

Česká zemědělská univerzita v Praze

Provozně ekonomická fakulta

Katedra informačních technologií



Bakalářská práce

Pracovní režim v dopravě v rámci Evropské unie

Jan Vaverka

© 2011 ČZU v Praze

Česká zemědělská univerzita v Praze

Provozně ekonomická fakulta

Katedra informačních technologií

Akademický rok 2009/2010

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Jan Vaverka

obor Podnikání a administrativa - k.s. Hradec Králové

Vedoucí katedry Vám ve smyslu Studijního a zkušebního řádu ČZU v Praze
čl. 16 určuje tuto bakalářskou práci.

Název práce: **Pracovní režim v dopravě v rámci Evropské unie**

Osnova bakalářské práce:

1. Úvod
2. Cíl práce a metodika
3. Přehled řešené problematiky
4. Vybrané problémové okruhy a možnosti jejich řešení
5. Výsledky a diskuse
6. Závěr
7. Seznam použitých zdrojů
8. Přílohy

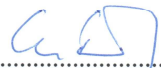
Rozsah hlavní textové části: 30 - 40 stran

Doporučené zdroje:

1. Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 ze dne 15. března 2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 (Text s významem pro EHP) - Prohlášení, Úř. věst. L 102, 11.4.2006, 32006R0561
2. Nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 ze dne 20. prosince 1985 o záznamovém zařízení v silniční dopravě, Úř. věst. L 370, 31.12.1985, 31985R3821
3. Pracovní režimy pro řidiče, Vogel Publishing, 2008, ISBN 80-86411-85-0
4. Zákon číslo 111/1994 Sb., zákon o silniční dopravě
5. Vyhláška číslo 108/1976 Sb., o práci osádek v mezinárodní silniční dopravě (AETR)

Vedoucí bakalářské práce: **Ing. Jiří Vaněk, Ph.D.**

Termín odevzdání bakalářské práce: duben 2011


.....
Vedoucí katedry




.....
Děkan

V Praze dne: 19. 2. 2010

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že svou bakalářskou práci „Pracovní režim v dopravě v rámci Evropské unie“ jsem vypracoval samostatně pod vedením vedoucího bakalářské práce a s použitím odborné literatury a dalších informačních zdrojů, které jsou citovány v práci a uvedeny v seznamu literatury na konci práce. Jako autor uvedené bakalářské práce dále prohlašuji, že jsem v souvislosti s jejím vytvořením neporušil autorská práva třetích osob.

V Praze dne 18. března 2011

Poděkování

Rád bych touto cestou poděkoval panu Ing. Jiřímu Vaňkovi, Ph.D. za cenné připomínky a odborné rady, kterými přispěl k vypracování této bakalářské práce. Dále děkuji své manželce Renatě, celé mé rodině za neuvěřitelnou trpělivost a podporu po celou dobu studia.

Pracovní režim v dopravě v rámci Evropské unie

Working mode in transport within the frame of European Union

Souhrn

Cílem bakalářské práce je analyzovat možnosti praktického využití Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006, o pracovním režimu v dopravě a Nařízení Rady (EHS) č. 3821/85, o záznamovém zařízení v silniční dopravě v rámci Evropské unie. Toto nařízení má za cíl zlepšit sociální podmínky v dopravě a tím zvýšit celkovou bezpečnost na komunikacích, minimalizovat dopravní nehody zaviněné únavou řidičů a zjišťování těchto porušení v rámci kontrolní činnosti orgánů Policie České republiky. Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 upravuje celkovou denní dobu činnosti osádek, dobou řízení, doby denního a týdenního odpočinku.

Klíčová slova:

NR (ES) č. 561/2006; NR (EHS) č. 3821/85; EC tachograf; TC tachograf; digitální tachograf; přestávka v řízení; denní doba řízení; týdenní doba řízení.

Summary

The aim of this bachelor thesis is to show, analyse and evaluate the usage of the European Parliament and Council Regulation (ES) No 561/2006 about the operation mode in transport and Council Regulation (EHS) No 3821/85 about a recording device in the transport within the European Union in practice. These regulations are aimed at improving social conditions in transport, thus increasing the overall safety on the roads and minimalizing traffic accidents caused by driver's tiredness. The regulations also identify the infractions within the framework of checking function by an auditing body of the Czech police force. Regulation of the European Parliament and Council (ES) No 561/2006 also modifies the overall daily operations of the personell, both by time management and daily and weekly rest periods.

Keywords:

Regulation European Parliament and counsel (EC) No. 561/2006; Council Regulation (EHS) No. 3821/85; EC tachograph; TC tachograph; digital tachograph; break; daily driving time; weekly driving time.

Obsah

1. Úvod.....	11
2. Cíl práce a metodika.....	13
3. Přehled řešené problematiky	15
Zákonné úpravy.....	15
3.1. Legislativa Evropské unie	15
3.2. Legislativa České republiky.....	18
3.3. Technické prostředky k záznamu pracovních aktivit řidičů	19
Vybavení vozidel tachografy	19
3.4.1. TC a EC tachografy.....	20
3.4.2. TC a EC kotoučky	22
Záznamový kotouček TC	22
Záznamový kotouček EC	22
3.4.3. Digitální tachografy	22
3.4.4. Čipové karty	23
3.4. Povinnosti řidiče a přepínání režimů pracovní doby.....	25
3.5. Vyplnění EC kotoučků.....	26
3.6. Potvrzení o činnostech	28
3.7. Závěr a porovnání tachografů	30
4. Vybrané problémové okruhy a možnosti jejich řešení.....	31
Vymezení základních pojmů.....	31
Pracovní režim osádky	33
4.1. Doba a přestávky v řízení.....	33
4.1.1. Denní doba řízení	33
4.1.2. Týdenní doba řízení	34
4.1.3. Přestávka v řízení	35
4.2. Denní a týdenní doby odpočinku	38
4.2.1. Denní doba odpočinku	39
4.2.3. Týdenní odpočinek.....	43
4.3. Vyhodnocení pracovního režimu osádky.....	45
4.3.1. Dokladování týdenních dob odpočinku	45
4.3.2. Ruční vyhodnocení	45

4.3.3. Digitální vyhodnocení a zpracování	46
4.4. Podvody řidičů	46
4.4.1. Použití magnetu u DT	46
4.4.2. Příklady manipulace u analogových tachografů	47
4.5. Sankce	51
4.4.1. Sankce pro řidiče a pro dopravce	52
4.4.2. Kauce pro dopravce.....	53
5. Výsledky a diskuse.....	55
6. Závěr	58
7. Seznam literatury a použitých zdrojů.....	61
8. Přílohy	66

Seznam obrázků:

Obrázek č. 1: Mapa států Evropské unie.....	17
Obrázek č. 2: TC tachograf	21
Obrázek č. 3: Hodinový strojek TC tachografu	21
Obrázek č. 4: Šuplíkový EC tachograf KIENZLE typ 1324.....	21
Obrázek č. 5: Kulatý otevírací EC tachograf KIENZLE typ 1318	21
Obrázek č. 6: Ukázka záznamového kotoučku do EC tachografu	22
Obrázek č. 7: Ukázka záznamového kotoučku do TC tachografu	22
Obrázek č. 8: Digitální tachograf Siemens VDO.....	23
Obrázek č. 9: Čipová karta řidiče.....	24
Obrázek č. 10: Čipová karta firmy	24
Obrázek č. 11: čipová karta servisní	24
Obrázek č. 12: čipová kontrolní karta	25
Obrázek č. 13: Ukázka vyplnění EC kotoučku před vložením do tachografu.....	27
Obrázek č. 14: Ukázka vyplnění EC kotoučku po vyjmutí z tachografu.....	27
Obrázek č. 15: Ukázka vyplnění zadní strany tzv. žlutého kotoučku	29
Obrázek č. 16: Ukázka vyplnění přední strany tzv. žlutého kotoučku.....	29
Obrázek č. 17: Vyhodnocovací šablona.....	45
Obrázek č. 18: Ukázka umístění magnetů na převodovku.....	47
Obrázek č. 19: Metoda malého otvoru I.....	48
Obrázek č. 20: Metoda malého otvoru II.	48
Obrázek č. 21: Změna vedení signálu z čidla	49
Obrázek č. 22: Použití přepínačů v kabině vozidla.....	50
Obrázek č. 23: Přerušovaný signál pomocí přepínače	50

Seznam grafů:

Graf č. 1: Časové termíny zavedení tachografů	19
Graf č. 2: Časová osa denní doby řízení (max. 9 hodin).....	34
Graf č. 3: Časová osa denní doby řízení (max. 10 hodin).....	34
Graf č. 4: Časová osa týdenní doby řízení	35
Graf č. 5: Časová osa dvou týdnů po sobě	35
Graf č. 6: Časová osa přestávky v řízení (45 minut).....	36
Graf č. 7: Časová osa rozdělené přestávky v řízení	36
Graf č. 8: Časová osa rozdělené přestávky v řízení	36
Graf č. 9: Časová osa přestávky v řízení a začátek dalšího časového úseku	37
Graf č. 10: Časová osa čisté doby jízdy	37
Graf č. 11: Časová osa pro dva řidiče	37
Graf č. 12: Časová osa - běžné denní doby odpočinku (pro jednoho řidiče).....	40
Graf č. 13: Časová osa - příkladu běžné denní doby odpočinku (pro jednoho řidiče)....	40
Graf č. 14: Časová osa - zkrácené denní doby odpočinku (pro jednoho řidiče)	40
Graf č. 15: Časová osa - příkladu zkrácené denní doby odpočinku (pro jednoho řidiče)	41
Graf č. 16: Časová osa - dělené denní doby odpočinku (pro jednoho řidiče).....	41
Graf č. 17: Časová osa – příklad běžné denní doby odpočinku (pro dva řidiče)	42
Graf č. 18: Časová osa – příklad zkrácené denní doby odpočinku (pro dva řidiče)	42
Graf č. 19: Časová osa - přerušení doby odpočinku - rozdělena	43
Graf č. 20: Časová osa - přerušení doby odpočinku	43
Graf č. 21: Časová osa – běžná týdenní doba odpočinku	44
Graf č. 22: Časová osa – zkrácená týdenní doba odpočinku nejméně 24 hodin.....	44

Seznam tabulek:

Tabulka č.1: Přehled států s povinností používání formuláře o činnostech řidičů.....	30
Tabulka č.2: Přehled software pro vyhodnocování pracovní doby řidiče.....	46

1. Úvod

Orgány Evropského parlamentu a Rady (ES) usilovně pracují od prosince 1985 na harmonizaci předpisů v sociální oblasti týkající se silniční dopravy, na zlepšení pracovních podmínek a bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích.

Od března 2002 je vyžadováno Směrnicí Evropského parlamentu a Rady, aby členské státy přijaly opatření k omezení maximální týdenní pracovní doby řidičů. Byly vytvořeny jednodušší a srozumitelnější pravidla s uvedením hlavních kategorií vozidel, včetně vozidel používaných k linkové přepravě osob, na které se pravidla vztahují.

V roce 2006 byly stanoveny úplné definice všech klíčových pojmů, byly doporučeny úpravy doby řízení, přestávek v řízení a dob odpočinků řidičů nejen ve vnitrostátní, ale i v mezinárodní silniční dopravě. Tím se zajistilo jednotné uplatňování kontrolní činnosti orgánů.

Pro důsledné a účinné prosazování těchto pravidel, aby se mohla kontrolovat pomocí standardního záznamového zařízení, je nezbytná dostupnost základní databáze. Tento požadavek lze docílit a využívat především při jednotném prosazování technického vybavení vozidel digitálním tachografem a dosažením vzájemné shody při jejich zavádění.

Ustanovení zabývající se zlepšením sociálních podmínek zaměstnanců, zlepšení celkové bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích jsou formulovány a nastaveny tak, aby zavazovaly řidiče k jejich dodržování. Denní doba odpočinku nesmí být za žádných okolností kratší než nepřerušená doba devíti hodin.

Z tohoto důvodu je nutné zajistit takové rozdělení přestávek na pozemních komunikacích, ale i u kombinovaných přeprav (jako je část cesty trajektem nebo vlakem), aby se předešlo a znemožnilo jakékoliv zneužívání stanovených pravidel.

Vzhledem k tomu, že je zajištěn přiměřený odpočinek a s přihlédnutím ke zkušenostem s praktickým prosazováním nových ustanovení v posledních letech, nebude nadále nutný systém náhrad za zkrácené denní doby odpočinku.

Důležitou složkou všech opatření je informovanost. Například řidič pracující pro více dopravců musí náležitě informovat každého z nich, aby byl schopen dodržovat všechny své povinnosti z přijatých pravidel.

Za porušování pravidel byly stanoveny sankce, které je nutné důsledně a přísně prosazovat. Tyto sankce jsou účinné, přiměřené, odrazující a nediskriminační. V škále opatření je zahrnuta možnost vozidlo odstavit, pokud byla kontrolními orgány zjištěna závažná porušení. Je stanovena jednotná, jasná ustanovení odpovědnosti dopravců a řidičů za toto porušení.

V jednotlivých členských státech může mít tato odpovědnost různé podoby trestů (občanskoprávních nebo správních sankcí).

Automobilová doprava v České republice a v Evropské unii nabývá stále většího rozsahu a s tím souvisí i kvalitativní změny v její organizaci v součinnosti s ostatními sousedícími státy. Nové podmínky a formy hospodaření v jednotlivých druzích dopravy vyžadují sjednocení a soulad jak v oblasti technologické a technické, tak i v oblasti vzájemných vztahů a vazeb v novém konkurenčním prostředí.

Vznikající nové problémy v dopravě pomáhá úspěšně řešit věda a výzkum ve svých aplikačních vědeckých a výzkumných pracích. Velice důležitou je oblast týkající se bezpečnosti v dopravě, která ovlivňuje pracovní činnosti a celkový pracovní režim jednotlivých subjektů dopravy.

Bakalářská práce je zaměřena na praktické uplatnění pracovněprávních norem a ustanovení při provádění kontrolní činnosti pracovníků Ministerstva vnitra. Nebude se podrobně zabývat problematikou Sdělení Ministerstva zahraničních věcí č.62/2010, která se týká zemí mimo EU, dále výjimkami z Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 taxativně uvedené v čl. 13 a vozidel vyjmutých z čl. 3 a zákona č. 262/2006 Sb.

2. Cíl práce a metodika

Hlavním cílem bakalářská práce je analyzovat a navrhnout možnosti praktického uplatnění pracovněprávních norem a ustanovení při provádění kontrolní činnosti orgánu Policie České republiky. Teoretická znalost a praktické zvládnutí dokumentů přispívají hlavně k zlepšení bezpečnosti na všech komunikacích a kladně budou působit na minimalizaci dopravních nehod zaviněných únavou řidičů. Nepřetržité řízení motorového vozidla jednostranně zatěžuje organismus fyzicky i psychicky, proto je řízení přerušováno bezpečnostními přestávkami a je časově omezována pracovní doba řidiče. Monotónnost a doba řízení výrazně snižuje pozornost, zvyšuje únavu řidiče a narušuje plynulou a bezpečnou jízdu.

V první části jsou uvedeny základní právní dokumenty o pracovním režimu v dopravě rámci Evropské unie. Dílčím cílem je v přehledu uvést důležité právní dokumenty Evropské unie, vymezení pojmů, výjimky v dokumentech Evropské unie a v legislativě ČR a technické prostředky k záznamu pracovních aktivit řidičů. Jelikož je pracovní režim v platných dokumentech stanovován podle různých hledisek a podmínek, je nutné, aby si dopravci i řidiči vždy správně vyhodnotili a určili, kterým předpisem se mají řídit.

Další část práce se týká způsobu vedení pracovního režimu v dopravě a jejich využívání, kontroly a sankcí. Dílčími cíli technické a kontrolní části je charakterizovat a vyhodnocovat pracovní režim. Na grafech, tabulkách a schématech ukazuje bakalářská práce možnosti řešení jednotlivých problémů ovlivňujících bezpečnost provozu. Za poslední částí „Vyhodnocení pracovního režimu osádky“ následuje část práce, která obsahuje sankce jak pro řidiče, tak pro dopravce.

Metodika bakalářské práce vychází z podmínek normy „Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006“ a „Nařízení Rady (EHS) č. 3821/85“ s vazbou na platné zákonné úpravy v ČR – zákon 111/1994 Sb., o silniční dopravě. Bakalářská práce má svou teoretickou část (představuje důležité platné dokumenty Evropské unie) a praktickou část, jenž na základě konkrétních technických prostředků umožňuje účastníkům silničního provozu dodržovat platné dokumenty. V praktické části je také charakterizována vlastní kontrolní činnost, způsoby vyhodnocování pracovní činnosti zaměstnavatelem a kontrolních orgánů, zejména Policie ČR. Výsledkem správného

vyhodnocení je zjištění, zda osádka dodržuje nebo nedodržuje stanovené normy, nařízení a pravidla pro silniční dopravu. V případě nedodržení následují regresivní opatření jak proti řidiči, tak proti dopravci.

3. Přehled řešené problematiky

Zákonné úpravy

Právní předpisy, které stanoví požadavky na dobu řízení, bezpečnostní přestávky a dobu odpočinku, mají svůj původ jak v právu Evropského společenství, tak v právu České republiky. V této souvislosti je nutné konstatovat, že přímo aplikovatelné právo Evropského společenství má přednost před právem jednotlivých členských států. Rozpor mezi právem Evropského společenství a právem národním neznámá zánik domácí normy, ale pouze to, že norma vnitrostátního práva bude ponechána neaplikována. Orgány Evropského společenství na základě pravomocí, které mají primární právo, mohou tvořit i sekundární právo.

Existuje pět pramenů sekundárního práva:

- 1) nařízení - obecně závazná ve všech svých částech a přímo aplikovatelná;
- 2) směrnice - adresovány členským státům, jsou závazné, pokud jde o výsledek, jehož má být dosaženo a předpokládají provedení do vnitrostátního práva prováděcím aktem, přičemž volba forem a prostředků se ponechává vnitrostátním orgánům;
- 3) rozhodnutí - závazná pro subjekty, kterým jsou určena a jsou přímo použitelná;
- 4) stanovisko - právně nezávazné akty
- 5) doporučení - právně nezávazné akty

[1]

3.1. Legislativa Evropské unie

Členské státy evropské unie (Evropského společenství) přijaly určité dohody, nařízení, směrnice, rozhodnutí, stanoviska a doporučení upravující pracovní dobu řidičů v mezinárodní a vnitrostátní dopravu zboží a cestujících po zemích Evropské unie.

V Evropské unii řeší problematiku režimu řidiče, dopravce a s tím související požadavky na vlastní kontrolní činnost následující předpisy a dohody:

- nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 ze dne 15. března 2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 (dále jen „Nařízení 561/2006“),

- nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 (dále jen „Nařízení 3821/85“), ze dne 20. prosince 1985 o záznamovém zařízení v silniční dopravě přizpůsobeno a upraveno:
 - nařízením Komise (EHS) č. 3314/1990 ze dne 16. listopadu 1990;
 - nařízením Rady (EHS) č. 3572/1990 ze dne 4. prosince 1990;
 - nařízením Komise (EHS) č. 3688/1992 ze dne 21. prosince 1992;
 - nařízením Komise (EHS) č. 2479/1995 ze dne 25. října 1995;
 - nařízením Komise (EHS) č. 1056/1997 ze dne 11. června 1997;
 - nařízením Rady (ES) č. 2135/1998 ze dne 24. září 1998;
 - nařízením Komise (ES) č. 1360/2002 ze dne 13. června 2002;
 - nařízením EP a Rady (ES) č. 1882/2003 ze dne 29. září 2003;
 - nařízením Komise (ES) č. 432/2004 ze dne 5. března 2004;
 - nařízením EP a Komise (ES) č. 561/2006 ze dne 15. března 2006;
 - nařízením Rady (ES) č. 1791/2006 ze dne 20. listopadu 2006;
 - nařízením Komise (ES) č. 68/2009 ze dne 23. ledna 2009;
- Nařízení Rady (EHS) č. 11/1960 o odstranění diskriminace v oblasti přepravních sazeb a podmínek, kterým se provádí čl. 79 odst. 3 Smlouvy o založení Evropského hospodářského společenství;
- Směrnice EP a Rady 2006/22/ES ze dne 15. března 2006 o minimálních podmínkách pro provedení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 a (EHS) č. 3821/85 o předpisech v sociální oblasti týkajících se činností v silniční dopravě a o zrušení směrnice Rady (EHS) č. 88/599;
- Směrnice EP a Rady 2002/15/ES ze dne 11. března 2002 o úpravě pracovní doby osob vykonávajících mobilní činnosti v silniční dopravě;
- Rozhodnutí Komise 2009/959/EU ze dne 14. prosince 2009, kterým se mění rozhodnutí 2007/230/ES o formuláři o předpisech v sociální oblasti týkajících se činností v silniční dopravě;

[1]

Mezinárodní dohody

- Sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 62/2010, kterým se nahrazují sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 108/1976 Sb., č. 82//1984 Sb. a č. 80/1994 Sb.,

o vyhlášení přijetí změn a dodatků Evropské dohody o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (AETR) (dále jen „Dohoda AETR“),

- Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční dopravě, vyhláška MZV č. 11/1975 Sb., ve znění pozdějších předpisů; (dále jen „Dohoda CMR“).

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 se vztahuje na silniční dopravu (nákladní tak i pro přepravu osob) provozovanou na území uvnitř Evropského společenství, nebo mezi Evropským společenstvím a zeměmi, které jsou vázány dohodou o Evropském hospodářském prostoru.

Abecední seznam zemí Evropského společenství:

Belgie, Bulharsko, Česká republika, Dánsko, Estonsko, Finsko, Francie, Irsko, Itálie, Kypr, Litva, Lotyšsko, Lucembursko, Maďarsko, Malta, Německo, Nizozemí, Polsko, Portugalsko, Rakousko, Rumunsko, Řecko, Slovensko, Slovinsko, Spojené království (Velká Británie), Španělsko a Švédsko.

Dohodu o Evropském hospodářském prostoru podepsalo:

Švýcarsko, Island, Lichtenštejnsko a Norsko.



Obrázek č. 1: Mapa států Evropské unie [40]

3.2. Legislativa České republiky

V národním právu České republiky řeší problematiku režimu řidiče, dopravce a s tím související požadavek na způsob vedení záznamu a provádění vlastní kontrolní činnosti následující předpisy: [1]

- Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů;
- Zákon č. 13/1993 Sb., celní zákon ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č.13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů;
- Zákon č. 185/2004 Sb., o Celní správě České republiky, ve znění pozdějších předpisů;
- Zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů;
- Zákon č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky.
- Zákon č. 499/2004 Sb., o archivnictví a spisové službě, ve znění pozdějších předpisů;
- Zákon č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů;
- Zákon č. 552/1991 Sb., o státní kontrole, ve znění pozdějších předpisů;
- Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č.168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění pozdějších předpisů;
- Vyhláška MDS č. 341/2002 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů;
- Vyhláška č. 522/2006 Sb., o státním odborném dozoru a kontrolách v silniční dopravě;
- Vyhláška č. 478/2000 Sb., kterou se provádí zákon o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů;

Naše republika při vstupu do Evropské unie 1. května 2004 podepsala dohodu, že se bude řídit stanovenými pravidly a dohodami Evropského společenství.

Při přepravě zboží a cestujících na území České republiky, v rámci Evropského společenství a v zemích, kde platí dohoda o Evropském hospodářském prostoru, se dopravci a řidiči budou řídit legislativou platnou v zemi registrace dopravce a legislativou Evropského společenství. Mimo tohoto rozsahu, do tzv. třetích zemí, se řídí mezinárodními smlouvami, tzv. AETR.

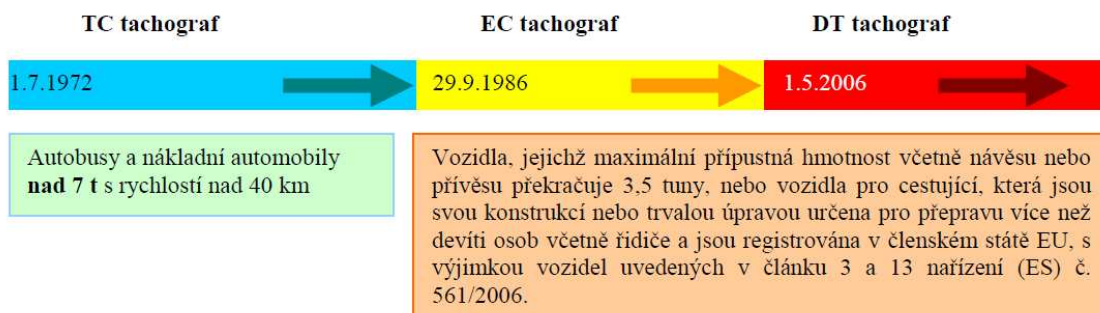
3.3. Technické prostředky k záznamu pracovních aktivit řidičů

Vybavení vozidel tachografy

Povinnost vybavení vozidel tachografem nebo elektronickým kontrolním záznamovým zařízením u autobusů a nákladních vozidel uvedených do provozu:

- od 1.7.1972 - s nejvyšší konstrukční rychlostí vyšší než 40 km/h, které mají celkovou hmotnost vyšší než 7t záznamovým zařízením typu TC tachograf;
- od 1.1.1990 - záznamovým zařízením typem EC (podle tehdy platných předpisů);
- od 1.1.1986 - vybaven záznamovým zařízením typu EC tachograf. Po vstupu České republiky do Evropské unie podle Nařízení 3821/85, přílohy I;
- od 1.5.2009 - musí být vybavena záznamovým zařízením typu digitální tachograf, podle Nařízení 3821/85 a Nařízení 561/2006, přílohy IB.

Graf č. 1: Časové termíny zavedení tachografů [38]



3.4.1. TC a EC tachografy

1) TC - nehomologovaný tachograf

Je nejstarší typ tachografů (Obrázek č. 2). Ke svému pohonu používá hodinový strojek, který se musí před jízdou natáhnout (Obrázek č. 3). Tachograf včetně jeho náhonu musí být u nákladních automobilů a autobusů plombován. Tachografový záznam musí odpovídat údajům ujetých vzdáleností, rychlosti a času jízdy. Doba chodu na jedno natažení tachografového hodinového strojku musí vystačit nejméně na jeden záznam a odchylky nesmí být větší než ± 2 minuty za 24 hodin. Doba chodu strojku na jedno natažení musí být nejméně pro záznam: [38]

3 hodinový	24 hodin,
6 hodinový	48 hodin,
12 hodinový	62 hodin,
24 hodinový	168 hodin.

2) TC₁ - nehomologovaný tachograf

Shodný s „TC“, avšak tachograf včetně jeho náhonu musí být u nákladních automobilů a autobusů plombován. [38]

TC a TC₁ tachograf nepodléhá žádné kalibraci a osvědčení „Záznam o zkoušce tachografu – Prüfnachweis“ (Obrázek č. P1) není vystaveno.

3) EC - „analogový tachograf“

Je homologované záznamové zařízení podle přílohy č. I Nařízení 3821/85, které vystřídalo TC tachografy (Obrázek č. 4 a 5). Je označen homologační značkou a musí být včetně jeho pohonu zaplombován. [38]

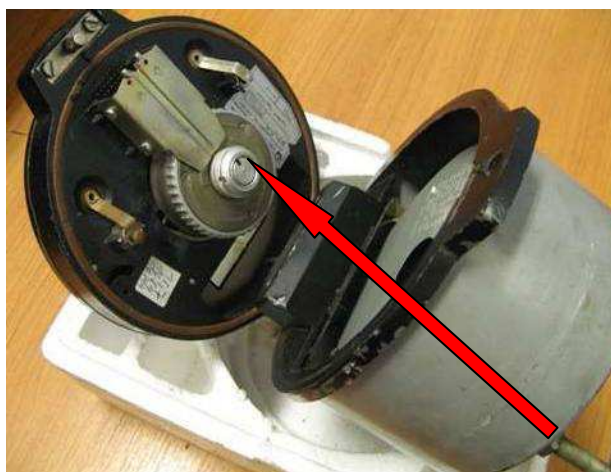
Tento tachograf se vyrábí ve dvou základních typech:

1. Kulatý otevírací EC tachograf

Je starší a vyrábí se s mechanickým pohonem nebo s elektrickým snímáním signálů (Obrázek č. 5). Oproti TC tachografu obsahuje přepínače pracovních režimů řidiče. Záznamový kotouček se vkládá do tachografu po jeho otevření. [38]

2. Šuplíkový typ EC tachografu

Je novější, který vyžaduje pro svoji činnost kvalitnější snímání signálů z převodovky popř. z motoru (Obrázek č. 4). Z tohoto důvodu je zpravidla nevhodný pro dodatečnou montáž u starších vozidel. Záznamový kotouček se vkládá do tachografu obdobně jako u CD přehrávače po vyjetí unašeče. [38]



Obrázek č. 2: TC tachograf
[1, 38]

Obrázek č. 3: Hodinový strojek TC
tachografu [1, 38]



Obrázek č. 5: Kulatý otevírací EC
tachograf KIENZLE typ 1318



Obrázek č. 4: Šuplíkový EC tachograf
KIENZLE typ 1324

3.4.2. TC a EC kotoučky

Záznamový kotouček TC

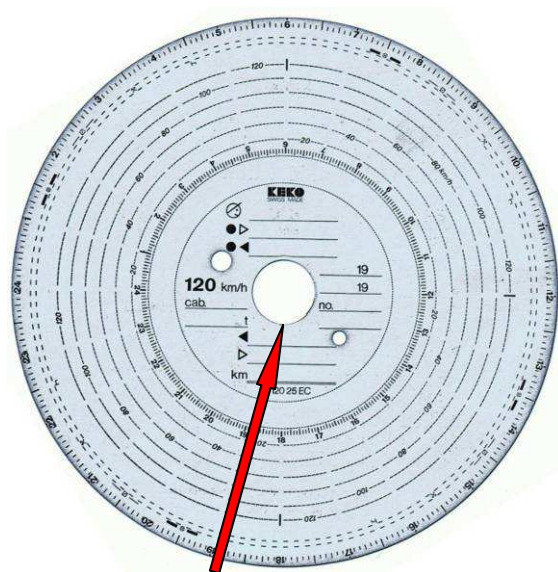
Nehomologované TC tachografy používají záznamový kotouček s kulatým otvorem (obrázek č. 7). Záznamové listy a kontrolní přístroj umožňují záznam rychlosti a ujeté vzdálenosti, případně otáček motoru, nikoliv však činnosti řidiče.

[1, 38]

Záznamový kotouček EC

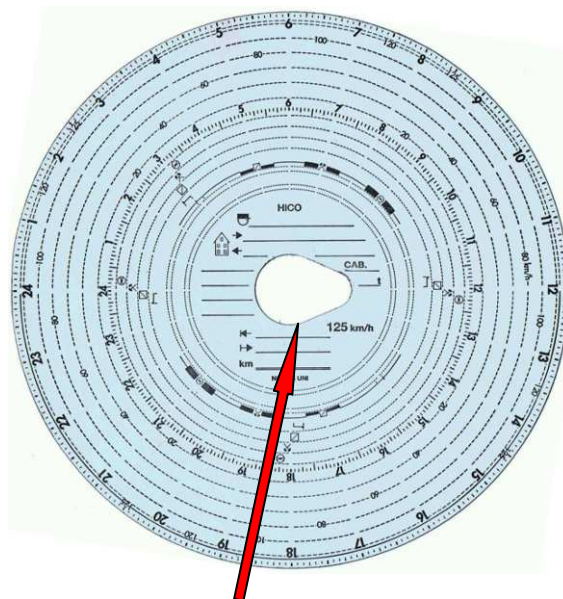
EC tachograf je homologovaný podle přílohy č. I nařízení Rady (EHS) 3821/85 a používá záznamový kotouček s výřezem ve tvaru hrušky (obrázek č. 6). Záznamové kolečka jsou kalibrována a rozlišují se v čísle e1 na nejvyšší rychlosti např. 125 km/h.

[38]



Kulatá otvor

Obrázek č. 7: Ukázka záznamového kotoučku do TC tachografu



Otvor hruškového tvaru

Obrázek č. 6: Ukázka záznamového kotoučku do EC tachografu

3.4.3. Digitální tachografy

Digitální tachograf (dále jen DT) je záznamové zařízení homologované podle přílohy č. IB Nařízení 3821/85, montován do příslušných kategorií vozidel uvedené do provozu od 1. 5. 2006 (Obrázek č. 8).

DT představuje zásadní technologickou změnu v monitorování a ukládání záznamu průběhu pracovní doby řidiče. Jedná se o počítač, který přes elektronický snímač signálu převodovky snímá pohyb vozidla. Požadované hodnoty signálu ukládá do vnitřní paměti s možností výměny dat na příslušné čipové karty. Zobrazuje činnosti řidiče na displeji nebo pomocí výtisku na tiskárně (je součástí DT) a vizuální výstrahou červené diody.



Obrázek č. 8: Digitální tachograf Siemens VDO

3.4.4. Čipové karty

Čipové karty jsou určené pro DT. Umožňují v záznamovém zařízení identifikaci držitele karty, převod údajů a jejich ukládání. Podle platných právních předpisů Evropské unie se rozlišují čtyři druhy čipových karet:

- a) **Čipová karta řidiče** - umožňuje řidiči obsluhu DT a jazyk daného státu vydání karty. Na čipovou kartu se ukládají jednotlivé činnosti řidiče v časových úsecích. Čipová karta je barvy bílé. Na kartě řidiče se nachází identifikační údaje řidiče (fotka, jméno a příjmení, datum narození, číslo řidičského průkazu a kdo ho vydal). Dále obsahuje číslo čipové karty např. 0000000000V2F000, pod kterým je evidována na Ministerstvu dopravy ČR. Paměťová karta řidiče je vydávána držitelům řidičských průkazů, kteří řídí vozidla vybavená digitálními tachografy. Vydávají ji obecní úřady obcí s rozšířenou působností, příslušné místa trvalého nebo přechodného pobytu řidiče na území ČR (Obrázek č. 9).



Obrázek č. 9: Čipová karta řidiče

b) Čipová karta firmy (podniku) - umožňuje dopravci (vlastníkovi nebo držiteli vozidla) kontrolu, stahování dat o provozu vozidla z DT a tisk. Čipová karta identifikuje firmu, má žlutou barvu. Paměťovou kartu firmy vydává obecní úřady s rozšířenou působností s příslušným sídlem dopravce (firmy), právnické osoby nebo místa podnikání fyzické osoby (Obrázek č. 10).



Obrázek č. 10: Čipová karta firmy

c) Čipová karta servisní (díleňská) - slouží pouze pro osoby autorizovaných orgánů (Úřad pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví). Je určena k provádění montáže, oprav, k seřizování DT a kalibraci záznamových zařízení; má červenou barvu a vydává se na 1 rok. (Obrázek č. 11).



Obrázek č. 11: čipová karta servisní

d) **čipová kontrolní karta** - umožňuje kontrolnímu orgánu přístup k digitálnímu záznamovému zařízení; slouží pro kontrolu dodržování doby řízení vozidel, bezpečnostních přestávek a způsobu užívání digitálního tachografu, má modrou barvu a vydává se na dobu 5 let. Kontrolní karta identifikuje kontrolní orgán a zaznamenává do digitálního tachografu kontrolu. Kontrolní karta se vydává pouze pracovníkům kontrolních orgánů (Policie ČR, celní orgány, orgány státního dozoru) a její výroba a vydání spadá pod agendu ministerstva dopravy (Obrázek č. 12).



Obrázek č. 12: čipová kontrolní karta





3.4. Povinnosti řidiče a přepínání režimů pracovní doby

Do povinností řidiče se zařazuje nejen dodržování dob řízení a přestávek v řízení, denních odpočinků, týdenních dob řízení, čtrnáctidenních dob řízení, dob denních a týdenních odpočinků, ale také povinnost vyplňovat, vést předepsané dokumenty a přepínat režimy pracovní doby (denních aktivit).

Povinnosti řidiče, které jsou uvedeny v článku 15 Nařízení 3821/85: [11]

- Nesmí používat ušpiněné nebo poškozené záznamové listy (EC kotoučky).
- Záznamové listy používat na každý den, kdy řídí.
- Záznamový list nesmí být vyjmut před koncem denní pracovní doby. Vyjmut záznamový list může být tehdy, kdy je to povoleno, např. při kontrolní činnosti kontrolního orgánu.

- Záznamový list nesmí být použit na dobu delší, než je k tomu určen a to na 24 hodin.
- Musí zajistit, aby čas na záznamovém listu souhlasil s úředním časem země registrace.
- Přepínat denní činnosti na tachografu označené symboly, které jsou zaznamenány na záznamový list nebo na výpisu z digitálního tachografu:

- značka  - doba řízení;
- značka  - všechny ostatní doby práce;
- značka  - ostatní doba pracovní pohotovosti,
 - čekací dobu, během které musí řidiči zůstat na svém pracovním místě pouze proto, aby vyhověli případným požadavkům na zahájení nebo znovuzahájení řízení nebo na provedení jiné práce,
 - dobu strávenou během jízdy vedle řidiče,
 - dobu strávenou během jízdy na lůžku ve spací kabině,
- značka  - přerušení práce a denní doby odpočinku;

- Do digitálního tachografu řidič vloží jen svoji kartu řidiče (na své jméno). V případě dvou řidičů budou mít vloženy karty oba řidiči. Ve slotu č. 1 řidič, který v tu chvíli řídí a ve slotu č. 2 řidič, který vykonává pracovní pohotovost.
- Řidič řídící vozidlo, vybavený záznamovým zařízením, musí být kdykoliv schopen na žádost kontrolního orgánu předložit na kontrolu kontrolovaný den a předchozích 28 dní.

3.5. Vyplnění EC kotoučků

„EC“ – tachograf homologovaný

- musí být označený homologační značkou
- musí být ověřen nejméně jednou za dva roky
- musí být včetně jeho pohonu zaplombován

Dopravce zajistí, aby každý z členů osádky vozidla vedla záznamy o době řízení a bezpečnostních přestávek, které odpovídají požadavkům stanoveným zvláštním právním předpisem vyplývajícím z mezinárodní smlouvy, kterou je Česká republika vázána a byla zveřejněna ve Sbírce zákonů nebo ve Sbírce mezinárodních smluv.

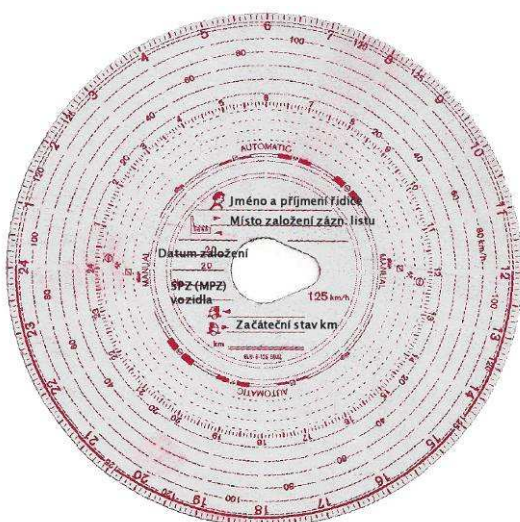
Řidič je povinen vyplnit následující údaje:

a) EC kolečko musí být vyplněno před zahájením jízdy a vložením do záznamového zařízení - EC tachografu (Obrázek č. 13):

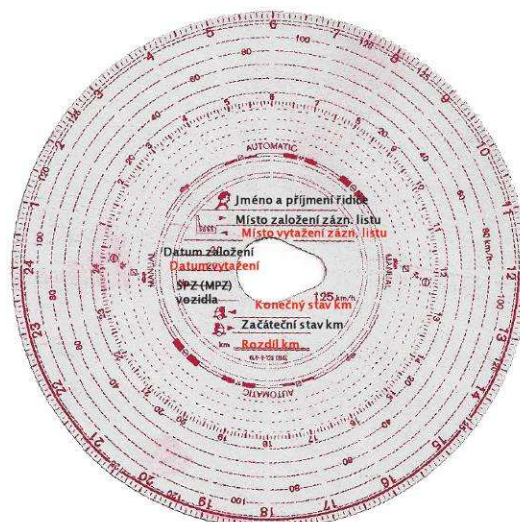
1. jméno a příjmení řidiče,
2. místo a datum založení záznamového listu,
3. státní poznávací značka vozidla,
4. stav počítadla kilometrů v době vložení záznamového listu do záznamového zařízení,

b) EC kolečko musí být vyplněno po vyjmutí ze záznamového zařízení - EC tachografu (Obrázek č. 14):

1. místo a datum vyjmutí záznamového listu,
2. stav počítadla kilometrů v době vyjmutí záznamového listu ze záznamového zařízení,



Obrázek č. 13: Ukázka vyplnění EC kotoučku před vložením do tachografu



3.

Obrázek č. 14: Ukázka vyplnění EC kotoučku po vyjmutí z tachografu

3.6. Potvrzení o činnostech

Řidič českého dopravce musí mít ve vozidle *potvrzení* rozhodnutí Komise 2009/959/EU vystavené dopravcem na dobu, kdy řidič v kontrolovaném období neřídil vozidlo, včetně uvedení důvodů, *nebo jiný doklad* prokazující, že v tomto období neřídil.

Tuto povinnost nemají řidiči vozidel používaných pro přepravu cestujících v linkové osobní dopravě, u které délka žádného ze spojů nepřesáhne 50 km a řidičů vozidel, která jsou určena pro přepravu nejvýše 9 osob včetně řidiče.

V této souvislosti je potřeba zdůraznit, že záznam o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávek a době odpočinku vede řidič (pokud musí být vozidlo vybaveno záznamovým zařízením). V případě, že řidič nemůže používat zařízení zabudované do vozidla v důsledku svého vzdálení od vozidla, musí časové úseky jiné práce, pohotovost, přerušování práce a denní odpočinek zaznamenat v souladu s Nařízením 3821/85 článku 15 odstavce 2:

- ručně na záznamový list v případě vybavení vozidla záznamovým zařízením odpovídajícím Příloze I Nařízení 3821/85;
- zadáním na kartu řidiče záznamovým zařízením v případě vybavení vozidla záznamovým zařízením odpovídajícím Příloze IB Nařízení 3821/85.

Týdenní odpočinek je možné vést obdobným způsobem. V případě vybavení vozidla zařízením odpovídajícím Příloze IB Nařízení 3821/85 může být týdenní odpočinek veden ručně. [1]

Dle rozhodnutí Komise 2009/959/EU ze dne 14. prosince 2009, které ve své příloze obsahuje potvrzení o činnostech práce řidiče podle nařízení č. 561/2006, se používá na zvolený bod (Obrázek č. P5):

- má řidič volno z důvodu nemoci,
- čerpal řádnou dovolenou,
- měl volno nebo odpočíval
- řídil jiné vozidlo vyňaté z oblasti působnosti Nařízení 561/2006 nebo AETR
- vykonával jinou práci než řízení vozidla
- byl k dispozici

Aby bylo potvrzení platné, musí být kompletně vyplněno (před jízdou), podepsáno dopravcem a řidičem (Obrázek č. P5):

- potvrzení musí být vypsáno strojově, **nesmí být vypsáno ručně**.
- platný je pouze podepsaný originál.
- text potvrzení nesmí být měněn.

Vytvoření jednotného potvrzení vychází z čl. 11 odst. 3 směrnice 2006/22/ES, v České republice a povinnost předložit potvrzení je stanovena v § 1 odst. 4 vyhlášky č. 478/2000 Sb., kterou se provádí zákon o silniční dopravě, forma potvrzení stanovena nebyla. V rámci vnitrostátní dopravy využívají dopravci různá potvrzení o činnostech řidičů (potvrzení psané volnou formou, potvrzení od lékaře, že byl řidič nemocen apod.). V dnešní době se využívají i tzv. žluté kotoučky a mohou být vyplněny ručně (Obrázek č. 15 a č. 16).

Der Fahrer
 The driver
 Le conducteur
 Воитель
 L'autista
 El conductor
 Řidič
Jan Vaverka
 Name, Vorname
 name, first name
 nom, prénom
 Фамилия, Имя
 cognome, nome
 apellido, nombre
 příjmení, jméno
 Bescheinigung nach § 4 Fahrpersonalverordnung (FPersV)
 Подтверждение в соответствии с § 4 Распоряжения относительно транспортного персонала / водителей
 Certification
 Certificato
 Certificado
 Attestation
 Potvrzení
EEC / CEE 3821/85 Art. 15/7 + AETR Art. 10/1/d
12.08.2010, 16:40h **12.08.2010, 16:35h**
 war am/vom
 was from
 était du
 bis
 until
 au
 был от
 è stato dal
 до
 al
 estuvo desde el
 byl od
 hasta el
 do
 krank, hatte Urlaub, Frei- oder Ruhezeit
 ill, on leave, on time off or on rest periods
 malade, en congé, avait des heures de repos ou le loisir
 Больной, нетрудоспособный, в отпуске, имел свободное от работы время или отдыхал
 era ammalato, in vacanza, tempo libero, tempo di riposo
 incapacitado por enfermedad, de permiso, tiempo libre o de descanso
 nemocen, měl dovolenou, měl volno

Obrázek č. 16: Ukázka vyplnění přední strany tzv. žlutého kotoučku

auf keinem oder einem Fahrzeug eingesetzt, für dessen Führen eine Nachweispflicht nicht besteht
 on duty of none or of a vehicle for which it is not required to furnish proof
 Firmenstempel
 Company stamp
 Cachet de l'entreprise
 Фирменный штамп
 Timbro dell'impresa
 Sello de la empresa
 Firmní razítko
 non ha guidato o ha guidato veicoli per i quali non esiste un obbligo di presentare un'attestazione
 empleado como conductor de ningún o de un vehículo que según el reglamento no requiere premissa
 nevykonával práci řidiče nebo v dopravě, na kterou se vztahuje povinnost evidence
Autodoprava
Jan Vaverka
IC: 000000000
B. Újezd
 Ort
 Place
 Lieu
 Местность
 Luogo
 Lugar
 Misto
Bily Újezd
 Datum
 Date
 Date
 Дата
 Data
 Fecha
 Datum
 Unterschrift des Unternehmers oder der von ihm beauftragten Person
 Signature of employer or by him authorized person
 Signature de l'entrepreneur ou de son représentant
 Подпись работодателя или уполномоченного ним лица
 Firma des empresario ou de su representante
 Podpis odpovědného pracovníka
 Firma dell'imprenditore

Obrázek č. 15: Ukázka vyplnění zadní strany tzv. žlutého kotoučku

Tabulka č.1: Přehled států s povinností používání formuláře o činnostech řidičů

(dle rozhodnutí Komise 2009/959/EU) [20]

STÁTY, VE KTERÝCH JE POUŽÍVÁNÍ FORMULÁRE POVINNÉ	STÁTY, VE KTERÝCH JE POUŽÍVÁNÍ FORMULÁRE NEPOVINNÉ
Latvia	Norway
Lithuania	Austria (<i>currently</i>)
Hungary	United Kingdom
Estonia	Denmark
Slovenia	Ireland
Spain	Luxembourg
Slovakia	Finland
Romania	Czech Republic (<i>but any other attestation form must include key information as in a 'leave form'</i>)
Bulgaria	Cyprus
Poland	Belgium (<i>strongly recommended</i>)
	Netherlands
	Germany
	Portugal (<i>currently</i>)
	Sweden

3.7. Závěr a porovnání tachografů

EC tachograf a DT podléhají dvouleté kalibraci s vystavením osvědčení „Záznam o zkoušce tachografu – Prüfnachweis” (Obrázek č. P1). Na rám dveří (sedadla řidiče) a do TC tachografu nebo DT je nalepen montážní ověřovací štítek a registrační značka modré barvy.

Pro kontrolní činnost je lepší DT, kde pomocí kontrolní karty využijeme další možnosti. S příslušným softwarem (např. Tagra.eu) nebo pomocí zařízení downloadkey můžeme stahovat data do počítače, kde se archivují a vyhodnocují.

Povinnost dopravce je stahovat maximální časový úsek z DT a karty řidiče podle Nařízení komise (EU) č. 581/2010 ze dne 1. července 2010.

Maximální časové úseky (během nichž musí být údaj stahovaný a nesmí, přesáhnout dobu):

- a) 90 dnů z DT vozidla;
- b) 28 dnů z karty řidiče.

4. Vybrané problémové okruhy a možnosti jejich řešení

Vymezení základních pojmů

Podle článku 4 Nařízení 561/2006 .

1. *Jiná práce – (směrnice 2002/15/ES) např. nakládka, vykládka, čištění, technická údržba. Do „jiné práce“ se nepočítají doby řízení, odpočinků, přestávek v řízení a pohotovost. Jiná práce je také například doba strávená řízením osobního vozidla k vozidlu, od vozidla. Spadá do působnosti nařízení č. 561/2006, pokud se vozidlo nenachází v bydlišti řidiče, nebo v provozovně zaměstnavatele.*
 2. *Přestávka v řízení – t.j. doba, během níž nesmí řidič řídit, vykonávat žádnou jinou práci a která je určena výhradně k jeho zotavení.*
 3. *Týden – t.j. období mezi 0.00 hod v pondělí a 24.00 hod v neděli (kalendářní týden).*
 4. *Časový úsek 24 hodin – je charakterizován jako tzv. plovoucí den. Představuje časový úsek:*
 - *od skončení jedné denní doby odpočinku do skončení následující denní doby odpočinku*
 - *od skončení týdenní denní doby odpočinku do skončení následující první denní doby odpočinku*
 - *od skončení denní doby odpočinku do proběhnutí prvních 11, případně 9 hodin následujícího týdenního odpočinku.*
- Plovoucí den obsahuje denní dobu řízení a denní dobu odpočinku. Plovoucí dny se obecně nekryjí s kalendářními dny. Může začít v jednom kalendářním dni a pokračovat do dalšího kalendářního dne. Při provozu s více řidiči má plovoucí den délku 30 hodin.*
5. *Dobou odpočinku - nepřerušená doba, během níž může řidič volně nakládat se svým časem.*
 6. *Denní dobou odpočinku - denní doba, během níž může řidič volně nakládat se svým časem a která zahrnuje "běžnou denní dobu odpočinku" nebo "zkrácenou denní dobu odpočinku"*
 7. *Běžnou denní dobou odpočinku - se rozumí doba odpočinku v celkovém trvání nejméně 11 hodin. Tuto běžnou dobu odpočinku lze případně rozdělit do dvou*

- časových úseků, z nichž první musí být nepřerušovaná doba v celkovém trvání nejméně 3 hodin a druhý nepřerušovaná doba v celkovém trvání nejméně 9 hodin*
- 8. Zkrácenou denní dobou odpočinku - se rozumí doba odpočinku v celkovém trvání nejméně 9 hodin, ale kratší než 11 hodin*
 - 9. Týdenní dobou odpočinku - týdenní doba, během níž může řidič volně nakládat se svým časem a která zahrnuje "běžnou týdenní dobu odpočinku" a "zkrácenou týdenní dobu odpočinku"*
 - 10. Běžnou týdenní dobou odpočinku - se rozumí doba odpočinku v celkovém trvání nejméně 45 hodin*
 - 11. Zkrácenou týdenní dobou odpočinku - se rozumí doba odpočinku kratší než 45 hodin, která smí být za podmínek stanovených v čl. 8 odst. 6 zkrácena na nejméně 24 po sobě následujících hodin*
 - 12. Dobou řízení - se rozumí doba trvání činnosti řízení zaznamenaná:
 - automaticky nebo poloautomaticky záznamovým zařízením definovaným v příloze I a příloze IB nařízení (EHS) č. 3821/85 nebo*
 - ručně, jak stanovuje čl. 16 odst. 2 nařízení (EHS) č. 3821/85**
 - 13. Denní dobou řízení - celková doba řízení mezi skončením jedné denní doby odpočinku a začátkem druhé denní doby odpočinku nebo mezi denní dobou odpočinku a týdenní dobou odpočinku*
 - 14. Týdenní dobou řízení - celková doba řízení během jednoho týdne*
 - 15. Provozem s více řidiči - stav, kdy jsou během doby řízení mezi dvěma po sobě následujícími denními dobami odpočinku nebo mezi denní dobou odpočinku a týdenní dobou odpočinku ve vozidle přítomni nejméně dva řidiči, aby je řídili. Během první hodiny provozu s více řidiči není přítomnost dalšího řidiče nebo řidičů povinná, ve zbývajících době však povinná je.*
 - 16. Dobou řízení - celková doba řízení od okamžiku, kdy řidič začne řídit vozidlo po době odpočinku nebo přestávce, do okamžiku, kdy začne další doba odpočinku nebo přestávka. Doba řízení může být nepřetržitá nebo přerušovaná.*

Pracovní režim osádky

4.1. Doba a přestávky v řízení

Denní doba a přestávky v řízení jsou taxativně uvedeny v článku 6 a v článku 7 Nařízení 561/2006.

„Článek 6

- 1. Denní doba řízení nesmí přesáhnout 9 hodin. Nejvýše dvakrát za týden může být prodloužena na 10 hodin.*
- 2. Týdenní doba řízení nesmí přesáhnout 56 hodin a nesmí být překročena maximální týdenní pracovní doba stanovená ve směrnici 2002/15/ES.*
- 3. Celková doba řízení nesmí přesáhnout 90 hodin za období dvou po sobě následujících týdnů.*
- 4. Denní a týdenní doba řízení zahrnuje celkovou dobu řízení na území Společenství nebo třetí země.*
- 5. Řidič zaznamená jako "jinou práci" dobu strávenou podle čl. 4 písm. e) a rovněž dobu řízení vozidla používaného k obchodním účelům, na něž se nevztahuje toto nařízení, a dále zaznamená dobu "pracovní pohotovosti", definovanou v čl. 15 odst. 3 písm. c) nařízení (EHS) č. 3821/85, od poslední denní nebo týdenní doby odpočinku. Tento zápis provede ručně na záznamový list, výtisk nebo zadá ručně na záznamovém zařízení.*

Článek 7

Po čtyřech a půl hodinách řízení musí mít řidič nepřerušenu přestávku nejméně 45 minut, pokud mu nezačíná doba odpočinku.

Tato přestávka může být nahrazena přestávkou v délce nejméně 15 minut, po níž následuje přestávka v délce nejméně 30 minut, které jsou v období rozloženy tak, aby byly v souladu s odstavcem 1.“

4.1.1. Denní doba řízení

Denní doba řízení je doba trvání činnosti řízení zaznamenána automaticky nebo poloautomaticky záznamovým zařízením (kotoučovým či digitálním tachografem). Denní doba řízení je definována v příloze I a příloze IB Nařízení 3821/85 nebo ručním záznamem. Platí pravidlo, že do doby řízení se počítá doba, kdy „motor běží“. Patří zde

tedy doby čekání na křižovatkách, před signalizačním zařízením nebo před přejezdy či doby v kolonách.

Denní doba řízení – mezi skončením jedné doby odpočinku a začátkem druhé doby odpočinku. [6]

- a) denní doba řízení nesmí přesáhnout 9 hodin
- b) nejvýše dvakrát za týden může být prodloužena na 10 hodin

Denní doba řízení zahrnuje celkovou dobu řízení na území Společenství nebo třetí země.

Řidič si tuto denní dobu řízení může rozvrhnout tak, aby splnil další podmínky dané v Nařízení 561/2006 v článku 6 a článku 7.

Graf č. 2: Časová osa denní doby řízení (max. 9 hodin)

[1, 6, 20, 32]



Graf č. 3: Časová osa denní doby řízení (max. 10 hodin)

[1, 6, 20, 32]



4.1.2. Týdenní doba řízení

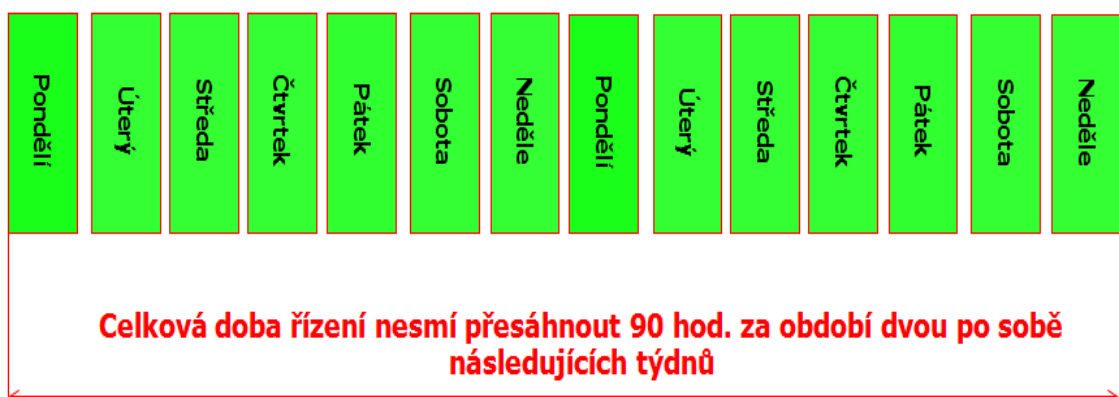
Týdenní doba řízení zahrnuje celkovou dobu řízení na území Společenství nebo třetí země. Je taxativně uvedena v článku 6 Nařízení 561/2006 a je omezena následujícími podmínkami:

- a) nesmí přesáhnout 56 hodin a nesmí být překročena maximální týdenní pracovní doba stanovená ve směrnici 2002/15/ES (max. 60 hod veškeré práce). [6]
- b) Celková doba řízení nesmí přesáhnout 90 hodin za období dvou po sobě následujících týdnů. [6]

Graf č. 4: Časová osa týdenní doby řízení [1, 6, 20, 32]



Graf č. 5: Časová osa dvou týdnů po sobě [1, 6, 20, 32]



4.1.3. Přestávka v řízení

Bezpečnostní přestávka je po 4,5 hodinách řízení. Přestávku musí mít řidič nepřerušenu nejméně 45 minut, pokud mu nezačíná doba odpočinku. Po ukončení přestávky v řízení, začíná řidiči další 4,5 hodinové řízení.

Graf č. 6: Časová osa přestávky v řízení (45 minut)

[1, 6, 20, 32]



Přestávku v řízení si může řidič rozdělit do dvou intervalů, přičemž první v délce nejméně 15 minut a druhá v délce nejméně 30 minut, které jsou rozloženy tak, aby po 4,5 hodinách řízení činil jejich součet nejméně 45 minut.

Graf č. 7: Časová osa rozdělené přestávky v řízení

[1, 6, 20, 32]



Graf č. 8: Časová osa rozdělené přestávky v řízení

[1, 6, 20, 32]



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

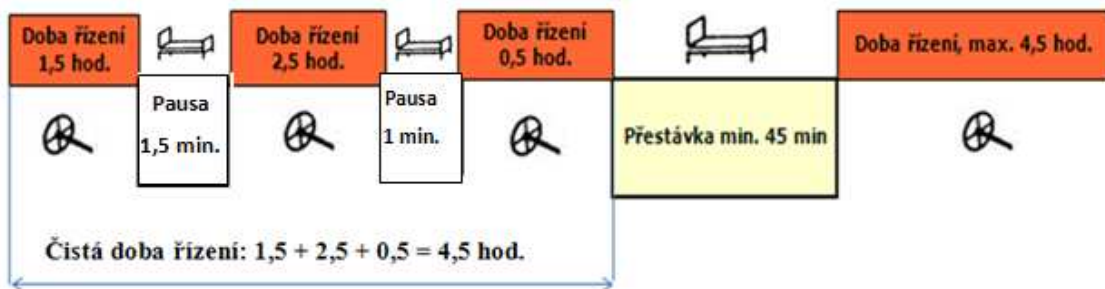
Jakmile přestávka v řízení (45 min.) byla vyčerpána (najednou bez přerušení), začíná další časový úsek řízení nepřesahující 4,5 hodiny.

Graf č. 9: Časová osa přestávky v řízení a začátek dalšího časového úseku [1, 6, 20, 32]



Do doby řízení se započítává jen čistá doba jízdy. Kratší přerušení jízdy se nezapočítává do doby řízení, ani do přestávky v řízení.

Graf č. 10: Časová osa čisté doby jízdy [1, 6, 32]



Graf č. 11: Časová osa pro dva řidiče [1, 6, 32]



4.2. Denní a týdenní doby odpočinku

Denní a týdenní doby odpočinku jsou taxativně uvedeny v článku 8 a v článku 9 Nařízení 561/2006.

„Článek 8

1. Řidič musí dodržovat denní a týdenní doby odpočinku.
2. V průběhu každých 24 hodin po skončení předchozí denní nebo týdenní doby odpočinku musí mít řidič novou denní dobu odpočinku.
Je-li denní doba odpočinku v průběhu těchto 24 hodin alespoň 9 hodin, ale kratší než 11 hodin, považuje se dotyčná denní doba odpočinku za zkrácenou.
3. Denní dobu odpočinku lze prodloužit na běžnou nebo zkrácenou týdenní dobu odpočinku.
4. Mezi dvěma týdenními dobami odpočinku smí mít řidič nanejvýš tři zkrácené denní doby odpočinku.
5. Odchylně od článku 2, jsou-li ve vozidle přítomni nejméně dva řidiči, musí mít každý z nich denní odpočinek nejméně 9 hodin za každé období 30 hodin od skončení denní nebo týdenní doby odpočinku.
6. Ve kterýchkoli dvou po sobě následujících týdnech musí mít řidič
 - dvě běžné týdenní doby odpočinku nebo
 - jednu běžnou týdenní dobu odpočinku a jednu zkrácenou dobu odpočinku v celkové délce 24 hodin. Zkrácení však musí být vyrovnáno odpovídající dobou odpočinku vybranou v celku před koncem třetího týdne následujícího po dotyčném týdnu.*Týdenní doba odpočinku musí začít nejpozději po uplynutí šesti 24hodinových časových úseků od skončení předchozí týdenní doby odpočinku.*
7. Každá doba odpočinku vybraná náhradou za zkrácení týdenní doby odpočinku musí bezprostředně navazovat na jinou dobu odpočinku trvající nejméně 9 hodin.
8. Pokud se tak řidič rozhodne, smí trávit denní dobu odpočinku nebo zkrácenou týdenní dobu odpočinku mimo místo obvyklého odstavení vozidla v zaparkovaném vozidle, je-li vybaveno lehátkem pro každého řidiče.

9. 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.

Článek 9

1. Odchylně od článku 8 může být běžná denní doba odpočinku, pokud řidič doprovází vozidlo přepravované na trajektu nebo po železnici, přerušena nanejvýš dvakrát jinými činnostmi, které nepřesahují celkem jednu hodinu. Během běžné denní doby odpočinku musí mít řidič k dispozici lůžko nebo lehátko.

2. Jakákoli doba, kterou řidič stráví na cestě do místa nebo z místa, kde se ujme vozidla, které spadá do působnosti tohoto nařízení a které se nenachází v místě řidičova bydliště ani v provozovně zaměstnavatele, kde má řidič obvyklou základnu, se nezapočítává jako doba odpočinku, pokud se řidič nenachází na trajektu nebo ve vlaku a nemá přístup k lůžku nebo lehátku.

3. Jakákoli doba, kterou řidič stráví řízením vozidla, které nespadá do působnosti tohoto nařízení, k vozidlu nebo od vozidla, které spadá do působnosti tohoto nařízení a které se nenachází v místě řidičova bydliště ani v provozovně zaměstnavatele, kde má řidič obvyklou základnu, se započítává jako jiná práce.“

4.2.1. Denní doba odpočinku

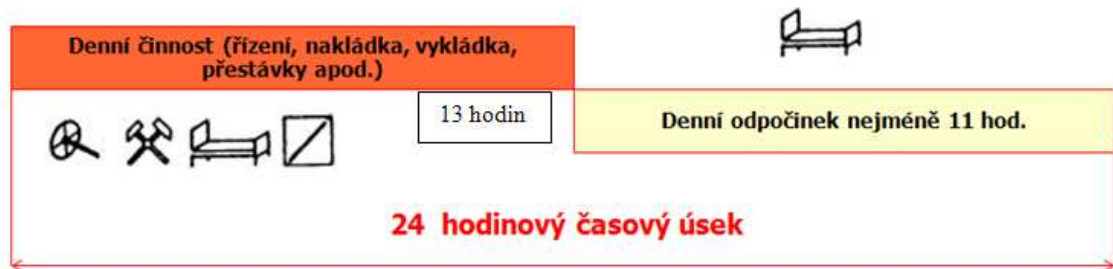
Denní doba odpočinku je nepřerušená doba, během které řidič volně nakládá se svým časem.

Denní doba odpočinku pro jednoho řidiče začíná v průběhu každých 24 hodin po skončení předchozí denní doby odpočinku, musí mít řidič novou denní dobu odpočinku:

- a) běžnou denní dobu odpočinku v celkovém trvání nejméně 11 hodin;
- b) zkrácenou denní dobu odpočinku v celkovém trvání nejméně 9 hodin;
- c) dělenou denní dobu odpočinku (první část v celkovém trvání nejméně 3 hodin a druhou část nepřerušené doby v celkovém trvání nejméně 9 hodin).

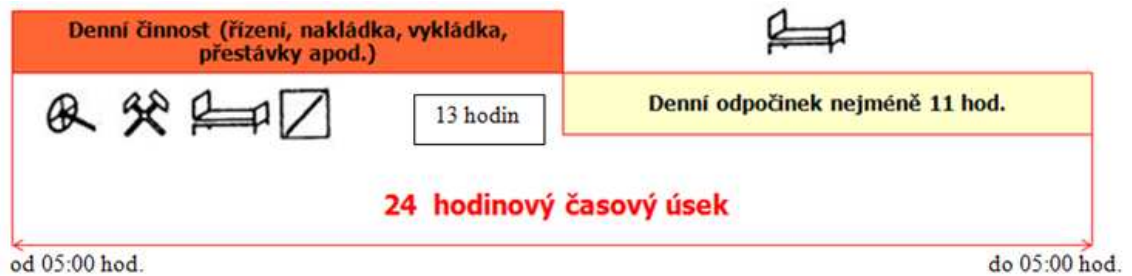
Dělit na dva časové úseky se může jen běžná denní doba odpočinku.

Graf č. 12: Časová osa - běžné denní doby odpočinku (pro jednoho řidiče) [1, 6, 32]



Graf č. 13: Časová osa - příkladu běžné denní doby odpočinku (pro jednoho řidiče)

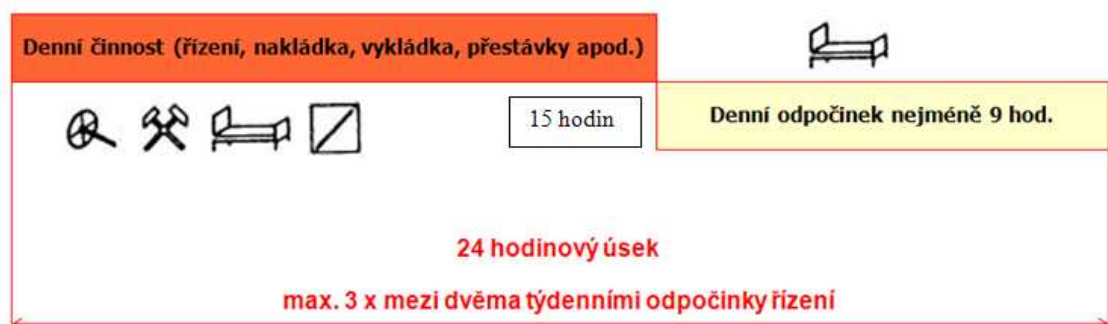
[1, 6, 32]



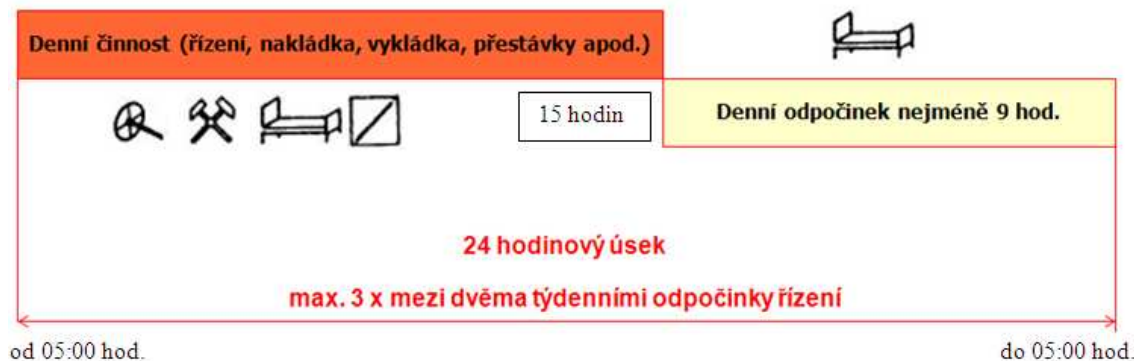
Pozn. ke grafu č. 13: Denní činnost řidiče (dále jen DČŘ) je v tomto případě 13 hodin.

Do těchto 13 hodin se započítávají veškeré aktivity řidiče během 24 hodinového časového úseku a následuje nejméně 11 hodinový denní odpočinek.

Graf č. 14: Časová osa - zkrácené denní doby odpočinku (pro jednoho řidiče) [1, 6, 32]

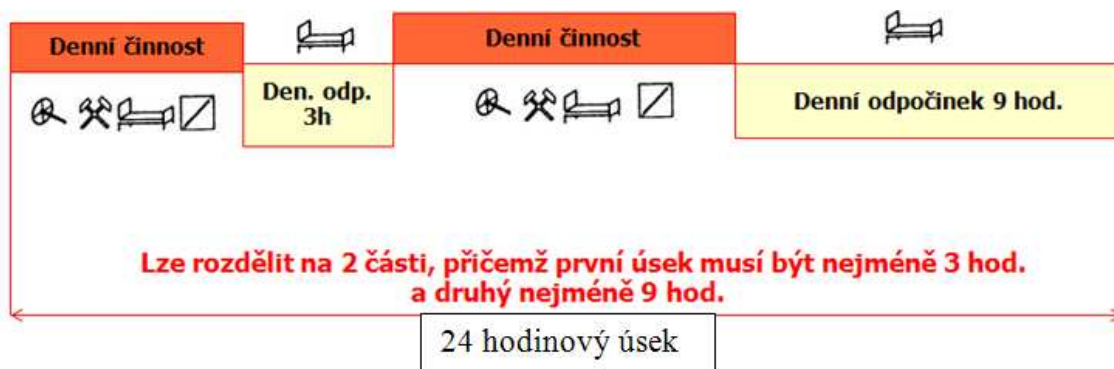


Graf č. 15: Časová osa - příkladu zkrácené denní doby odpočinku (pro jednoho řidiče) [1, 6, 32]



Pozn. ke grafu č. 15: DČŘ je v tomto případě 15 hodin. Do těchto 15 hodin se započítávají veškeré aktivity řidiče během 24 hodinového časového úseku a následuje nejméně 9 hodinový denní odpočinek.

Graf č. 16: Časová osa - dělené denní doby odpočinku (pro jednoho řidiče) [1, 6, 32]



Denní doba odpočinku pro dva řidiče, začíná v průběhu každých 30 hodin po skončení předchozí denní doby odpočinku, musí mít řidič novou denní dobu odpočinku.

Graf č. 17: Časová osa – příklad běžné denní doby odpočinku (pro dva řidiče)

[1, 6, 32]



Pozn. ke grafu č. 17: dále jen DČŘ je v tomto případě 19 hodin. Do těchto 19 hodin se započítávají veškeré aktivity řidiče během 30 hodinového časového úseku a následuje nejméně 11 hodinový denní odpočinek.

Graf č. 18: Časová osa – příklad zkrácené denní doby odpočinku (pro dva řidiče)

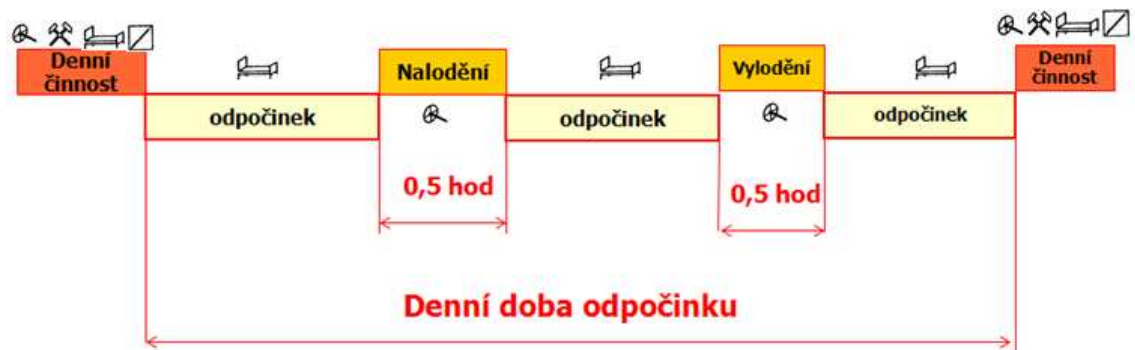
[1, 6, 32]



Pozn. ke grafu č. 18: DČŘ je v tomto případě 21 hodin. Do těchto 21 hodin se započítávají veškeré aktivity řidiče během 30 hodinového časového úseku a následuje nejméně 9 hodinový denní odpočinek.

Denní dobu odpočinku jde přerušit jen v případě nalodění nebo vylodění, naložení nebo vyložení na železnici. Přerušení nesmí být delší než 1 hodina a může být rozdělena maximálně do dvou úseků. Během odpočinku musí mít řidič k dispozici lůžko nebo lehátko.

Graf č. 19: Časová osa - přerušení doby odpočinku - rozdělena [1, 6, 32]



Graf č. 20: Časová osa - přerušení doby odpočinku [1, 6, 32]



4.2.3. Týdenní odpočinek

Týdenní odpočinek musí začít nejpozději po uplynutí šesti 24 hodinových časových úseků od skončení předchozí týdenní doby odpočinku. Běžný týdenní odpočinek je nepřerušená doba nejméně 45 hodin (viz. Graf č. 21). Řidič smí trávit denní dobu odpočinku nebo zkrácenou týdenní dobu odpočinku mimo místo obvyklého odstavení vozidla v zaparkovaném vozidle, je-li vybaveno lehátkem pro každého řidiče (Běžnou týdenní dobu odpočinku trávit ve vozidle nelze!) [6, 20, 32]

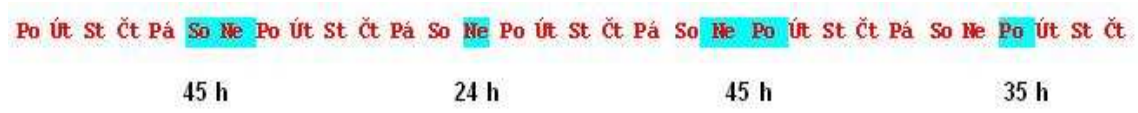
Každá doba odpočinku vybraná náhradou za zkrácení týdenní doby odpočinku musí bezprostředně navazovat na jinou dobu odpočinku trvající nejméně 9 hodin. [6, 20, 32]

Graf č. 21: Časová osa – běžná týdenní doba odpočinku [1, 6, 32]

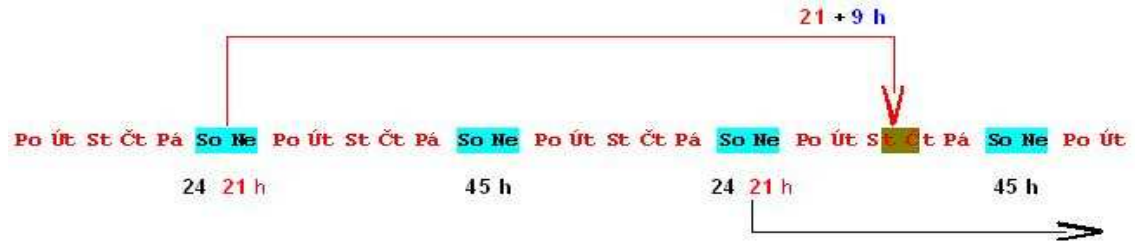


Týdenní odpočinek lze střídat na jednu běžnou týdenní dobu odpočinku a jednu zkrácenou dobu odpočinku v celkové délce 24 hodin (viz. Graf č. 22), zkrácení musí být vyrovnáno odpovídající dobou odpočinku vybranou v celku před koncem třetího týdne následujícího po zkráceném týdenním odpočinku. Zkrácený týdenní odpočinek lze nahradit při denním odpočinku a to tak, že řidič musí mít nepřerušenu dobu denního odpočinku nejméně 9 hodin a po ní následuje nepřerušovaná doba celé náhrady zkráceného týdenního odpočinku (viz. Graf č. 23). [32]

Graf č. 22: Časová osa – zkrácená týdenní doba odpočinku nejméně 24 hodin [1, 6, 32]



Graf č. 23: Časová osa – vyrovnání 21 hodin za zkrácenou týdenní dobu odpočinku na 24 hodin [1, 6, 32]



4.3. Vyhodnocení pracovního režimu osádky

Vyhodnocení pracovního režimu osádky či řidiče se provádí ručním nebo digitálním vyhodnocením. Výsledek se potom zasílá ke správnému řízení, kde je projednáno a vyřešeno sankcí.

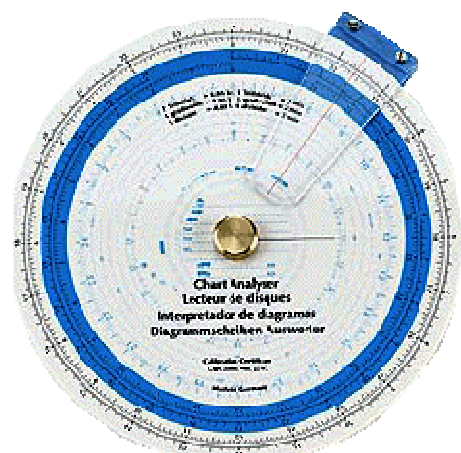
4.3.1. Dokladování týdenních dob odpočinku

Podle § 1b, odstavce 1, vyhlášky č. 478/2000 Sb. musí mít řidič s sebou ve vozidle kromě záznamů o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách, době odpočinku a paměťové karty řidiče, pokud mu byla vydána, též potvrzení podle článku 1 Rozhodnutí Komise (ES) č. 2009/959/EU, kterým se mění rozhodnutí 2007/230/ES o formuláři o předpisech v sociální oblasti týkajících se činností v silniční dopravě, vystavené dopravcem o době, kdy v kontrolovaném období neřídil vozidlo včetně uvedení důvodů a nebo jiný doklad prokazující, že vozidlo v tomto období neřídil. [20, 32]

Formulář EU není určen na týdenní doby odpočinku, neboť není potřebné potvrzení dopravce. Řidič musí prokázat tyto doby, tak jako denní odpočinky sám (např. žluté kolečko, ruční záznam z druhé strany záznamového listu nebo výtisku apod.). Toto nelze vyžadovat u zahraničních řidičů. U zahraničních řidičů je potřeba, aby předkládal např. formulář EU. V tomto formuláři je uvedeno, co řidič v danou dobu vykonával. [20, 32]

4.3.2. Ruční vyhodnocení

Ruční nebo-li vizuální vyhodnocení se používá hlavně pro EC tachografické záznamy tj. EC kotoučky. Využívá se z důvodu urychlení kontroly na silnicích. K tomuto vyhodnocení se používá tzv. vyhodnocovací šablona (Obrázek č. 17), která má kalibrovanou stupnici s posuvnou ryskou k lepší manipulaci.



Obrázek č. 17: Vyhodnocovací šablona

4.3.3. Digitální vyhodnocení a zpracování

V dnešní době existuje mnoho programů, které umí vyhodnocovat data z DT a i z EC kotoučků, zpracovat a archivovat data.

Tabulka č.2: Přehled software pro vyhodnocování pracovní doby řidiče

Název software	Dodavatel	Výrobce
TAGRA.eu	TDT Praha	Bitbreeze, s.r.o., Hrobice - ČR
Tachoscan	PC NET SERVICE Liberec	PC NET SERVICE Storz Spolka Jawna - Polsko
TIS-Office	Mechasnika Teplice, závod 17 Tachografy, Děčín	VDO Automotive - Německo
ZA ARC ZA ARC Web	HALE, spol. s r.o., Praha	Softwarebüro Zauner & Partner - Německo
Tachostore	ATAL, Tábor-Horky	Solid - Francie
Tachopeed	Tachospeed, Opava - Předměstí	Infolab - Polsko

Kontrolní orgány Policie ČR a celní správa používají dva různé software k vyhodnocování dat z DT a zpracování EC tachografických záznamu. V dnešní době používají český software TAGRA.EUC a polský software Tachoscan.

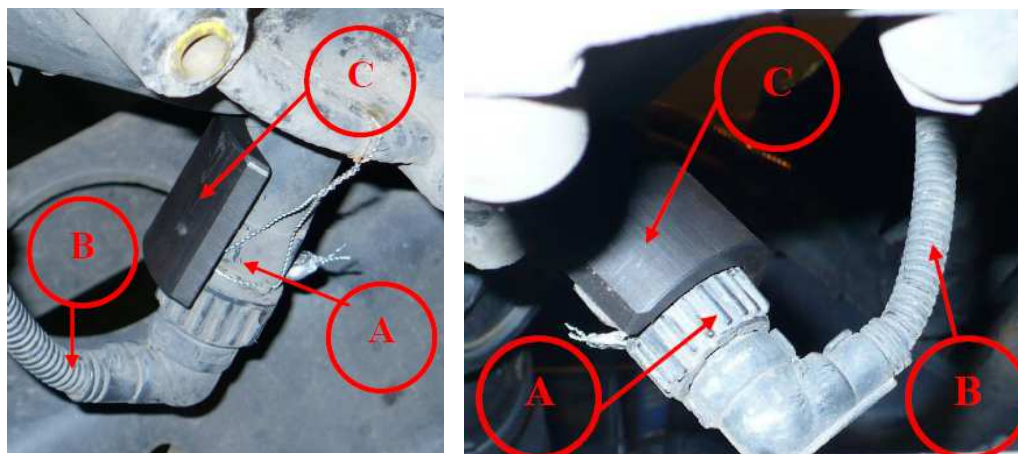
4.4. Podvody řidičů

V dnešní době se podvody neprovádí běžným způsobem, jak to bylo dříve. Řidiči jezdili na dvě kolečka, na kterém uváděli jiná jména, nebo si vypisovali tzv. žlutá kolečka, že neřídili. V dnešní době DT se provádějí jiným, složitějším, těžko zjištělným způsobem, jak používáním magnetů na náhonu u převodovky, tak i jízdou na dvě karty nebo na jinou kartu (jiného řidiče). Některé příklady jsou uvedeny v dalších kapitolách.

4.4.1. Použití magnetu u DT

Umístění magnetu na snímači se projeví zkreslením signálu ujeté vzdálenosti a rychlosti, nebo jeho úplným zrušením. Podle síly magnetu se ovlivní záznam rychlosti

jedoucího vozidla tak, že rychlost vozidla je nižší než skutečná a v případě dostatečné síly magnetu tachograf nezaznamená žádný pohyb (nejsou zaznamenány ujeté km, ani rychlost vozidla) a řidič může nastavit jakoukoliv ze tří činností (tzn. jinou činnost, pohotovost, dokonce odpočinek). Následující snímky dokumentují použití magnetu v praxi. V uvedeném případě je použit magnet z motorku stěrače (Obrázek č. 18). [41]



Obrázek č. 18: Ukázka umístění magnetů na převodovku [41]

Popis obrázku:

- A. snímač
- B. přívodní kabel ke snímači
- C. magnet

4.4.2. Příklady manipulace u analogových tachografů

a) Metoda malého otvoru I.

Odpočinek byl nastaven pomocí malého otvoru na straně budíku tachografu. Na obrázku číslo 19 je vidět malý otvor v budíku tachografu, co nejlíže ovládání nastavení strojku přístroje. V případě uzavření přístroje tachografu může být použit malý, spíše hodinářský šroubovák k tomu, aby tímto malým otvorem byl přístroj zub po zubu mechanicky přetočen. Tím je také zmanipulován zápis čáry znázorňující odpočinek, který přístroj provádí na vložený záznamový list. Tento zápis, kdy má strojek nerovnoměrný chod, je však často učiněn pomocí roztřesené linky. Takový způsob manipulace může být použit jen u některých typů analogových tachografů s ovládacím mechanismem, a to na příklad u těch, které jdou jednoduše vyjmout z přístrojové desky. [41]

b) Metoda malého otvoru II.

Odpočinek byl nastaven pomocí malého otvoru na přední straně budíku tachografu (Obrázek č. 20). Postup manipulace s ovládacím mechanismem přístroje je stejný jako v předchozím popisovaném případě s tím rozdílem, že umístění malého otvoru je na přední straně přístroje (budíku). Tímto otvorem je možné malým šroubováčkem nastavit strojek hodin tak, aby byla vytvořena dostatečně dlouhá čára znázorňující odpočinek. Malý otvor v přední části tachografu, který by byl pro pozorný kontrolní orgán viditelný při běžné inspekci záznamového zařízení, bude nejspíše přelepen neprůhlednou izolepou, nebo jinak maskován (nálepkami apod.) [41]



Obrázek č. 19: Metoda malého otvoru I. [1, 38, 41]



Obrázek č. 20: Metoda malého otvoru II. [1, 38, 41]

Popis obrázku:

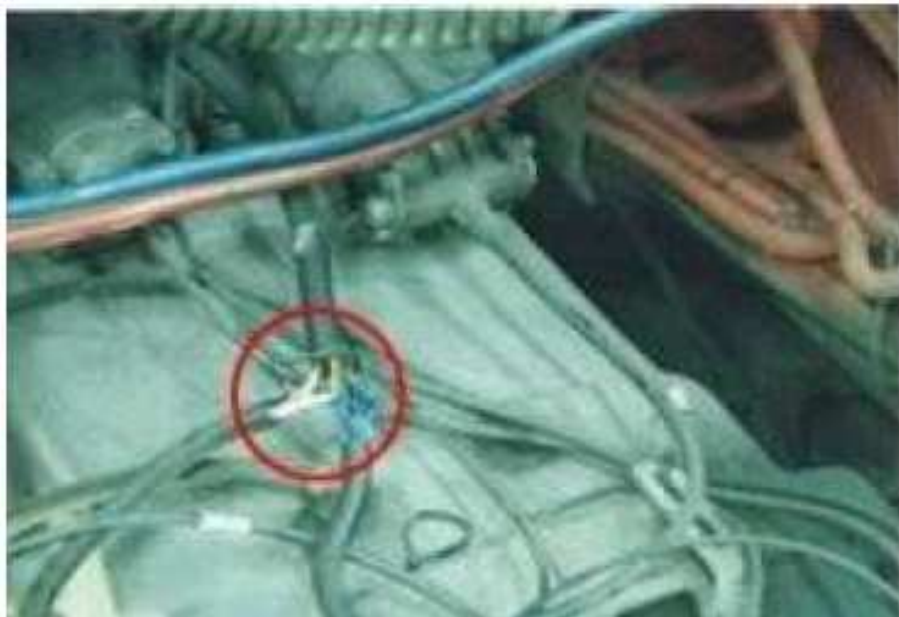
- A) za malým otvorem v přední části tachografu je vidět kolečko k nastavení času
- B) otvor v přední části tachografu je maskován malým plastovým uzávěrem

c) Změna vedení signálu z čidla

Na obrázku číslo 21 je ukázána provedená úprava na vedení přenášeného signálu z čidla záznamového zařízení, kde je patrné rozvětvení kabelu přenášející signál z čidla směrem do tachografu. Přidaný kabel vede k zástrčce upevněné z vnější strany na nástavbě vozidla. Pokud je zástrčka zapojena do zásuvky 24V, dojde ke zkratu a signál přenášený z čidla záznamového zařízení se ztratí a tachograf ani omezovač rychlosti nefungují. Z tohoto důvodu je rovněž nutné zkontrolovat čidlo i přenosové vedení a neporušenost jejich pečetění. [41]

d) Použití přepínačů v kabině vozidla

Na obrázku číslo 22 jsou zobrazeny dodatečně namontované spínače sloužící k manipulaci se záznamy. Jsou umístěny v kabině vozidla, odkud je může řidič snadno ovládat. Přepínacím zařízením rovněž může řidič pohodlně vyřadit z provozu omezovač rychlosti vozidla. Na fotografiích je zachyceno přídatné zařízení (zapalovač) maskované pod krytkou zakrývající volné místo na přístrojové desce, které po zapojení do zásuvky zapalovače vyřadilo omezovač rychlosti vozidla (Volvo) z provozu. Po sepnutí je přenášený signál rychlosti uzemněn, což způsobí přerušení přenosu a dojde k vyřazení omezovače. [41]

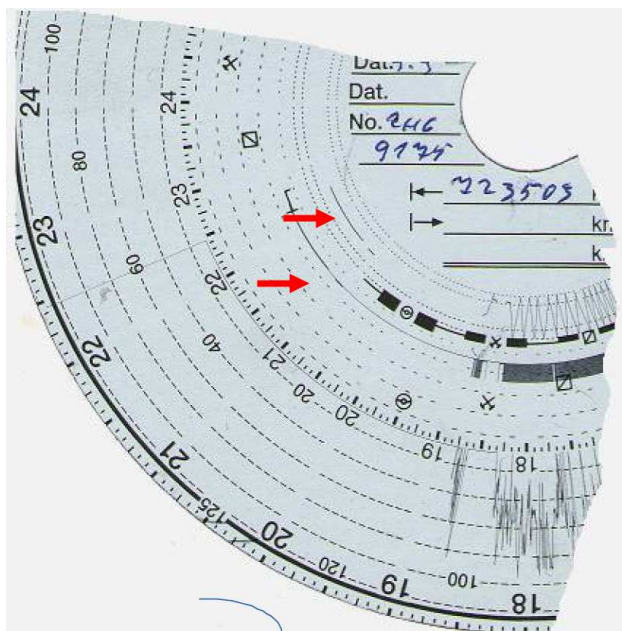


Obrázek č. 21: Změna vedení signálu z čidla [1, 38, 41]



Obrázek č. 22: Použití přepínačů v kabině vozidla [1, 38, 41]

Praktická ukázka manipulace pomocí přepínače, kde je přerušovaný přenášený signál (Obrázek č. 23). V těchto případech interference způsobily dvojitý zápis zaznamenané činnosti (falešného odpočinku) a přerušovanou čáru grafu ujeté vzdálenosti. [41]



Obrázek č. 23: Přerušovaný signál pomocí přepínače [1, 38, 41]

4.5. Sankce

Kontrolní orgány jsou podle § 37 zákona 111/1994 Sb., o silniční dopravě, povinny zjištěná porušení oznámit příslušnému dopravnímu úřadu.

Podle v současné době platného znění zákona 200/1990 Sb., o přestupcích, musí být i drobné zjištěné přestupky řidiče předány ke správnímu řízení.

Kategorizace porušení vychází ze směrnice Komise 2009/5/ES, jejímž cílem je přispět k jednotnému posuzování odhalených porušení v rámci Evropské unie. Tato směrnice v příloze uvádí, jaká porušení Komise klasifikuje jako velmi závažná, závažná a menší. Uvedená příloha nemá sloužit ke stanovení výše sankce (lze k ní ovšem přihlídnout), ale ke zjištění „rizikovosti“ dopravce, jak na základě zjištění ze silničních kontrol, tak i kontrol v sídle dopravce.

Zjištění velmi závažného porušení při silniční kontrole vede ke kontrole v provozovně dopravce, zjištění velmi závažného porušení v provozovně vede k zařazení dopravce do seznamu „rizikových“ dopravců, kde bude kontrola prováděna v častějších intervalech a bude podrobnější.

V zájmu zajištění úměrnosti sankcí ve vztahu k závažnosti a s ohledem na velikost dopravní společnosti jsou porušení rozdělena do tří kategorií podle závažnosti a celková pokuta se může odvíjet od poměru zjištěných porušení k celkovému počtu zkontrolovaných záznamů.

Při kontrolách v provozovně je velice obtížné jednoznačně stanovit výši sankce s ohledem na několik hledisek a četnost přestupků k počtu kontrolovaných řidičů a počtu všech řidičů v kontrolované firmě.

Návrh hledisek pro stanovení výše sankce při kontrole v provozovně:

1. Celkový počet vozidel a řidičů firmy.
2. Podíl kontrolovaných řidičů na celkovém počtu řidičů.
3. Počet kontrolovaných dnů.
4. Podíl zjištěných přestupků z počtu kontrolovaných řidičů za srovnatelné období.
5. Podíl zjištěných přestupků z celkového počtu řidičů za stanovené období.

[1]

4.4.1. Sankce pro řidiče a pro dopravce

Řidič se dopustí přestupku podle § 23 odst. 1) písm. h) zákona 200/1990 o přestupcích tím, že:

a) nevede stanoveným způsobem záznamy o době:

- řízení
- bezpečnostních přestávek
- odpočinku

b) nepředložil záznam o době

- řízení
- bezpečnostních přestávek
- odpočinku

Pokuta ve správním řízení do 5.000 Kč. Nelze řešit blokově. [1]

Doprovce podle § 35 odst. 1) a 2) zákona 111/1994 Sb., o silniční dopravě odpovídá za to, že nezajistí:

a) dodržování stanovené doby:

- řízení vozidla
- bezpečnostních přestávek
- doby odpočinku při práci řidičů

Pokuty ve správním řízení ukládá dopravní úřad nebo Ministerstvo dopravy do 500.000 Kč. [1]

b) v každém vozidle byl záznam:

- provozu vozidla, nebo nezajistí řádné vedení záznamu o provozu vozidla, pokud je povinen jej vést
- době řízení vozidla, bezpečnostních přestávek a údaj o době odpočinku nebo nezajistí jeho řádné vedení, pokud je povinen jej vést

Pokuty ve správním řízení ukládá dopravní úřad nebo Ministerstvo dopravy do 100.000 Kč. [1]

c) neuschovávání záznamů:

- provozu vozidla
- době řízení vozidla
- bezpečnostních přestávek
- době odpočinku po stanovenou dobu

Pokuty ve správním řízení ukládá dopravní úřad nebo Ministerstvo dopravy do 100.000 Kč. [1]

4.4.2. Kauce pro dopravce

Orgány Policie České republiky nebo celní úřady při provádění kontroly jsou oprávněny v případě, že se jedná o dopravce, který má bydliště nebo sídlo mimo území České republiky, vybírat kauci, v rozmezí od 10.000 Kč do 50.000 Kč podle závažnosti porušené povinnosti dle § 35b zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě.

Doporučená kauce:

- Stupeň 1 – menší závažnost porušení, ve výši 10.000,- Kč.
- Stupeň 2 – závažnější závažnost porušení, ve výši 20.000,- Kč.
- Stupeň 3 – velmi závažné porušení, ve výši 30.000 Kč nebo zjištění více porušení stupně 2.
- Při zjištění více porušení stupně 3 - ve výši 50.000,- Kč.

Nesloží-li řidič, který pro účely vybírání kaucí při kontrole vždy zastupuje dopravce, požadovanou kauci, jsou orgány Policie České republiky nebo celní úřady oprávněny přikázat řidiči jízdu na nejbližší (z hlediska bezpečnosti a plynulosti provozu na komunikacích) vhodné místo k odstavení vozidla, zadržet řidiči doklady k vozidlu, k nákladu a zakázat pokračování v jízdě. Řidič vozidla může pokračovat v jízdě po zaplacení požadované kauce řidičem nebo dopravcem. Po zaplacení kauce nebo pokuty budou řidiči vydány zadržené doklady. Při výběru kauce jsou orgány Policie České republiky nebo celní úřady povinny vydat řidiči stvrzenku o převzetí kauce, sepsat ve čtyřech vyhotoveních protokolů o zjištěném porušení a poučit dopravce o tom, že je povinen se k případu vyjádřit nejpozději ve lhůtě dvou týdnů u příslušného dopravního úřadu (v českém jazyce). Jedno vyhotovení protokolu obdrží řidič vozidla, druhé si ponechá orgán Policie České republiky a zbylá dvě vyhotovení předá spolu s kaucí nebo

doklady k vozidlu a nákladu nejpozději následující pracovní den dopravnímu úřadu v místě působnosti orgánu Policie České republiky. Doklad o převzetí kauce se vydává v českém jazyce. V dokladu o převzetí kauce musí být uvedeno, kde bude vedeno správní řízení o pokutě.

Způsob bezpečné úschovy finančních prostředků (kauci) v mimopracovní době, způsob evidence o příjmu a odvodu finančních prostředků a způsob předání kaucí stanoví Policie ČR a celní úřad ve spolupráci s příslušným dopravním úřadem. [1]

Vozidlo, které bylo orgány Policie České republiky nebo celními úřady znehybněno a odstaveno na k tomu vyhrazeném parkovišti, se dopravci vydá až po zaplacení požadované kauce nebo po zaplacení pokuty uložené dopravním úřadem za spáchání správního deliktu zjištěného při kontrolní činnosti orgány Policie České republiky nebo celními úřady. Pokud se zahraniční dopravce ve stanovené lhůtě vyjádří, bude s ním zahájeno správní řízení pro porušení, za která byla vybrána kauce. Pokud se nevyjádří, tak vybraná kauce propadá. [1]

5. Výsledky a diskuse

Výsledkem bakalářské práce je analýza současné legislativy Evropské unie a České republiky v oblasti automobilní dopravy s důležitým zaměřením na pracovní režim v dopravě.

V jednotlivých částech legislativy a technických prostředků jsou charakterizované nejpotřebnější údaje k získání nejn nutnějších informací, které navazují na problémové okruhy hlavně v dodržování pracovního režimu a jeho vyhodnocení.

Důležitou složkou je také kontrolní činnost a vyhodnocování technických prostředků pro sledování pracovního režimu osádky. Tuto povinnost mají samotní provozovatelé (autodopravci), Celní správa, státní organizace (Centrum služeb pro silniční dopravu, bezpečnost práce) a orgány Policie České republiky.

Nedodržování pracovního režimu, špatný technický stav vozidel a nedůsledná kontrola záznamových technických prostředků, má za následek zvýšení nehodovosti na komunikacích všech typů.

Ukázalo se, že plánování přestávek je možné například tak, aby mohl řidič řídit co nejdéle, aniž by si vybral celou dobu přestávky, aby nebyly porušena pravidla z Nařízení 561/2006. Takové plánování přestávek vedlo ke snížení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích a ke zhoršení pracovních podmínek řidičů. Z tohoto důvodu je nutné zajistit takové rozdělení přestávek nejen na pozemních komunikacích, ale i u kombinovaných přeprav, jako je část cesty trajektem nebo vlakem, aby se předešlo a znemožnilo jakékoliv zneužívání stanovených pravidel.

Za povšimnutí stojí vynalézavost a velmi dobrá technická zručnost některých osádek, které za účelem osobních výhod nedodržují stanovenou legislativu. Provádí různá opatření a technické úpravy ve vybavení vozidla, aby přelstili kontrolní orgány, hlavně dopravní policii. Bude záležet na znalostech, osobním přístupu a hlavně na dobrém technickém a softwarovém vybavení policejních hlídek, jak budou tyto nežádoucí jevy odhalovány.

Také správné sankce za nedodržování pracovního režimu jsou obrazem stávající i budoucí legislativy.

Ze zprávy poskytnuté od Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR, z kontrol silniční dopravy podle zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve

znění pozdějších předpisů za rok 2010 zkontrolovala Policie ČR v oblasti osobní dopravy (autobusů, přepravy osob) a nákladní dopravy **64.488 (tj. o + 8.349 více** vozidel v porovnání s rokem 2009), jde o nárůst o 15 % v celkovém počtu kontrol.

Od roku 2010 došlo k výrazné změně ve sledovaných údajích. V oblasti osobní dopravy zkontrolovala **2.107 řidičů**, u zahraničních dopravců, bylo zjištěno celkem **186** závad na vozidlech. Celkem bylo zjištěno porušení v 836 (+444 v porovnání s rokem 2009) případech v jednotlivých pracovních dnech z toho 261 (+161 v porovnání s rokem 2009) u zahraničních dopravců.

Jednotlivá porušení:

doba řízení: 221 (+104) /z toho 84 (+60) u zahraničních dopravců/

- nedodržení denní doby řízení : 153 (+47) /z toho 39 (+16) u zahraničních dopravců/
- nedodržení týdenní doby řízení: 34 (+26) /z toho 19 (+18) u zahraničních dopravců/
- nedodržení čtrnácti denní doby řízení 34 (+31) /z toho 26 (+26) u zahraničních dopravců/

bezpečnostní přestávka: 338 (+204) /z toho 45 (+19) u zahraničních dopravců/

- nevykonal vůbec přestávku: 240 (+133) /z toho 28 (+9) u zahraničních dopravců/
- zkrácená přestávka: 98 (+71) /z toho 17 (+10) u zahraničních dopravců/

doba odpočinku: 341 (+189) /z toho 75 (+37) u zahraničních dopravců/

- nedodržení denní doby odpočinku: 267 (+148) /z toho 54 (+31) u zahraničních dopravců/
- nedodržení týdenní doby odpočinku: 74 (+41) /z toho 21 (+6) u zahraničních dopravců/

V oblasti nákladní dopravy zkontrolovala **62.754 (+12.741 řidičů** v porovnání s rokem 2009), jde proto o nárůst v celkovém počtu kontrol /z toho 16.517 (+4.282 v porovnání s rokem 2009) u zahraničních dopravců, kdy bylo celkem zjištěno u vozidel **6.486 (+1305** v porovnání s rokem 2009) závad /z toho 1.509 (+223 v porovnání s rokem 2009) u zahraničních dopravců/. Celkem bylo zjištěno porušení v 31.265 (+15.092 v porovnání s rokem 2009) případech v jednotlivých pracovních dnech /z toho 7.510 (+3.985 v porovnání s rokem 2009) u zahraničních dopravců/. Jednotlivá porušení:

doba řízení: 2.963 (- 719) /z toho 1.109 (+46) u zahraničních dopravců/

- nedodržení denní doby řízení: 2.289 (-822) /z toho 731 (-59) u zahraničních dopravců/
- nedodržení týdenní doby řízení: 354 (-1) /z toho 131 (-28) u zahraničních dopravců/
- nedodržení čtrnácti denní doby řízení: 320 (+104) /z toho 247 (+137) u zahraničních dopravců/

bezpečnostní přestávka: 3.817 (-458) /z toho 1.048 (+32) u zahraničních dopravců/

- nevykonal vůbec přestávku: 2.755 (-77) /z toho 809 (-96) u zahraničních dopravců/
- zkrácena přestávka: 1.062 (-381) /z toho 239 (-64) u zahraničních dopravců/

doba odpočinku: 4.123 (+547) /z toho 1.629 (+521) u zahraničních dopravců/

- nedodržení denní doby odpočinku: 3.461 (+531) /z toho 1.330 (+453) u zahraničních dopravců/
- nedodržení týdenní doby odpočinku: 662 (+16) /z toho 299 (+68) u zahraničních dopravců/

Policie ČR v roce 2010 oznámila na příslušný dopravní úřad (Krajský úřad) k projednání 5.630 (+1319 v porovnání s rokem 2009) dopravců /z toho 1.367 (+68 v porovnání s rokem 2009) u zahraničních dopravců/, kdy u zahraničních dopravců byly v 1.396 (+378 v porovnání s rokem 2009) případech uloženy kauce v celkové částce 24.724.000,- Kč (+4.035.000,- Kč v porovnání s rokem 2009). Současně oznámila 3.236 (+1.455 v porovnání s rokem 2009) přestupků /z toho 414 (+175 v porovnání s rokem 2009) zahraničních řidičů/ na příslušný správní orgán obce s rozšířenou působností.

(zdroj Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR).

Zjištěné výsledky dokazují, že řidiči porušují sociální předpisy. Provedený rozbor ukazuje na skutečnosti a doporučení EU o zvýšení těchto kontrol na silnicích a zpřísnění dopadů při zjištění vážného porušení jak u českého, tak u cizího řidiče a dopravce. Ve vybavení vozidel je zapotřebí, aby se běžně montovaly prostředky pro stahování dat a vyhodnocení norem přes GSM (u digitálních tachografů). Technické prostředky jistě budou v budoucnu i legislativně ošetřeny a začleněny do povinného vybavení vozidla a budou sloužit ke zlepšení podmínek pro zvýšení bezpečnosti na komunikacích.

6. Závěr

Orgány Evropského parlamentu a Rady (ES) usilovně pracují na harmonizaci předpisů v sociální oblasti týkající se silniční dopravy. V roce 1985 jsou vytvořeny první předpoklady k harmonizaci určitých sociálně právních předpisů v rámci silniční dopravy, z hlediska pracovních podmínek a bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích. Tento trend stále pokračuje a je nutné jej neustále prohlubovat v celém společenství. Nejvýznamnějším krokem je požadavek, aby členské státy přijaly opatření k omezení maximální týdenní pracovní doby řidičů. Vzhledem k obecným formulacím docházelo a dochází k nejednotnému výkladu sociálně právních předpisů, k jejich prosazování a monitorování ve všech členských státech. Týkalo se to hlavně doby řízení, přestávek v řízení a dob odpočinku řidičů nejen ve vnitrostátní, ale i v mezinárodní silniční dopravě.

Má-li být dosaženo stanovených cílů, které nebudou znevažovány, pak je nutné vytvořit jednodušší a srozumitelnější soubor pravidel a uvedení hlavních kategorií vozidel, včetně vozidel používaných k linkové přepravě osob, na která se pravidla vztahují.

S vytvořením takových pravidel je nezbytně nutné také uvést úplné definice všech klíčových pojmů a tím zajistit jednotné uplatňování kontrolní činnosti na všech úrovních. Pro důsledné a účinné prosazování pravidel je důležitá dostupnost základní databáze, kterou lze získat a využívat především při jednotném prosazování technického vybavení vozidel digitálním tachografem, včetně vozidel provádějících vnitrostátní a mezinárodní linkovou přepravu cestujících, aby se mohly kontrolovat pomocí standardního záznamového zařízení a dosáhnout vzájemné shody při jejich zavádění.

Ustanovení, zabývající se zlepšením sociálních podmínek zaměstnanců, zlepšením celkové bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, musí být formulovány a nastaveny tak, aby zavazovaly řidiče k jejich dodržování, že denní doba odpočinku nesmí být za žádných okolností kratší než nepřerušená doba devíti hodin.

Zajištěním přiměřeného odpočinku, s přihlédnutím ke zkušenostem s praktickým prosazováním nových ustanovení v posledních letech, nebude nadále nutný systém náhrad za zkrácené denní doby odpočinku.

Informovanost a možnost automatického získávání nejnütnějších dat bude důležitou složkou všech opatření. Jednoduchý příklad: řidič, pracující pro více dopravců, musí náležitě informovat každého z nich, aby byl schopen dodržovat všechny své povinnosti z přijatých pravidel.

Členské státy musí za porušování pravidel stanovit pravidla pro sankce, které je nezbytné důsledně a přísně prosazovat. Tyto sankce musí být účinné, přiměřené, odrazující a nediskriminační. V škále opatření, které budou k dispozici by měla být zahrnuta také možnost vozidlo odstavit, když byla kontrolními orgány zjištěna závažná porušení.

Stanovení odpovědnosti dopravců a řidičů za porušení nařízení musí být jednotná a jasná, ale v jednotlivých členských státech může mít tato odpovědnost různé podoby trestů nebo občanskoprávních či správních sankcí.

Automobilová doprava v České republice a v Evropské unii nabývá stále většího rozsahu a s tím jsou nezbytné i kvalitativní změny v její organizaci v součinnosti s ostatními sousedícími státy. Nové podmínky a formy hospodaření v jednotlivých druzích dopravy vyžadují sjednocení a soulad jak v oblasti technologické a technické, tak i v oblasti vzájemných vztahů a vazeb v novém konkurenčním prostředí.

Nové problémy vznikající v dopravě musí pomáhat úspěšně řešit věda a výzkum ve svých aplikačních vědeckých a výzkumných pracích. Velice důležitou oblastí všech aplikací je oblast týkající se bezpečnosti v dopravě, která ovlivňuje pracovní činnosti a celkový pracovní režim jednotlivých subjektů dopravy.

Bakalářská práce se zaměřuje na pracovní režim v dopravě a technické vybavení pro zaznamenávání těchto dob. Stanovené cíle jak z teoretické tak z praktické části budou splněny zodpovědným přístupem každého účastníka dopravy a projeví se hlavně ve zvýšení bezpečnosti na komunikacích a v maximálním snížení dopravních nehod.

Z daného Nařízení 561/2006 je zřejmé, že největším úskalím nejen pro dopravce, řidiče a dispečery je dodržování pracovní doby řidiče. Řidiči jsou nuceni v některých případech samotnými dopravci porušovat normy a nařízení a dělat podvody, ale i někteří řidiči sami chtějí porušovat pracovní režim a doby odpočinků s cílem získání lepšího výdělku. Proto začali podvádět a vybavovat vozidla různými nestandardními doplňky a provádí různé technické úpravy, aby ovlivnili skutečný výsledek záznamu své činnosti.

Všechny tyto nekalé praktiky jsou velice těžko odhalitelné a záleží na profesních dovednostech a zkušenostech všech kontrolních orgánů, kolik jich bude zjištěno a odhaleno. Velice důležitým faktorem je také legislativní postih takové činnosti. Bez složky represe, jak finanční tak i odborné způsobilosti takových řidičů a dopravců, nebudou uspokojivé výsledky v minimalizaci počtu dopravních nehod.

V odhalování nežádoucích úprav technických prostředků musí sehrát svůj nepostradatelný význam věda a výzkum. V řadě odvětví a oborech jsou již v současné době využívány takové technologie, aplikace a technické prostředky, které zlepší ne-li zcela zamezí tyto nekalé praktiky. Za pomoci legislativních úprav zákonů a nařízení se musí dostat do povinného vybavení vozidel takové technické prostředky, například stahování dat z digitálních tachografů a vyhodnocování pracovní činnosti za pomoci GSM. Všechny tyto opatření a technické prostředky budou sloužit ke zvýšení bezpečnosti na komunikacích.

Na základě vykonaných kontrolních akcí orgánů Policie ČR

- aby se zvýšila četnost, kvalita a důslednost prováděných kontrol na komunikacích kontrolními orgány policie České republiky, celní správou a kontroly dopravních firem Krajským úřadem v jejich sídlech.
- aby byly vymezeny kompetence pro provádění kontrolní činnosti a to:
 - a) na pozemních komunikacích všech typů výhradně Policie ČR
 - b) kontroly firem v jejich sídlech orgány ministerstva dopravy
- aby se v co nejkratší době využily stávající výsledky vědy a výzkumu v technických aplikacích ve vybavení vozidel nejen dopravců, ale také vozidel kontrolních orgánů s cílem maximální zvýšení bezpečnosti na všech typech komunikací.

Doporučení budou pomáhat ke splnění vytyčeného cíle snížení nehodovosti jak v České republice, tak v celé Evropské unii i mimo Evropskou unii.

7. Seznam literatury a použitých zdrojů

- [1] *Metodika kontroly dodržování sociálních předpisů v silniční dopravě*, Ministerstvo dopravy ČR, 2010, pro vnitřní potřebu kontrolních orgánů. 158 s
- [2] NACHTIGAL, Petr, ŠIROKÝ, Jaromír, RATHOUSKÝ, Bedřich. *Nová pravidla pracovního režimu řidiče*. Univerzita Pardubice, Dopravní fakulta Jana Pernera. 9 s
- [3] Nakladatelství Vogel, *Pracovní režimy pro řidiče*, Vogel Publishing, 2008, ISBN 80-86411-85-0
- [4] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1013/2006 ze dne 14. června 2006, o přepravě odpadů, Úřední věstník L 190, 12/07/2006 S. 0001 - 0098
- [5] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 484/2002 ze dne 1. března 2002, kterým se mění nařízení Rady (EHS) č. 881/92 a (EHS) č. 3118/93 pro účely zavedení osvědčení řidiče, Úřední věstník L 076, 19/03/2002 S. 0001 – 0006
- [6] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 ze dne 15. března 2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85, Úřední věstník L 102, 11/04/2006 S. 0001 - 0014
- [7] Nařízení Komise (ES) č. 68/2009 ze dne 23. ledna 2009, kterým se podeváté přizpůsobuje technickému pokroku nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovém zařízení v silniční dopravě, Úřední věstník L 021, 24/01/2009 S. 0003 – 0009
- [8] Nařízení Komise (ES) č. 1360/2002 ze dne 13. června 2002, kterým se posedmé přizpůsobuje technickému pokroku nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovém zařízení v silniční dopravě Text s významem pro EHP, Úřední věstník L 207, 05/08/2002 S. 0001 – 0252, CS.ES Kapitola 07 Svazek 006 S. 279 - 530
- [9] Sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 82/2010, kterým se mění a doplňuje sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 62/2010 Sb. m. s. o vyhlášení přijetí změn a dodatků Evropské dohody o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (AETR), částka 40, ze dne 14. září 2010, 40 s

- [10] Nařízení Rady (EHS) č. 3118/93 ze dne 25. října 1993, kterým se stanoví podmínky, za nichž může dopravce nerezident provozovat vnitrostátní silniční přepravu zboží uvnitř členského státu, Úřední věstník L 279, 12/11/1993 S. 0001 - 0016
- [11] Nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 ze dne 20. prosince 1985, o záznamovém zařízení v silniční dopravě, Úřední věstník L 370, 31/12/1985 S. 0008 - 0021
- [12] Nařízení Rady (EHS) č. 684/92 ze dne 16. března 1992, o společných pravidlech pro mezinárodní přepravu cestujících autokary a autobusy, Úřední věstník L 074, 20/03/1992 S. 0001 - 0009
- [13] Nařízení Rady (EHS) č. 881/92 ze dne 26. března 1992, o přístupu na trh silniční přepravy zboží uvnitř Společenství na území nebo z území členského státu nebo procházející územím jednoho nebo více členských států, Úřední věstník L 095, 09/04/1992 S. 0001 - 0007
- [14] Nařízení Rady (ES) č. 11/98 ze dne 11. prosince 1997, kterým se mění nařízení (EHS) č. 684/92 o společných pravidlech pro mezinárodní přepravu cestujících autokary a autobusy, Úřední věstník L 004, 08/01/1998 S. 0001 - 0009
- [15] Nařízení Rady (ES) č. 2135/98 ze dne 24. září 1998, kterým se mění nařízení (EHS) č. 3821/85 o záznamovém zařízení v silniční dopravě a směrnice 88/599/EHS o používání nařízení (EHS) č. 3820/84 a (EHS) č. 3821/85, Úřední věstník L 274, 09/10/1998 S. 0001 - 0021
- [16] Rozhodnutí Komise 2009/959/EU ze dne 14. prosince 2009, kterým se mění rozhodnutí 2007/230/ES o formuláři o předpisech v sociální oblasti týkajících se činností v silniční dopravě (Úř. věst. L 330/80 ze dne 16.12.2009), Úřední věstník L157, 24/06/2010 S. 0018 - 0018
- [17] Oprava směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/59/ES ze dne 15. července 2003 o výchozí kvalifikaci a pravidelném školení řidičů některých silničních vozidel pro nákladní nebo osobní dopravu a o změně nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 a směrnice Rady 91/439/EHS a zrušení směrnice Rady 76/914/EHS (Úř. věst. L 226 ze dne 10.9.2003) (Zvláštní vydání Úředního věstníku Evropské unie v českém jazyce, kapitola 7, svazek 7, strana 441), Úřední věstník L 233, 26/08/2006 S. 0035 - 0035
- [18] Oprava směrnice Komise 2009/5/ES ze dne 30. ledna 2009, kterou se mění

- příloha III směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/22/ES o minimálních podmínkách pro provedení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 a (EHS) č. 3821/85 o předpisech v sociální oblasti týkajících se činností v silniční dopravě (Úř. věst. L 29 ze dne 31.1.2009), Úřední věstník L 256, 29/09/2009 S. 0038 – 0038*
- [19] Příkryl, Pavel, Ing., *Zákon č. 111/1994 Sb. o silniční dopravě z hlediska provádění kontrol silniční nákladní dopravy Verze 02*, Centrum služeb pro silniční dopravu, leden 2008, pro vnitřní potřebu kontrolních orgánů. 13 s
- [20] Příkryl, Pavel, Ing., *Pracovní režim řidičů v silniční dopravě*, Centrum služeb pro silniční dopravu, březen 2008, pro vnitřní potřebu kontrolních orgánů. 27 s
- [21] *Rozhodnutí komise 2007/230/ES ze dne 12. dubna 2007, o formuláři o předpisech v sociální oblasti týkajících se činností v silniční dopravě*, Úřední věstník L 099, 14/04/2007 S. 0014 – 0015
- [22] *Sdělení Ministerstva zahraničních věcí 62/2010Sb., kterým se nahrazují sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 108/1976 Sb., č. 82//1984 Sb. a č. 80/1994 Sb., o vyhlášení přijetí změn a dodatků Evropské dohody o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (AETR), částka 29, ze dne 29. července 2010, 104s*
- [23] *Sdělení 80/1994 Sb. Ministerstva zahraničních věcí o sjednání Dodatku č. 2 k Evropské dohodě o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (AETR), částka 28 ze dne 13.5.1994*
- [24] *Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/85/ES ze dne 5. listopadu 2002, kterou se mění směrnice Rady 92/6/EHS o montáži a použití omezovačů rychlosti u určitých kategorií motorových vozidel ve Společenství*, Úřední věstník L 327, 04/12/2002 S. 0008 - 0009
- [25] *Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/30/ES ze dne 6. června 2000, o silničních technických kontrolách užitkových vozidel provozovaných ve Společenství*, Úřední věstník L 203, 10/08/2000 S. 0001 - 0008
- [26] *Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/59/ES ze dne 15. července 2003, o výchozí kvalifikaci a pravidelném školení řidičů některých silničních vozidel pro nákladní nebo osobní dopravu a o změně nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 a směrnice Rady 91/439/EHS a zrušení směrnice Rady 76/914/EHS*, Úřední věstník L 226, 10/09/2003 S. 0004 - 0017

- [27] Směrnice komise 2003/26/ES ze dne 3. dubna 2003, kterou se přizpůsobuje technickému pokroku směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/30/ES, pokud jde o omezovače rychlosti a emise z výfuku užitkových vozidel, Úřední věstník L 090, 08/04/2003 S. 0037 - 0040
- [28] Směrnice Komise 2009/5/ES ze dne 30. ledna 2009, kterou se mění příloha III směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/22/ES o minimálních podmínkách pro provedení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 a (EHS) č. 3821/85 o předpisech v sociální oblasti týkajících se činností v silniční dopravě, Úřední věstník L 029, 31/01/2009 S. 0045 – 0050
- [29] Směrnice rady 88/599/EHS ze dne 23. listopadu 1988, týkající se standardních kontrolních postupů k zavedení nařízení (EHS) č. 3820/85 týkajícího se harmonizace určité sociální legislativy pro silniční dopravu a nařízení (EHS) č. 3821/85 týkajícího se záznamového zařízení v silniční dopravě, Úřední věstník L 325, 29/11/1988 S. 0055 - 0057
- [30] Směrnice rady 92/24/EHS ze dne 31. března 1992, o omezovačích rychlosti nebo podobných palubních systémech omezení rychlosti u některých kategorií motorových vozidel, Úřední věstník L 129, 14/05/1992 S. 0154 - 0174
- [31] Směrnice rady 92/6/EHS ze dne 10. února 1992, o montáži a použití omezovačů rychlosti u určitých kategorií motorových vozidel ve Společenství, Úřední věstník L 057, 02/03/1992 S. 0027 - 0028
- [32] VAVERKA, Jan. Základní příručka - Evropské dohody ohledně silniční dopravy a Zákona 111/1994 Sb. verze 2.02, ze dne 4. února 2008, pro vnitřní potřebu kontrolních orgánů. 34 s
- [33] Vyhláška č. 341/2002 Sb. Ministerstva dopravy a spojů ze dne 11. července 2002, o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích
- [34] Sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 62/2010 Sb., ze dne 29. července 2010, Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (AETR). Vyhlášená ve sbírce mezinárodních smluv částka 29 ročník 2010
- [35] Zákon č. 111/1994 Sb., ze dne 26. dubna 1994, o silniční dopravě
- [36] Zákon č. 361/2000 Sb. ze dne 14. září 2000, o provozu na pozemních komunikacích

- [37] Zákon č. 56/2001 Sb. ze dne 10. ledna 2001, 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.
- [38] Dušek, Vladimír, Bc. *Informace pro STK k záznamovému zařízení s registrací pracovní činnosti řidiče TACHOGRAF*. Centrum služeb pro silniční dopravu Praha, 17. 3. 2009, pro studijní účely STK. 15 s
- [39] Centrum služeb pro silniční dopravu. *Pracovní režim řidičů v dopravě*. Centrum služeb pro silniční dopravu Praha, pro studijní účely pracovníků CSPSD. 90 s
- [40] Interaktivní („zoomovací“) mapa Evropy, materiál ke dni 3. 9. 2010 [online] <http://europa.eu/abc/maps/index_en.htm>
- [41] Ministerstvo dopravy, *Metodika pro odhalování manipulace se záznamovým zařízením a kartami řidičů*, Ministerstvo dopravy ČR, 2010, pro vnitřní potřebu kontrolních orgánů. 35 s

8. Přílohy


Seznam příloh:

Obrázek č. P1 - Záznam o zkoušce tachografu – Prüfnachweis	67
Obrázek č. P2 - Montážní ověřovací štítek a registrační značka modré barvy o kalibraci na rám dveří nebo sedadla řidiče.....	68
Obrázek č. P3 - Montážní ověřovací štítek a registrační značka modré barvy o kalibraci v TC tachografu.....	68
Obrázek č. P4 - Vzor vyplnění EC kotoučku	69
Obrázek č. P5 - Rozhodnutí Komise 2009/959/EU, ze dne 14. prosince 2009, kterým se mění rozhodnutí 2007/230/ES o formuláři o předpisech v sociální oblasti týkajících se činností v silniční dopravě	70
Obrázek č. P6 – Ukázka výpisu z DT s popisem	71

Obrázek č. P1 - Záznam o zkoušce tachografu – Prüfnachweis

ZÁPIS O ZKOUŠCE TACHOGRAFU - PRÜFNACHWEIS

Držitel osvědčení / majitel Zulassungsberechtigter / Eigentümer			A-číslo: A-Nr.:		
Vozidlo Fahrzeug			SPZ Kennzeichen		
značka / typ Marke / Type		Č. podvozků Fahrgestellnummer		Místo zkoušení / datum Überprüfungsort / Datum	
MERCEDES - 214D		W300113011270100		5	
Tachograf Fahrtschreiber		značka / typ / výrobní číslo Marke / Type / Hersteller Nummer		Rozsah měření Meßbereich	
KIENZLE - 131224-46		125 km/h		k staré k alt	
Počítadlo dráhy nastavené na - Wegstreckenzähler eingestellt auf		staré alt		10860 U/km Imp / km	
nové neu		166429 km		10850 U/km Imp / km	
nové neu		166454 km		Cizí zásah nebo poškození Fremdeingriff oder Beschädigung	
Konstanta přístroje Geräte-Konstante		k = 10917 U/km Imp / km		ano / Ja <input type="radio"/> ne / Nein <input checked="" type="radio"/>	
Časová odchylka Zeitabweichung		+ 0,8 sec / 24 h		Druh - Art:	
Odvalovací obvod Abrollumfang		l = 2371 mm		Plocha pro údaje všech případů Feld für allfällig anzubringenden Ausdruck	
Konstanta přístroje Geräte-Konstante		w = 10900 U/km Imp / km			
Opravný faktor pro měřící dráhu Korrekturfaktor für Meßstrecke		± 0,3 %		VÝSLEDEK ZKOUŠKY - PRÜFERGEBNIS	
Rozměr pneumatik Reifen-Dimension		KU 440 215/75R-74,5		Tachografové zařízení Die Fahrtschreiberanlage	
Tlak Druck		6,5 baru přet. barü		odpovídá - entspricht <input checked="" type="radio"/> neodpovídá - entspricht nicht <input type="radio"/>	
STAV PNEU - 15 mm		Plombovací značka Plombierungszeichen		ved. SMS/AMS	
Pozámky Bemerkungen		Zkušební místo Prüfstelle		ved. SMS/AMS	



Vozidlo řádně převzato:
 Fahrzeug ordnungsgemäß übernommen:

Zkušební listina

Průfika

- Sebrat vstupní údaje
- Zjistit údaje o pneumatikách kol, které jsou rozhodující pro pohon tachografu
- Dáteln der Beratung der für den Antrieb der Fahrtschreiberanlage maßgeblichen Räder ermitteln
- Rozměry pneumatik
- Reifendimension
- Tlak pneumatik
- Reifendruck
- Účinný obvod pneumatik
- Wirksamer Reifenumfang
- Počet otáček dráhy/Počet Impulsů dráhy - zjistit, popřípadě upravit
- Wegdrehzahl/Wegimpulszahl ermitteln, gege-benenfalls angleichen
- Překontrolovat funkci snímače (u elektronických přístrojů)
- Geberfunktion prüfen (bei elektronischen Apparaten)
- Překontrolovat elektrické připojení
- Elektrische Anschlüsse prüfen
- Vizuelní kontrola uložení hřídelů pohonu, pohonných součástí a elektrických vedení
- Sichtprüfung der Verlegung der Antriebswell-en, Antriebssteile und elektrischen Leitungen

- Překontrolovat reverzní soukolí (vozidla s řadčím hřídelem)
- Umschallgetriebe prüfen (Fahrzeuge mit Schallachse)
- Překontrolovat vlastní bezpečnost proudových obvodů (vozidla pro přepravu nebezpečných látek)
- Eigenisicherheit des Stromkreises prüfen (Fahrzeuge zum Transport gefährlicher Güter)

Tachograf

Fahrtschreiber

- Tachograf je oschovatelného typu
- Fahrtschreiber ist eine einachsfähige type
- Provést vstupní zkoušku (plombování, rozjezdový diagram)
- Eingangsprüfung durchführen (Plombierung, Anfahrts-Diagramm)
- Překontrolovat hodinový stroj
- Uhrwerk prüfen
- Překontrolovat signální časových skupin
- Zeitgruppensymbol - Anzeige prüfen
- Překontrolovat počítadlo dráhy
- Wegstreckenzähler prüfen
- Zhotovit zkušební diagram a úplně jej vyplnit
- Prüfdiagramm erstellen und vollständig ausfüllen
- Překontrolovat osvětlení a varovné žárovky
- Beleuchtung und Warmlampen prüfen
- Provést zkušební jízdu (zkušební chod na vlekovém zkušecím zařízení)

Probefahrt (Probelauf auf Rollenprüfstand) durchführen

Tachografové zařízení úplně zaplombovat

Fahrtschreiber-Anlage vollständig plombieren

Namontovat úplně vprávný montážní štítek a zaplombovat jej

Einbauschild vollständig ausgefüllt anbringen und plombieren

U tachografu EA na typovém štítku zaznamenat upravenou konstantu přístroje k počtu otáček dráhy a zaplombovat

Bei EA-Fahrtschreibern auf dem Typenschild die angelegene Gerätekonstante k bzw. Wegdrehzahl w eintragen und plombieren

Vhodné označit křížkem!

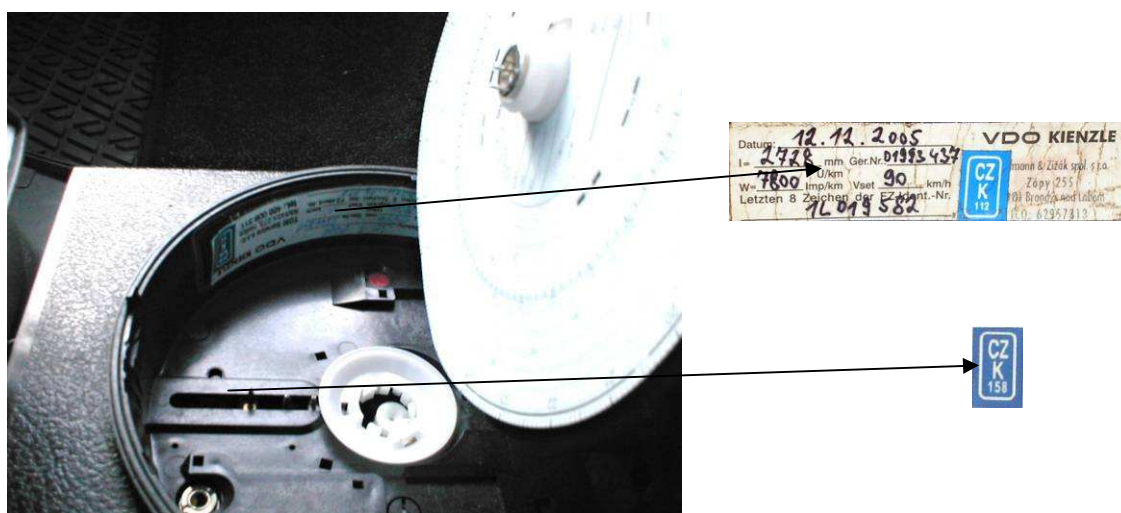
Zutreffendes ist anzukreuzen!

DČEČSKÁ GRAFIČKÁ TISKARNA

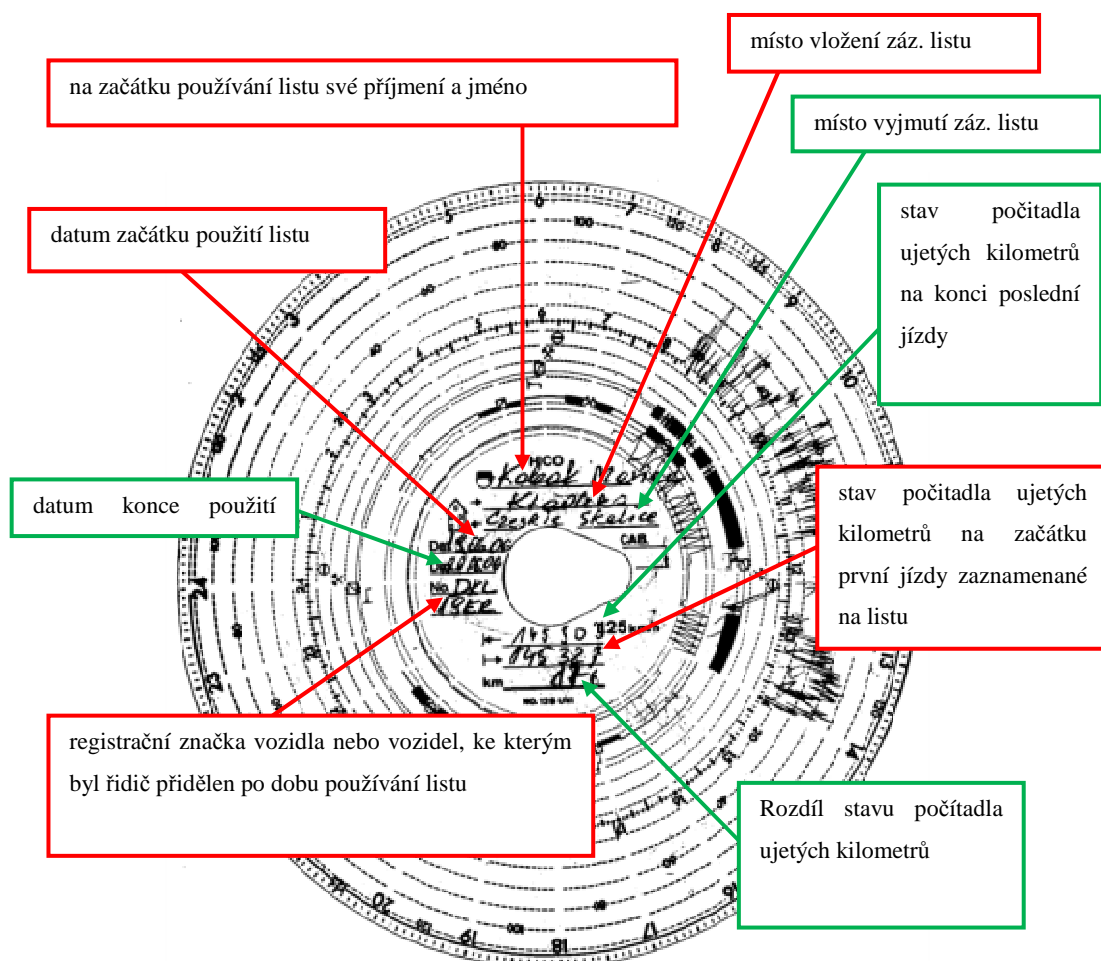
Obrázek č. P2 - Montážní ověřovací štítek a registrační značka modré barvy o kalibraci na rám dveří nebo sedadla řidiče.



Obrázek č. P3 - Montážní ověřovací štítek a registrační značka modré barvy o kalibraci v TC tachografu



Obrázek č. P4 - Vzor vyplnění EC kotoučku



**Obrázek č. P5 - Rozhodnutí Komise 2009/959/EU, ze dne 14. prosince 2009,
kterým se mění rozhodnutí 2007/230/ES o formuláři o předpisech v sociální oblasti
týkajících se činností v silniční dopravě**

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

Musí být vyplněno strojově a podepsáno před cestou.

Musí být uchováváno spolu s originálními záznamy kontrolního zařízení, kdekoliv je jejich uchování požadováno

Nepravdivý údaj je posuzován jako přestupek

Tuto část vyplňuje podnik

1. Název podniku:

2. Adresa ulice, poštovní směrovací číslo, město, země:

3. Telefonní číslo (včetně mezinárodní předvolby):

4. Číslo faxu (včetně mezinárodní předvolby):

5. E-mailová adresa:

Já, níže podepsaný/podepsaná:

6. Jméno a příjmení

7. Pozice v podniku:

potvrzují, že řidič:

8. Jméno a příjmení

9. Datum narození (den/měsíc/rok):

10. Číslo řidičského průkazu nebo číslo občanského průkazu nebo číslo pasu:

11. který začal u podniku pracovat dne (den/měsíc/rok):

v období:

12. od (čas/den/měsíc/rok):

13. do (čas/den/měsíc/rok):

14. měl volno z důvodu nemoci (*)

15. čerpal řádnou dovolenou (*)

16. měl volno nebo odpočíval (*)

17. řídil jiné vozidlo vyňaté z oblasti působnosti nařízení (ES) č. 561/2006 nebo AETR (*)

18. vykonával jinou práci než řízení vozidla (*)

19. byl k dispozici (*)

20. Místo: Datum:

Podpis

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

22. Místo: Datum:

Podpis řidiče







⁽¹⁾ Tento formulář je k dispozici v elektronické vytisknutelné podobě na této adrese: <http://ec.europa.eu>

⁽²⁾ Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě.

(*) Vyberte pouze jednu možnost.

Obrázek č. P6 – Ukázka výpisu z DT s popisem

<pre> SIEMENS VDO Automotive 06.01.2007 15:56 (UTC) 24hM o Riha Frantisek oCZ /0000000000E120 0 0 11.09.2011 A WDBS702571148751 CZ /2L45500 B SiemensVDO Automotive 1381.2070000039 T TKV Liberac spol. s r. o: TWCZ /00000000009U60 0 0 T 18.10.2006 o 05.01.2007 18 ? 00:00 20:46 20h46 A CZ /2L45500 18 530 km o 20:46 20:59 00h13 o 20:59 22:39 01h40 o 22:39 22:41 00h02 o 22:41 22:43 00h02 o 22:43 22:59 00h16 o 22:59 00:00 01h01 18 684 km; 154 km o 02h43 154 km o 00h18 o 00h13 o 00h00 ? 20h46 oo 00h00 !xB >> 4 28.12.2006 04:08 (1) 00h00 oCZ / 0 0 0 0 0 I 0 0 >> 4 28.12.2006 22:15 (1) 00h00 oCZ / 0 0 0 0 0 N 0 0 >> 4 27.12.2006 11:06 (1) 00h00 oCZ / 0 0 0 0 0 N 0 0 !oM 1 23.11.2006 06:49 (1) 00h00 M--- !oM 1 22.11.2006 13:09 (7) 00h01 M--- M* o </pre>	<p>Datum a hodina (UTC) tisku</p> <p>Příjmení a jméno řidiče</p> <p>VIN a <u>rz</u> vozidla</p> <p>Typ tachografu</p> <p>Kalibrace tachografu</p> <p>Den</p> <p>Činnost řidiče</p> <p>Celkový součet činností řidiče</p>	<pre> SIEMENS VDO Automotive 06.01.2007 01:37 (UTC) 24hM o Riha Frantisek oCZ /0000000000E120 0 0 11.09.2011 A WDBS702571148751 CZ /2L45500 B SiemensVDO Automotive 1381.2070000039 T TKV Liberac spol. s r. o: TWCZ /00000000009U60 0 0 T 18.10.2006 o 05.01.2007 18 ? 00:00 20:46 20h46 A CZ /2L45500 18 530 km o 20:46 20:59 00h13 o 20:59 22:39 01h40 o 22:39 22:41 00h02 o 22:41 22:43 00h02 o 22:43 22:59 00h16 o 22:59 00:00 01h01 18 684 km; 154 km o 02h43 154 km o 00h18 o 00h13 o 00h00 ? 20h46 oo 00h00 !xB >> 4 28.12.2006 04:08 (1) 00h00 oCZ / 0 0 0 0 0 I 0 0 >> 4 28.12.2006 22:15 (1) 00h00 oCZ / 0 0 0 0 0 N 0 0 >> 4 27.12.2006 11:06 (1) 00h00 oCZ / 0 0 0 0 0 N 0 0 !oM 1 23.11.2006 06:49 (1) 00h00 M--- !oM 1 22.11.2006 13:09 (7) 00h01 M--- M* o </pre>
--	--	--

<pre> -----o----- 06.01.2007 19 -----1----- A CZ /2L45500 18 684 km o 00:00 00:55 00h55 h 00:55 01:00 00h05 o 01:00 01:03 00h03 x 01:03 01:13 00h10 o 01:13 01:34 00h21 x 01:34 01:36 00h02 h 01:36 01:43 00h07 -----1----- ? 01:43 13:55 12h12 -----1----- h 13:55 13:56 00h01 o 13:56 14:25 00h29 x 14:25 14:37 00h12 o 14:37 14:44 00h07 x 14:44 14:46 00h02 o 14:46 15:04 00h18 x 15:04 15:09 00h05 o 15:09 15:14 00h05 x 15:14 15:42 00h28 o 15:42 15:49 00h07 x 15:49 15:56 00h07 18 810 km; 126 km -----Σ----- ? 15:56 M*15:56 CZ 18 810 km o 02h25 126 km x 01h06 o 00h00 h 00h13 ? 12h12 oo 00h00 !xB </pre>	<p>Den činnosti</p> <p>Doba řízení </p> <p>Bezpečnostní přestávka </p> <p>Všechny ostatní doby práce </p> <p>Neznámá činnost řidiče. Řidič při vložení karty Nezadal co dělal v dané době. Je povinen tam zadat symboly.   </p>
---	---