

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

**BAKALÁŘSKÁ PRÁCE**

**PŘESTUPKY V DOPRAVĚ SE ZAMĚŘENÍM NA  
MEZINÁRODNÍ SILNIČNÍ NÁKLADNÍ DOPRAVU**

**Autor práce: Michal Ferbar**

**Studijní obor: Bezpečnostně právní činnost ve veřejné správě**

**Forma studia: Kombinovaní**

**Vedoucí práce: JUDr. Jozef Bandžak, Ph.D.**

**Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostních studií**

**2020**

# VYSOKÁ ŠKOLA EVROPSKÝCH A REGIONÁLNÍCH STUDIÍ, z.ú.

Žižkova 6, 370 01 České Budějovice

## ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Jméno a příjmení studenta: Michal Ferbar, DiS.

Studijní program: Bezpečnostně právní činnost

Studijní obor: Bezpečnostně právní činnost ve veřejné správě

Forma studia: Kombinovaná

Místo studia: Píňhran

Název bakalářské práce: Přestupky v dopravě se zaměřením na mezinárodní nákladní silniční dopravu

Název bakalářské práce v anglickém jazyce: Traffic offenses with a focus on international road freight transport

Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostních studií


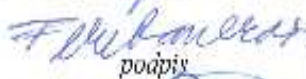

Vedoucí bakalářské práce (jméno a příjmení, titul): JUDr. Jozef Bandžak, Ph.D.

Datum zadání bakalářské práce: říjen 2019

CÍL BAKALÁŘSKÉ PRÁCE: Hlavní cíl bakalářské práce bude porovnat rozdíl mezi analogovým a digitálním tachografem v možnosti páčání značně specifických přestupků v mezinárodní silniční nákladní dopravě a to vzhledem k manipulaci s tachografy a dále specifičnost mezinárodních dohod.

Student:	25.10.2019	
Michal Ferbar, DiS	datum	podpis
Vedoucí práce:	25.10.2019	
JUDr. Jozef Bandžak, Ph.D.	datum	podpis

Schvaluji zadání bakalářské práce:

Vedoucí katedry:	28.11.19	
doc. JUDr. Roman Svatoš, Ph.D.	datum	podpis
Prorektorka pro studium a vnitřní záležitosti:	26.11.19	
RNDr. Růžena Ferobauerová	datum	podpis
Pověřený rektor:	2.12.2019	
doc. Ing. Jiří Dušek, Ph.D.	datum	podpis



Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci vypracoval samostatně, na základě vlastních zjištění a s použitím odborné literatury a materiálů uvedených v seznamu použitých zdrojů.

Prohlašuji, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění souhlasím se zveřejněním své bakalářské práce v elektronické podobě ve veřejně přístupné části infodisku VŠERS, a to se zachováním mého autorského práva k odevzdanému textu této kvalifikační práce. Souhlasím dále s tím, aby toutéž cestou byly v souladu s uvedeným ustanovením zákona č. 111/1998 Sb. zveřejněny posudky vedoucí(ho) a oponentů práce i záznam o průběhu a výsledku obhajoby kvalifikační práce. Rovněž souhlasím s porovnáním textu mé kvalifikační práce systémem na odhalování plagiátů.

.....

Děkuji vedoucímu bakalářské práce JUDr. Jozefu Bandžakovi, Ph.D., za cenné rady, připomínky a metodické vedení práce.

## ABSTRAKT

FERBAR, M. *Přestupky v dopravě se zaměřením na mezinárodní silniční nákladní dopravu: bakalářská práce*. České Budějovice: Vysoká škola evropských a regionálních studií, 2020. 68 s. Vedoucí bakalářské práce: JUDr. Jozef Bandžak, Ph.D.

### **Klíčová slova:**

analogový tachograf, digitální tachograf, přestupek, karta řidiče, mezinárodní silniční doprava,

Záznamová zařízení motorových vozidel v mezinárodní silniční nákladní dopravě jsou již dnes širší veřejnosti běžně dostupným pojmem a jsou nezbytnou součástí vozidel používaných při provozu na pozemních komunikacích. Znalosti v oblasti právních norem, fungování tachografů a jejich součástí jsou důležitým předpokladem k odhalování přestupků v mezinárodní silniční nákladní dopravě. Bakalářská práce má ambici v intencích hlavního cíle deskriptivní metodou popsat aspekty mezinárodní nákladní silniční dopravy, dále popisným způsobem vymezit samotná záznamová zařízení (tachografy), dále zpřehlednění a uvedení současných a minulých typů používaných tachografů, jejich rozdělení a funkce, popis součástí tachografu, vysvětlení jakými součástmi a funkcemi je ovlivněno samotné používání tachografů včetně uvedení některých právních požadavků pro správnou činnost tachografů, a dále určit legislativní aspekty zkoumané odborné tématické oblasti.

## **ABSTRACT**

FERBAR, M *Traffic offenses specializing in international road freight transport: Bachelor Thesis*. České Budějovice: The College of European and Regional Studies, 2020. 68 p. Supervisor: JUDr. Jozef Bandžak, Ph.D.

### **Key words:**

analogue tachograph, digital tachograph, offense, driver card, international road transportcard,

Motor vehicle recording equipment in international road freight transport is already a commonly available term to the wider public and is an essential part of vehicles used for road traffic. Knowledge of legal standards, the functioning of tachographs and their components is an important prerequisite for detecting offenses in international road freight transport. The aim of this bachelor thesis is to describe aspects of international road freight transport by descriptive method, to define descriptive devices (tachographs), to clarify and present current and past types of used tachographs, their classification and function the use of tachographs, including the introduction of some legal requirements for the proper operation of tachographs, and the determination of legislative aspects of the research subject area are also affected by the components and functions.

# Obsah

ÚVOD .....	8
1 CÍLE A METODIKA BAKALÁŘSKÉ PRÁCE .....	9
1.1 Cíle bakalářské práce .....	9
1.2 Metodika bakalářské práce .....	9
2 PRÁVNÍ ÚPRAVA NÁKLADNÍ SILNIČNÍ DOPRAVY .....	10
2.1 Vnitrostátní právní úprava nákladní silniční dopravy .....	10
2.2 Mezinárodní právní úprava nákladní silniční dopravy .....	13
3 HISTORIE A ROZDĚLENÍ ZÁZNAMOVÝCH ZAŘÍZENÍ .....	17
3.1 Historie záznamových zařízení .....	17
3.2 Rozdělení záznamových zařízení .....	18
3.2.1 TC tachograf .....	19
3.2.2 EC tachograf .....	20
3.2.3 DT tachograf .....	22
3.2.4 IT (SMART) tachograf .....	23
4 ANALOGOVÝ TACHOGRAF .....	25
4.1 Základní části analogového tachografu .....	26
4.2 Základní zaznamenané činnosti řidiče .....	27
4.3 Záznamové listy tachografu .....	28
5 DIGITÁLNÍ TACHOGRAF .....	32
5.1 Základní části digitálního tachografu .....	32
5.2 Karta řidiče .....	33
5.3 Jízda bez karty řidiče .....	35
5.4 Snímač pohybu .....	37
6 MANIPULACE Z POHLEDU PŘESTUPKU .....	40
6.1 Obecný pohled na přestupky v mezinárodní nákladní dopravě .....	40
6.1.1 Případná porušení právních předpisů v silniční dopravě .....	42
6.2 Důvody manipulace s tachografy .....	47

6.3	Způsoby manipulace s tachografy .....	48
6.3.1	Magnet na snímači pohybu .....	48
6.3.2	Skrytý přepínač .....	50
6.3.3	Modifikovaný snímač pohybu.....	51
6.3.4	Zásah do kabelu mezi tachografem a snímačem pohybu.....	52
6.3.5	Přídavný falešný snímač pohybu.....	52
6.3.6	Zamezení zápisu dat na kartu řidiče .....	53
6.3.7	Změna konstant tachografu .....	53
6.3.8	Ukryté druhé záznamové zařízení.....	54
6.3.9	Další způsoby manipulace s tachografy .....	55
7	NÁVRH ŘEŠENÍ KE ZMĚNĚ SOUČASNÉHO STAVU .....	56
	ZÁVĚR .....	57
	SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ .....	59
	SEZNAM ZKRATEK.....	65
	SEZNAM OBRÁZKŮ .....	66



## ÚVOD

Za poslední desetiletí neustále dochází ke zvyšování provozu na pozemních komunikacích. Tento trend je zcela patrný pro každého řidiče. Nedochází pouze k nárůstu provozu osobních automobilů, ale především k zvýšení provozu nákladní dopravy. Tento nárůst provozu nákladní dopravy byl způsoben především volným pohybem osob a zboží od okamžiku, kdy Česká republika vstoupila do Evropské unie a Schengenského prostoru. Česká republika se tímto stala tranzitní zemí, přes kterou denně projedou tisíce nákladních vozidel. Mimo vstupu České republiky do Evropské unie přispělo ke zvýšení provozu na pozemních komunikacích rovněž snížení přepravy nákladu po železnici.

Vzhledem ke zvyšování provozu na pozemních komunikacích dochází ve druhé polovině 20. století ke snaze o zlepšení situace na těchto komunikacích. Obecně lze konstatovat, že osobní automobily obecně (lépe řečeno v globálním pojetí při srovnání osobní a nákladní silniční dopravy) nepředstavují v případě dopravní nehody až takové riziko pro zdraví lidí a majetek jako nákladní vozidla, které samy o sobě (nemluvě o jejich plném naložení) mnohdy hmotnostně několikanásobně převažují několik osobních automobilů.

Od 1. května 2004 se Česká republika stala členem Evropské unie, která v rámci dosažení svých stanovených cílů vydává právní akty různé právní síly. Těmito akty jsou nařízení, směrnice, rozhodnutí, doporučení a stanoviska. Z pohledu silniční dopravy mají největší význam nařízení a směrnice. Nařízení jsou akty právně závazné a platí v celém svém rozsahu na území všech členských států. Nařízení vydává Evropský parlament a Rada. Směrnice jsou pak právní akty, které stanovují cíle pro členské státy, a ty jsou poté povinny stanovené cíle implementovat do vnitrostátní právní úpravy.

Evropská unie upravuje silniční dopravu ze dvou hledisek. Prvním hlediskem je právní úprava regulující podmínky pro provozování vozidel v nákladní dopravě, respektive upravuje, která vozidla a jak musí být vybavena záznamovými zařízeními, a druhým hlediskem je potom stanovení pravidel na doby řízení a doby odpočinku.

Z tohoto důvodu stále dochází v rámci EU k uzavírání různých mezinárodních dohod, kdy členské státy EU vyvíjejí zvýšenou snahu o zlepšení situace týkající se právě bezpečnosti na pozemních komunikacích, kterou realizují prostřednictvím zpřísnění pravidel (mimo jiné) i pro řidiče a dopravce nákladních vozidel. V těchto dohodách stanovují výrobcům vozidel přísnější technické podmínky na konstrukci vozidel, ale i dopravcům a řidičům stanovují stále přísnější podmínky přepravy.

# **1 CÍLE A METODIKA BAKALÁŘSKÉ PRÁCE**

## **1.1 Cíle bakalářské práce**

Hlavním cílem bakalářské práce je porovnat rozdíly mezi analogovým a digitálním tachografem v možnosti páchání značně specifických přestupků v mezinárodní dopravě, a to vzhledem k manipulaci s tachografy a dále specifičnost mezinárodních dohod.

Dílčím cílem práce je poukázat na problémy v aplikaci právní úpravy a navrhnout možná řešení na zlepšení současného stavu, neboť právní úprava, především v oblasti mezinárodních právních předpisů, jimiž je Česká republika vázána, doznává změn a uvedené téma je z mého pohledu velice aktuální.

## **1.2 Metodika bakalářské práce**

Obsah práce je z metodického hlediska zpracován formou literární rešerše s využitím různých informačních zdrojů. Vzhledem k popisované problematice je v textu využito zvláště legislativních a internetových zdrojů. Právních a ostatních předpisů na národní a mezinárodní úrovni je využito zejména při zpracování základního přehledu právní úpravy vztahující se k nákladní silniční dopravě. Pozornost je věnována především mezinárodní právní úpravě nákladní silniční dopravy. Dále je zde provedeno zmapování historického kontextu záznamových zařízení (tachografů), které je porovnáno s registrací pracovní činnosti řidiče. Internetové zdroje byly použity zejména k získání popisu technických parametrů analogových a digitálních tachografů, ale také k popisu konkrétních příkladů způsobů manipulace s tachografy. Významnou metodou vědecké práce využitou při tvorbě bakalářské práce je kromě literární rešerše metoda analýzy. Autor práce provedl analýzu dřívější a současné právní úpravy České republiky související s nákladní silniční dopravou v porovnání s právní úpravou EU, přičemž se také zaměřil i na otázku řešení přestupku a zavádění specifických povinností na území některých států EU.

V textu jsou dále reflektovány rovněž osobní zkušenosti autora práce v oblasti zkoumané problematiky.

## **2 PRÁVNÍ ÚPRAVA NÁKLADNÍ SILNIČNÍ DOPRAVY**

S ohledem na skutečnost, že problematika přestupků v mezinárodní nákladní silniční dopravě je velice úzce spojeno s oblastí práva, tak je tato kapitola věnována přehledu právní úpravy, která se vztahuje k nákladní silniční dopravě, přičemž zvláštní pozornost je věnována především mezinárodní právní úpravě nákladní silniční dopravy.

### **2.1 Vnitrostátní právní úprava nákladní silniční dopravy**

V České republice (dále jen ČR) je základním právním předpisem v oblasti silniční dopravy zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon o provozu na pozemních komunikacích). Předmětem právní úpravy tohoto zákona je především (resp. mimo jiné) úprava práv a povinností účastníků provozu na pozemních komunikacích, pravidel a řízení provozu na pozemních komunikacích.<sup>1</sup> V zásadě se jedná o všeobecný právní předpis platný pro všechny účastníky provozu na pozemních komunikacích, bez ohledu na to, zda jde o řidiče motorového či nemotorového vozidla, jezdce na zvířeti, cyklistu či chodce. V oblasti právní úpravy silniční dopravy patří ke stěžejním právním aktům vyhlášky Ministerstva dopravy jakožto ústředního správního orgánu na úseku silniční dopravy v ČR. Hlavním prováděcím předpisem zákona o provozu na pozemních komunikacích je vyhláška č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích). Tato vyhláška se zabývá úpravou provozu na pozemních komunikacích; výjimkami z omezení jízdy některých vozidel; označováním osob, věcí a vozidel ve zvláštních případech; řízením provozu na pozemních komunikacích.<sup>2</sup>

Dalším významným předpisem z oblasti silniční dopravy je zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon o silniční dopravě). Předmětem jeho právní úpravy je úprava podmínek pro provozování silniční dopravy prostřednictvím silničních motorových vozidel, která je prováděna vlastní a cizí potřeby za účelem podnikání, stejně jako úprava práv a povinností právnických a fyzických osob, včetně pravomocí a působnosti orgánů státní správy. Tento právní předpis dále upravuje přepravu nebezpečných věcí, provozování

---

<sup>1</sup> Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, Část první, Hlava I, § 1, písm. a) – c).

<sup>2</sup> Vyhláška č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

mezinárodní silniční dopravy a silniční dopravy na území našeho státu ze strany zahraničních provozovatelů a v neposlední řadě státní správu a státní odborný dozor v silniční dopravě.<sup>3</sup>

V ČR jsou rozlišovány dvě úrovně podzákoných derivátních právních normativních aktů. Jedná se jak o právní předpisy vlády a prezidenta, tak o právní předpisy ministerstev, jiných správních úřadů a orgánů územní samosprávy v rámci přenesené působnosti.<sup>4</sup> Zákon o silniční dopravě je prováděn prostřednictvím několika prováděcích vyhlášek ministerstva dopravy. Z těch nejvýznamnějších lze uvést vyhlášku č. 478/2000 Sb., kterou se provádí zákon o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů (dále jen vyhláška, kterou se provádí zákon o silniční dopravě). Ustanovení tohoto právního předpisu se týkají podmínek pro způsob vedení záznamů o době řízení vozidla u přeprav, na něž se vztahuje přímo použitelný předpis EU, stejně jako přeprav, jež jím upraveny nejsou, čímž je zapotřebí vymezit je českým prvním řádem. Dále upřesňují podmínky přepravy nebezpečných věcí dle Dohody ADR.

Za účelem vymahatelnosti práva a kontrol dodržování právních předpisů v oblasti dopravy byla Ministerstvem dopravy vydána vyhláška č. 522/2006 Sb., o státním odborném dozoru a kontrolách v silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů (dále jen vyhláška o státním odborném dozoru a kontrolách v silniční dopravě). Uvedená vyhláška je v souvislosti na přímo použitelný předpis Evropských společenství zaměřena na jednotné postupy, systém a předmět kontrol a státního odborného dozoru v silniční dopravě a stanovení vzoru paměťové kontrolní karty.<sup>5</sup>

V oblasti nákladní silniční dopravy, je však zcela nezbytná speciální právní úprava. V podstatě jde o velmi rozsáhlou problematiku, která je mimo jiné upravena speciální právní úpravou v rámci komunitárního práva EU. V českém právním řádu je reflektováno členství ČR v EU. Na základě tohoto členství je ČR zavázána k povinnosti tzv. inkorporace (tj. recepce mezinárodního práva) směrnic, které byly schváleny Radou EU. V návaznosti na povahu nařízení ve smyslu přímo použitelného předpisu EU však P. Vetešník, L. Jemelka, E. Vetešníková, Z. Adameová a L. Bohuslav<sup>6</sup> uvádějí, že jejich obsah je zakázáno přímo inkorporovat do vnitrostátního právního řádu.

---

<sup>3</sup> Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů, Část I, § 1, odst. 1 – 3.

<sup>4</sup> HARVÁNEK, Jaromír. *Právní teorie*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2013. 440 s. ISBN 978-80-7380-458-9.

<sup>5</sup> Vyhláška č. 522/2006 Sb., o státním odborném dozoru a kontrolách v silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů, § 1.

<sup>6</sup> VETEŠNÍK, Pavel, JEMELKA, Luboš, POTĚŠIL, Lukáš, VETEŠNÍKOVÁ, Eva, ADAMEOVÁ, Zuzana, BOHUSLAV, Lukáš. *Dopravní právo*. Praha: C. H. Beck, 2016. 816 s. ISBN 978-80-7400-409-4.

Kromě toho, že je ČR členem EU, je rovněž i členem mnoha mezinárodních organizací. Z tohoto důvodu pro ni vyplývá povinnost řídit se uzavřenými mezinárodními smlouvami. Tato povinnost jako taková plyne z ústavního zákona č. 1/1993 Sb., Ústava České republiky, ve znění pozdějších předpisů (dále jen Ústava ČR), v němž je uvedeno, že „*vyhlášené mezinárodní smlouvy, k jejichž ratifikaci dal Parlament souhlas a jimiž je Česká republika vázána, jsou součástí právního řádu; stanoví-li mezinárodní smlouva něco jiného než zákon, použije se mezinárodní smlouva*“.<sup>7</sup> Z tohoto tedy plyne, že není přípustné, aby byla česká právní úprava v rozporu s ratifikovanými mezinárodními smlouvami. V souvislosti s povinnostmi, které z těchto mezinárodních smluv vyplývají, je Ministerstvem zahraničních věcí ČR vedena Sbírka mezinárodních smluv ratifikovaných Parlamentem ČR. Mezinárodní smlouvy závazné pro ČR jsou uzavírány na úrovni mezinárodních vládních organizací, jichž je náš stát členem. Vládní organizace představují organizace projednávající a snažící se ke sjednocení funkcí, jenž jsou v dopravě vykonávány či ovlivňovány státem.<sup>8</sup> V roce 1942 se stalo tehdejší Československo členem Organizace spojených národů (dále jen OSN). Součástí OSN je ČR i dnes. OSN se otázkám z oblasti dopravy věnuje poměrně intenzivně. Z tohoto důvodu došlo na evropské úrovni ke zřízení regionální komise označovaná jako „Evropská hospodářská komise OSN“ (dále jen EHK OSN), jež měla rozhodující úlohu v rámci sjednocování evropských podmínek pro provádění silniční dopravy. EHK OSN značně ovlivňuje vývoj nejen evropských, ale také českých právních předpisů v oblasti silniční dopravy, a to zvláště co se týče tvorby norem pro schvalování silničních vozidel a přepravy nebezpečných věcí. Z dalších evropsky významných mezinárodních organizací lze zmínit Evropskou konferenci ministrů dopravy (Conférence Européenne des Ministres des Transports – dále jen CEMT), jejímž členem je ČR od roku 1991. CEMT je z hlediska silniční dopravy rovněž významná, neboť vyvíjí činnost pro udělování multilaterálních kvót v rámci vydávání vstupních povolení.

Na základě stanovených cílů jsou EU vydávány právní akty o různé právní síle. Jsou jimi nejrůznější nařízení, směrnice, rozhodnutí, doporučení a stanoviska. Přehled této mezinárodní právní úpravy týkající se nákladní silniční dopravy je uveden v následující podkapitole 2.2.

---

<sup>7</sup> Ústavní zákon č. 1/1993 Sb., Ústava České republiky, ve znění pozdějších předpisů, Hlava první, Čl. 10.

<sup>8</sup> KYNCL, Jan. *Systém zvyšování odborné způsobilosti provozovatelů silniční motorové dopravy*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2001. 150 s. ISBN 80-7194-346-0, s. 50.

## 2.2 Mezinárodní právní úprava nákladní silniční dopravy

Z výše zmiňovaných nařízení, směrnic, rozhodnutí, doporučení a stanovisek EU mají z hlediska silniční dopravy největší význam příslušná nařízení a směrnice. Nařízeními vydávanými Evropským parlamentem a Radou se rozumí právně závazné akty platné v celém svém rozsahu na území všech členských zemí EU. Směrnice představují právní akty stanovující cíle pro členské země EU, na něž se následně vztahuje povinnost implementace těchto cílů do vnitrostátní právní úpravy.

Právě EU v současnosti výrazně ovlivňuje právní úpravu ve svých členských zemích, a to ve všech oblastech života lidí. Výjimkou není ani oblast silniční dopravy, kde zaujímá evropská úprava taktéž významný podíl. Prostřednictvím evropských nařízení dochází k regulaci všech oblastí silniční dopravy, včetně nákladní silniční dopravy. EU je silniční doprava upravena ze dvou hledisek. První hledisko spočívá v právní úpravě, která reguluje podmínky pro provozování vozidel v nákladní dopravě (přesněji řečeno upravuje, která vozidla a jak musí být vybavena záznamovými zařízeními). Druhé hledisko právní úpravy je zaměřeno na stanovení pravidel na doby řízení a doby odpočinku.

Právní úprava zavedení záznamových zařízení do silniční dopravy sahá do 70. let 20. století, kdy bylo přijato Nařízení (EHS) č. 1463/70. Tímto nařízením byla jako první zavedena povinnost pro dopravce z členských zemí EU vybavit vozidla záznamovými zařízeními. Lze konstatovat, že nejen pro EU jako takovou, ale taktéž pro ČR, mělo období od druhé poloviny 80. let 20. století veliký význam, a to z toho důvodu, že bylo přijato Nařízení Rady (EHS) č. 3821/85, o záznamovém zařízení v silniční dopravě (dále jen Nařízení (EHS) č. 3821/85). Toto nařízení zavedlo do silniční dopravy povinné používání tzv. EC tachografů vybavených záznamem s přesně vymezenými technickými předpoklady.<sup>9</sup>

Právní úprava tohoto nařízení se vztahovala na to, do jakých vozidel mají být záznamová zařízení instalována, jaké jsou požadavky na jejich konstrukci, kdo je oprávněn k jejich instalaci a ověřování, či jak mají být záznamová zařízení používána. V neposlední řadě nelze opomenout ani úpravu tohoto nařízení o tom, jaké záznamy má řidič vozidla povinnost na výzvu při kontrole zařízení a záznamových listů předložit. Nařízení (EHS) č. 3821/85 bylo účinné až do února roku 2014, kdy bylo přijato nové nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014 o tachografech v silniční

---

<sup>9</sup> RADA EVROPSKÉ UNIE. Nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 ze dne 20. prosince 1985 o záznamovém zařízení v silniční dopravě, Příloha I.

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 (dále jen Nařízení (EU) č. 165/2014). Toto nařízení „*upravuje konstrukci, montáž, používání a zkoušení tachografů*“<sup>10</sup>. V tomto nařízení je výslovně uvedeno: „*Nařízení (EHS) č. 3821/85 se zrušuje. Odkazy na zrušené nařízení se považují za odkazy na toto nařízení.*“<sup>11</sup> Z tohoto vyplývá, že i když po formální stránce bylo Nařízení (EHS) č. 3821/85 zrušeno, jeho část je však stále v účinnosti. Platná je kupříkladu i příloha IB tohoto nařízení, což je dále potvrzováno taktéž vydávanými nařízeními, jež odkládají data možnosti používání adaptérů k tachografu v osobních a v nákladních motorových vozidlech do 3,5 t.<sup>12</sup> Cílem nové právní úpravy Nařízením (EU) č. 165/2014 mělo být dosažení větší srozumitelnosti, a to jeho celkovým zjednodušením a novým uspořádáním. Přestože toto nařízení vstoupilo v platnost prvním dnem po vyhlášení v Úředním věstníku EU, od počátku jeho platnosti se počítalo s částečnou účinností až od 2. března 2015 a s plnou účinností až od 2. března 2016.<sup>13</sup>

Obě uvedená nařízení (tj. nařízení (EHS) č. 3821/85 a Nařízení (EU) č. 165/2014) jsou primárně nařízeními upravujícími oblast konstrukce a používání záznamových zařízení ve vozidlech v silniční dopravě. Z pohledu EU však není řešena jen oblast těchto nařízení. Samotná záznamová zařízení byla zavedena především proto, aby bylo možné provádění relevantních kontrol pracovní doby řidičů nákladních vozidel. Za tímto účelem došlo ke stanovení pravidel možných denních dob řízení a odpočinku a povinnosti řidičů nákladních vozidel k vykonávání po určité době tzv. bezpečnostních přestávek. Prvním evropským předpisem, který řešil problematiku stanovení dob řízení a odpočinků bylo Nařízení Rady (EHS) č. 543/69, o harmonizaci určitých sociálních právních předpisů v silniční dopravě. Podoba tohoto nařízení byla následně změněna Nařízením Rady (EHS) č. 3820/85 o harmonizaci určitých sociálních právních předpisů v silniční dopravě (dále jen Nařízení (EHS) č. 3820/85), kdy se řešila rovněž oblast konstrukce

---

<sup>10</sup> EVROPSKÝ PARLAMENT; RADA EVROPSKÉ UNIE. 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, odst. 1.

<sup>11</sup> Tamtéž, Kapitola VIII, Článek 47.

<sup>12</sup> EVROPSKÁ KOMISE. Nařízení Komise (EU) č. 1161/2014 ze dne 30. října 2014, kterým se nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovém zařízení v silniční dopravě přizpůsobuje technickému pokroku.

<sup>13</sup> EVROPSKÝ PARLAMENT; RADA EVROPSKÉ UNIE. 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, Kapitola VIII, Článek 48.

záznamových zařízení. Jednalo se o významný nástroj ke kontrole dob řízení. Uvedené nařízení bylo účinné až do dubna roku 2007, kdy bylo přijato nové Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006, o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, o změně Nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a o zrušení Nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 (dále jen Nařízení (ES) č. 561/2006). Účelem přijetí tohoto nařízení bylo zvláště odstranění určitých nejasností v interpretaci původního Nařízení (EHS) č. 3820/85, a to způsobem, aby došlo k zamezení plánování denní doby řízení a přestávek. Toto nařízení mělo dále přispět ke zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích a ke zlepšení sociálního postavení zaměstnanců, na něž je toto nařízení vztaženo. Nařízení (ES) č. 561/2006 platí i v současné době. Významné jsou zvláště ustanovení kapitoly I, Článku 2 a 3 tohoto nařízení, v nichž jsou vymezena vozidla a druhy přepravy, na něž se toto nařízení vztahuje, a na něž se naopak nevztahuje. Právě z tohoto hlediska je působnost Nařízení (ES) č. 561/2006 poměrně ožehavým tématem, neboť je v něm uvedeno celá řada přeprav, na něž se vztahuje výjimka z působnosti tohoto nařízení. V případech, kdy jsou nařízením stanoveny výjimky, je stanovení pravidel pro vyjmutou přepravu v kompetenci určité členské země EU. Taktéž je možné uvést případy, kdy je přeprava realizována jen na území jedné členské země EU. Tehdy je tato země oprávněna ke stanovení vlastních pravidel, co se týče zpřísnění denní doby řízení, bezpečnostní přestávky, denní a týdenní doby odpočinku. Zmiňované zpřísnění se však v těchto případech vztahuje jen na vnitrostátní přepravu, nikoliv na přepravu mezinárodní.

Výše uvedená nařízení však mají pouze obecnou platnost, neboť platí pro nákladní silniční dopravu i pro přepravu osob. Každá z těchto přeprav však vykazují určitá specifika, jež jsou dále upravována samostatnými právními předpisy. Přestože jsou nařízení EU účinná pro přepravu v celém evropském společenství a jsou zaváděna za účelem ochrany rovných podmínek v rámci hospodářské soutěže, některé země si zavádějí vlastní předpisy, čímž dochází ke znevýhodňování dopravců ostatních členských států EU. Cílem zavádění těchto podmínek je především ochrana dopravců a řidičů ze států, jež tato pravidla zavádějí.

Na provozování nákladní silniční dopravy českými dopravci má právní následky nejen členství ČR v EU, ale i další skutečnosti. Významná je v tomto ohledu tzv. Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (dále jen Dohoda AETR) vydaná OSN. Do tehdejšího československého právního řádu byla tato dohoda transformována vyhláškou č. 108/1976 Sb., o Evropské dohodě o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (Dohoda AETR), ve znění pozdějších



předpisů. Dohoda AETR je platná na území 49 členských států EU. Všechny členské země EU jsou současně signatáři této dohody. Kromě dopravců z členských států EU jsou povinni řídit se Dohodou AETR také dopravci z dalších 21 zemí. V roce 2010 prošla Dohoda AETR značnou novelizací, a to sdělením č. 62/2010 Sb. m. s., kterým se nahrazují sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 108/1976 Sb., č. 82/1984 Sb. a č. 80/1994 Sb., o vyhlášení přijetí změn a dodatků Evropské dohody o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (Dohoda AETR), ve znění pozdějších předpisů. Touto novelou došlo ke sjednocení dob řízení a odpočinků, což přispělo k odstranění hlavních rozdílů. Přetrvávající drobné odlišnosti se týkaly požadavků na konstrukci záznamových zařízení. Z hlediska provádění kontrol u mezinárodních přeprav však stále zůstává významné rozlišení toho, zda je přeprava realizována dle Nařízení (ES) č. 561/2006 či Dohody AETR. Protože je však Dohoda AETR platná v členských zemích EU i na území jiných států, může se stát, že tato dohoda bude platit na území členského státu. Pro upřesnění Dohoda AETR je platná pro přepravy mezi členskými zeměmi EU a státy, jež tuto dohodu podepsaly, a dále také pro přepravy, kdy přeprava začíná na území členské země EU, dále pokračuje přes stát, který Dohodu AETR podepsal, a končí znovu na území členského státu EU. V obou těchto případech náleží přeprava pod přepravu v rámci Dohody AETR, a to bez ohledu na to, že je prováděna rovněž na území členských států EU, v nichž je obvykle aplikováno nařízení (ES) č. 561/2006.<sup>14</sup>

---

<sup>14</sup> MACHAČKA, Filip. *Nařízení 561/2006, 165/2014, AETR a české předpisy do kabiny: rukověť řidiče pro země Evropské unie a Českou republiku*. Pardubice: Systém consult, 2016. 144 s. ISBN 978-80-85629-32-3, s. 10 – 11.

### **3 HISTORIE A ROZDĚLENÍ ZÁZNAMOVÝCH ZAŘÍZENÍ**

Na základě výše uvedeného přehledu právní úpravy vztahující se k mezinárodní nákladní silniční dopravě (viz kapitola 2 tohoto textu výše) lze zmapovat stručnou historii záznamových zařízení, které registrují pracovní činnost řidičů nákladních vozidel (lépe řečeno tachografů). Vzhledem k variabilitě různých způsobů manipulace s tachografy ve smyslu přestupků v mezinárodní nákladní silniční dopravě je v rámci tohoto textu rovněž nutné uvedení rozdělení těchto záznamových zařízení.

#### **3.1 Historie záznamových zařízení**

Historie záznamových zařízení s registrací pracovní činnosti řidiče (tachografů) spadá do roku 1970, kdy došlo ke schválení Nařízení Rady (EHS) č. 1463/70 o zavedení tachografů do silniční dopravy (dále jen Nařízení (EHS) č. 1463/70). Tímto nařízením byla zavedena povinnost k používání záznamových zařízení (TC tachografů).

V roce 1972 začala v bývalé Československé socialistické republice platit vyhláška č. 32/1972 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů. Tento právní předpis nařizoval mimo jiné používání tachografů u nákladních vozidel přesahujících celkovou hmotnost 7 t a s konstrukční rychlostí vyšší než 40 km/h. Povinnost používání TC tachografů byla vztažena na vozidla, která byla uvedena do provozu po 1. červenci roku 1972.

Roku 1985 došlo již výše zmiňovaným Nařízením Rady (EHS) č. 3821/85 ke zrušení Nařízení (EHS) č. 1463/70, čímž byla zavedena povinnost k používání záznamových zařízení (resp. EC tachografů) v souladu s přílohou I. Nařízením (EHS) č. 3821/1985 však není zpětně nařizována dodatečná montáž EC tachografů na vozidla, která byla uvedena do provozu před platností tohoto nařízení. Z tohoto důvodu platila povinnost používání EC tachografů až od 29. září roku 1986.

Roku 2002 byla vydána vyhláška č. 341/2002 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen vyhláška o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích), která byla v podstatě kopií Nařízení (EHS) č. 3821/1985. Jediný rozdíl spočíval v tom, že vyhláškou o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích byla posunuta časová hranice povinnosti na vozidla uvedená

do provozu od 1. ledna roku 1990. Otázka tachografů byla postupně novelizována až do podoby současné vyhlášky č. 341/2014 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen vyhláška o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích z roku 2014).

Roku 2006 bylo novelizováno Nařízení (EHS) č. 3821/85, a to Nařízení (ES) č. 561/2006. Takto byla zavedena povinnost ke schvalování do provozu jen vozidel vybavených záznamovým zařízením dle přílohy IB (tj. digitálním tachografem). Ustanovení pro digitální tachografy platí od 1. května roku 2006.

Od listopadu roku 2008 pak začala platit vyhláška č. 388/2008 Sb., kterou se mění vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 341/2002 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dnes již v podobě vyhlášky č. 341/2014 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích). Tato vyhláška nařizovala dovybavení stanovených vozidel záznamovým zařízením dle přílohy č. I a IB. Termín pro dovybavení takovým tachografem nebyl ve vyhlášce cíleně stanoven, neboť vozidla nespádající do výjimek dle Článku 3 a 13 Nařízení (ES) č. 561/2006 měla být tímto záznamovým zařízením dovybavena po vstupu ČR do EU (tj. po 1. květnu roku 2004).<sup>15</sup>

## **3.2 Rozdělení záznamových zařízení**

Záznamová zařízení (tj. tachografy) mají nezastupitelnou úlohu, a to zvláště ve znalecké praxi. Při analýze nehodového děje představují významný zdroj relevantních vstupních dat a informací, které jsou nezbytné pro jeho hloubkovou analýzu. I v současné době se lze v praxi setkat s první generací tachografů, jimiž byly tachografy analogové, u nichž není zapotřebí žádného specifického softwarového a hardwarového vybavení, neboť samotné zjištění potřebných dat z kotouče je poměrně jednoduchou záležitostí. Z hlediska technologického vývoje jsou tachografy rozdělovány na tzv. TC, EC a DT tachografy. V současnosti nelze opomenout ani tzv. inteligentní tachografy, které bývají označovány zkratkou „IT“ či „SMART“. Tyto tachografy jsou stručně popsány v následujících subpodkapitolách 3.2.1 až 3.2.4 tohoto textu dále.

---

<sup>15</sup> DUŠEK, Vladimír. Informace pro STK k záznamovému zařízení s registrací pracovní činnosti řidiče: Tachograf. *Centrum služeb pro silniční dopravu* [online] 2011 [cit. 2020-03-12]. Dostupné z: [http://www.agados.cz/file/95\\_1\\_1/](http://www.agados.cz/file/95_1_1/).

### 3.2.1 TC tachograf

TC tachograf (viz obrázek č. 1) je nejstarším typem tachografů. Jedná se o nehomologovaný tachograf, jenž k pohonu využívá hodinového strojku, který je nezbytné před jízdou natáhnout. TC tachograf i jeho náhon musí být u nákladních automobilů a autobusů plombován. Záznam z tohoto tachografu musí korespondovat svými průběhy s údaji počítače, ujetou vzdáleností, rychloměrem a časem jízdy i stání při spolehlivé čitelnosti bez pomocných přístrojů. Doba chodu na jedno natažení hodinového strojku TC tachografu musí stačit minimálně na jeden záznam. TC tachografy používají pro zápis záznamový kotouček s kulatým otvorem (viz obrázek č. 2). TC tachograf nepodléhá povinnému ověřování. TC tachograf „platí pouze pro autobusy a nákladní vozidla uvedená do provozu od 1. 7. 1972 (do 28. 9. 1986), jejichž celková hmotnost přesáhne 7 tun a s maximální rychlostí nad 40 km/hod.“<sup>16</sup>. Dle Nařízení (ES) č. 561/2006 je však již nelegální používat tento typ tachografu.

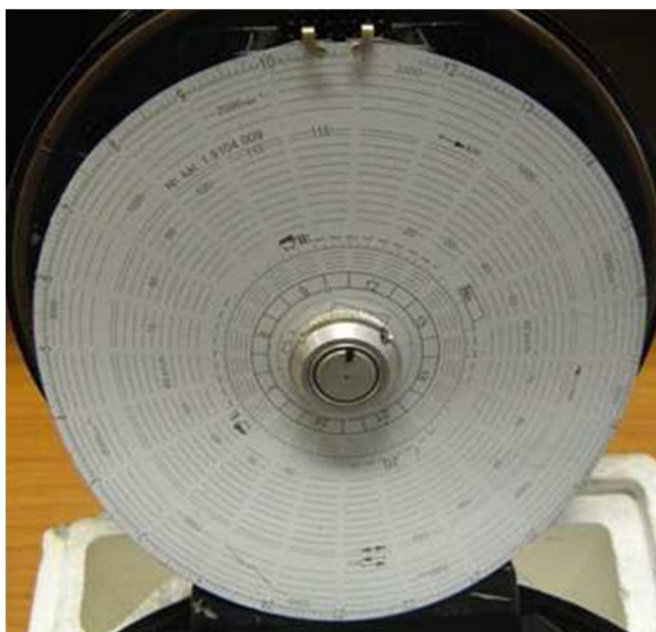
Obrázek č. 1 - TC tachograf



Zdroj: autor

Obrázek č. 2 - Záznamový list TC tachografu

<sup>16</sup> DUŠEK, Vladimír. Informace pro STK k záznamovému zařízení s registrací pracovní činnosti řidiče: Tachograf. *Centrum služeb pro silniční dopravu* [online] 2011 [cit. 2020-03-12]. Dostupné z: [http://www.agados.cz/file/95\\_1\\_1/](http://www.agados.cz/file/95_1_1/).



Zdroj: autor

### 3.2.2 EC tachograf

Analogový homologovaný tachograf podle Nařízení Rady EHS č. 3821/85, které vstoupilo v platnost dne 29. 9. 1986, bylo povinné montovat do vozidel, jejichž maximální přípustná hmotnost včetně návěsu nebo přívěsu překračuje 3,5 tuny, nebo do vozidla pro přepravu osob, která jsou svou konstrukcí nebo trvalou úpravou určena pro přepravu více než devíti osob včetně řidiče. V České republice vyhláška č. 341/2002 posunula časovou hranici pro povinnou montáž EC tachografů na vozidla uvedená do provozu od 1. 1. 1990. Následně Nařízení Rady (EHS) č. 3821/1985 stanovuje také označení tachografu homologační značkou, tachograf musí být ověřen nejméně jednou za dva roky autorizovaným metrologickým střediskem a musí být včetně jejich pohonu zaplombován. Pokud je tento tachograf nebo elektronické kontrolní záznamové zařízení namontováno ve vozidlech, kde není jeho použití předepsáno, musí být ověřeno autorizovaným metrologickým střediskem nejméně jednou za pět let.

EC-analogový tachograf (kulatý) je starším typem EC tachografu a vyrábí se s mechanickým pohonem nebo elektrickým snímáním signálu. Ve srovnání s TC tachografem má již přepínač pracovních režimů řidiče (viz obrázek č 3). Záznamový kotouček se vkládá do tachografu po jeho otevření. Záznamový kotouč má uprostřed výseč ve tvaru vačky (podle přílohy č. I Nařízení Rady (EHS) 3821/85).

*Obrázek č. 3 - EC Tachograf*



Zdroj: autor

EC – tzv. radiopřijímač je novější typ EC tachografu, který vyžaduje pro svoji činnost kvalitnější snímání signálu z převodovky, popřípadě z motoru (viz obrázek č 4). Záznamový list se vkládá do tachografu obdobně jako u CD přehrávače po vyjetí unášeče (viz obrázek č. 5). Analogové tachografy nedosahují požadovaného stupně ochrany a jejich záznam může být jednoduchým způsobem potlačován, či pozměňován. Z výše jmenovaného důvodu je již v Nařízení Rady EHS č. 3821/85 zaveden pojem digitální tachograf.

*Obrázek č. 4 - EC Tachograf - radiopřijímač*



Zdroj: autor

*Obrázek č. 5 - EC Tachograf způsob vkládání*



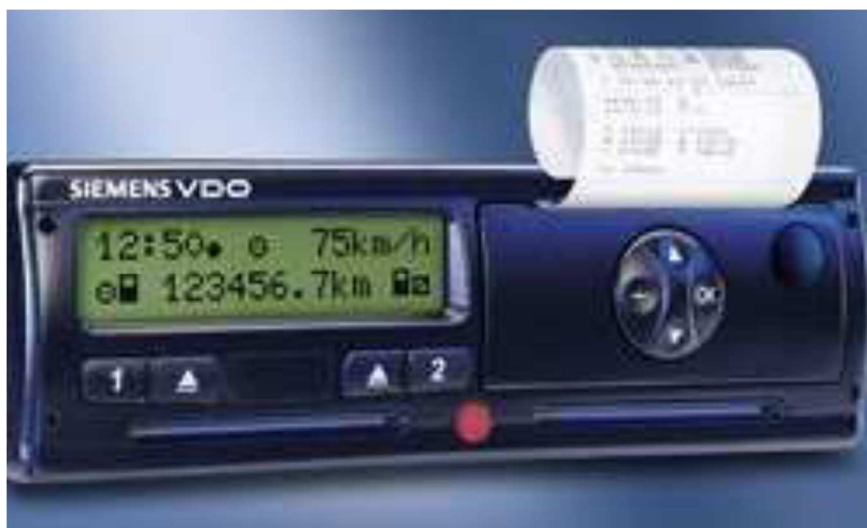
Zdroj: autor

### 3.2.3 DT tachograf

Digitální tachograf (viz obrázek č. 6) otevírá nové možnosti při analýze dat v digitální podobě, na druhé straně vyžaduje speciální softwarové a hardwarové vybavení pro stažení dat a jejich vyhodnocení. Novelizované Nařízení č. 3821/85 v souladu s Nařízením (ES) č. 561/2006 stanovuje povinnost vybavit digitálním tachografem vozidla uvedená do provozu od roku 1. 5. 2006, a to podle přílohy IB (digitální tachograf).

Největší předností digitálních tachografů je množství ochranných prvků zabráňujících manipulaci se záznamem, kdy data o pohybu získává tachograf ze senzoru KITAS umístěného na převodové skříně a další data z centrálního CAN připojení (datová sběrnice využívaná pro vzájemnou komunikaci funkčních jednotek ve vozidle). Součástí systému je nepřenosná karta řidiče, na kterou jsou činnosti řidiče zaznamenány a uchovány po dobu nejméně 28 dní. Druhý vývojový stupeň digitálních tachografů zahrnoval některá vylepšení, např. zjednodušené manuální zadávání nebo změnu v nastavení UTC času bez toho, aby byla zaznamenána jako kalibrace. Poměrně záhy po uvedení digitálního tachografu byl ale vynalezen snadný způsob, jak záznam digitálního tachografu ovlivnit za pomoci magnetu umístěného na převodové skříně v blízkosti snímače pohybu. V souvislosti s tímto vývojem bylo novelizováno Nařízení č. 3821/85, a to Nařízením č. 1266/2009, podle kterého musí být tachografy montované od 1. 10. 2012 vybaveny senzorem KITAS 2+ a druhým nezávislým snímačem pohybu (třetí vývojový stupeň digitálních tachografů). Nejnovější podvodná zařízení již ale umějí překonat i tento druhý nezávislý snímač. Nadále jsou využívány i méně sofistikované způsoby manipulace se záznamy.

Obrázek č. 6 - Digitální tachograf



Zdroj: autor

### 3.2.4 IT (SMART) tachograf

Inteligentní tachografy představují druhou generaci DT tachografů. Tyto jsou zavedeny Nařízením (EU) č. 165/2014 a prováděcím nařízením Komise (EU) 2016/799, kterým se provádí Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014, kterým se stanoví požadavky na konstrukci, zkoušení, montáž, provoz a opravy tachografů a jejich součástí. Tímto prováděcím nařízením je inteligentní tachograf (resp. tachograf druhé generace) definován jako „*digitální tachograf, který splňuje požadavky článků 8, 9 a 10 nařízení (EU) č. 165/2014, jakož i přílohy 1C tohoto nařízení.*“<sup>17</sup>

- Pro příklad lze uvést konkrétní typ inteligentního tachografu skupiny INELO, jímž je tachograf VDO verze 4.0 (viz obrázek č. 7). Jedná se o první tachograf nové generace. Nové tachografy musí být již brzy povinně instalovány do všech vozidel (v souladu s nařízením (ES) 561/2006 – tj. do vozidel o celkové povolené hmotnosti vyšší než 3,5 t a konstrukčně určených pro přepravu více než devíti osob), které jsou registrovány po 15. červnu roku 2019, což je konečným datem vyplývajícím z nařízení (EU) č. 165/2014. Z tohoto tedy plyne, že takové zařízení již může být ve vozidlech, které jezdí po veřejných komunikacích, instalováno. Dalším významným výrobcem inteligentních tachografů je firma Stoneridge, která usiluje o výrobu záznamových zařízení v souladu s přílohou 1C s prováděcím nařízením (EU) 2016/799. Nejvýznamnější změny inteligentních

<sup>17</sup> EVROPSKÁ KOMISE. Prováděcí nařízení Komise (EU) 2016/799 ze dne 18. března 2016, kterým se provádí nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014, kterým se stanoví požadavky na konstrukci, zkoušení, montáž, provoz a opravy tachografů a jejich součástí, Článek 2, odst. 7.



tachografů v porovnání s tachografy předchozí generace lze shrnout následujícím způsobem<sup>18</sup>:

- „inteligentní tachografy budou mít dvě dodatečná rozhraní:
  - GNSS – v tachografu je zodpovědné především za záznam polohy vozidla na začátku a konci práce (při zadání země začátku a konce) a každé 3 hodiny jízdy; modul slouží také jako druhý signál pohybu za účelem omezení manipulací;
  - DSRC – modul je zodpovědný za vzdálené čtení kontrolními orgány údajů z tachografu, které naznačují, že mohlo dojít k manipulaci; stažené údaje se používají pouze k předběžnému výběru podezřelých vozidel; to však neznamená možnost vzdáleného čtení kontrolními orgány veškerých údajů z tachografu a karty řidiče;
- nová zabezpečení tachografu – např. nové plomby s čísly zadávanými do paměti tachografu během kalibrace, výměna šifrovacích klíčů nebo nové čidlo pohybu;
- karty nové generace (karty řidiče, podniku, kontrolní a dílenské) – je důležité, že dosavadní karty řidiče, podniku a kontrolní budou fungovat s novými tachografy; tyto karty budou zpětně kompatibilní i s tachografy předchozí generace;
- jednodušší spojení s inteligentními dopravními systémy – možnost průběžně odesílat nejdůležitější údaje z tachografu i přes bluetooth (např. aktuální činnost řidiče, rychlost, data ze sběrnice CAN apod.) do jakéhokoli systému v dopravním podniku“.

Obrázek č. 7 - Inteligentní tachograf



Zdroj: Tachoscan Control

<sup>18</sup> TACHOSCAN CONTROL INELO. Inteligentní tachograf v rukou odborníků INELO. *Tachoscan Control: INELO*[online] 2019 [cit. 2020 03-12]. Dostupné z: <https://tachoscancontrol.com/cs/aktuality/inteligentni-tachograf-v-rukou-odborniku-inelo/>.

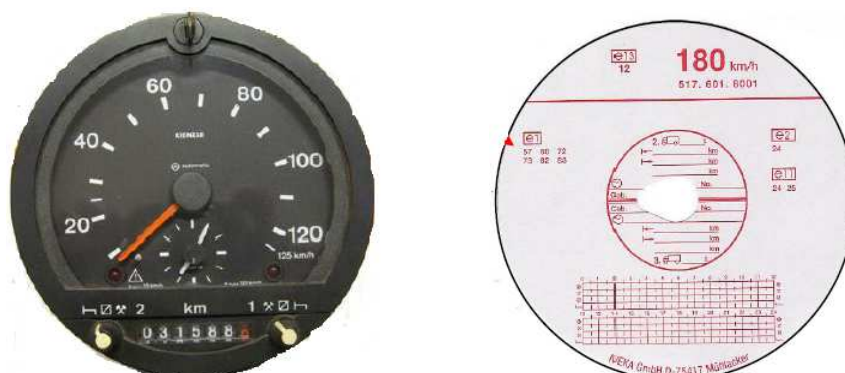
## 4 ANALOGOVÝ TACHOGRAF

EC tachograf (resp. analogový tachograf) je homologovaným záznamovým zařízením dle přílohy I nařízení (EHS) č. 3821/85. EC tachografy nahradily dřívější nehomologované TC tachografy. Analogové tachografy jsou označeny homologační značkou a musí být zaplombovány, a to včetně jejich pohonu. EC tachograf „platí pro vozidla uvedená do provozu od 29. 9. 1986 (do 30. 4. 2006), jejichž maximální přípustná hmotnost včetně návěsu nebo přívěsu překračuje 3,5 tuny, nebo vozidla pro cestující, která jsou svou konstrukcí nebo trvalou úpravou určena pro přepravu více než devíti osob včetně řidiče a jsou registrována v členském státě EU, s výjimkou vozidel uvedených v článku 3 a 13 nařízení (ES) č. 561/2006“<sup>19</sup>. K ověření EC tachografu musí autorizovaným metrologickým střediskem dojít minimálně jednou za dva roky. V případech, kdy je EC tachograf či elektronické kontrolní záznamové zařízení instalováno ve vozidlech, v nichž není jejich použití předepsáno, musí k ověření dojít minimálně jednou za pět let. EC tachografy jsou vyráběny ve dvou základních typech:

- kulatý (otevírací) EC tachograf,
- EC tachograf radiového typu (tzv. radiopřijímač).

Kulatý neboli otevírací EC tachograf (viz obrázek 8) je starší typ záznamového zařízení. Vyrábí se buď s mechanickým pohonem či s elektrickým snímáním signálů. V porovnání s TC tachografem je součástí kulatého EC tachografu přepínač pracovních režimů řidiče. Záznamový kotouček s výřezem ve tvaru vačky se vkládá do kulatého tachografu po jeho otevření (viz obrázek č. 8).

Obrázek č. 8 - Kulatý EC tachograf a záznamový list



Zdroj. Autor

<sup>19</sup> DUŠEK, Vladimír. Informace pro STK k záznamovému zařízení s registrací pracovní činnosti řidiče: Tachograf. *Centrum služeb pro silniční dopravu* [online] 2011 [cit. 2020-03-12]. Dostupné z: [http://www.agados.cz/file/95\\_1\\_1/](http://www.agados.cz/file/95_1_1/).

EC tachograf radiového typu (tzv. radiopřijímač) představuje novější typ analogového tachografu (viz obrázek 9). Pro jeho činnost je zapotřebí kvalitnějšího snímání signálů z převodovky (příp. z motoru) vozidla. U starších vozidel je tak dodatečná montáž tohoto záznamového zařízení zcela nevhodná. Záznamový kotouček se do tachografu vkládá podobným způsobem, jako je tomu např. u CD přehrávače, tedy po vyjetí unašeče.

Obrázek č. 9 - EC tachograf - radiového typu



Zdroj: autor

#### 4.1 Základní části analogového tachografu

Analogový tachograf obsahuje tyto následující základní části:

- 1) počítadlo ujetých kilometrů (tj. ukazatel ujeté vzdálenosti)
- 2) ukazatel rychlosti
- 3) ukazatel času
- 4) přepínač typu činnosti řidičů
- 5) kontrolku funkce tachografu

Pokud je kontrolka funkce tachografu v činnosti, tachograf zaznamenává tyto závady:

- není založen záznamový list,
- přístroj není správně uzavřen,
- tachograf je vadný.

Některé analogové tachografy mohou být vybaveny pro indikaci a záznam dalších údajů, jako je např. počet otáček motoru, nebo nastavit výstražnou signalizaci při dosažení nastavené hodnoty rychlosti jízdy. Zapisovací zařízení tachografu zaznamená ujetou vzdálenost, rychlost, čas, každé otevření pouzdra se záznamovým listem. U elektrických

typů analogových záznamových zařízení přerušeni dodávky proudu pro záznamové zařízení nebo přerušeni signálu k čidlu vzdálenosti a rychlosti.

Dopravce a řidiči používající analogové tachografy zajistí jejich správné fungování a náležité používání záznamových listů.<sup>20</sup>

Požadavky týkající se fungování a nastavení záznamového zařízení jsou uvedeny v článku 15 odst. 3 Nařízení Rady (EHS) číslo 3821/85 o záznamovém zařízení v silniční dopravě. V tomto článku je uvedeno, že řidič má za povinnost zajistit nastavení času na analogovém tachografu tak, aby souhlasil s úředním časem v zemi registrace vozidla. Pokud tak neučiní, jedná se o porušení nařízení. Řidič musí zaznamenat činnost prostřednictvím záznamového zařízení, a to takovým způsobem, které odpovídají typu používaného tachografu – řidič má za povinnost řádně užívat přepínací mechanismus tachografu. Řidič musí s přepínacím mechanismem zacházet tak, aby časové úseky byly zaznamenány odděleně, zřetelně a stanoveným způsobem.

## 4.2 Základní zaznamenané činnosti řidiče

K základním zaznamenaným činnostem řidiče patří – doba řízení, jiná práce, pracovní pohotovost, přestávky a doby odpočinku.

*Doba řízení* se značí dle článku 15 odst. 3 Nařízení Rady (EHS) číslo 3821/85, o záznamovém zařízení symbolem volant a je dobou, kdy řidič řídí vozidlo. U EC analogových tachografů se přístroj automaticky přepne do této polohy při rozjetí vozidla.

*Jiná práce* se zaznamenává dle Nařízení Rady (EHS) číslo 3821/85, o záznamovém zařízení symbolem kladívka. Jinou prací se rozumí jakákoli činnost, vyjma řízení ve smyslu článku 3 písm. a) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/15/ES ze dne 11. března 2002 o úpravě pracovní doby osob vykonávajících mobilní činnosti v dopravě. Dále sem spadá i jakákoli práce pro stejného nebo jiného zaměstnavatele v odvětví dopravy nebo jinde.

*Pracovní pohotovost* musí být zaznamenána ve smyslu článku 3 písm. b) směrnice Evropského parlamentu a Rady č. 2002/15/ES pod symbolem čtverečku.

---

<sup>20</sup> EVROPSKÝ PARLAMENT; RADA EVROPSKÉ UNIE. Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014 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, Čl. 47.

Touto značkou je značena ostatní doba pracovní pohotovosti a je definována dle článku 15 odst. 3 písm. c) Nařízení Rady (EHS)č. 3821/85, o záznamovém zařízení jako:

- čekací doba, tj. doba, během které musí řidiči zůstat na svém pracovním místě pouze proto, aby vyhověli případným požadavkům na zahájení nebo znovuzahájení řízení nebo provedení jiné práce,
- doba strávená během jízdy vozidla vedle řidiče (při práci dvou řidičů),
- doba strávená během jízdy vozidla na lůžku ve spací kabině.

Celkově je možné pracovní pohotovost shrnout jako jinou dobu, než je doba přestávky nebo odpočinku, během které se od řidiče nevyžaduje přítomnost ve vozidle, ale během níž musí být řidič k dispozici, aby byl případně připraven pokračovat v řízení nebo provádět jinou práci. Mezi příklady této činnosti lze uvést např. doprovod vozidla přepravovaného trajektem nebo po železnici, čekání na vyložení nebo naložení vozidla, čekací doba na hranicích nebo zákaz provozu. Tyto doby a jejich předpokládané trvání by měly být známy dopředu před výjezdem nebo krátce před začátkem dotyčné doby.

Tuto činnost musí zadat člen osádky pro dobu, kdy doprovází vozidlo, které řídí jiný řidič a vykonává jinou práci (např. navigaci).

*Přestávky a doby odpočinku se zaznamenávají dle Nařízení Rady (EHS) číslo 3821/85 o záznamovém zařízení symbolem postýlka a je definováno jako přerušení práce a denní doby odpočinku. Do tohoto symbolu spadají přestávky v řízení vozidla nebo v práci řidiče, dále denní a týdenní doby odpočinku. Řidič nesmí řídit vozidlo ani vykonávat jinou práci. Doba odpočinku a přestávek je určena k zotavení řidiče. Během doby odpočinku a přestávek musí být řidiči umožněno volně nakládat se svým časem.*

### **4.3 Záznamové listy tachografu**

Záznamové listy se vkládají do určeného prostoru záznamového zařízení tak, aby tachograf mohl řádně zaznamenat činnost řidiče. Jsou určeny k přijímání a zaznamenávání údajů, které na něm průběžně provádí zapisovací zařízení přístroje. Výběr příslušného záznamového listu se provádí podle schvalovací značky a schvalovacího čísla tachografu, kdy stejná značka a číslo musí být uvedeno na zadní části záznamového listu. Použité záznamové listy musí být v takové kvalitě, aby nebránily běžné funkci tachografu. Zápis musí být proveden tak, aby zaznamenaná činnost byla nesmazatelná, snadno čitelná, rozeznatelná a musí odpovídat právě

prováděné činnosti řidiče. Při obvyklém skladování záznamových listů musí záznam zůstat čitelný nejméně po dobu jednoho roku.

Řidiči používají záznamové listy každý den, kdy řídí, od okamžiku, kdy převezmou vozidlo. Záznamový list nesmí být vyjmut před koncem denní pracovní doby, pokud není jeho vyjmutí jinak povoleno. Žádný záznamový list nesmí být používán po dobu delší, než pro kterou je určen. Minimální záznamová kapacita záznamových listů musí být 24 hodin. Řidič nesmí používat záznamový list na delší dobu než je 24 hodin, neboť toto jednání by mohlo vést ke zkreslení nebo zničení předchozích zaznamenaných činností.

Při vložení a po ukončení činnosti při vyjmutí záznamového listu každý člen osádky zapíše na záznamový list tyto povinné údaje uvedené v článku 15 odst. 5 písm.

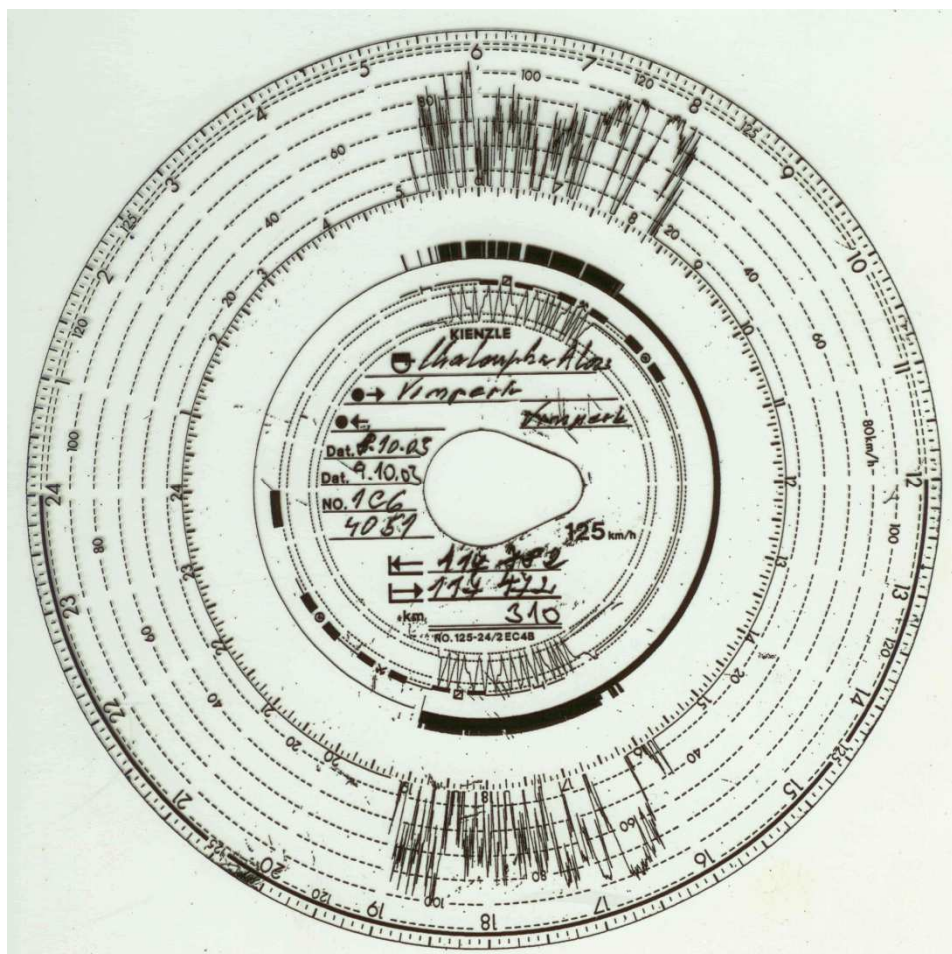
a), b), c) d) e) Nařízení Rady (EHS) č. 3821/85, o záznamovém zařízení:

- *začátek používání záznamového listu, své příjmení a jméno,*
- *datum a místo začátku a konce použitého záznamového listu,*
- *registrační značku vozidla, popř. vozidel, které řidič během použití záznamového listu užíval,*
- *stav počítadla ujetých kilometrů na začátku první jízdy zaznamenané na záznamovém listu, stav počítadla ujetých kilometrů na konci poslední jízdy zaznamenané na záznamovém listu a při změně vozidla během pracovního dne stav počítadla v dosavadním voze a stav počítadla ujetých kilometrů v nově využitém vozidle,*
- *popřípadě dobu, kdy dojde k výměně vozidla.*

*Přední strana záznamového listu (viz obrázek č. 10) obsahuje oblasti záznamu, které zaznamenávají:*

- *oblast vyhrazenou pro oblast týkající se rychlosti vozidla,*
- *oblast vyhrazenou pro záznamy ujeté vzdálenosti vozidla,*
- *jedno nebo více pásem pro záznam týkajících se doby řízení, záznamu pro jinou práci nebo pracovní pohotovost nebo záznam o bezpečnostních přestávkách a době odpočinku.*

Obrázek č. 10 - Přední strana záznamového listu

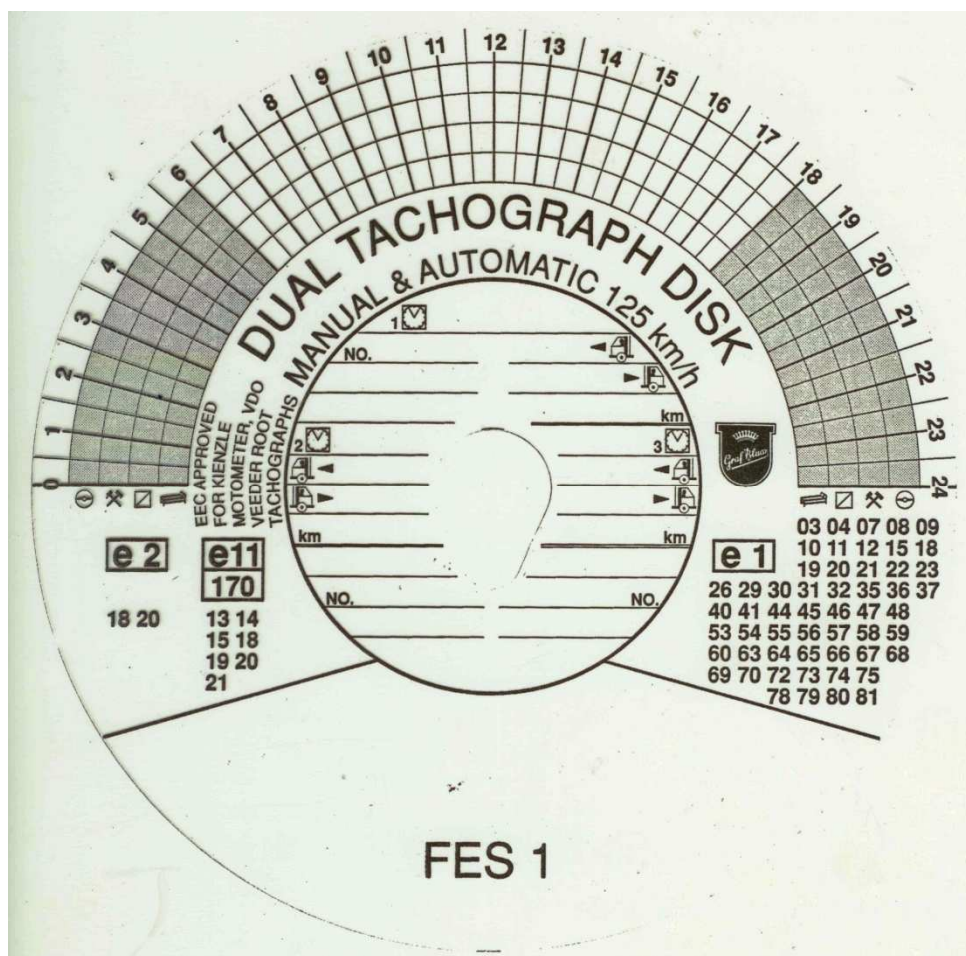


Zdroj: autor

Zadní strana záznamového listu (viz obrázek č. 11) obsahuje tyto dvě oblasti:

- oblast pro dobu, kdy řidič provede rukopisný záznam v případě, že dojde k výměně vozidla (na záznamovém listu jsou tyto oblasti zpravidla tři),
- oblast pro provedení ručního zápisu řidiče jako je řízení bez tachografu, činnost řidiče v případě, že je tachograf porouchán, doplnění prováděných činností řidiče při vzdálení se řidiče od vozidla a vyjmutí záznamového listu (doplnění denní doby odpočinku apod.).

Obrázek č. 11 - Zadní strana záznamového listu



Zdroj: autor

Řidiči nesmějí používat ušpiněné nebo poškozené záznamové listy. Záznamové listy musí být vhodným způsobem chráněny. Pokud dojde k poškození záznamového listu, který již obsahuje záznamy o činnosti řidiče, připojí řidič tento poškozený list k rezervnímu záznamovému listu použitému jako jejich náhrada. Řidič, který řídí vozidlo vybavené záznamovým zařízením v souladu s ustanovením přílohy I Nařízení Rady (EHS) č. 3821/85, o záznamovém zařízení musí být schopen předložit:

- záznamové listy z běžného dne a listy použité řidičem v předchozích 28 dnech,
- popřípadě ručně provedený záznam pořízený v běžném týdnu a v předchozích 28 dnech, tak jak je to vyžadováno dle Nařízení Rady (EHS) č. 3821/85, o záznamovém zařízení a dle Nařízení (ES) č. 561/2006.

Zaměstnavatel vydá řidičům dostatečný počet záznamových listů s ohledem na individuální povahu těchto listů, na dobu trvání přepravy a na nutnost nahradit listy poškozené nebo odebrané kontrolorem. Zaměstnavatel smí vydat řidičům pouze listy schváleného vzoru vhodné pro použití v zařízení zabudovaném ve vozidle.



## 5 DIGITÁLNÍ TACHOGRAF

Digitální tachograf (dále jen DT tachograf) je homologovaným záznamovým zařízením v souladu s přílohou IB Nařízení (EHS) č. 3821/85. Tento tachograf „platí pro vozidla uvedená do provozu od 1. 5. 2006, jejichž maximální přípustná hmotnost včetně návěsu nebo přívěsu překračuje 3,5 tuny, nebo vozidla pro cestující, která jsou svou konstrukcí nebo trvalou úpravou určena pro přepravu více než devíti osob včetně řidiče a jsou registrována v členském státě EU, s výjimkou vozidel uvedených v článku 3 a 13 Nařízení (ES) č. 561/2006“<sup>21</sup>.

DT tachograf představuje na jednu stranu zcela nové možnosti v rámci analýzy dat v digitální podobě, na straně druhé však vyžaduje speciální softwarové a hardwarové vybavení za účelem stahování dat a jejich následné vyhodnocení. DT tachograf je podstatnou technologickou změnou v oblasti monitorování a ukládání záznamu průběhu pracovní doby řidiče vozidla. V samé podstatě jde o počítač, který ukládá požadované hodnoty do vnitřní paměti. Existuje zde možnost výměny dat na příslušné čipové karty a možnost výstupu na displej či na tiskárnu, jenž je součástí digitálního záznamového zařízení.

DT tachograf je souborem několika zařízení, která mají za úkol shromažďovat, ukládat, generovat a v případě inteligentního tachografu také na dálku přenášet data a kontrolovat svoji GPS polohu. DT tachograf jako celek, který je umístěn v kabině řidiče se rozumí vlastní tachograf bez snímače pohybu a kabelů spojujících snímač pohybu. Ve vozidle může být buď jediný celek, nebo několik celků rozmístěných ve vozidle, za předpokladu, že splňuje bezpečnostní požadavky Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014, o tachografech v silniční dopravě.

### 5.1 Základní části digitálního tachografu

Součástí celku tachografu ve vozidle je řídicí jednotka, datová paměť, funkce měření času, dvě čtecí zařízení čipových karet pro řidiče a druhého řidiče, tiskárna, zobrazení, konektory a zařízení pro vkládání uživatelských údajů. U inteligentních tachografů musí být celek ve vozidle připojen k jednomu nebo více globálním navigačním družicovým systémům.

Jakékoliv zapojení nebo propojení záznamového zařízení s jakoukoliv funkcí, zařízením nebo zařízeními, ať již schválenými nebo neschválenými, nesmí ovlivňovat

---

<sup>21</sup> DUŠEK, Vladimír. Informace pro STK k záznamovému zařízení s registrací pracovní činnosti řidiče: Tachograf. *Centrum služeb pro silniční dopravu* [online] 2011 [cit. 2020-03-12]. Dostupné z: [http://www.agados.cz/file/95\\_1\\_1/](http://www.agados.cz/file/95_1_1/).

nebo být schopno ovlivňovat správný a bezpečný provoz nebo plnění podmínek nařízení. Celek ve vozidle musí být schopen ve vztahu k snímači pohybu zaznamenat 20 posledních párování snímačů pohybu a pro každé uložit do své paměti následující údaje: identifikační údaje snímače pohybu, výrobní číslo, číslo schválení typu, párovací údaje snímače pohybu, datum párování.

U nové generace inteligentních tachografů je navíc požadavek na uložení do paměti posledních 20 párování s vnějšími zařízeními GNSS: výrobní číslo, číslo schválení, párovací údaje vnějšího zařízení GNSS, datum párování.

## 5.2 Karta řidiče

Kartou řidiče (viz obrázek č. 12) se rozumí karta tachografu vystavená orgány členského státu konkrétnímu řidiči, která identifikuje řidiče a umožňuje ukládání údajů o jeho činnostech.<sup>22</sup>

Karta řidiče je vydávána pro konkrétní osobu, je nepřenosná a obsahuje data o držiteli karty – řidiči. Karta řidiče musí být během jízdy zasunuta správným způsobem v zařízení, tak aby se zaznamenával průběh jízdy. Zaznamenané údaje potom slouží kontrolním orgánům ke kontrole dodržování platných nařízení a norem jako je např. dodržování stanovených dob odpočinku, stanovené doby řízení vozidla, dodržování bezpečnostních přestávek. Karta řidiče identifikuje řidiče (jméno a příjmení, datum narození, používaný jazyk, číslo řidičského průkazu, místo vydání řidičského průkazu, adresu trvalého pobytu) a umožňuje ukládání údajů o jeho činnostech. Dále uchovává údaje za každý kalendářní den, kdy byla použita a to zejména:

- datum a čas prvního použití vozidla,
- údaj počítadla ujeté vzdálenosti,
- registrační číslo vozidla a stát, kde je vozidlo registrováno,
- celkovou vzdálenost, kterou řidič v průběhu doby činnosti ujel,
- stav řidiče v 00:00 hod.,
- jakoukoli změnu činnosti řidiče, změnu jeho stavu, vložení nebo vyjmutí karty,
- místa (stát nebo region) a časy, kde úseky denní práce řidiče začínají a končí údaje o událostech jako jsou např.: časové překrytí, přerušení elektrického napájení, vložení karty v průběhu jízdy, pokus o narušení bezpečnosti systému,

---

<sup>22</sup> EVROPSKÝ PARLAMENT; RADA EVROPSKÉ UNIE. Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014 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, Čl. 2.

- údaje o závadách jako jsou např.: chyba tachografu, chyba karty, kód chyby, datum a čas závady,
- údaje o kontrolách – datum a čas kontroly, typ kontroly, doba stahování dat.

Všechny tyto údaje o závadách a událostech jsou zobrazeny určenými piktogramy při provedení denního výtisku z karty řidiče. Karta řidiče uchovává údaje o činnosti řidiče nejméně 28 dnů.

Podmínky vydávání karet pro Českou republiku stanovuje zákon 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích v ustanovení § 110a. Karta řidiče se dle ustanovení tohoto paragrafu vydá tomu, kdo hodlá řídit vozidlo vybavené digitálním záznamovým zařízením a je držitelem příslušného řidičského oprávnění. Od 1. 7. 2007 vydávají paměťové karty řidiče příslušné obecní úřady obcí s rozšířenou působností na základě písemné žádosti řidiče. Při podání žádosti o vydání karty řidiče je povinnost uhradit správní poplatek a karta je vyrobena do 15 dnů. Vydaná karta řidiče má platnost 5 let ode dne vydání a vydává se k platnému řidičskému průkazu (číslo řidičského průkazu je uvedeno přímo na kartě řidiče). Pokud je platnost řidičského průkazu kratší než tato doba, omezí se doba platnosti karty řidiče na dobu platnosti řidičského průkazu.

Podmínky pro vydávání karet řidičů v Evropské unii a náležitosti karet je specifikováno v Nařízení EP a Rady (EU) č. 165/2014 v článku 26. Podle ustanovení článku 26 odst. 2 kartu řidiče dle tohoto nařízení vydá na požádání řidiče příslušný orgán členského státu, kde má řidič své obvyklé bydliště. Členský stát smí požadovat po každém řidiči, na kterého se vztahuje Nařízení EP a Rady (EU) č. 165/2014 a který má obvyklé bydliště na jeho území, aby měl kartu řidiče. Pro účely tohoto nařízení se obvyklým bydlištěm rozumí místo, kde se určitá osoba obvykle zdržuje nejméně 185 dní v kalendářním roce z důvodu osobních a profesních vazeb nebo v případě osob bez profesních vazeb z důvodu osobních vazeb vyplývajících z úzkých vztahů mezi touto osobou a místem, kde bydlí. Za obvyklé bydliště osoby, jejíž profesní vazby jsou jinde než osobní vazby a která tedy střídavě pobývá na různých místech ve dvou nebo více členských státech, se však považuje místo jejich osobních vazeb, pokud se tam pravidelně vrací. Tato poslední podmínka se nepožaduje, pokud osoba pobývá v některém členském státě, aby zde vykonávala časově omezený úkol. Řidiči prokazují obvyklé bydliště jakýmkoli vhodným dokladem, např. průkazem totožnosti nebo jakýmkoli jiným platným dokladem. Pokud mají příslušné orgány členského státu vydávající kartu řidiče pochybnosti o správnosti údajů týkajících se obvyklého bydliště, mohou tyto orgány požadovat dostatečné informace nebo důkazy o bydlišti. Totéž lze požadovat pro účely

specifických kontrol. Dále se příslušné orgány členského státu v rámci svých možností ujistí, že žadatel není ještě držitelem platné karty řidiče.

Členské státy si navzájem uznávají karty řidiče (viz obrázek č. 12). Jestliže si držitel platné karty řidiče vydané členským státem zřídí obvyklé bydliště v jiném členském státě, může požádat o výměnu své karty za rovnocennou kartu řidiče; členský stát provádějící tuto výměnu odpovídá za případné ověření platnosti přeložené karty. Členské státy provádějící výměnu vrátí starou kartu orgánům vydávajícího členského státu a výměnu zdůvodní. Jestliže členský stát nahradí nebo vymění kartu řidiče, je tato náhrada nebo výměna a každá následná náhrada nebo obnova zaevidována v tomto členském státě. Členské státy učiní všechna nezbytná opatření proti jakékoli možnosti padělání řidičských karet.

Obrázek č. 12 - Karta řidiče



Zdroj: autor

### 5.3 Jízda bez karty řidiče

Jestliže je karta řidiče poškozena nebo nefunguje správně, vrátí ji řidič příslušnému orgánu členského státu, ve kterém má obvyklé bydliště. Krádež karty řidiče musí být předmětem formálního prohlášení příslušným orgánům státu, ve kterém ke krádeži došlo. Ztráta karty řidiče musí být ohlášena ve formálním prohlášení příslušným orgánům státu, který ji vydal, a příslušným orgánům členského státu obvyklého bydliště, pokud se tato místa liší.

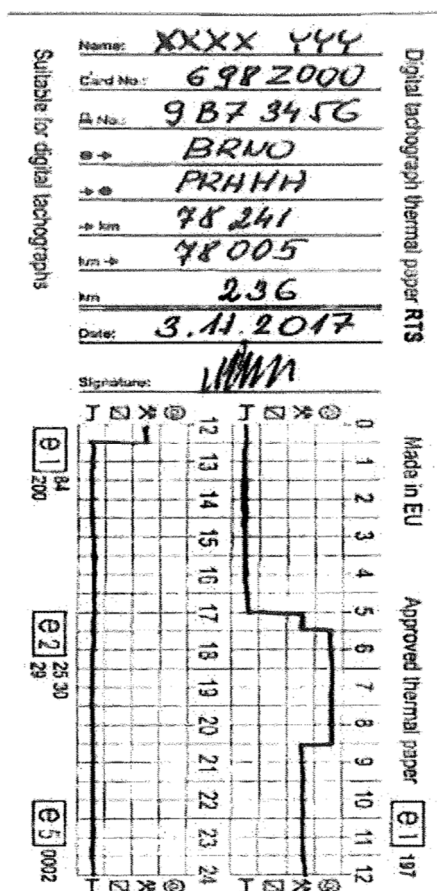
Řidič smí pokračovat v řízení bez karty řidiče nejdéle po dobu 15 kalendářních dnů nebo déle, je-li to nezbytné vzhledem k návratu vozidla na jeho základnu, za předpokladu, že řidič může během této doby prokázat nemožnost kartu předložit nebo užít. Jestliže se orgány členského státu, ve kterém má řidič obvyklé bydliště, liší od orgánů, které vydaly jeho kartu, a je na nich požadována obnova, náhrada nebo

výměna karty řidiče, informují orgány, které vydaly starou kartu, o přesných důvodech pro její obnovu, náhradu nebo výměnu.

Jestliže je karta řidiče poškozena, nefunguje správně, je ztracena nebo odcizena, řidič na začátku jízdy vytiskne údaje o vozidle, které řídí, a na výtisk zaznamená:

- a) údaje, které umožní identifikaci řidiče (jméno, číslo karty řidiče nebo řidičského oprávnění), včetně svého podpisu,
- b) časové úseky uvedené v čl. 34 odst. 5 písm. b) bodech ii), iii) a iv) Nařízení EP a Rady (EU) č. 165/2014
- c) na konci jízdy vytiskne informace o časových úsecích zaznamenaných tachografem, zaznamená dobu jiné práce, dobu pracovní pohotovosti a odpočinku od vyhotovení výtisku při zahájení jízdy, nejsou-li zaznamenány tachografem, a uvede na tomto dokumentu údaje k identifikaci řidiče (jméno, číslo karty řidiče nebo řidičského oprávnění), včetně svého podpisu (viz obrázek č. 13). Uvedeným způsobem řidič dokládá svou činnost.

Obrázek č. 13 - Ruční záznam DT



Zdroj: autor

## 5.4 Snímač pohybu

Snímačem pohybu (dále jen snímač) se rozumí část záznamového zařízení, která zajišťuje signál odpovídající rychlosti vozidla nebo vzdálenosti ujeté vozidlem (písmeno y) kapitoly I. Definice přílohy IB Požadavky na konstrukci, zkoušení, instalování a inspekci, nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovém zařízení v silniční dopravě). Snímač pohybu je konstruován vždy jako nerozebíratelný celek, tzn. nelze otevřít pouzdro snímače pohybu běžným způsobem bez použití násilí.

Zásadním ochranným prvkem snímače je jeho šifrovaná komunikace s digitálním tachografem na základě bezpečnostních požadavků přílohy IB. Příloha IB vyžaduje šifrované informace uložené, jak o tachografu ve snímači, tak o snímači v tachografu. Tyto informace o propojených součástech systému digitálního tachografu se ukládají do jednotlivých komponent (do snímače a do tachografu) při procesu, které příloha IB nazývá „párování“. Tento proces výměny dat je dán požadavkem přílohy IB na kalibrační funkce tachografu (kalibrace), a zároveň je nedílnou součástí pravidelného ověření/ kontroly digitálního tachografu (součástí kontroly a ověření je kalibrace prováděná pravidelně každé dva roky), kdy se provádí pomocí procesu párování takzvané potvrzení údajů o snímači uložených v tachografu a potvrzení údajů o tachografu uložených ve snímači. Identifikačními údaji uloženými v tachografu o připojeném snímači se rozumí výrobní číslo snímače, datum první montáže (prvního párování po jeho montáži na vozidlo) a číslo schválení typu snímače. Ve snímači je uloženo výrobní číslo „spárovaného“ tachografu a číslo schválení typu tachografu.

Nedílnou součástí bezpečnostních mechanismů popsaných výše jsou pravidelné vnitřní audity probíhající jak v tachografu, tak ve snímači a popsané v dodatku č. 10 přílohy IB. Při těchto pravidelných auditech prováděných na základě přísných bezpečnostních požadavků dodatku č. 10 se kontrolují výše uvedené informace uložené v tachografu a ve snímači a při jakémkoli nesouladu tachograf nebo snímač generuje událost (dle typu nesouladu) a ta je předána zprávou na displeji obsluhy tachografu a natrvalo uložena v jeho paměti. Tyto bezpečnostní audity obsahují datum a dobu trvání události, typ události a identitu připojené jednotky. Součástí zabezpečení snímače je jeho mechanické zabezpečení (plombování) při jeho montáži (a ověření) na převodovku.

Příloha IB definuje plombování (dle IB - zapečetění) takto: *„Následující díly musí být zapečetěny -jakékoliv spojení, jehož rozpojení by umožnilo provedení neidentifikovatelných změn nebo neidentifikovatelnou ztrátu dat je nepřípustné.“*

Výrobce VDO na své snímače (kódové a ochranné označení KITAS2+). Tento prvek vychází z doporučení Komise (ES) č. 60/2009. Na základě 10té změny Přílohy IB (ES č. 1266/2009) je součástí pravidelných kontrol (ověření, kalibrací) kontrola tohoto vygravírovaného výrobního čísla (pokud je na těle snímače) s výrobním číslem snímače uloženém v celku ve vozidle (tachografu). Tuto kontrolu lze jednoduše použít také při silničních kontrolách, jelikož se jedná o jednoduchou vizuální kontrolu snímače a porovnání tohoto údaje s kalibračními daty uložených v tachografu (např. na výtisku technických dat).

Problémem vygravírovaného čísla však bývá znečištění snímače, či jeho nečitelnost z důvodů klimatických podmínek při provozu vozidla. Pro snímače KITAS(viz obrázek č. 14)platí stejné pravidlo jako pro digitální tachograf VDO a to, že výrobce uvádí na trh pouze poslední generaci snímačů KITAS. To znamená, že v současné době jsou vyráběny pouze snímače s výše uvedenými bezpečnostními prvky (reakce na magnetické pole, vygravírované výrobní číslo na těle snímače, změna technologie vnitřní elektroniky, a jiné). Platí také, že nejnovější snímače jsou zpětně kompatibilní s tachografy předešlých verzí, včetně analogového tachografu MTCO 1324 (radioformát). Pokud se však nový snímač poprvé spáruje s analogovým tachografem MTCO 1324, je již nadále použitelný („spárovatelný“) pouze a jen se stejným typem tachografu (tj. analogovým MTCO 1324) a nelze jej již nikdy použít jako snímač pohybu pro digitální tachograf.

Obrázek č. 14 - Snímač KITAS



Zdroj: autor

Snímač **KITAS2+**(viz obrázek č. 15) má vygravírované výrobní číslo na těle snímače (na matici) je montovaný do vozidel od 1. 10. 2012. Jelikož jakékoli přerušení vedení od snímače k tachografu je registrováno a uloženo v tachografu, je z tohoto důvodu plombován snímač k převodovce, protože toto jediné spojení nemusí být zaznamenáno tachografem (možnost demontáže snímače bez jeho odpojení od vedení k tachografu – tj. neidentifikovatelná změna).

Dalším bezpečnostním prvkem je vygravírované výrobní číslo na těle snímače, které implementoval výrobce a splňuje požadavky 10té změny přílohy IB (výrobce VDO, výrobní číslo nad 10 000 000).

Obrázek č. 15 - Snímač KITAS2+se záznamem



Zdroj: autor



## **6 MANIPULACE Z POHLEDU PŘESTUPKU**

Záznamová zařízení používaná v silniční dopravě (tachografy) jsou od počátku své existence spojena s nejrůznějšími druhy podvodů (resp. způsoby manipulace), jejichž cílem je ovlivnění záznamů, které jsou určitými výstupy z těchto zařízení.

V souvislosti s problematikou manipulace s tachografy z pohledu přestupku je možné vyjádřit se nejprve k přestupkům v mezinárodní nákladní silniční dopravě z obecného hlediska, a to se zaměřením na konkrétní možná porušení předpisů v nákladní dopravě a jejich právní kvalifikaci. Nelze opomenout ani uvedení přehledu hlavních důvodů manipulace s tachografy vedoucích k úmyslným podvodným jednáním, stejně jako způsobů manipulace s tachografy.

### **6.1 Obecný pohled na přestupky v mezinárodní nákladní dopravě**

Právními předpisy, které upravují provozování silniční dopravy jsou přímo použitelné předpisy EU, mezinárodní smlouvy a národní právní předpisy, z nichž nejvýznamnější je zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon o silniční dopravě), který ukládá určité povinnosti dopravcům, odesílatelům, příjemcům a dalším osobám podílejícím se na silniční dopravě. Dále je zde vyhláška č. 478/2000 Sb., která provádí výše uvedený zákon.

S ukládáním povinností však zároveň souvisí i nezbytnost zajištění jejich plnění, což je v kompetenci státu. V této souvislosti nutno podotknout, že neexistuje předpoklad, že by fyzické nebo právnické osoby plnily stanovené povinnosti zcela dobrovolně. Plnění povinností je tak obecně zajišťováno tím, že se za jejich porušení ukládají sankce. Dle ustanovení Usnesení předsednictva ČNR č. 2/1993 Sb., o vyhlášení Listiny základních práv a svobod, jako součástí ústavního pořádku České republiky, ve znění pozdějších předpisů, mohou být sankce ukládány jen zákonem, konkrétně tedy zákonem o silniční dopravě či v některých případech zákonem č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, ve znění pozdějších předpisů. Vzhledem ke změnám zákona o silniční dopravě a dříve účinného zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů, stejně jako přímo použitelných předpisů EU, došlo taktéž ke změnám ve správním trestání. První významnou novelou byl zákon č. 119/2012 Sb., kterým byl novelizován rovněž i zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů, včetně dalších souvisejících zákonů. Uvedený zákon přinesl v oblasti správního trestání mnoho nového. Přestože součástí přímo použitelných

předpisů EU a mezinárodních smluv jsou konkrétní povinnosti fyzických a právnických osob, které působí v silniční dopravě, nejsou za porušení nebo nesplnění těchto povinností stanoveny sankce (lépe řečeno finanční postihy). Existují však i výjimky. Příkladem může být nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1072/2009, o společných pravidlech pro přístup na trh mezinárodní silniční nákladní dopravy, které v Článku 12 dávají možnost členskému státu EU při porušení právních předpisů Společenství dočasně či trvalě odebrání dopravci povolení Společenství (tj. Eurolicenci či její opisy). Stanovení finančních postihů se tak ponechává i přes existenci přímo použitelných předpisů EU (tzn. předpisů vydávaných orgány EU v jejich kompetenci a z hlediska věcného obsahu nejsou přebírány do vnitrostátních předpisů, čímž bezprostředně platí pro všechny subjekty v ČR – tedy pro stát, jeho orgány, fyzické i právnické osoby) na vnitrostátní právní úpravě<sup>23</sup>.

Pojem „přestupek“ má svou zákonnou definici. Dle zákona o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich se jím rozumí „*společensky škodlivý protiprávní čin, který je v zákoně za přestupek výslovně označen a který vykazuje znaky stanovené zákonem, nejde-li o trestný čin*“. V případech, kdy je v zákoně o silniční dopravě za některé porušení zákona, mezinárodní smlouvy či přímo použitelného předpisu EU stanovena sankce, přičemž jde o konkrétní skutkové podstaty přestupků uvedené v Části V ustanovení § 35 zákona o silniční dopravě.<sup>24</sup>

Z věcného hlediska jsou povinnosti stanoveny v zákoně o silniční dopravě, dále v přímo použitelných předpisech EU a v mezinárodních smlouvách. Skutkové podstaty jednotlivých přestupků jsou dány v ustanovení Části V, a to v ustanovení § 35 zákona o silniční dopravě. Správním řádem je tedy upraven postup o způsobu uložení pokuty, postup orgánu veřejné správy a způsob reakce subjektu odlišného od orgánu veřejné správy, a v neposlední řadě o případných důsledcích. S ohledem na fakt, že orgány veřejné správy ve svých postupech často chybují, dávají tak účastníkům správního řízení dostatečný prostor k tomu, aby se uložení správního trestu vyhnuli či se v rámci řízení o opravném prostředku dodatečně domohli zrušení již uloženého správního trestu.<sup>25</sup>

---

<sup>23</sup> BRETTOVÁ, Soňa. Správní trestání v silniční dopravě. *Doprava Logistika Profi*[online] 2014 [cit. 2020-03-12]. Dostupné z: <https://www.dlprofi.cz/33/spravni-trestani-v-silnicni-doprave-uniqueidmRRWSbk196FNf8-jVUh4EoC7p3nqfffqxrQIQXE0p4E/>.

<sup>24</sup> BRETTOVÁ, Soňa. Správní trestání v silniční dopravě. *Doprava Logistika Profi*[online] 2014 [cit. 2020-03-12]. Dostupné z: <https://www.dlprofi.cz/33/spravni-trestani-v-silnicni-doprave-uniqueidmRRWSbk196FNf8-jVUh4EoC7p3nqfffqxrQIQXE0p4E/>.

<sup>25</sup> Tamtéž.

### 6.1.1 Případná porušení právních předpisů v silniční dopravě

K významným porušením v této oblasti patří především:

- 1) porušení doby řízení, bezpečnostních přestávek a doby odpočinku,
- 2) způsob vedení záznamů.

#### Ad 1) Porušení doby řízení, bezpečnostních přestávek a doby odpočinku

Nejčastějším důvodem kontrol a následně i ukládání sankcí je porušení povinnosti tuzemských dopravců zajistit v souladu s předpisem EU dodržování doby řízení, bezpečnostních přestávek a doby odpočinku ze strany řidičů. Tuto povinnost je možné kontrolovat jak při silniční kontrole, tak v provozovně dopravce. Pro účely správního řízení je rozlišováno, zda je konkrétní přeprava prováděna dle Nařízení (ES) č. 561/2006, nebo v souladu s Dohodou AETR. Případně, zda šlo o výjimku z obou těchto předpisů.

Porušení povinnosti zajistit dodržení doby řízení, bezpečnostních přestávek a doby odpočinku v členských zemích EU (včetně ČR), dále pak v Norsku, Lichtenštejnsku, Švýcarsku a na Islandu je kvalifikováno jako porušení ustanovení Části první, § 3, odst. 1 písm. b) zákona o silniční dopravě: „*Tuzemský dopravce je povinen v souladu s přímo použitelným předpisem Evropské unie zajistit, aby řidiči dodržovali ustanovení týkající se doby řízení, doby bezpečnostních přestávek a doby odpočinku, pokud pro určité kategorie vozidel prováděcí právní předpis anebo mezinárodní smlouva, která je součástí právního řádu, nestanoví v souladu s přímo použitelným předpisem Evropské unie doby řízení, doby bezpečnostních přestávek a doby odpočinku jinak.*“.

V souvislosti s příslušným ustanovením Nařízení (ES) č. 561/2006, je tak možné dopravci uložit pokutu dle Části páté ustanovení § 35, odst. 2, písm. b) zákona o silniční dopravě, kde je uvedeno: „*Doprovce se dopustí přestupku tím, že nezajistí dodržování stanovené doby řízení vozidla, bezpečnostních přestávek a doby odpočinku při práci řidičů*“, a to až do výše 350 000 Kč. V této souvislosti však nutno zdůraznit, že povinnost zajistit dodržení doby řízení, bezpečnostních přestávek a doby odpočinku se sice převážně vztahuje na dopravce, avšak řidiči, který nedodržuje doby řízení, bezpečnostní přestávky nebo doby odpočinku, čímž se dopouští přestupku dle ustanovení § 34e odst. 3 písm. c) zákona o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů, lze uložit v souladu s ustanovením § 34e odst. 7 výše citovaného zákona, příkazem na místě pokutu ve výši 5000,- Kč nebo věc oznámit věcně a místně příslušnému správnímu orgánu.

V souvislosti s nedodržováním předepsaných dob řízení, bezpečnostních přestávek a dob odpočinku lze zmínit také problematiku nesprávné organizace práce.

Toto nedodržování bývá v mnohých případech zcela automaticky hodnoceno nejen jako porušení Článků 6, 7, 8 a 9 Nařízení (ES) č. 561/2006, ale i Článku 10 tohoto předpisu, a to bez doložení dalších důkazů. V ustanovení Kapitoly III, Článku 10 Nařízení (ES) č. 561/2006 je stanoveno, že „*dopravce organizuje práci řidičů uvedených v odstavci I tak, aby mohli dodržet nařízení (EHS) č. 3821/85 a kapitolu II tohoto nařízení. Dopravce řidiče náležitě poučí a provádí pravidelné kontroly, aby zajistil dodržování nařízení (EHS) č. 3821/85 a kapitoly II tohoto nařízení*“. V případech, kdy stanovené doby dodržovány nejsou, je toto kontrolním orgánem hodnoceno jako porušení tohoto ustanovení Nařízení (ES) č. 561/2006 zcela nesprávně. Pokud by měl správní orgán v úmyslu vytýkat dopravci porušení zmiňovaného ustanovení Nařízení (ES) č. 561/2006, musel by disponovat jinými důkazy než samotnými záznamy z tachografu. Tyto záznamy totiž nejsou důkazem toho, že ze strany dopravce dochází ke špatné organizaci práce.

K dobám řízení mimo státy EU lze uvést, že Dohoda AETR je uplatňována na silniční přepravu zboží a cestujících prostřednictvím vozidel, která jsou registrovaná v některé členské zemi EU či ve státě, jenž je smluvní stranou této dohody, v rámci celé cesty mezi Společenstvím a třetími zeměmi (vyjma Norska, Islandu, Lichtenštejnska a Švýcarska). Co se týče porušení povinností, které jsou stanoveny v Dohodě AETR, jde opět o porušení již výše uvedeného ustanovení Části první ustanovení § 3 odst. 1 písm. b) zákona o silniční dopravě v návaznosti na Dohodu AETR ji sankcionuje se dle ustanovení Části V, a to v ustanovení § 35 odst. 2 písm. b) zákona o silniční dopravě.

V případech, kdy se na některé druhy přeprav nevztahuje Nařízení (ES) č. 561/2006 ani Dohoda AETR, jedná se o výjimky, které jsou upraveny ve vyhlášce č. 478/2000 Sb., kterou se provádí zákon o silniční dopravě. V této souvislosti jde při porušení stanovených povinností o porušení ustanovení Části první, a to ustanovení § 3 odst. 1 písm. b) zákona o silniční dopravě v návaznosti na ustanovení § 3 vyhlášky, kterou se provádí zákon o silniční dopravě, přičemž sankce se ukládá dle Části V, a to ustanovení § 35, odst. 2 zákona o silniční dopravě.<sup>26</sup>

Nejzávažnějším porušením v oblasti dodržování dob řízení, bezpečnostních přestávek a dob odpočinku jsou skutky uvedené v příloze IV Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1071/2009, kterým se zavádějí společná pravidla týkající

---

<sup>26</sup> BRETTOVÁ, Soňa. Správní trestání v silniční dopravě. *Doprava Logistika Profi*[online] 2014 [cit. 2020-03-12]. Dostupné z: <https://www.dlprofi.cz/33/spravni-trestani-v-silnicni-doprave-uniqueidmRRWSbk196FNf8-jVUh4EoC7p3nqffqxrQIQXE0p4E/>.

se závazných podmínek pro výkon povolání podnikatele v silniční dopravě a zrušuje směrnice Rady 96/26/ES (dále jen nařízení (ES) č. 1071/2009).

Jedná se o tato konkrétní porušení:

- Překročení šestidenního nebo dvoutýdenního omezení maximální doby řízení o 25 % nebo více,<sup>27</sup> což při 56 možných hodinách řízení v průběhu šesti dnů činí 70 hodin a více a při možných 90 hodinách v průběhu dvou týdnů činí 112,5 hodiny“<sup>28</sup>;
- Překročení maximální denní doby řízení během denní pracovní doby o 50 % nebo více, aniž by byly čerpány bezpečnostní přestávky nebo nepřerušovaný odpočinek v délce alespoň 4,5 hodiny“<sup>29</sup>, „což při denní době řízení 9 hodin, resp. při možnosti 2x v týdnu řídit 10 hodin, činí 13,5 nebo 15 hodin“<sup>30</sup>.

## Ad 2) Způsob vedení záznamů

Další oblastí, která podléhá kontrolám, je zajištění vedení záznamu (přesně řečeno zajištění řádného vedení záznamu o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku). Za vedení záznamů ze strany řidičů jsou při provádění přeprav ve vozidle odpovědní nejen řidiči samotní, ale i dopravci. Za porušení zákona o silniční dopravě je možné uložit pokutu jak dopravcům, tak i samotným řidičům.

Tuzemští dopravci odpovídají za řádné vedení záznamů dle Části I ustanovení § 3 odst. 2 a 3 zákona o silniční dopravě. Z tohoto důvodu může být dopravci dle Části V za porušení ustanovení § 35 odst. 2, písm. h) zákona o silniční dopravě a tím za spáchání přestupku (např. nezajištění přítomnosti záznamu o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku či jeho řádného vedení nebo neuschování záznamu po stanovenou dobu) uložena pokuta až do výše 350 000 Kč.<sup>31</sup> Za řádné vedení záznamů je považováno vedení záznamů odpovídající Dohodě AETR

<sup>27</sup> EVROPSKÝ PARLAMENT; RADA EVROPSKÉ UNIE. Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1071/2009 ze dne 21. října 2009, kterým se zavádějí společná pravidla týkající se závazných podmínek pro výkon povolání podnikatele v silniční dopravě a zrušuje směrnice Rady 96/26/ES, Příloha IV, bod 1, písm. a).

<sup>28</sup> BRETTOVÁ, Soňa. Správní trestání v silniční dopravě. *Doprava Logistika Profi*[online] 2014 [cit. 2020-03-12]. Dostupné z: <https://www.dlprofi.cz/33/spravni-trestani-v-silnicni-doprave-uniqueidmRRWSbk196FNf8-jVUh4EoC7p3nqfffqxrQIQXE0p4E/>.

<sup>29</sup> EVROPSKÝ PARLAMENT; RADA EVROPSKÉ UNIE. Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1071/2009 ze dne 21. října 2009, kterým se zavádějí společná pravidla týkající se závazných podmínek pro výkon povolání podnikatele v silniční dopravě a zrušuje směrnice Rady 96/26/ES, Příloha IV, bod 1, písm. b).

<sup>30</sup> BRETTOVÁ, Soňa. Správní trestání v silniční dopravě. *Doprava Logistika Profi*[online] 2014 [cit. 2020-03-12]. Dostupné z: <https://www.dlprofi.cz/33/spravni-trestani-v-silnicni-doprave-uniqueidmRRWSbk196FNf8-jVUh4EoC7p3nqfffqxrQIQXE0p4E/>.

<sup>31</sup> Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, v planém znění, Část V, § 35, odst. 6, písm. b).

a vyhlášce č. 478/2000 Sb., kterou se provádí zákon o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů. Porušení tak může spočívat kupříkladu „v nesprávném vyplnění záznamů, ale i v nesprávné manipulaci s tachografem, v nedostatečném počtu záznamů předkládaných kontrolnímu orgánu, v nesprávné formě vedení záznamu – například vedení ručně tam, kde musí být tachograf, v použití jiné než osobní karty řidiče (nebo nepoužívání žádné karty řidiče v případě, že použita být měla), v použití zařízení ovlivňujícího zaznamenávání záznamovým zařízením (tj. magnetů, alobalu atd.), v absenci tachografu, absenci dokladu uvádějícího činnosti řidiče jiné než řízení vozidla v rozhodném období, v používání ušpiněných a roztrhaných záznamových listů, používání záznamových listů po dobu delší, než pro kterou byly určeny atd.“<sup>32</sup>

Mezi nejzávažnější porušení v oblasti vedení záznamů o době řízení, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku patří skutky, které jsou uvedeny v bodě 2 přílohy IV Nařízení (ES) č. 1071/2009: „Vozidlo není vybaveno tachografem nebo omezovačem rychlosti nebo je používán klamný přístroj schopný pozměnit záznamy záznamového zařízení nebo omezovače rychlosti, nebo jsou padělány výtisky záznamů nebo údajů stažených z tachografu nebo z karty řidiče.“. Dále k nim patří skutky uvedené v bodě 6 přílohy IV Nařízení (ES) č. 1071/2009: „Řidič používající kartu řidiče, jež byla zfalšována, jejímž není držitelem nebo již získal na základě nepravdivých prohlášení nebo padělaných dokladů.“

Kontrolní orgány jsou v rámci silničních kontrol oprávněny při přepravách probíhajících dle Nařízení (ES) č. 561/2006 a Evropské dohody o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (Dohody ADR) požadovat po řidiči předložení ke kontrole doklady o činnosti řidiče z aktuálního dne a z předchozích 28 dní. Nutno však podotknout, že se nemusí ve všech případech jednat pouze o záznamy o době řízení, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku. Jako příklad lze uvést situaci, kdy řidič mohl v předešlém kontrolním období řídit vozidlo vybavené analogovým či digitálním tachografem, avšak mohl vykonávat i další činnosti či mohl být třeba nemocen. Taktéž je možné uvést situaci, kdy je řidič u dopravce zaměstnán pouze několik dní (třeba jen jeden den), přičemž záznamové listy ani digitální údaje z tachografu nejsou jeho zaměstnavateli (dopravci) k dispozici. V takových případech je v ustanovení § 1b vyhlášky, kterou se provádí zákon o silniční dopravě, že řidič s sebou kromě záznamů o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku a paměťové karty řidiče,

---

<sup>32</sup> BRETTOVÁ, Soňa. Správní trestání v silniční dopravě. *Doprava Logistika Profi*[online] 2014 [cit. 2020-03-12]. Dostupné z: <https://www.dlprofi.cz/33/spravni-trestani-v-silnicni-doprave-uniqueidmRRWSbk196FNf8-jVUh4EoC7p3nqffqxrQIQXE0p4E/>.

pokud mu byla vydána, musí mít také potvrzení o činnostech řidiče či jiný doklad, který prokazuje, že v tomto období vozidlo neřídil. Tento doklad musí dopravce, pokud je současně řidičem, vystavit také sám sobě. Co se týče přeprav, na něž se vztahuje Dohoda AETR, je tomu podobně. Pokud se jedná o přepravy jakožto výjimky z nařízení (ES) č. 561/2006 a Dohody AETR je počet dokladů, které prokazují činnost řidiče, řízen vyhláškou č. 478/2000 Sb., kterou se provádí zákon o silniční dopravě. Tímto právním předpisem je stanoveno, že řidič prokazuje svou činnost (vyjma aktuálního dne) jen jeden předešlý den řízení. V případech, kdy by v den předcházející kontrole řidič vozidla u provádění přepravy, která náleží do výjimky, neřídil vozidlo, je tak pro předcházející den zapotřebí doložení potvrzení o jeho činnostech. Pokud však v rámci silniční kontroly kontrolní orgán provede stažení dat z karty řidiče či z tachografu za období delší, než je určených 28 dní, tak by ke zjištěným nedostatkům kromě rozhodného období zmiňovaných 28 dní nemělo být při správním řízení o pokutě přihlíženo. To však platí v případech, kdy řidič vozidla či dopravce tyto doklady kontrolnímu orgánu sám dobrovolně neodevzdá. V opačných případech, kdy ze strany řidiče nebo dopravce dojde k samostatnému a dobrovolnému předání záznamových listů za delší než stanovené období, aniž by to tento kontrolní orgán požadoval, je naopak možné tyto záznamy kontrolovat a při zjištění nedostatků v nich lze uložit určitou sankci. Výše zmiňované nedostatky jsou postihovány ve smyslu porušení Části I ustanovení § 3 odst. 3 zákona o silniční dopravě v návaznosti na ustanovení kapitoly IV, Článku 15 odst. 7 Nařízení (EHS) č. 3821/85 nebo ustanovení Článku 12bodu 7 Dohody AETR (popř. vyhláškou, kterou se provádí zákon o silniční dopravě, což se týká přeprav neřídících se dle nařízení EU ani dohody AETR). Pokuta je pak ukládána dle Části V ustanovení § 35 odst. 2 písm. h) zákona o silniční dopravě, a to až do výše 350 000 Kč.<sup>33</sup>

Ze strany kontrolního orgánu může docházet ke kontrolám záznamů o dobách řízení, bezpečnostních přestávkách a dobách odpočinku i v provozovně. Kontrolovat může až pět let staré záznamy, neboť je zákonem o silniční dopravě stanoveno, že správní řízení o pokutě je možné zahájit nejpozději do pěti let od porušení právního předpisu. Na druhou stranu se však k dopravcům vůči kontrolním orgánům nevztahuje povinnost staré záznamové listy z tachografu předkládat, neboť od 1. července roku 2006 je zákonem o silniční dopravě a Nařízením (EHS) stanovena povinnost uchovávat záznamy o době řízení, bezpečnostních přestávkách a dobách odpočinku po dobu 1 roku

---

<sup>33</sup> Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů, Část V, § 35 odst. 6 písm. b).

od ukončení přepravy. Z této zřetelně nejednotné právní úpravy tedy vyplývá, že dopravce není povinen uvedené záznamy uchovávat po dobu delší než 1 rok, avšak v případě, že z jeho strany k jejich uchovávání i přesto dochází, a následně dojde i k předložení těchto záznamů kontrolnímu orgánu, pak je tento orgán oprávněn tyto záznamy kontrolovat, a zároveň je oprávněn za zjištění nedostatků v těchto záznamech uložit dopravci pokutu. Dále nutno zdůraznit, že v žádném případě se dopravce, jenž kontrolnímu orgánu předloží záznamy starší jednoho roku, ve kterých dojde ke zjištění porušení právních předpisů a dále k uložení pokuty za tato porušení, nemůže domáhat zrušení pokuty s tím, že se na něj nevztahovala povinnost záznamy po takovou dobu uchovávat, a že tak učinil nad rozsah zákon o silniční dopravě a Nařízení (EHS) č. 3821/85. Povinnost uchovávat záznam o době řízení, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku plyne z ustanovení Části I ustanovení § 3 odst. 2 písm. b) zákona o silniční dopravě, přičemž porušení této povinnosti může být dopravním úřadem dle Části V. ustanovení § 35 odst. 2 písm. h) uložena pokuta až do výše 350 000 Kč.<sup>34</sup>

## 6.2 Důvody manipulace s tachografy

K manipulaci se záznamovými zařízeními (tachografy) v nákladní silniční dopravě dochází z mnoha různých důvodů. Prvním důvodem manipulace s tachografy může být snížení provozních nákladů dopravce, jenž je tak s menším počtem řidičů schopen zajistit stejný přepravní výkon. Druhý důvod manipulace s tachografy může spočívat v termínovaných nakládkách a vykládkách, neboť při současné hustotě provozu totiž není možné s jistotou určit, v jakém čase bude dohodnutá služba realizována. V těchto případech může být manipulací s tachografem zajištěna přeprava zboží i v době, jež je výlučně určena k odpočinku řidiče.

Dále lze uvést skutečnost, že převážná většina nově pořizovaných vozidel určených pro nákladní silniční dopravu je hrazena z nejrůznějších finančních produktů (např. leasingů), u nichž se hraje hlavní úlohu výše měsíční splátky. V podmínkách garance a smlouvy s leasingovou společností však bývá předem určena hranice výše najetých kilometrů za stanovené období. Proto bývá v některých případech kilometrový nájezd buď podhodnocován, nebo mnohdy dochází ke změnám charakteru práce (kupříkladu k jízdě v osádce, k jízdě do vzdálenějších destinací apod.). Vyčerpání

---

<sup>34</sup> BRETTOVÁ, Soňa. Správní trestání v silniční dopravě. *Doprava Logistika Profi*[online] 2014 [cit. 2020-03-12]. Dostupné z: <https://www.dlprofi.cz/33/spravni-trestani-v-silnicni-doprave-uniqueidmRRWSbk196FNf8-jVUh4EoC7p3nqffffqxrQIQXE0p4E/>.



stanoveného kilometrového nájezdu by pro dopravce znamenalo odstavení vozidla, což je pro ně absolutně nepřijatelné. Druhou možností je pak placení sankcí za přejeté kilometry.

Záměrné manipulace s tachografy se však netýkají jen nečestných dopravců, ale také samotných řidičů. Ti totiž sami za sebe rozhodují, zda budou realizovat podvodné jednání na příkaz svého nadřízeného (doprovce) či ve vlastní prospěch. Nutno uvést i skutečnosti, že i sami dopravci, kteří v rámci provozování své činnosti dodržují vše dle platných právních předpisů, a uvedené metody manipulace s tachografy odsuzují. Navíc se v praxi sami setkávají s řidiči, kteří se na výslovný zákaz těchto podvodného jednání dopouštějí, čímž ohrožují svého zaměstnavatele (doprovce), jemuž hrozí velmi vysoké pokuty.

Nejčastějším důvodem podvodných jednání řidičů bývá vidina brzkého návratu z cest domů či vidina návratu domů přinejmenším na víkend, a to z důvodu ukončeného výkonu, a aby kvůli následným zákazům jízdy nemuseli čerpat týdenní odpočinek příkladně 100 km před svým domovem. Dalším důvodem podvodných jednání jsou důvody motivační. Řidiči totiž mnohdy bývají dopravci odměňováni motivačně. Uvedené jednání dopravců je však v rozporu se zákonem o silniční dopravě.

Smutným faktem však je, že navzdory rizikům, která jsou s podvodnými manipulacemi s tachografy spojena, i když hrozí jejich odhalení v rámci silniční kontroly a následné uložení sankce, tak v některých státech EU se provádění takových praktik stále vyplatí.

### **6.3 Způsoby manipulace s tachografy**

V současné době existuje celá řada způsobů manipulace s tachografy. Patří k nim zejména přiložení magnetu na snímač pohybu, umístění skrytého prepínače, výměnu originálního snímače pohybu za snímač pohybu modifikovaný, zásah do kabelu mezi tachografem a snímačem pohybu, přídavný falešný snímač pohybu, zamezení zápisu dat na kartu řidiče, změna konstant tachografu, ukryté druhé záznamové zařízení, ale i další způsoby různé manipulace s tachografy.

#### **6.3.1 Magnet na snímači pohybu**

Přiložení magnetu na snímač pohybu (viz obrázek č. 16) má vliv na jeho správnou funkci. Při použití silného magnetu nedochází k načítání pulzů, což znamená, že i přesto, že se vozidlo pohybuje, snímač pohybu nevykazuje žádný pohyb. V praxi se lze často setkat i s případy, kdy řidič vykovává na přeplněném parkovišti přestávku, během které

musí s vozidlem krátce popojet (třeba, aby umožnil vyjet jinému vozidlu). V rámci následné silniční kontroly bývají zvláště v zahraničí řidičům za nedodržení zákonem stanovené přestávky ukládány poměrně vysoké pokuty, přičemž v těchto případech nejsou ani neakceptovány důvody řidičů pro přerušení odpočinku. Právě proto umisťují řidiči na snímač pohybu magnet i v případech příjezdu na přeplněné parkoviště, na němž nelze zaparkovat v době, kdy jim končí výkon na dojetí na nejbližší parkoviště. Dále lze uvést situaci, kdy řidič při nakládce, jíž se neúčastní, provádí přestávku, a dostane příkaz k odjezdu z nakládací rampy. Takové situace byla častější spíše v minulosti než dnes. V současné době je v tomto ohledu již akceptováno ustanovení Článku 12 Nařízení (ES) č. 561/2006, které řidiči povoluje odchýlit se od Článků 6 až 9 tohoto předpisu jen v míře, která je nezbytná pro dojetí na vhodné místo zastávky, a to takovým způsobem, aby byla zajištěna bezpečnost osob a vozidla, přičemž nesmí být ohrožena bezpečnost provozu na pozemních komunikacích. Řidiči pak důvod odchylky uvádějí ručně na záznamovém listu tachografu, na výtisku ze záznamového zařízení či ve svém pracovním plánu, a to nejpozději po dojetí na vhodné místo zastávky. I přes výše zmiňované důvody však řidiči i dnes používají magnety k nekalému jednání s cílem dojezdu na místo nakládky či vykládky v určený čas, aniž by respektovali povinné přestávky, či vyššího nájezdu kilometrů.

*Obrázek č. 16 - Umístění magnetu na čidlo převodovky*



Zdroj: autor

Tento způsob manipulace s tachografy ohrožuje bezpečnost silničního provozu, a to především z důvodu nadměrné únavy řidičů, jenž svým počínáním ohrožují nejen vlastní život, ale také životy ostatních účastníků silničního provozu. Tvrdé tresty za tento

trestný čin (přečin) jsou charakteristické zvláště pro západní státy. Všeobecně může být řidiči za tento čin uložen zákaz řízení až na jeden rok nebo finanční postih<sup>35</sup>.

### 6.3.2 Skrytý přepínač

Skrytý přepínač (viz obrázek č. 17) představuje velmi sofistikovaný způsob podvodného jednání. Jeho cílem je taktéž dosažení stavu, kdy se vozidlo pohybuje, avšak v zaznamenaných datech žádný pohyb nevykazuje. Samotné nalezení skrytého přepínače není ve skutečnosti v mnoha případech jednoduchou záležitostí, někdy je toto téměř nemožné. V podstatě jde o zařízení, které je napojeno na přerušovaný pancéřovaný kabel či přímo na digitální tachograf. Řidiči tak prostřednictvím dodatečného vypínače či prostřednictvím vypínače montovaného výrobcem vozidla může tachograf přepnout, čímž nedochází k dalšímu zaznamenávání. Využívány jsou také dálkové přepínače. Dalším způsobem aktivace je prostřednictvím pedálů. Jednou z kombinací je kupříkladu sešlápnutí brzdového pedálu a následně třikrát po sobě sešlápnutí pedálu plynového na plný plyn, čímž se pak snímač zablokuje a do tachografu tak nepřicházejí žádné pulzy, i přesto, že se vozidlo stále pohybuje, avšak zaznamenávaná data vykazují stání. K tomuto způsobu manipulace s tachografy je využíváno softwarové intervence do řídicí jednotky vozidla a výměny snímače pohybu za snímač pohybu, který je dodatečně upraven vypínačem.<sup>36</sup>

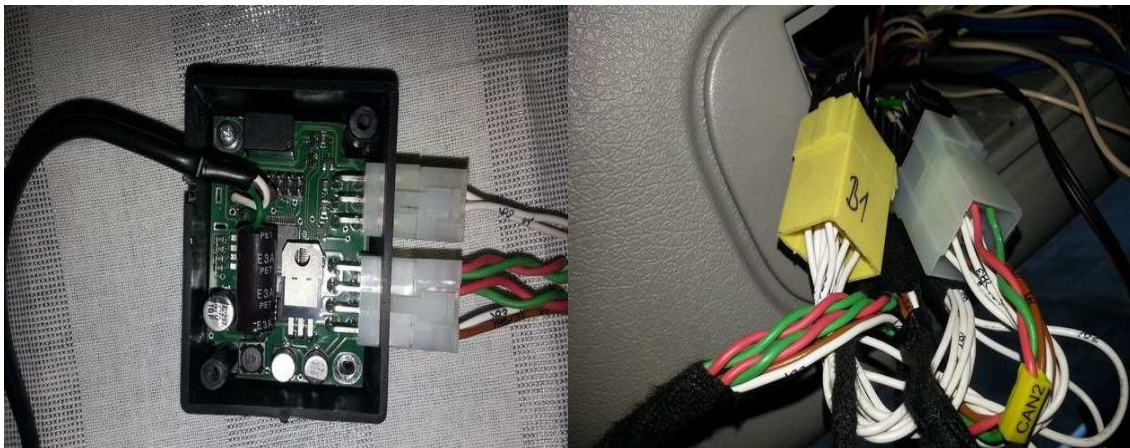
Pro příklad manipulace s tachografem v podobě skrytého přepínače lze uvést následující případ: *„Celníci objevili v jednom z kamiónů na dálnici D5 speciálně upravený digitální tachograf. Porovnáním dat z karty řidiče, na kterou se zapisují údaje o řízení a čerpání odpočinku, zjistili, že data na kartě neodpovídají skutečnosti. Nákladní vozidlo, které zastavili, podle tachografu jízdu nevykonávalo. Hlídka podle jejích slov vyloučila, že by se použil magnet, celníci se domnívali, že řidič používá jiné zařízení k ovládání činnosti tachografu. Nechali proto u nákladního vozidla provést odbornou prohlídku. Servisní technik zjistil, že je v prostoru za tachografem ukryto speciální zařízení, které ovlivňuje jeho činnost. Zařízení se aktivovalo při otočení klíčku v zapalování a přesnou kombinací sešlápnutí brzdového pedálu a pedálu plynu.*

<sup>35</sup> ZEMAN, Petr. Metodika postupu odhalování podvodů u digitálních tachografů. *Silnice Železnice*[online] 2018 [cit. 2020-03-12]. Dostupné z: <http://old.silnice-zeleznice.cz/clanek/metodika-postupu-odhalovani-podvodu-u-digitalnich-tachografu/>.

<sup>36</sup> ZEMAN, Petr. Metodika postupu odhalování podvodů u digitálních tachografů. *Silnice Železnice*[online] 2018 [cit. 2020-03-12]. Dostupné z: <http://old.silnice-zeleznice.cz/clanek/metodika-postupu-odhalovani-podvodu-u-digitalnich-tachografu/>.

*Řidič pomocí uvedeného zařízení měnil záznamy o době řízení, nedodržoval bezpečnostní přestávky a řádně nevedl záznamy.*<sup>37</sup>

Obrázek č. 17 - Skrytý přepínač



Zdroj:<sup>38</sup>

### 6.3.3 Modifikovaný snímač pohybu

Při této manipulaci s tachografy je originální snímač pohybu vyměněn za tzv. modifikovaný snímač pohybu. Legálně k tomuto dochází v případě vadné funkce zaznamenávání, popř. fyzického poškození. Nezákonně se pak jedná o podvodné jednání. Modifikovaný snímač pohybu totiž není viditelně rozeznatelný od originálního snímače pohybu. Jeho součástí je i vyražené číslo snímače. Rozdíl mezi nimi je možné spatřit až po sejmutí obalu. Tímto však dojde k jeho poškození. Uvnitř pak je možné nalézt okruh umožňující deaktivování snímače, kdy vozidlo při pohybu pohyb nezaznamenává. Poté dochází k zaplombování snímače prostřednictvím originálních plomb. Pokud je snímač v režimu oficiálního provozu, není v rámci periodického ověřování tachografu možné odhalit jeho sekundární funkci, neboť všechno funguje jako u pravého (originálního) snímače pohybu. Pokud však řidič zastaví, přepne funkci snímače pohybu a poté pokračuje v jízdě, je zcela nemožné vyčíst ze zaznamenaných dat nějakou odchylku, která by naznačovala podvodné jednání. Podnětem pro odhalení takového jednání může být třeba kontrola přepravních dokladů, účtů od tankování apod.

<sup>37</sup> NOVINKY.CZ.Celníci poprvé našli v kamionu zařízení k manipulaci s tachografem. [online] 2016 [cit. 2020-03-12]. Dostupné z: <https://www.novinky.cz/krimi/clanek/celnici-poprve-nasli-v-kamionu-zarizeni-k-manipulaci-s-tachografem-354423>.

<sup>38</sup> IDNES.CZ.Za vypínač tachografu hrozí půlmilionová pokuta radnímu Nového Bydžova. [online] 2016 [cit. 2020-03-12]. Dostupné z: [https://www.idnes.cz/hradec-kralove/zpravy/kamion-s-falsovany-m-tachografem-patri-radnimu-noveho-bydzova.A160107\\_102510\\_hradec-zpravy\\_the](https://www.idnes.cz/hradec-kralove/zpravy/kamion-s-falsovany-m-tachografem-patri-radnimu-noveho-bydzova.A160107_102510_hradec-zpravy_the).

Jako příklad je možné uvést situaci, kdy jeden den vozidlo nakládá v německém městě Eindhoven a druhý den má nehodu v Olomouci v ČR, přičemž se na základě detailní analýzy režimů prokáže, že zákonem stanovené doby řízení a zkrácení bezpečnostních přestávek nebyly překročeny, je usuzováno, že problém tkví v něčem jiném. Jediným podkladem pro zmapování trasy vozidla v čase jsou pak výpisy z mýtného systému. Pokud řidiči přepínají snímač pohybu do klidového režimu za provozu (resp. jízdy vozidla) je po analýze záznamu z tachografu možno spatřit ostré přechody v podobě svislice na záznamu na místo křivky, která odpovídá přirozené deakcelarizaci, kdy vozidlo v jednom okamžiku zcela náhle zastavilo (kupříkladu z rychlosti 80 km/h na 0 km/h). V praxi se lze setkat i s případy, kdy bylo z analyzovaných dat ve srovnání s časem vzniku nehody zjištěno, že vozidlo již třeba hodinu žádný pohyb nevykazovalo. Podobně se může stát, že při silniční kontrole dojde k vyhodnocení vzniklé situace méně zkušeným kontrolním pracovníkem, že se jedná o poruchu zařízení. Tímto pak nedojde k odhalení podvodného jednání. Taktéž není řešením ani zabavení nalezeného přepínače tvořícího jen jednu část podvodného celku, aniž by došlo k odstranění podvodného snímače pohybu.<sup>39</sup>

#### **6.3.4 Zásah do kabelu mezi tachografem a snímačem pohybu**

K méně technicky náročným podvodným jednáním patří zvláště u analogových tachografů zásah do kabelu mezi tachografem a snímačem pohybu. Tato manipulace s tachografem nevyžaduje žádné složité úpravy snímače pohybu. V rámci detailní kontroly plombování snímače pohybu a tachografu nelze prakticky nic odhalit, neboť jsou zde originální plomby. Původní kabel, jenž má být připojen do tachografu, je přerušen a následně napojen na externí vypínač, dále pokračuje původní vedení.<sup>40</sup>

#### **6.3.5 Přídavný falešný snímač pohybu**

V tomto případě není snímač pohybu, který je umístěn na převodové skříni vozidla, připojen a napárován k jednotce ve vozidle. Příkladně v kabině vozidla může být ukrytý druhý snímač pohybu napojený na tachograf. Řidiči tak mohou prostřednictvím chytrého telefonu nebo jiného zařízení nastavovat doby řízení a odpočinků. Předmětný modulátor lze bez problémů zakoupit. Zařízení slouží k překonání komunikačního signálu. Signál rychlosti je odeslán z přídavného snímače rychlosti do všech

---

<sup>39</sup> ZEMAN, Petr. Metodika postupu odhalování podvodů u digitálních tachografů. *Silnice Železnice*[online] 2018 [cit. 2020-03-12]. Dostupné z: <http://old.silnice-zeleznice.cz/clanek/metodika-postupu-odhalovani-podvodu-u-digitalnich-tachografu/>.

<sup>40</sup> Tamtéž.

požadovaných systémů ECU, které pracují bez DTC. Prodejci však upozorňují na to, že použití zařízení je v některých státech EU nelegální. Z tohoto tedy vyplývá, že takové zařízení lze bez jakýchkoliv problémů zakoupit a držet ho, avšak nelze jej používat ve státech, v nichž existuje povinnost montáže tachografu do vozidla. Nutno podotknout, že zakoupením takového zařízení přebírá plnou zodpovědnost za jeho používání, včetně souvisejících důsledků, kupující.<sup>41</sup>

### 6.3.6 Zamezení zápisu dat na kartu řidiče

Tento způsob manipulace s tachografy je velice jednoduchý, kdy chce mít řidič v případě úmyslného porušení sociálních režimů tzv. čistou kartu. Tato manipulace s tachografem se obvykle provádí na začátku či na konci směny. Spočívá ve vsunutí plastové fólie či planžety mezi čip a kontakty čtečky v tachografu. Poté dochází k zadání pokynu pro vysunutí karty z tachografu. Pak mají být data zapsána na kartu řidiče, k čemuž však nedojde. Na tachografu se zobrazí záznam o události. V rámci dalšího zasunutí karty do tachografu je možné doplnit práci, jinou práci a odpočinek.

Data na kartě řidiče jsou uchovávána nejméně 28 pracovních dní, než dojde k jejich přepisu. Jak již bylo uvedeno výše, v rámci silniční kontroly může být řidič po analýze dat z karty řidiče zpětně pokutován. Proto je více než vhodné provádění souběžné kontroly dat z digitálního tachografu a z karty řidiče. Rizikem takové manipulace s tachografem je zalomení cizího předmětu v záznamovém zařízení. Tímto dochází k zamezení možnosti vkládání karty do tachografu. Zalomený předmět je nemožné odstranit. Důsledkem toho je znehodnocení záznamového zařízení a jeho nahrazení jiným (resp. novým).<sup>42</sup>

### 6.3.7 Změna konstant tachografu

V případě změny konstant tachografu je nezbytná spolupráce autorizovaného metrologického střediska (dále AMS), neboť pro změnu konstant záznamového zařízení je potřeba červené karty dílny, která se vydává na jméno konkrétního zaměstnance, a která je chráněna pinem proti neoprávněnému zneužití. Vlivem změn konstant  $W$ ,  $k$ ,  $l$  u vozidla, které jede skutečnou rychlostí třeba 88 km/h, tachograf zaznamenává pouze 80km/h. Výhodou je, že řidiči ujedou při dodržování přestávek větší vzdálenost.<sup>43</sup>

---

<sup>41</sup> ZEMAN, Petr. Metodika postupu odhalování podvodů u digitálních tachografů. *Silnice Železnice*[online] 2018 [cit. 2020-03-12]. Dostupné z: <http://old.silnice-zeleznice.cz/clanek/metodika-postupu-odhalovani-podvodu-u-digitalnich-tachografu/>.

<sup>42</sup> Tamtéž.

<sup>43</sup> Tamtéž.

### 6.3.8 Ukryté druhé záznamové zařízení

V praxi již byly objeveny i případy, kdy se ve vozidle nacházely dva funkční digitální tachografy. Na podezření na manipulaci s tachografem se přišlo v rámci stažení dat ze záznamového zařízení. Data po rozboru vykazovaly dvě minuty jízdy, jíž předcházely odpočinek. Protože šlo o kontrolu na dálnici, bylo zcela jasné, že data nejsou reálná. Z tohoto důvodu bylo jedním z podezření namontovaný falešný snímač pohybu, neboť snímač pohybu nebyl namontován na převodovce napáraný na tachograf. Za přístrojovou deskou byl ukryt oficiální digitální tachograf s oficiálním napáraním na snímač pohybu. Na místě, které bylo určené pro záznamové zařízení, byl instalován druhý (neoficiální) tachograf. Ten byl napojen na falešný snímač pohybu. Řidič si tak utvářel režimy jízdy dle vlastního uvážení, tak aby vyhovovaly legislativnímu nařízení bez ohledu na skutečný provoz. Z tohoto důvodu lze zdůraznit význam kontroly údajů, které jsou uvedené na montážním štítku, stejně jako identifikačních údajů, které jsou uloženy v paměti záznamového zařízení.

Sofistikovanějším řešením je zapojení dvou tachografů a dvou snímačů s rozdílem v propojení modrého drátu PIN 3 mezi zařízeními a přerušeného skrytým přepínačem. V případě dvou spínačů je záznamové zařízení zapojeno na falešný snímač vzájemně propojený s pravým snímačem PINem 1, 2 a přerušovačem<sup>44</sup>.

V souvislosti s manipulací s tachografem v podobě ukrytého druhého záznamového zařízení lze uvést následující příklad: „Při jedné z kontrol na dálnici D8 na odpočívce na 78. km ve směru do Německa zastavili nákladní soupravu složenou z tahače s připojeným návěsem. Při kontrole digitálního tachografu bylo zjištěno, že řidič neměl během jízdy řádně vloženou kartu řidiče v digitálním tachografu. Policisté proto provedli kontrolu dat stažených z digitálního tachografu vozidla a při jejich vyhodnocení zjistili, že tachograf během jízdy, než bylo vozidlo zastaveno, vykazuje přestávku v řízení. Na místo byli povoláni mechanici ze specializované firmy k provedení odborného ohledání vozidla, při kterém bylo nalezeno v tzv. A - sloupku dveří spolujezdce, z vnitřní strany pod plastovým krytem, elektronické zařízení v podobě plastové krabičky o rozměrech 6 x 3 cm, která byla připojena svazkem kabelů do stávající elektroinstalace vozidla. Jednalo se o zařízení ovlivňující činnost DT.“<sup>45</sup>

<sup>44</sup> ZEMAN, Petr. Metodika postupu odhalování podvodů u digitálních tachografů. *Silnice Železnice*[online] 2018 [cit. 2020-03-12]. Dostupné z: <http://old.silnice-zeleznice.cz/clanek/metodika-postupu-odhalovani-podvodu-u-digitalnich-tachografu/>.

<sup>45</sup> POLÁČKOVÁ, Šárka. Zatímco řidič kamionu jel, tachograf „odpočíval“. *Týdeník policie*[online] 2018 [cit. 2020-03-12]. Dostupné z: <https://tydenikpolicie.cz/zatimco-ridic-kamionu-jel-tachograf-odpocival/>.

### 6.3.9 Další způsoby manipulace s tachografy

Kromě výše uvedených způsobů manipulace s tachografy se kontrolní orgány a znalci setkávají i s dalšími podvodnými způsoby manipulace se záznamovými zařízeními v nákladní silniční dopravě.

Příkladem nové metody manipulace s tachografem může být následující případ. Velice promyšlenou manipulaci se záznamovým zařízením objevili na základě běžné prohlídky policisté z lodžské dálniční hlídky a následně za pomoci inspektorů a přednášejících z Policejního výcvikového centra v Legionowo. Podezření policistů vyvolalo u zaparkovaného nákladního vozidla až zjištění, že na záznamovém zařízení (resp. tachografu) bylo indikováno, že řidič odpočívá po dobu 7 hodin. V záznamovém zařízení se nacházela karta řidiče, avšak z důvodu, že řidiči došel papír, byla data z karty řidiče načtena v policejním vozidle. Ukázalo se, že záznamové zařízení jízdu vůbec nezaznamenávalo. Toto zjištění směřovalo k podezření, že bylo s tachografem nějakým způsobem manipulováno, nebo že byl jeho provoz přerušen. Policisté nejdříve hledali, zda se v kamionu nachází magnet. Pro tyto účely poslali vozidlo do servisu. Pokusy o nalezení něčeho, co by zasahovalo do provozu záznamového zařízení, však byly neúspěšné. Později se přišlo na to, že nereálné záznamy tachografu byly způsobeny zařízením, které bylo připojeno k diagnostické zásuvce vozidla, a které bylo vybaveno portem USB, do něhož byl zapojen flash disk. Řidič zastaveného nákladního vozidla však tento přístroj těsně před policejní kontrolou ukryl.<sup>46</sup>

---

<sup>46</sup> DOPRAVA LOGISTIKA PROFÍ. *Policie narazila na novou metodu manipulace s tachografy*. [online] 2019 [cit. 2020-03-12]. Dostupné z: [https://www.dlprofi.cz/33/policie-narazila-na-novou-metodu-manipulace-s-tachografy-uniqueidgOkE4NvrWuMEMvw3uZDmFkgjEH9l\\_HDgRiI4FuMEYf4/](https://www.dlprofi.cz/33/policie-narazila-na-novou-metodu-manipulace-s-tachografy-uniqueidgOkE4NvrWuMEMvw3uZDmFkgjEH9l_HDgRiI4FuMEYf4/).



## 7 NÁVRH ŘEŠENÍ KE ZMĚNĚ SOUČASNÉHO STAVU

Manipulační přístroje, které jsou umístěny ve vozidle za účelem zásahu do správné činnosti záznamového zařízení (tachografu), jsou závažnou hrozbou pro bezpečnost silničního provozu. Manipulace s tachografy narušují jak volnou obchodní soutěž, tak bezohledným dopravcům a řidičům dávají možnost porušování dob řízení, bezpečnostních přestávek a dob odpočinku. Nezbytností je zajištění důvěry v digitální záznamová zařízení dopravců a řidičů, kteří respektují a dodržují povinnosti vyplývající z platných právních předpisů a možnosti spolehnout se na hodnověrnost a úplnost údajů zaznamenaných a uložených záznamovými zařízeními, aniž by musely být staženy a následně analyzovány z celku vozidla či karty řidiče.

Za účelem zajištění těchto požadavků je nutné provádění pravidelných kontrol a ověřování. Jedním z možných řešení je v tomto ohledu zvýšení počtu specializovaných kontrol. Určitou inspirací pro snížení počtu podvodných jednání v souvislosti s manipulací s tachografy mohou být kontrolní orgány ze zahraničí. Ti totiž dle výsledků silničních kontrol vytváří databázi dopravců, čemuž následně kontroly vozidel přizpůsobují. Takto se mohou primárně zaměřovat na vozidla problémových dopravců. V tomto ohledu lze za velmi efektivní považovat vedení evropské centrální databáze, do které by kontrolními orgány mohly být vkládány výsledky silničních kontrol.

Za účinnou je možné taktéž považovat výměnu poznatků a zkušeností v rámci společných specializovaných silničních kontrol.

Zavádění efektivních opatření je rovněž snahou aktuálně platných právních předpisů kopírujících technický pokrok. Kupříkladu starší snímače pohybu bylo u záznamových zařízení možné v důsledku jejich technické nedokonalosti snadno ovlivnit použitím magnetu. Odezvou takových podvodných jednání bylo vydání právního předpisu o povinné montáži druhého nezávislého snímače pohybu a snímače pohybu odolávajícího účinkům působení magnetického pole. Nutno však podotknout, že právní úprava stále nových problémových oblastí týkajících se manipulace s tachografy je všeobecně postižena dlouhou časovou prodlevou.

## ZÁVĚR

Evropská unie má v dnešní době velmi významný vliv na právní úpravu v členských státech ve všech oblastech života. Není proto zarážející, že i v rámci silniční dopravy má evropská úprava velmi významný podíl. Nařízeními Evropské unie jsou regulovány všechny oblasti silniční dopravy, ať se jedná o silniční dopravu nákladní nebo o přepravu osob.

Ačkoli jsou nařízení Evropské unie účinná pro přepravu v rámci evropského společenství a jsou zaváděna pro ochranu rovných podmínek při hospodářské soutěži, dochází v některých státech k zavádění vlastních předpisů, které v podstatě znevýhodňují dopravce ostatních členských států. Zavádění těchto podmínek slouží k ochraně dopravců a řidičů ze států, které tyto pravidla zavádějí. V posledních letech tak došlo například ke stanovení minimální mzdy pro řidiče nákladních vozidel v Německu (MiLoG) a ve Francii (Loi Macron). V Německu zákon o minimální mzdě je sice platný a účinný ke dni 1. ledna 2015, ale došlo ke stížnosti ostatních členských států k Evropské komisi a tento zákon nebyl uplatňován do 1. ledna 2017.

Evropská komise doposud nerozhodla o souladu německého zákona s právem Evropské unie. Ve Francii je vymáháno dokládání minimální mzdy, kdy dochází k pokutování řidičů, kteří nepředloží potvrzení o minimální mzdě vystavené dopravcem. Dále byla dopravcům stanovena povinnost mít ve Francii zástupce ovládajícího francouzský jazyk. Povinnost hradit řidičům odměnu za práci ve výši minimální mzdy stanovené právním předpisem daného státu je však vymáhána i na zahraničních dopravcích, tudíž i na dopravcích z České republiky.

Dle mého názoru je tento přístup nekorektní, jelikož smyslem Evropské unie a otevřeného hospodářského prostoru je rovný přístup k evropskému trhu. U států jako Německo a Francie, kde jsou platy na vyšší úrovni v každé profesi, čímž je vyšší i průměrná mzda, je logické, že bude vyšší i minimální mzda. Avšak pro dopravce z jiných, ne tak ekonomicky prosperujících států, to znamená nepřekonatelnou finanční zátěž a diskriminaci v přístupu na svobodný evropský trh. Rovněž Česká republika je toho názoru, že německá zákonná úprava minimální mzdy by se neměla vztahovat na zaměstnance v mezinárodní dopravě, neboť se přiměřenost úpravy jeví jako nanejvýš pochybná z hlediska principů a požadavků o volném pohybu služeb v rámci EU.

Hlavním cílem bakalářské práce bylo porovnat rozdíly mezi analogovým a digitálním tachografem v možnosti páchání značně specifických přestupků v mezinárodní dopravě, a to vzhledem k manipulaci s tachografy a dále specifičnost

mezinárodních dohod. Dílčím cílem bakalářské práce bylo poukázat na problémy v aplikaci právní úpravy a navrhnout možná řešení, protože právní úprava, především v oblasti mezinárodních právních předpisů, jimiž je Česká republika vázána, doznala zásadních změn.

Vzhledem k obsahu bakalářské práce se domnívám, že výše stanovených cílů bakalářské práce, které jsem si jako autor práce stanovil na začátku, bylo jejím obsahem dosaženo.

# SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

## Literární zdroje

1. DOHDALO, David, BROŽ, Jan, KADEČKA, Stanislav, PRŮCHA, Petr, RIGEL, Filip a Vít ŠTASTNÝ. *Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich – komentář*. Praha: Wolters Kluwer, 2018, 700 s. ISBN 978-80-7598-052-6.
2. HARVÁNEK, Jaromír. *Právní teorie*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2013. 440 s. ISBN 978-80-7380-458-9.
3. KYNCL, Jan. *Systém zvyšování odborné způsobilosti provozovatelů silniční motorové dopravy*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2001. 150 s. ISBN 80-7194-346-0.
4. MACHAČKA, Filip, *Nariadení 561/2006, 165/2014, AETR a české předpisy do kabiny: rukověť řidiče pro země Evropské unie a Českou republiku*. Pardubice: Systém Consult, 2016. 144 s. ISBN 978-80-85629-32-3.
5. VETEŠNÍK, Pavel, JEMELKA, Luboš, POTMĚŠIL, Lukáš, VETEŠNÍKOVÁ, Eva, ADAMEOVÁ, Zuzana, BOHUSLAV, Lukáš. *Dopravní právo*. Praha: C. H. Beck, 2016. 816 s. ISBN 978-80-74004-09-4.

## Elektronické zdroje

1. BRETTOVÁ, Soňa. Správní trestání v silniční dopravě. *Doprava Logistika Profi* [online] 2014 [cit. 2020-03-12]. Dostupné z: <https://www.dlprofi.cz/33/spravni-trestani-v-silnicni-doprave-uniqueidmRRWSbk196FNf8-jVUh4EoC7p3nqffqxrQIQXE0p4E/>.
2. DOPRAVA LOGISTIKA PROFI. *Policie narazila na novou metodu manipulace s tachografy*. *Doprava Logistika Profi* [online] 2019 [cit. 2020 03 12]. Dostupné z: [https://www.dlprofi.cz/33/policie-narazila-na-novou-metodu-manipulace-stachografyuniqueidgOkE4NvrWuMEMvw3uZDmFkgjEH9l\\_HDgRiI4FuMEYf4/](https://www.dlprofi.cz/33/policie-narazila-na-novou-metodu-manipulace-stachografyuniqueidgOkE4NvrWuMEMvw3uZDmFkgjEH9l_HDgRiI4FuMEYf4/).
3. DUŠEK, Vladimír. *Informace pro STK k záznamovému zařízení s registrací pracovní činnosti řidiče: Tachograf*. Centrum služeb pro silniční dopravu [online] 2011 [cit. 2020-03-12]. Dostupné z: [http://www.agados.cz/file/95\\_1\\_1/](http://www.agados.cz/file/95_1_1/).

4. IDNES.CZ. *Magnet opět ošálil tachograf. Příklad zapsal pauzu, když nákladník jel.* iDNES.cz: Zpravodajství [online] 2013 [cit. 2020-03-12]. Dostupné z: [https://www.idnes.cz/ceske-budejovice/zpravy/ceelnici-zjistili-magnet-na-snimaci-tachografu.A131104\\_094750\\_budejovice-zpravy\\_khr](https://www.idnes.cz/ceske-budejovice/zpravy/ceelnici-zjistili-magnet-na-snimaci-tachografu.A131104_094750_budejovice-zpravy_khr).
5. IDNES.CZ. *Za vypínač tachografu hrozí půlmilionová pokuta radnímu Nového Bydžova.* iDNES.cz: Zpravodajství [online] 2016 [cit. 2020-03-12]. Dostupné z: [https://www.idnes.cz/hradec-kralove/zpravy/kamion-s-falsovany-m-tachografem-patri-radnimu-noveho-bydzova.A160107\\_102510\\_hradec-zpravy\\_the](https://www.idnes.cz/hradec-kralove/zpravy/kamion-s-falsovany-m-tachografem-patri-radnimu-noveho-bydzova.A160107_102510_hradec-zpravy_the).
6. NOVINKY.CZ, *Celníci poprvé našli v kamionu zařízení k manipulaci s tachografem.* [online] 2016 [cit. 2020-03-12]. Dostupné z: <https://www.novinky.cz/krimi/clanek/celnici-poprve-nasli-v-kamionu-zarizeni-k-manipulaci-s-tachografem-354423>.
7. POLÁČKOVÁ, Šárka. *Zatímco řidič kamionu jel, tachograf „odpočíval“.* Týdeník policie [online] 2018 [cit. 2020-03-12]. Dostupné z: <https://tydenikpolicie.cz/zatimco-ridic-kamionu-jel-tachograf-odpocival/>
8. TACHOSCAN CONTROL INELO. *Inteligentní tachograf v rukou odborníků INELO.* Tachoscan Control: INELO [online] 2019 [cit. 2020-03-12]. Dostupné z: <https://tachoscancontrol.com/cs/aktuality/inteligentni-tachograf-v-rukou-odborniku-inelo/>.
9. ZEMAN, Petr. *Metodika postupu odhalování podvodů u digitálních tachografů.* Silnice Železnice [online] 2018 [cit. 2020-03-12]. Dostupné z: <http://old.silnice-zeleznice.cz/clanek/metodika-postupu-odhalovani-podvodu-u-digitalnich-tachografu/>.

### **Právní předpisy České republiky**

1. ČESKOSLOVENSKO, 1972. Vyhláška č. 32/1972 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 1972, částka 12, s. 209-288. Dostupné z WWW: [https://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=32/1972&typeLaw=zakon&what=Cislo\\_zakona\\_smlouvy](https://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=32/1972&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy)
2. ČESKOSLOVENSKO, 1976. Vyhláška č. 108/1976 Sb., o Evropské dohodě o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (AETR), ve znění pozdějších předpisů. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 1976, částka 21, s. 518-534. Dostupné z WWW: <https://aplikace.mvcr.cz/sbirka->

- zakonu/SearchResult.aspx?q=108/1976&typeLaw=zakon&what=Cislo\_zakona\_smlouvy
3. ČESKO, 1993. Ústavní zákon č. 1/1993 Sb., Ústava České republiky, ve znění pozdějších předpisů. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 1993, částka 1, s. 3-16. Dostupné z WWW: [https://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=1/1993&typeLaw=zakon&what=Cislo\\_zakona\\_smlouvy](https://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=1/1993&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy)
  4. ČESKO, 1993. Usnesení č. 2/1993 Sb., o vyhlášení Listiny základních práv a svobod jako součástí ústavního pořádku České republiky, ve znění pozdějších předpisů. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 1993, částka 1, s. 17-23. Dostupné z WWW: [https://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=1/1993&typeLaw=zakon&what=Cislo\\_zakona\\_smlouvy](https://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=1/1993&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy)
  5. ČESKO, 1994. Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 1994, částka 37, s. 1154-1162. Dostupné z WWW: [https://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=111/1994&typeLaw=zakon&what=Cislo\\_zakona\\_smlouvy](https://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=111/1994&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy)
  6. ČESKO, 2000. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2000, částka 98, s. 4570-4616. Dostupné z WWW: [https://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=361/2000&typeLaw=zakon&what=Cislo\\_zakona\\_smlouvy](https://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=361/2000&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy)
  7. ČESKO, 2000. Vyhláška č. 478/2000 Sb., kterou se provádí zákon o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2000, částka 138, s. 4314-4414. Dostupné z WWW: [https://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=478/2000&typeLaw=zakon&what=Cislo\\_zakona\\_smlouvy](https://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=478/2000&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy)
  8. ČESKO, 2002. Vyhláška č. 150/2002 Sb., soudní řád správní, ve znění pozdějších předpisů. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2002, částka 61, s. 3306-3330. Dostupné z WWW: [https://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=150/2002&typeLaw=zakon&what=Cislo\\_zakona\\_smlouvy](https://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=150/2002&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy)

9. ČESKO, 2004. Zákon č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2004, částka 174, s. 9782-9827. Dostupné z WWW: [https://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=500/2004&typeLaw=zakon&what=Cislo\\_zakona\\_smlouvy](https://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=500/2004&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy)
10. ČESKO, 2006. Vyhláška č. 522/2006 Sb., o státním odborném dozoru a kontrolách v silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2006, částka 168, s. 7114-7130. Dostupné z WWW: [https://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=522/2006&typeLaw=zakon&what=Cislo\\_zakona\\_smlouvy](https://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=522/2006&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy)
11. ČESKO, 2008. Vyhláška č. 388/2008 Sb., kterou se mění vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 341/2002 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2008, částka 126, s. 6114-6116. Dostupné z WWW: [https://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=388/2008&typeLaw=zakon&what=Cislo\\_zakona\\_smlouvy](https://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=388/2008&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy)
12. ČESKO, 2010. Sdělení č. 62/2010 Sb. m. s., kterým se nahrazují sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 108/1976 Sb., č. 82/1984 Sb. a č. 80/1994 Sb., o vyhlášení přijetí změn a dodatků Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (AETR), ve znění pozdějších předpisů. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2010, částka 029, s. 2106-2208. Dostupné z WWW: [https://aplikace.mvcr.cz/sbirkazakonu/SearchResult.aspx?q=62/2010&typeLaw=mezinarodni\\_smlouva&what=Cislo\\_zakona\\_smlouvy](https://aplikace.mvcr.cz/sbirkazakonu/SearchResult.aspx?q=62/2010&typeLaw=mezinarodni_smlouva&what=Cislo_zakona_smlouvy)
13. ČESKO, 2014. Vyhláška č. 341/2014 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2014, částka 134, s. 4314-4414. Dostupné z WWW: [https://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=341/2014&typeLaw=zakon&what=Cislo\\_zakona\\_smlouvy](https://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=341/2014&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy)
14. ČESKO, 2015. Vyhláška č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2015, částka 122, s. 3770-3816. Dostupné z WWW: <https://aplikace.mvcr.cz/sbirka->

zakonu/SearchResult.aspx?q=294/2015&typeLaw=zakon&what=Cislo\_zakona\_smlouvy

15. ČESKO, 2016. Zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, ve znění pozdějších předpisů. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2016, částka 98, s. 3717-3747. Dostupné z WWW: [https://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=250/2016&typeLaw=zakon&what=Cislo\\_zakona\\_smlouvy](https://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=250/2016&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy)
16. MINISTERSTVO ZAHRANIČNÍCH VĚCÍ ČR, 1987. Vyhláška ministra zahraničních věcí č. 64/1987 Sb., o Evropské dohodě o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (ADR), ve znění pozdějších předpisů. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 1987, částka 13, s. 399-404. Dostupné z WWW: [https://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=64/1987&typeLaw=zakon&what=Cislo\\_zakona\\_smlouvy](https://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=64/1987&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy)

### **Evropská legislativa**

1. EVROPSKÝ PARLAMENT; RADA EVROPSKÉ UNIE. Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 ze dne 15. března 2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85. Dostupné z WWW: <https://esipa.cz/sbirka/sbsrv.dll/sb?DR=SB&CP=32006R0561>
2. EVROPSKÝ PARLAMENT; RADA EVROPSKÉ UNIE. 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. Dostupné z WWW: <https://esipa.cz/sbirka/sbsrv.dll/sb?DR=SB&CP=32014R0165>
3. EVROPSKÝ PARLAMENT; RADA EVROPSKÉ UNIE. Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1071/2009 ze dne 21. října 2009, kterým se zavádějí společná pravidla týkajících se závazných podmínek pro výkon povolání podnikatele v silniční dopravě a zrušuje směrnice Rady 96/26/ES. Dostupné z WWW: <https://esipa.cz/sbirka/sbsrv.dll/sb?DR=SB&CP=32009R1071>



4. EVROPSKÝ PARLAMENT; RADA EVROPSKÉ UNIE. Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1072/2009 ze dne 21. října 2009 o společných pravidlech pro přístup na trh mezinárodní silniční nákladní dopravy. Dostupné z WWW: <https://esipa.cz/sbirka/sbsrv.dll/sb?DR=SB&CP=32009R1072>
5. EVROPSKÁ KOMISE. Nařízení Komise (EU) č. 1161/2014 ze dne 30. října 2014, kterým se nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovém zařízení v silniční dopravě přizpůsobuje technickému pokroku. Dostupné z WWW: <https://esipa.cz/sbirka/sbsrv.dll/sb?DR=SB&CP=32014R1161>
6. EVROPSKÁ KOMISE. Nařízení Komise (EU) č. 1266/2009 ze dne 16. prosince 2009, kterým se po desáté přizpůsobuje technickému pokroku nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovém zařízení v silniční dopravě. Dostupné z WWW: <https://esipa.cz/sbirka/sbsrv.dll/sb?DR=SB&CP=32009R1266>
7. EVROPSKÁ KOMISE. Prováděcí nařízení Komise (EU) č. 2016/799 ze dne 18. března 2016, kterým se provádí nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014, kterým se stanoví požadavky konstrukci, zkoušení, montáž, provoz a opravy tachografů a jejich součástí. Dostupné z WWW: [https://esipa.cz/sbirka/sbsrv.dll/sb?DR=SB&CP=32016R0799R\(01\)](https://esipa.cz/sbirka/sbsrv.dll/sb?DR=SB&CP=32016R0799R(01))
8. RADA EVROPSKÉ UNIE. Nařízení Rady (EHS) č. 1463/70 ze dne 20. července 1970 o zavedení tachografů do silniční dopravy. Dostupné z WWW: <https://esipa.cz/sbirka/sbsrv.dll/sb?DR=SB&CP=31985R3821>
9. RADA EVROPSKÉ UNIE. Nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 ze dne 20. prosince 1985 o harmonizaci určitých sociálních právních předpisů v silniční dopravě. Dostupné z WWW: <https://esipa.cz/sbirka/sbsrv.dll/sb?DR=SB&CP=31985R3820>
10. RADA EVROPSKÉ UNIE. Nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 ze dne 20. prosince 1985 o záznamovém zařízení v silniční dopravě. Dostupné z WWW: <https://esipa.cz/sbirka/sbsrv.dll/sb?DR=SB&CP=31985R3821>
11. RADA EVROPSKÉ UNIE. Nařízení Rady (EHS) č. 543/69 ze dne 25. března 1969 o harmonizaci určitých sociálních právních předpisů v silniční dopravě. Dostupné z WWW: <https://esipa.cz/sbirka/sbsrv.dll/sb?DR=SB&CP=31985R3820>

## SEZNAM ZKRATEK

ADR	Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí
AETR	Evropské dohody o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě
CEMT	Evropská konference ministrů dopravy
ČR	Česká republika
DI	Dopravní inspektorát
DT	Digitální
EHS	Evropské hospodářské společenství
ES	Evropské společenství
EU	Evropská unie
GPS	Globální polohový systém
MV	Ministerstvo vnitra
P ČR	Policie České republiky

## SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek č. 1 - TC tachograf .....	19
Obrázek č. 2 - Záznamový list TC tachografu .....	19
Obrázek č. 3 - EC Tachograf .....	20
Obrázek č. 4 - EC Tachograf - radiopřijímač .....	21
Obrázek č. 5 - EC TachoGRAF způsob vkládání .....	21
Obrázek č. 6 - Digitální tachograf .....	22
Obrázek č. 7 - Inteligentní tachograf .....	24
Obrázek č. 8 - Kulatý EC tachograf a záznamový list .....	25
Obrázek č. 9 - EC tachograf - rádiového typu .....	26
Obrázek č. 10 - Přední strana záznamového listu .....	30
Obrázek č. 11 - Zadní strana záznamového listu .....	31
Obrázek č. 12 - Karta řidiče .....	35
Obrázek č. 13 - Ruční záznam DT .....	36
Obrázek č. 14 - Snímač KITAS .....	38
Obrázek č. 15 - Snímač KITAS2+ se záznamem.....	39
Obrázek č. 16 - Umístění magnetu na čidlo převodovky .....	49
Obrázek č. 17 - Skrytý přepínač .....	51