné práce a zakončen je denní dobou odpočinku. Plovoucí den není shodný s dnem kalendářním. Plovoucích dnů je několik možností a to od skončení denní doby odpočinku do začátku další denní doby odpočinku, dále od skončení týdenní doby odpočinku do skončení následující denní doby odpočinku a poslední je od skončení denní doby odpočinku v posledním pracovním dnu před čerpáním týdenního odpočinku. tato poslední denní doba odpočinku je pak prodloužena na týdenní dobu odpočinku.[23] Další možností plovoucího dne je provoz ve více řidičích, kdy se celý tento plovoucí den může prodloužit až na celkových 30 hodin.

3.4 Doby řízení

Řízení je dobou činnosti, která je zaznamenávána automaticky nebo poloautomaticky záznamovým zařízením zabudovaným ve vozidle a to analogovým

[22] MACHAČKA, Filip. *Nařízení 561/2006, 165/2014, AETR a české předpisy do kabiny: rukověť řidiče pro země Evropské unie a Českou republiku.* 8. rozšířené vydání. Pardubice: Systemconsult, 2016. ISBN 978-80-85629-32-3, str. 19

[23] *Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014 ze dne 4. února 2014 o tachografech v silniční dopravě, o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovém zařízení v silniční dopravě a o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy.* 4. 2. 2014. Evropská unie: Evropský parlament, Rada Evropské unie, 2014.

nebo digitálním tachografem. Nebo je tato doba zaznamenávána ručně řidičem, v případě poruchy nebo závady na záznamovém zařízení. Pro dobu řízení je na displeji záznamových zařízení vyobrazen piktogram, který má určený symbol kruhu s křížem uvnitř.[24]

Jedná se o dobu řízení od doby, kdy začne řidič tuto činnost-řízení vykonávat po době odpočinku nebo přestávce v řízení a to až do doby přestávky v řízení, nebo doby odpočinku. Tato doba může být bez přerušení nebo může sestávat z více částí. Délka jednoho úseku doby řízení nesmí být delší než čtyři a půl hodiny. Nejkratší doba řízení není nijak stanovena. Po periodě v řízení může následovat také denní doba odpočinku nebo týdenní doba odpočinku.[25]

Jedná se o součet dob řízení mezi ukončenou denní dobou odpočinku nebo týdenní dobou odpočinku a začátkem následující denní doby odpočinku nebo týdenní doby odpočinku. Denní doba řízení může být i mezi dvěma týdenními odpočinky v případě, že řidič vykoná jednu směnu po týdenním odpočinku a ihned po této směně začne čerpat další týdenní odpočinek. Denní doba řízení se týká plovoucího dne nikoliv dne kalendářního. Denní doba řízení během plovoucího dne nesmí přesáhnout 9 hodin, pouze 2x v týdnu ji lze prodloužit na 10 hodin, čímž vznikne prodloužená doba řízení. V průběhu jednoho kalendářního dne může řidič přesáhnout celkový součet dob řízení delší než 9 nebo 10 hodin, pokud čerpá denní dobu odpočinku uprostřed kalendářního dne tím, že před denním odpočinkem a po denním odpočinku řídí. [26]

Týdenní doba řízení je součtem všech dob řízení v jednom kalendářním týdnu a je sledována v místním čase. Tato doba nesmí být v součtu více jak 56 hodin, což stanovuje NRES 561/2006. Řidič, který má již týdenní dobu řízení vyčerpanou, smí dále vykonávat ostatní činnosti, řídit však již nesmí. V případě, že řidič má ve svém pracovním týdnu, což je doba mezi dvěma týdenními odpočinky, dobu řízení delší než

[24] MACHAČKA, Filip. *Nařízení 561/2006, 165/2014, AETR a české předpisy do kabiny: rukověť řidiče pro země Evropské unie a Českou republiku.* 8. rozšířené vydání. Pardubice: Systemconsult, 2016. ISBN 978-80-85629-32-3, str. 21

[25] *Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014 ze dne 4. února 2014 o tachografech v silniční dopravě, o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovém zařízení v silniční dopravě a o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy.* 4. 2. 2014. Evropská unie: Evropský parlament, Rada Evropské unie, 2014

[26] MACHAČKA, Filip. *Nařízení 561/2006, 165/2014, AETR a české předpisy do kabiny: rukověť řidiče pro země Evropské unie a Českou republiku.* 8. rozšířené vydání. Pardubice: Systemconsult, 2016. ISBN 978-80-85629-32-3, str. 22

56 hodin, je toto přípustné za předpokladu, že jeho doba řízení v týdnu kalendářním je kratší než 56 hodin. Součet dob řízení nesmí být větší než 90 hodin ve dvou po sobě jdoucích kalendářních týdnech. V případě, že řidič v jednom kalendářním týdnu odřídil 56 hodin, po kterých vykoná týdenní dobu odpočinku, nemůže ani dále pokračovat v řízení v tomto kalendářním týdnu. Další dobu řízení smí zahájit teprve až v kalendářním týdnu následujícím. Další možností je, že řidič má za svůj pracovní týden již vykonanou jízdu více než 56 hodin v době mezi dvěma týdenními odpočinky, ale v rámci jednoho kalendářního týdne tuto dobu ještě nepřekročil.

Veškeré doby řízení se počítají u jednoho řidiče dohromady, stejně tak i ostatní činnosti a není brán ohled na zemi, ve které tyto činnosti vykonával. Celkový součet všech dob řízení nesmí přesáhnout 90 hodin v časovém úseku dvou po sobě jdoucích týdnů.[27]

3.5 Přestávka v řízení

Přestávka v řízení nebo též bezpečnostní přestávka. V průběhu přestávky v řízení nesmí řidič vykonávat jakoukoliv pracovní činnost. Tato doba je vyhrazena pouze k jeho zotavení. Řidič musí vykonat přestávku v délce nejméně 45 minut po nejvýše čtyřech a půl hodinách doby řízení. Přestávku je možné rozdělit na úseky 15 minut a 30 minut, nelze je čerpat v obráceném pořadí a pracovní dobu není možné začínat přestávkou.

Celková doba řízení mezi přestávkami je stanovena na čtyři a půl hodiny, nicméně tato dobu může být i kratší a pokud řidič vykoná kratší dobu řízení a následně přestávku v trvání minimálně 15 minut a následně 30, což je rozdělená přestávka nebo vcelku celých 45 minut. Následně může opět po přestávce začít další jízdní periodu o délce čtyři a půl hodiny. V případě činnosti řízení po celou dobu čtyř a půl hodiny musí být přestávka v celé délce 45 minut bez možnosti rozdělení. Přestávka se nezapočítává do doby řízení. V případě, že bezpečnostní přestávka bezprostředně navazuje na denní dobu odpočinku nebo na týdenní dobu odpočinku, započítává se přestávka do doby odpočinku.

[27] MACHAČKA, Filip. *Nařízení 561/2006, 165/2014, AETR a české předpisy do kabiny: rukověť řidiče pro země Evropské unie a Českou republiku.* 8. rozšířené vydání. Pardubice: Systemconsult, 2016. ISBN 978-80-85629-32-3, str. 22

Přestávku lze čerpat ve stojícím vozidle nebo mimo něj, na trajektu nebo ve vlaku po dobu, kdy je vozidlo naloženo nebo ve vozidle na sedadle spolujezdce za pohybu v době, kdy řídí druhý řidič. Při přepravě vozidla trajektem nebo vlakem musí mít řidič k dispozici lůžko. Po přechodu z místa řidiče na místo spolujezdce, při jízdě ve dvou řidičích, přechází tento řidič do režimu pohotovosti, ale prvních 45 minut je považováno jako přestávka, zatímco druhý řidič řídí.[28]

3.6 Doby odpočinku

"*Doba odpočinku je nepřerušená doba, během níž může řidič volně nakládat se svým časem.*"[29]

Jedná se o běžnou nebo zkrácenou dobu odpočinku. Tuto dobu musí řidič vybrat v jednom celku a to v průběhu každého časového úseku 24 hodin od ukončení předchozí denní nebo týdenní doby odpočinku. Běžnou dobou odpočinku je doba v délce nejméně 11 hodin. Tato lze rozdělit na první část v délce 3 hodin a druhou část o délce 9 hodin, tedy musí dohromady vytvořit úsek o celkové délce minimálně 12 hodin. Pořadí čerpání je neměnné a musí být vyčerpáno ve 24 hodinovém časovém úseku. Zkrácenou denní dobou odpočinku se rozumí časový interval o minimálně 9 hodinách a kratší než 11 hodin. Zkrácená doba denního odpočinku je nedělitelná a v rozmezí dvou po sobě jdoucích týdenních dobách odpočinku nesmí být více jak tyto tři zkrácené doby. Doba odpočinku kratší než 9 hodin se nepovažuje za dobu denního odpočinku, pokud se nejedná o rozdělenou dobu odpočinku.

V případě jízdě v osádce o alespoň dvou řidičích, musí každý z řidičů mít odpočinek v délce 9 hodin v úseku do 30 hodin, protože plovoucí den pro osádku o dvou nebo více řidičích má nejvýše 30 hodin. Tento odpočinek musí být splněn v daném úseky plovoucího dne osádky s více řidiči a nelze jej dělit ani zkracovat. Třicetihodinový den pro členy osádky platí pouze za podmínky přítomnosti těchto řidičů ve vozidle. Pokud jeden z řidičů vystoupí a ukončí svou činnost ve vozidle

[28] *Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014 ze dne 4. února 2014 o tachografech v silniční dopravě, o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovém zařízení v silniční dopravě a o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy.* 4. 2. 2014. Evropská unie: Evropský parlament, Rada Evropské unie, 2014

[29] *MACHAČKA, Filip. Nařízení 561/2006, 165/2014, AETR a české předpisy do kabiny: rukověť řidiče pro země Evropské unie a Českou republiku.* 8. rozšířené vydání. Pardubice: Systemconsult, 2016. ISBN 978-80-85629-32-3, str. 26

v době, kdy by měl již i druhý řidič čerpat denní dobu odpočinku, musí i druhý řidič svou činnost ukončit, protože se mu pak jeho plovoucí den opět z třiceti hodin zkracuje na 24 hodin.[30]

Opět se jedná o dobu odpočinku, při které může řidič volně nakládat se svým časem. Týdenní doby odpočinku jsou rozděleny na běžné a zkrácené. Započatá týdenní doba odpočinku zahrnuje zároveň i denní dobu odpočinku z posledního plovoucího dne před tímto odpočinkem.

Běžná týdenní doba odpočinku trvá po dobu minimálně 45 hodin, které nejsou přerušeny žádnou jinou činností. Zkrácená týdenní doba odpočinku má trvání méně než 45 hodin, ale minimálně 24 hodin, bez přerušení jinou činností. Zkrácená doba týdenního odpočinku musí být dorovnána správným počtem hodin před koncem třetího týdne, který je po zkráceném týdenním odpočinku.

Čerpání týdenní doby odpočinku se započne nejpozději po šesti 24 hodinových časových úsecích od skončení předchozí týdenní doby odpočinku, což je 144 hodin. Řidič může mít tyto směny i kratší než 24 hodin a může udělat i vice směn, nesmí však přesáhnout 144 hodin, dále nesmí přesáhnout dobu jízdy 56 hodin v jednom týdnu ani dobu jízdy 90 hodin ve dvou po sobě jdoucích týdnech, stejně tak omezení pracovní doby dle daného státu. Čerpání týdenního odpočinku nemusí přesně souviset s kalendářním týdnem a řidič svůj týdenní odpočinek může čerpat ve všedních dnech a ne o víkendu.[31]

Řidič, na základě vlastního rozhodnutí, může strávit denní dobu odpočinku nebo zkrácenou týdenní dobu odpočinku v zaparkovaném vozidle mimo místo běžného odstavení vozidla. V takovém případě musí vozidlo splňovat podmínku vybavenosti lehátkem pro každého z řidičů ve vozidle. Tato lehátka musejí být zapsána v registraci vozidel. Nařízení Rady 561/2006 ustanovení o vysloveném povolení čerpání běžného týdenního odpočinku neobsahuje.

---

[30] MACHAČKA, Filip. *Nařízení 561/2006, 165/2014, AETR a české předpisy do kabiny: rukověť řidiče pro země Evropské unie a Českou republiku.* 8. rozšířené vydání. Pardubice: Systemconsult, 2016. ISBN 978-80-85629-32-3, str. 27

[31] *Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014 ze dne 4. února 2014 o tachografech v silniční dopravě, o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovém zařízení v silniční dopravě a o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy*. 4. 2. 2014. Evropská unie: Evropský parlament, Rada Evropské unie, 2014.

V některých evropských státech je čerpání běžného týdenního odpočinku zakázané jejich zákony. V současné době se jedná o Belgii, Francii a Nizozemí. Německo takový zákon nebo jeho úpravu teprve připravuje. V Belgii je toto čerpání přestupkem, kde hrozí vysoké pokuty a ve Francii to může být považováno i za trestný čin. Pro posouzení závažnosti, zda jde o přestupek nebo trestný čin, je rozhodující délka trvání. Francouzské úřady sankcionují řidiče, ale zodpovědnost dle jejich zákonů má i zaměstnavatel, a proto zákon stíhá a sankcionuje i je. Zákon ve Francii platí pro všechny řidiče a zaměstnavatele bez ohledu na stát registrace vozidlo a státní příslušnost řidiče. Výjimku mají řidiči – podnikatelé, kteří si sami řídí vlastní vozidla.[32]

Řidiči osobní přepravy mající povahu příležitostné nebo jednorázové mezinárodní přepravy mají pro čerpání týdenní doby odpočinku časový úsek pro čerpání této doby částečně odlišný od běžných řidičů velkých vozidel. Čerpání týdenní doby odpočinku lze začít až o 12 po sobě jdoucích 24 hodinových úsecích, které následují po předchozí běžné době týdenního odpočinku. Řidič po uplatnění této odchylky následně nastoupí na čerpání dvou běžných dob týdenního odpočinku případně na jednu běžnou dobu a jednu zkrácenou dobu týdenního odpočinku.[33]

[32] MACHAČKA, Filip. *Nařízení 561/2006, 165/2014, AETR a české předpisy do kabiny: rukověť řidiče pro země Evropské unie a Českou republiku.* 8. rozšířené vydání. Pardubice: Systemconsult, 2016. ISBN 978-80-85629-32-3, str. 34 a str. 142

33 *MACHAČKA, Filip. Nařízení 561/2006, 165/2014, AETR a české předpisy do kabiny: rukověť řidiče pro země Evropské unie a Českou republiku.* 8. rozšířené vydání. Pardubice: Systemconsult, 2016. ISBN 978-80-85629-32-3, str. 35

4 Záznamová zařízení

"Záznamovým zařízením se rozumí přístroj určený k zabudování do silničních vozidel pro automatickou nebo poloautomatickou indikaci a záznam údajů o provozu těchto vozidel a o některých pracovních dobách jejich řidičů. Jejich účelem je sledování časových průběhů činností vykonávaných řidiči vozidel."[34]

Tachograf typu TC je nejstarším typem tachografu, který má ke své funkčnosti instalovaný hodinový strojek a je třeba jej před jízdou natáhnout. Tachograf musí být u nákladních vozidel a autobusů plombován a to včetně náhonu. Záznam činností řidiče je zaznamenáván na záznamový kotouček a zápis musí odpovídat ujeté vzdálenosti, rychloměru a času jízdy a stání. Na jedno natažení hodinového strojku musí vystačit jeden záznam. Tento typ tachografu nepodléhá povinnému ověřování. Povinnost vybavit nebo dovybavit určených vozidel tímto typem tachografu je dána datem prvního uvedení vozidla do provozu v letech 1.7.1972 - 28.9.1986. [35]

EC tachograf je analogové homologované záznamové zařízení odpovídající příloze č. I NR(EHS) č. 3821/85, které střídá TC tachografy. Je označen homologační značkou a musí být zaplombován a to včetně pohonu. Oproti TC tachografům obsahuje přepínače pracovních režimů řidiče. Vyráběn byl ve dvou provedeních. Starší z nich je kulatý otevírací s mechanickým nebo později s elektrickým snímáním signálů. Záznamový kotouček se vkládá do zařízení po jeho otevření. Mladším typem je radiopřijímač, který pro svou činnost potřebuje kvalitnější snímání signálů z převodovky. Zpravidla je nevhodný pro dodatečnou montáž ve starších typech vozidel. Záznamový kotouček se vkládá do zařízení podobně jako u přehrávačů na CD, po vyjetí

[34] DUŠEK, Vladimír. *Metodická příručka pro provádění technických silničních kontrol užitkových vozidel (k vyhlášce č. 82/2012Sb.).* 5. upravené vydání. Centrum služeb pro silniční dopravu. CSPSD-2013/5, str. 174

[35] DUŠEK, Vladimír. *Metodická příručka pro provádění technických silničních kontrol užitkových vozidel (k vyhlášce č. 82/2012Sb.).* 5. upravené vydání. Centrum služeb pro silniční dopravu. CSPSD-2013/5, str. 175

šuplíku s unašečem. Povinně se EC tachografy vybavovala určená vozidla poprvé uvedená do provozu v rozmezí od 29.9.1986 do 30.4.2006.[36]

Digitální tachograf je záznamové zařízení homologované dle přílohy č. IB NR(EHS) č. 3821/85. Jedná se o číselný elektronický systém, který postupně nahrazuje starší elektromechanická záznamová zařízení, analogové kotoučové tachografy. Ke sledování a záznamu informací o provozu vozidla a sledování pracovního režimu řidiče používá digitální způsob záznamu informací. Zaznamenávání probíhá na čipovou kartu řidiče, které slouží jako přenosné paměťové médium. Digitální tachograf je vybaven dvěma sloty na karty řidičů, tiskárnou, displejem, ovládacími tlačítky a konektorem určeným ke stahování dat a kalibraci. Digitálním tachografem musí být vybavena motorová vozidla určená pro přepravu zboží jejichž největší povolená hmotnost včetně přípojných vozidel přesahuje 3,5 tuny nebo určená k přepravě cestujících, kdy je jejich konstrukce nebo trvalá úprava určena k přepravě více než devíti osob včetně řidiče. Do těchto nově registrovaných vozidel od 1. května 2006 je povinně montován digitální tachograf. Tento se namontuje i u vozidel registrovaných v období od. 1. ledna 1996 do 1. května 2006, která byla vybavena kotoučovým tachografem, pokud je u nich nutná výměna záznamového zařízení a to u nákladních vozidel nad 12 tun a u autobusů nad 10 tun, za podmínky, že stávající elektroinstalace tuto výměnu umožní.[37]

Posledním typem tachografů je inteligentní tachograf. Povinnost vybavit vozidlo inteligentním tachografem vzniká pro nově registrovaná vozidla od 2.3.2019. Novým typem tachografu budou muset být dále povinně vybavena všechna vozidla, kterých se to týká, a to v průběhu roku 2033, což se bude týkat i výměn u vozidel se starším typem záznamového zařízení. Nové tachografy budou vizuálně a zvukově varovat řidiče signálem o délce 30 vteřin o zaregistrovaných závadách a jiných událostech a v případě, že se blíží konec úseku nepřetržité doby řízení v délce čtyř a půl hodiny. Dále bude nové zařízení na začátku a konci směny a po každých třech hodinách nepřetržitého doby řízení ukládat pozici vozidla dle souřadnic GPS. Další novinkou bude funkce včasného dálkového odhalování případné manipulace s tachografem nebo zneužití, jinými slovy

[36] DUŠEK, Vladimír. *Metodická příručka pro provádění technických silničních kontrol užitkových vozidel (k vyhlášce č. 82/2012Sb.).* 5. upravené vydání. Centrum služeb pro silniční dopravu. CSPSD-2013/5, str. 175

[37] DUŠEK, Vladimír. *Metodická příručka pro provádění technických silničních kontrol užitkových vozidel (k vyhlášce č. 82/2012Sb.).* 5. upravené vydání. Centrum služeb pro silniční dopravu. CSPSD-2013/5, str. 176

jde o provádění kontroly z jedoucího vozidla, což bude usnadnění práce pro kontrolní orgány a i samotné dopravce.[38]

Inteligentní digitální tachograf DTCO 3.0 je posledním typem vyráběných tachografů. V současné době, již někteří výrobci těchto inteligentních tachografů reagují na specifikace pro vybavenost inteligentních tachografů a některé modely jsou již připraveny k montáži do vozidel. Jedním z výrobců těchto moderních záznamových zařízení je firma VDO, která v současnosti nabízí model pod názvem DTCO 3.0, který splňuje požadavky dle NRES 1266/2009 a NRES 165/2014. Tento model zaznamenává všechna digitální data, kterými jsou doba řízení, doba odpočinku, rychlost vozidla, otáčky motoru, váhu vozidla, spotřebu paliva a další parametry vozidla. Dále je tento tachograf připojený k modulu GPS, kdy je na něm zaznamenána poloha vozidla. Modul GPS může také plnit funkci druhého snímače zdroje signálu pohybu. Dalšími modifikacemi prošlo také počítání času řízení a přestávek řidiče. K tomuto tachografu je v současné době možné, při užití dalších modulů, vstupovat do rozhraní např. přes chytrý telefon – smartphone a na displeji telefonu si zobrazit další užitečné informace. V tomto případě jde o dálkovou kontrolu řidiče a vozidla a některé aktivity lze takto vzdáleně opravit a tím předejít případným sankcím od kontrolních orgánů. Tachograf DTCO 3.0 umí velice efektivně vypočítávat aktivity na základě pravidla jedné minuty, kdy pracuje na základě výpočtů po vteřinách a tím se může zlepšit efektivita vytíženosti vozidla a snížit chybovost lidského faktoru – řidiče.[39]

4.1 Zaznamenávací média

Zaznamenávacími médii se rozumí u starších záznamových zařízení - analogových tachografů záznamový list nebo u novější digitálních tachografů jde o kartu řidiče. Případným zaznamenávacím médiem může být i zadní strana papíru používaného v digitálním tachografu pro výtisky, kdy v ojedinělých případech – poruchách tachografu, lze takto vést ruční záznam.

Záznamový list je papírový kotouč, který se vkládá do analogového tachografu. U analogových tachografů typu TC, se otočí klíčkem na tachografu a následně se přední

[38] *Ecodrive* [online]. [cit. 2018-03-01]. Dostupné z: WWW: http://www.ecodrive.cz/download/Novinky%20DTCO%202015.pdf

[39] *Mechanika Teplice: Tachografy Děčín* [online]. 2018 [cit. 2018-03-01]. Dostupné z: WWW: http://www.mechanikadc.cz/digitalni-tachograf-vdo/dtco-3-0/

část tachografu vyklopí, následně se na unašeč založí papírový kotouč. Na záznamový list jsou následně tachografem zaznamenávány údaje o dobách řízení, ujeté vzdálenosti, rychlosti vozidla, dobách jiné práce a pracovní pohotovosti, přestávce a době odpočinku a otevření skříňky - slotu pro záznamový list. Do režimu jízdy se tachograf vždy přepne sám, další činnosti je vždy nutné navolit ručně. U analogových tachografů typu TC je to prováděno kolečkem, které se natočí na požadovaný symbol činnosti. U analogových elektronických tachografů typu EC se navolí druh činnosti stiskem příslušného tlačítka a symbol se zobrazí na displeji. Pokud jsou v osádce vozidla dva řidiči, má každý vypsaný a založený svůj kotouč. Řidič, který řídí ve slotu jedna a druhý řidič, který je v pohotovosti ve slotu dva. U některých starších analogových tachografů je slot pouze na jeden kotouč, tam je založen vždy řidič, který řídí. Pro správný výběr kotouče, který má být použit v analogovém tachografu je třeba v tachografu zjistit ověřovací značku, které obsahuje písmeno e a číslo v obdélníku, kdy jsou tato zanesena na popisném štítku tachografu. Následně při výběru kotouče se musí shodná značka nacházet na zadní straně daného záznamového listu. Většina kotoučů může obsahovat i více ověřovacích značek, které vyznačují použití ve více typech analogových tachografů s jednou z vyznačených značek. Záznamový list musí být při použití řidičem v analogovém tachografu řádně vypsán z přední strany, kde musí být uvedeno příjmení a jméno řidiče, místo vložení kotouče, datum vložení kotouče, registrační značka vozidla, stav počitadla kilometrů při vložení kotouče. Zbytek údajů k vyplnění řidič na záznamový list vyplní až po vyjmutí kotouče.[40]

V celé Evropské unii neexistovala jednotná forma potvrzení pro řidiče, které by bylo uznáváno na celém území EU. Některé státy vyžadovaly tzv. žlutá kolečka, jiné státy vyžadovaly potvrzení dle svých národních předpisů a dopravci se proto potýkali s problémy při uznávání těchto potvrzení, především z důvodu nenadefinované formy tohoto dokladu. Na základě těchto problémů Evropská komise vytvořila jednotnou formu potvrzení, které musí být kontrolními složkami uznáno v celé EU.

V některých státech EU při dopravě vnitrostátní není přesně stanovena forma těchto potvrzení. V České republice do vyhlášky, která provádí zákon o silniční

[40] MACHAČKA, Ivo. *Nařízení 561/2006, 3821/85, AETR a české předpisy do kabiny: rukověť řidiče pro země Evropské unie a Českou republiku.* 5., rozšířené vydání Pardubice: Systemconsult, 2010. ISBN 978-80-85629-27-9, str. 73

dopravě, nebyla forma potvrzení nijak upravena. Ohledně mezinárodní dopravy v ČR platí forma potvrzení o činnostech, které je přílohou NRES 561/2006.

Ve vozidle, které spadá do kategorie vozidel ve kterých musí být veden záznam o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku, musí mít řidič s sebou kromě záznamů o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku a paměťové karty řidiče, pokud mu byla vydána, též potvrzení o činnostech, vystavené dopravcem o době, kdy v kontrolovaném období neřídil vozidlo včetně uvedení důvodů, nebo jiný doklad prokazující, že vozidlo v tomto období neřídil.[41]

4.2 Karty do tachografů

Jedná se o čipové karty určené pro záznam činností řidiče v digitálních tachografech. Karty dovolují záznamovým zařízením zjistit identitu držitele karty nebo skupiny uživatelů, ke které patří držitel karty a obsahují identifikační údaje o vlastníku karty. Dále slouží pro zaznamenávání, uchovávání a přenos dat. Karty do tachografů mají za úkol ukládat data, která se týkají činností uživatelů digitálního záznamového zařízení. Uživateli digitálních tachografů jsou řidiči, dopravci, dílny a kontrolní orgány, kdy každý z vyjmenovaných má vlastní typ karty a každá karta má doporučenou svou barvu. Zároveň každý typ nastaven na provádění pouze některých funkcí v tachografu.[42]

První z karet do tachografu je karta řidiče. O vydání karty řidiče si řidič žádá v místě jeho obvyklého - trvalého bydliště, kde má vedenou kartu řidiče a vydává ji příslušný orgán členského státu. V České republice je doporučenou barvou pro kartu řidiče barva bílá. Na povrchu karty jsou uvedeny údaje o řidiči, jeho fotografie, datum začátku a konce platnosti karty, číslo řidičského průkazu, podpis řidiče a číslo karty. V současnosti se na kartách řidičů nachází také homologační značka státu, který ji vydal, což dříve karty vydané Českou republikou a některými dalšími státy neměly. Na kartě jsou zaznamenány údaje o identifikaci karty a státu vydání, identifikaci uživatele a používaném jazyce a informace o řidičském průkazu a státu vydání. Karta řidiče je určena k zaznamenávání dat o použitých vozidlech, činnostech řidiče, začátku a konci

[41] *Ministerstvo dopravy* [online]. ČR [cit. 2018-03-05]. Dostupné z: WWW: http://www.mdcr.cz/Dokumenty/ *Silnicni-doprava* /Nakladni-doprava/Potvrzeni-pro-ridice/Potvrzeni-pro-ridice?returl=/Dokumenty/ Silnicni-doprava/Nakladni-doprava/Potvrzeni-pro-ridice

[42] MACHAČKA, Ivo. *Digitální tachograf: příručka uživatele.* Pardubice: Systemconsult, c2008. ISBN 978-80-85629-25-5, str. 31

denní pracovní doby řidiče, událostech, chybách, vložení a vyjmutí karty a kontrolní činnosti. Aktivní data o činnostech řidiče jsou na kartě uchovány nejméně 28 dní. Pasivní data jsou uchována po delší dobu, v závislosti na četnosti užívání karty řidiče. Na kartu se zaznamenávají data zapisovaná tachografem z každého kalendářního dne, ve kterém byla karta použita. Řidič smí být držitelem pouze jedné platné karty řidiče a je oprávněn používat jen tuto vlastní kartu. Dle evropské normy Nařízení komise (EU) 581/2010 je nařízeno stahovat data z karty řidiče nejpozději po 28 dnech.[43]

Dílenská karta se vydává schváleným dílnám, výrobcům záznamových zařízení, výrobcům vozidel a dílnám AMS, což jsou kontrolní dílny uzpůsobené pro kalibrace a ověřování záznamových zařízení. V České republice je doporučená barva červená. Karta je používána k činnostem nutným pro uvádění digitálních tachografů do provozu a k servisním činnostem na vozidlech vybavených digitálním tachografem a to k instalaci, aktivaci, kalibraci, opravě digitálního tachografu a ke změnám některých uložených parametrů a údajích o vozidle. Dílenské karty dovolují čtení, tisk a stažení určitých dat uložených v digitálním záznamovém zařízení. Na kartě jsou uložena data bezpečnostních prvků a kryptografických klíčů ke spárování snímačů a jednotek ve vozidle. Dále se na kartě nacházejí identifikační data karty a držitele karty - název dílny. Na kartu se ukládají data o použitých vozidlech, činnostech řidiče, začátky a konce pracovní doby , události a chyby, kontrolní činnost a data o kalibraci a nastavení času.[44]

Kontrolní kartu používá kontrolní orgán při kontrole řidičů a dopravců používajících digitální tachograf. V České republice je doporučená barva kontrolní karty modrá. Kontrolní karta dovoluje uživateli číst, tisknout a stahovat data z paměti digitálního tachografu a karty řidiče, uchovává data kontrolní činnosti a umožňuje provádění a sledování kontrolní činnosti. Na kartě jsou uložena data o identifikaci karty a držiteli - kontrolním orgánu. Na kontrolní kartu se zaznamenají data o kontrolní činnosti a to datum a čas kontroly, typ kontroly se zobrazením výtisků a stažením dat, údaje o vozidle a údaje o kartě řidiče. Kontrolní karta pojme minimálně 230 záznamů o kontrole. Po zasunutí kontrolní katy do slotu číslo 2 digitálního tachografu zabudovaného ve vozidle, kdy řidič má svoji kartu řidiče zasunutou ve slotu číslo 1, se provede výtisk o činnostech řidiče v průběhu posledních 24 hodin v UTC času a na

[43] MACHAČKA, Ivo. *Digitální tachograf: příručka uživatele*. Pardubice: Systemconsult, c2008. ISBN 978-80-85629-25-5, str. 33
[44] MACHAČKA, Ivo. *Digitální tachograf: příručka uživatele*. Pardubice: Systemconsult, c2008. ISBN 978-80-85629-25-5, str. 37

horní části tohoto výtisku pod logem výrobce tachografu je vytištěna data o kontrolní kartě, z doby kontroly vozidla a řidiče. Záznam o vložené kontrolní kartě je zaznamenán i do paměti tachografu.[45]

Podniková karta je určená k užívání dopravcem - dopravní firmou, která kartu využívá pro čtení, čištění a stahování dat z paměti tachografu a karty řidiče. Dále je karta používána k archivování dat o činnostech řidičů a umožňuje číst a stahovat pouze data, které se týkají podniku vlastnící tuto kartu. Doporučená barva podnikové karty je v České republice stanovena na žlutou. Na kartě jsou uložena data o identifikaci karty a identifikaci uživatele a jsou na ní ukládána data o činnostech ke kterým byla tato karta použita, jako jsou datum a čas použití karty, typ činnosti, stahovaný časový úsek, registrační číslo vozidla, údaje o stahované kartě a záznamy o vložených kontrolních kartách.[46]

[45] MACHAČKA, Ivo. *Digitální tachograf: příručka uživatele*. Pardubice: Systemconsult, c2008. ISBN 978-80-85629-25-5, str. 39

[46] MACHAČKA, Ivo. *Digitální tachograf: příručka uživatele*. Pardubice: Systemconsult, c2008. ISBN 978-80-85629-25-5, str. 40

5 Silniční kontroly v České republice

Na území České republiky probíhají silniční kontroly nákladních vozidel na pozemních komunikacích, kdy hlavní tíhu kontrol nesou některé útvary Policie České republiky a Celní správy spolu s Mobilními expertními jednotkami Ministerstva dopravy nazvanými Centrum služeb pro silniční dopravu. Důvody silničních kontrol týkajících se dodržování zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě jsou ukotveny v Resortním akčním plánu bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, vydaného Ministerstvem vnitra ČR, které tímto plánem deleguje výkon kontrol na další články. V případě těchto kontrol se jedná o strategii V1 – efektivní zajištění státního odborného dozoru a technického stavu vozidel.[47]

Mezinárodní organice TISPOL byla zřízena orgány dopravní policie evropských států s cílem zvýšení bezpečnost silničního provozu a vymáhání práva na silnicích napříč celé Evropy, respektive států evropské unie.

Hlavní prioritou organizace je snížit počet lidí, kteří zemřou nebo jsou těžce zraněni na evropských silnicích. TISPOL věří, že prosazováním dopravních předpisů a vzděláváním všech účastníků silničního provozu, kde je to vhodné, významně přispěje ke snížení krveprolití a nehodovosti na evropských silnicích. Dále se snaží podporovat zvýšení bezpečnosti v silniční síti tím, že řeší trestnou činnost a přeshraniční trestnou činnost. V rámci organizace TISPOL jsou vyhlašovány mezinárodní kontrolní dopravně bezpečnostní akce.[48]

V rámci České republiky je silniční kontroly, zaměřené na dodržování sociálních předpisů řidičů nákladních vozidel a autobusů, oprávněna provádět Policie České republiky. Při dohledu nad bezpečností a plynulostí silničního provozu Policie ČR kontroluje vybavenost vozidla předepsanými dokumenty zákonem o silniční dopravě, předepsané označení vozidla a další jiné výbavy. Dále zda jsou dodržovány doby řízení vozidla, bezpečnostní přestávky a doby odpočinku členů osádky. K tomuto účelu jsou určeni policisté a útvary služby dopravní policie. Tito policisté jsou organizačně zařazení do služby na oddělení krajských ředitelství, dálničních odděleních a

[47] *MVČR* [online]. ČR, 2013 [cit. 2018-03-10]. Dostupné z: WWW: http://www.mvcr.cz/gdpr/docDetail.aspx?docid=21789496&doctype=ART
[48] *TISPOL* [online]. [cit. 2018-03-02]. Dostupné z: WWW: https://www.tispol.org/about/tispol

dopravních inspektorátech, kde policisté, zabývající se touto tématikou, procházejí různými specializačními školeními a kurzy. U těchto útvarů dopravní policisté disponují příslušnou technikou, která jim umožňuje kontroly provádět.

Tito příslušníci Policie České republiky zařazení u služby dopravní policie provádí kontroly dle oprávnění daných zákony a právními normami - směrnicemi EU. Policisté mají oprávnění, dané zákonem, k zastavování vozidel. Postup těchto kontrol je stanoven interními akty řízení. Zjištěné nedostatky policisté řeší na místě nebo je postupují k projednání příslušným správním orgánům.[49]

Hlavním úkolem mobilních skupin Celní správy je přímý dohled v terénu nad dodržováním předpisů vztahujícím se k přepravovanému zboží po celé České republice. Motorizované a pochůzkové hlídky těchto skupin kontrolují na pozemních komunikacích nákladní vozidla mimo jiné za účelem kontroly zboží a dokladů k němu, dále odborný dozor nad prací osádek v mezinárodní silniční nákladní dopravě a dodržování českých a evropských předpisů vztahujícím se k pracovním režimům osádek v dopravě. Celníci mají zákonem dané oprávnění k zastavování vozidel.[50]

"Mobilních expertní jednotky (dále „MEJ“) byly vytvořeny jako odborně a materiálně technicky vybavené složky na podporu výkonu státního odborného dozoru v silniční nákladní dopravě usnesením č. 171 ke koncepci výkonu státního odborného dozoru v silniční dopravě Vlády České republiky ze dne 20. února 2002. V současné době disponuje CSPSD 15 MEJ rozmístěnými v jednotlivých krajích republiky, které provádějí svou každodenní expertní činnost převážně v součinnosti se službou dopravní policie České republiky."[51]

Mezi hlavní úkoly pracovníků MEJ patří posílení, zkvalitnění a větší intenzita státního odborného dozoru při provádění silničních kontrol. Dále odborné zajištění kontrolní činnosti vedoucí k větší bezpečnosti na pozemních komunikacích a zajištění realizace úkolů stanovené Ministerstvem dopravy při řešení aktuálních problémů v silniční dopravě a zpětnou vazbu k jednotlivým odborům Ministerstva dopravy. To vše při zajištění jednotných postupů a přístupů kontrolních orgánů a při aplikaci národních a

[49] Zdroj v*lastní*
[50] *Celní správa* [online]. [cit. 2018-03-02]. Dostupné z: WWW: https://www.celnisprava.cz/cz/o-nas/nase-ukoly/Stranky/mobilni-skupiny.aspx
[51] *CSPSD* [online]. [cit. 2018-03-02]. Dostupné z: WWW: http://www.cspsd.cz/mobilni-expertni-jednotky

evropských právních norem aktuálně platných v silniční dopravě. Odborné znalosti a technické vybavení těchto jednotek mohou dopravci využít jako preventivní kontrolu povolených hmotnostních limitů ještě před započetím samotné přepravy. Mobilní expertní jednotky nemají oprávnění k zastavování vozidel. Při silničních kontrolách je vždy nutná přítomnost policisty nebo celníka ve stejnokroji k zastavování vozidel za účelem silniční kontroly.[52]

Zákon 111/1994 Sb., o silniční dopravě vymezuje působnost státního odborného dozoru. Dále je státní odborný dozor vymezen zákonem č. 255/2012 Sb., o kontrole (kontrolní řád) a vyhláškou č. 522/2006 Sb., o státním odborném dozoru a kontrolách v silniční dopravě. Státní správu vykonává Ministerstvo dopravy, dopravní úřady a celní úřady. Dopravními úřady jsou Magistrát hlavního města Prahy, magistráty statutárních měst, obecní úřady obcí s rozšířenou působností a krajské úřady. Ministerstvo dopravy vykonává státní odborný dozor na úseku mezinárodní autobusové linkové silniční dopravy osob. Vyjmenované dopravní úřady vykonávají státní odborný dozor ve všech věcech, které nespadají do působnosti Ministerstva dopravy. Celní úřady vykonávají státní odborný dozor ve všech věcech, které nenáleží Ministerstvu dopravy a dopravním úřadům podávají návrhy na zahájení řízení o uložení pokuty. Vrchní státní dozor vykonává ve všech věcech silniční dopravy Ministerstvo dopravy. Kontroly dle zákona o silniční dopravě provádí Policie ČR a orgány inspekce práce. Orgán inspekce práce v působnosti dozoru nad bezpečností práce kontroluje plnění podmínek stanovených. [53]

5.1 Kontrolní programy při výkonu silničních kontrol

Při silničních kontrolách prováděných na pozemních komunikacích se používají některé programy, které kontrolorům umožňují a usnadňují jejich práci. Zejména odhalování jednotlivých porušení sociálních předpisů.

"Software TAGRA.eu Control je špičkovým řešením pro rychlou a přesnou analýzu sociálních předpisů. Vyhodnocuje jak nařízení 561/2006, tak i českou

[52] *CSPSD* [online]. [cit. 2018-03-02]. Dostupné z: WWW: http://www.cspsd.cz/mobilni-expertni-jednotky

[53] *Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě*. 26. 4. 1994. Česká republika: Parlament České republiky, 1994.

legislativu (589/2006, 262/2006, 478/2000,3821/1985,atd.). Disponuje na míru upravenými výkazy pro potřeby kontrolních orgánů na silnicích i ve firmách."[54]

Tento softwarový program umožňuje stahovat a archivovat data z analogových i digitálních tachografů. v současnosti je v České republice používán kontrolory z řad:

- Policie České republiky
- Centrum služeb pro silniční dopravu
- Celní správa České republiky
- Ministerstvo dopravy
- Krajské úřady v České republice
- Státní úřad inspekce práce
- Některé obce s rozšířenou působností

Dalšími uživateli jsou v České republice ještě samotní dopravci provozující dopravu a dále uživatelé ze zahraničí.[55]

Jedním z využívaných programů sloužících ke kontrolám sociálních předpisů je program Tachoscan control.

"Program je upraven s myšlenkou na veškeré orgány provádějící kontrolu pracovní doby řidičů. Umožňuje rychlou a přesnou kontrolu dat jak z tradičních kotoučů, karet řidičů, tak z paměti tachografu. Má speciální rozhraní umožňující rychlé a přesné provedení kontroly na silnici a v podniku. Přizpůsobená potřebám kontrolorů, má speciální funkce určené pouze pro dopravní inspektoráty, policii a jiné oprávněné orgány." [56]

Program je vyvíjen v několika verzích a to pro dopravce a dopravní firmy, dále verze pro řidiče a dispečery a verze pro kontrolní orgány.[57] S tímto programem v současnosti pracují kontroloři některých evropských zemí, kterými jsou například Francie a Německo.

---

[54] *TAGRA.eu* [online]. [cit. 2018-03-02]. Dostupné z: WWW: http://www.tdt.cz/tagra-eu/pro-kontrolni-organy/
[55] *TAGRA.eu* [online]. [cit. 2018-03-02]. Dostupné z: WWW: http://www.tdt.cz/tagra-eu/reference/
[56] *Tachoscan* [online]. [cit. 2018-03-02]. Dostupné z: WWW: http://tachoscan.cz/sw/tachoscancontrol
[57] *Tachoscan* [online]. [cit. 2018-03-02]. Dostupné z: WWW: http://tachoscan.cz/sw/main

5.2 Vzdálená kontrola vozidel

S nástupem nových záznamových zařízení – inteligentních tachografů přichází možnost vzdálené kontroly a vzdáleného stahování dat. V současné době tyto možnosti lze využívat dvěma způsoby. Jedním z nich je připojení zařízení typ widerange k tachografu a následná možnost stažení a kontroly dat do počítače v podniku, kde se provádí autorizace vstupu přes kartu podniku vloženou do čtečky karet v počítači a kde je naistalován kontrolní software. Celý proces probíhá přes síť mobilního operátora, stačí tedy, aby zařízení bylo připojeno k mobilní síti a stažení a kontrola mohou proběhnout kdykoliv a kdekoliv. Druhou možností je připojení zařízení shortrange. Ke spojení a stahování dat je třeba, aby byl v dosahu signál firemní sítě WLAN, což lze zařídit na pozemcích firmy, parkovišti či garážích a dílnách.[58]

[58] *Mechanika Teplice: Tachografy Děčín* [online]. 2018 [cit. 2018-03-02]. Dostupné z: WWW: http://www.mechanikadc.cz/digitalni-tachograf-vdo/vzdalene-stahovani-dat/

6 Bezpečnost silničního provozu v souvislosti s prací osádek

"Řízení vozidla je namáhavé, i když obvykle nevyžaduje nadměrné síly svalů. Převážně jde o duševní činnost a z ní vyplývající zátěž lidského organismu. Pouze zkušený řidič může v klidu řešit složité dopravní situace a obtíže vyplývající z náročného provozu bez velkého psychického a fyzického zatížení."[59]

6.1 Únava

Projev únavy často provází postupné ubývání pozornosti, výkonnosti, bolesti různých částí těla, pálení a zavírání očí. Zpomalují se reakce řidiče na vzniklou situaci. Doba kdy se únava dostaví je u každého řidiče jiná. Vzniká hlavně z důvodu opakování stejných stereotypních činností, zejména řízení na dlouhých trasách bez pohybu. Vhodným návodem na zahánění únavy není nadměrné kouření, konzumace čehokoliv po ruce a nadměrné pití povzbuzujících nápojů.[60]

Únava je představuje pro řidiče stejné riziko jako alkohol. Až jedna třetina dopravních nehod je způsobena právě únavou, ospalostí nebo poklesem pozornosti. Spánek a řízení není možné provádět současně. Zpomalené reakce, snížení vnímavosti a zhoršení rozhodovacích schopností, to jsou následky ospalosti podobné reakcím po požití alkoholu. Rizika, vznikající únavou a ospalostí, představují smrtelné nebezpečí, které si na rozdíl od jízdy pod vlivem alkoholu, je jen málokdo ochoten přiznat. Mnohem větší riziko únavy vzniká řízením vozidel v noci a tím také roste riziko dopravní nehody. Lidský organizmus je od přírody nastaven na hlavní aktivitu přes den a toto nastavení nelze změnit podle přání. Riziko v noci stoupá až pětkrát. V noci dochází k největšímu útlumu funkcí a reakcí organizmu. Čím komfortněji je vybaveno vozidlo a je jednodušší jeho ovládání, tím snáz a dříve řidič upadá do útlumu, kdy řídí

[59] *Autorevue* [online]. 2005 [cit. 2018-03-03]. Dostupné z: WWW: http://www.autorevue.cz/uamk-jak-bojovat-s-unavou-za-volantem_1
[60] *Autorevue* [online]. 2005 [cit. 2018-03-03]. Dostupné z: WWW: http://www.autorevue.cz/uamk-jak-bojovat-s-unavou-za-volantem_1

vozidlo jako by to byl jen sen. Únava způsobuje mnohem více nehod než jízda pod vlivem alkoholu. [61]

6.2 Působení vlivů na řidiče z povolání

Na profesionální řidiče působí mnoho faktorů. Je zde například psychická zátěž v podobě zodpovědnosti za svěřené vozidlo, náklad a v případě řidičů autobusů za přepravované osoby. Tito řidiči prakticky celou svou pracovní dobu tráví řízením vozidla. Tato činnost je velice náročná z hlediska psychické a fyzické stránky jedince. Jde o určitou formu zátěže, kdy se s ní vyrovnává každý jedinec jinak. Dalším faktorem je stres. Ten vzniká například reakcí na zátěž a následným řešením celé situace, pracovním prostředím, kdy je řidič ve vozidle většinu času sám, případně v osádce s dalším řidičem. Profesionální řidiči musí při svých směnách zpracovávat velké množství informací a signálů ve velmi krátkém časovém úseku, k tomu se přidává vědomí, že chybný úsudek může vést k nenapravitelným až tragickým následkům. Dále hustota provozu na pozemních komunikacích, kdy osádky velkých vozidel musí předvídat i jednání dalších účastníků. Práce řidičů z povolání je celkově vnímána jako velice stresující a psychicky zátěžová. [62]

U řidičů a osádek nákladních vozidel, autobusů a vozidel taxislužby je vysoké riziko onemocnění srdečními chorobami jako je například infarkt myokardu. Tato skutečnost je způsobena vlivem nepříznivých faktorů životního stylu a výkonu povolání. Dalšími zdravotními riziky jsou bolesti krční páteře nebo zažívací potíže. Dalším nepříznivým faktorem na zdravotní stav jsou noční směny, které přímo ovlivňují osobní a rodinný život a mají negativní dopad na správnou životosprávu. Opět se zvyšují rizika onemocnění, jako vyšší tlak , kloubní a svalové potíže. Následkem těchto zdravotních rizik a vykonávané práce přesčas se může negativně měnit i psychický stav jedince.[63]

[61] *IBESIP* [online]. [cit. 2018-03-03]. Dostupné z: WWW: http://www.ibesip.cz/cz/profesionalni-ridic/bezpecne-rizeni-vozidla/nebezpeci-unavy

[62] *IBESIP* [online]. 2012 [cit. 2018-03-03]. Dostupné z: WWW: http://www.ibesip.cz/cz/profesionalni-ridic/bezpecne-rizeni-vozidla/povolani-profesionalniho-ridice

[63] *IBESIP* [online]. 2012 [cit. 2018-03-03]. Dostupné z: WWW: http://www.ibesip.cz/cz/profesionalni-ridic/bezpecne-rizeni-vozidla/povolani-profesionalniho-ridice

Jedním z bezpečnostních rizik je ovlivnění řidičů požitím alkoholu před jízdou nebo během ní nebo jízdy pod vlivem jiných návykových látek. V České republice je tolerance hladiny alkoholu nulová. Uplatňuje se u řidičů motorových vozidel, cyklistů i jezdců na zvířeti. Za alkohol se považuje jakýkoliv nápoj obsahující více než 0,5 % objemového procenta alkoholu. V některých zemích evropské unie je dovolená určitá hranice alkoholu. Na druhé straně přísný zákaz je v jedenácti evropských zemích, kdy ne všechny jsou členy evropské unie. Ohledně sankcí a trestů se u řízení pod vlivem alkoholu se rozlišuje, zda jde o přestupek nebo se již jedná o trestný čin. V České republice, po provedení dechové zkoušky, může být řidič vyzván k podrobení se odběru krve na zjištění hodnoty alkoholu. Záleží na okolnostech a hladině alkoholu dechové zkoušky. Další postup má Policie ČR upravený svými interními akty řízení. Do hodnoty jedné promile se jedná o přestupek a nad hodnotu jedné promile jde o trestný čin. Záleží na výši hodnoty v době jízdy.

Ohledně jiných návykových látek se opět takový řidič pohybuje v rovině přestupku nebo trestného činu. Zde není pevně stanovená hranice, kdy je již řidič ovlivněn a kdy již je ve stavu vylučujícím způsobilost k řízení vozidla. V případě pozitivního výsledku na jiné návykové látky je třeba vypracovat znalecký posudek z odvětví toxikologie, respektive odvětví psychiatrie, který na základě údajů o přítomnosti jiných návykových látek určí, zda se jedná o stav vylučující způsobilost.[64]

6.3 Školení řidičů výrobci vozidel a systémy výstrahy

V přibližně 90 procentech dopravních nehod hraje roli lidský faktor, kdy u řidičů z povolání je to nejčastěji vlivem únavy a ztráty pozornosti. U nehod bez účasti dalších vozidel se jedná o 10 až 20 procent způsobených neodpočatým řidičem.

Výrobci dnešních velkých vozidel se významně podílejí na specializovaných školeních řidičů, která jsou zaměřena na bezpečnost a na hospodárnost provozu těchto vozidel. Většina řidičů, kteří měli možnost tato školení absolvovat, přiznávají, že svou práci následně vykonávají bezpečněji, lépe a jsou vystaveni menšímu tlaku. Uvědomují si, že tím snižují riziko dopravních nehod.

[64] *Dopravní právo* [online]. 2016 [cit. 2018-03-04]. Dostupné z: WWW: http://www.dopravni-pravo.cz/alkohol-za-volantem/

Součástí boje proti lidským chybám řidičů je snaha výrobců nákladních vozidel vyvíjet podpůrné progresivní systémy, které řidičům pomáhají zvládat různé rizikové situace.

Jedním z nich je systém výstrahy pro řidiče, kdy okolí vozu, jeho polohu na silnici vzhledem k dopravnímu značení a nestandardní pohyby vozu jsou snímány kamerou a čidly. Tato technika, v případě vyhodnocení pohybů jako nezvyklých, zvukovým signálem doplněným textem na displeji upozorní řidiče. V případě dalšího vyhodnocení nestandardní jízdy systém vyzve řidiče k zastavení a odpočinku. [65]

Jednou z velkých firem, která se zabývá vývojem a výrobou asistenčních systémů do vozidel je firma BOSCH. Do velké části vozidel, která se pohybují na pozemních komunikacích, se montují různé součástky, zařízení a asistenční systémy od tohoto výrobce.

Jedním z těchto systémů je detekce ospalosti řidiče. Tento systém z dat o úhlu řízení neustále vyhodnocuje chování řidiče. Asistent dokáže z těchto signálů poznat, že řidič vozidlo okamžik neřídí a pak provede náhlou korekci řízení. V systému jsou pro výpočty zohledněny různé faktory: četnost a intenzita zásahů řidiče, denní doba, rychlost vozidla a další faktory. Asistenční funkce pak na základě těchto dat a faktorů provede výpočet indexu únavy řidiče. Pokud tento index překročí určitou hodnotu, může systém řidiče upozornit na nebezpečí usínání při řízení a v případě zabudované navigace ve vozidle může na její displej zobrazit nejbližší místo k odpočinku.[66]

Dalšími z řady asistentů jsou: hlídání mrtvého úhlu, systém nouzového brždění, systém pro nevybočování z jízdního pruhu, předvídavá ochrana chodců.

Všechny tyto asistenty zvyšují bezpečnost silničního provozu a snižují nároky na řidiče vozidla. Zvyšuje se tak komfort ovládání vozidel a určitou měrou se tím může snížit i riziko dopravní nehody.

---

[65] *IBESIP* [online]. [cit. 2018-03-04]. Dostupné z: WWW: http://www.ibesip.cz/cz/profesionalni-ridic/bezpecne-vozidlo

[66] *Security magazín* [online]. ČR, 2015 [cit. 2018-03-13]. Dostupné z: WWW: https://www.securitymagazin.cz/technologie/systemy-asistence-ridici-od-spolecnosti-bosch-1404043813.html

6.4 Přeprava nákladu

Zajištění nákladu a přítomnost řidiče při nakládce a vykládce je doba, kdy řidič nemá tento čas určený pro sebe a nemůže s ním volně nakládat. Proto by měl mít na tachografu v době nakládky, vykládky a zajišťování nákladu vhodnými technickými prostředky navolen symbol překřížených kladiv, čili symbol pro jinou práci. Při přepravách nákladů dochází i k dopravním nehodám a kolizím. Jednou z příčin těchto nehod bývá nesprávné nebo nedostatečné upevnění a zajištění nákladu. Někdy není náklad zajištěn vůbec. Jedním z důvodů je, že řidiče tlačí čas a tak náklad nezajistí a rovnou započne další jízdu. Tím samozřejmě zvyšuje riziko dopravní nehody. Při pohybu vozidla na náklad působí různé fyzikální síly, které s nákladem mohou pohybovat. Obecné pravidlo hovoří o tom, že se nesmí na ložné ploše břemeno nijak hýbat, naklánět se nebo převrhnout. Břemeno nebo náklad musí být vždy dostatečně zajištěn proti pohybu.

Evropská unie vydala právní normy EN 12195 1 až 4, které stanovují pravidla, jakým způsobem má být který náklad zajištěn. Tyto normy jsou členským státy EU přejímány do národních norem jednotlivých státu, v ČR se jedná o normu ČSN, což je překlad evropské normy.[67]

Zvláštní specifika jsou určena pro přepravu nebezpečných věcí, které upravuje Dohoda ADR. Zkratka písmen ADR pochází z anglického názvu dohody European Agreement concerning the international carriage of dangerous goods by Road – čili Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí. Tato dohoda vychází ze Vzorových předpisů OSN, tzv. oranžová kniha, ve které jsou upraveny další druhy přepravy nebezpečných věcí po železnici, letecky a námořní přepravou. Dohoda ADR je upravena Evropskými předpisy a směrnicemi a následně přijímána členskými státy dohody do vnitrostátních předpisů. Dohoda ADR je neustále aktualizována a jsou zde uplatňovány nejnovější poznatky z postupujícího technického pokroku. Aktualizace dohody vychází pravidelně každé dva roky a po zavedení novinek je vždy půlroční přechodné období, kdy lze provádět přepravy nebezpečných látek podle starých i nových ustanovení. Dohoda ve svých přílohách A a B upravuje, vymezuje a stanovuje, jaké látky se mohou v jakých obalech a v jakém množství vozit. V přílohách jsou

[67] ING. MACHAČKA, Ivo. *Zajištění nákladu: Jak na to*. 7. vydání. Pardubice: SYSTEMCONSULT, 2017.

upraveny veškeré podmínky a technické specifikace pro přepravy. Pro účely přepravy dle dohody ADR je dáno, že nebezpečné věci jsou látky a předměty, pro jejichž vlastnosti může být jejich přepravou ohrožena bezpečnost osob a věcí, nebo ohroženy složky životního prostředí. Vlastnostmi těchto látek se rozumí zejména toxicita, žíravost, hořlavost, výbušnost, samozápalnost, infekčnost a radioaktivita. Pro účely Dohody ADR jsou nebezpečnými věcmi látky a předměty, kterým Dohoda ADR přepravu zakazuje nebo ji dovoluje pouze za určitých podmínek, které jsou vyjmenovány v Dohodě ADR a jejích přílohách A a B.[68]

[68] PETRUNČÍK, Pavel. *Dohoda ADR: Přeprava nebezpečných věcí po silnici*. Sdružení automobilových dopravců ČESMAD BOHEMIA. ČR, Praha, 2017.

7 Řízené rozhovory

V této části práce jsou provedeny čtyři řízené rozhovory. Každý z rozhovorů je zaměřen na pohled do problematiky z jiné strany. Rozhovory byly prováděny se zástupci 4 hlavních subjektů v silniční dopravě. Každý z vybraných subjektů byl nejprve vybrán ze skupiny podobných subjektů a následně po předběžné domluvě byl mezi subjekty proveden los z každé ze 4 skupiny zástupců. První z těchto subjektů je dopravce, který najímá – zaměstnává řidiče a záleží mu na maximálním zisku při minimálních nákladech a riziku. Dopravce byl vybrán z několika možných a vytipovaných dopravců. Tento dopravce se s autorem této bakalářské práce viděl poprvé při řízeném rozhovoru. Dalším se subjektů je řidič, čili osoba, která pracuje pro dopravce a převáží náklad nebo osoby a má svěřenou techniku a zodpovědnost při přepravě od dopravce. Výběr řidiče, se kterým byl proveden řízený rozhovor, proběhl přes dotaz na internetu v komunitě přes 5000 řidičů. Pak je zde zastoupen instruktor autoškoly, která školí řidiče velkých vozidel. Výběr instruktora probíhal oslovením autoškol v Plzeňském kraji, které byly ochotny poskytnout rozhovor s instruktorem, který se zabývá školením řidičů profesionálů. Posledním subjektem je policista, který má jako svou specializaci kontrolu užitkové dopravy a s tím spojenou kontrolu dodržování sociálních předpisů. Policista byl vybrán ze všech policistů zabývajících se problematikou užitkové dopravy v Plzeňském kraji.

7.1 Řízený rozhovor s dopravcem[69]

Osoba, s níž byl řízený rozhovor veden, z důvodu ochrany osobních údajů nebude jmenována a veškeré údaje zůstávají v anonymitě.

Jedná se o muže, který vlastní dopravní firmu v Plzeňském kraji a zabývá se přepravou nákladu. Tento dotazník je veden za účelem zjištění úhlu pohledu od osoby, která zaměstnává řidiče.

Jak dlouho podnikáte v silniční dopravě jakožto dopravce?

Jako dopravce, kdy jsem začal zaměstnávat lidi a založil jsem si dopravní firmu, funguji již přes 20 let.

Kolik máte v současné době vozidel?

Můj vozový park se skládá pouze ze 4 vozidel. Dříve jsem jich provozoval více.

Kolik řidičů zaměstnáváte?

V současné době čtyři.

Jak jsou u Vás organizována školení řidičů?

Pravidelná školení řidičů objednávám a hradím sám.

Organizujete jen pravidelná školení nebo ještě nějaká další?

Zařizuji pouze pravidelná školení. Jen ta povinná, která řidiči potřebují 1x do roka, aby měli stále platný profesní průkaz.

[69] *Vlastní zdroj*; Řízený rozhovor s osobou dopravce. [2018-03-09].

Jakým způsobem vybíráte školitele nebo autoškolu?

Školitele ani autoškolu nevybírám. Když jsem začal podnikat v dopravě, začal jsem s jedním známým spolupracovat a tato spolupráce trvá dodnes již přes 20 let.

Zúčastní se Vaši řidiči nějakých školení pořádaných firmou ČESMAD?

Ne. S touto firmou nespolupracuji.

Ověřujete si nějakým způsobem znalosti Vašich řidičů?

Nijak zvlášť. Vycházím pouze z toho, že jim jednou za měsíc stáhnu data z karet řidičů a v našem kontrolním programu se podívám, jakým způsobem jezdí a jak dodržují jízdu a přestávky.

Vyžadujete, aby Vaši řidiči důsledně dodržovali předpisy?

Ano. V zahraničí jsou za porušení řidičů dávány velké sankce, které by mi mohly moji firmu dostat do velkých problému. Pokud řidiči něco nedodrží, řeším to s nimi nad počítačem a zjišťujeme, kde vznikla chyba.

Shrnutí rozhovoru s dopravcem

Na základě odpovědí dopravce je patrné, že základní periodické školení řidičů zajišťuje sám cestou externího školitele. Jiná, jím pořádaná, další školení jeho řidiči neabsolvují. Dále je patrné, že po svých řidičích vyžaduje dodržování sociálních předpisů a že určitým způsobem sám jejich dodržování kontroluje.

7.2 Řízený rozhovor s lektorem autoškoly[70]

Jak dlouho školíte řidiče profesionály?

Letos to bude již patnáctý rok. V autoškole jsem začal školit a učit v roce 1995.

Jsou specifikované osnovy, dle kterých provádíte školení profesionálů?

Ano. Je to dáno zákonem číslo 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel. Tento zákon stanovuje, jak provádět pravidelné školení řidičů a jak je připravit na zkoušky k profesní způsobilosti.

Jaký je obsah těchto školení?

Školení by mělo obsahovat několik hlavních bodů, které je třeba řidičům přednést:

- t*eorie pokročilého racionálního řízení a zásady bezpečné a defenzivní jízdy*
- *uplatnění vnitrostátních a mezinárodních právních předpisů vztahujících se k silniční dopravě*
- *bezpečnost provozu a ekologický provoz vozidla*
- *poskytování služeb a logistiky*
- *hospodářské prostředí a organizace dopravního trhu*
- *sociálně-právní prostředí v silniční dopravě*
- *zdravotní rizika a jejich předcházení v provozu na pozemních komunikacích*
- *prevence a řešení mimořádných událostí v provozu na pozemních komunikacích*

[70] *Vlastní zdroj*; Řízený rozhovor s osobou instruktora autoškoly. [2018-03-12].

Probíhá na konci školení nějaká forma přezkoušení?

Bohužel ne. Žádné přezkoušení u pravidelných školení není. Provádí se pouze přednášková činnost jedenkrát za rok v rozsahu sedmi hodin.

Máte nějakou vazbu k proškolované látce?

Snažím se, respektive se snažíme zjistit před školením, kde je maxim 30 lidí, jaká problematika je (řidiče) nejvíce zajímá a snažíme se školení přizpůsobit, aby bylo zahrnuto maximum požadavků. Samozřejmě v průběhu školení je prostor pro dotazy.

Školíte používání tachografů, karet a kotoučů, dokladů na volno nebo jiné činnosti případně a sociální předpisy?

Snažím se proškolit teorii sociálních předpisů včetně digitálních tachografů, karet a záznamových lisů. Nejčastěji se řidiči ptají na problémy, jak mají udělat to, když nestíhají nakládky a vykládky. Tady je upozorním, že je problém jinde a není cílem školení. Problém je, že předem nejde určit plán, jak bude přeprava v týdnu probíhat a musí být dle nařízení 561/2006 naplánována tak, aby řidič dodržel sociální předpisy. Takže systém a plánování je obtížné, jelikož řidič neví, kam pojede za hodinu, natož za týden. V tom je hlavní problém nedodržování sociálních předpisů. Nad tady tím problémem by se měla EU také zamyslet a dále na odměňování řidičů z fakturace (protože když se kola točí, tak se vydělává).

Kolik času je ve výuce věnováno této problematice?

Zhruba větší polovina času. Celkem cca 4 hodiny.

Ptají se vás řidiči na nějaké informace k jízdním režimům?

Řidiči samozřejmě mají různé dotazy. Ale jak jsem již říkal, hlavně jde o problémy, kdy řidičům nevychází odpočinky nebo jízdy z důvodu nakládacích a vykládacích oken a čekání na ně. Takže k samotným jízdním režimům spíše ne.

Pokud někdo požádá o školení obsluhy tachografů, tak i naše školicí středisko poskytuje školení tachografů včetně vyhodnocovacího programu pro dopravce.

U každého tachografu je podrobný návod k obsluze digitálního tachografu,. ale většinou se nikdo do něho ani nepodívá. Většina řidičů je má bezpečně uložené v deskách od dopravce v kabině vozidla, spolu s dalšími materiály k vozidlu.

Jak by jste shrnul vzdělávání řidičů?

Pravidelné školení by mělo sloužit k novým věcem a poznatkům. Řidič by se měl i sám vzdělávat v průběhu roku, jako je to v jiných profesích. Nemělo by se zapomenout, že řidič musí být odborně způsobilý po celou dobu držení řidičských oprávnění. To by mělo platit i pro řidiče ostatních motorových vozidel, nejenom pro řidiče z povolání.

Zhodnocení rozhovoru s lektorem autoškoly

Z odpovědí instruktora autoškoly vyplívá, že autoškola se snaží předat co největší možné množství informací řidičům, ale většinou na všechny otázky kolem probírané problematiky není časový fond. Řidiči sami chtějí co nejvíce informací a autoškola se snaží všem vyhovět, lze si též objednat přednáškové kurzy. Lektor autoškoly uvádí, že bohužel není žádné přezkoušení na konci školení, čili že probíhá pouze přednášení bez následného otestování znalostí. Dále zde školitel ještě rozvíjí svou myšlenku, že v každém vozidle by měly být dokumenty od tachografu, které si ovšem žádný z řidičů nečte. Dále zastává názor, že pravidelná školení by měla být určena k nabití nových poznatků a jakýmsi návodem pro řidiče, kde mají informace hledat a také, že by si řidiči měli své znalosti prohlubovat samostudiem.

7.3 Řízený rozhovor s řidičem velkých vozidel[71]

Tento řízený rozhovor je směřován na řidiče nákladního vozidla. Řidič, s nímž byl řízený rozhovor veden, z důvodu ochrany osobních údajů nebude jmenován a veškeré údaje zůstávají v anonymitě. Jedná se o muže kolem 40 let. Dříve pracoval jako řidič u několika českých firem. V současné době je zaměstnancem německého dopravce, který zaměstnává vcelku výraznou skupinu českých řidičů a školení pro své řidiče organizuje v českých autoškolách nebo za pomocí českých lektorů.

Jak dlouho jezdíte s nákladním vozidlem?

Jako řidič nákladního vozidla jezdím již 17 let.

Jak dlouho máte příslušná řidičská oprávnění?

Řidičské oprávnění na skupinu C + E mám již 19 let. Prakticky od ukončení střední školy.

Jak jste spokojen u firmy, která Vás zaměstnává?

U současné firmy jsem spokojený. Nemůžu říct, že velmi. Všude je něco. Jezdil jsem už v mnohem horších podmínkách.

Jakým způsobem Vám dopravce platí? Myslím tím paušál, km apod.

Firma mi platí měsíčním paušálem. Nehledí se na kilometry ani na množství odvezeného nákladu. Vozím hlavně auta. Část výplaty mi firma platí ještě v dietách.

Vyžaduje po Vás firma nějaké nestandartní jízdy navíc?

U nás se to nevyžaduje. Odjedeme si to svoje a konec. Firma má přes 80 vozidel.

[71] *Vlastní zdroj*; Řízený rozhovor s řidičem nákladního vozidla. [2018-03-11].

Uvažoval jste někdy o použití cizí karty nebo o jiném způsobu?

Tady u firmy nikdy, nemám to zapotřebí. U předchozí firmy nám doporučovali, abychom si od někoho další kartu půjčili. Mě to za riziko nestojí. Jezdím hodně v zahraničí a jsou tam hodně velké pokuty.

Pomohl jste si tedy při jízdě někdy v minulosti jiným způsobem?

Ano několikrát. To už je dávno. To bylo ještě u jiné firmy. Několikrát nás náš dispečer nechal venku, že nám to nevycházelo domů, když už jsme tedy byli v zahraničí. Většinou jsem si pomáhal po Čechách.

Jakým způsobem?

Dříve jsme ještě neměli digitály, tak jsem různě vypisoval žlutá kolečka a ty, na kterých jsem měl jeto jsem pak vyhazoval. Pak přišly digitály. My jsme s tím vůbec neuměli a naši školitelé na tom nebyly o moc lépe. Pak jsem občas jel bez karty a šéf mi vždycky psal potvrzení na volno.

Dopravce to po Vás tedy vyžadoval?

Vždycky nám říkal, že je to na nás. Pokuty co přijdou, když nás náhodou někdo chytí, jsme mu měli přinést, aby je pak zaplatil. Současný zaměstnavatel si nás hlídá. Máme tady několik techniků, kteří nám stahují data, a když tam něco nemáme v pořádku, tak to s námi řeší. Občas za porušení mám i s nížení platu, ale to není moc často.

Měl jste někdy kontroly bez karty?

To ne. Měl jsem štěstí.

Chodíte pravidelně na školení?

Ano. Firma nám platí školení každý rok. Jednou za 5 let máme ještě školení ADR, tedy ten kd má platný průkaz ADR. Nějaká další školení nám firma dělá občas nepravidelně na ukotvení těch vozidel, která převážíme, občas nám tam přijde člověk od výrobce vozidel, se kterými jezdíme (vozový park firmy) a školí nás na jejich obsluhu a údržbu.

Jak probíhají školení?

Většinou nám tam školitel povídá o různých změnách v evropských zemích. Kdy je jaký svátek, kde jak se mění značky. Mluví dost o pravidlech a na konci máme test jako v autoškole.

Probíráte i tachografy a sociální předpisy?

Občas na školení něco zazní. Jakože máme tisknout výtisky, když je nějaký problém. Nemáme s tím přesahovat rychlost. K ovládání tachografu nám toho moc neříkají. Co se týče jízdy a přestávek tak nám vždycky zopakují, jak máme dělat pauzy a jak bychom měli jezdit, aby nám to vycházelo. Ale on to moc dobře nejde, protože je všude velký provoz a není kde pořádně parkovat. Hodně věcí si zjišťuju sám přes kolegy nebo přes internet.

Shrnutí řízeného rozhovoru s řidičem.

Z odpovědí, které vypověděl řidič nákladního vozidla, je patrné, že současná firma jej do porušování sociálních předpisů nijak netlačí. Nicméně v minulosti se již s porušením osobně setkal a jak sám přiznává, několikrát si takto vypomohl. Dopravce, u kterého jezdí, pro své řidiče organizuje pravidelná školení a dbá na dodržování sociálních předpisů.

7.4 Řízený rozhovor s dopravním policistou[72]

Policista, se kterým byl tento řízený rozhovor uskutečněn, byl v době rozhovoru služebně zařazen u služby dopravní police Policie České republiky v Plzeňském kraji. V rámci zachování osobních údajů v anonymitě nebude policista jmenován a nebude zde ani přesně uvedeno kde policista slouží.

Jak dlouho sloužíte jako policista?

Policistou ve služebním poměru jsem 10 a půl roku.

Jak dlouho provádíte kontroly užitkových vozidel?

Kontroly zaměřené na sociální předpisy provádím již šest let.

Jak jste se dostal ke kontrolám užitkových vozidel?

Ke kontrolám nákladních vozidel a vozidel BUS jsem se dostal v rámci své služby u dopravní policie, kde jsem zařazen od svého nástupu do služby a absolvování základní odborné přípravy. Zhruba čtyři roky jsem vykonával běžný silniční dohled. Pak byla možnost absolvování školení a kurzů a otevřela se možnost začít kontrolovat užitková vozidla.

Absolvoval jste tedy nějaké kurzy nebo školení k provádění kontrol?

Ano, absolvoval jsem kurzy na kontrolu vozidel přepravujících nebezpečné věci dle dohody ADR. Dále pak kurz na kontrolu sociálních předpisů AETR a práci v softwaru TAGRA. A ještě kurz na kontrolování technického stavu nákladních vozidel a vozidel BUS.

[72] *Vlastní zdroj*; Řízený rozhovor s osobou dopravce. [2018-03-11].

Můžete uvést svůj názor ohledně trestů a sankcí pro řidiče?

Co se týče trestů a sankcí pro řidiče, jsem přesvědčený, že jsou malé a neadekvátní vůči sankcím v okolních zemích.

Měly by se tedy tresty nebo sankce zmírnit nebo zpřísnit?

O zmírnění trestů nebo sankcí nemůže být řeč. Naopak o zpřísnění trestů by se dalo polemizovat. Například opakované překročení doby jízdy bez nedodržení bezpečnostní přestávky v kontrolovaném období 28 dnů, bych navrhoval i zákaz řízení. Za jízdu bez karty řidiče či jízdu na jinou/cizí kartu řidiče, magnet na snímači atd., automaticky zákaz řízení pro řidiče.

Setkáváte se při speciálních silničních kontrolách s porušením sociálních předpisů často?

Ano setkávám se s porušením sociálních předpisů v dopravě při silničních kontrolách. Nejčastější porušení ze strany řidiče jsou neznalost tachografu a manipulace s tachografem, tzn., že řidič neumí doplnit data na kartu řidiče (trajekt, režim OUT, odpočinek), nepřepíná symboly na kartu řidiče a v neposlední řadě jsou to určitě nedodržení činností řidiče, ať už tedy bezpečnostní přestávky, denní doby odpočinku nebo doby řízení.

Jak na Vás působí znalosti nebo neznalosti profesionálních řidičů ohledně sociálních předpisů?

Znalosti profesionálních řidičů nákladních vozidel na mě působí kladně, řidiči často znají teorii. Oni vědí, jak se to má správně dělat, co mají dodržovat, jak mají jezdit s nákladním vozidlem, ale praxe je trochu odlišná. Odlišná v tom, že řidič je často tlačen ze strany dopravce do toho, aby porušovali sociální předpisy v dopravě. No a někdy zase sám řidič poruší např., než aby dodržel denní dobu odpočinku 80 km před cílem jízdy, tak raději dojede do cíle.

Myslíte si, že je třeba změna legislativy ohledně profesní přípravy řidičů velkých vozidel?

Nejsem si úplně jist, zda by se měla změnit legislativa ohledně přípravy řidičů. Myslím, že je dostačující. Ale co by se dle mého názoru mělo změnit, je kontrola ze strany Krajských úřadů a ministerstva dopravy u těch institucí, které provádějí školení řidičů a kontrola toho, jak ta školení probíhají. Tam si myslím, že je ten kámen úrazu.

Dotaz doplnit!

Myslím že, pokud je řidič držitelem příslušného řidičského oprávnění a řádně absolvoval periodické školení profesní způsobilosti řidiče je dostatečně legislativně připraven k výkonu povolání profesionálního řidiče.

Dotaz doplnit!

Co se týče reality na silnicích ohledně dodržování sociálních předpisů řidičem, je taková, že ze strany českých řidičů za poslední léta nastal výrazný pokles porušení. Ale co se týče zahraničních řidičů, např. Polsko, Maďarsko, Rumunsko, Makedonie, Moldávie atd. je výrazný nárůst porušení sociálních předpisů v dopravě. To si vysvětluji tak, že se zvýšila doprava/tranzit zahraničními dopravci přes naše území.

Myslíte si, že je třeba zavést sankce i pro další subjekty, které se podílejí na přípravě řidičů profesionálů?

Sankce pro další subjekty dle mého názoru není třeba zavádět. Co se týče legislativy, máme sankce na všechny subjekty, kterých se prováděná doprava týká. Ať už je to doprava ADR (dopravce, odesílatel, provozovatel vozidla či řidič), nebo vnitrostátní či mezinárodní doprava (dopravce, provozovatel vozidla, řidič), sankce máme a sankce existují. Jen tyto sankce musí správní orgán, který o vině a výši pokuty rozhoduje, řádně využívat a nebát se je využívat v horních hranicích. Je třeba i připomenout sankce i ze strany úřadů: Živnostenský úřad, kontrola ze strany BOZP a další.

Shrnutí řízeného rozhovoru s policistou

Z řízeného rozhovoru s policistou je patrné, že by měla stoupnout výše sankcí pro řidiče a v některých případech sankcí policista navrhuje zpřísnění. Co se týče porušení sociálních předpisů, většina z nich je vlivem nesprávné manipulace a mezerách ve vzdělání v oblasti ovládání tachografu, kdy dotazovaný uvádí, že sami řidiči vědí, co mají jak dodržovat, ale pouze teoreticky. Z praktického hlediska je zde určitá chybovost. Policista zde poukazuje na zlepšení u tuzemských řidičů. Co se týče změn v legislativě, nutnost změny nevidí, pouze navrhuje zvýšení kontrol ze strany úřadů na prováděná školení v autoškolách.

7.5 Shrnutí a závěr řízených rozhovorů

Ze všech čtyř řízených rozhovorů vychází, že řidiči se sami snaží nějakým způsobem dostat k informacím, které potřebují pro svoji pracovní náplň řidiče z povolání. Většinu školení řidičům platí zaměstnavatelé – dopravci, kteří tato školení organizují u sebe nebo vysláním řidičů do autoškoly. Dopravci svým řidičům platí jen ta základní – povinná školení, která jsou nutná k řízení velkých vozidel a jsou dána zákonem. Zároveň však po svých řidičích vyžadují dodržování těchto předpisů. Z dalších odpovědí je patrné, že řidiči mají teoretický základ znalostí, ale z praktické stránky řidičům ovládání techniky již tolik nejde a vyskytuje se určitá chybovost.

Ohledně sankcí řidičům a dalším subjektům vychází, že v České republice jsou sankce nižší než například v západních zemích Evropy. Sami řidiči přiznávají, že pokud si pomůžou, jiným než zákonným způsobem, je to většinou na území České republiky, z důvodu nižších sankcí pro řidiče a menší četnosti silničních kontrol. Z pohledu kontrolního orgánu by sankce řidičům v některých případech, čili u vybraných porušení, měli stoupnout a měla by se zvýšit aktivita kontrol nadřízených orgánů, tedy ministerstva dopravy a krajských úřadů.

Z celkového pohledu na proškolování řidičů se zde setkávají čtyři názorové proudy, které se setkávají ve společné problematice, kdy autoškola má malý časový fond na proškolení řidičů, nestihne odpovědět na všechny dotazy a nemá možnost ověřit si znalost řidičů. Může řidičům provést přednáškovou činnost a nevést tam, kde mají hledat relevantní informace. Pro řidiče je na školeních velký objem dat a většinu informací se snaží shánět dle svých možností. Dopravci svým řidičům poskytují jen povinná školení řidičů a výsledky znalosti řidičů mohou sledovat při stahování dat z karet řidičů a z tachografů. Ze stránky dohledu nad dodržováním sociálních předpisů na silnicích, policisté vidí problematiku v malých sankcích a většinou v nesprávném ovládání tachografů. Ve všech případech vychází, že řidiči by se měli věnovat určité formě samostudia, na které je navedou autoškoly, případně jejich zaměstnavatelé – dopravci a v poslední fázi kontrolní orgán, kdy ovšem již dochází k případné sankci za porušení.

Závěr

Práce je zaměřena na problematiku dodržování sociálních předpisů v silniční dopravě a s tím spojená bezpečnostní rizika. Práce je rozdělena do několika kapitol, kdy první kapitola je úvod do problematiky sociálních předpisů. Druhá kapitola postupně popisuje legislativu, která upravuje sociální předpisy. Předpisy vychází z moderních poznatků a výzkumů ohledně silniční dopravy a neustále se vyvíjí a aktualizují. Následně jsou Evropské směrnice implementovány, upraveny nebo jen přeloženy a zařazeny do národních předpisů členských států dohody.

Kapitola třetí rozebírá a popisuje jednotlivé režimy řidičů. Jsou zde podrobně rozepsány úseky řízení, bezpečnostních přestávek, jiné práce, pohotovosti a odpočinků. Stejně tak jízda v jednom řidiči nebo v osádce a vysvětlen pojem plovoucí den. Čtvrtá kapitola je zaměřena na stručnou charakteristiku záznamových zařízení, čili tachografů, záznamových médií, jakými jsou záznamové listy – kolečka, karty do digitálních tachografů a potvrzení o činnostech. Dále je zde popsána stručná charakteristika jednotlivých digitálních karet a jejich použití. Karty se jsou rozděleny podle skupin uživatelů a každá karta má nastavená svoje oprávnění, jsou zde karty řidičů, karty podniku, dílenské a kontrolní karty. Problematika tachografů je zde popsána z hlediska jejich použití a montáže do vozidel. Podrobnější popis zahrnuje mnoho technických dat, která nejsou předmětem této práce.

Pátá kapitola se zabývá silničními kontrolami v České republice a popisem jednotlivých kontrolních subjektů, které kontrolní pravomoc mají a je zde stručný popis mezinárodní organizace TISPOL, která sdružuje kontrolní orgány napříč Evropou. Dále jsou v kapitole popsány kontrolní programy, které lze při kontrolách užívat a užívají se na našem území a také je zmíněna vzdálená kontrola vozidel s nastupující vlnou inteligentních tachografů verze 3.

Poslední kapitolou, která čerpá z literárních a dalších zdrojů jsou nastíněna bezpečnostní rizika při přepravě osob a nákladů. Kapitola pracuje s pojmy jako únava a její vliv, ostatní vlivy na řidiče. Určitou míru představuje jízda pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek. Dalšími vlivy na samotnou přepravu jsou uložení nákladu a přeprava nebezpečných látek. Také jsou zde popsány určité technologické

asistenty, které mohou výrazně snížit riziko nehody. Tyto asistenty mohou na základě nastavených údajů a následných výpočtů včas upozornit řidiče na určité nesrovnalosti, tím pak lze následně předejít přecenění sil řidiče a snížit riziko lidského faktoru.

V samotném závěru práce jsou provedeny čtyři řízené rozhovory se čtyřmi různými subjekty, které se podílejí na bezpečnosti dopravy. Prvním je dopravce, následován lektorem autoškoly, řidičem, a dopravním policistou. Z rozhovorů jsou patrné různé pohledy všech subjektů, které se ovšem v určitém ohledu shodují na malé časové dotaci pro školení řidičů a na nedostatku kvalitních informací, které si řidiči sami snaží zajišťovat. Práce obsahuje přílohy, kde jsou nafoceny technické pomůcky používané kontrolními orgány při silničních kontrolách.

Cílem bakalářské práce bylo zjištění stávajícího stavu v oblasti sociálních předpisů a porovnání NRES 561/2006, NRES 165/2014 vůči Dohodě AETR. Z prostudovaných materiálů, které byly užity při psaní bakalářské práce, je patrné, že svým NRES 561/2006 a NRES 165/2017 přímo vychází z Dohody ATER. Tato dohoda původně vznikla za účelem nutnosti zvýšení bezpečnosti silničního provozu, úpravách některých podmínek práce v mezinárodní silniční dopravě v souladu se zásadami mezinárodní organizace práce a společném vytváření opatření k dodržování těchto podmínek. Nařízeními 561 a 165 byla Dohoda AETR ve své podstatě aktualizována dle nejnovějších požadavků a upraveny pro široké užití v celé Evropě. Jedná se prakticky o vývoj předpisu, který upravuje sociální předpisy. Dohoda AETR nezahrnovala některé technické specifikace, protože v dobé jejího vzniku tyto technologie nebyly dostupné. Při porovnávání těchto předpisů byly zjištěny určité rozdíly, jedná se především o vývojové etapy od Dohody AETR, přes NRES 3821/85, NRES 561/2006 až k současnému NRES 165/2014.

Celá práce přináší ucelený přehled o legislativě ohledně sociálních předpisů. Zahrnuje popis režimů řidičů a užívání záznamových zařízení. Práci jako celek lze použít jako metodickou vzdělávací pomůcku nebo též návod pro profesionální řidiče velkých vozidel. V práci jsou uvedeny různé zdroje, ze kterých lze čerpat nové informace a lze se přes ně dostat k dalším informacím týkající se problematiky silniční dopravy. Pro osoby, zabývající se touto problematikou, může být práce přínosná jako prohloubení některých znalostí. Jsou zde popsána také některá významná rizika v dopravě.

Seznam použité literatury

Literární zdroje

MACHAČKA, Filip. Nařízení 561/2006, 165/2014, AETR a české předpisy do kabiny: rukověť řidiče pro země Evropské unie a Českou republiku. 8. rozšířené vydání. Pardubice: Systemconsult, 2016. ISBN 978-80-85629-32-3. s. 144

MACHAČKA, Ivo. Nařízení 561/2006, 3821/85, AETR a české předpisy do kabiny: rukověť řidiče pro země Evropské unie a Českou republiku. 5., rozšířené vydání Pardubice: Systemconsult, 2010. ISBN 978-80-85629-27-9. s. 88

DUŠEK, Vladimír. Metodická příručka pro provádění technických silničních kontrol užitkových vozidel (k vyhlášce č. 82/2012Sb.). 5. upravené vydání. Centrum služeb pro silniční dopravu. CSPSD-2013/5. s. 225

MACHAČKA, Ivo. Digitální tachograf: příručka uživatele. Pardubice: Systemconsult, c2008. ISBN 978-80-85629-25-5. s. 125

MACHAČKA, Ivo. Zajištění nákladu: Jak na to. 7. vydání. Pardubice: SYSTEMCONSULT, 2017. s. 48

BUĎA, Jan. Jak předcházet bezpečnostním rizikům v silniční dopravě. 2. vyd. Praha: Vogel, 2007. ISBN 9788086411828. s. 97

Kolektiv autorů, Pracovní režim a pracovní doba řidiče: předpisy v sociální oblasti týkající se silniční dopravy. 3., upravené vydání Praha: Vogel, 2011. ISBN 978-80-87388-13-6. s. 100

PETRUNČÍK, Pavel. Dohoda ADR: Přeprava nebezpečných věcí po silnici. Sdružení automobilových dopravců ČESMAD BOHEMIA. ČR, Praha, 2017.

Elektronické zdroje

Doprava v praxi [online]. [cit. 2018-02-28]. Dostupné z WWW: http://www.doprava.vpraxi.cz/aetr.html

Ecodrive [online]. [cit. 2018-03-01]. Dostupné z WWW: http://www.ecodrive.cz/download/Novinky%20DTCO%202015.pdf

TISPOL [online]. [cit. 2018-03-02]. Dostupné z WWW: https://www.tispol.org/about/tispol

Celní správa [online]. [cit. 2013-03-02]. Dostupné z WWW: https://www.celnisprava.cz/cz/o-nas/nase-ukoly/Stranky/mobilni-skupiny.aspx

CSPSD [online]. [cit. 2018-03-02]. Dostupné z WWW: http://www.cspsd.cz/mobilni-expertni-jednotky

Tachoscan [online]. [cit. 2018-03-02]. Dostupné z WWW: http://tachoscan.cz/sw/main

TAGRA.eu [online]. [cit. 2018-03-02]. Dostupné z WWW: http://www.tdt.cz/tagra-eu/reference/

Autorevue [online]. 2005 [cit. 2018-03-03]. Dostupné z WWW: http://www.autorevue.cz/uamk-jak-bojovat-s-unavou-za-volantem_1

IBESIP [online]. 2012 [cit. 2018-03-03]. Dostupné z WWW: http://www.ibesip.cz/cz/profesionalni-ridic/bezpecne-rizeni-vozidla/povolani-profesionalniho-ridice

Autolexikon [online]. Evropská dohoda o silniční dopravě AETR. Česká republika: online, 2014 [cit. 2018-02-28]. Dostupné z WWW: http://www.autolexicon.net/cs/articles/evropska-dohoda-aetr/

Mechanika Teplice: Tachografy Děčín [online]. 2018 [cit. 2018-03-01]. Dostupné z WWW: http://www.mechanikadc.cz/digitalni-tachograf-vdo/dtco-3-0/

Ministerstvo dopravy [online]. ČR [cit. 2018-03-05]. Dostupné z WWW: http://www.mdcr.cz/Dokumenty/Silnicni-doprava/Nakladni-doprava/Potvrzeni-pro-

ridice/Potvrzeni-pro-ridice?returl=/Dokumenty/Silnicni-doprava/Nakladni-doprava/Potvrzeni-pro-ridice

MVČR [online]. ČR, 2013 [cit. 2018-03-10]. Dostupné z WWW: http://www.mvcr.cz/gdpr/docDetail.aspx?docid=21789496&doctype=ART

Security magazín [online]. ČR, 2015 [cit. 2018-03-13]. Dostupné z WWW: https://www.securitymagazin.cz/technologie/systemy-asistence-ridici-od-spolecnosti-bosch-1404043813.html

Dopravní právo [online]. 2016 [cit. 2018-03-04]. Dostupné z WWW: http://www.dopravni-pravo.cz/alkohol-za-volantem/

Legislativní dokumenty

O Evropské dohodě o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (AETR): Vyhláška č. 108. In: ČR: Ministr zahraničních věcí, 1976

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014 ze dne 4. února 2014 o tachografech v silniční dopravě, o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovém zařízení v silniční dopravě a o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy. 4. 2. 2014. Evropská unie: Evropský parlament, Rada Evropské unie, 2014.

Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě. 26. 4. 1994. Česká republika: Parlament České republiky, 1994.

Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník. 9. 2. 2009. Česká republika: Parlament české republiky, 2009.

Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. 19. 10. 2000. Česká republika: Parlament České republiky 2000.

Ostatní zdroje

Kromě výše uvedených zdrojů byly při zpracování bakalářské práce využity následující materiály:

Závazné pokyny policejního prezidenta pro službu dopravní policie

Vlastní zdroje – dotazy k institucím a osobám v dopravě

Resortní akční plán bezpečnosti a plynulosti silničního provozu

Seznam zkratek

ADR – z francouzského *Accord Dangereuses Route* – přeprava nebezpečných věcí po silnici

AETR – z francouzského *Accord européen sûr les transports routiers* – Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě

AMS – autorizovaná metrologická střediska

BESIP – bezpečnost silničního provozu

CD – z anglického copmact disc – kompaktní disk

CSPSD – Centrum služeb pro silniční dopravu

Č - číslo

ČR – Česká republika

EHS – Evropské hospodářské společenství

EN – Evropská norma

ES – Evropské společenství

EU – Evropská unie

GPS – Global Positioning System, česky: Globální polohový systém

MEJ – Mobilní expertní jednotky

NR – Nařízení rady

NRES – Nařízení rady Evropská směrnice

OSVČ – osoba samostatně výdělečně činná

Sb. - sbírky

TISPOL - organizace sdružující evropské policejní sbory v oblasti dopravní problematiky

TC - tachograf

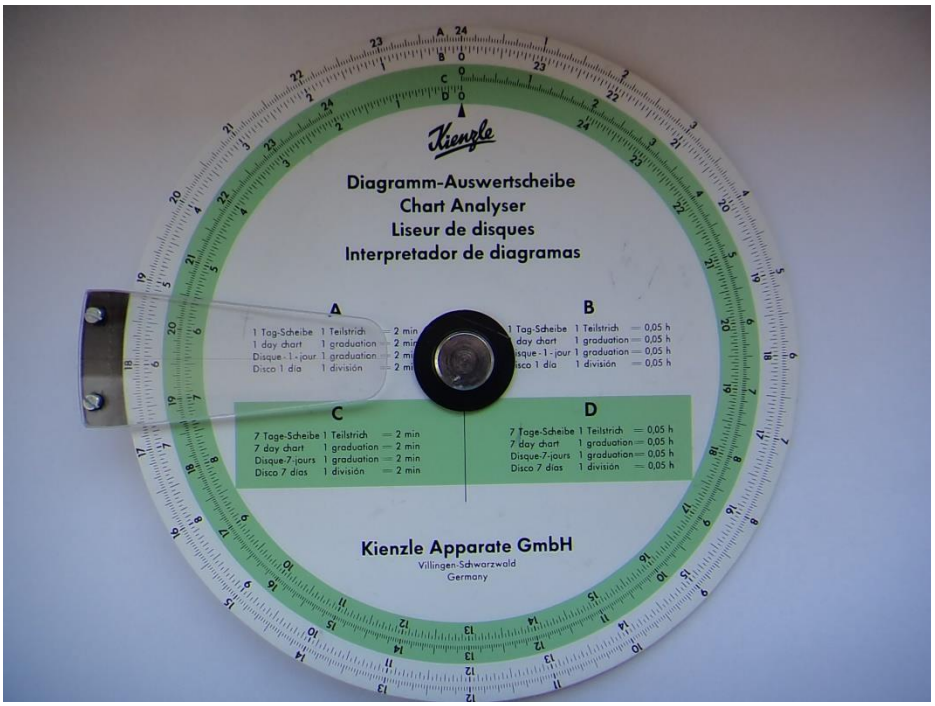
WLAN – wireless local-area network, česky počítačová bezdrátová síť

Přílohy

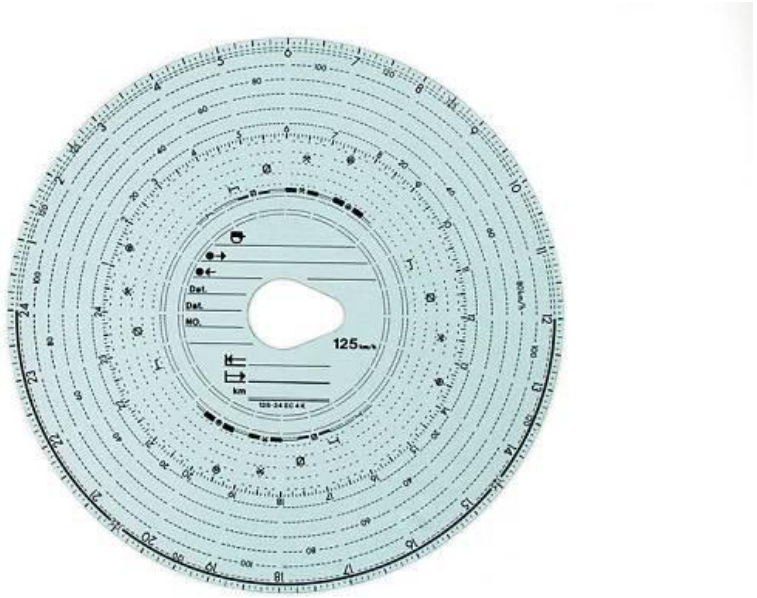
Kontrolní karta[73]:

[73] *Vlastní zdroj*; Foto kontrolní karty. [2018-03-19].

Pomůcka ke kontrole záznamových listů[74]**:**



Záznamový list:



[74] *Vlastní zdroj*; Foto pomůcky ke čtení záznamových listů a záznamového listu. [2018-03-19].

Čtečka dat VDO z karty řidiče a tachografu[75]:

[75] *Vlastní zdroj*; Foto čtečky dat VDO z karty řidiče a tachografu. [2018-03-19].

Pomůcka pro řidiče[76]:

Doba týdenního odpočinku

Běžná týdenní doba odpočinku musí činit nejméně 45 hodin.

Zkrátit lze týdenní dobu odpočinku až na 24 hodin.

Zkrácení však musí být vyrovnáno odpovídající dobou odpočinku vybranou v celku před koncem třetího týdne následujícího po dotyčném týdnu, která musí bezprostředně navazovat na jinou dobu odpočinku trvající nejméně 9 hodin.

Týdenní doba odpočinku musí začít vždy nejpozději po 144 hodinách od skončení předchozí týdenní doby odpočinku.

Ve dvou po sobě jdoucích týdnech musí mít řidič dvě běžné nebo jednu běžnou a jednu zkrácenou týdenní dobu odpočinku.

Doba řízení a odpočinků v režimu s více řidiči

Za provoz se dvěma nebo více řidiči je považován takový, kdy jsou řidiči přítomni ve vozidle, přičemž první hodinu od zahájení jízdy není přítomnost druhého řidiče nutná.

Řidič trávící čas jako spolujezdec musí mít nastavenou pohotovost, přičemž se doba 45 minut může považovat za přestávku v řízení.

Denní ani týdenní odpočinek nelze trávit v jedoucím vozidle.

Příklad jízdy v režimu s více řidiči

Denní odpočinek v režimu s více řidiči

Řidiči jedoucí v režimu s více řidiči musí mít v průběhu každých 30 hodin nejméně 9 hodin odpočinku.

Několik dobrých rad

Nepoužívejte záznamové listy (kotoučky) po dobu delší jak 24 hodin.

Nezapomeňte doplnit chybějící záznamy ručně z druhé strany kotoučku, případně výtisku, včetně podpisu. U digitálního tachografu doplňujte činnost, kdy karta nebyla v tachografu.

Týdenní odpočinek je zaznamenán automaticky (tachografem), ručním vložením (digitální tachograf) nebo ručním záznamem (analogový tachograf).

U digitálních tachografů zadávejte vždy zemi začátku a konce pracovní směny.

Pokud je řidič držitelem platné karty řidiče, je povinen ji při silniční kontrole předložit.

Při jakékoliv odchylce od těchto pravidel zaznamenejte ručně z druhé strany kotoučku nebo výtisku důvod odchylky včetně podpisu.

Informační servis, nabídka školení
www.cspsd.cz

Praktická příručka pro řidiče

Základní informace o pracovním režimu řidičů

CENTRUM SLUŽEB PRO SILNIČNÍ DOPRAVU

Ministerstvo dopravy

BESIP

© 2017 CSPSD s. p. o.

Úvod

Tento leták Vám poskytne jednoduchý přehled základních ustanovení, týkajících se dodržování předpisů v nákladní dopravě podle nařízení (ES) č. 561/2006 a mezinárodní dohody AETR.

Dva předpisy - jedna pravidla

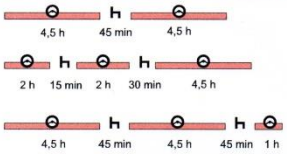
Nařízení (ES) č. 561/2006 - platí pro dopravu uvnitř EU a dále ve Švýcarsku, Norsku, Lichtenštejnsku a na Islandu.
Mezinárodní dohoda AETR - platí pro celou trasu pouze tehdy, jede-li se do/ze/přes země mimo Evropskou unii.

Znění dohody AETR bylo sjednoceno s nařízením (ES) č. 561/2006, i v režimu dohody AETR tak musí řidič dokládat činnost za aktuální den a předchozích 28 kalendářních dní a dodržovat všechny doby jako v případě nařízení (ES) č. 561/2006.

Vysvětlivky značek

⊖ = označuje dobu řízení
⧄ = označuje dobu pohotovosti
h = označuje dobu odpočinku nebo bezpečnostní přestávky
⚒ = označuje jinou práci (nakládka, vykládka apod.)

Doba řízení a přestávek v řízení



Běžná denní doba řízení může trvat nanejvýš 9 hodin, přičemž nejpozději po 4,5 hodinách řízení je nutno vykonat přestávku v délce nejméně 45 minut.

Přestávku lze rozdělit v průběhu 4,5 hodin jízdy na maximálně 2 části. Pak ale musí první část trvat nejméně 15 minut a druhá nejméně 30 minut.

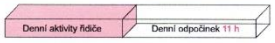
V kalendářním týdnu lze běžnou denní dobu řízení dvakrát prodloužit až na 10 hodin.

Další zásady

- Celková doba řízení v jednom týdnu (*pondělí 0:00 h až neděle 23:59 h*) může činit nanejvýš 56 hodin.
- Celková doba řízení ve dvou po sobě jdoucích týdnech nesmí překročit 90 hodin.
- Doby přerušení řízení se do celkové doby řízení nezapočítávají.

Doba denního odpočinku

Běžný denní odpočinek musí činit nejméně 11 hodin.



Denní odpočinek (běžný, dělený i zkrácený) musí být čerpán v průběhu každých 24 hodin od skončení předchozího denního nebo týdenního odpočinku!!!

Zkrácený denní odpočinek

Mezi dvěma týdenními odpočinky lze denní odpočinek zkrátit až na 9 hodin, avšak nanejvýše 3x.

Dělený denní odpočinek

Denní odpočinek lze také rozdělit. Pak platí, že první část odpočinku musí činit nejméně 3 hodiny a druhá minimálně 9 hodin.

© 2017 CSPSD s. p. o.

[76] *CSPSD* [online]. [cit. 2018-03-09]. Dostupné z: https://www.cspsd.cz/storage/files/Pracovni_rezim_ridicu.pdf

Potvrzení o činnostech[77]:

POTVRZENÍ O ČINNOSTECH(1)
(NAŘÍZENÍ (ES) Č. 561/2006 NEBO AETR(2))

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

Nepravdivá potvrzení jsou porušením právních předpisů

Tuto část vyplňuje dopravce

1. Název dopravce:
2. Adresa, poštovní směrovací číslo, město, země: , , ,
3. Telefonní číslo (včetně mezinárodní předvolby):
4. Číslo faxu (včetně mezinárodní předvolby):
5. E-mailová adresa:

Já, níže podepsaný/podepsaná:

6. Příjmení a jméno:
7. Pozice u dopravce:

potvrzuji, že řidič:

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

v období:

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

20. Místo: Datum:

Podpis

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

22. Místo: Datum:

Podpis řidiče:

(1) Tento formulář je k dispozici v elektronické a vytisknutelné podobě na této adrese: http://ec.europa.eu
(2) Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě.
(*) Z kolonek lze zvolit pouze jednu.

[77] *Ministerstvo dopravy* [online]. ČR [cit. 2018-03-05]. Dostupné z: http://mdcr.cz/Dokumenty/Silnicni-doprava/Nakladni-doprava/Potvrzeni-pro-ridice/Potvrzeni-pro-ridice