

POLICEJNÍ AKADEMIE ČESKÉ REPUBLIKY V PRAZE

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

2022

TOMÁŠ ŠŤASTNÝ

POLICEJNÍ AKADEMIE ČESKÉ REPUBLIKY V PRAZE

Fakulta bezpečnostně právní

Katedra policejních činností

**Kriminalita silniční nákladní dopravy
(zahraniční komparace)**

Bakalářská práce

Crime of road freight transport (foreign comparison)

Bachelor thesis

VEDOUCÍ PRÁCE
Mgr. Jindřich KOMÁREK, Ph.D.

AUTOR PRÁCE
Tomáš Šťastný

PRAHA
2022

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že předložená bakalářská práce na téma „*Kriminalita silniční nákladní dopravy (zahraniční komparace)*“ je mým původním autorským dílem, které jsem vypracoval samostatně. Veškerou literaturu a další zdroje, z nichž jsem čerpal, v práci řádně cituji a jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

V Ústí nad Labem, dne 15. 3. 2022

.....
Tomáš Šťastný

Poděkování

Touto cestou bych rád poděkoval vedoucímu práce panu pplk. Mgr. Jindřichovi Komárkovi, Ph.D., z Katedry policejních činností Policejní akademie České republiky v Praze. Poděkování patří zejména npor. Ing. Bc. Lukáši Polanovi z útvaru Krajského ředitelství policie Ústeckého kraje, Odboru služby dopravní policie, Dálničního oddělení Řehlovice, za aktivní nápomoc, odborné poznatky a přímé účasti praktické části bakalářské práce. Dále bych rád poděkoval za odborný a aktivní přístup dalším respondentům strukturovaných rozhovorů v oblasti kriminality silniční nákladní dopravy a to pplk. Ing. Aleši Maxovi, pplk. Ing. Tomáši Bendovi MBA, prap. Jiřímu Hušákovi a prap. Milanu Aulíkovi.

ANOTACE

V bakalářské práci je zpracována základní problematika kriminality silniční nákladní dopravy, kde jsou v teoretické části zpracovány obecně závazné právní úpravy a přehledně rozděleny jednotlivé okruhy s potřebným přiblížením. Daná problematika je pak následně komparována se zahraniční legislativou a postupy. V praktické části této práce jsou zpracovány strukturované rozhovory osob úzce spjatých s uvedenou problematikou. Dotazy na účastníky řízených rozhovorů jsou voleny tak, aby pomohly porozumění zkoumané oblasti a dokázaly definovat možná řešení nedostatků v právních úpravách a postupech kontrolních orgánů.

KLÍČOVÁ SLOVA

Dopravce * řidič * sociální předpisy * bezpečnost a plynulost silničního provozu * porušení * sankce

ANNOTATION

The bachelor's thesis deals with the basic issues of road freight crime, where in the theoretical part are processed generally binding legal regulations and clearly divided the individual areas with the necessary approach. The issue is then compared with foreign legislation and procedures. In the practical part of this work are processed structured interviews of people closely related to the issue. Inquiries about participants in guided interviews are chosen to help understand the area under study and to be able to define possible solutions to shortcomings in the legislation and procedures of control bodies.

KEYWORDS

Carrier * driver * social regulations * safety and smoothness of road traffic * violation * sanctions

Obsah

1. Úvod	7
2. Teoretická část	9
2.1 Historický vývoj dopravy od počátku 20. stol. a transformace do našeho právního řádu	9
3. Systematické rozdělení oblastí kriminality nákladní dopravy	14
3.1 Sociální předpisy	14
3.1.1 Legislativa sociálních předpisů.....	15
3.1.2 Dopravce	18
3.1.3 Řidič.....	20
3.1.4 Záznamová zařízení	24
3.1.5 Státní odborný dozor a kontroly	29
3.1.6 Kriminalita v oblasti sociálních předpisů a zahraniční komparace	32
3.2 Přeprava v režimu ADR.....	38
3.2.1 Kriminalita problematiky ADR a zahraniční komparace	40
3.3 Kontrolní vážení nákladních vozidel	42
3.3.1 Vysokorychlostní a nízkorychlostní vážení nákladních vozidel	42
3.3.2 Kriminalita spojená s vážením nákladních vozidel a zahraniční komparace	44
3.4 Dopravní nehody	47
3.4.1 Nejčastější příčiny dopravních nehod v nákladní dopravě.....	48
3.4.2 Kriminalita spojená s dopravními nehodami v kamionové dopravě a zahraniční komparace.....	49
3.4.3 Preventivní opatření v rámci dopravních nehod	50
3.5 Jízda po vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky v kamionové dopravě	52
3.5.1 Typy kontrol v silniční dopravě	52

3.5.2 Technické prostředky ke zjišťování alkoholu v dechu a detekční přístroje ke zjišťování drog	54
3.5.3 Kriminalita problematiky jízdy pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky v nákladní dopravě a zahraniční komparace.....	55
3.6 Přeprava drog a nelegální migrace lidí v nákladní dopravě	58
4. Praktická část	60
4.1 Cíl výzkumu a stanovení otázek	60
4.2 Metoda výzkumu	61
4.3 Postup při sběru dat	61
5. Vyhodnocení.....	62
5.1 Analýza rozhovorů.....	62
6. Závěr	73
7. Seznam použité literatury, zdroje	75
8. Seznam příloh.....	79
9. Přílohy	80

1. Úvod

Doprava je bezpochybně všude kolem nás. Kamkoliv se člověk v dnešní době podívá, vidí různé druhy dopravy. V minulosti byl automobil spíše výsadou bohatších vrstev obyvatel, kdežto v dnešní době tomu tak rozhodně není. Člověk dnes vlastní dvě, tři i více vozidel, což má negativní dopad například na hustotu provozu, znečišťování ovzduší, nedostatku parkovacích možností v místě bydliště a v neposlední řadě také nehodovostí. V porovnání s minulostí, kdy na našem území bylo v roce 1909 registrováno kolem 270 vozidel, jich je dnes téměř o 8 miliónů více. Důvody jsou však zcela zřejmé. Člověk bere vozidlo za jakýsi standartní komfort a nemá dnes problém za prací cestovat relativně daleko. Někteří řidiči dokonce v rámci práce tráví za volantem většinu svého času. Je to dáno především platovými podmínkami, ale také i benefity ve větších městech oproti venkovu.

Doprava je tedy nástroj sloužící k přepravě osob a zboží z bodu A do bodu B. Lze jí rozdělit na dopravu silniční, kolejovou, leteckou a vodní. Každá doprava má určitá specifika a musí se s rostoucími změnami, požadavky či nároky účastníků dále rozvíjet. Do dopravy jako takové lze tedy zařadit účastníky provozu, infrastrukturu, vozidla a technologie a systémová opatření. Toto rozdělení můžeme chápat jako hlavní pilíře dopravy. Mezi samotné účastníky provozu můžeme zařadit řidiče motorových či nemotorových vozidel, chodce, cyklisty a další účastníky uvedené v příslušných právních pramenech. Velký důraz je však kladen na řidiče z povolání, kteří tráví na silnicích nejvíce času a do jisté míry jsou i důležitým prvkem společnosti.

Česká republika je svojí polohou brána jako tranzitní země a výrazně tomu pomohl vstup do Evropské unie v roce 2004 a také připojení k Schengenskému prostoru v roce 2007. Schengenský prostor vznikl k volnému pohybu osob, zboží, služeb a kapitálu v zemích, které do tohoto prostoru vstoupili. Tento proces výrazně pomohl rozvoji mezinárodní nákladní dopravy. Nákladní doprava v současnosti každým rokem houstne. Je to dáno vznikem nových společností a velké konkurence v oblasti průmyslu, hospodářství, zemědělství i dalších odvětví, ale například i dopadem šíření koronavirového onemocnění od konce roku 2019. Součástí

některých výrobků se vozí po celém světě, než se dostanou hotově zpět na místo, kde se následně kompletují. Tohle všechno sebou nese dopady i rizika v oblasti kriminality silniční nákladní dopravy, kterými se mimo jiné bude zabývat i tato práce.

Kriminalita silniční nákladní dopravy je velmi obsáhlá problematika a je potřeba vymezit základní rozdělení dle závažnosti. Bakalářská práce bude kriminalitu silniční nákladní dopravy sledovat spíše pohledem dopravního policisty, tudíž bude zahrnovat základní problémy v této oblasti. Jednat se bude především o dopravce a o řidiče vozidel s nejvyšší dovolenou hmotností převyšující 3500 kg, případně řidiče vozidel přepravujících více jak 8 osob. Dopravci a řidiči jsou profesionálové, díky kterým se dennodenně přepravují osoby, výrobky a další důležité produkty po celém světě. Je potřeba, aby se právě tito účastníci zaměřovali na dodržování veškerých možných právních úprav, předpisů, nařízení a vyhlášek nejenom na našem území, ale i na území státu, kam zboží či osoby přepravují. Jedná se jak o vnitrostátní, tak i mezinárodní přepravu, která je upravena řadou mezinárodních smluv a dohod daných států. Tato kvalifikační práce se bude také zabývat komparací legislativy českého práva s tím zahraničním.

2. Teoretická část

2.1 Historický vývoj dopravy od počátku 20. stol. a transformace do našeho právního řádu

Bezpečnost a plynulost silničního provozu není zdaleka problémem dnešní doby, ale začala se formovat již od počátku 20. století. Při vzniku prvních silničních cest bylo potřeba definovat jasná pravidla provozu na nich i v jejich blízkosti. Počátkem 20. století se začala využívat první motorová vozidla, a to jak na našem území, tak i v zahraničí. Vzhledem k tomu, že se motorová vozidla používala k cestám i do zahraničí, bylo potřeba, aby se jejich řidiči seznámili s pravidly na území států, kam cestují. Rozvojem automobilismu bylo tedy potřeba vytvořit potřebné mezinárodní smluvní dokumenty, které by platily pro všechny účastníky a danou problematiku jim přesněji přiblížily. Jedním z takových prvních dokumentů byla Mezinárodní smlouva o jízdě automobily, která byla přijata roku 1909 na konferenci v Paříži. Tato úmluva měla mimo jiné upravovat například podmínky pro připuštění automobilů k jízdě na veřejných cestách, umístění rozeznávacích značek na automobilech, podmínky, kterým musí vyhovovat řidič automobilu, vyhýbání a předjíždění vozidel, zvláštní ustanovení pro trojkolky a motocykly a další. Dále tato úmluva upravovala vzhled silničního značení, konkrétně modrou barvy s bílými symboly. Jednalo se například o křižovatku, zatáčku či železniční přejezd. Tuto mezinárodní úmluvu, tzv. Pařížskou konvenci vyhláší Českoslavenko po jeho vzniku ve Sbírce zákonů a nařízení pod číslem 505/1921.

Další důležitou úmluvou schválenou 40 státy v dubnu roku 1926 na konferenci v Paříži byla Mezinárodní úmluva o jízdě motorovými vozidly. Tato úmluva byla schválena jako reakce na narůstající provoz motorových vozidel a zároveň modernizace s podrobnější úpravou silničního provozu. Obsahem této úmluvy byla především kategorizace hlavních faktorů ovlivňujících provoz na komunikacích. Jednalo se například o mezinárodní povolení k řízení, který je známý i v dnešní době pod pojmem mezinárodní řidičský průkaz. Dále také pojem motorové vozidlo, které mělo splňovat náročnější technické podmínky a jehož řidič

se musel prokazovat Mezinárodním osvědčením pro motorová vozidla. Dalším zásadním bodem byl pojem pozemní komunikace, kdy došlo k závazku států, a to v označení nebezpečných míst (zatačka, křižovatka, stružka a další) dopravními značkami ve tvaru trojúhelníku, které jsou uvedeny v příloze F tohoto dokumentu a nahrazují stávající modré značení s bílými symboly Pařížské úmluvy z roku 1909. Velmi důležité bylo také zachování národních zákonů a předpisů. Toto zachování nařizovalo řidiči motorového vozidla dodržovat pravidla silničního provozu v daném cizím státu, kam cestuje. Ratifikace této úmluvy v tehdejším Československu proběhla v srpnu roku 1930 pod číslem 9/1931 Sbírkou zákonů a nařízení.

V Ženevě roku 1931 byla svolána Evropská konference o jízdě silniční, které se účastnilo 20 států včetně Československa a byla ukončena podepsáním 4 úmluv. Mezi tyto dohody patří Úmluva o mezinárodní úpravě obchodní automobilní dopravy, Mezinárodní úmluva o unifikaci silniční signalizace, Dohody mezi celními úřady za účelem usnadnění vyřizování neodbavených nebo ztracených triptyků, Mezinárodní úmluva o fiskálním režimu, týkající se cizozemských automobilních vozidel. Státy, které se konference zúčastnili se zavázaly na svém území zavést jednotnou signalizaci. Součástí těchto smluv bylo první rozdělení dopravního značení do kategorií a to A – značky pro nebezpečí, B – značky zákazové a povinnostní, C – obsahující určitý údaj. Dopravní značení bylo v této úmluvě podrobně popsáno a vyobrazeno. Jednou z velmi důležitých výstražných značek součástí úmluv byla značka upravující přednost. O dva roky později se v Ženevě konalo zasedání stálého výboru, které se zabývalo také otázkou problematiky světelné signalizace na křižovatkách, osvětlením tramvajových refýží (ostrůvků) a označením přikázaných směrů jízdy. Bylo rozhodnuto o tom, že by se křižovatky měly řídit světelnými signály a to zelenou (volná jízda), žlutou (pomocná barva) a červenou barvou (zákaz jízdy).

„Velmi významným právním předpisem bylo Opatření stálého výboru č. 275/1938 Sb. zák. a nař. O směru dopravy na veřejných silnicích a cestách, kterým byla stanovena dnem 1. května 1939 jízda vpravo. Protože Československo již bylo

připraveno na tuto zásadní změnu, mohla být krátce po jeho okupaci nacistickým Německem zavedena v Protektorátu dnem 26. března 1939 jízda vpravo.“¹

Značný vzestup motorizace byl zaznamenán krátce po 2. světové válce. Období války přineslo velké ztráty na lidských životech a obrovské množství materiálních škod. V průběhu války probíhala rychlá výroba bojových prostředků pro potřeby armády, kdy po válce na osvobozených územích zůstala opuštěná vozidla, která byla poškozená nebo s minimem pohonných hmot. Evropa po válce však nebyla schopna zajistit zásoby pro své obyvatele, a tak přišla pomoc v podobě dodávek z hospodářsky téměř nedotčené USA. Po konci války tak přišla potřeba nového náhledu na právní a technické potřeby v oblasti motorových vozidel.

V roce 1949 v Ženevě byla na konferenci Spojených národů přijata Úmluva o silničním provozu a Protokol o silniční signalizaci, která však nebyla v Československé republice vyhlášena. Jednalo se o ucelená a jednotná pravidla pro silniční provoz a dopravní značení. Ratifikace a publikace však na území Československa proběhla transformací do zákona č. 56/1950 Sb., o provozu na veřejných silnicích, a vládního nařízení č. 11/1951 Sb., které uvedený zákon provádí. Dále pak nebyla Československem přijata ani Dohoda o signalizaci pracovišť (1955 Ženeva) a Evropská úmluva o silničních značkách (1957 Ženeva). Obdobně však byly tyto dohody Československem schváleny a transformovány do vyhlášky ministerstva vnitra č. 141/1960 Sb., kterou se vydávali pravidla silničního provozu. Pro lepší orientaci řidiče a usměrnění silničního provozu se zde objevují plné a přerušované čáry, vodorovné šipky příkazující směr jízdy a také nápisy na komunikaci.

Roku 1957 byla v Ženevě také podepsána Evropská dohoda o mezinárodní silniční dopravě nebezpečných věcí (ADR) obsahující především procedurální ustanovení. Dohoda také obsahovala přílohy A, B a kladla velký důraz na bezpečnost dopravy, vývoj nebezpečných látek a technický rozvoj vozidel. Je však potřeba si uvědomit, že se nejednalo o mezinárodní smlouvu, ale o dohodu

¹ KOPECKÝ, Zdeněk, Jaroslav HOŘÍN a Kamil PAVLÍČEK. **Kapitoly z mezinárodního a evropského dopravního práva.** Praha: Vydavatelství PA ČR, 2007. ISBN 978-80-7251-265-2., str. 12.

v rámci Evropské hospodářské komise. Listina přístupu ČSSR byla pak uložena u generálního tajemníka roku 1986 a následně vyhlášena Československou socialistickou republikou vyhláškou ministerstva zahraničí pod číslem 64/1987 Sb., o Evropské dohodě o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (ADR), ve znění pozdějších předpisů a její doposud platné aktualizované přílohy, vyhlášené pod č. 33/2005 Sb. Pravidelné novelizace bývaly zpravidla ve dvouletých cyklech. V současné době je přeprava nebezpečných věcí a látek zakotvena v zákoně číslo 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů, a v provádějící vyhlášce Ministerstva dopravy a spojů číslo 478/2000 Sb.

O rok později byla v Ženevě schválena Úmluva o vzájemném uznávání homologací vozidel a dílů, která byla Československem převzata do vyhlášky. č. 145/1958 Ú. I., o podmínkách provozu vozidel na silnicích. Důvodem této úmluvy bylo vytvoření uceleného systému schvalování vozidel a pomoc při mezinárodním obchodování. Úmluva o vzájemném uznávání homologací (shodnosti) vozidel a dílů z roku 1958 je v naší právní úpravě harmonizována od svého počátku s každou přicházející novelizací, evropskou směrnicí nebo prováděcí vyhláškou a je tomu tak až do současnosti, kdy se jedná především o zákon. č. 56/2001 Sb., o provozu vozidel na pozemních komunikacích s příslušnými prováděcími předpisy. Lze tak vidět typický příklad toho, jakým způsobem se uvedené normy formovaly již od svých počátků až do současné podoby.

V roce 1968 se ve Vídni konala konference OSN, kdy byla dne 8. listopadu po zaslání návrhu generálního tajemníka OSN z roku 1966, podepsána zástupci 66 států Úmluva o silničním provozu a Úmluva o silničních značkách a signálech. Úmluva o silničních značkách a signálech obsahovala mimo jiné svislé dopravní značky, světelná znamení pro řízení provozu a vodorovné značky. Dopravní značení pak bylo jasně definováno v 9 přílohách tohoto dokumentu. ČSSR zapracovala provedené návrhy již do vyhlášky č. 80/1966 Sb., o pravidlech silničního provozu, čímž byla v podstatě připravena na chystané mezinárodní dokumenty z roku 1968. Provedeny byly následně pouze dílčí změny po vydání konečné verze mezinárodních úmluv, a to ve vyhlášce ministerstva vnitra č.

42/1971 Sb., kterou se mění a doplňuje vyhláška ministerstva vnitra č. 80/1966 Sb., o pravidlech silničního provozu.

Pravidla silničního provozu se rozvíjela následně i jako taková. Bylo potřeba si uvědomit, že dalším důležitým faktorem je samotný řidič na což odkazovala Směrnice Rady č.91/439/EHS z roku 1996 o řidičských průkazech ve znění dalších doplňujících dokumentů. Tato směrnice obsahovala mimo jiné i rozdělené řidičských skupin v článku 3, dále například věkové omezení pro vydání řidičského oprávnění v článku 6 nebo náležitosti na řidičském průkaze uvedené v příloze číslo 1 této směrnice. Velmi výrazně tak došlo k promítnutí této směrnice do, pro Českou republiku velmi významného a důležitého, zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, který je po několika novelizacích platný až dodnes. Tento zákon je prováděn vyhláškou č. 294/2015 Sb., která je zaměřena především na problematiku dopravních značek, a to jak kategorizace, tak samotného výčtu a popisu konkrétních symbolů.

Počátkem červenec roku 1970 v Ženevě byl dalším významným dnem, neboť byla podepsána Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě známá též jako AETR. Obsahem této dohody je mimo jiné minimální věk řidičů, doba řízení, doby odpočinku, přeprava cestujících ve vozidlech určených pro přepravu více než 9 osob a přeprava zboží vozidel o maximální přípustné hmotnosti převyšující 3,5 tuny. Dohoda byla na území ČSSR přijata vyhláškou ministra zahraničních věcí č. 108/1976 Sb., o Evropské dohodě o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (AETR). Je potřeba zmínit, že *„dohoda AETR platí na území každé smluvní strany pro veškerou mezinárodní silniční dopravu konanou jakýmkoli vozidlem evidovaným na území zmíněné smluvní strany, nebo na území kterékoli jiné smluvní strany.“*²

² KOPECKÝ, Zdeněk, Jaroslav HOŘÍN a Kamil PAVLÍČEK. **Kapitoly z mezinárodního a evropského dopravního práva.** Praha: Vydavatelství PA ČR, 2007. ISBN 978-80-7251-265-2, str. 35.

3. Systematické rozdělení oblastí kriminality nákladní dopravy

3.1 Sociální předpisy

Po vstupu do Evropské unie dne 1. května 2004 se Česká republika zavázala dodržovat veškerou legislativu přijatou Evropským společenstvím.

Legislativa Evropské unie je tvořena:

- Primární legislativa;
 - zakládající smlouvy (ES),
 - přístupové smlouvy.
- Sekundární legislativa;
 - nařízení, závazné ve všech částech a platí přímo ve všech členských státech,
 - směrnice, zavazují členské státy k výsledkům, které musí splnit,
 - rozhodnutí, která jsou závazná pro adresáty.

Liberalizace provozu silniční dopravy je jedním ze základních principů EU spočívajícím jak ve zrušení administrativních, tak i množstevních omezení. „*V podmínkách liberalizovaného trhu nabývají zásadní význam rovné konkurenční podmínky, při provozování silniční dopravy to jsou mimo jiné doby řízení vozidel, přestávky, odpočinky – sociální předpisy a jiná pracovní doba*“.³ Tyto pracovní režimy řidičů ovlivňují ku příkladu náklady dopravních firem nebo způsobu a provedení dopravy za určitých časových podmínek. Z těchto důvodů se provádí kontrolní činnost na územích všech států evropského společenství a tím pádem dochází k odhalování nedostatků a zjišťování nových problémů v oblasti kriminality silniční nákladní dopravy.

Po vstupu české republiky do Evropské unie bylo také potřeba změnit a zapracovat veškeré změny do svých právních úprav, které by byly v rozporu

³ KAHUDA, Jaromír. **Pracovní režimy řidičů v silniční dopravě k 1.10.2020**. Opr. A dopl. vyd. Praha: Sdružení automobilových dopravců ČESMAD Bohemia, 2020. 124 s. ISBN 978-80-87304-68-6, str.6.

s legislativou EU. Ratifikací Evropské dohody o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (dále jen dohoda AETR), se počátkem vstupu do EU začala Česká republika řídit právními normami, které se vzájemně doplňují a navazují na sebe. Je však potřeba zmínit, že existují 2 různé předpisy, podle kterých se silniční doprava provádí. Jedná se především o Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti, týkající se silniční dopravy při přepravě v rámci Evropské unie. Pakliže by celá cesta byla mezi zeměmi EU a mimo EU, použije se Evropské dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě AETR.

3.1.1 Legislativa sociálních předpisů

Obecně lze právní prameny sociální problematiky nákladní dopravy rozdělit na vnitrostátní, evropské nebo mezinárodní právní předpisy a dohody zaměřující se především na dodržování dob řízení, dob odpočinků, povinností a oprávnění dopravců a samotných řidičů. Tato legislativa je důležitá především k maximalizaci bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích členských států EU.

Mezi základní vnitrostátní předpisy nákladní dopravy dělíme:

- Zákon č. 111/1994 Sb. o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „z. č. 111/1994 Sb.“).
- Provděcí vyhláška č. 478/2000 Sb., k zákonu o silniční dopravě.
- Vyhláška č. 522/2006 Sb., o státním odborném dozoru a kontrolách v silniční dopravě.
- Zákon č. 255/2012 Sb., kontrolní řád.

Evropské předpisy dle ministerstva dopravy ČR:

- Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č.1071/2009, kterým se zavádějí společná pravidla týkající se závazných podmínek pro výkon povolání podnikatele v silniční dopravě.
- Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č.1072/2009, o společných pravidlech pro přístup na trh mezinárodní silniční nákladní dopravy.

- 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 561/2006*“).
- 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 (dále jen „*Nařízení 799/2016*“).
- Příloha IB nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovém zařízení v silniční dopravě.
- 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 (dále jen „*Nařízení 165/2014*“).
- Nařízení Evropského parlamentu a Rady 2020/1054, kterým se mění Nařízení (EU) 165/2014, pokud jde o určování polohy pomocí tachografů (dále jen „*Nařízení 2020/1054*“).
- Nařízení Komise (EU) č. 581/2010; o stanovení maximálních časových úseků pro stahování příslušných údajů z přístroje ve vozidle a z karty řidiče (dále jen „*Nařízení 581/2010*“).
- Rozhodnutí komise č. 959/2009; o formuláři o předpisech v sociální oblasti týkajících se činností v silniční dopravě.

Mezinárodní dohody dle ministerstva dopravy ČR:

- Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR) uveřejněná jako vyhláška ministra zahraničních věcí č. 11/1975.
- Dodatkový protokol CMR uveřejněný jako sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 66/2011 Sb.m.s.
- Konsolidované znění Evropské dohody o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě AETR uveřejněné jako sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 62/2010 Sb.m.s. (dále jen „*dohoda AETR*“).

- Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (ADR) uveřejněná jako sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 21/2017 Sb.m.s. (dále jen dohoda „ADR“).

Dále existují bilaterální dohody (oboustranné mezinárodní smlouvy) s jednotlivými státy, mezi které patří: Albánie, Bělorusko, Bosna a Hercegovina, Černá Hora, Irán, Kazachstán, Kosovo, Kypr, Makedonie, Moldávie, Rusko, Srbsko, Turecko a Ukrajina.

Výčet této legislativy není však zcela kompletní a lze jej považovat za důležité prvotní právní předpisy. V problematice sociálních předpisů a kriminality silniční nákladní dopravy je však mnoho dalších velmi důležitých právních pramenů, které se dají považovat jako druhotné. Souvisejí s řešením dalších postihů dopravců a řidičů, ale také i jejich povinností. Dále upravují postupy příslušných orgánů vyplývajících z daných právních úprav.

Mezi tyto předpisy, mimo jiné, patří:

- Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „z. č. 361/2000 Sb.“).
- Vyhláška č. 31/2001 Sb., o řidičských průkazech a o registru řidičů.
- Zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů (dále jen „z. č. 247/2000 Sb.“).
- Zákon č. 12/1997 Sb., o bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích.
- Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích (dále jen „z. č. 13/1997 Sb.“).
- Vyhláška č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích.
- Vyhláška č. 470/2012 Sb., o užívání pozemních komunikací zpoplatněným mýtným.

- Nařízení vlády č. 240/2014 Sb., o výši časových poplatků, sazeb mýtného, slevy na mýtném a o postupu při uplatnění slevy na mýtném.
- Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění zákona č. 307/1999 Sb.
- Vyhláška č. 341/2014 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích.
- Vyhláška č. 82/2012 Sb., o provádění kontrol technického stavu vozidel a jízdních souprav v provozu na pozemních komunikacích (vyhláška o technických kontrolách).
- Zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich (dále jen „z. č. 250/2016 Sb.“).
- Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník (dále jen „z. č. 40/2009 Sb.“).
- Zákon č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky.
- Zákon č. 500/2004 Sb., správní řád.
- Zákon č. 17/2012 Sb., o Celní správě.
- Zákon č. 141/1961 Sb., o trestním řízení soudním.

3.1.2 Dopravce

Je potřeba si uvědomit, že odpovědnost za porušení určitých ustanovení se nevztahuje na řidiče, ale i samotného dopravce. Tyto problémy jsou taxativně vymezeny v z. č. 111/1994 Sb.; Tento zákon dle předmětu úpravy v § 1: *„zapracovává příslušné předpisy Evropské unie, zároveň navazuje na přímo použitelné předpisy Evropské unie a upravuje podmínky provozování silniční dopravy motorovými vozidly (dále jen "vozidlo") prováděné pro vlastní a cizí potřeby za účelem podnikání, jakož i práva a povinnosti právnických a fyzických osob s tím spojené a pravomoc a působnost orgánů státní správy na tomto úseku.“*⁴

⁴ **Silniční doprava: Pozemní komunikace; Veřejné služby v přepravě cestujících; Dráhy k 1.10.2020:** Ostrava: Sagit, 2011. ÚZ. ISBN isbn:978-80-7488-426-9, str.4.

Pojem dopravce je v z. č. 111/1994 Sb. vykládán jako „fyzická nebo právnická osoba provozující silniční dopravu. Tuzemský dopravce je dopravce, který provozuje silniční dopravu pro cizí potřeby na základě koncese¹⁾ nebo silniční dopravu pro vlastní potřeby k zajištění své podnikatelské činnosti vykonávané na základě živnostenského nebo jiného oprávnění uděleného podle zvláštního právního předpisu orgánem České republiky. Podnikatel v silniční dopravě je tuzemský dopravce provozující silniční dopravu pro cizí potřeby.“⁵

Společnost ČESMAD – sdružení automobilových dopravců, vykládá dopravce jako „provozovatele dopravy osobní i nákladní, veřejné i smluvní neveřejné.“⁶

Z. č. 111/1994 Sb. pak ukládá v § 3 odst. 1 písm. a): „tuzemskému dopravci provozujícímu silniční dopravu velkými vozidly, na kterou se v plném rozsahu použije přímo použitelný předpis EU upravující harmonizaci předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy (Nařízení Evropského Parlamentu a Rady 561/2006) zajistit, aby řidič dodržoval požadavky na dobu řízení vozidla, bezpečnostní přestávky a dobu odpočinku stanovené tímto přímo použitelným předpisem EU.“⁷ Velkými vozidly se dle z. č. 111/1994 Sb., v souladu s nařízením č. 561/2006, čl. 2 odst. 1 písm. a) a b), rozumí vozidla či jízdní soupravy o nejvyšší dovolené přípustné hmotnosti vyšší než 3,5 tuny při přepravě věcí nebo zvířat a více než devíti osob včetně řidiče při přepravě pasažérů.

Dále je dle z. č. 111/1994 Sb., v souladu s dohodou AETR, uloženo dopravci zajišťovat dodržování bezpečnostních přestávek, dob odpočinků a dob řízení vozidel a také řádné vedení záznamů o jízdě i přestávkách svých řidičů. V případě nedodržení a porušení těchto dob je dopravce objektivně odpovědný za jednání řidiče a může dostat sankci, a to i bez prokázání zavinění.

⁵ **Silniční doprava: Pozemní komunikace; Veřejné služby v přepravě cestujících; Dráhy k 1.10.2020:** Ostrava: Sagit, 2011. ÚZ. ISBN isbn:978-80-7488-426-9, str.5.

⁶ ČESMAD BOHEMIA. Internetové stránky ČESMAD BOHEMIA [online]. [cit. 16.11.2021]. Dostupné z: <https://www.prodopravce.cz/slovník-pojmu>

⁷ KAHUDA, Jaromír. **Pracovní režimy řidičů v silniční dopravě k 1.10.2020.** Opr. A dopl. vyd. Praha: Sdružení automobilových dopravců ČESMAD Bohemia, 2020. 124 s. ISBN 978-80-87304-68-6, str.9.

Lze tedy říct že, objektivní odpovědnost „je výsledkem nezaviněného protiprávního jednání nebo protiprávního činu.“⁸

Upravená rozšiřující odpovědnost dopravce se pak nachází v čl. 10 nařízení 561/2006 spočívající v odměňování řidiče, organizace práce řidičů aj.

3.1.3 Řidič

Být řidičem nákladní dopravy v dnešní době není skutečně nic jednoduchého a přináší s sebou velké množství překážek a znalostí. Dříve byla práce řidiče kamionu tzv „kamioňáka“ skutečně prestižní zaměstnání a naučila řidiče výborné manipulaci se svěřeným nákladním vozidlem, znalost zákonů i technického stavu a v neposlední řadě s sebou přinášela zajímavé finanční ohodnocení. Dnešní doba stojí ovšem před řadou problému, které se postupem času začaly vlivem vývoje techniky a dalších nástrah společnosti v kamionové dopravě objevovat. Jedná se především o velikou konkurenci firem v této oblasti, vývoje technologií v automobilovém průmyslu, nátlaku dopravců na řidiče, houstnoucí dopravy, situace ohledně respiračního onemocnění koronavir, neustále přibývajících právních úpravy a její novelizace, zdražování AdBlue vlivem nedostatku zemního plynu a také nedostatku kvalifikovaných řidičů nákladní dopravy. „*Dalším problémem je i současné věkové složení řidičů osobní dopravy, kde se dá v nejbližších letech očekávat významná vlna odchodů do důchodu*“.⁹

I přes tyto nesnáze je potřeba vnímat řidiče nákladního vozidla jako účastníka provozu na pozemních komunikacích, který má určitá práva a povinnosti. Řidičem se dle z. č. 361/2000 Sb., rozumí „*účastník provozu na pozemních komunikacích, který řídí motorové nebo nemotorové vozidlo anebo tramvaj; řidičem je i jezdec na zvířeti*“.¹⁰ Aby však řidič mohl řídit nákladní vozidlo a získal průkaz profesní způsobilosti řidiče musí dle z. č. 361/2000 Sb., získat příslušné oprávnění a dle §

⁸ GERLOCH, Aleš. **Teorie práva**. 6., aktualiz. vyd. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2013. ISBN 978-80-7380-454-1, str. 181.

⁹ ČESMAD BOHEMIA, Internetové stránky ČESMAD BOHEMIA [online]. [cit. 16.11.2021]. Dostupné z: <https://www.prodopravce.cz/pozice-k-nedostatku-profesionalnich-ridicu>

¹⁰ **Pravidla silničního provozu: změny pravidel silničního provozu k 1.08.2021**; Autoškoly: Ostrava: Sagit, 2000. ÚZ. ISBN 978-80-7488-478-8, str.7.

47 a § 48 zákona č. 247/2000 Sb., absolvovat vstupní a pravidelná školení v předepsaném rozsahu.

Jako řidič profesionál musí dle z. č. 111/1994 Sb., v souladu s právními prameny EU dodržovat také určitá pravidla. Mezi tyto pravidla řadíme dodržování dob řízení, dob odpočinků a přestávek, řádné vedení záznamu o jízdě a mnoho dalších.

Dobou řízení tedy z. č. 111/1994 Sb., v souladu s Nařízením 561/2006 označuje jako dobu trvání činnosti, která je zaznamenávána automaticky nebo poloautomatickým záznamovým zařízením a ručním listem.

Denní doba řízení dle čl. 6 Nařízení 561/2006, kterou je řidič povinen řádně zaznamenávat, nesmí přesáhnout 9 hodin, pouze dvakrát v týdnu ji může prodloužit na 10 hodin. Jedná se o dobu, která začíná koncem jedné doby odpočinku a končí začátkem další. Prodloužení doby řízení z 9 na 10 hodin lze pouze za předpokladu, že nebude přesazena nepřetržitá doba řízení trvající 4,5 hodiny.

Po 4,5 hodinách je pak řidič povinen dodržet bezpečnostní přestávku s minimální délkou trvání 45 minut, pokud mu nezačíná doba odpočinku dle čl. 7 Nařízení 561/2006. *„Tato přestávka může být nahrazena přestávkou v délce nejméně 15 minut, po níž následuje přestávka v délce nejméně 30 minut, které jsou v období rozloženy tak, aby byly v souladu s odstavcem 1.“¹¹*

Týdenní doba řízení však nesmí překročit 56 hodin v jednom kalendářním týdnu. Týdnem se dle Nařízení 561/2006 rozumí *„období mezi 00.00 hodin v pondělí a 24.00 hodin v neděli“*.¹² Ve dvou kalendářních týdnech po sobě jdoucích však nesmí být doba řízení delší než 90 hodin. Z toho vyplývá, že si řidič může svoji dobu rozvrhnout různě například 45 hodin v prvním týdnu a 45 hodin v týdnu následujícím, nebo 56 hodin a 34 hodin atd. Dále také záleží na podmínkách

¹¹ čl. 7 odst. 2 Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 561/2006

¹² čl. 4 písm. i) Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 561/2006

samotného dopravce a pracovní době uvedené ve smlouvě. Podmínky dopravce však nesmí být v rozporu se zákonem a řidič nesmí tyto doby porušovat.

„Řidič je povinen zaznamenávat ručně do záznamového protokolu, nebo záznamového zařízení:

- *dobu řízení vozidla používaného k obchodním účelům,*
- *jinou práci – nakládka, vykládka, pomoc cestujícím při nastupování vystupování, čištění a technická údržba vozu a další, uvedené v čl. 3 písm. a) směrnice 2002/15/ES, vyjma „řízení“,*
- *dobu pracovní pohotovosti od poslední denní nebo týdenní doby odpočinku – čekání, doba strávená vedle řidiče, nebo ve spací kabině během jízdy.“¹³*

Podle čl. 8 Nařízení 561/2006 je řidič povinen dodržet denní a týdenní dobu odpočinku. Doba odpočinku dle tohoto nařízení je chápána jako „nepřerušená doba, během níž může řidič volně nakládat se svým časem“.¹⁴ Je však potřeba zdůraznit, že se nejedná o doby odpočinku v kalendářním dni, nýbrž v průběhu 24 hodin. Během 24 hodin musí řidič po konci předchozích týdenních nebo denních dob řízení absolvovat běžnou nebo třikrát zkrácenou denní dobu odpočinku mezi dvěma týdenními dobami odpočinku. Běžnou denní dobou odpočinku se rozumí nejméně 11 hodin bez přerušení. S přerušným rozdělením lze klasifikovat odpočinek na dvě části, a to první nejméně 3 hodiny a druhá minimálně 9 hodin. Odpočinek při přerušení však zkrátit nelze. Za zkrácenou denní dobu odpočinku se považuje doba mezi dvěma týdenními odpočinky, a to zkrácená na 9 hodin. Tuto dobu je možno zkrátit však maximálně 3x mezi dvěma týdenními odpočinky. Pokud se jedná o dva řidiče v jednom nákladním vozidle musí mít každý minimálně 9 hodin odpočinku v průběhu třiceti hodin od skončení denní nebo týdenní doby odpočinku. Za zmínku stojí také fakt, že *„Řidič smí trávit denní dobu odpočinku v zaparkovaném vozidle, je-li vybaveno lehátkem pro každého řidiče.“¹⁵*

¹³ BOZP.CZ. – Internetové stránky BOZP.CZ [online]. [cit. 19.11.2021]. Dostupné z: <https://www.skolenibozp.cz/aktuality/bezpecnostni-prestavky-ridicu/>

¹⁴ čl. 4 písm. f) Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 561/2006

¹⁵ čl. 8 odst. 8 Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 561/2006

Týdenní doba odpočinku dle čl. 6 Nařízení 561/2006 je doba, kdy má řidič volný čas pro vlastní potřeby. Trvá nejméně 45 hodin (zkrácená 24 hodin po sobě jdoucích) a následuje maximálně po skončení šesti 24hodinových úseků. „*Týdenní doba odpočinku, která začíná v jednom týdnu a pokračuje do týdne následujícího, může být připojena k jednomu nebo druhému z těchto týdnů, avšak nikoli k oběma.*“¹⁶

Záznam o těchto dobách bezprostředně jdoucích 7 dnů po sobě, a právě probíhajícího dne, musí řidič s kartou řidiče předložit při případné kontrole.

Za zmínku stojí mnoho zavedených a chystaných právních úprav z balíčku mobility dle Nařízení 1054/2020 v následujících letech. S účinností od července roku 2026 dle Nařízení 561/2006 budou pro řidiče kabotážních operací (vnitrostátní přeprava pro cizí potřebu dočasně provozovaná v hostitelském státě) a mezinárodní dopravy vozidly s hmotností převyšující 2,5 tuny a nepřevyšující 3,5 tuny, platit shodné podmínky dob řízení a odpočinků, jako pro řidiče velkých vozidel. Jedná se z mého pohledu o velmi významnou změnu, která znemožní zneužívání systému řidiči menších vozidel dodávkového typu.

Další významnou změnou je od 20.08.2020 změna pro řidiče, který se může, pokud tím není ohrožena bezpečnost silničního provozu, dle čl. 12 Nařízení 561/2006, odchýlit od čl. 6 odst. 1 a 2 a od čl. 8 odst. 2 tím, že překročí denní a týdenní dobu řízení až o jednu hodinu, aby dojel do provozovny zaměstnavatele nebo do svého bydliště a čerpal týdenní dobu odpočinku. Za stejných podmínek může řidič překročit denní a týdenní dobu řízení až o dvě hodiny, aby dojel do provozovny zaměstnavatele nebo do svého bydliště a čerpal běžnou týdenní dobu odpočinku, pokud bezprostředně před dodatečnou jízdou čerpal nepřerušenou přestávku v délce 30 minut.

¹⁶ čl. 8 odst. 9 Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 561/2006

3.1.4 Záznamová zařízení

V silniční nákladní dopravě je potřeba záznamy jízdy řidičů řádně dokumentovat pomocí záznamových zařízení. Jsou jimi vybavena vozidla přepravující náklad o maximální přípustné hmotnosti včetně přívěsu nebo návěsu převyšující 3,5 tuny nebo vozidla jejichž konstrukční nebo trvalé úpravy umožňují přepravu více jak devíti osob spolu s řidičem.

„Zákon č. 111/1994 v § 3 odst.1 písm. b) a c) ukládá tuzemskému dopravci provozujícímu silniční dopravu velkými vozidly, na kterou se v plném rozsahu použije přímo použitelný předpis Evropské unie upravující harmonizaci předpisů v sociální oblasti týkajících se se silniční dopravy zajistit, aby v souladu s přímo použitelným předpisem Evropské unie upravujícím tachografy v silniční dopravě (Nařízení 165/2014) řidič řádně vedl záznam o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku, tento záznam měl u sebe a předložil jej při kontrole.“¹⁷

Z toho vyplývá, že musí řidič v souladu s Nařízením 165/2014 a vyhláškou 478/2000 Sb., zařízení řádně obsluhovat. Povinnost dopravce je zařízení pravidelně ověřovat a zajišťovat jeho správné fungování.

Záznamovým zařízením neboli tachografem se dle čl. 2 odst. 2 písm. a) Nařízení 165/2014 rozumí: *„zařízení určené k montáži do silničních vozidel a k automatickému či poloautomatickému zobrazování, záznamu, tisku, ukládání a výstupu podrobných informací o pohybu, včetně rychlosti, těchto vozidel v souladu s čl. 4 odst. 3 a podrobných informací o některých dobách činnosti jejich řidičů“.*¹⁸

V současné době se využívají 2 druhy tachografů, a to analogové a digitální (1. a 2. generace). Od 1.5. 2006 byla však při účinnosti části Nařízení 561/2006, zavedena u každého vozidla registrovaného v členském státě EU k 1.5.2006, povinnost vybavení digitálním tachografem. Je důležité zmínit, že dle čl. 23 Nařízení 165/2014 musí být tachografy pravidelně kontrolovány každé 2 roky

¹⁷ KAHUDA, Jaromír. **Pracovní režimy řidičů v silniční dopravě k 1.10.2020**. Opr. A dopl. vyd. Praha: Sdružení automobilových dopravců ČESMAD Bohemia, 2020. 124 s. ISBN 978-80-87304-68-6, str.30.

¹⁸ čl. 2 odst. 2 písm. a) Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 165/2014

schválenými dílnami a dle přílohy č. 3, bod 7 vyhlášky č. 341/2014 Sb. autorizovaným metrologickým střediskem.

V případě, dnes už zřídka užívaného, analogového tachografu je používán záznamový list, tzv. kotouček, do kterého je zaznamenávána činnosti řidiče. Kotouček je složen z několika pásem jako je rychlost, ujetá vzdálenost, doby řízení, pracovní pohotovosti, doby odpočinků, dalších dob pro práci a dob přerušování práce.

Před započítáním jízdy a založením kotoučku do tachografu, je řidič povinen vyplnit dle čl. 34 odst. 6 Nařízení 165/2014, jméno a příjmení, místo a datum záznamového listu, registrační značku vozidla a stav počítadla kilometrů v době vložení. Po ukončení poslední jízdy je pak povinen vyplnit místo a datum vyjmutí záznamového listu a stav počítadla kilometrů v době vyjmutí.

Dle čl. 34 Nařízení 165/2014 je řidič povinen zapsat také symboly zemí, kde byla započata a ukončena jeho pracovní doba. V případě provozování vnitrostátní dopravy, mohou členské státy vyžadovat připojení bližšího zeměpisného údaje. Pokud tachograf údaje o poloze automaticky zapisuje, pak je řidič zaznamenávat nemusí.

Řidič však nesmí vyjmout kotouček před koncem denní pracovní doby (pouze pokud zapisuje symbol země při přejetí hranic nebo případné silniční kontrole). Za předpokladu, že se řidič bude vzdalovat z vozidla a nebude moci ovládat tachograf, může kotouček vyjmout i před skončením jeho doby platnosti. Následnou činnost je však povinen zaznamenávat ručně. Dopravce je povinen vybavit řidiče potřebným počtem kotoučků a vyplněné kotoučky uchovávat pod dobu jednoho roku.



Obrázek č. 1 – záznamový list „kotouček“ – zdroj: <https://www.autoskola-ille.cz/a-54-1-analogovy-tachograf-zaznam-na-kotoucku.html>

Digitální tachografem 1. generace rozumíme zařízení využívající kartu. Toto záznamové zařízení zaznamenává a ukládá do své paměti a karty vložené do tachografu data o aktivitě řidiče, údaje o rychlosti, ujeté vzdálenosti a místo, kde začíná a končí denní doba práce za posledních 365 dnů činnosti řidiče.

Digitální tachograf pracuje v provozním, kontrolním, kalibračním a podnikovém režimu a zajišťuje následující funkce: „*monitorování jednotlivých vložení a vyjmutí karty, měření rychlosti a ujeté vzdálenosti, měření času, monitorování činnosti řidiče, monitorování provozního stavu, údaje vkládané řidičem ručně: vložení místa, kde pracovní doba dne začíná a/nebo končí, ručně vkládané údaje o činnostech řidiče, záznam zvláštních podmínek, využívání možnosti zámků společností, monitorování kontrolních činností, zjišťování událostí a závad,*

*vestavěné zkoušky a autotesty, načítání z paměti dat, zaznamenávání a ukládání dat do paměti, načítání z karet tachografu, zaznamenávání a ukládání dat na karty tachografu, zobrazování údajů, tisk, dávání výstrahy, stahování dat na externí média, výstup dat na externí zařízení, kalibraci, nastavení času.*¹⁹

Karty tachografu slouží k zápisu a uložení dat z dob řízení a jiné práce, dob odpočinků a bezpečnostních přestávek a pracovní pohotovosti. Řidič může vlastnit pouze jednu kartu, která je platná po dobu pěti let. Dle čl. 2 nařízení č. 165/2014 existuje však více druhů karet jako: karta řidiče (identifikace řidiče), karta podniku (identifikace dopravce), karta dílny (pověřený personál, montéři) a kontrolní karta (vnitrostátní kontrolní orgán). Na kartu tachografu se ukládá činnost řidiče v minimálním rozsahu 28 pracovních dní, veškeré události a případné závady. Řidič odpovídá za řádné užívání a fungování digitálního tachografu. Kartu z tachografu, obdobně jako u kotoučků, nesmí bezdůvodně vyjmout. V případě, že by se řidič vzdálil od vozidla, musí následně veškeré činnosti ručně doplnit.

Od 2.2.2022 musí řidič při překročení hranice členského státu rovněž zaznamenat symbol země, a to při první možné zastávce v tomto státě. V případě vnitrostátní dopravy, můžou členské státy vyžadovat i bližší zeměpisný údaj. Pokud překročí řidič hranice na trajektu nebo ve vlaku, zapíše, shodně jako u kotoučků, symbol země v přístavu nebo cílové stanici.

Dle Nařízení 581/2010 má dopravce povinnost každých 28 kalendářních dní stahovat data z karty řidiče. Dále pak každých 90 dní z digitálního tachografu. Získaná data je dopravce povinen archivovat pod dobu 1 roku.

Při silniční kontrole musí řidič dle čl. 36 Nařízení 165/2014 na žádost kontrolora předložit záznamové listy daného dne a předcházejících 28 dnů (kontrolní období), kartu řidiče (pokud je držitelem) a veškeré ručně psané záznamy a výtisky z daného dne a 28 dnů nazpět. Je potřeba zmínit, že od 31.12.2024 bude řidič

¹⁹ KAHUDA, Jaromír. **Pracovní režimy řidičů v silniční dopravě k 1.10.2020**. Opr. A dopl. vyd. Praha: Sdružení automobilových dopravců ČESMAD Bohemia, 2020. 124 s. ISBN 978-80-87304-68-6, str.50.

povinen předložit záznam, ručně psané záznamy a výtisky z daného dne a 56 dnů (kontrolní období) zpětně.

V dnešní době existují i digitální tachografy 2. generace odpovídající Nařízení 799/2016. Jedná se o modernější variantu generace předchozí. *„Podle Nařízení 165/2014 od 15.6. 2019 poprvé registrovaná vozidla nebo jízdní soupravy o nejvyšší povolené hmotnosti převyšující 3,5 tuny, jsou-li určeny k přepravě zvířat nebo věcí, nebo vozidlo určené pro přepravu více než 9 osob včetně řidiče, musí být vybavena digitálními tachografy 2. generace (inteligentními). Dále od 02.03.2016 začíná lhůta 15 let (do 15.03.2031) na nahrazení všech tachografů, tachografy 2. generace, kromě vozidel používaných v zemi registrace“.*²⁰ Jedná se o nástroj, díky kterému se ztíží falšování a další ovlivňování chodu tachografu. Činnost vozidla totiž provádí 3 zdroje nezávisle na sobě. Jedná se o snímač převodovky, napojení vozidlového systému (i v tachografech 1. generace) a satelitní určení polohy daného vozidla ve tříhodinových intervalech součtů doby řízení. Dochází tak z mého pohledu k velkému průlomu v podobě ztížení a odhalování jakékoliv nedovolené manipulace.



Obrázek č. 2 – tachograf 2. generace – zdroj: <https://www.tachtek.cz/DTCO-4-0-24-12V-ADRZ2-CANR-1381-7550333004-d325.htm?tab=description>

²⁰ KAHUDA, Jaromír. **Pracovní režimy řidičů v silniční dopravě k 1.10.2020**. Opr. A dopl. vyd. Praha: Sdružení automobilových dopravců ČESMAD Bohemia, 2020. 124 s. ISBN 978-80-87304-68-6, str.52.

3.1.5 Státní odborný dozor a kontroly

Dodržování předpisů dopravců i samotných řidičů je potřeba řádně kontrolovat.

Z tohoto důvodu existuje státní odborný dozor, jehož činnost je upravena základními právními předpisy:

- Zákon č. 255/2012 Sb., o kontrole (kontrolní řád).
- Zákon č. 111/1994 Sb. o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „z. č. 111/1994 Sb.“).
- Vyhláška č. 522/2006 Sb., o státním odborném dozoru a kontrolách v silniční dopravě, jak vyplývá ze změn provedených vyhláškami č. 39/2010 Sb., č. 269/2012 Sb., č. 9/2015 Sb., č. 444/2016 Sb., č. 462/2017 Sb. a č. 371/2020 Sb.

Státní správa je vykonávána Ministerstvem dopravy (dále jen „MD“), které je nadřazeným orgánem ve všech věcech, týkající se silniční dopravy a dopravních úřadů. Patří mezi ně Magistrát hlavního města Prahy, magistráty statutárních měst, obecní úřady obcí s rozšířenou působností ve věcech městské autobusové dopravy a taxislužby a krajské úřady v ostatních věcech.

Státní dozor je dle zákona o silniční dopravě vykonáván:

- a) MD – ve věcech mezinárodní autobusové linkové silniční dopravy osob,
- b) Dopravními úřady – ve svém správním obvodu a ve všech věcech, které nenáleží MD,
- c) Celními úřady – vykonávají státní odborný dozor nad prací osádek vozidel ve vnitrostátní a v mezinárodní silniční nákladní dopravě a ve věcech mezinárodní dopravy osob, dále podávají dopravním úřadům nebo Ministerstvu dopravy návrhy na zahájení řízení o uložení pokuty. Výkon působnosti celních úřadů při výkonu státního odborného dozoru v silniční dopravě podle silničního zákona se považuje za výkon správy daní, s výjimkou řízení o přestupcích.

Kontroly orgány, vykonávajících kontrolu, jsou prováděny na pozemních komunikacích a ve vozidlech nebo v provozovnách dopravců či subjektů

předávajících nebo zajišťujících vykládku nebezpečných věcí. Silniční kontroly na vybraných stanovištích, v souladu s bezpečností a plynulostí silničního provozu, provádí Policie ČR, Celní správa, Mobilní expertní jednotky Centra služeb pro silniční dopravu (dále jen „CSPSD“). CSPSD provádí odbornou činnost v oblasti silniční dopravy, často za součinnosti Policie ČR a Celní správy. V případě, že je jedním z orgánů zjištěno při kontrole nějaké porušení, je následně zasláno příslušnému dopravnímu úřadu s místní působností nebo MD. Pokud dané porušení tyto úřady potvrdí, zahájí správní řízení.

Kontroly se mimo jiné zaměřují na: *„povinnosti dopravce zajistit, aby řidič dodržoval doby řízení, doby odpočinku a bezpečnostní přestávky, dále povinnost zajistit, aby ve vozidle byly předepsané doklady, vztahující se k podnikání dopravce v silniční dopravě a dále doklady k převáženému nákladu. U zahraničních dopravců kontrolní orgány také kontrolují, zda mají příslušné vstupní povolení.“*²¹ Specifickou kontrolou je dodržování Evropské dohody o mezinárodní silniční dopravě nebezpečných věcí (Dohoda ADR), kdy je kontrolováno dodržování bezpečnostních podmínek přepravy.

V případě silničních kontrol je potřeba, aby byly kontroly prováděny na různých, často se měnících místech, z hlediska bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. Trendem dnešní doby je informovanost ostatních účastníků o kontrolách formou médií, sociálních sítí, různých navigačních aplikací nebo prostého upozornění cestou radiostanice v nákladních vozidlech. Každý účastník silničního provozu, který si řádně plní své povinnosti a dodržuje zákon, se případné kontroly nemusí obávat. Ti řidiči, co si svých porušení mohou být vědomi, se však mnohdy kontrole nevyhnou, neboť si kontrolní orgány vybírají místa tak, aby bylo obtížné se jim vyhnout.

Dalším důležitým orgánem je inspekce práce, která dohlíží a kontroluje plnění podmínek v oblasti bezpečnosti práce, často právě při společných akcích s CSPSD.

²¹ MINISTERSTVO DOPRAVY ČR – Internetové stránky Ministerstva dopravy ČR [online]. [cit. 22.11.2021]. Dostupné z: [https://www.mdcr.cz/Zivotni-situace/Silnicni-doprava/Nakladni-doprava-\(1\)/Statni-odborny-dozor](https://www.mdcr.cz/Zivotni-situace/Silnicni-doprava/Nakladni-doprava-(1)/Statni-odborny-dozor)

V rámci společných akcí spolupracují také policisté, například z dálničních oddělení, se zahraničními kolegy sousedních států. Důvodem může být zlepšování vzájemného fungování v případě společných hlídek na hranicích nebo zlepšování kooperace při řešení kriminality páchané na území dvou nebo více sousedních států.

V roce 2020 bylo dle MD v silniční dopravě nákladních vozidel provedeno celkem 26 164 kontrol z čehož bylo zjištěno 4853 závad, což je 18,5 %. Oproti tomu roku 2019 bylo provedeno 43 269 kontrol z čehož bylo zjištěno 7977, připadalo 18,4 %. Ačkoliv se počet kontrol v ročních součtech výrazně snižuje, počet závad zůstává v součtech stejný, což znamená mírné zvyšování procentuálního růstu porušení. V posledních dvou letech se projevuje snížení kontrol, případných přestupků či vybraných kaucí, vlivem respiračního onemocnění koronavir z přelomu let 2019-2020, které se v pravidelných vlnách vrací dodnes. V období roku 2020 byla činnost napříč celým spektrem Policie ČR i dalších bezpečnostních složek soustředěna spíše na kontroly vstupů a výstupů na území státních hranic, dodržování bezpečnostních opatření během nouzového stavu a mnoha jiných činností spojených se zajišťováním chodu státu. Z tohoto důvodu by se měly porovnávat statistiky v následujících letech s obdobím nástupu tohoto onemocnění.

3.1.6 Kriminalita v oblasti sociálních předpisů a zahraniční komparace

Kriminalitu můžeme chápat jako jakékoliv páchaní trestného činu nebo přestupku na určitém území. V oblasti sociálních předpisů přichází kriminalita souběžně s kontrolami v nákladní dopravě. Převážná většina porušení je zjištěna při speciálních silničních kontrolách typu „g“ vykonávané Policií ČR v souladu interním s pokynem policejního prezidenta č. 300/2020, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu (dále jen „pokyn č. 300/2020“). Jedná se o speciální kontrolu, včetně základní kontroly, zaměřenou na dodržování právních předpisů o provozování silniční dopravy (např. kontrola sociálních předpisů, přepravy nebezpečných věcí, nízkorychlostní kontrolní vážení); součástí této kontroly je u kontrolovaných vozidel i kontrola technického stavu.

Dalším orgánem, který se problematikou sociálních předpisů zabývá, je Celní správa (dále jen „CS“). CS má také kompetence ke kontrole v rámci z. č. 111/1994 Sb. Celník je oprávněn vybírat kauce, vydávat náhradní povolení do 50 tis. Kč (se souhlasem MD), oznamovat přestupky dopravnímu úřadu obce s rozšířenou působností podle místa zjištění a v případě nesložení kauce zabránit v jízdě použitím technického prostředku nebo zadržením dokladů k vozidlu a k nákladu. V případě podezření ze spáchání trestného činu o tomto bezodkladně vyrozumí Policii ČR.

Zprvu je potřeba rozdělit přestupky dopravců a samotných řidičů v silniční dopravě a jejich možné sankce. Přestupkem se dle zákona č. 250/2016 Sb., rozumí: *„Společensky škodlivý protiprávní čin, který je v zákoně za přestupek výslovně označen a který vykazuje znaky stanovené zákonem, nejde-li o trestný čin.“*²²

Jak již bylo uvedeno, nese dopravce jistou objektivní odpovědnost za určitá jednání řidiče. Z. č. 111/1994 Sb. na toto pamatuje v ustanoveních § 35, kde jsou systematicky rozděleny porušení dle závažnosti, od těch „banálnějších“ po ty závažnější, z hlediska případných sankcí uvedených v ustanovení §35 odst. 7,

²² ZÁKONY PRO LIDI – SBÍRKA ZÁKONŮ ČR V AKTUÁLNÍM KONSOLIDOVANÉM ZNĚNÍ [online]. [cit. 23.11.2021]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2016-250>.

tohoto zákona. V následující tabulce č. 1 jsou vybrány nejčtenější porušení dopravců.

Porušení dopravce dle § 35 odst. 1,2,3,4 zákona č. 111/1994 Sb. (vybraná ustanovení)	Pokuta ve správním řízení	Kauce
odst. 1 písm. a) je tuzemským dopravcem a v rozporu s § 3 písm. a) provozuje silniční dopravu vozidlem, kterému nebyla přidělena státní poznávací značka České republiky a které není zapsáno v registru silničních vozidel	0 -70 000,-	ANO
odst. 1 písm. d) nemá řádně označené vozidlo	0 -70 000,-	ANO
odst. 2 písm. b) nezajistí dodržování požadavků na dobu řízení vozidla, bezpečnostní přestávky a dobu odpočinku při práci řidičů	0 -350 000,-	ANO
odst. 2 písm. h) nezajistí, aby řidič řádně vedl záznam o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku a tento záznam předložil při kontrole, nebo záznam o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku neuchová po stanovenou dobu	0 -350 000,-	ANO
odst. 3 písm. a) provozuje linkovou osobní dopravu bez licence nebo povolení	0 -500 000,-	ANO
odst. 3 písm. b) v rozporu s § 27 nezajistí, aby byly ve vozidle kopie dokladů prokazujících existenci pracovněprávního vztahu s řidičem včetně jejich překladu do českého jazyka	0 -500 000,-	ANO
odst. 4 Dopravce, příjemce nebo odesílatel se dopustí přestupku tím, že nedodrží podmínky stanovené pro silniční dopravu nebezpečných věcí	0 -700 000,-	ANO

Tabulka č. 1 – Vybrané přestupky a sankce pro dopravce porušující sociální předpisy Zdroj: vlastní

Systematické rozdělení sankcí ve správním řízení pro dopravce je srozumitelné a úměrné danému porušení. Menší společnosti případné uložení sankce významně pocítí, a to může napomoci svědomitějšímu dodržování sociálních předpisů. Otázkou však zůstává, jakým způsobem bude následný přestupek řešit příslušný správní orgán a v jaké výši bude daného dopravce sankcionovat. V minulosti byly sankce dopravců, dle zákona o silniční dopravě, vyšší, avšak pro některé společnosti byly mnohdy téměř likvidační. Snížení sankcí však nebylo až tak razantní a z hlediska nápravy je z mého pohledu stále adekvátní.

V tabulce č. 2 jsou taxativně vymezeny přestupky řidiče a jejich možné řešení dle z. č. 111/1994 Sb.

Porušení řidiče dle § 34e/3 zákona č. 111/1994 Sb.	Pokuta na místě	Pokuta ve správním řízení	Body	Zákaz činnosti	Kauce
b) nevede záznam o době řízení, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku stanoveným způsobem nebo tento záznam nepředloží při kontrole	0-5000,-	0-15 000,- výjimka (10 000-50 000,- dle §34/6 písm. a) až d).	NE	NE výjimka (dle §34/6 písm. a) až d). 3-6 měsíců	NE
c) nedodrží požadavky na dobu řízení vozidla (DŘ), bezpečnostní přestávky (BP) nebo dobu odpočinku (DO)	0-5000,-	0-15 000,-	4 (DŘ) více jak 20 % 4 (BP) zkrácení o více jak 33 % 4 (DO) zkrácení o více jak 20 %	NE	NE
d) předloží při kontrole neplatný doklad nebo nepředloží doklady požadované tímto zákonem	0-5000,-	0-15 000,-	NE	NE	NE
e) neumožní přístup k tachografu	NELZE	10 000-50 000,-	NE	3-6 měsíců	NE
f) neuposlechne příkazu jízdy do autorizovaného metrologického střediska nebo se neřídí pokyny osoby, která nařídila nebo provádí kontrolu tachografu	NELZE	10 000-50 000,-	NE	3-6 měsíců	NE

Tabulka č. 2 – Přestupky a sankce pro řidiče porušující sociální předpisy Zdroj: vlastní

Z tabulky je patrné, že mnoho prohřešků řidičů lze řešit příkazem na místě bez bodového postihu v kartě řidiče. Jednotlivé příklady bodovaných přestupků pro řidiče se pak nachází v zákoně 361/2000 Sb., a to konkrétně v příloze přehledu jednání spočívajících v porušení vybraných povinností stanovených předpisy tohoto zákona. Je však potřeba se zaměřit na ustanovení § 34 odst. 3 písm. b), z. č. 111/1994 Sb., kdy se na první pohled jedná o běžný přestupek, který lze řešit

pouhým finančním postihem v příkazním řízení, avšak ustanovení § 34 odst. 6 tento upravuje v písm. a) až d) z. č. 111/1994 Sb. Jedná se o padělání, potlačení, zničení nebo jinou neoprávněnou změnu o době řízení, bezpečnostních přestávkách nebo době odpočinku, užitím padělané karty řidiče, užitím karty řidiče, která byla vydána jiné osobě, nebo užitím karty řidiče, která byla nahlášena jako ztracená nebo odcizená. V případě těchto přestupků hrozí řidiči vyšší sankce ve správním řízení a zákaz činnosti spočívající v zákazu výkonu činnosti řidiče. Problematická je ovšem praxe, mnohdy řešená dle zvyklostí jednotlivých okresů jejichž postup je tak nejednotný. Ústí nad Labem například tzv. „*jízdu na dvě karty*“, řeší dle ustanovení § 230 zákona č. 40/2009 Sb., avšak okres Lounsko spatřuje jako dostatečné řešení „*pouhé*“ oznámení přestupku ke správnímu orgánu. Do budoucna by se řešení mělo ujednotit v příslušném zákoně a jasně definovat za jakých okolností k porušení dojde.

Dalším praktickým příkladem bývá ten, že si řidiči mnohdy ze sankcí v místě kontroly nic nedělají, a v krátké době by bylo dobré zvážit jejich zpřísnění, zavedení evidence přestupků této problematiky či zkrácení dob řízení, neboť nedodržováním dob řízení, bezpečnostních přestávek či dob odpočinků se zvyšuje riziko vzniku dopravních nehod vlivem případného mikro spánku. Problém spatřuji i ve špatném rozvržení dob bezpečnostních přestávek a odpočinků, kdy řidiči tráví pauzy na místech jako jsou neoznačená místa na dálničních tělesech, nájezdech i sjezdech z dálnic a na dalších, špatně viditelných místech. Následkem pak v nejhorších případech mohou být i smrtelné dopravní nehody, způsobené nepozorností jiného řidiče, nevěnujícímu se řízení a následné srážky do stojícího kamionu.

Orgány Policie ČR nebo pověřené osoby státním odborným dozorem mají dle z. č. 111/1994 Sb., v případě řešení přestupků další oprávnění, jakými jsou:

- Vybírání kaucí v rozmezí 5 000 až 100 000 Kč od dopravce podezřelého ze spáchání přestupku tohoto zákona nebo kontrolního řádu.
- Zabránění v jízdě technickým prostředkem nebo zakázáním další jízdy a dočasným zadržením řidičových dokladů, všemu předchází řádné poučení

o dalším postupu a vystavení potvrzení o zabránění v jízdě ve 4 vyhotoveních.

- Kontrolu tachografu v autorizovaném metrologickém středisku, příslušný orgán nařídí v případě podezření neoprávněné manipulace. Řidič je povinen se řídit pokyny osoby, provádějící kontrolu zařízení.
- Zabránění v jízdě při nedodržení požadavků na doby řízení vozidla. Obdobný postup jako v předchozím případě zabránění v jízdě. Veškeré náklady spojené s případnou jízdou do místa odstavení a náklady spojené s parkováním hradí řidič.
- Odebrání karty řidiče mohou příslušné orgány v souladu s výše uvedeným ustanovením § 34e odst. 6 písm. b) až d) z. č. 111/1994 Sb.

Již při podezření příslušného orgánu o neoprávněné manipulaci tachografu a následného prokázání metrologickým střediskem, může řidič, případně i dopravce naplnit skutkovou podstatu přečinu neoprávněného přístupu k počítačovému systému a nosiči informací dle ustanovení § 230 zákona č. 40/2009 Sb. Jedná se o jeden z nejzávažnějších prohřešků v oblasti problematiky sociálních předpisů, za který ve druhém odstavci hrozí trest odnětí svobody až na tři léta, zákaz činnosti nebo propadnutí věci.

Spolková republika Německo (dále jen „SRN“) má oproti České republice (dále jen „ČR“), v případě řešení přestupků, k dispozici (ode dne 9.11.2021 novelizovaný), katalog sankcí Buß – und Verwarnungsgeldkataloge zum Fahrpersonalrecht. Jedná se o katalog porušení, kde jsou přehledně stanovená porušení s přesně definovanou výší pokut. Oblast nákladní dopravy je rozdělena v části „Bußgeldkatalog für Lkw-Fahrer“. Obsahem jsou vzdálenosti vozidel nad 3,5 tuny, předjíždění, jízda ve svátek, rychlost vozidel nad 3,5 tuny ve městě i mimo něj, přetížení vozidel nad 3,5 tuny a 7,5 tun včetně dopravce a porušení dob řízení a odpočinku. Katalog také pamatuje na rozdělení v případě sankcí pro řidiče i dopravce, kdy pokuty pro dopravce jsou ve všech případech vyšší. SRN tedy uznává určitou objektivní odpovědnost dopravce v případě přestupku řidiče, shodně jako ČR. Příkladem může být zkrácení doby bezpečnostní přestávky o méně než 15 minut, kdy za toto porušení hrozí řidiči sankce ve výši 30 euro a

doprovci 90 euro. Zajímavostí je také pokuta ve výši 250 euro pro řidiče v případě jízdy bez karty řidiče nebo záznamového listu.

Polská republika k řešení přestupků, v silniční nákladní dopravě, využívá silniční zákon (USTAWA z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym) v souladu s (USTAWA z dnia 29 lipca 2005 r. o systemie tachografów cyfrowych). Tyto zákony jsou pak doplněny Nařízením předsedy vlády ze dne 24. listopadu 2003 o výši ukládaných pokut za vybrané druhy přestupků v souladu s dalšími právními předpisy. Obdobně jako v části katalogu SRN zde v příloze nalezneme výčet vybraných přestupků a sankcí v silniční dopravě. Porušení mají v některých případech jak částku určitého rozmezí, tak i pevně stanovenou. Příkladem porušení v oblasti sociálních předpisů je zkrácení doby bezpečnostní přestávky o méně než 30 minut se sankcí 100 zlotých pro řidiče. V případě jízdy na dvě karty je sankce velmi přísná, a to ve výši 500 zlotých pro řidiče a 3000 pro dopravce. Opět je vidět velký rozdíl v sankcích řidiče a dopravce oproti ČR.



Obrázek č. 3 - Policisté berounského dopravního inspektorátu ve spolupráci s pracovníky CSPDS na pevném stanovišti pozemní komunikace II. třídy č. 118 poblíž Berouna (kontrola nákladních vozidel), dne 19. dubna 2021 Zdroj: <https://www.policie.cz/>

3.2 Přeprava v režimu ADR

V silniční dopravě se neobjevuje pouze přeprava bezpečných věcí nebo látek, ale také i přeprava nebezpečných komodit. Přeprava nebezpečných věcí je značena zkratkou ADR a vznikla z anglického spojení „*Accord Dangereuses Route*“.²³ V českém znění se jedná o Evropskou dohodu o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (dále jen „Dohoda ADR“), přijatou tehdejšími ČSSR vyhláškou č. 64/1987 Sb. ministra zahraničních věcí. Nyní je část této dohody zakotvena v ustanovení § 22 a § 23 z. č. 111/1994 Sb. Dohoda ADR, novelizovaná každé dva roky, je rozdělena na přílohu A, která obsahuje ustanovení o nebezpečných látkách a předmětech s příslušnými dodatky a přílohu B, jenž ustanovuje dopravní prostředky a přepravu. Poslední změna nastala 1.1.2021, kdy jednou ze zásadních změn je vypuštění slova „Evropská“ z názvu dohody a nahrazuje jej „Dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí“.

Nebezpečnou věcí se dle z. č. 111/1994 Sb., rozumí: „*látky a předměty, pro jejichž povahu, vlastnosti nebo stav může být v souvislosti s jejich přepravou ohrožena bezpečnost osob, zvířat a věcí nebo ohroženo životní prostředí.*“²⁴ Přepravovat je však možné pouze nebezpečné věci a látky v souladu a za podmínek uvedených v dohodě ADR, vyjma zvláštních předpisů u přepravy jaderných materiálů a radionuklidových záříčů. Ministerstvo dopravy má v odůvodněných případech oprávnění vydat povolení v maximální délce trvání pěti let na provoz nebezpečné přepravy za odchylných podmínek dle dohody ADR. Toto se však opět nevztahuje na jaderné materiály a radionuklidové záříče.

Vozidlo převážející nebezpečnou látku nebo věc lze snadno rozeznat. Každý přepravník je označen výstražnou oranžovou, černě orámovanou obdélníkovou tabulkou, v jejíž horní části se nachází tzv. „Kemlerův“ kód a ve spodní „UM“ kód. Vrchní číslo značí stupeň nebezpečnosti převážené věci a spodní UN identifikační číslo označuje obalovou skupinu, třídu a klasifikační kód látky nebo věci. Tabulka se nachází na přední a zadní části přepravujícího vozidla v případě převozu jedné

²³ BOZP.CZ. – Internetové stránky BOZP.CZ [online]. [cit. 25.11.2021]. Dostupné z: <https://www.dokumentacebozp.cz/aktuality/adr-preprava-nebezpecnych-latek-a-veci/>

²⁴ **Silniční doprava: Pozemní komunikace; Veřejné služby v přepravě cestujících; Dráhy k 1.10.2020**: Ostrava: Sagit, 2011. ÚZ. ISBN isbn:978-80-7488-426-9, str.22.

látky. Pokud jde o cisternu o více částech, musí být označena každá komora z obou stran oranžovou tabulkou.



Obrázek č. 4 – Oranžová tabulka ADR (označení vysoce hořlavé látky benzín) - zdroj: <https://www.pozary.cz/clanek/50601-kemler-a-un-oznacovani-nebezpecnych-latek-pri-silnicni-preprave/>

„Na označení nebezpečnosti se používají kombinace těchto devíti číslic:

- 2 – Plynná látka (Uvolňování plynů pod tlakem),
- 3 – Hořlavá kapalina (Hořlavost par kapalin a plynů),
- 4 – Hořlavost pevných látek,
- 5 – Látka podporující hoření (Oxidační účinky),
- 6 – Jedovatá látka (Toxicita),
- 7 – Radioaktivní látka,
- 8 – Žiravá látka (Leptavé účinky),
- 9 – Samovolná reakce (Nebezpečí prudké, bouřlivé reakce),
- 0 – Dodatková číslice bez významu.

Dále se používá X – látka nesmí přijít do styku s vodou.²⁵

V případě většího stupně nebezpečí látky nebo věci se číslice zdvojí, případně i ztrojí. Častým případem může být převoz benzínu, kdy vrchní kód je 33, což značí vysokou hořlavost. Kód je složen minimálně ze dvou čísel, proto v případě malého

²⁵ POŽÁRY.CZ - Internetové stránky POŽÁRY.cz [online]. [cit. 26.01.2021] Dostupné z: <https://www.pozary.cz/clanek/50601-kemler-a-un-oznacovani-nebezpecnych-latek-pri-silnicni-preprave/>

stupně nebezpečí je doplněn nulou. Značky jsou velmi důležité ku příkladu v případě dopravní nehody, kdy hned po příjezdu vědí hasiči, jak se případná unikající látka může chovat a z katalogu v hasičském voze rozpoznají typ látky pro následné řešení situace. Dalším značením vozidel přepravujících nebezpečné zboží jako látky, plyny, výbušniny a jiné, je obdélník v barvě dle nebezpečí, postaveným na jednom vrcholu s příslušným piktoqramem nebezpečnosti látky – viz příloha č.3. Dopravní jednotky, které přepravují nebezpečné věci, lze rozdělit na kusovou přepravu (valníky, vozidla s plachtou, dodávky), volně ložené nebezpečné věci (kontejnerová vozidla) nebo přeprava v cisternách či bateriová vozidla.

3.2.1 Kriminalita problematiky ADR a zahraniční komparace

V případě provozování dopravy nebezpečných látek je kladen obzvlášť důraz na dodržování veškerých možných právních předpisů jak u dopravců, tak i řidičů. Policie ČR provádí v rámci přepravy nebezpečných věcí, shodně jako u sociální předpisů nebo nízkorychlostního vážení, speciální kontrolu typu „g“ dle pokynu č. 300/2020. Při této kontrole je řidič vozidla povinen předložit řidičský průkaz, občanský průkaz, osvědčení o registraci vozidla, doklad o pojištění, výpis z živnostenského rejstříku, přepravní doklad, osvědčení o schválení vozidla pro přepravu nebezpečných věcí, osvědčení o školení řidičů vozidel přepravujících nebezpečné věci, povolení k provedení přepravy a písemné pokyny pro případ nehody. Dále musí být vozidlo vybaveno zakládacím klínem, dvěma výstražnými prostředky a kapalinou pro výplach očí. Každý člen osádky pak musí být vybaven výstražnou vestou, přenosnou svítilnou (bez kovového povrchu), párem ochranných rukavic, prostředkem na ochranu zraku a případně ochrannou maskou.

Výčet povinností řidiče nalezneme v ustanovení § 23 odst. 4 písm. a) až g), z. č. 111/1994 Sb., kdy za porušení některé z povinností, hrozí řidiči dle ustanovení § 34e odst. 3 písm. a), z. č. 111/1994 Sb., pokuta ve správním řízení až do výše 50 tis. Kč. Příkladem je ustanovení § 23 odst. 4 písm. b) stejnojmenného zákona, kdy

je řidič povinen: „provádět přepravu dopravní jednotkou označenou bezpečnostními značkami a označením vztahujícím se k nákladu“²⁶.

V případě příkazního řízení dle § 34e odst. 3 písm. a) z. č. 111/1994 Sb., nelze dle § 34e odst. 10 téhož zákona, vyřešit řidiče příkazem na místě. Toto je však upraveno v § 36 odst. 6 stejnojmenného zákona a jelikož není stanovena výše sankce, postupuje se dle § 91 odst. 1 zák. č. 250/2016 Sb. Výše pokuty na místě by v tomto případě dosahoval částky v maximální výši 10 tis. Kč, bez bodového postihu v kartě řidiče.

Za porušení řidiče vozidla je však opět odpovědný i dopravce, příjemce nebo odesílatel, kterému dle ustanovení § 35 odst. 4, silničního zákona hrozí sankce až do výše 700 tis. Kč ve správním řízení.

Z pohledu silničního zákona se tedy jedná o velmi přísně postihované porušení, avšak z mého pohledu úměrný možným následkům. Přesto se dle dat MD nejedná o příliš častý prohřešek. V roce 2020 bylo při 1033 kontrolách zjištěno 153 závad, což je 14,8 %, oproti tomu v roce předchozím bylo provedeno 1583 kontrol, z čehož zjištěných porušení bylo 215, tedy 13,6 %. Z dlouhodobého hlediska se však situace nezhoršuje.

V České republice jsou však z mého pohledu sankce příliš mírné. Pokud by došlo ke zjištění špatně zajištěného nákladu při přepravě ADR, hrozila by řidiči v SRN pokuta ve výši 3000 euro. Pokud by byl stejný problém řešen na území Polska, mohl by řidiči zaplatit pokutu ve výši 600 zlotých.

Další zajímavost můžeme vidět na území Francie, kde jsou na určitých komunikacích vytyčené trasy pro přepravu ADR. Pokud by řidič z této trasy odbočil, byl by naváděn dopravním značením zpět.

²⁶ **Silniční doprava: Pozemní komunikace; Veřejné služby v přepravě cestujících; Dráhy k 1.10.2020**: Ostrava: Sagit, 2011. ÚZ. ISBN isbn:978-80-7488-426-9, str.23.

3.3 Kontrolní vážení nákladních vozidel

Nákladní doprava je využívána k převážení různých druhů materiálů, věcí, zboží a dalších významných produktů, kdy je snaha přepravců převézt velké množství za co nejmenší náklady. To následně přetěžuje vozidla, prodlužuje brzdovou dráhu, může způsobit změnu těžiště, poškozovat pozemní komunikaci a v neposlední řadě také hrozí skutečnost uvolnění nákladu vlivem jízd do zatáček. Z tohoto důvodu existují různé možnosti kontroly hmotností vozidel či souprav. Obecně lze rozdělit tyto možnosti na vysokorychlostní a nízkorychlostní vážení vozidel. Tyto speciální kontroly a automatizované systémy pomáhají zaznamenávat porušení a případně vymáhat sankce.

3.3.1 Vysokorychlostní a nízkorychlostní vážení nákladních vozidel

Automatizované systémy vysokorychlostních vah bývají zpravidla zabudovány přímo do pozemní komunikace. Z tohoto důvodu mnohdy samotný řidič nemá ponětí, zdali je kontrolován. Vysokorychlostní váhy zaznamenávají maximální hmotnost jak osobních, tak nákladních vozidel i autobusů. Výhodou tohoto vážení je neodklánění dopravy z původní trasy, rychlost zaznamenávání porušení a samotného projednání. Problémem však bývá mnohdy samotná kalibrace vah. Výsledky měření jsou často nepřesné a je třeba častých oprav a kontrol. Obsluha těchto systému spadá pod Ředitelství silnicí a dálnic (dále jen „ŘSD“) a řešení přestupků připadá vybrané obci, která vyhodnotí zasláný záznam od ŘSD. Ta často za spolupráce PČR provádí kontrolní převážení v podobě statického vážení za účelem zjištění odchylky od samotného automatizovaného systému a případné provedení kalibrace. Dalším problémem tohoto systému je vymáhání pokut od zahraničních dopravců. Do budoucna je tedy nezbytné tuto relativně „mladou technologii“ dále zdokonalovat a případně zavést podmínky do právní úpravy pro jednotné řešení.

Jako další možnost kontroly nejvyšší dovolené hmotnosti silničního vozidla, nejvyšší povolené hmotnosti na nápravu a skupin náprav, další hmotnostní poměry vozidla a kontrolu nejvyšších povolených rozměrů vozidel a jízdních souprav, je tzv. „nizkorychlostní“ vážení na mobilních stanovištích. Vozidla některých dopravních prostředků dopravní policie jsou vybavena speciálními váhami zn. Haenni, Tenzováhy aj., kdy tyto jsou využívány za určitých podmínek, často za součinnosti C PSPD a celních úřadů, a slouží ke zjištění porušení příslušných právních předpisů. Tato zařízení podléhají určitým podmínkám, jako jsou pravidelné kalibrace metrologickým ověřováním v průběhu každého roku užívání. Dále je také vhodné zvolení měřicího místa, které by mělo být rovné s maximálním sklonem 5 % a s možností odstavení příslušného vozidla v případě přetížení. Tato místa bývají často vybírána na odpočívkách čerpacích stanic, areálech Policie, či jiných míst splňující příslušná kritéria. Veškeré úkony spojené s vážením by měly být dokumentovány fotoaparátem v případě dokazování možného porušení. *„Samotné kontrolní vážení vozidel je realizováno na základě zákona číslo 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích. Provádí se na dálnicích, silnicích a místních komunikacích, a to u vozidel, která spadají do kategorie M2, M3, N1, N2, N3, T, C, O, R. Kontrola nákladních vozidel a posléze jejich vážení probíhá tak, že ve chvíli, kdy hlídka dopravní policie při pohybu na komunikacích zjistí zájmové vozidlo, je provedeno jeho odklonění a doprovod na stanoviště ke kontrolnímu vážení. Řidiči jsou povinni hlídku následovat až do vzdálenosti, která nepřekročí 16 km v součtu s cestou zpět na místo, kde byl úkon započat a vážení se podrobit. Řidič je dále povinen řídit se pokyny osoby obsluhující zařízení na kontrolní vážení a předložit stanovené doklady.“*²⁷

²⁷ POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY. Internetové stránky Policie České republiky [online]. [cit. 16.01.2022]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/nizkorychlostni-kontrolni-vazeni.aspx>



Obrázek č. 5 - Policisté dálničního oddělení Řehlovice na pevném stanovišti při BČS Benzina, dálnice D8 kilometr 44 ve směru na Prahu (kontrolní vážení nákladních vozidel – mobilní váhy), dne 18. května 2021 Zdroj: vlastní

3.3.2 Kriminalita spojená s vážením nákladních vozidel a zahraniční komparace

Kontroly spojené s vážením provádí orgán Policie ČR v rámci speciálních kontrol typu „g“ dle interního pokynu č. 300/2020. S ohledem na tyto okolnosti je často zjišťováno četné porušení v této oblasti, které je potřeba řešit, neboť vlivem velkého přetížení může dojít ku příkladu k dopravním nehodám či poškozování pozemních komunikací, jejichž následná oprava vyžaduje nemalé náklady. Přestupky v souvislosti s vážením lze rozdělit na dvě skupiny, a to přestupky fyzických a právnických osob, které jsou upraveny z. č. 13/1997 Sb., a to v § 42a, § 42b a společném ustanovení § 43, v souladu s ustanovením § 38a upravující činnost problematiky kontrolního vážení ve stejnojmenném zákoně. Nejčtenější porušení řidiče z hlediska vážení se nachází v § 42a odst. 4 písm. c), zákona o pozemních komunikacích, kdy se řidič vozidla dopustí přestupku tím, že „řídí

*vozidlo nebo jízdní soupravu, u nichž bylo kontrolním vážením zjištěno nedodržení hodnot nebo podmínek stanovených zákonem o silničním provozu.*²⁸

Za uvedené jednání mu hrozí pokuta v příkazním řízení v maximální adekvátní výši 30tis. Kč. Za zmínku také stojí novela zákona k 1.1.2022, kdy se dle § 42a odst. 4 písm. a), zákona o pozemních komunikacích, zvýšila maximální výše pokuty v příkazním řízení, za řidičovo neuposlechnutí výzvy policisty nebo celníka ke kontrolnímu vážení z 30 na 100 tis. Kč. Tuto novelu shledávám jako vhodně zvolenou, neboť v určitých případech se řidiči vyplatilo odmítnout kontrolu. Případný postih by byl totiž shodný s vyšší pokuty v případě zjištění vyšší hmotnosti v rámci kontrolního vážení. Vůle řidičů podrobit se, je nyní tudíž podstatně vyšší, než tomu bylo v roce předchozím. Právnícká nebo podnikající osoba se dopustí přestupku tím, že dle § 42b odst. 1 písm. u), zákona o pozemních komunikacích *„jako provozovatel vozidla nebo jízdní soupravy provozuje vozidlo nebo jízdní soupravu, u nichž bylo kontrolním vážením zjištěno nedodržení hodnot nebo podmínek stanovených zákonem o silničním provozu.*²⁹

Za toto porušení hrozí pokuta až do výše 500 tis. Kč, která je dle mého také dostatečná. Pakliže nedojde k jinému porušení v rámci silničního zákona, platí pro dopravce fakt společného ustanovení § 43 odst. 1 z. č. 13/1997 Sb., kdy při přetížení, je za každou započtenou tunu hmotnosti vozidla nebo jízdní soupravy vyměřena pokuta ve výši 9 tis. Kč. Pokud není vážením zjištěna hodnota vyšší než 500 kg, činí výměra pro dopravce 5 tis. Kč. Dále by stála za zvážení myšlenka, zdali není případné uvolnění nákladu při brždění a následná újma na zdraví či životě řidiče nebo jiného účastníka provozu, vlivem proražení kabiny nebo spadnutí na vozovku a následné srážky, určitou objektivní odpovědností dopravce nebo odesílatele ze spáchání trestného činu, neboť i oni jsou odpovědní za plnění podmínek provozu vozidla na pozemní komunikaci.

Z hlediska zahraniční komparace je například v Německu tato problematika řešena v „Bußgeldkatalog für Lkw-Fahrer“. Ta pamatuje na to, že za náklad je

²⁸ **Silniční doprava: Pozemní komunikace; Veřejné služby v přepravě cestujících; Dráhy k 1.10.2020:** Ostrava: Sagit, 2011. ÚZ. ISBN isbn:978-80-7488-426-9, str. 143

²⁹ ZÁKONY PRO LIDI – SBÍRKA ZÁKONŮ ČR V AKTUÁLNÍM KONSOLIDOVANÉM ZNĚNÍ [online]. [cit. 16.01.2022]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1997-13#cast9>

odpovědný jak řidič, tak i samotný dopravce. Řidič by měl náklad řádně zajistit proti případnému uvolnění a zkontrolovat při nakládce hmotnost. Provozovatel je zase odpovědný za bezpečnost provozu a je povinen poskytnout nakladači materiály pro zajištění nákladu. Pokud je hmotnost při kontrolním vážení větší než 2 % a menší než 5 % hrozí řidiči pokuta 30 euro bez bodového postihu. Vše nad 5 % je postihováno jedním bodem a stupňující se výší pokut až do výše 380 euro v případě hmotnosti vyšší než 30 %. Provozovatelova odpovědnost je ve všech případech vyšší (vyjma bodového postihu – ten je shodný) a v případě hmotnosti převyšující 25 % je sankce 425 euro. Dále je zde také upravena hmotnost přepravy nebezpečného nákladu a obsazenosti autobusu, kdy v případě přetížení o více než 25 % hrozí řidiči i dopravci 1 bod a pokuta ve výši 637,50 eur.

V Rakousku je vcelku obtížné najít přesný ceník pokut, neboť se vážením zabývá zhruba 80 institucí a postup je na každém úředníkovi dle příslušných porušení zákona. Například v Tyrolsku je neoficiální tolerance 2 %. Vše nad 2 % je důvodem pro zakázání jízdy a následné pokuty. Za porušení silničního zákona může být řidič pokutován až 5 tis. eury. V případě porušení hmotnosti jsou rozdíly mezi 5 až 10 %, kdy za hmotnost převyšující 30 % a nepřevyšující 40 % hrozí řidiči pokuta 250 euro.

3.4 Dopravní nehody

Každodenní jízda po pozemních komunikacích z hlediska nákladní dopravy se sebou přináší rizika předvídatelných i nepředvídatelných událostí s následkem škody v silničním provozu, které nazýváme dopravní nehody. Dle § 47 odst. 1 z. č. 361/2000 Sb., je dopravní nehoda „*událost v provozu na pozemních komunikacích, například havárie nebo srážka, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu.*“³⁰ Nehody rozdělujeme na havárie, srážky a jiné nehody. Dále lze rozdělit dopravní nehody dle způsobu řešení, a to s projednáním na místě nebo dopravní nehody, které na místě nelze projednat. Dopravní nehoda bývá zpravidla nedbalostním činem, kterého se může dopustit téměř kdokoliv, kdo splňuje podmínky pro řízení motorového vozidla nebo je účastníkem provozu na pozemních komunikacích dle příslušného právního předpisu.

„*Dopravní nehoda není v trestním zákoně specifikována jako samostatná skutková podstata trestného činu.*“³¹ Z toho vyplývá, že zaviněním dopravní nehody naplňují osoby skutkovou podstatu jiných nedbalostních trestních činů obsažených v trestním zákoně. Příkladem může být ublížení na zdraví nebo neposkytnutí první pomoci řidičem dopravního prostředku. Pakliže by se jednalo o úmysl, spadala by příslušnost jinému organizačnímu článku Policie ČR, ku příkladu službě kriminální policie a vyšetřování dále jen „SKPV“.

Podrobně se problematikou, mimo jiné i dopravních nehod všech účastníků, zabývá MD v Národní strategii bezpečnosti silničního provozu 2021-2030, která navazuje na strategie z roku 2011-2020 (dále jen „NSBSP“). Jedná se o priority ČR, které jsou v souladu s cíli, určených členskými státy EU a OSN, jenž se plně sjednotili v názoru snížení počtu usmrcených a těžce zraněných osob vlivem dopravních nehod na polovinu (v roce 2030 na polovinu oproti předchozímu stavu). Jednou ze základních filozofií NSBSP je tzv „VIZE NULA“. Ta postupnými

³⁰ **Pravidla silničního provozu: změny pravidel silničního provozu k 1.08.2021**; Autoškoly: Ostrava: Sagit, 2000. ÚZ. ISBN 978-80-7488-478-8., str. 28

³¹ PAVLÍČEK, K., KOPECKÝ, Z. **Dopravně bezpečnostní činnost (zvláštní část)**, 1. Vydání. Praha: POLICE HISTORY, 2006. ISBN 8086477-32-X, str. 299

kroky chce docílit, aby v následujícím desetiletí došlo k úbytku usmrčených a těžce zraněných osob o polovinu oproti předchozímu stavu a v roce 2050 snížit fatální nehody na nulový stav. Aby se však tato vize mohla naplňovat je potřeba soustředit pozornost na bezpečný systém, účastníky, vozidla a v neposlední řadě také dopravní infrastrukturu.

3.4.1 Nejčastější příčiny dopravních nehod v nákladní dopravě

Data MD ukazují v každoročních ročenkách, ročenkách BESIPu, ročenkách nehodovosti PČR či v analytických podkladech NSBSP 2021-2030 MD, že zhruba 70 % dopravních nehod bylo způsobeno řidiči osobních vozidel, 12 % vozidel řidičů nákladní dopravy a zbytek připadá motocyklům, cyklistům a chodcům. Příčiny vzniku nehod nákladních vozidel se od těch osobních v nejčtenějších případech příliš neliší. Jedním z klíčových ukazatelů nehod nákladních kamionové dopravy (dále jen „NKD“) je nevěnování se řízení, ku příkladu vlivem jízdy podle navigace, užíváním mobilního telefonu během jízdy, sledováním filmů při jízdě a jiných méně důležitých činnostech spojených s řízením, čemuž ve všech případech připadá dle NSBSP 40 % z celkového počtu. Dalším četným porušením je rychlost zastoupená v 17 % případů, kdy řidič nepřizpůsobí rychlost parametrům pozemní komunikace a v 10 % špatné vyhodnocení situace jakým je neodhadnutí vzdálenosti mezi vozidly nebo rychlosti dalšího účastníka provozu. Na co je však potřeba upozornit je fakt, že vozidlo nákladní dopravy má jiné parametry než vozidlo osobní a je tedy větší hrozbou pro další účastníky v případě následků při nehodách a bezprostředně po nich. Neméně důležité je však věnovat pozornost dalšímu riziku vzniku dopravní nehody NKD, a tím je nevhodné zvolení místa pro realizaci bezpečnostní přestávky nebo doby odpočinku. Řidiči NKD často vlivem končící doby jízdy obsadí místo, kde to není dovoleno a vzniká zde nebezpečí možného nárazu řidiče, který se například nevěnuje řízení a nevěnuje si stojícího kamionu, do něhož vlivem nepozornosti narazí. Bylo by tedy na místě zvážit úpravu legislativy, a to konkrétně zpřísněním sankce za stání na místech, kde to není dovoleno v podobě evidence těchto přestupků a případného bodového postihu.

3.4.2 Kriminalita spojená s dopravními nehodami v kamionové dopravě a zahraniční komparace

Pokud dojde k dopravní nehodě má řidič určité povinnosti, na které pamatuje z. č. 361/2000 Sb., v § 47 odst. 2. písm. a) až d), kterými jsou neprodlené zastavení vozidla, zdržení se užití alkoholických nápojů nebo jiných návykových látek po dobu řádného objasňování nehody, zabránit dalšímu vzniku škody osobám nebo věcem a spolupracovat při řádném objasňování skutku. Ne vždy však k tomuto dochází a účastníci dopravních nehod se často dopouští dalších protiprávních skutků. Jeden z velmi častých prohřešků jak řidičů osobních, tak i řidičů nákladních vozidel je ujetí od dopravní nehody. Častým důvodem je buď strach o případný postih, pozbytí výhod pojistného plnění, psychické trauma nebo prostá nevědomost spáchání nehody, která může být typická právě pro řidiče nákladních automobilů z důvodu velikosti vozidla a špatného zorného pole při manévrování. Zákon č. 361/2000 Sb., v § 125c odst. 1 písm. h) a i) body 1 až 4, ukládá řidiči v souladu s § 47 stejnojmenného zákona sankce v souvislosti s dopravními nehodami. Příkladem je například pokud řidič způsobí dopravní nehodu a nezastaví vozidlo za což mu hrozí pokuta ve správním řízení ve výši 2500 až 5000 Kč a 7 bodů. V horších případech však může dojít i naplnění skutkových podstat trestného činu, kdy dojde například k újmě na zdraví nebo řidič ujede od dopravní nehody bez poskytnutí pomoci. Zákon č. 40/2009 Sb., ujetí od dopravní nehody s neposkytnutím pomoci, přímo upravuje v § 151, tedy neposkytnutí první pomoci řidičem dopravního prostředku, kdy řidiči při prokázání hrozí trest odnětí svobody v délce trvání do 5 let nebo zákazem činnosti, což by pro řidiče z povolání mělo fatální následky.

Z mého pohledu jde v případech z. č. 40/2009 Sb. a z. č. 361/2000 Sb., o adekvátní výše sankcí za uvedené prohřešky.

V Německu se oproti ČR v rámci řešení dopravních nehod velmi často uplatňuje pravidlo „*Betriebsgefahr*“, což ve zkratce znamená nebezpečnost provozu daného vozidla. V praxi to vypadá, že pokud je účastníkem osobní a nákladní vozidlo, je často větší míra zavinění prisouzena řidiči kamionu, než odpovídá nehodovému ději, neboť je dle svých rozměrů povinen toto vozidlo řídit s větší opatrností. Jedná

se o velmi vhodné řešení, které by za jistých podmínek mohlo být užíváno v rámci řešení nehod v § 47 zákona o silničním provozu.

Ve Francii dle zákona Code de La Route, je řešení dopravních nehod v rámci policie řešena pouze pokud dojde k usmrcení nebo zranění 1 a více osob. Ostatní materiální poškození je řešeno pouze mezi účastníky a policie k těmto, zpravidla vůbec nevyráží.

3.4.3 Preventivní opatření v rámci dopravních nehod

Aby však k nehodám nedocházelo nebo se alespoň jejich počet dařilo postupně snižovat, je potřeba jím předcházet. Z tohoto důvodu je velmi důležité provádět různá preventivní opatření. Existuje mnoho možností, jak prezentovat tuto prevenci. Za podpory BESIPu a MD v souladu s cíli NSBSP vznikla například kampaň zvaná „*Zpomal, dokud není skutečně pozdě*“. Jedná se o kampaň, která upozorňuje na fakt, že vlivem rychlosti a spěchu účastníků na pozemních komunikacích dochází ve 40 % procentech k tragickým dopravním nehodám. Toto se týká jak řidičů osobních, tak i nákladních vozidel. Vrcholem kampaně bylo uvedení celovečerního filmu režiséra Víta Klusáka s názvem „*13 minut*“, kde jsou obsaženy reálné příběhy lidí, přímo se účastnících tragických dopravních nehod, a jejich životním smýšlení z hlediska delšího časového odstupu.

Další možností jsou preventivní opatření přímo na pozemních komunikacích, jako například každoročně konaná akce na čerpací stanici před hranicemi se SRN zvaná „*BUMBÁČ*“ na dálnici D8. Jedná se o akci, která je zaměřena na účastníky nákladní dopravy a případné následky dopravních nehod. Akce probíhá tak, že hlídky Policie ČR zjišťují běžná porušení v nákladní dopravě, jako povinnost účastníka být za jízdy připoután, předměty ve výhledu řidiče, upevnění nákladu, nevěnování se řízení atd. V případě zjištění takového porušení je řidič předepsaným způsobem odkloněn právě na stanoviště při čerpací stanici, kde je s ním projednáno dané porušení zákona. Řidič pak místo pokuty v příkazním řízení absolvuje tzv „*kolečko*“ a to z hlediska zdravotní přípravy v případě první pomoci, simulátoru nárazu v 30 km/h, otočného simulátoru kabiny nákladního vozidla s volně loženými předměty nebo konzultace v rámci problematiky spojené

s hasičským záchranným sborem. Na této preventivní akci se podílejí také specialisté BESIP a Policejního prezídia, policisté dálničního oddělení a mezinárodního komunikačního centra SRN a ČR a mnoho dalších. Pro cizojazyčně mluvící účastníky jsou k dispozici tlumočníci. Každý specialista je připraven přestupci k osvětě jakékoliv problematiky v oblasti silničního provozu i té zahraniční. Tato preventivní akce je každoročně velmi dobře medializována v telekomunikačních a internetových prostředích.

Z mého pohledu jde o velmi úspěšnou akci, která by v obdobné míře měla být pravidelně konána ve všech krajích. Úkolem Policie ČR není řidiče pouze sankcionovat, ale působit především preventivně.



Obrázek č. 6 - Preventivní akce BUMBÁC, dálnice D8 kilometr 78 ve směru na SRN (otočný simulátor kabiny nákladního vozidla), dne 2. září 2021 Zdroj: vlastní

3.5 Jízda po vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky v kamionové dopravě

Užívání látek, ovlivňující samotného řidiče při řízení, je v České republice velmi rozsáhlým pojmem. Ačkoliv dle statistik ročenek nehodovosti BESIP z roku 2020 je zřejmé, že ovlivnění alkoholem nebo jinou návykovou látkou při dopravní nehodě připadá spíše na řidiče osobních vozidel, je potřeba se zaměřovat na všechny účastníky silničního provozu, obzvláště na řidiče skupiny nákladních vozidel.

Tuto problematiku upravuje především interní pokyn č. 300/2020, kde jednou ze základních činností příslušníků, zpravidla, dopravní policie je právě dohled na kontrolu zákazu požívání alkoholických nápojů a jiných návykových látek v rámci dohledu nad silničním provozem.

Jak je již uvedeno, lze toto porušení zjistit při silničním dohledu, který má za úkol sledovat a dokumentovat porušení jednotlivých účastníků silničního provozu na pozemních komunikacích. Dohled je realizován základními kontrolami, speciálními kontrolami, průběžnými dlouhodobými kontrolami a dopravně bezpečnostními akcemi a opatření.

3.5.1 Typy kontrol v silniční dopravě

Základní kontrolu můžeme chápat jako nespécifikovanou kontrolu určitého problému. Součástí je například kontrola dokladů potřebných pro provoz a řízení motorového vozidla, přímý dohled na silniční provoz, vyhledávání trestné činnosti, přímý dohled na veřejný pořádek, v kontrole dodržování zákazu požívání alkoholických nápojů a v případě podezření i jiných návykových látek řidiči vozidel.

Speciální kontrola se již zaměřuje na specifickou oblast, pro kterou je určena. Jedná se například o kontrolu stanovené rychlosti, kontrola zaměřená na nevěnováním se řízení vlivem užití mobilního telefonu za jízdy, kontrola zaměřená na dodržování právních předpisů o provozování silniční dopravy (např. kontrola sociálních předpisů, přepravy nebezpečných věcí, nízkorychlostní kontrolní vážení); součástí této kontroly je u kontrolovaných vozidel i kontrola technického stavu a kontrola dodržování zákazu požívání alkoholických nápojů a jiných

návykových látek řidiči vozidel. Je potřeba zmínit, že nedílnou součástí speciální kontroly je (pokud není stanoveno jinak) i základní kontrola. Jak si můžeme všimnout, kontrola zákazu požívání alkoholu a jiných návykových látek řidiči vozidel spadá do obou skupin, jelikož se užívá v rámci policie při základních činnostech i speciálních akcích.

Průběžná dlouhodobá kontrola se provádí speciálními stacionárními zařízeními, které automaticky detekují porušení, a to zaznamenávají na určité paměťové médium či přímo přenáší na příslušně vyhodnocující pracoviště policie.

Velmi důležitou roli však hrají dopravně bezpečnostní akce. Ty jsou realizovány v určitém teritoriu za užití maximálního počtu sil a prostředků k dosažení pozitivního ovlivnění dopravně bezpečnostní situace. Zaměření těchto akcí lze rozdělit na dopravně bezpečnostní akci typu „X“ a „Y“. Typ „X“ je zaměřen především na všeobecný dohled se zaměřením na určitý typ speciálních kontrol, kdežto typ „Y“ se již zaměřuje speciálně na kontrolu dodržování zákazu požívání alkoholických nápojů a jiných návykových látek řidiči vozidel před jízdou a během ní.

Praktickým příkladem v rámci nákladní dopravy, jsou často konány akce typu „Y“ v ranních hodinách, neboť často dochází k tomu, že během dob odpočinků řidiči často během svého volna užijí alkoholický nápoj, poté jdou spát a ráno neví jakou mají hladinu alkoholu v krvi. U těchto řidičů toto bývá velmi nebezpečné a může docházet k tragickým dopravním nehodám. Dle BESIP bývají dopravní nehody z roku 2021 způsobené všemi účastníky v 75 % nad hladinu 1 promile alkoholu v dechu. Dále se u řidičů nákladních vozidel či autobusů může stát, že během jízdy užijí léky případně jiné návykové látky v kombinaci s různými energetickými nápoji. Ve svěřených vozidlech tráví většinu času a někteří provozovatelé na ně kladou nesmyslné nároky, tudíž využívají i nedovolených látek, aby mohli i přes únavu pokračovat v jízdě. Dále vidím problém v neznalosti zákona, kdy v některých zemích je tolerance hladiny alkoholu větší než 0 a řidiči často neznají místní legislativu.

3.5.2 Technické prostředky ke zjišťování alkoholu v dechu a detekční přístroje ke zjišťování drog

Řidiči osobních i nákladních vozidel jsou, dle zákona, plně povinni se věnovat řízení, z čehož vyplývá, že je nemožné požití alkoholu či jakoukoliv jinou návykovou látku před jízdou nebo během ní. Zákonodárce tento problém řeší formou zákazu řízení a dalších sankcí. Vzhledem k tomuto je policie oprávněna problematiku řešit. Z tohoto důvodu je vybavena různými technickými pomůckami k detekci alkoholu a jiné návykové látky v těle. Jsou jimi (dnes již zřídka využívané) soupravy detekčních trubiček Altest, elektronické přístroje ke zjištění přítomnosti alkoholu v dechu a jednorázové detekční testy DRUGWIPE.

Detekční trubičky využívají chemické reakce a dle množství alkoholu v dechu se projeví zbarvením a délkou příslušné náplně. Jedná se však o orientační dechovou zkoušku, po které je v případě pozitivního výsledku řidič vyzván k podrobení se lékařského vyšetření spojeného s odběrem krve, popřípadě moči. Ačkoliv nepodléhají trubičky kalibraci, je potřeba hlídat expiraci. Další nevýhodou je zkreslení výsledku v případě kuřáků nebo určitých jídel či přípravků, jako česnek, ústní pasty, výpary benzínu aj. Ty mohou výrazně ovlivnit výsledek měření.

Nejčastěji využívanou metodou je užívání kalibrovaných elektronických měřičů alkoholu v dechu. Ty podléhají v souladu se zák. č. 550/1999 Sb., o metrologii a vyhl. č. 345/2002 Sb., pravidelným půlročním kalibracím a ročnímu prověřování Českým metrologickým střediskem. Jedná se o alkohol testery firmy Draeger a Lion. V případě splnění podmínek užívání se jedná o orientační vyšetření formou odborného měření. Při pozitivním měření se zkouška po 5 minutách opakuje znovu. Pokud je rozdíl naměřené hodnoty nižší než 10 %, jedná se po vytištění, vyplnění a podepsání vyjetého potvrzení přestupcem, o důkazní prostředek v případě přestupkového nebo trestního řízení. Pokud je rozdíl naměřené hodnoty vyšší než 10 % opakuje se zkouška potřetí. Pakliže by i tento výsledek byl vyšší než 10 % je řidič motorového vozidla vyzván k odbornému měření spojeného s odběrem biologického materiálu ve zdravotním zařízení.

V rámci detekce jiné návykové látky využívá policie orientační vyšetření formou rychlých jednorázových testů nesoucí označení DRUGWIPE. Testy fungují na bázi odběru slin a potu podezřelé osoby a detekují 5 druhů omamných psychotropních látek. Výsledek testu se v případě splnění podmínek výrobcem objeví do 3-10 minut. Při pozitivním testu nebo odmítnutí přestupce podrobit se testu, vyzve policista osobu k odbornému lékařskému vyšetření spojeného s odběrem biologického materiálu.

3.5.3 Kriminalita problematiky jízdy pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky v nákladní dopravě a zahraniční komparace

V ČR je mnoho způsobů řešení problematiky užívání alkoholu nebo jiných návykových látek v dopravě. U řidičů nákladní dopravy se jedná spíše o alkoholické nápoje, kdy po provedení bezpečnostních přestávek a dob odpočinků si často dají nespecifikovaný alkoholický drink a následně cestují pod vlivem, aniž by o této skutečnosti věděli. Povinnost řidiče podrobit se na výzvu policisty k vyšetření, zda není ovlivněn alkoholem nebo jinou látkou, než alkoholem se nachází v §5 odst. 1 písm. f) a g) z. č. 361/2000 Sb. Na skutečnost, že řidič nesmí užít alkoholický nápoj nebo jinou návykovou během jízdy nebo před ní, pamatuje stejnojmenný zákon v § 5 odst. 2 písm. a) a b). V případě prokázání pozitivního výsledku v rozmezí od 0 % až 1 % alkoholu v těle nebo pozitivního testu v rámci limitní hladiny dané právním předpisem a lékařského vyšetření v souvislosti s užitím jiné návykové látky, je řidič podezřelý ze spáchání přestupku dle § 125c odst. 1 písm. b) a c) z. č. 361/2000 Sb. Za tato porušení hrozí řidiči v případě písm. b) pokuta ve správním řízení v rozmezí od 2,5 tis do 20 tis. Kč, zákaz činnosti v délce trvání 6 měsíců až 1 rok a 7 bodů v kartě řidiče. Přísnější sankce hrozí pak řidiči, který dle písm. c) řídí vozidlo ve stavu vylučujícím způsobilost, kterou si přivodil požitím alkoholu nebo jiné návykové látky, za což hrozí 25 tis až 50 tis Kč ve správním řízení, zákaz řízení od 1 do 2 roků a 7 bodů v kartě řidiče. Shodné sankce hrozí i v případě, že se řidič odmítne podrobit jakémukoliv vyšetření na výzvu policisty. V danou chvíli je na řidiče hleděno jako by požil alkohol, ale pouze v rámci řešení přestupkového jednání.

Mnohem závažnější je však, pokud naměřené hodnoty alkoholu přesahují hladinu 1 promile alkoholu v těle. V tomto případě naplňuje řidič skutkovou podstatu přečinu ohrožení pod vlivem návykové látky dle ust. § 274 odst. 1 a 2, z. č. 40/2009 Sb., kde ten *„Kdo vykonává ve stavu vylučujícím způsobilost, který si přivodil vlivem návykové látky, zaměstnání nebo jinou činnost, při kterých by mohl ohrozit život nebo zdraví lidí nebo způsobit značnou škodu na majetku, bude potrestán odnětím svobody až na jeden rok, peněžitým trestem nebo zákazem činnosti.“*³² V případě spáchání dopravní nehody pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky, ublížení na zdraví někomu, větší škody na majetku nebo jiného závažného následku, hrozí řidiči dle odst. 2 písm. a), stejnojmenného zákona, trest odnětí svobody od 6 měsíců do 3 let, peněžitý trest nebo zákaz činnosti.

Obecné ustanovení návykových látek je uvedeno v ust. § 130 z. č. 40/2009 Sb., který stanovuje návykovou látku jako alkohol, omamné látky, psychotropní látky a ostatní látky způsobilé nepříznivě ovlivnit psychiku člověka nebo jeho ovládací nebo rozpoznávací schopnosti nebo sociální chování.

*„Podmínkou trestní odpovědnosti je, že pachatel jedná ve stavu vylučujícím způsobilost, který si přivodil vlivem návykové látky. Stav vylučující způsobilost je u řidiče motorového vozidla dán vždy, jestliže hladina alkoholu v krvi dosáhla 1 promile. Podle poznatků vědy žádný řidič není schopen v této situaci řídit.“*³³

Hranice alkoholu pro stav vylučující způsobilost byla dlouhodobou praxí stanovena od 1 promile výše, avšak u jiných návykových látek byly stanoveny přesné hranice později, a to trestním kolegiem, rozhodnutím nejvyššího soudu dne 21.10.2020 pod spisovou zn. Tpjn 300/2020. Toto rozhodnutí má za úkol sjednotit postupy v soudním řízení. *„Závěr o vině takového řidiče přečinem ohrožení pod vlivem návykové látky lze proto učinit již na podkladě zjištění o výši koncentrace příslušné návykové látky obsažené ve znaleckém posudku nebo odborném vyjádření z oboru zdravotnictví, odvětví toxikologie. V tomto případě není třeba opatřit*

³² ZÁKONY PRO LIDI – SBÍRKA ZÁKONŮ ČR V AKTUÁLNÍM KONSOLIDOVANÉM ZNĚNÍ [online]. [cit. 23.01.2022]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2009-40#f3920654>

³³ JELÍNEK, Jiří. *Trestní právo hmotné: obecná část, zvláštní část*. 2., aktualiz. vyd. Praha: Linde, 2006. ISBN isbn80-7201-630-x, str. 588-589.

znalecký posudek z oboru zdravotnictví, odvětví psychiatrie, ke zjištění stupně ovlivnění řidiče návykovou látkou.“³⁴

Na řidiče osobních i nákladních vozidel je, dle naší právní úpravy v souladu s principy a cíli NSBSP a dodržováním BESIP, kladen velký důraz při dodržování těchto předpisů s nulovou tolerancí, což shledávám jako naprosto vhodné řešení. Jakákoliv tolerance vyšší než 0 zjištěná na místě kontroly, by znamenala určité riziko v případě řešení tohoto jednání a mohla by pak zapříčinit tragické dopady u případných dopravních nehod. I přesto některé země EU uznávají toleranci vyšších hodnot, než je 0.

Spolková republika Německo uznává hranici 0,5 promile alkoholu v těle. Tato podmínka je však za předpokladu, že je řidič starší 21 let a není ve zkušební době. V případě nesplnění věkové hranice platí nulová tolerance. Naprostou nezpůsobilostí k řízení je hranice od 1,1 promile alkoholu a je řešena dle německého trestního zákona Strafgesetzbuch (dále jen „StGB“) v ust. § 315c StGB ohrožení silničního provozu, který trestá řidiče pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky v případě, že závažným způsobem v rozporu s předpisy a bezohledně, nedá přednost v jízdě, nesprávně jede na přechodech pro chodce, otáčí se nebo couvá na dálnicích atd., dále v ust. § 316 odst. 1, StGB, opilství v provozu, kdy řidič řídí vozidlo ve stavu vylučujícím způsobilost a nezpůsobí porušení v souladu s ust. § 315c StGB. Za tyto trestné činy hrozí řidiči trest odnětí svobody a peněžitý trest (§ 315c StGB – až 5 let a peněžitý trest), (§ 316 StGB – až jeden rok a peněžitý trest). V případě hranice, ku příkladu 0,3 promile alkoholu v těle lze těž jednání posoudit i jako trestný čin za předpokladu, že příznaky vykazují relativní nezpůsobilost k řízení v souladu s ust. § 315c a 316 StGB. V případě, že nehrozí „bezprostřední nebezpečí“, nemusí se řidič podrobit dechové zkoušce. Pokud však hrozí, vyzve policista řidiče k odběru krve.

³⁴ ZÁKONY PRO LIDI – SBÍRKA ZÁKONŮ ČR V AKTUÁLNÍM KONSOLIDOVANÉM ZNĚNÍ [online]. [cit. 23.01.2022]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/judikat/nscr/tpjn-300-2020>

3.6 Přeprava drog a nelegální migrace lidí v nákladní dopravě

Nákladní doprava se nevyužívá pouze k legální přepravě osob a věcí. Vzhledem k tomu, že je silniční nákladní doprava provozována dennodenně, existují zde lidé, kteří si této skutečnosti uvědomují a zneužívají k převážení ku příkladu drog a prekuzorů (látky využívané k výrobě drog).

Ačkoliv by se mohlo zdát, že je Česká republika při přepravě drog spíše tranzitní zemí, je tomu v posledních letech spíše naopak. Z tranzitní země se postupně začíná stávat země koncová, což se dostává do povědomí nejenom kontrolních orgánů, ale i samotné populace. Z tohoto důvodu se kontrolní orgány snaží tuto trestnou činnost potírat kontrolami na letištích a ve vnitrozemí. Právě ve zmíněném vnitrozemí dochází často k přepravě formou nákladní dopravy. Dalo by se tedy říct, že je Česká republika svojí polohou pro „*narkobyznys*“ velmi frekventovaným uzlem.

V dnešní době je jednoznačně nejvyužívanějším trendem zasílání drog ve formě poštovních zásilek. K nákupu prekuzoru nebo samotné drogy, předchází většinou objednání na tzv. „*Darknetu*“ (anonymní internetové stránce, kde prodejce i kupující vystupují pod smyšleným jménem a platby probíhají anonymně). Jelikož však čísla záchytů kontrolních orgánů rostou, musí být výrobci drog vynalézaví a vždy o krok dál před kontrolory. I když se velmi často obchoduje s drogami jako heroin, kokain či pervitin, tak se do popředí dostávají hlavně prekuzory, jako například červený fosfor. Červený fosfor slouží, dle dat databáze Celní správy za spolupráce s Národní protidrogovou centrálou v České republice, převážně k výrobě pervitinu. Dle dostupných dat vyšetřovatelů dochází ročně k distribuci zhruba 1,8 tun červeného fosforu. K velmi úspěšnému objasnění došlo v roce 2018, kdy se českým celníkům podařilo odhalit česko – vietnamský kartel se 156 kilogramy této látky.

Dále se však v České republice dostává do popředí obchod s kokainem. V hlavním městě Praze se v loňském roce podařilo odhalit velké množství této drogy, kdy si tuto drogu nejčastěji přebírali Češi i afričtí cizinci.

Do povědomí se také začala dostávat africká droga kata jedlá, připomínající svými účinky kokain a amfetamin, dovážena z Keni a Etiopie.

Dalším problémem dnešní doby je přeprava lidí, často ze třetích zemí, v nákladovém prostoru nákladních vozidel za účelem nelegálního překračování státních hranic a snaze se dostat do státu s lepšími podmínkami pro život. Nejčastější příčiny přepravy cizinců jsou dle dat cizinecké policie: nelegální zaměstnávání cizinců, porušení zákazu v souvislosti s koronavirem a nezákonná tranzitní přeprava.

Aby se však dařilo tuto činnost potírat, je potřeba stanovit rizikové lokality nelegální přepravy. V roce 2021 bylo v kraji Vysočina zjištěno téměř 400 případů, což je oproti předchozímu roku téměř o 80 % více. Z těchto dat lze usoudit, že se do budoucna bude jednat o velký problém, který je potřeba s předstihem řešit. Jednou z hlavních a rizikových tras je dálnice D1 a silnice 1/38 a to ve směru od Znojma přes Jihlavu a Havlíčkův Brod. Cizinci byli nejčastěji přepravováni kamionovou, autobusovou, dodávkovou a osobní dopravou. Cílovou stanicí jsou převážně Spolková republika Německo a skandinávské země.

Z dat cizinecké policie bylo na dálnici D1 v loňském roce provedeno kolem čtyřiceti záchytů migrantů ze zemí Sýrie, Turecka, Afganistánu a Maroka.

Cizinecká policie využívá u nákladní přepravy, k odhalování nelegální migrace při speciálních akcích, přístroj detekce srdečního tlukotu tzv. „*Heartbeat*“. Policista připevní několik přísavek na různá vnější místa nákladového prostoru. Poté přístroj detekuje případnou srdeční činnost v nákladovém prostoru. Je potřeba zmínit, že řidič musí být při měření mimo nákladní vozidlo. Tyto akce často probíhají za součinnosti dopravních inspektorátů nebo dálničních oddělení.

Nelegální migrace lidí i přeprava drog je z mého pohledu u přepravy nákladní dopravy opravdu závažným problémem. Nejenom, že se dostává do popředí, doposud ne tolik známá závažná kriminalita, ale ovlivňuje to smýšlení napříč spektrem celé společnosti. Je to ovlivněno především politickou situací celého světa, ale i rozvojem nových možností moderní doby.

4. Praktická část

V teoretické části této práce jsem se zabíral vysvětlením základní problematiky kriminality silniční nákladní dopravy, kterou shledávám jako zásadní. Čtenář se tak seznámí s historickým vývojem i aktuálními problémy dnešní doby, se kterou se tato oblast potýká. Jde především o nesnáze, které běžný člověk často nevidí, a tak jsem definoval nejčtetnější okruhy s potřebným přiblížením.

Na základě tohoto vysvětlení, se čtenář lépe orientuje v praktické části, formou empirického výzkumu. Zaobírat se budu sběrem dat formou strukturovaných rozhovorů lidí úzce spjatých s metodologickou činností a lidí, kontroly nákladní dopravy přímo provádějící.

4.1 Cíl výzkumu a stanovení otázek

Jelikož se jedná o odbornou činnost vybraných článků policie, bylo potřeba vybrat okruh lidí, kteří mají osobní, praktické a metodické zkušenosti. Zvolil jsem tedy dva kolegy a vedoucího pracovníka dálničního oddělení Řehlovice spadající pod odbor služby dopravní policie, Krajského ředitelství Ústeckého kraje Policie ČR, kde také působím. Pro osvětu v rámci metodicko – teoretické činnosti, jsem vybral dva vrcholové manažery Policie ČR v oblasti silniční nákladní dopravy, a to učitele a metodika služby dopravní policie působícího na VPŠ a SPŠ MV v Praze a dále pracovníka ředitelství služby dopravní policie policejního prezidia. Budu tak sledovat jaké názory a případné rozpory se objevují v této problematice a zdali by mohlo dojít k určité nápravě.

Z tohoto důvodu jsem vytvořil otázky, na které odpoví každý z účastníků pohledem svého služebního zařazení. Ty budu následně komparovat a v závěrečné části této práce navrhnout případná vhodná opatření.

Cílem tohoto výzkumu bude tedy zjištění nedostatků právních úprav, porovnání postupů a názorů jednotlivých respondentů a navrnutí případných změn.

4.2 Metoda výzkumu

Jako postup v empirické části mé bakalářské práce, jsem zvolil strukturovaný rozhovor k posouzení postojů a návrhů policejních respondentů. Z tohoto důvodu jsem se rozhodl pro kvalitativní výzkum, právě s použitím této výzkumné metody poznatků lidí z praxe.

4.3 Postup při sběru dat

Před samotnou realizací rozhovorů jsem si připravil dotazy spojené s tvorbou v teoretické části práce, které byli následně rozděleny dle kapitol. Poté jsem si telefonicky domluvil osobní schůzky s respondenty. Při osobním setkání byli všichni respondenti maximálně vstřícní a mimo položené otázky o dané problematice dále rozsáhle hovořili. Každý rozhovor byl realizován v časovém rozmezí od 45 minut do 1,5 hodiny. Jelikož se jedná o odbornou problematiku, záleželo na vhodném výběru respondentů, kteří se v této oblasti pohybují a mají přehled. Ke každému rozhovoru jsem si vytvořil záznamový arch odpovědí, který mi pomohl se lépe orientovat při následném výstupu a komparaci. Před zodpovězením dotazů, byly respondentům položeny úvodní dotazy související s jejich služebním zařazením, délkou trvání služebního poměru a místa výkonu služby s přiblížením náplně jejich práce. S rozhovory a jejich uvedením do této práce jsem respondenty seznámil a se vším plně souhlasili.

5. Vyhodnocení

Tato kapitola zpracovává analýzu a vyhodnocení odpovědí vybraných respondentů. V následující tabulce č. 3 je zpracován přehled dotazovaných respondentů se základními informacemi potřebnými pro tvorbu této práce.

Jméno a hodnostní označení	Délka trvání služebního poměru	Náplň služebního zařazení a místo výkonu sužby
pplk. Aleš Maxa	25 let	Metodik výkonu služby – sociální předpisy, nákladní doprava, ADR, technický stav, nadrozměrné náklady Ředitelství služby dopravní policie – Policejní prezídium České republiky
npor. Lukáš Polan	16 let	Zástupce vedoucího dálniční oddělení Řehlovice
prap. Milan Aulík	19 let	Kontrola nákladní dopravy dálniční oddělení Řehlovice
prap. Jiří Hušák	22 let	Kontrola nákladní dopravy dálniční oddělení Řehlovice
pplk. Tomáš Benda	18 let	Učitel a metodik dopravní služby VPŠ a SPŠ MV v Praze

Tabulka č. 3 – Přehled dotazovaných respondentů Zdroj: vlastní

5.1 Analýza rozhovorů

Před započítáním řízeného rozhovoru bylo důležité položit základní otázku, co si vlastně respondenti představí pod pojmem „*Kriminalita silniční nákladní dopravy*“. Odpovědi na tuto otázku byly různorodé.

Pplk. Maxa shledává tuto problematiku jako velmi obecnou. Při otázce definoval ku příkladu jízdu pod vlivem alkoholu a jiné návykové látky, zákazy řízení, ohrožení životního prostředí vlivem dopravních nehod ADR, porušování v rámci přepravy nadrozměrných nákladů a poškození obecně prospěšného zařízení, dále to byla kriminalita spadající do působnosti služby kriminální policie a vyšetřování.

Npor. Polan si pod pojmem představuje skupiny lidí, kteří se zaměřují na vykrádání paliva v kamionové přepravě. Dále uvedl celkem častý jev v Evropě a to tzv. „černé

dopravce“, tedy subjekty, kteří podvádějí ve smyslu fiktivně založených společností. Ty za pomoci řidičů nedováží zboží na určené místo, ale odklánějí ho jinam. Poté zboží skončí na černém trhu. Dalším příkladem uvedl manipulace tachografů a porušování sociálních předpisů.

Prap. Aulík uvedl shodně jako npor. Polan vykrádání kamionů. Následně si vzpomněl na ovlivňování záznamových zařízení a pašování věcí.

Prap. Hušák stručně vystihl kriminalitu nákladní dopravy jako nelegální převoz osob, zboží a drog.

Pplk. Benda sleduje pod tímto pojmem hlavně jízdu na cizí kartu či nedoplňování dat řidičů.

Otázka č. 1: *Jaké je dle Vašeho názoru nejčastější porušení řidičů a dopravců nákladní dopravy v oblasti sociálních předpisů a jsou případné výše sankcí úměrné danému porušení?*

Pplk. Maxa při položení tohoto dotazu ihned poskytl celorepublikovou statistiku prohrěšků dopravců a řidičů, řešených policejním orgánem, z roku 2021 v oblasti sociálních předpisů, kde nejčtenější porušení bylo v součtu asi 5500 nedoložení záznamových listů, nedodržení bezpečnostních přestávek v součtu kolem 2000 případů nebo porušení denních dob odpočinků kolem 1600 případů. V případě řešení sankcí se dotazovaný přiklání k zavedení jednotného systému v rámci celé Evropské unie.

Npor. Polan vidí shodně jako prap. Aulík a prap. Hušák nejčtenější problematiku v nedodržování dob řízení, odpočinků a bezpečnostních přestávek. Dále uvedl dojíždění do určeného místa bez karty řidiče. U sankcí však shledává při porovnání jízdy bez karty a zkrácení bezpečnostní přestávky o více než 33 % nevyváženost v případě bodového postihu, jelikož zkrácení bezpečnostní přestávky o více než 33 % je řešeno 4 body v kartě řidiče, kdežto jízda bez karty bez bodového postihu. V budoucnu by tak bylo potřebné zvážení změny legislativy nebo zavedení německého modelu v rámci jednotných sankcí. Dále npor. Polan uvedl, že náš systém řešení je velmi benevolentní.

Prap. Aulík shodně s prap. Hušákem k otázce dále uvádí, že pro české občany a západní země nejsou výše sankcí adekvátní z důvodu lepších finančních možností. Pro východní země jsou však nastavené sankce v normě.

Prap. Hušák má, v případě sankcí, 2 pohledy na danou problematiku. V případě, že by firma řidiči na sankce přispívala, tak adekvátní nejsou, v opačném případě však vidí sankce úměrné.

Pplk. Benda se názorově mírně odlišuje, jelikož nejčtenější problémy vidí v nezaznamenávání výchozí a cílové země, nedoplňování dat a jízdy na cizí kartu. K výším sankcí se nevyjádřil.

Většina respondentů se v této otázce víceméně shoduje v tom, že nejčtenější porušení je v nedodržování bezpečnostních přestávek, dob řízení a dob odpočinků. V případě řešení, by 2 z 5 dotazovaných byly pro zavedení jednotného systému v rámci Evropské unie. Další 2 účastníci by tento model viděli spíše v rámci ČR a západních zemí.

Otázka. č. 2: *Jízdu na dvě karty dle našeho právního systému lze řešit jako přestupek dle § 34e odst. 6 písm. b) až d) zák. č. 111/1994, o silniční dopravě, tak i podezřením ze spáchání přečinu neoprávněného přístupu k počítačovému systému a nosiči informací dle § 230 zák. č. 40/2009 Sb., trestního zákoníku. Je tento systém nastaven správně? Případně, jaké byste navrhl/a řešení pro případné sjednocení postupů příslušných orgánů?*

Pplk. Maxa okamžitě odpověděl, že systém u nás není vůbec jednotný a je velká snaha o sjednocení postupů správních orgánů a soudů při řešení. Dále se k dotazu vyjádřil, že během jeho působení na ředitelství služby dopravní policie se změna promítla v roce 2017 do trestněprávní roviny a díky tomu bylo možné o rok později implementovat jízdu na dvě karty do zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě.

Npor. Polan se názorově shoduje s prap. Aulíkem a prap. Hušákem v tom, že postup není jednotný a bylo by potřeba jej sjednotit. Dotazovaní dokonce uvedli příklad, kdy v okrese Ústí nad Labem jízdu na 2 karty říše v rámci trestněprávní

roviny, avšak lounské správní úřady toto řeší jako přestupek z důvodu rychlejšího procesu. Všichni 3 respondenti se však přiklání spíše k řešení v rámci trestněprávní roviny z důvodu větších pravomocí policejního orgánu. Npor. Polan by v rámci tohoto porušení u dopravce zkoumal každý případ více dopodrobna, a to spoluprací se službou kriminální policie a vyšetřování. Praxe je však taková, že je obtížné hledat viníka, jelikož dopravce nebo dispečer klade na řidiče obrovské nároky a často se jeden z účastníků snaží vyvinít.

Pplk. Benda se jednoznačně shoduje v názoru, že je systém potřeba sjednotit. Přiklání se více k řešení v trestněprávní rovině, jelikož se zpravidla jedná o velmi závažné úmyslné jednání.

Lze tedy říct, že se všichni respondenti shodli v názoru nejednotného systému řešení jízdy na dvě karty. Pokud by se jednalo o řešení, přiklání se účastníci rozhovoru k řešení v rámci trestního zákoníku z důvodu větších pravomocí policejního orgánu.

Otázka č.3: *Shledáváte aktuální výše sankcí a kaucí pro řidiče a dopravce v oblasti přepravy ADR jako adekvátní? Kde vidíte případné nedostatky?*

Pplk. Maxa vidí nedostatek v případě sankce na místě pro řidiče ve výši 10 tis. Kč, kde by sankce mohla být vyšší. Dalším problémem jsou kauce pro řidiče, které nelze udělit. Tento problém je však předmětem řešení s ministerstvem dopravy a pravidelně se připomínkuje v rámci každoroční novelizace zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě.

Npor. Polan tvrdí, že v rámci z. č. 111/1994 Sb., není uvedena sankce v případě porušení řidiče za nesplnění některé z povinností při přepravě nebezpečných věcí, i když to zákon dle § 36 odst. 6 z. č. 111/1994 Sb., umožňuje. Navrhoval by tedy zjednodušení v případě zavedení možnosti řešení přestupku v příkazním řízení do zákona o silniční dopravě s jasně definovanou sankcí. V případě porovnání se sankcemi za přetížení při kontrolním vážení jsou neúměrné režimu, v jakém řidič ADR jede. Oproti Evropské unii jsou však postihy velmi mírné.

Prap. Aulík opět zmiňuje, že pro Českou republiku a západní země sankce úměrné nejsou oproti zemím východního bloku EU.

Prap. Hušák shodně jako pplk. Benda zastává názor, že jsou výše sankcí adekvátní ale v případě vybraných kaucí pro dopravce o tom stejně rozhoduje správní orgán, který zpravidla dává nízké sankce.

U 3 z 5 respondentů jsou sankce neúměrné z hlediska režimu, ve kterém řidič jede. Jedná se totiž o profesionální řidiče vezoucí nebezpečný náklad a o to přísněji by na ně mělo být pohlíženo. Dva respondenti navíc zmínili nejasnosti v z. č. 111/1994 Sb., a to z hlediska nemožnosti uložení kauce řidiči nebo složitého hledání v případě řešení nesplnění některé z povinností při přepravě nebezpečných věcí v příkazním řízení.

Otázka č. 4: *K 1.1.2022 nastala změna v zákoně č. 13/1997 Sb., v případě odmítnutí řidiče podrobit se kontrolnímu vážení dle § 42a odst. 4 písm. a), zák. č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, kdy se sankce z původních 30 tis. Kč zvýšila na 100 tis. Kč v příkazním řízení. Bylo dle Vašeho názoru toto zpřísnění adekvátní z hlediska zkušeností při kontrolním vážení?*

Pplk. Maxa poskytl statistický údaj prvního měsíce letošního roku oproti lednové statistice roku 2021. Letošní data ukazují, že se odmítlo podrobit kontrolnímu vážení 18 řidičů, přičemž loňský rok to bylo 35. Na základě těchto dat respondent uvedl, že změna menší význam měla, ale i přes tento fakt nutí stále dopravci řidiče odmítat. Řidiči totiž spoléhají na mírnější sankce v případě odmítnutí zaplacení pokuty a zaslání přestupku ke správnímu orgánu. Změna ovšem byla dle pplk. Maxi unáhlená, neboť se souběžně nezvýšila výše kauce pro řidiče z 50 na 100 tis. Kč.

S názorem pplk. Maxi se ztotožňuje i npor. Polan, který dále uvedl, že v současnosti však nemá Policie ČR dostatek sil a prostředků pro provádění těchto kontrol.

Prap. Aulík shledává zpřísnění jako vhodně zvolené a ze zkušeností a provedených kontrol si nevzpomíná na tzv. „odmítače kontrolního vážení“.

Prap. Hušák uvedl, že je potřeba se zamyslet nad tím, jestli dopravce přispívá řidiči v případě sankce nebo ne. Ze zkušeností však sdělil, že to řidiči víceméně neřeší.

Pplk. Benda se zvýšením jednoznačně souhlasí. Z praxe totiž uvedl, že řidiči na místě často platili pokuty v hotovosti. Tím se dokazovalo, že se firmám odmítání k najetí na váhy stále vyplácelo.

Zpřísnění sankce hodnotí všichni respondenti jako vhodné. Nicméně 2 z 5 dotazovaných uvedli, že se jedná o dočasný jev a existují cesty, jimiž se dá výše této sankce obcházet. Opět je ovšem vidět, že pravidelnou novelizací z. č. 13/1997 Sb., vznikají nejasnosti, jako je tomu například u výše kaucí pro řidiče. Neméně důležitý je však problém v nedostatku sil a prostředků Policie ČR, které by toto porušení mohli kontrolovat.

Otázka č. 5: *V zemích jako je Německo a další, uznávají při přetížení nákladního vozidla nad určitá procenta bodový postih v kartě řidiče oproti českému právnímu systému. Mělo by podle Vás význam zavést obdobný systém dle procent a bodů i u nás?*

Pplk. Maxa vidí současné řešení jako adekvátní a v blízké době se tato problematika z hlediska novelizace nechystá. Dotazovaný ovšem v budoucnu neshledává tuto vizi jako nereálnou. Určitě by však podpořil myšlenku jednotného systému řešení v rámci celé EU.

Npor. Polan by shodně s prap. Aulíkem a pplk. Bendou bodový systém zavedli, ovšem za předpokladu fatálního přetížení, ku příkladu od 5–10 % a výše. Npor. Polan a prap. Aulík však znovu připomínají zavedení jednotného systému řešení s jasně definovanou výší sankce v rámci cele EU.

Prap. Hušák by bodový systém viděl jako vhodný, pouze pokud by byl skutečně odpovědný řidič.

Znovuzavedení bodového systému by pohledem respondentů byl ve 4 z 5 případů vhodný. Dokonce zde u třech dotazovaných převládá jednotný názor pro zavedení sjednoceného systému řešení a sankcí této problematiky v rámci celé EU.

Otázka č. 6: *Uvedte 3 nejtypičtější příčiny dopravních nehod nákladních vozidel.*

V této otázce se všichni respondenti naprosto shodují. Jako nejčastější příčiny dopravních nehod nákladních vozidel uvádí nevěnování se řízení, rychlost a nedodržování bezpečné vzdálenosti. Pplk. Maxa společně s prap. Hušákem zmínili i nedostatečně upevnění nákladu.

Otázka č. 7: *Měl by podle Vás nést dopravce nebo odesílatel objektivní odpovědnost za způsobené následky při dopravní nehodě, vlivem uvolnění nákladu z nákladního vozidla?*

Pplk. Maxa s objektivní odpovědností souhlasí za předpokladu neproškolení řidiče k poutání nákladu, v případě nezpůsobilého vozidla nebo pokud by řidič neměl potřebné prostředky. Veškeré apelace na zákonodárce však byly doposud zamítnuty. Respondent ovšem uvedl, že bude nadále vedeno připomínkování na stranu ministerstva dopravy.

Npor. Polan společně s prap. Hušákem jsou toho názoru, že záleží, zdali je řidič přítomný při nakládce nebo ne. Pokud neměl možnost náklad řádně zkontrolovat, určitě nese odpovědnost minimálně odesílatel. Dále npor. Polan zmínil, že je také potřeba věnovat pozornost nákladu. Pokud by se jednalo o sypký materiál, bude se také řešit řádné zabezpečení plachtou ze strany řidiče.

Prap. Aulík se zamyslel nad nastavením smlouvy dopravce a řidiče. Je však toho názoru, že by určitá odpovědnost být měla.

Pplk. Benda by byl také pro určitou objektivní odpovědnost, neboť dle jeho názoru v dnešní době neprobíhá dostatečné školení řidičů k upevnění a zajištění nákladu. Velké podniky zpravidla mají zpracované interní pokyny pro nakládku a upevnění výrobků. Řidiči se však mnohdy k těmto pokynům nedostanou a o zajištění konkrétního nákladu se dozví až na místě nakládky, tudíž si nemají možnost zajistit potřebný materiál k upevnění.

Z hlediska odpovědnosti dopravců a odesílatelů se všichni respondenti shodli, že by určitě měla být stanovena nějaká odpovědnost při způsobené dopravní nehodě. Bohužel se však metodickým pracovníkům nedaří přesvědčit zákonodárce o

implementaci do příslušných právních norem. V budoucnu vše budu znovu připomínkováno.

Otázka č. 8: *V Německu u většiny případů platí zásada, že větší míru zavinění má při nehodě ten účastník, který řídí nákladní nebo větší vozidlo, jelikož s tímto má jet opatrněji. Ztotožňujete se s tímto názorem? Svůj názor zdůvodněte.*

Pplk. Maxa uvedl, že není možné tento problém objektivizovat a posoudit. Každý řidič má dle slov respondenta jiné zkušenosti.

Npor. Polan společně s prap. Hušákem také nesouhlasí s tímto postojem, jelikož by řidič nákladního vozidla neměl být nějak znevýhodňován oproti ostatním.

Opačného názoru jsou prap. Aulík a pplk. Benda, kteří jasně uvádí fakt, že řidič je pravidelně proškolený profesionál, a dle toho by se měl také na pozemních komunikacích chovat. Pplk. Benda dále zmiňuje systém postupného získávání řidičského oprávnění i na základě praxe v ČR z devadesátých let jako vhodnější. Zmiňuje také, že dříve byli tzv. „kamioňáci“ opravdoví profesionálové.

U této otázky se respondenti rozdělili na dvě skupiny. Zatímco 3 z 5 by řidiče neznevýhodňovali v případě dopravní nehody, zbylí 2 by na řidiče kamionu pohlíželi přísněji, neboť profesionalita dnešních řidičů je na jiné úrovni, než tomu bylo v letech minulých.

Otázka č. 9: *Je podle Vás z hlediska zákona o provozu na pozemních komunikacích, vhodná nulová tolerance hladiny alkoholu v těle při jízdě oproti jiným státům EU? Svůj postoj zdůvodněte.*

V rámci tohoto dotazu se všichni respondenti opět shodli v názoru absolutního netolerování jakékoliv jiné hodnoty, než je 0. Shodli se také v myšlence, že v případě povolení určité hodnoty, by se sebou určitá tolerance přinášela množství nepatřičných výmluv ze strany řidičů.

Otázka č. 10: *V roce 2020 ovlivnila Českou republiku nemoc zvaná koronavirus. Má podle Vás nějaký dopad onemocnění koronaviru na kriminalitu silniční nákladní dopravy? Pokud ano, uveďte příklad.*

Pplk. Maxa společně s pplk. Bendou nespátřují žádný vliv nemoci na kriminalitu nákladní dopravy.

Npor. Polan také nezaznamenal žádný vliv, ačkoliv se díky kontrolám v době nejtvrdších lockdownů dařilo objasňovat jinou důležitou kriminalitu jako například blokáce řidičských oprávnění, zákazy řízení aj. Důvodem také mohla být větší benevolence při řešení přestupků v době pandemické krize. Dnes se již situace vrací do normálu. Dále npor. Polan opět zmiňuje nedostatek policistů v nelehké koronavirové době.

Prap. Aulík viděl spíše snižování kriminality v oblasti nákladní dopravy z důvodu zavřených firem v době lockdownů. Dnes se však firmy snaží dohánět zisky a projevuje se to především v překračování limitů mýta, kdy je evidováno větší množství porušení.

Prap. Hušák uvedl, že neprobíhalo tolik kontrol nákladní dopravy a nebyl ani dostatek sil. Dle jeho názoru se však mírně zvedlo porušení v oblasti sociálních předpisů.

Období koronavirové krize v nejtvrdších dobách lockdownů a různých uzávěr, nepřineslo dle respondentů žádné zvýšení kriminality nákladní dopravy. Až v současné době, kdy firmy dohání ztráty a zisky se projevuje zvýšení překračování limitů mýta oproti letům předchozím.

Otázka č. 11: *V mnoha zemích EU jako např. Německo, Rakousko, Polsko aj., mají v rámci porušení v dopravě katalogy sankcí s jasně definovanou výší pokut za příslušné porušení. Myslíte, že by obdobná varianta měla být zavedena do našeho právního systému?*

Pplk. Maxovi se shodně s npor. Polanem velmi líbí představa zavedení takového systému nejen u nás, ale i v rámci celé EU. Dále uvedl, že takový požadavek na gestora zákona byl, ten však takovou změnu nepředpokládá.

Npor. Polan by dále sjednotil postupy jednotlivých států EU. Pouze pro řidiče například nákladní dopravy, kteří jedou v přísnějším režimu by ponechal benevolenci danému státu v případě rozhodování.

Prap. Aulík je odlišného názoru oproti předchozím respondentům. Zpřísnil by spíše výše stropů oproti pevně stanoveným sankcím.

Prap. Hušák vidí toto řešení jako jednodušší, nicméně se zamýšlí nad tím, koho by případné zpřísnění nejvíce postihlo. Benevolenci by ponechal pouze u jednoduchých přestupků, ty závažnější by sjednotil v rámci katalogu.

Pplk. Benda nemá na tuto otázku vyhraněný názor.

Katalog sankcí s pevně definovanou vyšší pokut by pro 3 z 5 respondentů bylo vhodné zavést jak na území ČR, tak i v rámci EU. Pro řidiče by tento systém byl mnohem přehlednější a přesně by věděl postih, který mu hrozí. Jeden dotazovaný se však plně odlišuje a jedinou změnu by vítal v případě zvýšení maximální výše sankcí oproti pevně stanoveným.

Otázka č. 12: *Napadá Vás nějaká další problematika v oblasti kriminality nákladní dopravy, která není zcela jasná a bylo by potřeba zvážit legislativní změnu či případně úplné zrušení?*

Pplk. Maxa společně s prap. Hušákem a prap. Aulíkem vidí nejzásadnější problém ve sjednocení postupů při řešení jízdy na dvě karty. Tato oblast je opravdu velmi závažná, a proto se respondenti přiklání k řešení v rámci trestněprávní roviny

Npor. Polan společně s pplk. Bendou shledávají jako zásadní nedodržování bezpečnostních vzdáleností. Npor. Polan by na našem území zavedl tzv. kalibrační úseky. Na určitém úseku by byla příslušná vodorovná značka, která by řidiče upozorňovala na vzdálenost odstupů. Tuto problematiku by pak zaznamenával a vyhodnocoval automatizovaný systém, obdobně jako tomu je ku příkladu u kolegů v Německu. Dle npor. Polana v současnosti neexistují žádné preventivně působící prostředky, užívané Policií ČR, v rámci dodržování bezpečnostních vzdáleností a případné porušení řeší policista až při vyhodnocování dopravních nehod.

Pplk. Benda by navíc definoval v § 19 zák. č. 361/2000Sb., o provozu na pozemních komunikacích, bezpečný odstup v podobě 2 sekund.

Opět můžeme vidět, že současná situace ohledně nejednotného systému řešení jízdy na dvě karty, je pro 3 z 5 respondentů naprosto zásadní, a tudíž by ji věnovali největší pozornost. Zbylí 2 dotazovaní shledávají jako problematické nedodržování bezpečnostních vzdáleností, kdy by jeden přesněji definoval pravidlo 2 sekund a druhý naopak volil cestu preventivního působení s pomocí automatizovaných systémů, které fungují ve světě již mnoho let.

6. Závěr

Bakalářská práce se zabývala problematikou kriminality silniční nákladní dopravy a zahraničních komparací. Jelikož se jedná o velmi obecné téma, pod kterým si lze představit četné množství problémů, byla práce strukturována do základních odvětví z pohledu dopravního policisty. Hlavním cílem této práce bylo zjištění nedostatků v rámci české právní úpravy a možnosti prevence. Výzkum byl prováděn formou strukturovaných kvalitativních rozhovorů, neboť se jedná o specifickou oblast, pro kterou je potřeba zvolit vhodný okruh respondentů. Při sběru dat byly zjištěny určité nedostatky, čímž byl potvrzen a splněn cíl této práce.

Hlavním cílem teoretické části práce je přiblížení základní problematiky v oblasti kriminality nákladní dopravy pohledem dopravního policisty. Záměrem bylo přehledné rozdělení nejčtenějších okruhů s připojením zahraniční komparace a historického vývoje na našem území. Dalším důležitým prvkem bylo promítnutí starších právních pramenů do současnosti, a to jak na našem území, tak i v rámci EU.

V praktické části jsou zpracovány, formou analýzy a vyhodnocením sběru dat, názory a rozpory vybraného okruhu respondentů ze specifické oblasti nákladní dopravy. Účastníkům řízených rozhovorů jsem pokládal dotazy zaměřené na zjištěné nedostatky v právních úpravách, které jsem v rámci tvorby shledal jako nedostatečné. Při analyzování předmětné problematiky, jsem došel k četným nejasnostem.

V oblasti vážení nákladních vozidel byla při mé tvorbě zjištěna nedostatečná implementace změn v právní úpravě v případě změny sankce příkazního řízení v odmítnutí řidiče podrobit se kontrolnímu vážení. Sankce v příkazním řízení sice byla z původních 30 tis. Kč zvýšena na 100 tis. Kč, ale kauce pro řidiče zůstala v původní maximální výši 50 tis. Kč. Ačkoliv je ze strany Policie ČR problém neustále připomínkovan zákonodárci, ke zjednání nápravy zatím nedochází. Vidím tedy možný nesoulad v případě řešení přestupkového jednání řidiče na místě kontroly.

Z odpovědí respondentů řízených rozhovorů se jasně shodují s tvrzením, že v rámci celé České republiky máme nejednotný postup při řešení jízdy na dvě karty v nákladní dopravě. Podařila se mi zjistit existence lokálního práva, která na našem území nabízí příslušným orgánům řešení v trestněprávní a přestupkové rovině. Řízené rozhovory jasně ukázaly jednotný postoj všech respondentů. Naprosto se shodují ve společném názoru zavedení řešení v rámci trestněprávní roviny. V případě tohoto sjednocení bude mít Policie ČR větší množství pravomocí v případě řešení. Dále analyzuji jízdu na dvě karty jako jedno z nejzávažnějších porušení oblasti nákladní dopravy.

Jako nešťastné shledávám řešení přestupku fyzických osob při přepravě nebezpečných věcí. Z mého pohledu si zákon č. 111/1994 Sb., ve dvou odstavcích při řešení v příkazním řízení odporuje. Odstavec přestupku fyzických osob neumožňuje řešení v příkazním řešení, kdežto v následujícím odstavci toto umožněno je s odkazem na přestupkový zákon. Někteří respondenti zmínili, že se v praxi veškeré přestupky řeší oznámením ke správnímu úřadu. Při analyzování a řešení tohoto rozporu bych zvolil ujednocení ve shodném zákoně.

Dalším zjištěním při tvorbě řízených rozhovorů je v případě ujednocení postupů v rámci České republiky i Evropské unie. Někteří respondenti by sjednotili postup do přesně definovaného katalogu sankcí v rámci celé Evropské unie. Toto řešení by dle mého názoru pomohlo jak řidičům, tak i kontrolním orgánům. Zjistil sem, že v rámci Policejního prezidia požadavek na zavedení jednotného katalogu v rámci České republiky na gestora zákona již byl. Ten ovšem takovou změnu v blízké době nepřipouští, čím bych se dále zabýval a zákonodárci připomínkoval.

Dále analyzuji značný problém v případě balíčku mobility, a to ve změně čl. 8a Nařízení 561/2006, kdy se má řidičům vykonávajícím nákladní dopravu zajistit dostupnost informací o bezpečných a chráněných parkovacích plochách, které mají řidičům poskytnout odpovídající podmínky. V tomto nařízení postrádám zajištění bezpečného prostoru v případě očištění znečištěného nákladního vozidla v zimních měsících. Do budoucna je třeba problém analyzovat a připomínkovat.

7. Seznam použité literatury, zdroje

BLAŽEJOVSKÝ, Marek. **Drogy v dopravě**. Praha: Wolters Kluwer, 2015. ISBN 978-80-7478-903-8.

GERLOCH, Aleš. **Teorie práva**. 6., aktualiz. vyd. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2013. ISBN 978-80-7380-454-1.

JELÍNEK, Jiří. **Trestní právo hmotné: obecná část, zvláštní část**. 2., aktualiz. vyd. Praha: Linde, 2006. ISBN isbn80-7201-630-x.

KAHUDA, Jaromír. **Pracovní režimy řidičů v silniční dopravě k 1.10.2020**. Opr. A dopl. vyd. Praha: Sdružení automobilových dopravců ČESMAD Bohemia, 2020. 124 s. ISBN 978-80-87304-68-6.

KOPECKÝ, Zdeněk, Jaroslav HOŘÍN a Kamil PAVLÍČEK. **Kapitoly z mezinárodního a evropského dopravního práva**. Praha: Vydavatelství PA ČR, 2007. ISBN 978-80-7251-265-2.

KUČEROVÁ, Helena. **Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou**. 2 Vydání. Praha: Nakladatelství Leges. 2011. ISBN 978-80-87576-01-4.

PAVLÍČEK, Kamil a Jindřich KOMÁREK. **Evropské dopravní právo**. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, 2013. ISBN 978-80-7251-404-5.

PAVLÍČEK, K., KOPECKÝ, Z. **Dopravně bezpečnostní činnost (obecná část)**, 1. Vydání. Praha: POLICE HISTORY, 2004. ISBN 8086477-24-X.

PAVLÍČEK, K., KOPECKÝ, Z. **Dopravně bezpečnostní činnost (zvláštní část)**, 1. Vydání. Praha: POLICE HISTORY, 2006. ISBN 8086477-32-X.

Pravidla silničního provozu: změny pravidel silničního provozu k 1.08.2021; Autoškoly: Ostrava: Sagit, 2000. ÚZ. ISBN 978-80-7488-478-8.

Silniční doprava: Pozemní komunikace; Veřejné služby v přepravě cestujících; Dráhy k 1.10.2020: Ostrava: Sagit, 2011. ÚZ. ISBN isbn:978-80-7488-426-9.

Technické podmínky provozu na pozemních komunikacích: Pohonné hmoty k 17.8.2020: Ostrava: Sagit, 2004. ÚZ. ISBN 978-80-7488-421-4.

Ministerstvo dopravy: **Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2021–2030**

Policie České republiky, Útvar policejního vzdělávání a služební přípravy. **Soubor učebních dokumentů základní odborné přípravy část. 1**, 2016, bez ISBN.

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.

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

Nařízení Evropského parlamentu a Rady 2020/1054, kterým se mění Nařízení (EU) 165/2014, pokud jde o určování polohy pomocí tachografů

Nařízení Komise (EU) č. 581/2010; o stanovení maximálních časových úseků pro stahování příslušných údajů z přístroje ve vozidle a z karty řidiče

Pokyn policejního prezidenta č. 300/2020, *kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu*

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

Strafgesetzbuch in der Fassung der Bekanntmachung vom 13. November 1998

USTAWA z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym.

USTAWA z dnia 29 lipca 2005 r. o systemie tachografów cyfrowych.

Zákon č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky, ve znění pozdějších předpisů.

Zákon č. 17/2012 Sb., o Celní správě České republiky, ve znění p. p

Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, ve znění pozdějších předpisů.

BOZP.CZ. – Internetové stránky BOZP.CZ [online]. [cit. 19.11.2021]. Dostupné z: <https://www.skolenibozp.cz/aktuality/bezpecnostni-prestavky-ridicu/>

BOZP.CZ. – Internetové stránky BOZP.CZ [online]. [cit. 25.11.2021]. Dostupné z: <https://www.dokumentacebozp.cz/aktuality/adr-preprava-nebezpecnych-latek-a-veci/>

CENTRUM SLUŽEB PRO SILNIČNÍ DOPRAVU: Internetové stránky Centra služeb pro silniční dopravu [online]. [cit. 22.11.2021]. Dostupné z:

<https://www.cspsd.cz/1005-adr-2021>

CENTRUM SLUŽEB PRO SILNIČNÍ DOPRAVU: Internetové stránky Centra služeb pro silniční dopravu [online]. [cit. 22.11.2021]. Dostupné z:

<http://www.cspsd.cz/mobilni-expertni-jednotky>

ČESKÁ POZICE INFORMACE PRO SVOBODNÉ LIDI – Internetové stránky Ceskapozice____[online]. [cit. 18.02.2022]. Dostupné z:

http://www.ceskapozice.lidovky.cz/tema/paseraci-zacali-k-preprave-drog-pouzivat-tradicni-postovni-zasilky.A190328_134737_pozice-tema_lube

ČESMAD BOHEMIA, Internetové stránky ČESMAD BOHEMIA [online]. [cit. 16.11.2021]. Dostupné z: <https://www.prodopravce.cz/pozice-k-nedostatku-profesionalnich-ridicu>

ČESMAD BOHEMIA. Internetové stránky ČESMAD BOHEMIA [online]. [cit. 16.11.2021]. Dostupné z: <https://www.prodopravce.cz/slovník-pojmu>

HAVLÍČKOBRODSKÝ DENÍK – Internetové stránky Havlíčkobrodského deníku [online]. [cit. 18.02.2022]. Dostupné z: <https://havlickobrodsky.denik.cz/zlociny-a-soudy/cizinecka-policie-migranty-prevazeji-na-cerno-ze-znojma-i-pres-jihlavu-na-brod-2.html>

MINISTERSTVO DOPRAVY ČR – Internetové stránky Ministerstva dopravy ČR [online]. [cit. 15.11.2021]. Dostupné z: [https://www.mdcr.cz/Dokumenty/Silnicni-doprava/Nakladni-doprava-a-mezinarodni-osobni-doprava/Legislativa/Pravni-predpisy-\(1\)?returl=/Dokumenty/Silnicni-doprava/Nakladni-doprava-a-mezinarodni-osobni-doprava/Legislativa](https://www.mdcr.cz/Dokumenty/Silnicni-doprava/Nakladni-doprava-a-mezinarodni-osobni-doprava/Legislativa/Pravni-predpisy-(1)?returl=/Dokumenty/Silnicni-doprava/Nakladni-doprava-a-mezinarodni-osobni-doprava/Legislativa)

POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY. Internetové stránky Policie České republiky [online]. [cit. 16.01.2022]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/nizkorychlostni-kontrolni-vazeni.aspx>

POŽÁRY.CZ - Internetové stránky POŽÁRY.cz [online]. [cit. 26.01.2021] Dostupné z: <https://www.pozary.cz/clanek/50601-kemler-a-un-oznacovani-nebezpecnych-latek-pri-silnicni-preprave/>

ZÁKONY PRO LIDI – SBÍRKA ZÁKONŮ ČR V AKTUÁLNÍM KONSOLIDOVANÉM ZNĚNÍ [online]. [cit. 23.01.2022]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/judikat/nscr/tpjn-300-2020>

8. Seznam příloh

Příloha č. 1 : Praktická příručka CSPSD pro řidiče z roku 2021	80
Příloha č. 2 : Pomůcka pro NKV k 1.1.2021 – ŘSDP PP ČR verze 1.1. bez zpřísnění sankce z 30 na 100 tis. Kč v příkazním řízení pro řidiče.	82
Příloha č. 3 : Piktogramy bezpečnostních tříd při přepravě ADR.....	83

9. Přílohy

Příloha č. 1: Praktická příručka CSPSD pro řidiče z roku 2021 (str. 1)

Doba týdenního odpočinku

Běžná týdenní doba odpočinku musí činit **nejméně 45 hodin**.

Zkrácit lze týdenní dobu odpočinku až na **24 hodin**.

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

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

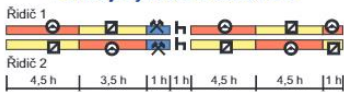
V kterýchkoli dvou po sobě jdoucích týdnech, musí mít řidič dvě běžné, nebo alespoň jednu běžnou a jednu zkrácenou týdenní dobu odpočinku. Při dodržení dalších podmínek i dvě zkrácené týdenní doby odpočinku.

Doba řízení a odpočinků v režimu s více řidiči

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

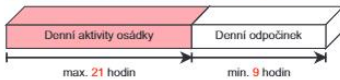
Druhý řidič na sedadle spolujezdce může čerpat přestávku v řízení v délce 45 minut, pokud prvním řidiči nepomáhá.

Příklad jízdy v režimu s více řidiči



Denní odpočinek v režimu s více řidiči

Řidiči jedoucí v režimu s více řidiči musí mít v průběhu každých 30 hodin, od skončení předchozí denní nebo týdenní doby odpočinku, **nejméně 9 hodin odpočinku.**



Několik dobrých rad

- ✓ **Kotoučky v tachografu nesmí být použity na více než 24 hodin.**
- ✓ **Pokud byl řidič mimo vozidlo a nemohl obsluhovat tachograf, doplň činnosti ručně.**
- ✓ **U digitálního tachografu doplňuje primárně vložení údajů pomocí tachografu.**
- ✓ **Povinnosti řidiče je zaznamenat symbol země začátku a konce pracovní doby. To platí i pro analogový tachograf!**
- ✓ **U mezinárodní dopravy s vozidlem vybaveným analogovým tachografem, je povinností řidiče zaznamenat ručně symbol země, do které vstoupil.**
- ✓ **Řidič je povinen při kontrole předložit kartu řidiče, pokud mu byla vydána.**

Informační servis, nabídka školení
www.cspsd.cz

Praktická příručka pro řidiče

Základní informace o pracovním režimu řidičů

CENTRUM SLUŽEB PRO SILNIČNÍ DOPRAVU

Ministerstvo dopravy

BESIP

© 2021 CSPSD

Příloha č. 1: Praktická příručka CSPSD pro řidiče z roku 2021 (str. 2)

Úvod

Text nabízí pouze základní přehled pro připomenutí pravidel. Pro bezchybnou činnost řidiče je nutné použít zmíněná nařízení nebo absolvovat kvalitní školení

Dva předpisy - různá pravidla

Nařízení (ES) č. 561/2006 a (EU) č. 165/2014 se uplatní při dopravě uvnitř EU, včetně Norska, Lichtenštejnska, Islandu a Švýcarska.

Dohodou AETR se řídí celá cesta mezi zeměmi EU a zeměmi mimo EU, včetně cesty zpět.

Po přijetí Balíčku mobility I je režim řidiče včetně vedení záznamu v EU a mimo EU odlišný!

Vysvětlivky značek

 = označuje dobu řízení

 = označuje dobu pohotovosti

 = označuje dobu odpočinku nebo bezpečnostní přestávky

 = označuje jinou práci (nakládka, vykládka apod.)

Doba řízení a přestávek v řízení



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



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



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

Další zásady

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

Doba denního odpočinku

Běžný denní odpočinek musí činit **nejméně 11 hodin**.



Denní odpočinek (běžný, dělený i zkrácený)

musí být čerpán v průběhu každých 24 hodin od skončení předchozího denního nebo týdenního odpočinku!!!

Zkrácený denní odpočinek

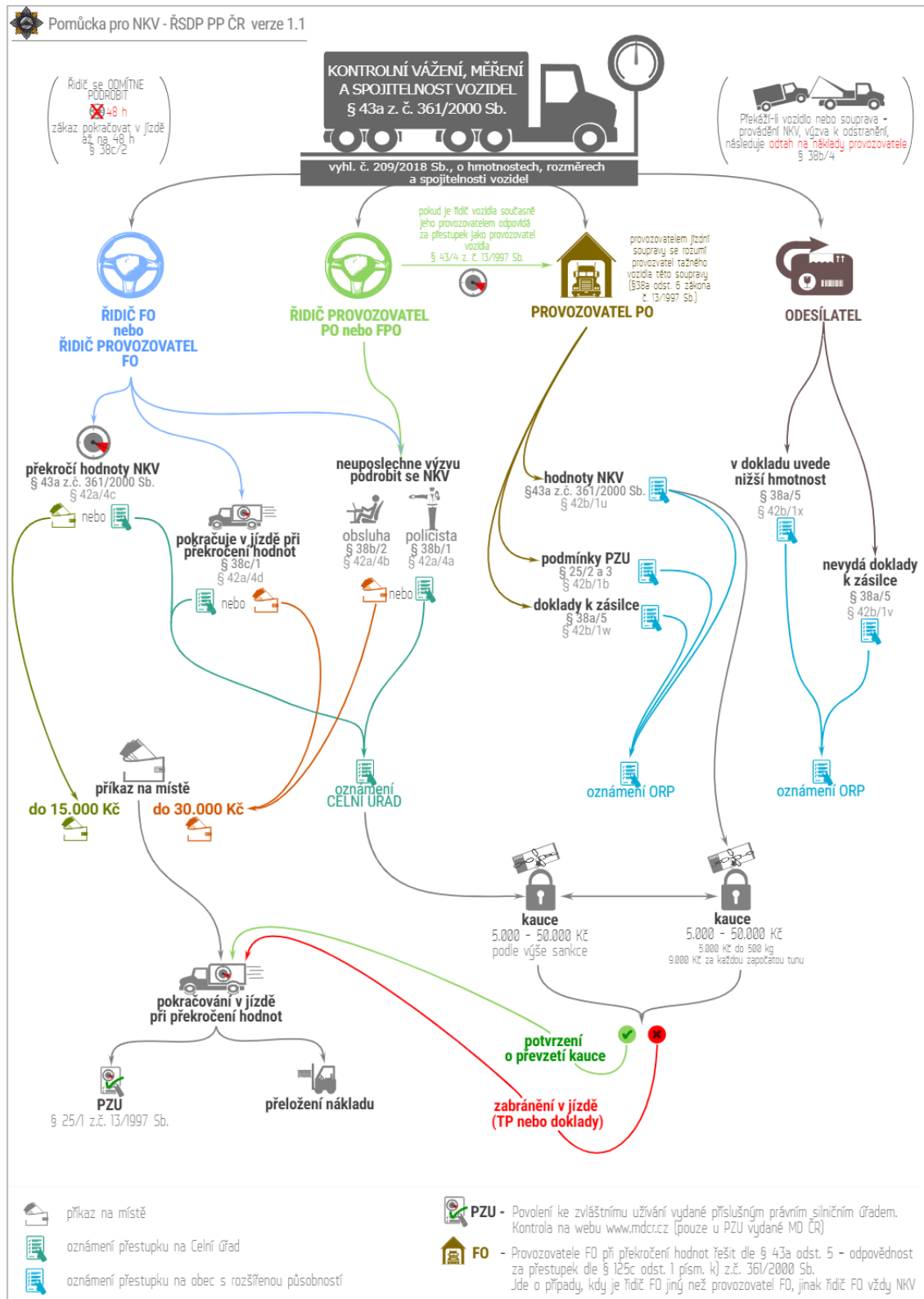
Mezi dvěma týdenními odpočinky lze denní odpočinek zkrátit až na 9 hodin, avšak **nanejvýše 3x**.

Dělený denní odpočinek

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



Příloha č. 2: Pomůcka pro NKV k 1.1.2021 – ŘSDP PP ČR verze 1.1. bez zpřísnění sankce z 30 na 100 tis. Kč v příkazním řízení pro řidiče.



Příloha č. 3: Piktogramy bezpečnostních tříd při přepravě ADR

