

**POLICEJNÍ AKADEMIE ČESKÉ REPUBLIKY V PRAZE**

**DIPLOMOVÁ PRÁCE**

**2024**

**VÁCLAV BOUDA**

**POLICEJNÍ AKADEMIE ČESKÉ REPUBLIKY V PRAZE**

Fakulta bezpečnostně právní

Katedra policejních činností

**Výzkum užití kontrolního zařízení pro  
vyhledávání manipulace tachografů a  
kontroly sociálních předpisů mezinárodní  
nákladní dopravy Policií České republiky**

*Diplomová práce*

**Research on the use of control equipment for the detection of manipulation  
of tachographs and control of social regulations of international freight  
transport by the Police of the Czech Republic**

**Master thesis**

**VEDOUCÍ PRÁCE**  
pplk. Mgr. Jindřich KOMÁREK, Ph.D.

**AUTOR PRÁCE**  
Bc. Václav BOUDA

PRAHA  
2024

## **Čestné prohlášení**

Prohlašuji, že předložená práce je mým původním autorským dílem, které jsem vypracoval samostatně. Veškerou literaturu a další zdroje, z nichž jsem čerpal, v práci řádně cituji a jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

V Praze dne 11. března 2024

.....  
Bc. Václav Bouda

## **Poděkování**

Rád bych poděkoval vedoucímu diplomové práce pplk. Mgr. Jindřichovi Komárkovi Ph.D. za metodické vedení, připomínky, rady a konzultace, kterými významně přispěl k vyhotovení této práce. Děkuji.

Dále děkuji svým kolegům z řad dopravní policie a také vedoucímu Plzeňské a Karlovarské pobočky Centra služeb pro silniční dopravu a výkonného pracovníka státního dozoru Bc. Josefu Matějovi, za věcné konzultace dané problematiky. Dík také patří řidičům, za jejich nečekanou upřímnost při vyplňování dotazníku.

## **ANOTACE**

Cílem diplomové práce je analýza problematiky manipulace se zařízením pro záznam činností řidiče při řízení vozidel pro mezinárodní přepravu zboží a osobní přepravu, při které je řidič povinen dodržovat sociální předpisy. Diplomová práce je více zaměřená na kontrolu manipulace s tachografy a především praktické využití nově zavedeného vybavení dopravních hlídek Policie ČR, kdy mají k dispozici speciálně vyvinutý přenosný box AMT II s vybavením pro odhalování těchto manipulací s tachografy. Diplomová práce se také zabývá legislativou právních předpisů. Součástí diplomové práce je i zhodnocení, do jaké míry je pro policisty toto vybavení vhodné a účinné a zda je dostatečně legislativně podpořen postup kontroly.

## **KLÍČOVÁ SLOVA**

Tachograf, sociální předpisy, efektivita, legislativa, manipulace

## **ANNOTATION**

The aim of the thesis is the analysis of the issue of handling the device for recording the driver's activities when driving vehicles for the international transport of goods and passenger transport, during which the driver is obliged to comply with social regulations. The diploma thesis is more focused on the control of manipulation of tachographs and, above all, the practical use of the newly introduced equipment of traffic patrols of the Police of the Czech Republic, when they have at their disposal a specially developed portable box AMT II with equipment for detecting such manipulations with tachographs. The diploma thesis also deals with the legislation of legal regulations. Part of the diploma thesis is also an assessment of the extent to which this equipment is suitable and effective for police officers and whether the control procedure is sufficiently supported by legislation.

## **KEYWORDS**

Tachograph, social regulations, efficiency, legislation, manipulation

## **OBSAH**

<b>1. ÚVOD .....</b>	<b>6</b>
<b>2. TEORETICKÁ ČÁST .....</b>	<b>8</b>
2.1 Historie.....	8
2.2 Bezpečnost provozu.....	11
2.3 Nejdůležitější právní předpisy .....	12
2.4 Kontrolní činnost .....	18
2.5 Tachograf.....	19
2.6 Popis nejčastěji nalezených manipulací.....	22
2.7 Zařízení AMT II pro odhalování manipulace .....	24
2.8 Informace od okolních pracovníků kontrolních orgánů.....	27
<b>3. PRAKTICKÁ ČÁST – DOTAZNÍKY .....</b>	<b>28</b>
3.1 Dotazník mezi řidiči .....	28
3.2 Dotazník mezi kontrolními orgány .....	41
<b>4. VYHODNOCENÍ.....</b>	<b>58</b>
4.1 Vyhodnocení dotazníkového šetření .....	58
4.2 Vyhodnocení výzkumných cílů a hypotéz .....	63
4.3 Návrhy a doporučení.....	65
<b>5. ZÁVĚR .....</b>	<b>69</b>
<b>SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY.....</b>	<b>71</b>
<b>PŘÍLOHY .....</b>	<b>76</b>

## 1. Úvod

Tato práce se zabývá zhodnocením aktuálního stavu kontrolní činnosti a možností pracovníků kontrolních orgánů, při odhalování nezákonných manipulací se záznamy a technickými prostředky pro záznam dob odpočinků a řízení osádek kontrolovaných vozidel a přiblížení problému dokazování těchto manipulací s tachografy a jejich technickými zařízeními (dále jen „manipulace“).

Dané téma jsem zvolil, neboť bylo dlouhodobě mojí každodenní pracovní náplní u dopravní Policie ČR, tedy kontrola dodržování sociálních předpisů osádek nákladních vozidel pro přepravu zboží, a vozidel pro přepravu osob. Téma je mi tudíž blízké, problematika známá a v diplomové práci využívám osobní poznatky z praxe, které mě vedou i k zamyšlení, jak při vzrůstajícím počtu nákladních a osobních dopravních prostředků, co nejvíce usnadnit práci pracovníků kontrolních orgánů. Kontinuálně se zvyšuje počet nebezpečných situací (jež mohou vyústit v dopravní nehodu a následnému poškození majetku a zdraví osob pohybujících se po pozemních komunikacích a v jejich blízkosti). Cílem je toto riziko nehodovosti omezit.

K dosažení potřebných informací a dostatečného pracovního materiálu k vybranému tématu byl mimo jiné použit dotazník pro řidiče vozidel zaměřený k získání informací o způsobech manipulace, a také dotazník pro pracovníky kontrolních orgánů k získání informací pro odhalování těchto manipulací.

Úvod diplomové práce je zaměřen na historii provozu nákladních a osobních vozidel po pozemních komunikacích a následných kontrol těchto vozidel, dále na nejdůležitější právní předpisy, které se týkají provozu na pozemních komunikacích, postupy kontrolní činnosti pracovníků kontrolních orgánů České republiky, a zjednodušený popis jednotlivých záznamových zařízení (tachografy).

Poté se budu věnovat speciálně vyvinutému přenosnému boxu s vybavením pro odhalování manipulací označený AMT II (dále jen „AMT II“ – Anti Manipulační Tester II), kterým jsou vybaveny některá oddělení dopravní Policie ČR. Přiblížíme si jeho přínos pro tyto pracovníky kontrolních orgánů, jeho výhody, nevýhody a některé s odhalených manipulací s tachografy z praxe.

V následující části jsou vyhodnoceny vyplněné dotazníky rozeslané mezi řidiče velkých vozidel a pracovníky kontrolních orgánů, v kterých se podíváme na užití různé manipulace ze strany řidičů, či doslechu a u pracovníků kontrolních orgánů na praktickou stránku odhalování a dokazování těchto manipulací. Také zhodnocena aktuální platná legislativa a její přínos pro pracovníky kontrolních orgánů při dokazování manipulací v praxi.

Na závěr získané informace a poznatky pomohou nastínit vhodné řešení a následnou aplikaci v praxi.

#### **Stanovení cílů:**

- Vyhodnocení obtížnosti manipulace s AMT II pro pracovníky kontrolních orgánů.
- Vyhodnocení přínosu AMT II pro pracovníky kontrolních složek

#### **Stanovení hypotéz:**

**Hypotéza č. 1:** Nástupem digitálních tachografů již není možné jakkoliv obcházet dodržování sociálních předpisů řidičů.

**Hypotéza č. 2:** Nástupem nejnovějších typů digitálních tachografů verze V2G2 v roce 2023 již nebude možné jakkoliv obcházet dodržování sociálních předpisů řidičů.

**Hypotéza č. 3:** Kontrolní orgány mají dostatečné technické vybavení pro nalezení případné manipulace s tachografem vozidla a se zápisem dob odpočinků a řízení a bezpečnostních přestávkách při kontrolách řidičů.

**Hypotéza č. 4:** Kontrolní orgány mají dostatečnou právní úpravu, aby mohli vyřešit všechny nalezené manipulace s tachografem vozidla a jeho komponenty nebo záznamem na kartu řidiče.



## 2. Teoretická část

Tato část zjednodušenou formou popisuje historický vývoj kontrol vozidel na pozemních komunikacích, hlavně kontrolu dopravy tzv. „velkými vozidly“, které jsou definovány v § 2 zákona 111/1994 Sb., zákon o silniční dopravě, plány bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích do budoucna. Představí nejdůležitější předpisy týkající se dopravy na pozemních komunikacích. Přiblíží kontrolní činnost pracovníků kontrolních orgánů, představí druhy tachografů a jejich činnost, nejčastěji nalezené manipulace. Rozebere zařízení pro odhalování manipulací AMT II a informace od pracovníků kontrolních orgánů z okolních států.

### 2.1 Historie

Regulace dopravy byla potřeba, co lidstvo existuje. Při přepravě své vlastní, nejdříve pěšky a různými povozy taženými zvířaty nebo později motorizovanými vozidly, potřeboval člověk vytvořit pravidla, které by všichni dodržovali. Tyto pravidla byla potřeba vytvořit právě z důvodu nehod, kdy do sebe lidé, ale i povozy a později motorizovaná vozidla naráželi a způsobovali si navzájem škody.

„Na našem území bylo, zřejmě jako první, vydáno dne 19. ledna 1759 nařízení, které stanovilo zásady pro jízdu a chůzi přes pražský (nynější Karlův) most.“<sup>1</sup>

Nebo jak uvádí firma VDO: „Na počátku 50. let 20. století v Německé spolkové republice dosahoval počet smrtelných dopravních nehod znepokojivě vysoké úrovně, mnohé zavinili vyčerpaní profesionální řidiči. S cílem povzbudit je k opatrnější jízdě, předcházet nehodám a zajistit tak větší bezpečnost na silnicích Spolkové republiky Německo schválil Spolkový sněm nový paragraf 57a Předpisů o silničním provozu. Podle toho musela být všechna nákladní vozidla s celkovou hmotností nad 7,5 tuny, autobusy se 14 a více sedadly a tahače s výkonem 25 koní a více vybaveny kalibrovaným tachografem, který byl po celou dobu jízdy v nepřetržitém provozu.“

---

<sup>1</sup> PAVLÍČEK, Kamil a KOPECKÝ, Zdeněk. *Dopravně bezpečnostní činnost*. Praha: Police history, 2006. ISBN 8086477-24-X, s. 112

Na disky s diagramy muselo být zaznamenáno jméno řidiče, místo startu a datum jízdy a také stav počítadla kilometrů na začátku a konci jízdy. A majitel vozidla měl povinnost uchovávat disky s diagramy po dobu jednoho roku, aby je mohl na požádání ukázat příslušným úřadům.“<sup>2</sup>

V 60. letech 20. století se začalo přemýšlet o mezinárodní regulaci dob řízení, odpočinků a bezpečnostních přestávek nákladních vozidel. Regulace dob řízení a odpočinků řidičů sahá daleko dál, ale do této doby si každý stát řešil tyto omezení dle své vlastní legislativy. Tyto návrhy vznikly na základě nebezpečnosti velkých vozidel při dopravě na pozemních komunikacích a jejich následkům při dopravních nehodách. Řidiči velkých vozidel, v případě únavy, nereagují dostatečně rychle na vzniklé nebezpečné situace a následky takové nepozornosti jsou většinou daleko rozsáhlejší než u osobních automobilů. U osobních automobilů je celkově menší nebezpečnost dána jejich až dvacetinásobně menší hmotností. Z tohoto důvodu začínají mezinárodní snahy o regulaci dob řízení a odpočinků, ve snaze snížit nehodovost těchto vozidel. Ovšem bez ratifikace mezi jednotlivými státy vše zůstalo bez jakékoli regulace.

1. července 1970 byla v Ženevě sjednána Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní dopravě (tzv. „Dohoda AETR“ z *francouzského Accord européen sûr les transports routiers*). Dohodu stvrdily svým podpisem Belgie, Francie, Itálie, Norsko, Polsko, Velká Británie, Švýcarsko, Lucembursko, Německo, Nizozemí, Portugalsko, Rakousko a Švédsko. A postupně se přidávaly i další státy, 5. prosince 1975 Československá socialistická republika. V Československé socialistické republice vešla v platnost 2. června 1976. Dohoda byla uložena u generálního tajemníka Organizace spojených národů (OSN). Do srpna 2008 ratifikovalo tuto dohodu celkem 49 států.

Dohoda upravovala podmínky provozu (především doby řízení, doby odpočinků a bezpečnostní přestávky řidičů) pro mezinárodní dopravu nad 3,5 tuny, a to jak nákladních vozidel, tak vozidel pro převoz osob.

---

<sup>2</sup> CONTINENTAL VDO. *A century of increased safety on Europe's roads: The VDO tachograph is 100 years old!*. Online. CONTINENTAL VDO. *A century of increased safety on Europe's roads: The VDO tachograph is 100 years old!*. 2023, 10.6.2023. Dostupné z: <https://www.fleet.vdo.com/100years>. [cit. 2024-03-06].

Vstupem do Evropské unie, byla Česká republika vázána další mezinárodní smlouvou, a to nařízením Rady (EHS) č. 3820/85, které bylo současně platné s Dohodou AETR. Pracovníci kontrolních orgánů v silniční dopravě musejí rozlišovat (dle nákladního listu CMR, kde je uveden stát nakládky a stát vykládky nákladu), v rámci které mezinárodní smlouvy je velké vozidlo provozováno. Dne 15. března 2006 bylo nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 nahrazeno nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkající se silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85. V současné době v České republice tuto problematiku řeší hlavně zákon 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů a prováděcí vyhláška č. 478/2000 Sb., k zákonu o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů.

Dodržování dob odpočinků a řízení v Československu bylo ze začátku na řidiči, který vyplňoval tzv. „STAZKU“ (výraz STAZKA vznikl ze zkratky StZ pro statistický záznam). Pravdivost záznamů nebyla nijak prokazatelná a sloužily spíše zaměstnavateli, nežli kontrolním orgánům.

Z tohoto důvodu vznikly snahy pro automatizaci zápisu dob řízení a odpočinků. Technické specifikace tachografů (první tachograf vznikl již v roce 1923 více v kapitole 2.4) byly později zahrnuty v novelizaci dohody AETR, jež vyjmenovává jednotlivé zaznamenávané údaje a upravuje podmínky schvalování těchto zařízení. Vstupem do Evropské unie začalo pro Českou republiku platit nařízení Rady (EHS) č. 3821/85, které také upravovalo podmínky záznamového zařízení. Toto nařízení je již v dnešní době nahrazeno nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014 ze dne 4. února 2014 o tachografech v silniční dopravě, o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovém zařízení v silniční dopravě a o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy.

Dnes je již dohoda AETR shodná s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 561/2006. Řidiči mezinárodní dopravy se již nemusí zabývat nařízenými maximálními dobami řízení, minimálními dobami odpočinků a bezpečnostních přestávek (např. v dohodě AETR bylo možné rozdělit 45

minutovou bezpečnostní přestávku na 3x 15 minut, v nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 561/2006 lze rozdělit jen na 15 a 30 minut.).

## **2.2 Bezpečnost provozu**

V dnešní době se nejen v Evropské unii, ale celosvětově řeší bezpečnost provozu na pozemních komunikacích. Vznikají různé výzkumy a analýzy dopravních nehod pro posouzení nebezpečných míst a jednání účastníků provozu, aby se co nejlépe vyhodnotilo takové rizikové místo nebo jednání a mohlo se následně přistoupit k opatřením, které tomuto zabrání nebo alespoň zmírní.

V roce 2018 byl publikován článek „Truck drivers are overtired, overworked and underpaid“ („Řidiči kamionů jsou unavení, přepracovaní a nedostatečně ohodnoceni“), který poukazuje na výzkum z roku 2010 společnosti U. S. National Institute for Occupational Safety and Health a uvádí „Výzkum ukazuje, že ekonomický tlak tlačí řidiče k extrémně dlouhé práci, což významně přispívá k nehodám kamionů. Průzkum amerického Národního institutu pro bezpečnost a ochranu zdraví z roku 2010 ukázal, že řidiči dálkových nákladních vozidel pracují v průměru o 50 procent více hodin než běžní pracovníci a pravidelně porušují americké předpisy omezující pracovní dobu komerčních řidičů z bezpečnostních důvodů.

Dlouhá pracovní doba a intenzivní ekonomický tlak jsou důležité pro každodenní motoristy, protože pracoviště řidiče kamionu je vozovkou každého. Oběti při kamionové dopravě si vyžádají nejen životy řidičů kamionů, ale značného počtu dalších účastníků silničního provozu – chodců, cyklistů, řidičů automobilů a cestujících. V roce 2015 přišlo v USA o život při nehodách těžkých vozidel 3 836 lidí.“<sup>3</sup>

Předpisy, týkající se provozu na pozemních komunikacích se postupně upravují dle vývoje situace v dopravě, aby se situace na pozemních komunikacích stala co nejvíce bezpečná a na maximální možnou míru se minimalizovaly

---

<sup>3</sup> BELZER, Michael. *Truck drivers are overtired, overworked and underpaid*. Online. Truck drivers are overtired, overworked and underpaid. 2018, 25.7.2018. Dostupné z: <https://theconversation.com/truck-drivers-are-overtired-overworked-and-underpaid-100218>. [cit. 2024-03-06].

jednotlivá rizika. Jednotlivé státy Evropské unie problematiku bezpečnosti v provozu na pozemních komunikacích řeší již řadu let. Zde je aktuální usnesení Evropského parlamentu ze dne 6. 10. 2021 pojmenovaného: Rámec politiky EU v oblasti bezpečnosti silničního provozu na období 2021-2030 - Další kroky směrem k „vizi nulových obětí na cestách“. Tato strategie s patřičným ohledem navazuje na další předpisy a usnesení Evropské unie a stanovuje si za cíl do roku 2030 snížit počet zranění a úmrtí při provozu na pozemních komunikacích alespoň na polovinu a do roku 2050 na nulu. V České republice se jednalo o Národní strategii bezpečnosti silničního provozu 2011-2020, na kterou navazuje Strategie BESIP 2021-2030<sup>4</sup>.

„Základním cílem je snížení dopravní nehodovosti a ochrana života a zdraví všech účastníků silničního provozu. Mimo tento primární cíl má dopravní nehodovost výrazně negativní dopad na ekonomiku. Ekonomické ztráty z dopravní nehodovosti v letech 2011-2020 dosáhly na základě kvalifikovaného odhadu založeném na analýze dat z let 2011-2018 těžko uvěřitelných 660 mld. Kč. Mezi lety 2001-2010 činily ekonomické ztráty 506 mld. Kč.“<sup>5</sup>

### **2.3 Nejdůležitější právní předpisy**

#### **Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy**

Toto nařízení stanoví pravidla pro doby řízení, přestávky v řízení a doby odpočinku řidičů zajišťujících silniční přepravu zboží a cestujících za účelem harmonizace podmínek hospodářské soutěže mezi druhy pozemní dopravy, zejména v silniční dopravě, a zlepšení pracovních podmínek a bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích. Účelem tohoto nařízení je rovněž lepší monitorování a prosazování jednotlivými členskými státy a zlepšení pracovní praxe v silniční dopravě.

---

<sup>4</sup> MINISTERSTVO DOPRAVY. *Strategie BESIP 2021-2030*. Online. Dostupné z: <https://besip.cz/Besip/media/Besip/data/web/Strategie-BESIP-2021-2030.pdf>. [cit. 2024-03-06].

<sup>5</sup> KOMÁREK, Jindřich. *Bezpečnost silničního provozu: vědecká monografie = Traffic safety : scientific monography*. 1. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, 2022. ISBN 978-80-7251-529-5. s. 105

Nařízení se postupně upravuje, dle praktických zkušeností a aktuálního vývoje provozu na pozemních komunikacích, bezpečnosti na pozemních komunikacích a dalších faktorů, jako je rovnost v hospodářské soutěži nebo zlepšení pracovních podmínek řidičů.

Asi nejzásadnější změna pro pracovníky kontrolních orgánů je nově zavedené nařízení, jež bude od 31. 12. 2024 požadovat po řidičích záznamy za 56 dní zpětně. Současných 28 dní se ukázalo jako nedostačující. A nařízení se bude vztahovat od 1. 7. 2026 i na užitková vozidla od 2,5 tuny celkové hmotnosti, většinou tzv. „dodávky“, na která zatím povinná doba odpočinku neplatí.

Jednotlivé ustanovení dob řízení, odpočinků, bezpečnostních přestávek a jiné, zde není rozepsáno, jelikož to není pro téma podstatné.

### **Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014 o tachografech v silniční dopravě**

Toto nařízení stanoví povinnosti a požadavky týkající se konstrukce, montáže, používání, zkoušení a kontroly tachografů používaných v silniční dopravě za účelem kontroly dodržování nařízení (ES) č. 561/2006, směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/15/ES a směrnice Rady 92/6/EHS.

Nařízení se také postupně upravuje vzhledem k možnosti manipulace řidiči se záznamy dob řízení, odpočinků a bezpečnostních přestávek, které jsou stanoveny v nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 561/2006. Jednotlivé nalezené manipulace se postupně vyhodnocují a nové technologické celky tachografů se již konstruují tak, aby se co nejvíce zamezilo jakékoli další manipulaci.

Nejzásadnější změny pro pracovníky kontrolních orgánů nastanou od 21. 8. 2023. Nově bude povinnost v poprvé registrovaných vozidlech pouze inteligentní tachografy generace 2 a verze 2 (ozn. G2V2). Pro nedostatek certifikovaných tachografů je tento termín posunut na konec roku 2023. Následně by se měly vyměnit tachografy G2V1 na G2V2 a to nejpozději do 18. 8. 2025, do 31. 12. 2024 se musí vyměnit všechny analogové tachografy za inteligentní G2V2 a od 1. 7. 2026 již budou muset být vybaveny tachografem G2V2 užitková vozidla

od 2,5 tuny celkové hmotnosti. Všechny tyto změny se vztahují na mezinárodní dopravu, vnitrostátní doprava se může lišit.

Jednotlivé typy tachografů jsou v krátkosti rozebrány v kapitole 2.4.

Další evropské předpisy:

- Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č.1071/2009, kterým se zavádějí společná pravidla týkající se závazných podmínek pro výkon povolání podnikatele v silniční dopravě
- Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č.1072/2009, o společných pravidlech pro přístup na trh mezinárodní silniční nákladní dopravy
- Prováděcí nařízení Komise (EU) 2016/799 ze dne 18. března 2016, kterým se provádí nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014, kterým se stanoví požadavky na konstrukci, zkoušení, montáž, provoz a opravy tachografů a jejich součástí
- Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/1054 ze dne 15. července 2020, kterým se mění nařízení (ES) č. 561/2006, pokud jde o minimální požadavky na maximální denní a týdenní dobu řízení, minimální přestávky v řízení a týdenní doby odpočinku, a nařízení (EU) č. 165/2014, pokud jde o určování polohy pomocí tachografů
- Směrnice Evropského parlamentu 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 88/599/EHS
- Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/1057 ze dne 15. července 2020, kterou se stanoví zvláštní pravidla o vysílání řidičů v odvětví silniční dopravy, pokud jde o směrnice 96/71/ES a 2014/67/EU, a kterou se mění směrnice 2006/22/ES, pokud jde o požadavky na prosazování, a nařízení (EU) č. 1024/2012
- Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (ADR) uveřejněná jako sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 23/2019 Sb.

## **Zákon č. 111/1994 Sb., zákon o silničním provozu a jeho novela z 8. 7. 2022 s účinností od 1. 8. 2022**

Tento zákon v České republice, jak uvádí v § 1 odst. 1 tohoto zákona, zapracovává do národní legislativy příslušné předpisy Evropské unie, zároveň navazuje na přímo použitelné předpisy Evropské unie a upravuje podmínky provozování silniční dopravy motorovými vozidly prováděné pro vlastní a cizí potřeby za účelem podnikání, jakož i práva a povinnosti právnických a fyzických osob s tím spojené a pravomoc a působnost orgánů státní správy na tomto úseku.

Zákon je při kontrole vozidel, podléhající dodržování sociálních předpisů, jeden z nejhlavnějších. Rozebírat jednotlivé paragrafy zde není účelné pouze, se v rychlosti podíváme na některé změny posledního znění tohoto zákona ze dne 8. 7. 2022.

V § 2 odstavec 15 již byla změněna definice velkého vozidla, kde se uvádí:

- a. vozidlo nebo jízdní souprava o největší povolené hmotnosti přesahující 2,5 tuny a nepřesahující 3,5 tuny určené k přepravě zvířat nebo věcí, je-li jimi provozována mezinárodní silniční doprava nebo vnitrostátní silniční doprava na území státu, v němž dopravce nemá sídlo,
- b. vozidlo nebo jízdní souprava o největší povolené hmotnosti přesahující 3,5 tuny určené k přepravě zvířat nebo věcí, nebo
- c. vozidlo určené pro přepravu více než 9 osob včetně řidiče.

Tímto je již vymezen okruh vozidel tzv. „dodávky“, které zatím nemusí mít tachograf. Dle aktuální legislativy Evropské unie tato malá užitková vozidla nad 2,5 tuny celkové hmotnosti od 1. 7. 2026 musí mít namontovaný tachograf a vést záznamy o dobách řízení a odpočinků, stejně jako doposud užitková vozidla nad 3,5 tuny celkové hmotnosti.

V § 3c jsou uvedeny dočasné výjimky z požadavků na dobu řízení vozidla, bezpečnostní přestávky a dobu odpočinku a z požadavků na vedení záznamů o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku. Tento paragraf stanoví podmínky, kdy ministerstvo dopravy může pomocí opatření obecné povahy stanovit výjimku ze záznamů těchto dob. Tento paragraf je nově zaveden po zkušenostech z doby mimořádného opatření („Covidu“), kdy bylo



potřeba z různých důvodů (kontrol na hranicích, atd.) přizpůsobit některé vedení záznamů aktuální situaci a nařízení státu.

V § 35i byly přidány odstavce 3) až 6), které stanovují, v případě neuhrazení poplatku po kontrole tachografu vozidla v autorizovaném metrologickém středisku (dále již jen „AMS“) další oprávnění Policie ČR. Např. je zde možnost odstavit vozidlo na nejbližším bezpečném místě pro odstavení vozidla a zde ho ponechat odstavené, a k zabránění v další jízdě může využít technického prostředku k zabránění v jízdě nebo řidiči zadrží doklady k vozidlu doklady související s prováděnou přepravou, dokud není daný poplatek uhrazen.

Dále se zde propojuje zákon o silničním provozu se zákoníkem práce, kdy se elektronicky propojují jednotlivé databáze a navzájem se zasílají sankcionované přestupky, aby i kontrolní složky inspekce práce mohly v případě porušení týdenní pracovní doby, přestávky na jídlo a odpočinek řidičů, zakročit v dané firmě a vynutit jejich dodržování.

### **Zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a jeho novela zákonem č. 271/2023 Sb. platným od 14. 9. 2023 a účinným od 1. 1. 2024**

Jedná se o základní zákon pro provoz na pozemních komunikacích. Jak se uvádí v § 1, tento stanovuje veškerá práva a povinnosti účastníků provozu, pravidla provozu, úpravu řízení provozu, řidičská oprávnění a řidičské průkazy, působnost a pravomoc orgánů státní správy a Policie ČR na pozemních komunikacích.

Uvedu zde pár důležitých změn:

Řidič, který vlastní český řidičský průkaz a české osvědčení o registraci vozidla (uvedené v § 6 odst. 7) již nemusí mít tyto doklady u sebe při řízení vozidla.

Dle § 18 odst. 7 lze zvýšit rychlostní limitu na některých úsecích dálnic ze 130 km/h na 150 km/h.

Nově se v § 39b zavádí „Sdílená zóna“, která odstraňuje tradiční rozdělení mezi chodci, cyklisty a řidiči, s maximální povolenou rychlostí 20 km/h.

V § 43 přibyl odstavec 6, kdy ministerstvo může z důvodu bezpečnosti státu, ochrany života, zdraví nebo majetku nebo mimořádné události nebo

odstraňování jejích následků stanovit výjimku ze zákazu podle odstavce 1 rovněž opatřením obecné povahy, nejdéle na 3 měsíce.

Řízení od 17 let ve zkušebním období s mentorem (mentor nesmí být pod vlivem alkoholu).

Změnily se sankce za přestupky (některé se i zmírnily, ale většina se zpřísnila, uvádí se již minimální sankce za přestupek, třeba za přestupek se uloží příkazem na místě pokuta od 1500 do 2000 Kč a domluvou lze vyřešit jen přestupky dle § 125c odst. 1 písm. k), změna je i v bodovém hodnocení přestupků.

Nejzávažnější přestupky (jako jsou jízda pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky, odmítnutí podrobení se testu na alkohol a jiné návykové látky, způsobení dopravní nehody s ublížením na zdraví, překročení povolené rychlosti o více než 40 km/h, atd.) jsou ohodnoceny 6 body. Středně závažné přestupky (jako jsou překročení povolené rychlosti o více než 20 km/h, nezastavení na stopce, nedání přednosti v jízdě, jízda bez zapnutých světel v případě špatné viditelnosti, nezastavení před přejezdem pro chodce apod.) jsou ohodnoceny 4 body. Méně závažné přestupky jsou ohodnoceny 2 body a zbytek přestupků jako nesprávný technický stav vozidla je bez bodového ohodnocení. Cílem je zvýšit bezpečnost na silnicích tím, že se odradí řidiče od opakování méně závažných, ale stále nebezpečných přestupků

Další vnitrostátní předpisy:

- Prováděcí vyhláška č. 478/2000 Sb., k zákonu o silniční dopravě
- Zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů
- Prováděcí vyhláška č. 294/2015 Sb., k zákonu provozu na pozemních komunikacích
- Zákon č. 13/1997 o pozemních komunikacích
- Prováděcí vyhláška č. 104/1997 Sb. k zákonu o pozemních komunikacích
- Zákon č. 56/2001 o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích
- Prováděcí vyhláška č. 341/2014 Sb., 342/2014 Sb. a 343/2014 Sb. k zákonu o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích

- Vyhláška č. 522/2006 Sb., o státním odborném dozoru a kontrolách v silniční dopravě
- Zákon č. 255/2012 Sb., kontrolní řád
- Vyhláška č. 422/2006 Sb., o státním odborném dozoru a kontrolách v silniční dopravě
- Vyhláška č. 124/2007 Sb., o vzoru paměťové karty řidiče, která se mění vyhláškou Ministerstva dopravy č.166/2019 Sb.
- Zákon 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel

Mezi významné vnitrostátní předpisy, patří Ústava České republiky a Listina základních práv a svobod, které jsou nejzákladnějšími předpisy České republiky. Neopomenutelné je také trestní právo (např. trestný čin Ohrožení pod vlivem návykové látky § 274 trestního zákoníku apod.) nebo správní právo (např. vydávání řidičských průkazů apod.), ale i občanské právo.

### **Mezinárodní dohody**

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

A samozřejmě ještě další předpisy, jen dopravy se týká přes 400 předpisů jak vnitrostátních, Evropské unie či mezinárodních.

### **2.4 Kontrolní činnost**

Pracovníci kontrolních orgánů při svém výkonu musejí dodržovat zákony České republiky a dodržovat bezpečnost těchto kontrol. Proto je důležité při této kontrole vybrat bezpečné stanoviště (z pohledu provozu na pozemních komunikacích a následné kontrole vozidla, bezpečnosti kontrolovaného řidiče

a ostatních účastníků), pro kontrolu a následné případné odstavení kontrolovaného vozidla (v případě nezaplacené kauce, či poplatku AMS, atd.). Prováděná kontrola by měla být provedena v co nejkratším možném čase, rychle a efektivně, aby znamenala co nejmenší zdržení pro řidiče.

Při kontrole řidič předkládá potřebné doklady související s prováděnou přepravou, své osoby a vozidla. Pracovníci kontrolního orgánu provádí i další kontrolní úkony dle daných předpisů, které není třeba nyní blíže specifikovat.

Pro účely této práce je důležité zmínit, že ze zákona musí řidič umožnit pracovníkům kontrolního orgánu přístup k tachografu vozidla, jeho komponentům a popřípadě předložit kartu řidiče nebo případně jiné doklady či záznamy.

## **2.5 Tachograf**

V roce 2023 oslavil tachograf 100 let své existence, v roce 1923 Dr. Herbert Kienzle<sup>6</sup> otec prvního tachografu představil zařízení, které dokázalo zaznamenávat dobu jízdy a stání vozidla na disk s diagramy, název byl hodiny Autorex. V roce 1927 se poprvé objevil následovník Autorexu s označením TCO 1, který již uměl zaznamenávat i rychlost vozidla. Dnes je rozděluje na starší analogové a novější, dnes již převažující digitální. Analogové zaznamenávají údaje na záznamový list (papírové kolečko), které se manuálně vkládá do zařízení tachografu (maximálně na 24 hodin). U digitálních tachografů je záznam zapsán do systému tachografu a na osobní kartu řidiče, která se vkládá do tachografu (na dobu neurčitou). Manipulací s analogovými tachografy se tato práce nezaobírá, je zaměřena na manipulaci se záznamy u digitálních tachografů a kartou řidiče.<sup>7</sup>

### **Analogový tachograf TC a EC**

V dnešní době již zřídka k vidění. Tento typ tachografu je namontován jen ve vozidlech velice starých a většinou jezdících jen ve vnitrozemí a spíše jen

---

<sup>6</sup> CONTINENTAL VDO. *A century of increased safety on Europe's roads: The VDO tachograph is 100 years old!*. Online. CONTINENTAL VDO. A century of increased safety on Europe's roads: The VDO tachograph is 100 years old!. 2023, 10.6.2023. Dostupné z: <https://www.continental.com/en/press/press-releases/20230710-100-years-vdo-tachograph/>. [cit. 2024-03-06].

<sup>7</sup> Jednotlivé tachografy, jejich záznamové listy a karty řidiče, kontrolní karty, karty dílny a podniku, výtisky z digitálního tachografu jsou vyobrazeny v příloze č. 3

krátké trasy kolem místa parkování. Tyto tachografy stále ještě nejsou zakázané, kromě tachografu TC, který se nesmí používat v mezinárodní dopravě, dle nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 165/2014, jelikož nespĺňuje minimální údaje, které musí být zaznamenány.

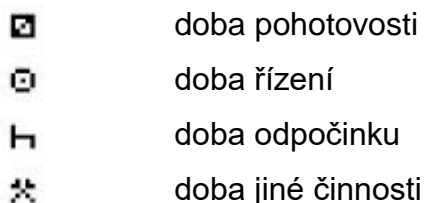
Jednotlivé symboly pracovních režimů řidiče uvedené na tachografu:



### Digitální tachograf DT

Tachografy DT jsou povinné v nově vyrobených a registrovaných vozidlech od 1. 5. 2006. V těchto tachografech je již kompletní záznam všech zaznamenávaných údajů a menší část údajů se zapisuje na kartu řidiče, která se vkládá před započítáním jízdy do slotu řidiče na čelním panelu tachografu. Pracovníci kontrolního orgánu mají možnost porovnat údaje z tachografu vozidla s údaji z karty řidiče. S tímto druhem tachografu se manipulovalo zcela běžně, nejčastěji magnetem přiloženým na čidlo převodovky (tzv. „KITAS“<sup>8</sup>), kdy vyřadil činnost čidla, a to pak posílalo mylnou informaci do tachografu, že vozidlo stojí. Tato manipulace byla znemožněna na novějších keramických čidlech, na jejich funkci přiložený magnet nemá vliv.<sup>9</sup>

Jednotlivé symboly pracovních režimů řidiče uvedené na tachografu a výtisku z tachografu:



<sup>8</sup> KITAS vyobrazen v příloze č. 3

<sup>9</sup> Některé nalezené manipulace jsou vyobrazeny v příloze č. 3

## **Smart tachografy IT nebo Smart**

Montáž těchto inteligentních/Smart tachografů je povinná od 15. 6. 2019 v nově vyrobených a registrovaných vozidlech. Tyto tachografy musejí mít navíc další systém pro kontrolu pohybu vozidla (sběrnice CAN nebo jiné), které porovnávaly data s čidlem KITAS na převodovce. Dalším kontrolním prvkem je signál GNSS, který zaznamenává polohu vozidla na začátku denní pracovní doby, a poté každé tři hodiny doby řízení a na konci pracovní doby.

Tyto tachografy dále disponují vyčtením základních dat na dálku, bez nutnosti dané vozidlo zastavit. Je to další pokrok v kontrolách velkých vozidel, bohužel vyvstávají technické problémy s novými verzemi tachografů a karet řidičů, jelikož je velice finančně nákladné měnit technické prostředky pro vyčítání nových tachografů pro všechny kontrolní orgány při každé změně technologie.

U těchto tachografů by nemělo být vůbec možné, jakkoli manipulovat se záznamy dat. Již ale víme, že řidiči využívají různé hardwarové nebo i softwarové manipulace, aby obešli dodržování předepsaných dob řízení a odpočinků.

## **Digitální tachograf generace 2 verze 2 (G2V2)**

Tachograf generace 2 verze 2 (celé označení G2V2 nebo G2/V2), má být montován do nově vyrobených a zaregistrovaných vozidel již od 21. 8. 2023. Systémy porovnávání dat o pohybu vozidla a jakékoli zásahy do hardwaru a softwaru vozidla jsou na tak vysoké úrovni, že manipulace s nimi by měla být znemožněna. Montáž těchto tachografů je prozatím odkládána, jelikož certifikace u některých výrobců nebyla dokončena. Jediná certifikovaná firma Continental VDO, nedokáže uspokojit množstevní požadavek výroby tachografů, proto Generální ředitelství pro dopravu (DG MOVE) zveřejnilo zápis Evropské komise, kterým zatím odložili povinnou montáž do nově vyrobených a registrovaných vozidel minimálně do konce roku 2023. Ke změně nařízení Evropského parlamentu a Rady č 165/2016, ohledně posunutí povinné montáže tachografů G2V2, zatím nedošlo. Starší digitální tachografy DT se v mezinárodní dopravě

budou moci používat do 31. 12. 2024. Od 18. 8. 2025 již v mezinárodní dopravě budou smět být užity jen tachografy verze G2V2.

S těmito tachografy by sice již nemělo být možné jakkoli manipulovat, praxe nám, ale ukazuje, že je možné téměř cokoliv.

## **2.6 Popis nejčastěji nalezených manipulací**

Při kontrolách se pracovníci kontrolních orgánů mimo kontrolu dodržování předepsaných dob řízení, odpočinů a bezpečnostních přestávek zaměřují i na neporušenost kompletního celku tachografu a jeho technického příslušenství. Tyto kontroly jsou velmi technicky náročné, někdy až nemožné, jelikož je nutné vyjmout tachograf z jeho umístění v kabině řidiče a dále pokračovat kontrolou kabeláže a připojených technických zařízení. Při tomto úkonu dochází k demontáži některých dílů vozidla, většinou v prostoru kabiny řidiče. Tyto úkony by měli provádět pouze speciálně proškolení technici nebo technici v dílně AMS.

Pro řidiče nejjednodušší manipulace záznamů, která nepotřebuje jakýkoli zásah do zařízení tachografu vozidla je jízda bez založené karty řidiče, kdy řidič např. vyjede z místa nakládky bez založené karty řidiče v tachografu vozidla a pokračuje takto po pozemní komunikaci. Další jednoduchý trik je využití cizí karty řidiče, který již neřídí vozidla tohoto typu nebo se jedná o technika ve firmě, který tuto kartu nutně nepotřebuje nebo si ji opatřil jiným způsobem, někdy má řidič i více cizích karet řidiče. Poté zakládá do tachografu vozidla cizí kartu řidiče, a pokud ho pracovník kontrolního orgánu nezastaví přímo se založenou cizí kartou, tak většinou nemá tento pracovník jak, toto porušení dokázat. Řidič tak využívá nemožnosti dokázání pracovníků kontrolních orgánů, zda opravdu řídil vozidlo jiný řidič, či nikoli. Velmi často tento způsob řidiči využívají, při cestách přes Českou republiku a Slovenskou republiku, kde jsou mírnější tresty v případě odhalení.

Dnes se záznamy z karty řidiče, podle zatím nepotvrzených informací, dají editovat a mazat na speciálně vytvořené čtečce. Kdy lze smazat celou kartu, aby se tvářela jako nová nikdy nevložená do tachografu vozidla nebo si záznamy upravit dle své potřeby. Pracovník kontrolního orgánu nemá možnost takovou změnu dohledat.

U autobusů se stává, že jedou dva řidiči v osádce a třetí řidič spí na lehátku pro odpočinek řidičů nebo sedí někde na sedačce v prostoru autobusu a odpočívá. Tento postup není dle předpisů přípustný a je velmi náročné, v podstatě nemožné, takové chování řidičů prokázat. Pokud při zastavení řídí autobus jen jeden řidič, je nutné v prostoru autobusu najít další dva řidiče, kteří řídili před ním a i přesto může kontrola skončit jen porušením, tzn., že dotyční dva řidiči nedodrželi povinný odpočinek, který musí vykonávat ve stojícím vozidle nebo v hotelu a tudíž právě vykonávají nutnou pohotovost a nebude jim vycházet denní doba odpočinku. Totožně to může dopadnout, pokud jedou dva řidiči v osádce a třetí odpočívá. V takových případech je důležité vyslechnout spolucestující, aby uvedli, kdo kdy řídil. Občas se najde někdo z cestujících, který má přehled a vše vypoví, většinou cestující namítnou, že takové věci nesledují a neví kdo, kdy řídil.

Další nejjednodušší manipulací, dnes již spíše výjimečnou, kterou řidiči u digitálních tachografů využívají, je přiložený magnet na čidlo KITAS na převodovce. Dala se rozeznat dle výtisku z karty řidiče, jelikož byla jako poslední činnost řidiče zaznamenána pauza. Tento magnet byl rozpoznatelný pouhým pohledem na čidlo KITAS. Pracovníci kontrolního orgánu se ale musí dostat přímo k čidlu, většinou rozpojením nákladní soupravy (pokud se jedná o návěsovou soupravu) a popojetím tahače od přípojného vozidla. U jiných vozidel je třeba pro kontrolu čidla vlézt pod vozidlo. Magnet je nutné zjistit a zajistit co nejdříve, dříve než řidič stačí v nestřežený okamžik tento magnet vyndat a případně zahodit nebo ukrýt.

Výše uvedená manipulace je již na nových čidlech KITAS a nových inteligentních tachografech technicky neproveditelná, neboť jsou čidla keramická. Proto se více využívají softwarové nebo jiné hardwarové manipulace.

Ty jsou ale složité na nalezení a prokázání. Poměrně často je celé důkazní řízení založeno jen na spolupráci řidiče, jinak by pracovník kontrolního orgánu nedokázal zjistit, jak byl tachograf zmanipulován. Většinou řidiči uvádějí, že jim vše fungovalo bez problémů a momentální chybový zápis je závada, která nastala nyní a že ihned zajedou do servisu chybu opravit.

Nalezené hardwarové manipulace se často týkají výměny čidla KITAS za jiné nebo přidání dalšího čidla KITAS, které je elektronicky upravené, tak aby



v případě nutnosti vykonání přestávky v řízení mohl i nadále pokračovat v jízdě a to tak, že čidlo vysílá tachografu informaci, že vozidlo stojí, i přesto, že se pohybuje. Také je možné nalézt čidlo KITAS se zcela jiným softwarem než byl naprogramován u výrobce. Řidič takovou manipulaci aktivuje z kabiny řidiče (přepínač, sešlápnutí speciální sekvence pedálů, ...) nebo dálkovým ovládáním. Tuto manipulaci lze objevit při postupné demontáži technických prvků tachografu. Je to velice specifická činnost a musí ji provádět odborník nebo technik v dílně AMS, aby nedošlo k poškození vozidla a následnému vymáhání škody na pracovníkovi kontrolního orgánu majitelem nebo provozovatelem vozidla. Někdy je při méně odborném zásahu při připojování druhého čidla KITAS, možné rozpoznat chyby na výtisku z tachografu vozidla (Události a Závady) a na základě těchto záznamů může pracovník kontrolního orgánu pojmout podezření na případnou manipulaci. V případě profesionálního zásahu do zařízení není na výtiscích z tachografu vozidla (Události a Závady) znatelná žádná manipulace.

Další možnou manipulací je přehrání softwaru tachografu. Vše funguje standardně, jen při zadání speciální sekvence tlačítek se přepne pracovní činnost řidiče na odpočinek, i přesto, že je vozidlo v pohybu. Manipulace je téměř neodhalitelná. Pokud při příjezdu řidiče na kontrolní stanoviště pracovník kontrolního orgánu zjistí, že vozidlo za jízdy zaznamenávalo odpočinek, není jak dokázat, zda je tachograf upraven nebo se jedná o dočasnou závadu tachografu, na kterou se řidič vymlouvá. I kdyby s řidičem vykonal ve vozidle zkušební jízdu, nic pracovník kontrolního orgánu neprokáže, protože v tu chvíli již tachograf zaznamenává vše, tak jak má. Nalezení sekvence použití tlačítek je nemožné, každý tachograf může být nastaven na jakoukoli možnou kombinaci. Jediným možným řešením je potencionální přiznání řidiče, jeho následná výpověď a důkladná dokumentace při zkušební jízdě.

## **2.7 Zařízení AMT II pro odhalování manipulace**

Aby bylo možno, výše uvedené hardwarové nebo softwarové manipulace vůbec identifikovat, byl vyvinut firmou Mechanika Teplice box AMT II (viz Fotografie č. 1 a č. 2) se speciálními technickými pomůckami pro připojení tachografu. Následnou diagnostikou softwarem pro vyhodnocení různých

naměřených hodnot a jejich odchylek se identifikuje, zda došlo k manipulaci či nikoli. Před měřením a užitím celého AMT II se musí vysunout tachograf a odpojit přívodní konektor (datový konektor) na zadní straně tachografu. Následně se připojí kabelový svazek z technického vybavení zařízení a zapojí se přes něj tachograf zpět. Před odpojením napájecího konektoru je nutné zkontrolovat, zda byla zálohovací baterie řádně vyměněna v dílně AMS, pokud ne, není vhodné tento konektor odpojovat, aby nedošlo k vymazání paměti tachografu.

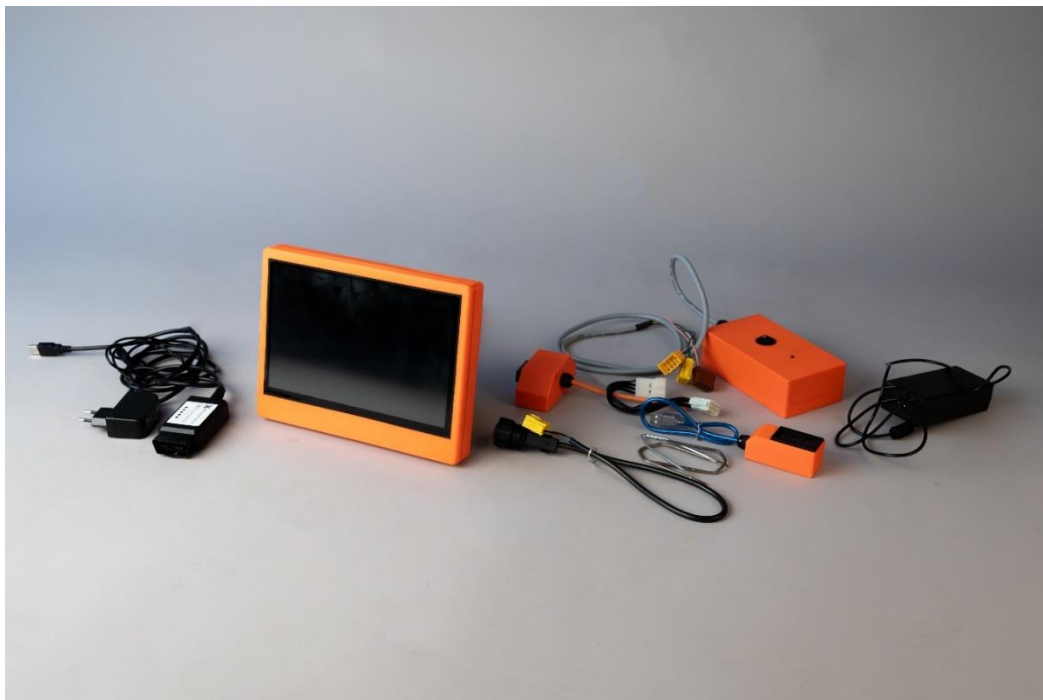
Při tomto testování a porovnávání naměřených hodnot mohou být odhaleny změny na určitých měřených veličinách (měření jednotlivých odporů, napětí, atd.) oproti hodnotám, které jsou naměřeny na standardním nezmanipulovaném zařízení. Porovnání hodnot komplikuje fakt, že referenční hodnoty jsou měřeny při teplotě 20°C, ale teploty na vozidle, které právě zastavilo, jsou daleko vyšší. Je tedy třeba provést měření opakovaně, zda s klesající teplotou motoru klesají i naměřené hodnoty. Měří se také doba přechodu čidla KITAS do klidového režimu, který nastává po jedné minutě. Jeho proudová zátěž by měla klesnout, pokud se tak nestane, může se jednat o manipulaci s tímto čidlem.

Dále je u tohoto zařízení možno vyčíst údaje z počítače vozidla, např. údaj o celkové ujeté vzdálenosti, kdy je v počítači vozidla zaznamenán správný údaj celkové ujeté vzdálenosti vozidla a v tachografu vozidla je při manipulaci zaznamenán rozdílný údaj o celkově ujeté vzdálenosti. Funkci lze využít jen u značek vozidel, jejichž výrobci toto umožňují.

Také lze vyčíst různé technické specifikace připojených zařízení k tachografu, jako je sériové číslo čidla KITAS, datum případné výměny tohoto čidla, datum kalibrace a další.

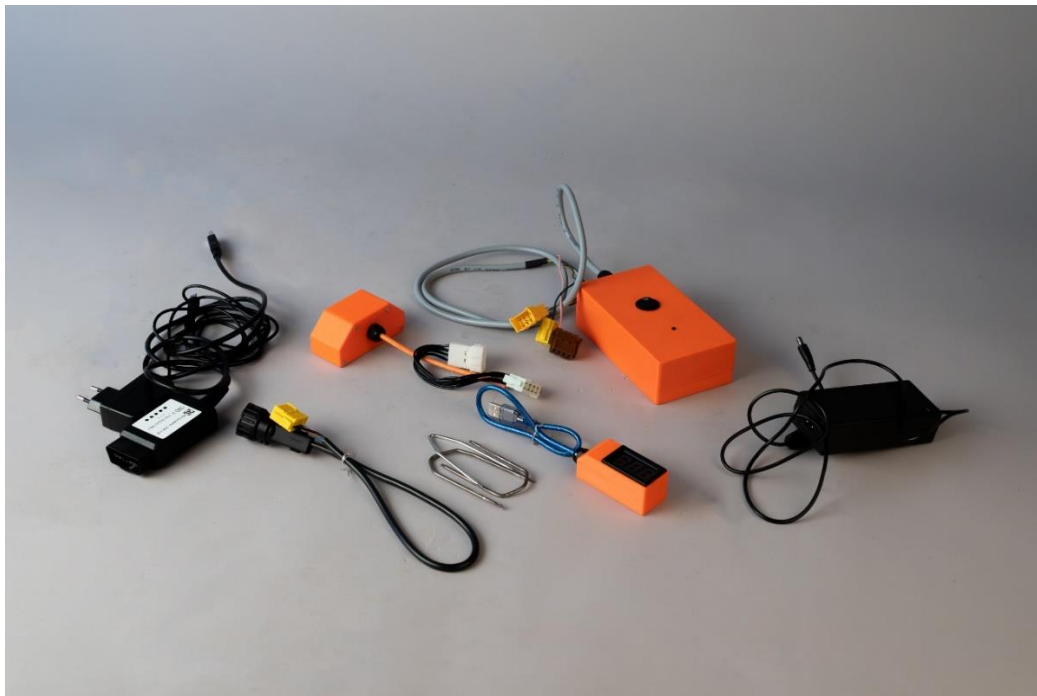
Komplikací u zařízení je jednoznačné neudávání informace, zda je na tomto zařízení provedena nějaká manipulace nebo je zařízení bez manipulace. U softwarové manipulace, kdy došlo k přehrání softwaru tachografu vozidla, je spíše nemožné tuto manipulaci dokázat. Vždy musí následovat demontáž a následné nalezení neoriginálních nebo zmanipulovaných technických částí, jinak pracovník kontrolního orgánu nemá potřebné důkazy pro oznámení daného jednání ke správnému orgánu. Pracovník kontrolního orgánu má podle § 35i

zákona č. 111/1994 Sb., zákon o silničním provozu, možnost přikázat řidiči jízdu do dílny AMS a podrobení se kontrole vozidla v této dílně.



Fotografie č. 1 – kompletní AMT II

Zdroj: Autor



Fotografie č. 2 – komponenty AMT II

Zdroj: Autor

## **2.8 Informace od okolních pracovníků kontrolních orgánů**

Při své praxi se pracovníci kontrolních orgánů často pracovníčně setkávají s kolegy z okolních států, kdy dochází k předávání vlastních zkušeností. Při této příležitosti si i navzájem sdělují informace o jménech firem případně států, kde se nejvíce nedodrží dané předpisy nebo kde se nejvíce manipuluje se záznamy. Při porovnávání s kolegy, ať už s německými, rakouskými, ale i slovenskými a polskými, vyplývá, že všichni mají stejné nebo velmi podobné problémy. Všichni shodně řeší vyhledávání různých manipulací s tachografy a jejich příslušenstvím a s manipulacemi záznamů na kartách řidiče.

Rozdíly jsou ve vybavenosti různých pracovníků kontrolních orgánů daného státu a následném školení o nových manipulacích a předpisech. Dále jsou patrné rozdíly v náplni práce pracovníků kontrolních orgánů jednotlivých států. Např. u německé policie má policista svůj daný okruh kontrolní činnosti, tedy se specializuje jen na kontrolu ADR nebo jen na sociální předpisy apod. U Policie ČR je každý policista univerzální a musí se tedy orientovat v základních ustanoveních zákonů, od řešení dopravních nehod až po trestné činy. Např. policista dálničního oddělení řeší běžné kontroly a přestupky řidičů, dopravní nehody, ale také musí umět vyřešit trestné činy osob a řidičů v jeho místní a věcné příslušnosti. K těmto důležitým znalostem musí dále zvládnout i kontrolu mezinárodní a vnitrostátní dopravy z pohledu technické způsobilosti vozidla (taková Státní technická kontrola, jen od Policie ČR), dále z pohledu sociálních předpisů a v neposlední řadě zkontrolovat i dohodu ADR, pokud řidič jede v tomto režimu. Poměrně často se stává, že při případné kontrole řidiče a vozidla mezinárodní dopravy může dojít k dopravní nehodě v okruhu policistovo kompetence a on je tudíž povinen ji vyřešit. Často tak kontrolu ukončí bez řešení případných nalezených přestupků a odjíždí řešit nehodu. Dalším problémem je stále se upravující legislativa, jak mezinárodní, tak vnitrostátní. Pro pracovníky kontrolních orgánů je velmi obtížné obsáhnout aktuální změny daných předpisů při plnění jejich náplně práce.

V případě vyčlenění specializovaných pracovníků kontrolních orgánů pouze na tento konkrétní druh kontrol je daleko větší šance pro rychlejší nastudování nové změny daných předpisů a proškolení se zaměřením na jejich problematiku.

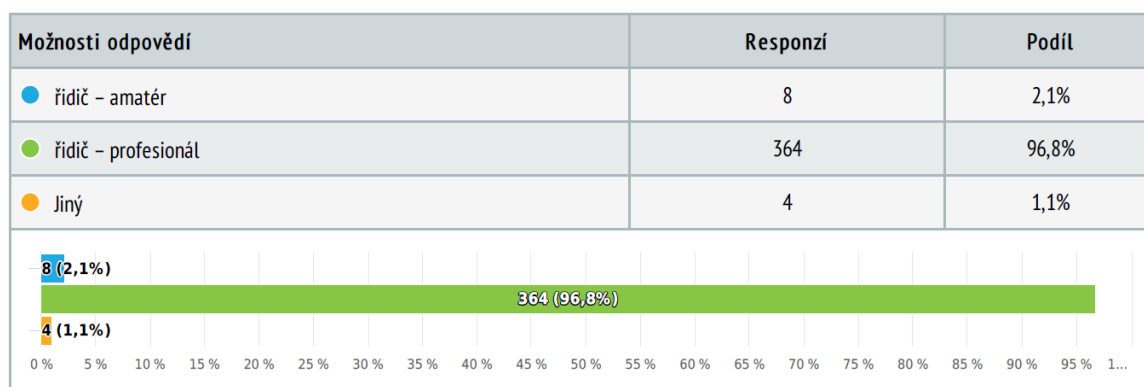
### 3. Praktická část – dotazníky

K danému tématu bylo provedeno dotazníkové šetření jak mezi řidiči, tak mezi pracovníky kontrolních orgánů. Tyto dotazníky byly zaslány pomocí sociální sítě Facebook mezi skupinu řidičů, pomocí aplikace WhatsApp a emailového klienta mezi pracovníky kontrolních orgánů. Dotazník mezi řidiči vyplnilo 376 respondentů a mezi pracovníky kontrolních orgánů 32 respondentů. Oba dotazníky byly vypracovány pomocí internetového serveru Survio.com a dále byly tímto internetovým serverem i vyhodnoceny. Server Survio.com vypracovává přehledně všechny odpovědi a shrnuje je do grafického náhledu.

#### 3.1 Dotazník mezi řidiči

V tomto dotazníku bylo provedeno šetření, ve kterém řidiči odpovídali na celkem 21 otázek. Celkově 8 otázek bylo statistické formy, na zjištění zda se jedná o profesionálního řidiče (tabulka č. 1), zjištění pohlaví (tabulka č. 2), národnosti (tabulka č. 3), věku (tabulka č. 4), praxe (tabulka č. 5), zda se jedná o hlavní náplň práce (tabulka č. 6), v jakém režimu (tabulka č. 7) a s jakým tachografem řidič pracuje (tabulka č. 8). Zbýlých 13 se týká samotného zpracovávaného tématu. Dotazníkové šetření probíhalo zcela anonymně.

#### 1. otázka: Pracujete jako řidič amatér nebo profesionál?



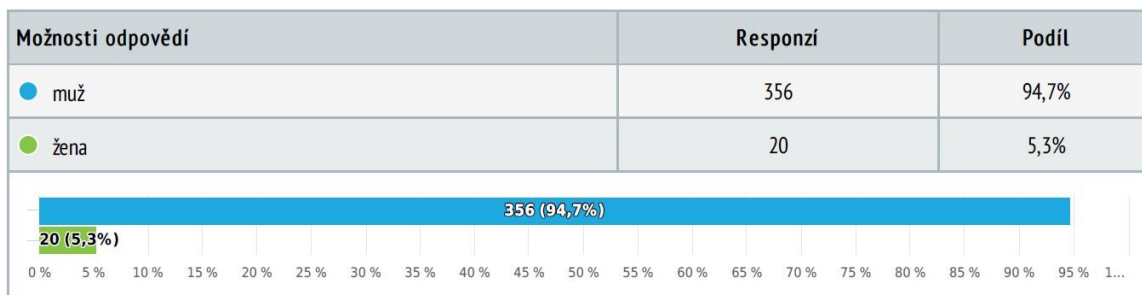
Tabulka č. 1

Zdroj: vlastní šetření

V otázce č. 1 bylo zjištěno, že většina řidičů, kteří vyplnili dotazník, je řidičů profesionálních (96,8%, 364 respondentů). Toto zjištění je dobré z hlediska objektivního posouzení celého dotazníku, jelikož tito řidiči mají nejvíce zkušeností

s dodržováním, či nedodržováním sociálních předpisů a s jejich případnou manipulací, a to i v zahraničí.

## 2. otázka: Jste muž nebo žena?

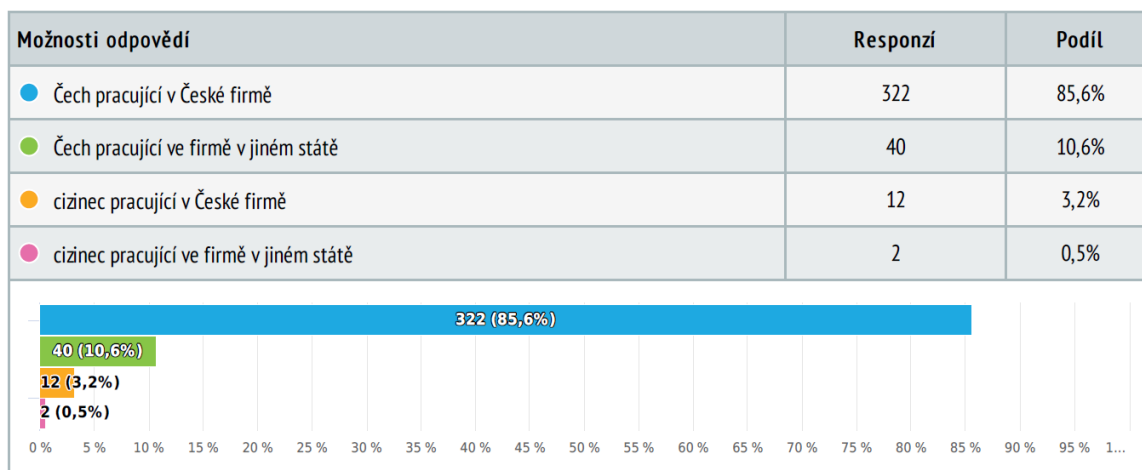


Tabulka č. 2

Zdroj: vlastní šetření

Z odpovědí v otázce č. 2 vyplývá, že i ženy jsou zastoupeny mezi řidiči velkých vozidel (5,3%, 20 respondentů).

## 3. otázka: Jste Čech nebo cizinec?

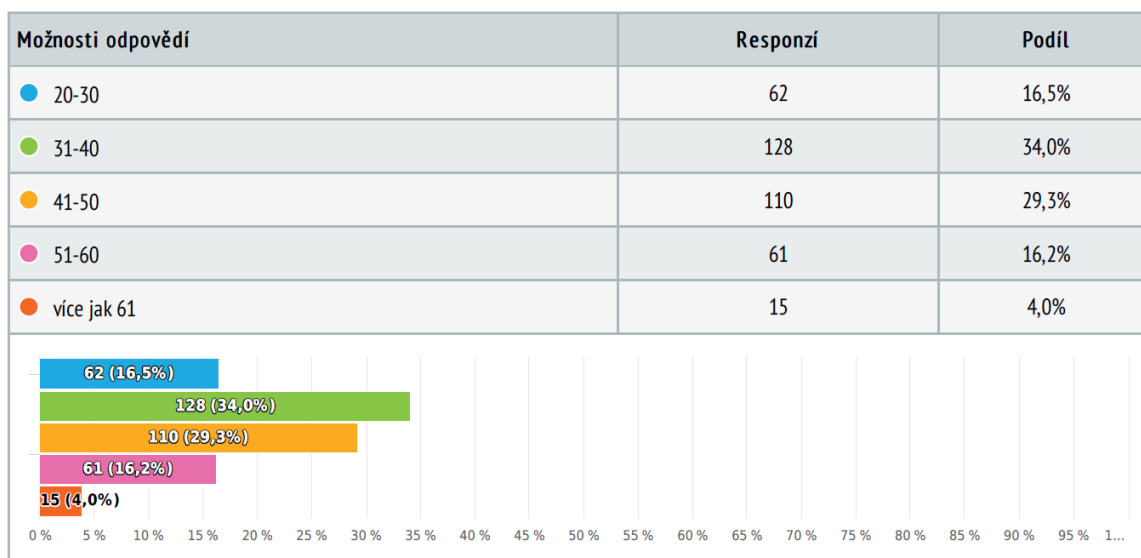


Tabulka č. 3

Zdroj: vlastní šetření

Ve 3. otázce převažuje nejvíce odpovědí od českého řidiče pracujícího v české firmě (85,6%, 322 respondentů) a jako druhá nejvíce častá odpověď je český řidič pracující ve firmě v jiném státě (10,6%, 40 respondentů).

#### 4. otázka: Kolik vám je let:

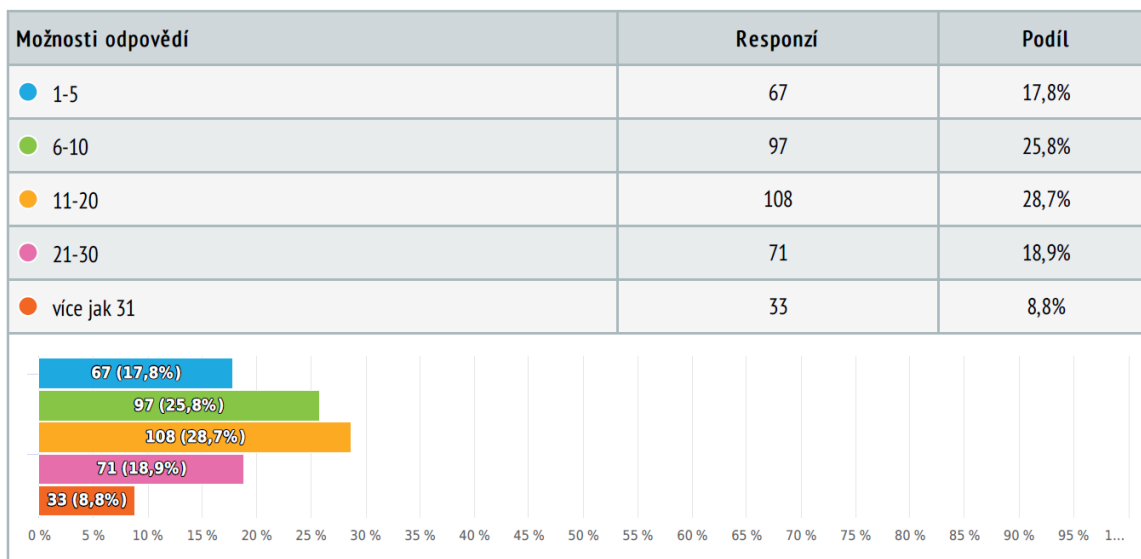


Tabulka č. 4

Zdroj: vlastní šetření

V otázce č. 4 bylo zjištěno, že věkový rozsah respondentů je velmi široký, nejvíce jsou zastoupeni řidiči mezi 31 až 40 lety (34%, 128 respondentů), následuje 41 až 50 (29,3%, 110 respondentů), mezi 20 až 30 a 51 až 60 lety je stejný poměr (16,5%, 62 respondentů a 16,2%, 61 respondentů). Více jak 61 let mělo 15 řidičů.

#### 5. otázka: Kolik let praxe máte:

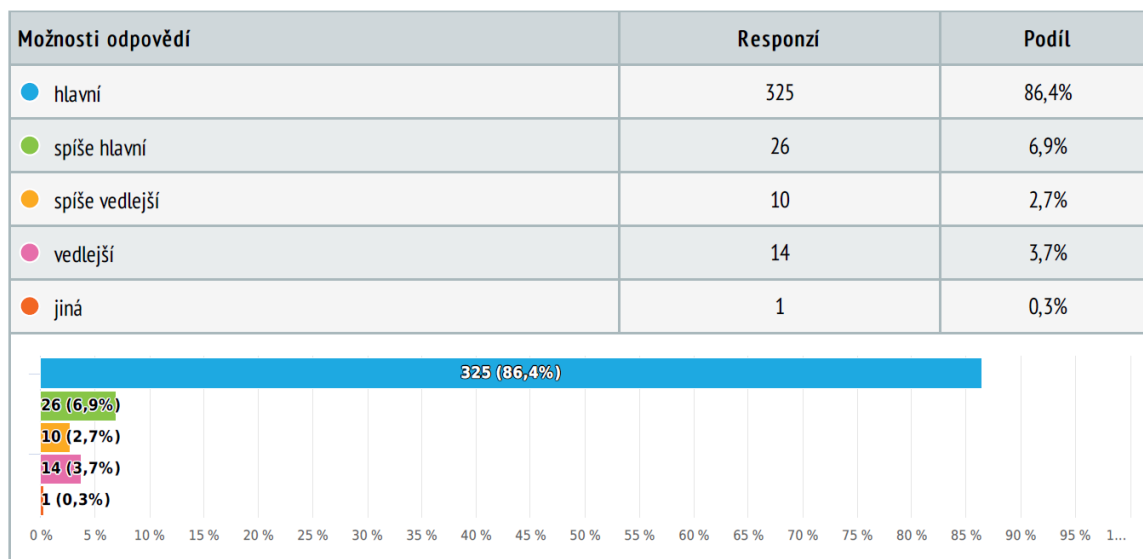


Tabulka č. 5

Zdroj: vlastní šetření

5. otázka se týká délky praxe daných řidičů, kdy nejvíce řidičů mělo délku praxe mezi 11 až 20 lety (28,7%, 108 respondentů) a hned za nimi bylo rozmezí 6 až 10 let (25,8%, 97 respondentů), Více jak 31 let praxe mělo 33 respondentů což je skoro 10 % (8,8%) celkově dotazovaných řidičů. Skoro stejný počet řidičů se pohybuje mezi 1 rokem až 5 léty a 21 až 30 let praxe (kolem 18%, kolem 70 respondentů).

#### 6. otázka: Je to Vaše hlavní náplň práce nebo spíše jen vedlejší?



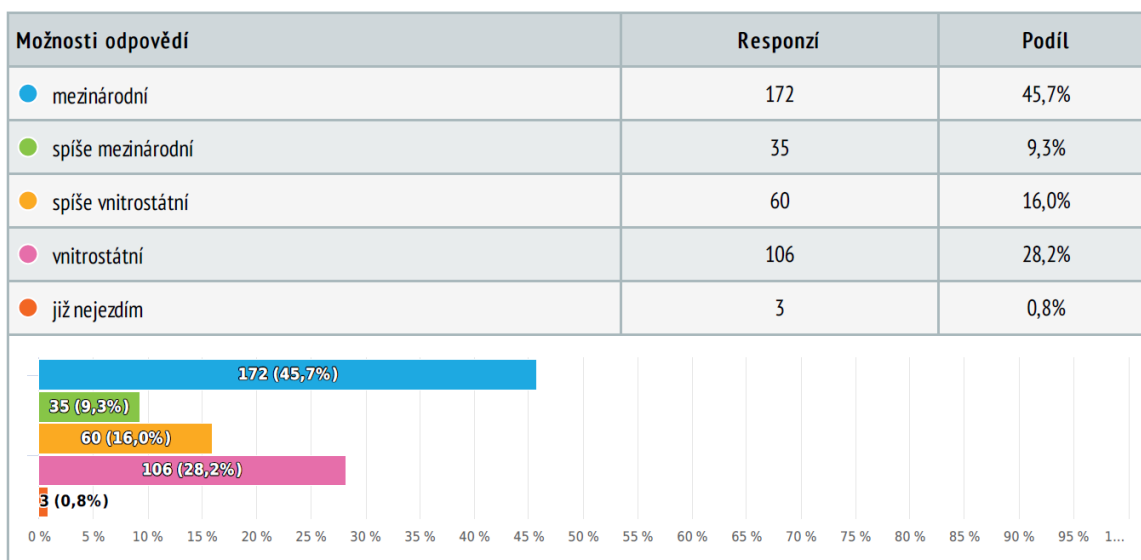
Tabulka č. 6

Zdroj: vlastní šetření

Otázka č. 6 se ptá řidičů, zda je tato činnost jejich hlavní pracovní náplní. Většina dotázaných (86,4%, 325 respondentů) uvedla, že ano.



## 7. otázka: Jezdíte v režimu mezinárodním nebo vnitrostátním?

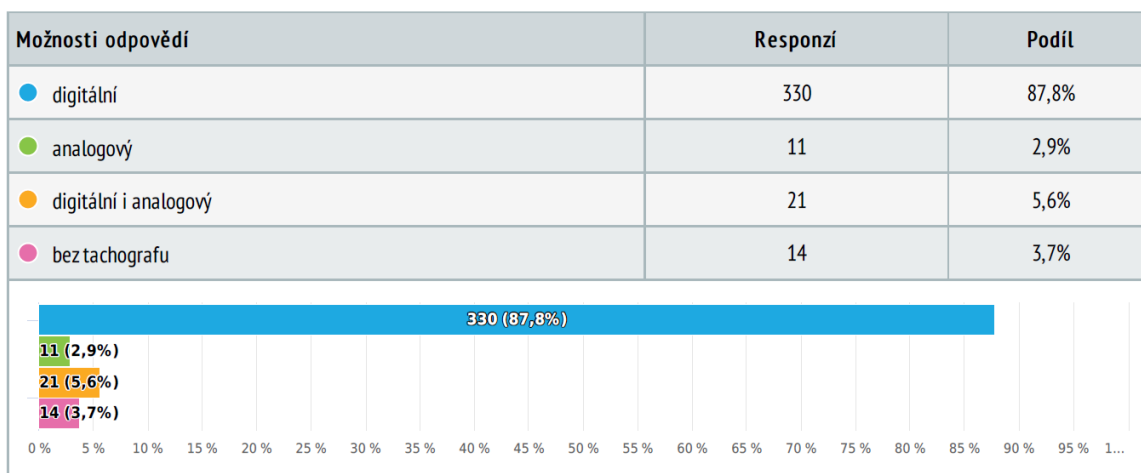


Tabulka č. 7

Zdroj: vlastní šetření

V 7. otázce uvedli dotázaní, že skoro polovina (45,7%, 172 respondentů) řidičů jezdí v mezinárodním režimu, takže mají zkušenosti i z jiných států. Hned druzí jsou vnitrostátní řidiči, více jak ¼ (28,2%, 106 respondentů).

## 8. otázka: Řídíte vozidlo s digitálním nebo analogovým tachografem?

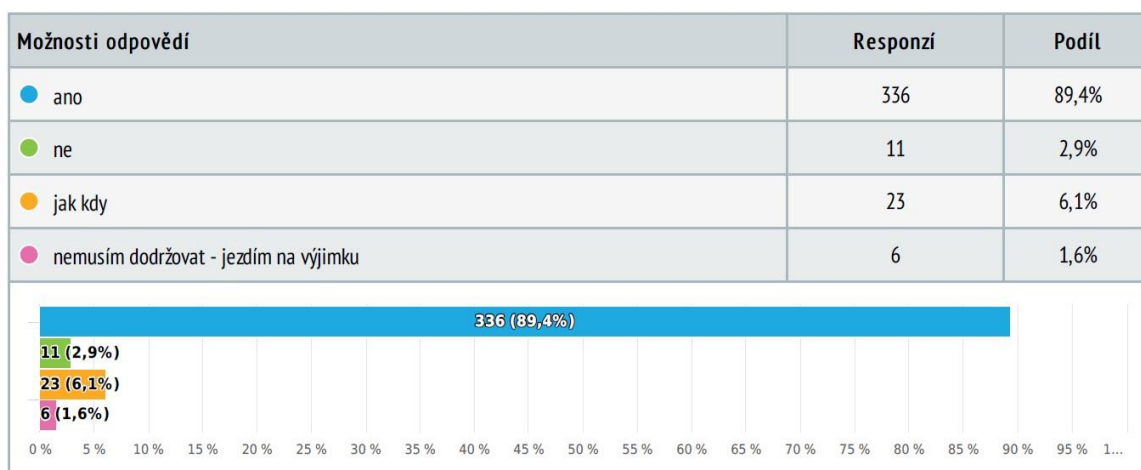


Tabulka č. 8

Zdroj: vlastní šetření

Na 8. otázku odpověděla většina řidičů (87,8%, 330 respondentů), že mají namontovaný ve svém vozidle digitální tachograf. Analogový tachograf nebo vozidlo bez tachografu je dnes již spíše výjimkou. Většinou se jedná o velice stará vozidla, která jezdí někde na stavbě mimo pozemní komunikace.

## 9. otázka: Při řízení vždy dodržujete předepsané doby odpočinků a řízení?

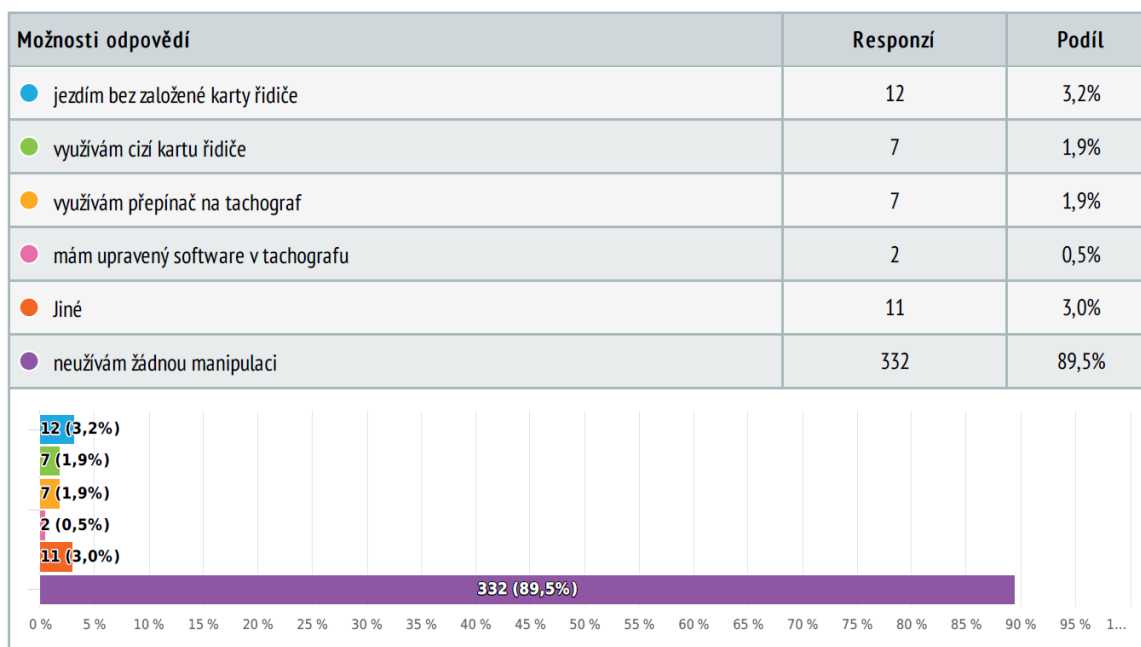


Tabulka č. 9

Zdroj: vlastní šetření

Pozitivní zjištění přinesla odpověď na otázku č. 9, a to že většina dotázaných dodržuje předepsané doby odpočinků a řízení (89,4%, 336 respondentů), jen zcela malá hrstka (2,9%, 11 respondentů) potvrdila, že dané předpisy nedodržuje.

## 10. otázka: Využíváte nějaké „kličky“, aby Vám vycházely doby dle předpisů nebo „si pomáháte“ nějakým jiným systémem?

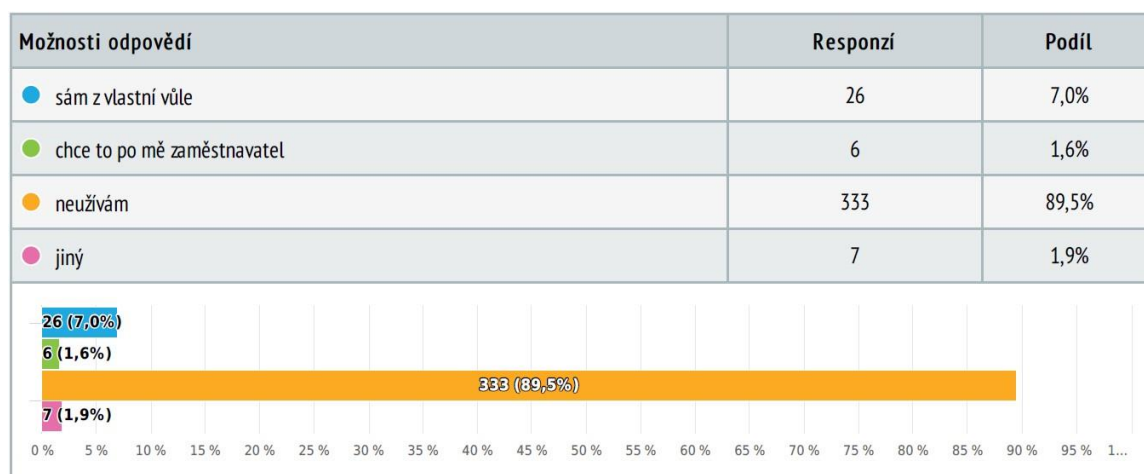


Tabulka č. 10

Zdroj: vlastní šetření

Zda využívají nějakou manipulaci, aby jim vycházely doby podle předpisů, odpovídali respondenti v otázce č. 10. Většina (89,5%, 332 respondentů) nemanipuluje s tachografem ani záznamem řidiče na kartě, ale i přesto si „nějak pomáhá“ – nedodrží více jak 10% řidičů (1,9% využívá cizí kartu, 1,9% má přepínač na tachografu, 3,2% jezdí bez založené karty, 0,5% uvedla, že má upravený software v tachografu vozidla a 3,0% má jinou manipulaci). Tedy každý desátý dotázaný řidič nějak porušuje sociální předpisy.

### 11. otázka: Uveďte důvod využívání manipulace:

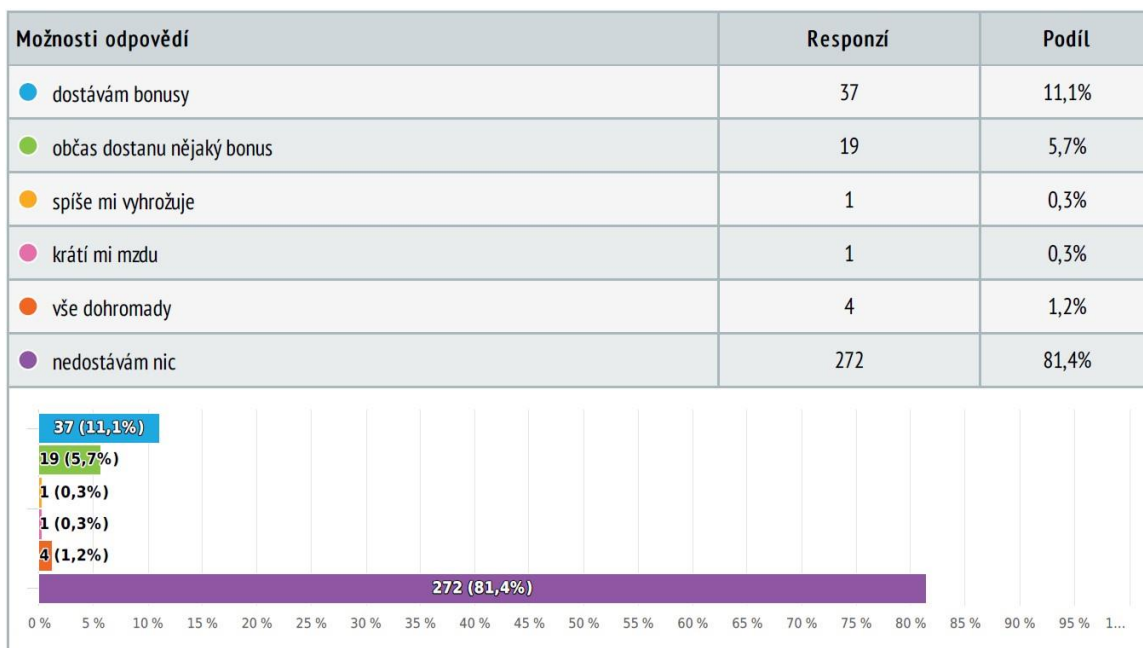


Tabulka č. 11

Zdroj: vlastní šetření

V otázce č. 11, zda řidič sám z vlastní vůle (dojezd domů, na nakládku či přerušovaný spánek, atd.) manipuluje se záznamy, nebo zda je mu to nařízeno zaměstnavatelem uvedla, jako důvod užívání manipulace vlastní vůli (7%, 26 respondentů). I zde převládá většinově, že neužívá žádnou manipulaci (89,5%, 333 respondentů). Jen malá část (1,6%, 6 respondentů) respondentů uvedla, že je k tomuto jednání vedena zaměstnavatelem.

**12. otázka: Jste za to nějak ohodnocen od zaměstnavatele nad rámec smluvené mzdy nebo Vám spíš vyhrožuje, že Vás třeba vyhodí atd.?**

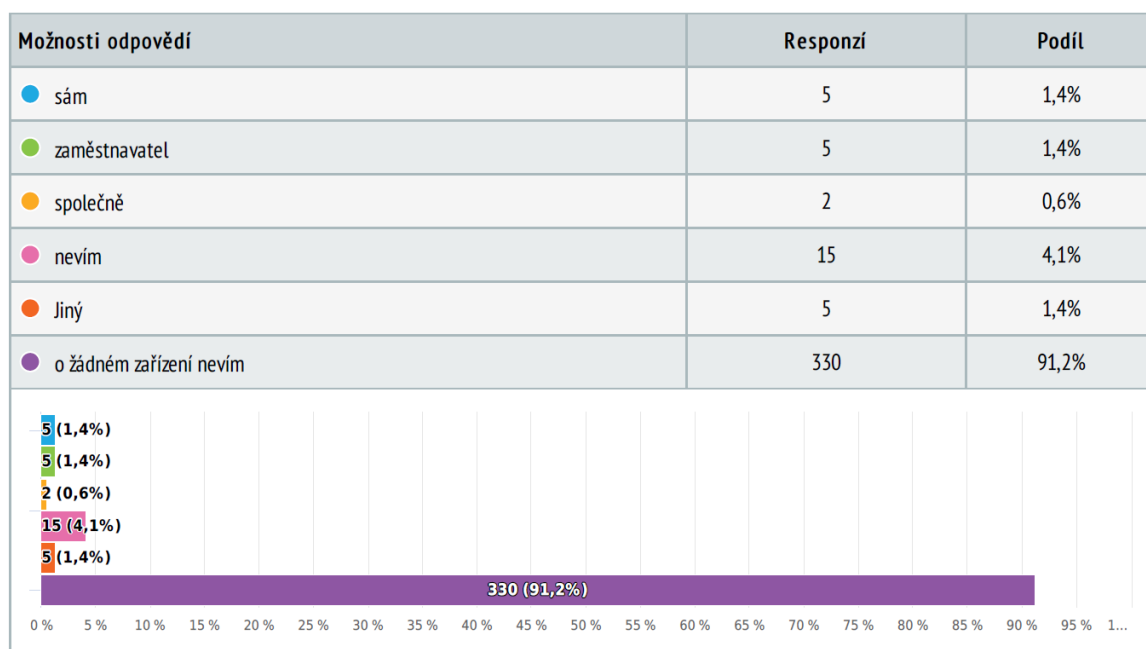


Tabulka č. 12

Zdroj: vlastní šetření

V nepovinné otázce č. 12, jestli dostává řidič nějaké bonusy od zaměstnavatele, odpovídalo 334 řidičů, z nichž 37 řidičů potvrdilo, že dostává bonusy od zaměstnavatele a 19 řidičů toto ohodnocení dostane občasně. Výhrůžky a krácení mzdy, pokud řidič neužije manipulaci nebo dodržuje předpisy, uvedli pouze 2 řidiči a u 4 řidičů, jsou využívány oba dva způsoby.

**13. otázka: Když máte nějaké zařízení na manipulaci záznamů v tachografu a na kartě řidiče, montoval jste si to tam sám nebo zaměstnavatel?**



Tabulka č. 13

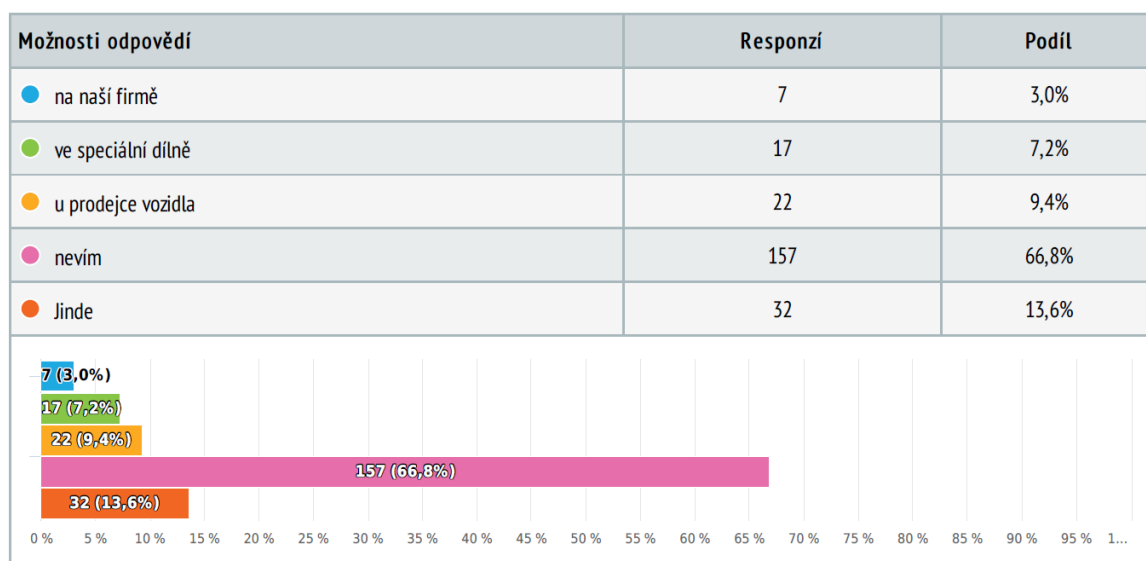
Zdroj: vlastní šetření

**14. otázka: Jaké zařízení na manipulaci užíváte, máte namontované?**

Jednotlivé odpovědi v této otázce jsou součástí přílohy č. 1.

Odpověď byla 230x nevyplněná, většina negovala využití jakéhokoliv zařízení, pouze v několika odpovědích se řidiči přiznávají k magnetu nebo jízdě na OUT. Zbytek pravděpodobně nechce uvést přesnou manipulaci z důvodu neodhalení praktik (viz jedna odpověď „Tajné.“).

### 15. otázka: Kde probíhala montáž tohoto zařízení nebo přehrání softwaru tachografu?

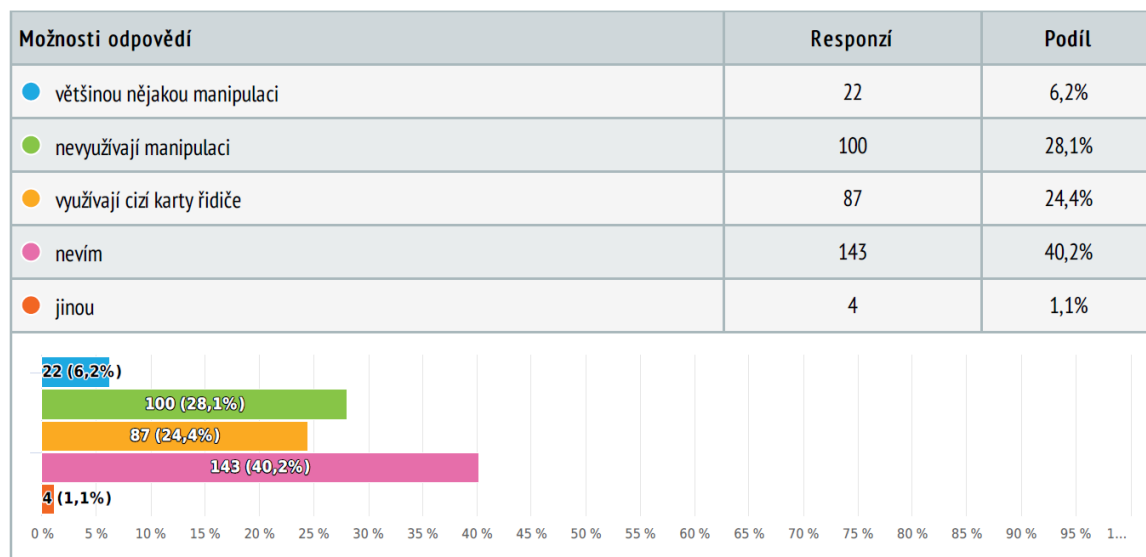


Tabulka č. 14

Zdroj: vlastní šetření

V 15. otázce uvedli řidiči, že montáž nebo přehrání softwaru probíhalo ve skoro 10% u prodejce vozidla, na firmě v 3% případů a ve speciální dílně v 7,2% případů. Někde jinde uvedlo 13,6%. Ostatních 66,8% neví.

### 16. otázka: Jakou máte zkušenost mezi řidiči, jestli využívají taky takové zařízení nebo jezdí podle daných dob řízení a odpočinků?

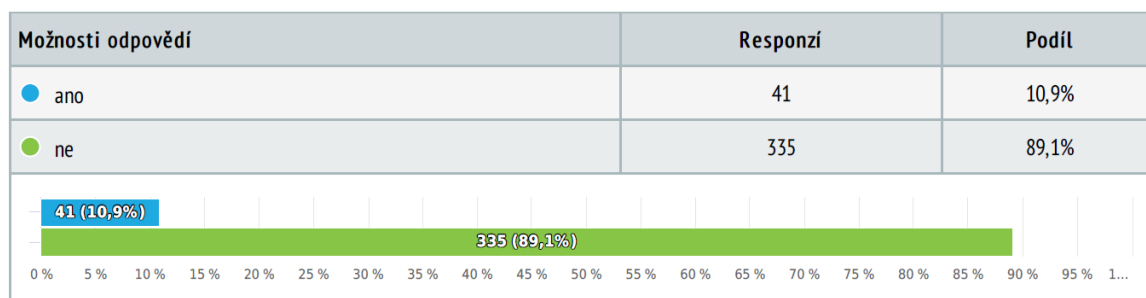


Tabulka č. 15

Zdroj: vlastní šetření

Otázka č. 16, zda mají řidiči, z doslechu od ostatních řidičů, zkušenost s nějakou manipulací, většina uvedla, že neví (40,2%, 143 respondentů), další nejčastější odpovědí bylo, že nevyužívají (28,1%, 100 respondentů), dále skoro ¼, že užívají cizí kartu řidiče (24,4%, 87 respondentů), a jinou nebo nějakou manipulaci užívá 7,3% řidičů.

**17. otázka: Demontovali Vám již kontrolní pracovníci tachograf nebo jeho komponenty?**

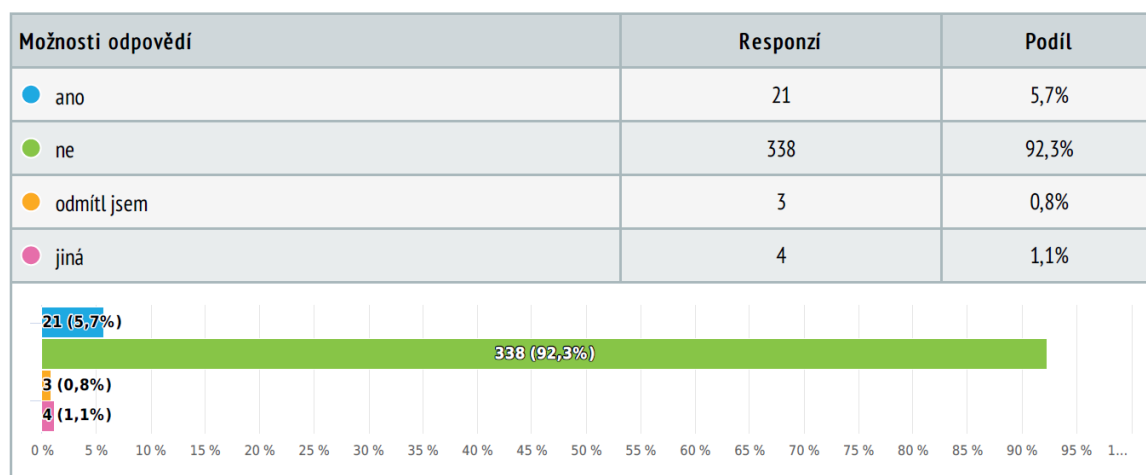


Tabulka č. 16

Zdroj: vlastní šetření

Značná část řidičů se již setkala s demontáží tachografu nebo jeho komponent. V otázce č. 17 toto uvedlo více jak 10% řidičů (10,9%, 41 respondentů).

**18. otázka: Odvedli Vás kontrolní pracovníci do technické dílny AMS?**



Tabulka č. 17

Zdroj: vlastní šetření

Také v další otázce č. 18 nemá zkušenost s příkazem k jízdě s vozidlem do AMS 338 řidičů, příkaz k jízdě do AMS uposlechlo 21 řidičů a neuposlechnutí příkazu k jízdě uvedli 3 řidiči.

**19. otázka: Popište nějaké zkušenosti, vlastní nebo z doslechu, s manipulací s tachografem a kartou nebo uloženými údaji a způsoby této manipulace?**

Většina dotázaných řidičů uvedla, že řídí bez založené karty řidiče nebo na kartu cizího řidiče nebo mají magnet na čidle KITAS. Někteří uvádějí i jízdu v režimu OUT (který se správně může využít jen mimo pozemní komunikaci). Jsou zde, ale i odpovědi typu „Montované nějaké zařízení, které se aktivovalo příslušným namačkáním brzdového pedálu.“

Jednotlivé odpovědi k této otázce jsou uvedeny v příloze č. 1, zde je uvedeno pár vybraných:

- „Typicky z médií země východu kde je vyšší korupce a nižší kontrola, vidíme hardwarové prostředky (vyřazení čidla otáčení), v CZ hlavně jízda bez karty, případně jízda na cizí kartu. Hlavně mimo dálnice.“
- „Vypnutí tachografu pomocí kombinace sešlápnutí/otočení volantů a mačkání tlačítek - prakticky nejde nalézt.“
- „**Vím o společnosti, která upraví tacho tak, že po dlouhém stisknutí OK nebo tlačítka které si zvolíte, se tachograf zablokuje a zapisuje pauzu. I při jízdě....cena 1000e...úprava je bez demontáže tachografu...jen se připojí s notebookem....práce na 5 minut a osobně jsem u toho byl, když úprava proběhla**“
- „Nevyplatí se to. Je to zbytečně stres. Na to, do jakýho lezeš rizika, jsou za to malý přivýděly, když vůbec nějaký jsou. Jezdím si v klidu jak mam a je klid. Alespoň nejsem v práci 24/7.“

Pro srozumitelnost jsou odpovědi lehce počeštěny (diakritika, atd.)

**20. otázka: Popište nějaké zkušenosti nebo informace s manipulací s tachografem a kartou nebo uloženými údaji z okolních států?**

Většina respondentů uvádí, že nemají zkušenost, neví. Další uvádějí klasické věci jako: jízda na cizí kartu, bez karty, režim OUT, magnet. Dále přiznané porušení, kdy řidiči pokutu uhradí zaměstnavatel. A řidiči uvedli i informace o



instalaci nějaké deaktivace tachografu (dob řízení, atd.) z Polska. Za zmínku stojí i odpověď, kdy dotyčný řidič má vlastní zkušenost s řidiči ze států z východního bloku, kteří měli falešné řidičské průkazy.

Jednotlivé odpovědi k této otázce jsou uvedeny v příloze č. 1, zde je uvedeno pár vybraných:

- „Jezdím v Německu, a tam jsem se neseťkal s manipulací, spíš s přiznaným porušením, a platbou pokuty zaměstnavatelem.“
- „Poláci mívají deaktivaci tachografu za jízdy.“
- „Poláci a Rumuni jsou experti na různé vypínače a u starých aut na magnety.“
- „Řidiči z Polska používali i jiné karty s čipem než karty řidiče, tachograf pouze zaznamenal "neplatná karta" a tak to jezdily po celé Evropě, dále řidiči z východních zemí používají různé přístroje k ošizení tachografu, auto jede zcela normálně, ale na tachografu jsou zaznamenány data, jako kdyby vozidlo stálo a řidič vykonával pauzu.“
- „V některých státech východního bloku, někteří řidiči, nejenom, že manipulují s jejich tachografem, ale kolikrát nemají ani pravé řidičské oprávnění, proto to kolikrát vypadá na silnicích tak jak to vypadá. Pokud přijede autobus plný řidičů na firmu a zjistí se, že polovina z nich má na ŘP stejné číslo, asi to nehraje. O tomto případě vím. Firma je poslala zpět do jejich země.“

## **21. otázka: Prostor na nějaké další postřehy, informace z praxe:**

V této otázce byl ponechán prostor pro jakékoliv postřehy řidičů ze svých cest. Většinou řidiči uvádějí, že je to těžké povolání, kdy není kde dělat „pauzy“, kde zaparkovat, krádeže paliva a přepravovaného zboží na parkovištích apod.. Ale také řidiči uvádějí, že porušování předpisů za to nestojí a jakoukoli manipulaci odmítají a jezdí jak se má.

Jednotlivé odpovědi k této otázce jsou uvedeny v příloze č. 1, zde je uvedeno pár vybraných:

- „Dnes je největším problémem parkování. A to teď v Česku nebo i v jiných zemích. V Čechách je to o to větší problém, protože nová parkoviště se prakticky nestaví, ale stará se zavírají. Nehledě na to, že dnes si spousta

měst dala celoplošné zóny se zákazem stání pro kamiony. Svým způsobem se dá říct, že jsou řidiči tímto způsobem šikanováni. Není kde udělat pauzu, ale policie i přes to, že o tomto problému ví, tak se pokutuje řidič za porušení povinnosti. Sama, ale nedělá nic proto, aby se situace zlepšila. To, že se jednou za dva roky někde otevře parkoviště pro dvacet kamionů, situaci neřeší. Čechy jsou tranzitní země naše silnice a dálnice tomu nevyhovují.“

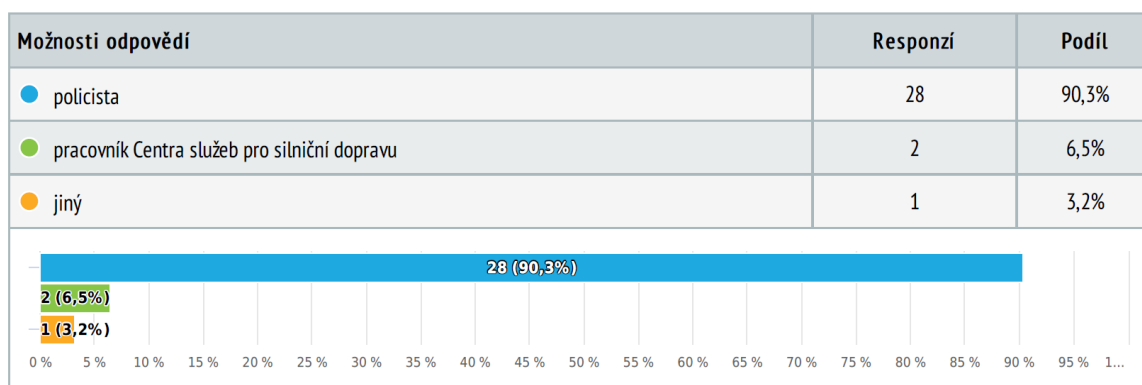
- „Firma kde jezdím teď brigádně, dostala velkou pokutu za manipulace a tolerance manipulace a přestala to akceptovat. Jezdím u této firmy, protože dodržuje AETR. Řidiči dostávají bonusy za respektování AETR. První signál, jestli firma dodržuje AETR je způsob placení. Jedině paušál na den, bez souvislosti kolik nejedeš km. Kdyby zakázali „km“ tak řidiči by nebyli motivováni porušovat.“
- „Hodně řidičů bez praxe, hlavně východní bloky, Pl, Let, Ro.“, „Před lety se používaly magnety. Ale většinou ne na jízdu, ale např. na najetí si na loď nebo přeparkování. Také v případě, že se dlouho skládá nebo nakládá, tak pro vyjetí z firmy a začátku DDO. V dnešní době již toto nelze a 99% řidičů to nedělá. Výjimkou mohou být řidiči z Turecka a bývalé SSSR, dnes především řidiči z Ukrajiny.“
- „Většinu přestupku ohledně manipulace tachografu najdeme u vozidel z východních zemí jako Rumunsko, Bulharsko, Ukrajina, dokonce v těchto zemích i vyřadí vstřikováním Ad-Blue aniž by vozidlo zjistilo jeho nefunkčnost, a šetří tímto firmy nemalé peníze na mýtném a samozřejmě i na samotné spotřebě Ad-Blue. Občas se najde i firma ze západní Evropy, ale většinou je majitelem cizinec. Dříve velmi běžné v Nizozemí nebo Belgii.“
- „Uvítal bych na našem území více kontrol, hlavně řidičů z Polska, Rumunska, Bulharska, Litvy a podobných destinací. Tito řidiči absolutně ignorují veškeré předpisy.“

### **3.2 Dotazník mezi kontrolními orgány**

V tomto dotazníku bylo provedeno šetření, ve kterém pracovníci kontrolních orgánů odpovídaly na celkem 31 otázek. Celkově 6 otázek bylo statistické formy,

na zjištění zda se jedná o policistu (tabulka č. 18), zjištění věku (tabulka č. 19), praxe (tabulka č. 20), jak často provádí kontrolní činnost (tabulka č. 21), zda je to hlavní náplň práce (tabulka č. 22), na jaké pozemní komunikaci kontrolu provádí (tabulka č. 23). Zbýlých 25 se týkalo samotného zpracovávaného tématu. Dotazníkové šetření probíhalo zcela anonymně.

### 1. otázka: Pracujete jako policista nebo jiný pracovník?

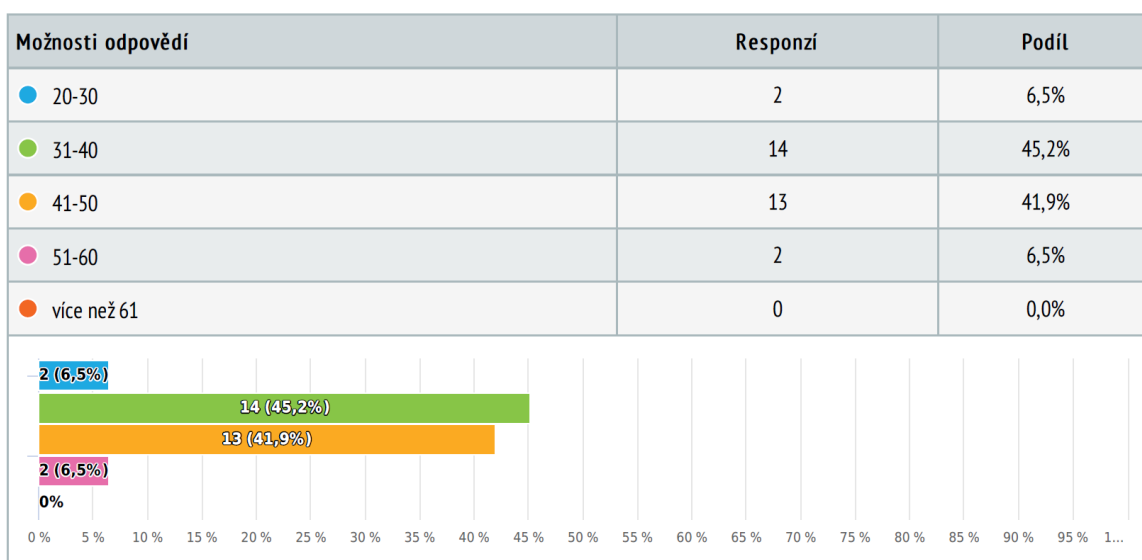


Tabulka č. 18

Zdroj: vlastní šetření

Z odpovědí na otázku č. 1 vyplývá, že většina pracovníků kontrolního orgánu je z řad Policie ČR (celkem 28 respondentů tj. 90,3%).

### 2. otázka: Kolik je Vám let?

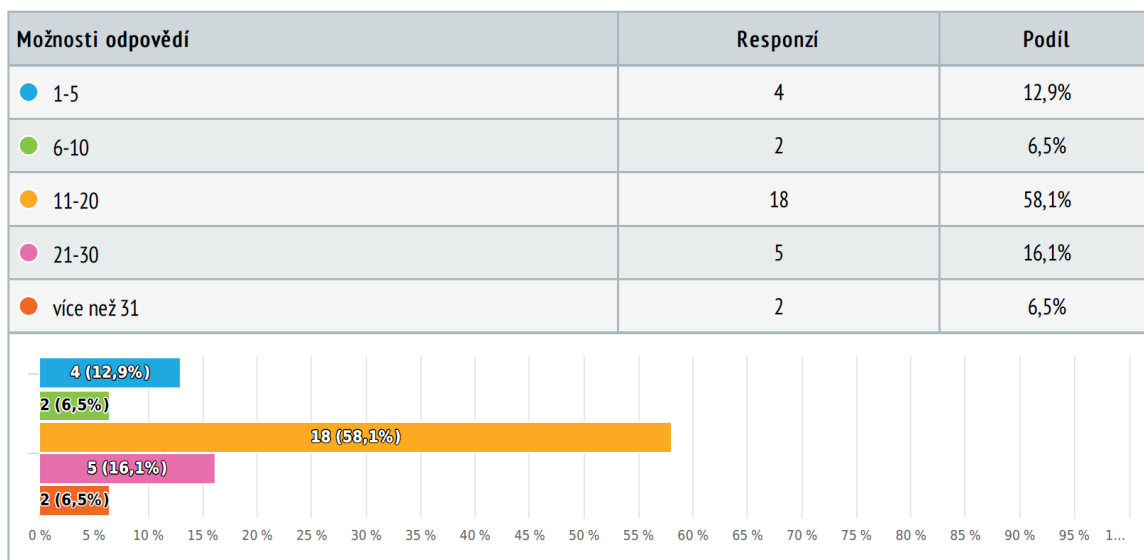


Tabulka č. 19

Zdroj: vlastní šetření

Věkovým rozpětím pracovníků kontrolních orgánů se zabývá otázka č. 2. Zde byl pro odpovědi použit desetiletý rozestup a nejvíce skoro polovina respondentů byla v rozmezí 31 až 40 let a 41 až 50 let (45,2% a 41,9%). Od 20 do 30 let a od 51 do 60 let bylo shodně 6,5% (2 respondenti).

### 3. otázka: Kolik let praxe máte v oboru?

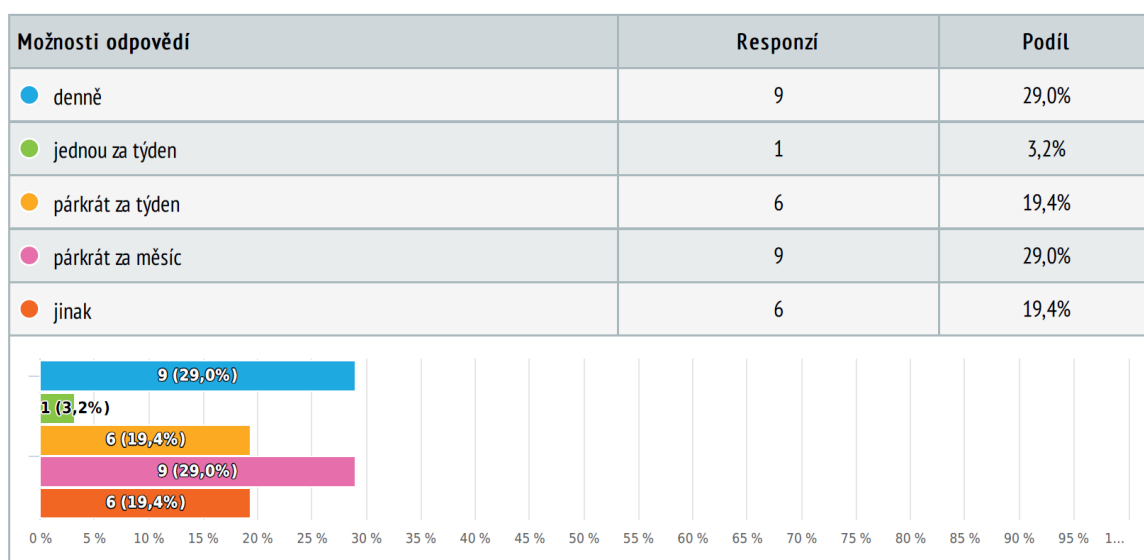


Tabulka č. 20

Zdroj: vlastní šetření

Na otázku č. 3 více jak polovina dotázaných uvádí svoji dlouholetou praxi v oboru 11 až 20 let (58,1%).

### 4. otázka: Jak často se zabýváte kontrolou sociálních předpisů?

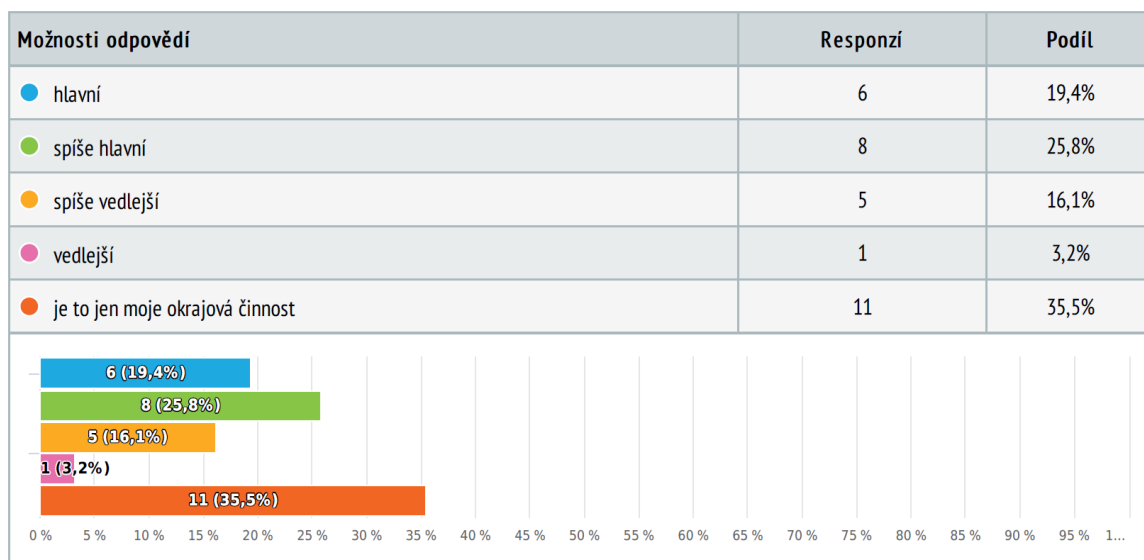


Tabulka č. 21

Zdroj: vlastní šetření

V otázce č. 4 bylo zjištěno, že 29% pracovníků kontrolních orgánů se zabývá kontrolou sociálních předpisů každý svůj pracovní den. Naproti tomu stejné množství 29% se touto problematikou zabývá jen okrajově (párkrát za měsíc).

#### 5. otázka: Je to Vaše hlavní náplň práce nebo spíše jen vedlejší?

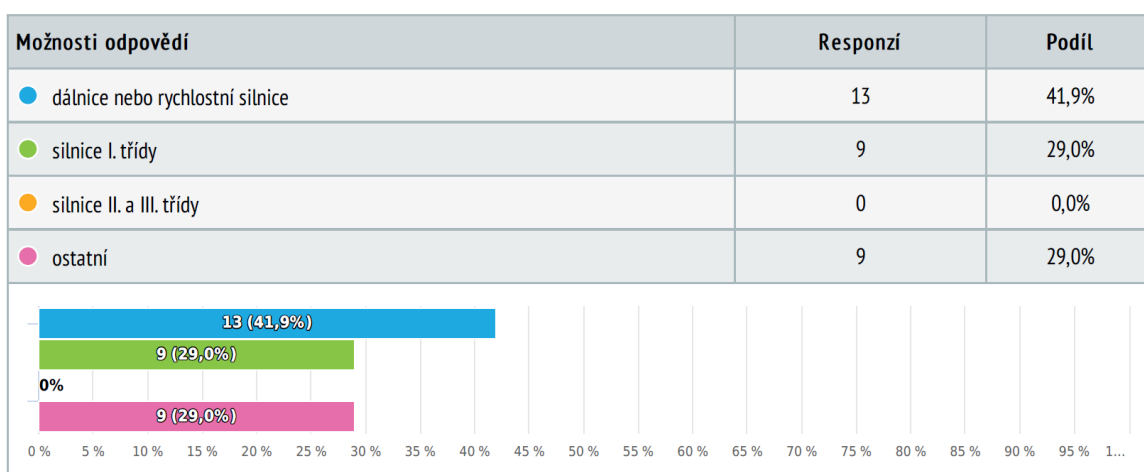


Tabulka č. 22

Zdroj: vlastní šetření

Z odpovědí na otázku č. 5 je patrné, že téměř polovina respondentů (45,2%) má tyto kontroly jako hlavní nebo spíše hlavní pracovní činnost.

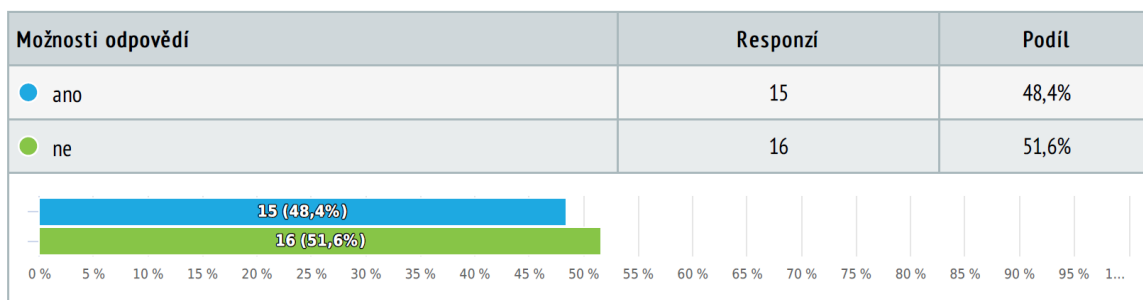
#### 6. otázka: Kontroly provádíte spíše na:



Tabulka č. 23

Zdroj: vlastní šetření

## 7. otázka: Využíváte při kontrolách sociálních předpisů nějaké zařízení pro odhalování manipulace s tachografem?



Tabulka č. 24

Zdroj: vlastní šetření

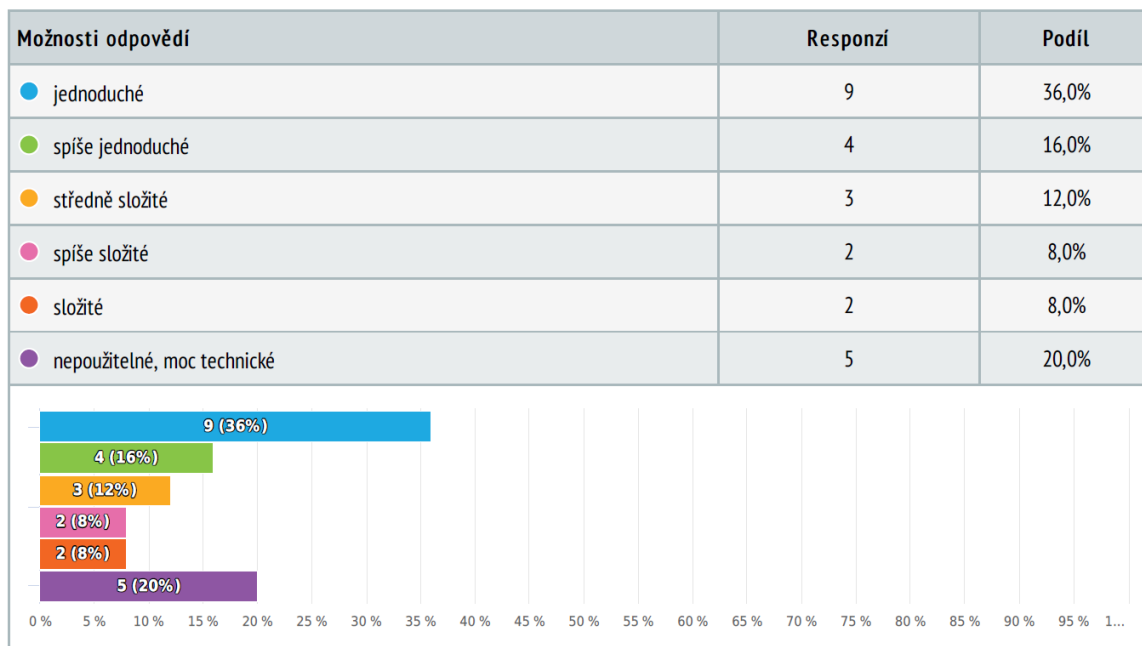
Zda je využíváno zařízení pro odhalování manipulací v otázce č. 7 uvedla téměř polovina dotázaných (48,4%), že některé technické prostředky využívá. Zbýlých 51,6 %, že nevyužívá.

## 8. otázka: Jaké zařízení pro odhalování manipulací užíváte? Uveďte prosím jaké:

Jednotlivé odpovědi v této otázce jsou součástí přílohy č. 2.

U této otázky bylo výzkumem zjišťováno, zda mají pracovníci kontrolních orgánů k dispozici nějaké technické prostředky pro odhalování manipulací. Většinou je využíváno zařízení AMT II, které je k dispozici na každém krajském ředitelství Policie ČR. U Centra služeb pro silniční dopravu je to jejich interní zařízení.

**9. otázka: Pokud využíváte toto zařízení, jak moc složité je pro vás s tímto zařízením pracovat?**

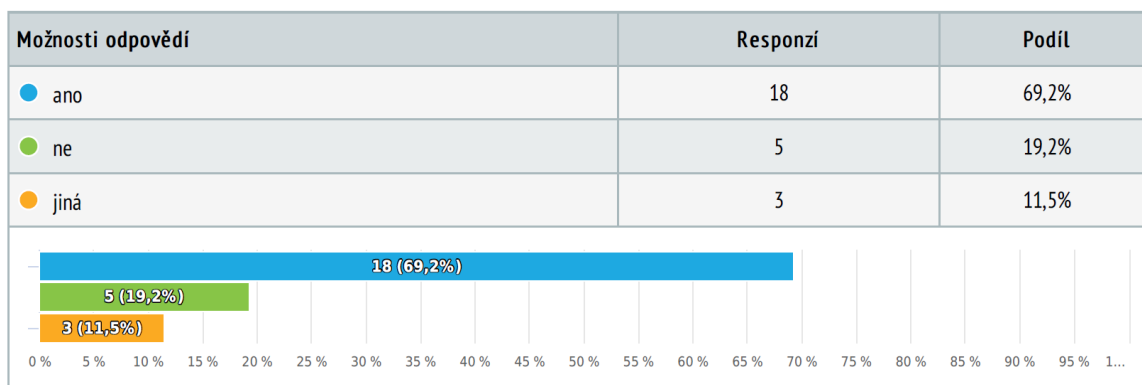


Tabulka č. 25

Zdroj: vlastní šetření

Složitostí v používání zařízení k odhalování manipulace, pro pracovníky kontrolních orgánů, se zabývá otázka č. 9. 36% respondentů uvádí, užití jako jednoduché a u 16% spíše jednoduché, ale pro 20% je nepoužitelné, moc technické.

**10. otázka: Je pro vás při kontrolách toto zařízení přínosem?**

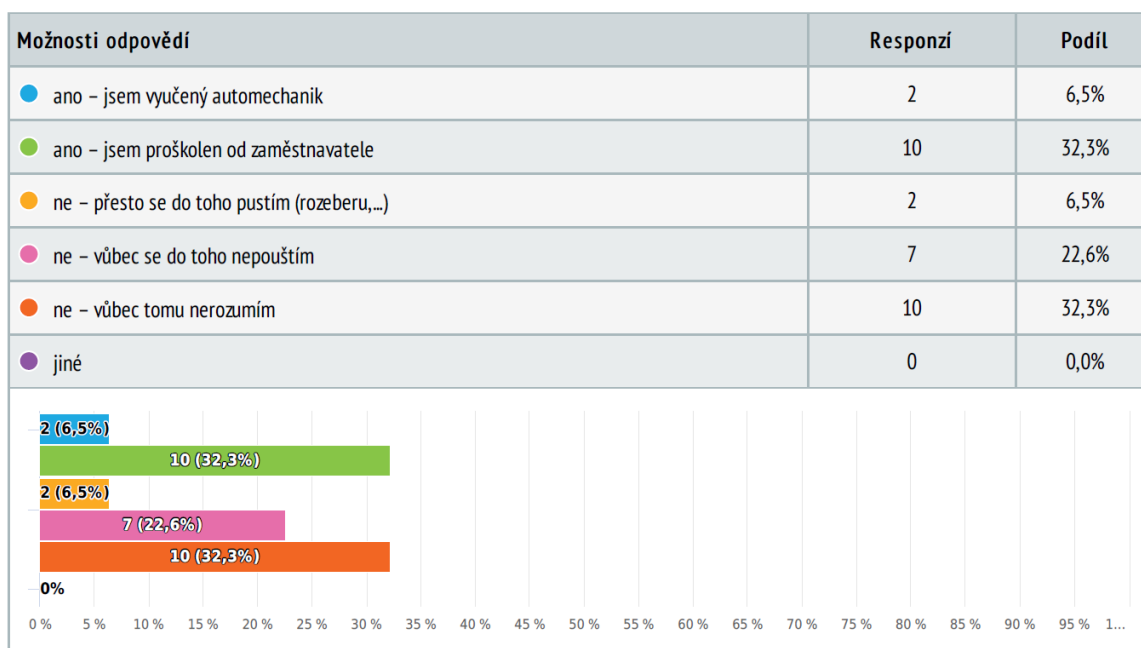


Tabulka č. 26

Zdroj: vlastní šetření

V otázce č. 10 je pro 69,2% dotázaných, kteří zařízení používají, přínosem.

## 11. otázka: Jste nějak proškolen v demontáži tachografu a jeho komponent na kontrolovaných vozidlech?



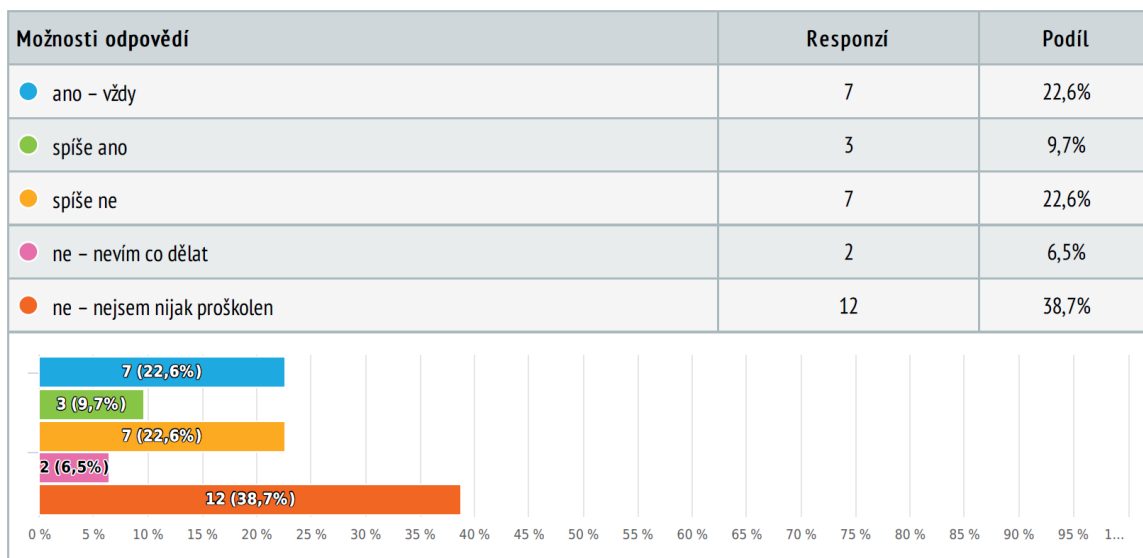
Tabulka č. 27

Zdroj: vlastní šetření

Otázka č. 11 zjišťovala, zda jsou pracovníci kontrolních orgánů nějak proškoleni nebo vyučeni v oboru pro demontáž tachografu. Výzkumem bylo zjištěno, že 38,8% je vyučeno v oboru automechanik nebo bylo proškoleno zaměstnavatelem. Zbytek buď proškolen nebyl, ale i tak se do kontroly a případného rozebrání technického zařízení kolem tachografu pouští nebo se do toho vůbec nepouští nebo tomu vůbec nerozumí.



## 12. otázka: Při zjištěné manipulaci hledáte změněné zařízení a demontujete tachograf a jeho komponenty?

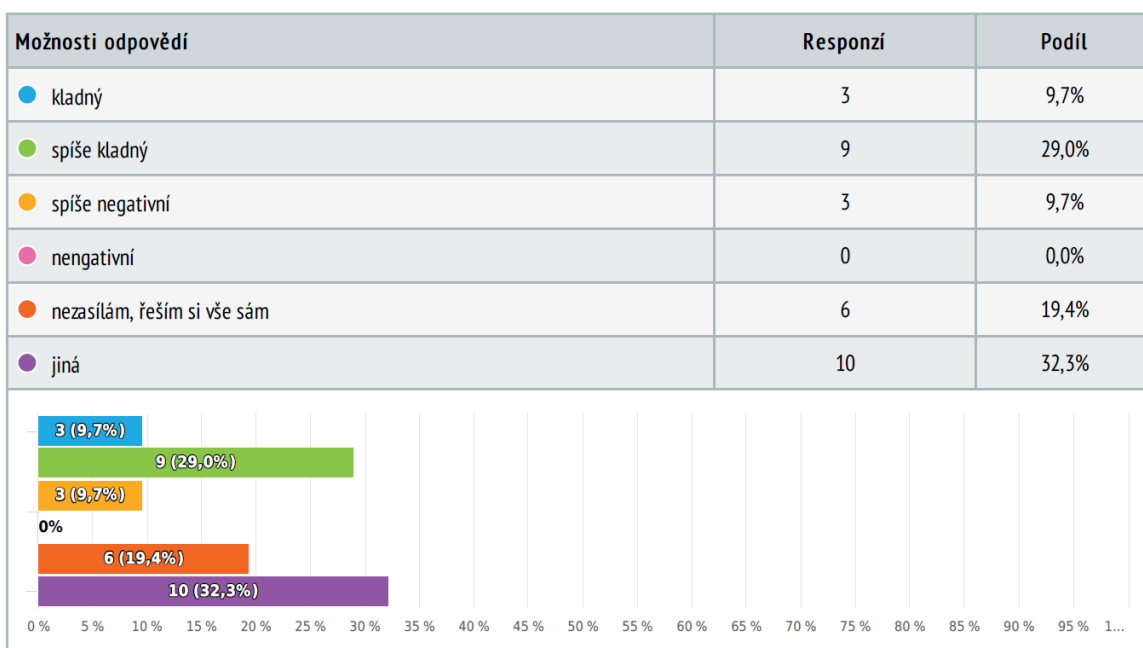


Tabulka č. 28

Zdroj: vlastní šetření

Další otázka č. 12 je zaměřena na demontáž komponent kolem tachografu a jeho součástí, kdy uvedlo, že vždy demontuje 22,6% respondentů a spíše ano 9,7% respondentů. Zbytek spíše ne, nebo neví co dělat. Celých 38,7% není nijak proškolen.

## 13. otázka: Jaké máte zkušenosti se zasiláním vozidla na kontrolu do schválené dílny AMS?

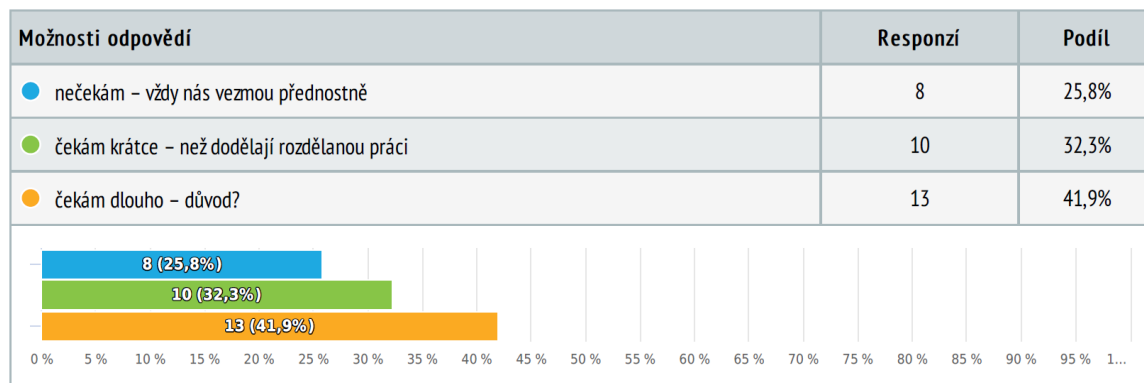


Tabulka č. 29

Zdroj: vlastní šetření

Z výzkumu vyplývá, že kladnou a spíše kladnou zkušenost se zasláním vozidla do dílny AMS má 38,7% dotázaných a že 19,4% nezasílá a řeší si vše pracovník kontrolního orgánu sám. Jinou (nikdo neuvedl jakou) zkušenost má 32,3% respondentů.

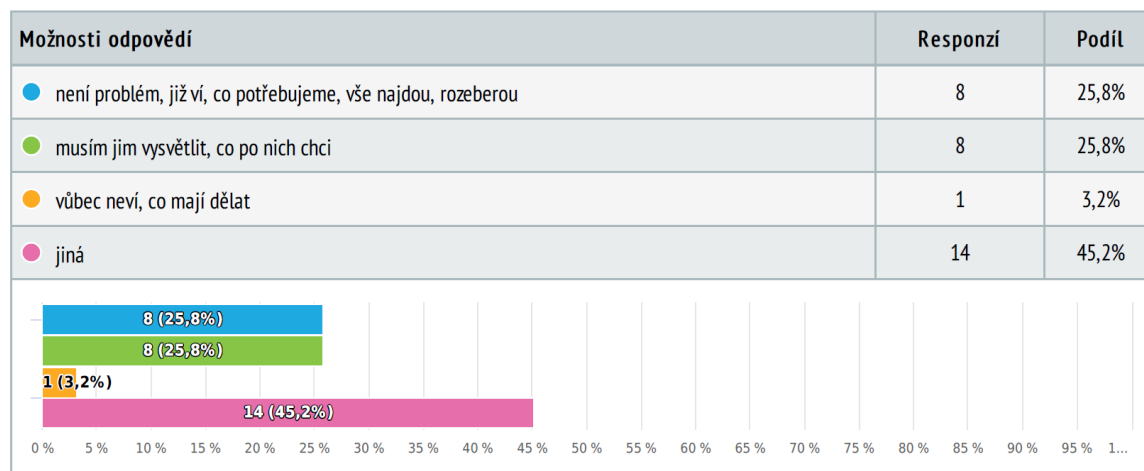
**14. otázka: Jaké jsou čekací doby při příjezdu do schválené dílny AMS?**



Tabulka č. 30

Zdroj: vlastní šetření

**15. otázka: Jak moc jsou nápomocní v dílně AMS?**

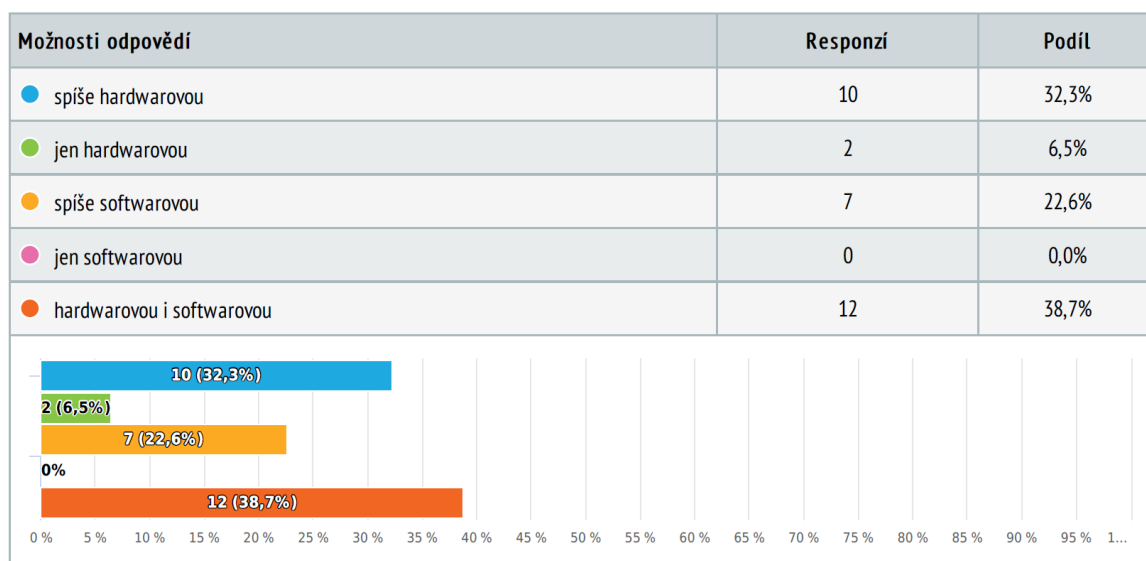


Tabulka č. 31

Zdroj: vlastní šetření

Otázky č. 14 a 15 celkově zjišťují zkušenosti pracovníků kontrolních orgánů s dílnami AMS. Ochotu odbornost, dobu čekání. Toto se jeví jako podstatné v rozhodování zda vozidlo na kontrolu odeslat či nikoli.

## 16. otázka: Nacházíte hlavně hardwarovou nebo spíše softwarovou manipulaci?

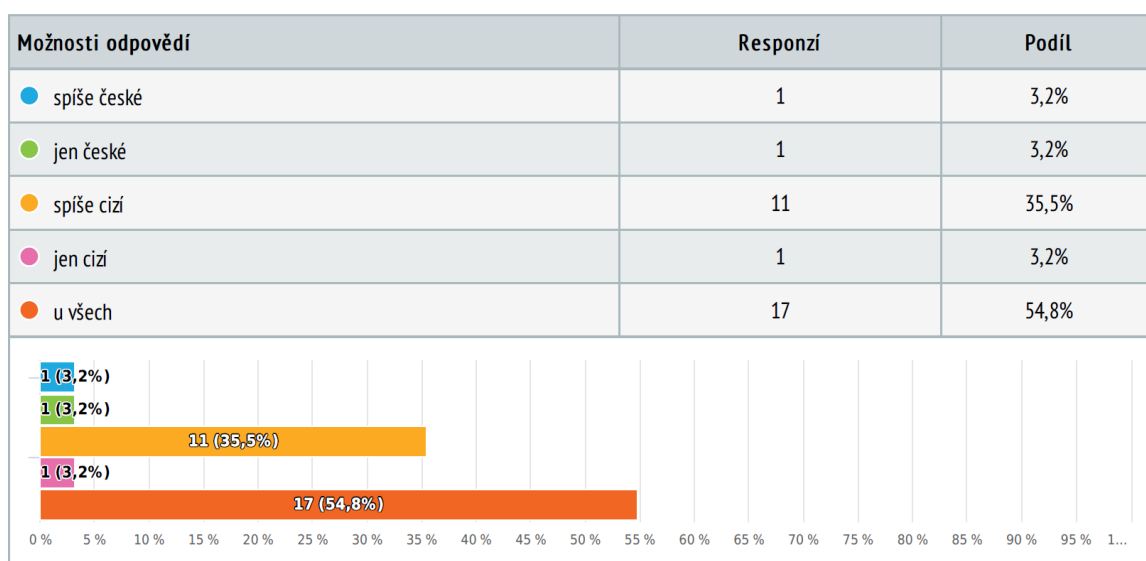


Tabulka č. 32

Zdroj: vlastní šetření

Z výzkumu v otázce č. 16, zda pracovníci kontrolního orgánu nacházejí více hardwarové či softwarové manipulace vychází, že 38,8% nalézá spíše hardwarovou nebo jen hardwarovou manipulaci a 22,6% spíše softwarovou manipulaci. Obojí, jak hardwarovou, tak softwarovou manipulaci uvedlo 38,7% dotázaných. Tedy řidiči manipulují se záznamy oběma způsoby skoro stejně, zatím převládá spíše hardwarová manipulace.

## 17. otázka: Manipulaci nacházíte u cizích nebo u Českých firem?

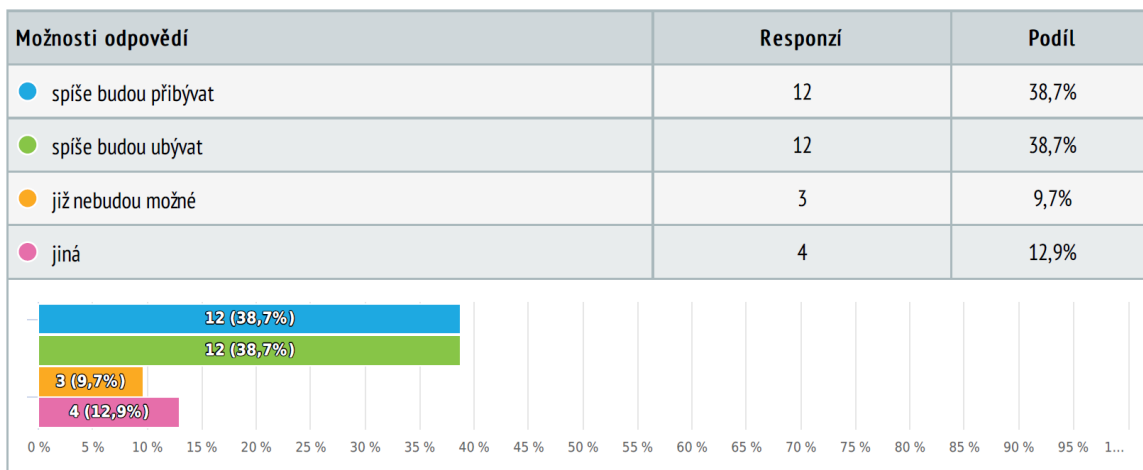


Tabulka č. 33

Zdroj: vlastní šetření

Otázka č. 17 je zda více manipulují cizí firmy nebo spíše české. Výzkumem bylo zjištěno, že spíše cizí firmy 35,5%, ale nejvíce odpovědí 54,8% bylo u všech, takže nějakou manipulaci využívají jak české firmy, tak i cizí firmy.

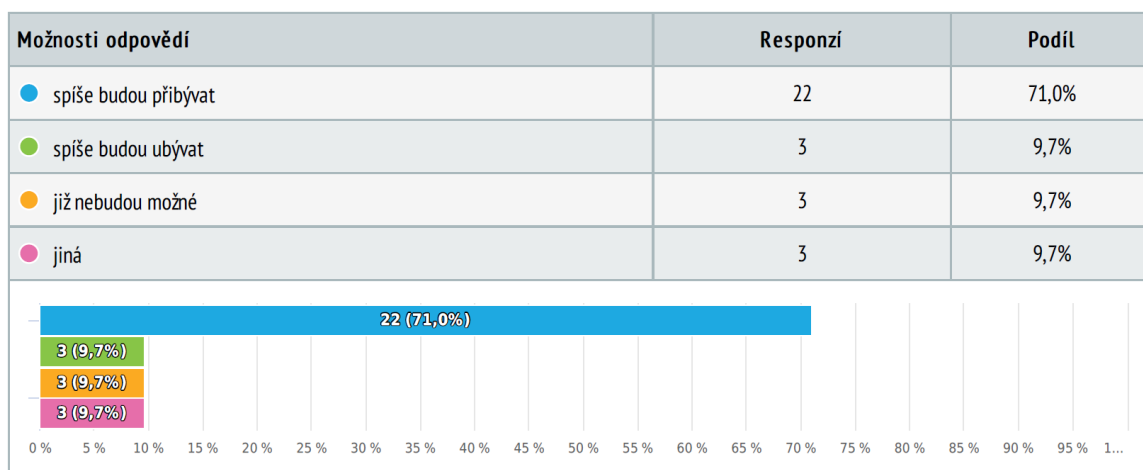
**18. otázka: Jak vidíte další vývoj hardwarových manipulací do budoucna a hlavně s přechodem na nové verze tachografů (2025, verze G2V2)?**



Tabulka č. 34

Zdroj: vlastní šetření

**19. otázka: Jak vidíte další vývoj softwarových manipulací do budoucna a hlavně s přechodem na nové verze tachografů (2025, verze G2V2)?**



Tabulka č. 35

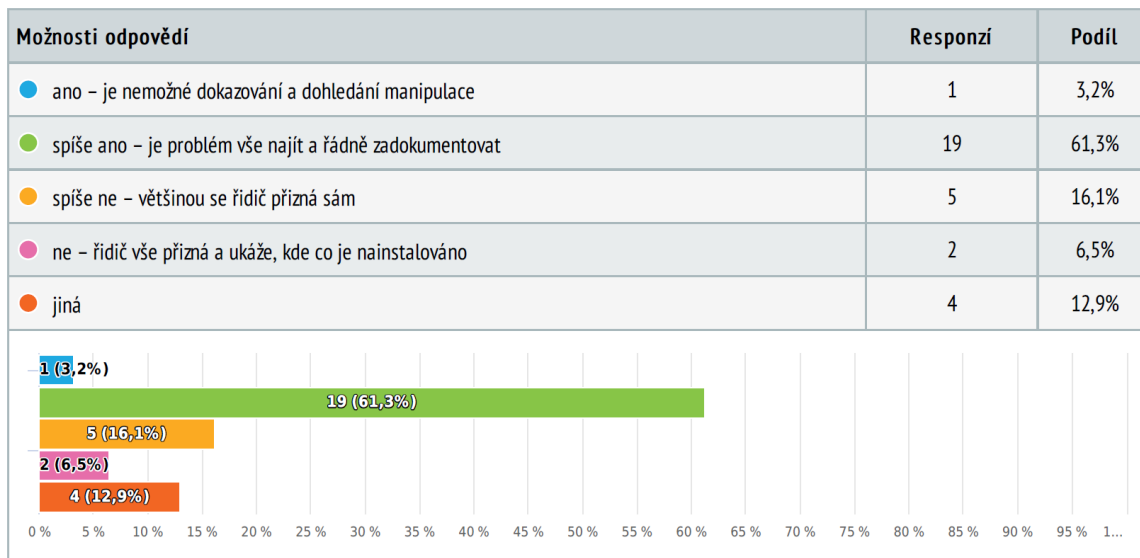
Zdroj: vlastní šetření

V otázce č. 18 a č. 19 byly položeny dotazy ohledně toho, jak vidí pracovníci kontrolních orgánů vývoj další manipulace s nástupem nových technologií, přesněji nástupem nových digitálních tachografů verze G2V2, které od roku 2025 budou povinně (do teď jsou montovány nepovinně) montovány do nově vyrobených a registrovaných vozidel.

U hardwarové manipulace se pracovníci kontrolních orgánů shodli v 38,7%, že tyto budou přibývat i ubývat. Že již nebudou možné si myslí 9,7% respondentů.

U softwarové manipulace se pracovníci kontrolních orgánů vyslovily většinou 71%, že spíše budou přibývat. V necelých 10% predikují, že již nebudou možné a 10% predikují, že spíše budou ubývat.

## 20. otázka: Je problém s dokazováním užití manipulovaného zařízení?



Tabulka č. 36

Zdroj: vlastní šetření

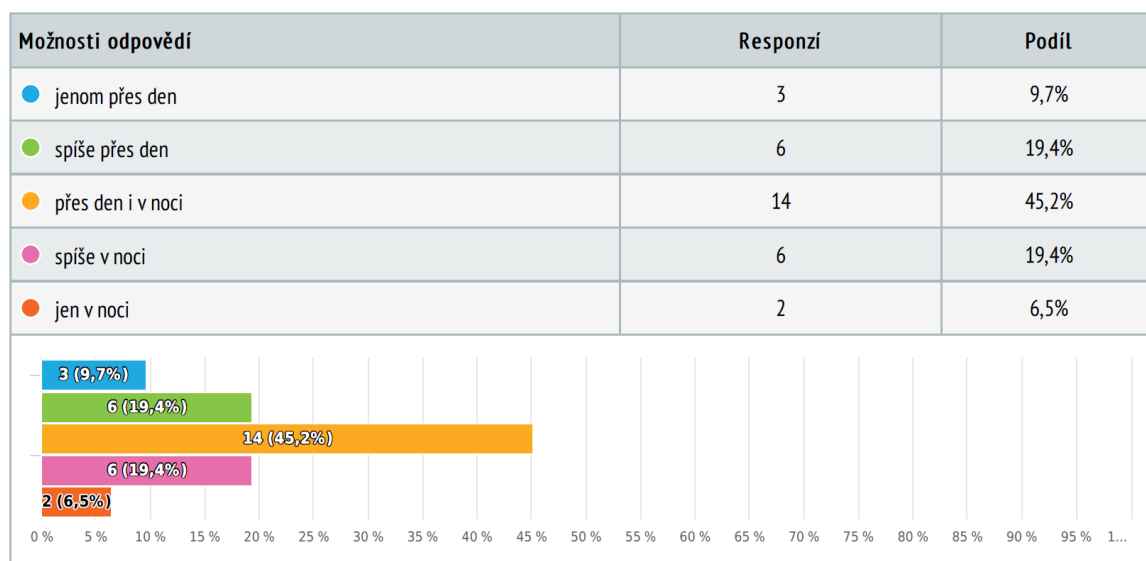
## 21. otázka: Když je problém s dokazováním užití manipulovaného zařízení, uveďte jaký:

Otázky č. 20 a č. 21 se zabývají problémy s dokazováním nalezené manipulace. V 61,3% vyšlo najevo, že pracovníci kontrolních orgánů mají spíše problém s dokazováním nalezené manipulace. 16,1% spíše nemá problém a 6,5% dotázaných problémy s dokazováním nemá.

Jednotlivé odpovědi k této otázce jsou uvedeny v příloze č. 2, zde je uvedeno pár vybraných:

- „Jednoznačně prokázat užití manipulace řidičem, pokud řidič na manipulaci nepřijede, nejsou k dispozici jiné údaje, jako je výpis z mýta, vyčtení diagnostických dat.“
- „Manipulaci musíte vždy spustit pro prokázání protiprávní jednání.“
- „Pokud řidič nespolupracuje tak ovládací klíč třeba flashdisk, kombinace spouštění manipulace, ale hlavně podpora ze strany policie, tak aby kontrola mohla probíhat nejlépe pouze u policie mimo externí firmy tak jako při OMČ (pozn. autora „ohledání místa činu“), specializované policejní středisko a technik (zkušený elektrikář), který vše dokumentuje s odpovědností policie a ne konkrétního policisty na cestě, který může udělat více škody než užítka hlavně při demontáži vozidla.“
- „Přehraný software v tachografu.“
- „Řidič tvrdí, že o ničem neví, že se to stalo samo.“

## 22. otázka: Nacházíte manipulace spíše přes den nebo spíše v noci?

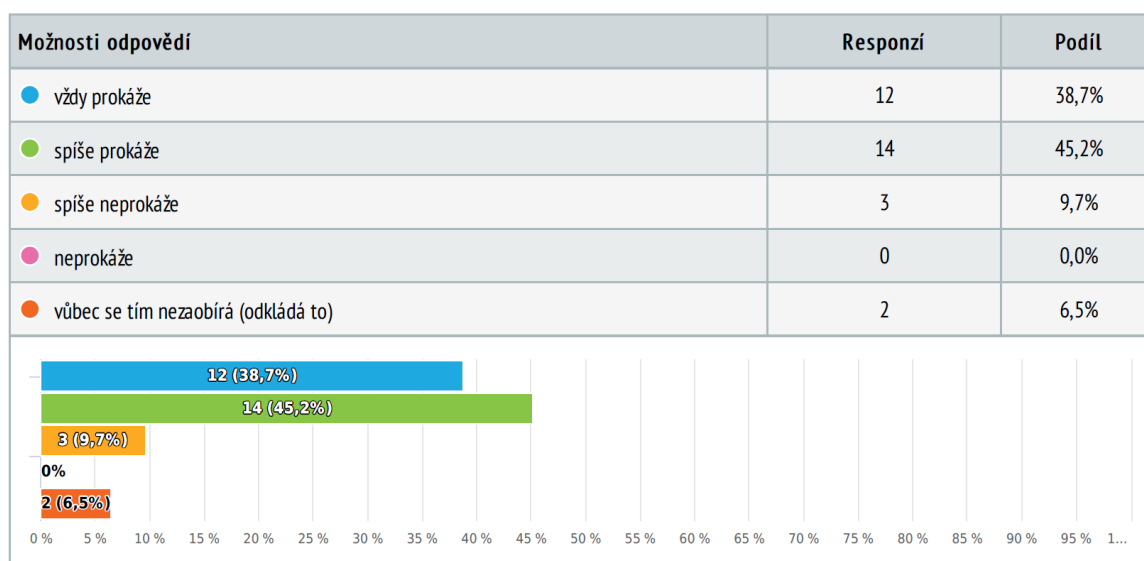


Tabulka č. 37

Zdroj: vlastní šetření

Na otázku č. 22, zda manipulaci nacházejí pracovníci kontrolních orgánů spíše přes den nebo spíše v noci uvedla téměř polovina dotázaných 45,2%, že nacházejí manipulaci jak přes den, tak i v noci, skoro pětina dotázaných nachází manipulaci spíše přes den a ta samá část spíše v noci.

### 23. otázka: Prokáže správní úřad manipulaci dle vašich nalezených důkazů?



Tabulka č. 38

Zdroj: vlastní šetření

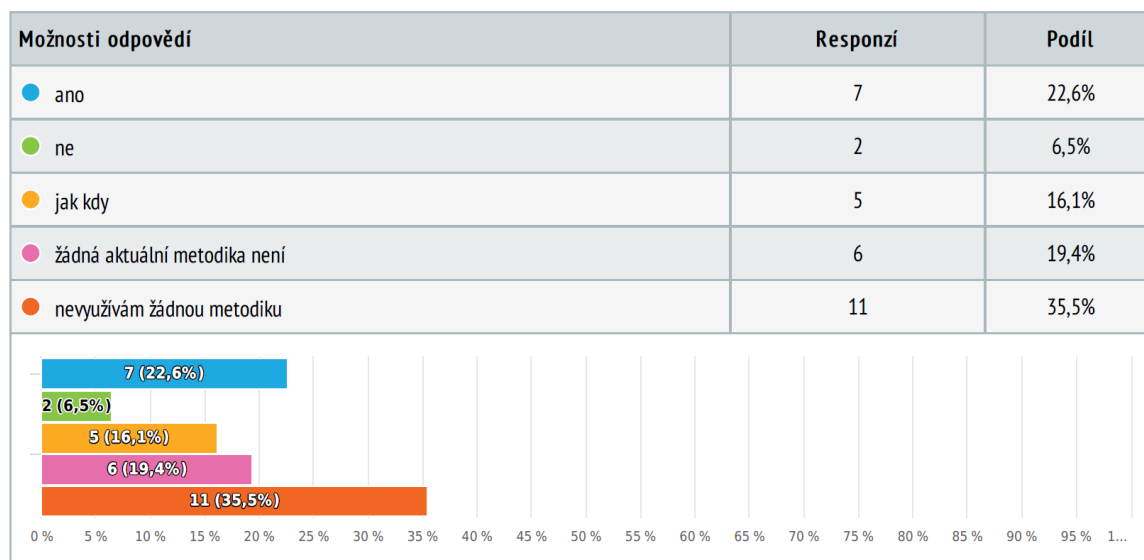
Z otázky č. 23, zda správní úřad prokáže nalezenou manipulaci, kterou zašle pracovník kontrolního orgánu k dalšímu řešení vyplývá, že ve 38,7% prokáže a ve 45,2% spíše prokáže.

### 24. otázka: Když neprokáže nebo nezaobírá, uveďte nějaké důvod(y), zkušenost(i):

Většina dotázaných na otázku č. 24 uvádí, že nemá zkušenosti nebo nemá žádnou zpětnou vazbu z jednání správního úřadu ohledně jejich oznámení. V jedné odpovědi zaznělo, že má správní úřad málo důkazního materiálu. Další např. uvádí: „Svého času nebyla kontrolní karta, nebyla možnost stahování tachografu. Jeden z vedoucích bývalého oddělení byl proti kontrolám, protože to prý trvá dlouho a není čas na pokuty.“

Jednotlivé odpovědi k této otázce jsou uvedeny v příloze č. 2.

## 25. otázka: Využíváte nějaké metodiky k odhalování manipulací?



Tabulka č. 39

Zdroj: vlastní šetření

V otázce č. 25 uvádí více jak polovina dotázaných (celých 58,1%), že nepoužívá nebo nevyužívá žádnou metodiku. 19,4% respondentů uvedlo, že žádná aktuální metodika není. Jen 22,6% kontrolních orgánů využívá nějakou metodiku k odhalování manipulací.

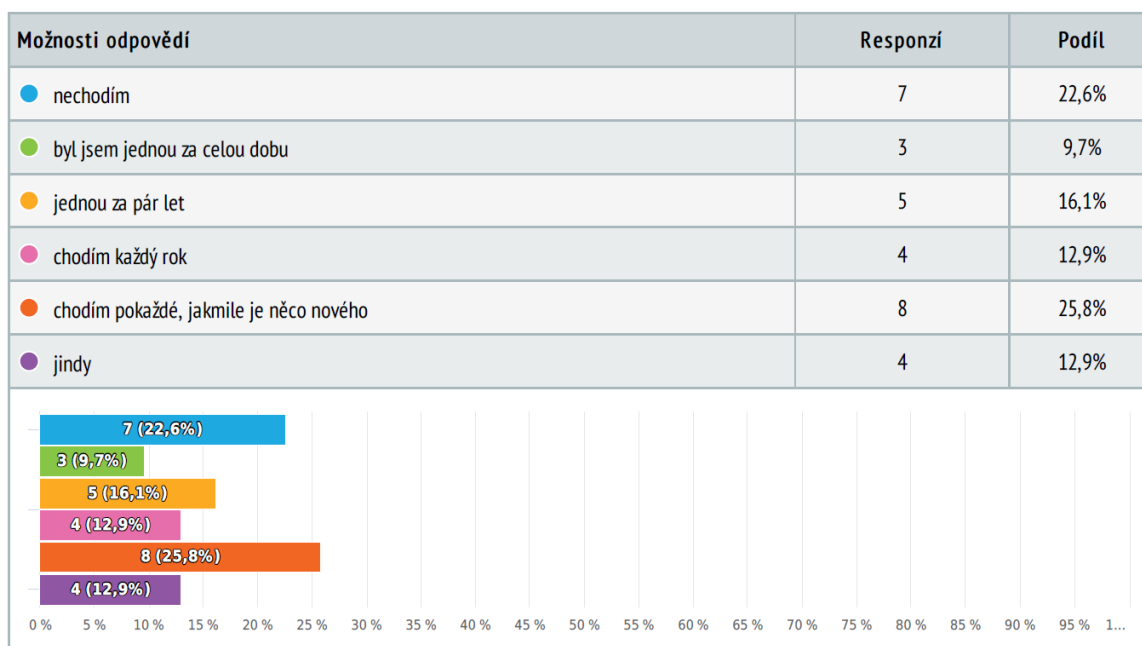
## 26. otázka: Pokud využíváte metodiky, uveďte jaké, pokud nevyužíváte, uveďte důvod:

Otázka č. 26 zjišťuje, jaké metodiky využívají pracovníci kontrolních orgánů nebo proč je nevyužívají. Pracovníci kontrolních orgánů uvádějí např.: metodiku dle CSPSD, nebo metodiku ŘSDP PP ČR, Metodika sociálních předpisů a odhalování manipulací MD (vytvořena CDV). Někteří, ale uvádí, že žádné zařízení pro odhalování manipulací nemají a tak žádnou metodiku nevyužívají.

Jednotlivé odpovědi k této otázce jsou součástí přílohy č. 2.



**27. otázka: Jak často chodíte na školení nových věcí ohledně daného tématu?**

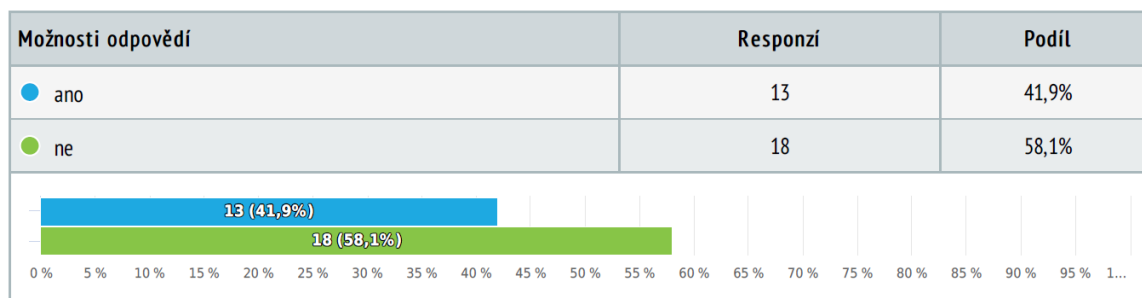


Tabulka č. 40

Zdroj: vlastní šetření

Z odpovědí k otázce č. 27 vyplývá, že počet respondentů, kteří chodí na školení, je téměř vyrovnaný s počtem respondentů, kteří na školení nechodí.

**28. otázka: Spolupracujete i se složkami jiných států?**



Tabulka č. 41

Zdroj: vlastní šetření

**29. otázka: Pokud pracujete se složkami jiných států, uveďte jakých:**

Otázka č. 28 a č. 29 byla položena jako informativní, jestli pracovníci kontrolních složek mají možnost spolupracovat i s pracovníky kontrolních složek jiných států. Téměř polovina (41,9% respondentů) spolupracuje s pracovníky kontrolních orgánů jiných států. Především Německými, Slovenskými, Polskými.

### **30. otázka: Jaké máte informace z praxe z okolních států?**

V této otázce č. 30 byli zjišťovány poznatky pracovníků kontrolních orgánů z této spolupráce (otázka č. 29).

Zde několik odpovědí:

- „Lehčí dokazování a fungující spolupráce s AMS.“
- „Mám informace o nových druzích manipulace, ale nebudu je uvádět.“
- „Názvy firem, vozidla a místa kde byla nalezena manipulace.“
- „Němci mají velmi propracované a intenzivní školení. Vybavenost těchto složek je ohromná.“
- „Od kolegu ze SRN poznatky o nalezených nových manipulacích.“
- „Sankce včetně nákladů se zjišťováním manipulace mají v Německu cca 3-4x vyšší.“

Jednotlivé odpovědi k této otázce jsou součástí přílohy č. 2.

### **31. otázka: Prostor na nějaké další postřehy, informace:**

Zde v otázce č. 31 byl ponechán prostor, pro připomínky či případné jakékoliv jiné informace a postřehy od pracovníků kontrolních orgánů. Většinou dále nic k danému tématu nevedli, přesto tři z odpovědí jsou pro vyhodnocení tohoto výzkumu směrodatné:

- „Jak jsem uvedl školení se zaměřením na praktickou ukázkou venku, český policista musí umět všechno a dělá všechno. Jak může být erudovaný v dané oblasti? To je otázka jiné hlavy, než jsem já.“
- „Jde o složitou a sofistikovanou problematiku, kterou musí dělat specialista, případně tým, který je mechanik, elektrikář, IT specialista a této problematice se věnuje každý den.“
- „Málo kontrol na manipulace a téměř nulové povědomí veřejnosti a zákonodárců na možné následky užití manipulace (nefunkční asistenti řídicích jednotek, zhoršené brzdové vlastnosti vozidla, hmotnosti jízdních souprav okolo 40 tun, únava řidičů,...)“

## **4. Vyhodnocení**

Z jednotlivých odpovědí vyplívají některé zajímavé závěry, jak u vyplněných dotazníků od řidičů, tak od pracovníků kontrolních orgánů. Vyhodnocením dotazníků se zabývá následující část, která také potvrdí nebo naopak vyvrátí jednotlivé hypotézy a stanovené cíle tohoto výzkumu. Následné návrhy a doporučení jsou výsledkem vypracovaného hodnocení.

### **4.1 Vyhodnocení dotazníkového šetření**

Z dotazníků vyplývá, že většina oslovených respondentů pracují jako řidič profesionál, na hlavní pracovní úvazek v České firmě s více jak pětiletou praxí a věkem mezi 31 a 50 léty. Většina dotázaných jsou Češi, jezdících v mezinárodním režimu. Za zmínku stojí, že 5,3% řidičů jsou ženy. Dále 87,8% dotázaných řidičů uvádí, že řídí vozidlo s digitálním tachografem.

Díky odpovědím na úvodní otázky tohoto dotazníku víme, že odpovědi řidičů jsou fundované a dá se jim přikládat zásadní váha.

Dále z dotazníku vyplývá, že většina dotázaných (89,4%) dodržuje předepsané doby odpočinků a řízení a bezpečnostní přestávky. A nepotřebuje tedy využívat žádné případné manipulace. Pokud k tomuto dochází (8 až 9%), pak většinou z vlastní vůle a ohodnoceno zaměstnavatelem za toto jednání je 11,1% dotázaných.

Z odpovědí na otázku č. 13 odpovědělo 330 (z 376) dotázaných, že neví o žádném zařízení k tachografu na manipulaci záznamů. 32 dotázaných uvádí, že případné zařízení montoval sám, zaměstnavatel, společně, někdo jiný nebo neví, ale hned v 15. otázce 78 dotázaných uvádí, že toto bylo namontováno ve firmě, speciální dílně, u prodejce či jinde. Zde se tedy údaje k zjištění výše manipulace rozcházejí. Dá se tedy předpokládat, že o případné montáži ví více řidičů, (kde je montována), než řidičů, kteří ji aktivně využívají.

Velmi povzbudivé jsou odpovědi v otázce č. 14, která sice byla položena pro zjištění používaných manipulací, ale z odpovědí vyplývá, že valná většina řidičů žádné nevyužívá, využívat nechce a dokonce, jsou-li k tomu nuceni a odmítnou, raději nesou následky v podobě výpovědi či křivého obvinění od zaměstnavatele. Všeříkající je odpověď: „Chci se vždy vrátit v pořádku domů.“

Jsou, ale i tací, kteří využívají, ale nic nového tento dotazník neodhalil. Jak z odpovědí vyplývá, i výše pokut je při užití manipulace rozhodující.

1/3 dotázaných řidičů uvádí, že vědí o využívání nějaké manipulace ostatními řidiči, ale sami ji většinou (téměř 90%) nevyužívá. Otázka byla položena k zjištění povědomí v této problematice.

V otázkách č. 17 a č. 18 nám umožňují náhled na četnost podrobnější kontroly tachografu, kdy s demontáží se řidiči setkali v 10,9% a 5,7% má zkušenost s odvezením vozidla do dílny AMS pro bližší kontrolu. 3 řidiči (0,8%) uvedli, že odmítli příkaz k jízdě do dílny AMS. Vzhledem k tomu, že neuposlechnutí příkazu má v České republice pro řidiče stejné následky jako při zjištění manipulace s tachografem (§ 34e, odst. 6 a 7 zákona č. 111/1994 Sb. – pokuta 10.000,- až 50.000,- Kč a zákaz činnosti od 3 do 6 měsíců pro řidiče, pro dopravce je možné oznámit jen v případě nalezení manipulace), dá se předpokládat, že toto jednání je vedeno motivací chránit dopravce před dalšími závažnými následky (pokuta, ztráta dobré pověsti, atd.) nebo sebe v případě, že o tom dopravce nevěděl. Z tohoto zjištění vyplývá, že buď si tuto případnou manipulaci řidič opatřil sám a dopravce o tom neví nebo má úmluvu s dopravcem, že pokud řidič bude firmu krýt, zajistí firma řidiči jinou práci po dobu vyslovení zákazu činnosti.

Otázky č. 19, č. 20 a č. 21 nechaly prostor pro vyjádření řidičů k tomuto tématu a z pečlivého studia odpovědí se dá vyvozovat, že se řidiči dělí na skupiny většinová – „Nevyužívám a naopak bych ocenil větší kontroly pro vyřazení problematických řidičů z provozu“ a menšinová – „Využívám pro dojezd nebo jsem do toho tlačěn zaměstnavatelem, který pak hradí pokuty“.

Když se podíváme na skupinu „Nevyužívám“ blíže, krom důvodů morálních jsou tu důvody bezpečnostní: „chci dojet bezpečně domů, magnet může poškodit řídicí jednotku, auto pak neukazuje aktuální rychlost, nefunguje omezovač rychlosti, atd.“ a důvody finanční pro podnikající fyzické osoby, které mají třeba jen 2 kamiony nebo jezdí jen s jedním velkým vozidlem, jsou pokuty likvidační. Celá tato skupina přiznává porušení předpisů jen v mimořádných případech (není kde zaparkovat, nepřízeň počasí, zdržení na nakládce, atd.).

Skupina „Využívám“ se dělí na mylně smýšlející „Víc odjezdím, víc vydělám.“ a na skupinu, kde je to vyžadováno zaměstnavatelem. Neboť pro velkou firmu jsou pokuty (nízká četnost kontrol a pokutování), v porovnání s výdělkem zanedbatelné.

Na dotaz zkušenosti s manipulací v cizině je v odpovědích uvedeno např., že rozebrat převodovku přes zapečetění, aby se dostali k čidlu KITAS umí např. Poláci nebo jak již bylo uvedeno, že za 1000 EUR dokáže firma přeprogramovat tachograf bez jakéhokoli zásahu do hardwaru zařízení v místě odstavení vozidla, dle dotázaných jsou Poláci a Rumuni experti na různé přepínače, vypínače atd..

Většina řidičů nařízení Evropského parlamentu a Rady 561/2006 vnímá pozitivně jako svoji ochranu a naopak řidiče, kteří nedodržují toto nařízení, vnímají negativně a jako bezpečnost ohrožující. Dle jejich slov jim tyto ztrpčují jejich povolání řidiče.

Z dotazníku rozeslaného mezi pracovníky kontrolních orgánů celkově vyplývá, že většina je z řad Policie ČR, mezi 31 až 50 léty (87,1%), převážně s praxí 11 až 20 let v oboru. Téměř polovina z nich se problematikou, tedy kontrolou sociálních předpisů (manipulací) zabývá minimálně dvakrát do týdne. 45,5% dotázaných uvádí, že je to jejich hlavní nebo spíše hlavní pracovní náplň. I u nich se dá proto předpokládat, že jsou znalí problematiky a odpovědi jsou fundované.

Kontroly manipulací s tachografy u velkých vozidel jsou prováděny především na dálnicích a rychlostních silnicích a silnicích I. třídy (79,7%), ze 48,4% s použitím nějakého technického zařízení. Jak již bylo uvedeno v praktické části (3.2 Dotazník mezi kontrolními orgány v otázce č. 8), je využíváno především zařízení AMT II (celkem 12 dotazovaných). Pro respondenty, kteří nějaké zařízení k zjištění manipulace používají je pro většinu (69,2%) toto přínosem a také pro většinu (64%) je práce s tímto zařízením jednoduchá až středně složitá. Celkově se dá tedy zhodnotit, že pokud je nějaké zařízení využíváno, je značným přínosem.

Oproti tomu je v otázce proškolení a schopnosti demontovat tachograf a jeho komponent smutné zjištění, že 54,9% pracovníků kontrolních orgánů není toto schopno nebo tomu vůbec nerozumí. Proto také není překvapením, že pouze 10 z dotázaných demontuje tachograf či jeho komponenty.

Další pasáž, otázka č. 13, 14, 15 se zabývala využitím dílny AMS. Dlouhou čekací dobu na odbavení při přijetí do dílny uvedlo 41,9% dotázaných. Čekání v pořadí uvedlo 32,3% dotázaných. 25,8% dotázaných musí v dílně vysvětlit svůj požadavek a 45,2% mají jinou (nikoli bezproblémovou) zkušenost. Pak není překvapivá odpověď, že 19,4% pracovníků kontrolních orgánů do této dílny vůbec vozidlo nezasílá a řeší si vše samo. Ovšem 38,7% dotázaných má s dílnou AMS kladnou nebo spíše kladnou zkušenost. Na vyřízení požadavků v dílně nečeká (25,8%) a nemají problém s nalezením potřebného stran pracovníků dílny AMS (25,8%). Obecně se dá tedy říci, že pouze 1/3 dotázaných je s prací těchto speciálních dílen spokojena. Není proto překvapením v jednotlivých odpovědích názor, že by tyto měli spadat pod Policii ČR.

Převážně mechanickou (hardwarovou) manipulaci nalézá 32,3% pracovníků kontrolních orgánů. S manipulací spíše softwarovou se setkalo 22,6% dotázaných. K této odpovědi by bylo velmi zajímavé srovnání s odpověďmi řidičů na otázku „Jaké způsoby manipulace používají“, bohužel z pochopitelných důvodů nebyla tato otázka řidiči dostatečně (detailněji) zodpovězena. Řidiči uvádějí jen klasické jednoduché manipulace se záznamy pomocí magnetu, cizí karty řidiče nebo jízda v režimu OUT, tzn., že jsou ochotni přiznat jen známé praktiky a přesnější hardwarové a softwarové praktiky zůstávají nadále utajené. Tedy na nové praktiky musí vždy přijít pracovníci kontrolních orgánů.

Samotní dotázaní jsou přesvědčeni, že manipulací bude i nadále přibývat a to především softwarových, bez ohledu na to jaké nejnovější verze tachografů budou vyvinuty.

Pracovníci kontrolních orgánů uvádějí, že spíše mají problém s dokazováním užití manipulace (61,3%). Uvádějí např., že pokud řidič přímo nepřijede na kontrolní stanoviště se zapnutou manipulací, tak je nemožné toto prokázat, jedině kdyby měl tento pracovník přístup do dalších systémů, jako jsou mýtné brány apod., aby mohl prokázat, kudy řidič s vozidlem projížděl a že bylo toto skutečně v té době v provozu po pozemní komunikaci. Pokud řidič nespolupracuje a neukáže, jak aktivuje danou manipulaci, tak je pro pracovníky kontrolních orgánů většinou nemožné, hlavně softwarovou manipulaci, dokázat. Je nutná velice důkladná a kvalitní dokumentace takové manipulace pro další

dokazování. Vzhledem k nízké četnosti podrobnějších kontrol, jak z dotazníku a z praxe vyplývá (cca 10% řidičů, kteří se setkali s důkladnější kontrolou tachografu a 5,7%, kteří byli odvezeni do dílny AMS), zůstane většina manipulací neodhalena.

2/3 z dotázaných pracovníků kontrolních orgánů v dotazníku uvádějí, že mají problém s dokazováním užití manipulace. I když mají podezření na užití manipulace nebo i když zjistí nesrovnalosti, tak bez nalezení spouštěče, doznání řidiče, nalezení manipulovaných částí, výpisu z mýta atd. není možné toto jednoznačně prokázat.

Z téměř vyrovnaného využití manipulace, jak ve dne, tak i v noci se dá vyvodit, že řidiči tuto využívají ve chvílích potřeby nezávisle na denní době. Rovněž z dotazníku vyplývá, že nalezená manipulace je z 35,5% spíše u cizích firem a 6,4% spíše u Českých firem.

Velmi uspokojivé je zjištění, že pokud jsou již důkazy o manipulaci nalezeny, prokáže správní úřad toto neoprávněné jednání v 83,9% případech. Smutná je zkušenost, že v 6,5% se správní úřad jednáním vůbec nezaobírá a oznámení odkládá. Jak již bylo k otázce č. 24 uvedeno, většina dotázaných však nemá žádnou zpětnou vazbu ze správního úřadu ohledně jejich oznámení. Tudíž chybí zpětná vazba, pokud k odložení dojde, co správnímu úřadu v případě chybělo nebo jaké jiné důkazy by si vyžádal. Pracovník kontrolního orgánu, pokud tedy tyto neví, nemůže své podklady v příštím oznámením lépe doložit.

K otázce používání jednotlivých metodik a proškolení pracovníků kontrolních orgánů je nutno uvést, že i dle dotázaných, krom toho, že žádná aktuální metodika<sup>10</sup> není, tedy ji nemohou využívat, je jen 38,7% dotázaných proškolenáno každoročně či při každé změně legislativy a 32,3% nebylo proškolené vůbec nebo jen jednou. Vzhledem k více jak desetileté praxi u nadpoloviční většiny dotázaných je toto zjištění dosti alarmující.

Minimální rozsah proškolených potvrdily i odpovědi v otázce č. 27, kdy celá 1/3 dotázaných uvedla, že na školení nechodí vůbec nebo byly jen jednou. Z pohledu vysokého průměru mnohaleté praxe (11 až 20 let praxe v oboru 58,1%)

---

<sup>10</sup> Aktuální platná metodika pro odhalování manipulací je „Metody odhalování podvodů s digitálními tachografy“ od Centra dopravního výzkumu z roku 2018, která je již zastaralá.

není nutné k tomu cokoli dodávat. Přesto neustále se mění nové předpisy, zjištění ostatních kolegů, obsáhlá problematika, neustále se mění a vyvíjející se nové technologie pro případnou manipulaci a z druhé strany nové technologie a předpisy k zabránění takovýchto manipulací a k dodržování dob odpočinků a řízení toto vyžaduje.

Oproti tomu je uspokojivé, že 41,9% dotázaných spolupracuje při své práci s pracovníky kontrolních orgánů jiných států a při té příležitosti si navzájem vyměňují informace o firmách, o použitých praktikách, vymahatelnosti práva a v rozdílných postizích. Tato spolupráce je zajištěna cestou dohod mezi kontrolními orgány okolních států a kontrolními orgány České republiky. Vzhledem k tomu, že v České republice probíhá školení v minimálním rozsahu, je tedy tato spolupráce jedním z hlavních zdrojů informací. Kromě názvů firem, u kterých byla manipulace nalezena, místa a nových praktik. I informace o legislativě, postizích a celkovém systému v jiných státech (odpovědi uvedené k otázce č. 30).

#### **4.2 Vyhodnocení výzkumných cílů a hypotéz**

Stanovený cíl „Vyhodnocení obtížnosti manipulace s AMT II pro pracovníky kontrolních orgánů“

- z výzkumu vychází manipulace a použití AMT II pozitivně, jelikož je pro 36% respondentů jednoduché a u 16% spíše jednoduché. Tj. pro celkem 52% pracovníků je manipulace se zařízením AMT II snadná a tedy ho také využívají. Jen pro 20% respondentů je zařízení nepoužitelné, moc technické. A zejména pro ty by bylo vhodné lepší nebo častější proškolení.

Stanovený cíl „Vyhodnocení přínosu AMT II pro pracovníky kontrolních složek“

- z výzkumu vychází použití AMT II jako přínosné, což uvedlo 69,2% dotázaných. (V kombinaci s předchozím vyhodnocením to znamená, že pro 17,2% respondentů není využití systému AMT II snadné, ale přesto je přínosné.) Ostatní toto zařízení nepoužívají nebo nemají k dispozici.

**Hypotéza č. 1:** Nástupem digitálních tachografů již není možné jakkoliv obcházet dodržování sociálních předpisů.



Tato hypotéza je již z praxe dokázaná jako mylná, jelikož manipulace ze stran řidičů a firem je prokázaná a dokáží obejít bezpečnostní nastavení tachografu, a to buď úpravou softwaru, nebo hardwaru (viz kapitola 2.5).

Tato hypotéza byla vyvrácena.

**Hypotéza č. 2:** Nástupem nejnovějších typů digitálních tachografů verze V2G2 v roce 2023 již nebude možné jakkoliv obcházet dodržování sociálních předpisů řidičů.

Hypotéza je nepravděpodobná, jelikož již z výše zmíněných manipulací vychází, že vždy se najde někdo, kdo vymyslí, jak obejít software nebo hardware tachografu. Nástupem těchto tachografů se pravděpodobně ze začátku zpomalí počet manipulací, ale dokud nebude možné bezproblémově data z tachografů porovnávat s dalším kontrolním systémem pro porovnání pohybu vozidla (např. mýto, kamery), bude pro kontrolní orgány stále obtížné manipulaci prokazovat, a tudíž se tato bude stále objevovat.

Tato hypotéza byla vyvrácena.

**Hypotéza č. 3:** Kontrolní orgány mají dostatečné technické vybavení pro nalezení případné manipulace s tachografem vozidla a se zápisem dob odpočinků a řízení a bezpečnostních přestávkách při kontrolách řidičů.

Z odpovědí v dotazníku a komunikací s pracovníky kontrolních orgánů vyplývá, že zařízení AMT II, je sice skvělý pomocník pro rychlejší diagnostiku případné hardwarové manipulace, ale stejně vždy musí následovat nalezení zmanipulovaného technického celku a v případě softwarové manipulace je toto zařízení zcela neuplatnitelné.

Tato hypotéza byla vyvrácena.

**Hypotéza č. 4:** Kontrolní orgány mají dostatečnou právní úpravu, aby mohli vyřešit všechny nalezené manipulace s tachografem vozidla a jeho komponenty nebo záznamem na kartu řidiče.

Pracovníci kontrolních orgánů mají momentálně dostatečnou legislativu. Dle předpisů má řidič umožnit přístup k tachografu a jeho technologickým celkům, má následovat s vozidlem pracovníky kontrolních orgánů do dílny AMS, atd. Ne vždy je však spolupráce s dílnou AMS bezproblémová. Legislativa je tedy spíše

dostačující, narážíme zde však na nedostatečně proškolené pracovníky kontrolních orgánů, nedostupnost nových metodik, atd.

Tato hypotéza byla potvrzena.

### **4.3 Návrhy a doporučení**

Dle vyhodnocení výzkumu mají pracovníci kontrolních orgánů zatím dostačující legislativu. Aktuálně platné předpisy v České republice i v Evropské unii jsou zdá se dostačující. Z výzkumu ale vyplývá, že výše pokut v České republice by se mohla zvýšit dvakrát až třikrát, na úroveň okolních států. Nynější praktiky jsou takové, že řidiči užívají manipulaci přes Českou republiku, jelikož riziko odhalení je malé a sankce v případě odhalení jsou nízké.

Také by byla potřeba zvýšit počet kontrol těchto velkých vozidel, i sami řidiči uvádějí, že je třeba zvýšit počet kontrol u problémových skupin řidičů (většinou z východu, Rumuni, Turci, Bulhaři atd.). Toto samozřejmě nejde učinit bez potřebných úprav. Bylo by třeba navýšit počet pracovníků kontrolních orgánů, kteří se touto problematikou zabývají a nejlépe vytvořit speciální oddělení, které by se zabývalo jen těmito kontrolami, případně na každém oddělení dopravní policie vyčlenit určitý počet policistů, kteří by se věnovali jen této činnosti. Speciálně u Policie ČR by bylo takové řešení přínosné, neboť většina policistů tuto kontrolu vykonává při své běžné každodenní práci a v případě nutnosti (např. nehoda, trestný čin, apod.) je tato hlídka odvolána z probíhající kontroly k řešení nastalé kritické situace. Jednotliví policisté by také mohli být daleko lépe proškoleni v dané problematice.

Dle samotných pracovníků kontrolních orgánů, kteří se touto problematikou zabývají, by uvítali, pokud by mohli být specializovaní s častějším proškolením, s možností využití vlastních dílen AMS, s možností využití týmu mechanik, elektrikář, IT specialista atd., které by byly provozovány Policií ČR (tak jako má Policie ČR třeba vlastní dílny technické kontroly) a tím by byla možnost využití těchto specialistů přímo na místě odstavení vozidla a případné následné kontroly v této dílně.

Z toho vyplývá, že v České republice je prostor pro zlepšení v podpoře kontrolních orgánů jak v legislativě, především výše pokut a trestů, tak i konkrétní technickou podporou pracovníků těchto orgánů.

Policisté by také uvítali možnost vstupů do více systémů, které by jim pomohli určit, kde se vozidlo nacházelo v danou dobu a zda se pohybovalo nebo stálo. Jedná se např. o přístup do systému mýtných bran, kdy tento nelze nijak obejít ze strany řidičů. Kdy tento by bylo třeba zpřístupnit nejlépe on-line nebo s minimálním zpožděním. Dnešní praktika, kdy pracovník kontrolního orgánu buď nemá přístup do takového systému, nebo si musí o jednotlivé údaje žádat správce systému a následně porovnat údaje, zda se jedná o manipulaci či nikoli je zcela nedostačující.

Pracovníci kontrolních orgánů by uvítali lepší zařízení pro odhalování manipulací s tachografy a záznamy na kartách řidičů. Toto zařízení by mělo vyhodnocovat i software tachografu, zda je originální či nikoli a zda funguje dle specifikace výrobce. Toto řešení není nijak jednoduché, jelikož by znamenalo velice specifickou spolupráci s výrobcem tachografů a vývoj takové diagnostiky by znamenal nemalé finanční prostředky. Dnes je již možné, jak bylo zmíněno v odpovědi na otázku č. 19 v dotazníku pro řidiče, přeprogramovat tachograf bez jakéhokoli zásahu do hardwaru zařízení, stačí se připojit přes konektor na vyčítání údajů z tachografu. Úprava je časově nenáročná a prakticky nezjistitelná.

Z dotazníků vyplývá, že většina dotázaných řidičů žádnou manipulaci nevyužívá (cca 90%) a zná jen málo řidičů, kteří ji využívají. Z odpovědí je zřejmé, že chápou nastavené normy jako svoji ochranu před využíváním zaměstnavateli, že většina z nich by uvítala možnou drobnou změnu v legislativě, která by jim umožnila lehké přerozdělení časů, pokud se např. nestihne včas vykládka nebo nakládka.

Kdy např. by už měl řidič dělat pauzu, ale chybí mu k dojetí na místo nakládky 40 minut cesty, takže když udělá pauzu, tak ho již nenaloží a musí počkat do rána. Toto nemá z pohledu kontrolních orgánů řešení, jelikož se jedná o soukromé dohody mezi dopravcem a firmou, která obstarává nakládku a vykládku zboží. Pracovníci kontrolních orgánů můžou, při doložení výtisku s odůvodněním nedodržení dané doby tento, jen uznat nebo neuznat takové nedodržení. Pokud

má ale řidič takový výtisk na každý den v měsíci, je patrně nevhodné plánování cesty dopravcem nebo celkově nevhodnost dopravního systému.

Řidiči by také uvítali více parkovacích míst pro odpočinky. Při stále se zvyšujícím počtu velkých vozidel je známo, že je velice málo parkovacích míst v celé Evropě. Řešením by byla státní výstavba více parkovišť, které by se soustředily na nejvytíženějších trasách jako je v České republice dálnice D1, D5, atd., ale také více parkovacích míst u hranic s okolními státy.

Někteří řidiči by uvítali daleko větší postihy při nalezení porušení dob řízení a odpočinků, především pro velké firmy. Tyto pokud dostanou pokutu, tak v současné výši její dopad ani nepocítí, zatím co stejná je pro malé podnikatele likvidační. U nalezené manipulace by měla být daleko větší sankce, třeba pokuta ve výši několika procent z ročního obrátu firmy nebo zákaz činnosti takové firmy. Veškeré sankce by měly být směřovány k tomu, aby samotná firma motivovala své řidiče k dodržování těchto předpisů, nikoli k porušování.

Snížení tlaku na řidiče a větší kontroly firem si přeje více řidičů. Dle vlastních slov jsou jako otroci a pokud se jim to nelíbí, je jim vyhrožováno vypovědí. Většinou řidiči odpracují daleko více hodin než je zákonná norma. V některých případech by byla vhodná důslednější kontrola inspekce práce, se zaměřením na vytipované firmy (např. firmy s dodávkami do 3,5 tuny celkové hmotnosti, které jezdí téměř nepřetržitě - rozvoz pečiva, balíků, nákupů, atd.).

Viz následující odpovědi:

„Je běžné, že člověk nestíhá plnit pauzu z důvodu zdržení a někdy spíše nenažranosti společnosti, která je zvyklá dnes už mít vše druhý den, uvědomuje si to dnes někdo? Dnes upečený rohlík v Herinku je ráno na pultu, balík co si objednáte, kurýr sveze na depo v noci je převezen kamionem na rozvozové depo a máte ho druhý den a nedej bože že by vám nevyšla pauza, bouchla guma nebo kleklo auto, tak vás zákazníci sežerou za živa, protože oni si VÁS platí těmi 3 korunami za rohlík nebo 60,- - 150,- za dopravu balíku zavážíte Lidl a na parkovišti vás zablokuje zákazník včetně zbytku parkoviště, protože on si jde nakoupit a VY máte povinnost čekat, protože nás zákazník náš pán. Tím to stylem jsme hnáni někdy na pokraj výkonu karty (někdy právě tou lidskou arogancí), ale i psychicky, fyzicky a občas si říkám, jestli jsme ještě vlastně lidé nebo jen prostředky které

něco někomu vozí a jsou takový otroci systému. Pak jezdíte na výtisk, abyste se dostal domů po 15h v práci.“

„Robí v tom toľko idiotov, ktorý toto krásne remeslo pochovali do kategórie otročina (keď môžu iný prečo nemôžeš ty) že to už nerobím.“

Celkové snížení tlaku na řidiče se řeší na úrovni celé Evropské unie. Od 1. 7. 2026 se bude vztahovat mít povinně nainstalovaný tachograf i na užitková vozidla od 2,5 tuny celkové hmotnosti. Budou tedy i oni muset zaznamenávat svoji činnost a nepřekračovat dobu řízení.

Návrhy změn jsou tedy následující:

- změna výše sankcí, hlavně pro firmy
- více kontrol velkých vozidel
- více specializovaných pracovníků kontrolních orgánů, kteří se budou zabývat jen touto problematikou (vytvoření nových oddělení zabývající se touto problematikou)
- přístup do jiných informačních systémů (např. do systému mýtných bran nebo kamerové systémy)
- častější školení těchto specialistů
- nový a důkladnější přístroj pro odhalování manipulací, hlavně i pro odhalování softwarových manipulací
- Policie ČR by měla mít vlastní dílny AMS
- nové aktuální metodiky pro odhalování manipulací
- více parkovacích míst
- lepší situaci při nakládkách a vykládkách
- snížení tlaku na řidiče v dodržování doručovacích časů dopravců

## 5. Závěr

Hlavním důvodem výzkumu užití kontrolního zařízení pro vyhledávání manipulace tachografů a kontroly sociálních předpisů mezinárodní nákladní dopravy Policií České republiky, je nebezpečnost takového jednání. Veškeré kontroly dodržování dob řízení a odpočinků, odhalování manipulací jsou prováděny s cílem odpočatého řidiče, neboť tím se minimalizuje riziko vzniku nebezpečných situací, případných dopravních nehod a jejich následků.

Lidský život a zdraví jsou nenahraditelné a je třeba je co nejvíce chránit. Proto se státy Evropská unie, ale i ostatní státy snaží snižovat riziko nehodovosti na co nejmenší míru a vydávají třeba, jak bylo popsáno v kapitole 2.2, usnesení ze dne 6. 10. 2021 „Rámec politiky EU v oblasti bezpečnosti silničního provozu na období 2021–2030 – Další kroky směrem k „vizi nulových obětí na cestách““, které má za cíl zajistit co největší bezpečnost a snížení počtu zranění a úmrtí na polovinu do roku 2030, nejlépe nulovou ztrátu na životech účastníků silničního provozu do roku 2050. V této činnosti se dle mého názoru musí i nadále pokračovat.

Díky odpovědím v rozeslaných dotaznících mezi řidiče velkých vozidel a pracovníky kontrolních orgánů se nám blíže odhalila tato problematika a umožnila samotný výzkum. Vyhodnocení je čistě subjektivní na základě samotného výzkumu, předchozích osobních zkušeností a z otevřených rozhovorů všech zúčastněných stran.

Dobrym zjištěním je, že většina řidičů nevyužívá, nechce využívat manipulaci a chtějí dodržovat sociální předpisy. Řidiči si jsou vědomi nebezpečnosti jejich povolání a ví, že překračováním nastavených pravidel jen více riskují a více ohrožují sebe a ostatní účastníky provozu. Jak napsal jeden řidič: „Chci se vždy vrátit v pořádku domů.“. Kdyby takto přemýšleli všichni řidiči, nemusel by nikdo vymýšlet nové mechanismy pro znemožnění manipulací se záznamy. Bohužel by musely i dopravní firmy začít odměňovat řidiče za odvedenou práci a ne za vykázané kilometry.

Práce se snažila zjistit, zda jsou kontrolní orgány, hlavně Policie ČR, vybavena dostatečnou technologií pro nalézání a dokazování manipulací ve vozidlech. Při této příležitosti bylo zjištěno, že pro většinu řidičů by takové

dokazování nebylo vůbec potřeba. Jen asi 10% řidičů používá nebo nějak manipuluje se záznamy.

Do budoucna by bylo velmi dobré, aby pracovníci kontrolních orgánů měli zařízení, které by bylo kalibrované a rovnou vyhodnocovalo, zda se jedná o manipulaci či nikoli a takový výstup byl brán jako důkaz (podobně jako u testu na hladinu alkoholu v krvi řidiče – přístroj Dräger).

Řidiči jsou velice chytří a pro ně důležité informace si mezi sebou předávají, proto ví, ve kterých státech je lepší dodržovat předpisy a ve kterých jen zaplatí malou pokutu a mohou jet dál. Stávalo se, že řidiči zastavili u hlídky Policie ČR a sami uvedli, kdy nedodrželi předpisy a požádali o pokutu, jelikož věděli, že v případě kontroly v jiných státech by dostali daleko vyšší pokutu nebo by mohli být i trestně stíháni. Proto, jak bylo uvedeno, je třeba zvýšit sankce za případné porušení těchto předpisů.

Doufám, že tato práce svými výsledky ukázala na některé nové informace a problémy, a že pomohla v dalším vývoji této složité problematiky. Také doufám, že jednotlivé návrhy, ať už od řidičů nebo od pracovníků kontrolních orgánů, mohou pomoci v úpravě nových předpisů a technologií pro záznamy dat a přístrojů pro odhalování manipulací a snížení tak nebezpečných situací na pozemních komunikacích.

Rád bych se dožil doby, kdy by nic takového, jako přístroj pro odhalování manipulací, kontroly dodržování sociálních předpisů a podobné věci i v jiných odvětvích, nebylo zapotřebí a aby se řidiči, ale i ostatní lidé k sobě chovali podobně, jako je uvedeno v § 4, písm. a) zákona 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích - „chovat se ohleduplně a ukázněně, aby svým jednáním neohrožoval život, zdraví nebo majetek jiných osob ani svůj vlastní, atd.“.

## Seznam použité literatury

### Použitá literatura a odborné texty

1. KOMÁREK, Jindřich. *Bezpečnost silničního provozu: vědecká monografie = Traffic safety : scientific monography*. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, 2022. 298 s. ISBN 978-80-7251-529-5.
2. PAVLÍČEK, Kamil a KOPECKÝ, Zdeněk. *Dopravně bezpečnostní činnost*. Praha: Police history, 2006. 352 s. ISBN 8086477-32-0.
3. PAVLÍČEK, Kamil a KOPECKÝ, Zdeněk. *Dopravně bezpečnostní činnost*. Praha: Police history, 2006. 200 s. ISBN 8086477-24-X.
4. HAVLÍK, Karel. *Psychologie pro řidiče: zásady chování za volantem a prevence dopravní nehodovosti*. Praha: Portál, 2005. 224 s. ISBN 80-7178-542-3.
5. HAMERNÍKOVÁ, Veronika. *Základy dopravní psychologie nejen pro profesionální řidiče*. Brno: Národní centrum ošetřovatelství a nelékařských zdravotnických oborů, 2010. 116 s. ISBN 978-80-7013-517-4.
6. ANDRES, Josef a kol. *Hlubková analýza dopravních nehod – metodika*. Centrum dopravního výzkumu. Praha: Ministerstvo dopravy, 2009. 109 s. ISBN 978-80-8650299-1.
7. ŠTIKAR, Jiří a kol. *Psychologie v dopravě*. 1. vydání Nakladatelství Karolinum. Praha: Karolinum, 2003. 275 s. ISBN 80-246-0606-2.



## Internetové zdroje

1. MINISTERSTVO DOPRAVY. *Strategie BESIP 2021-2030*. Online. Strategie BESIP 2021-2030. 2020.
2. Dostupné z: <https://besip.cz/Besip/media/Besip/data/web/Strategie-BESIP-2021-2030.pdf>.
3. EVROPSKÝ PARLAMENT. *Rámec politiky EU v oblasti bezpečnosti silničního provozu na období 2021–2030 – Další kroky směrem k „vizi nulových obětí na cestách“*. Online. Rámec politiky EU v oblasti bezpečnosti silničního provozu na období 2021–2030 – Další kroky směrem k „vizi nulových obětí na cestách“. 2021, 6.10.2021. Dostupné z: [https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2021-0407\\_CS.html](https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2021-0407_CS.html).
4. CONTINENTAL VDO. *A century of increased safety on Europe's roads: The VDO tachograph is 100 years old!*. Online. CONTINENTAL VDO. A century of increased safety on Europe's roads: The VDO tachograph is 100 years old!. 2023, 10.6.2023. Dostupné z: <https://www.continental.com/en/press/press-releases/20230710-100-years-vdo-tachograph/>.
5. CONTINENTAL VDO. *A century of increased safety on Europe's roads: The VDO tachograph is 100 years old!*. Online. CONTINENTAL VDO. A century of increased safety on Europe's roads: The VDO tachograph is 100 years old!. 2023, 10.6.2023. Dostupné z: <https://www.fleet.vdo.com/100years>.
6. BELZER, Michael. *Truck drivers are overtired, overworked and underpaid*. Online. Truck drivers are overtired, overworked and underpaid. 2018, 25.7.2018. Dostupné z: <https://theconversation.com/truck-drivers-are-overtired-overworked-and-underpaid-100218>.

## **Právní předpisy**

1. Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014 ze dne 4. února 2014 o tachografech v silniční dopravě, o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovém zařízení v silniční dopravě a o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy
2. 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
3. Prováděcí nařízení Komise (EU) 2016/799 ze dne 18. března 2016, kterým se provádí nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014, kterým se stanoví požadavky na konstrukci, zkoušení, montáž, provoz a opravy tachografů a jejich součástí
4. Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/1054 ze dne 15. července 2020, kterým se mění nařízení (ES) č. 561/2006, pokud jde o minimální požadavky na maximální denní a týdenní dobu řízení, minimální přestávky v řízení a týdenní doby odpočinku, a nařízení (EU) č. 165/2014, pokud jde o určování polohy pomocí tachografů
5. Zákon č. 111/1994 Sb., zákon o silničním provozu ve znění pozdějších předpisů
6. Zákon č. 361/2000 Sb., zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů ve znění pozdějších předpisů
7. Prováděcí vyhláška č. 478/2000 Sb., k zákonu o silniční dopravě

8. Prováděcí vyhláška č. 294/2015 Sb., k zákonu provozu na pozemních komunikacích
9. Zákon č. 13/1997 o pozemních komunikacích
10. Prováděcí vyhláška č. 104/1997 Sb. k zákonu o pozemních komunikacích
11. Zákon č. 56/2001 o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích
12. Prováděcí vyhláška č. 341/2014 Sb., 342/2014 Sb. a 343/2014 Sb. k zákonu o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích
13. Vyhláška č. 522/2006 Sb., o státním odborném dozoru a kontrolách v silniční dopravě

## **Seznam příloh**

Příloha č. 1 – Dotazník Manipulace řidič (výstup z dotazníkového systému Survio.com)




Příloha č. 2 – Dotazník Manipulace kontrolní orgán (výstup z dotazníkového systému Survio.com)

Příloha č. 3 – Záznamové listy, karty do tachografu, tachografy a nalezené manipulace

## Přílohy

Příloha č. 1 - Dotazník manipulace řidiči

### Základní údaje

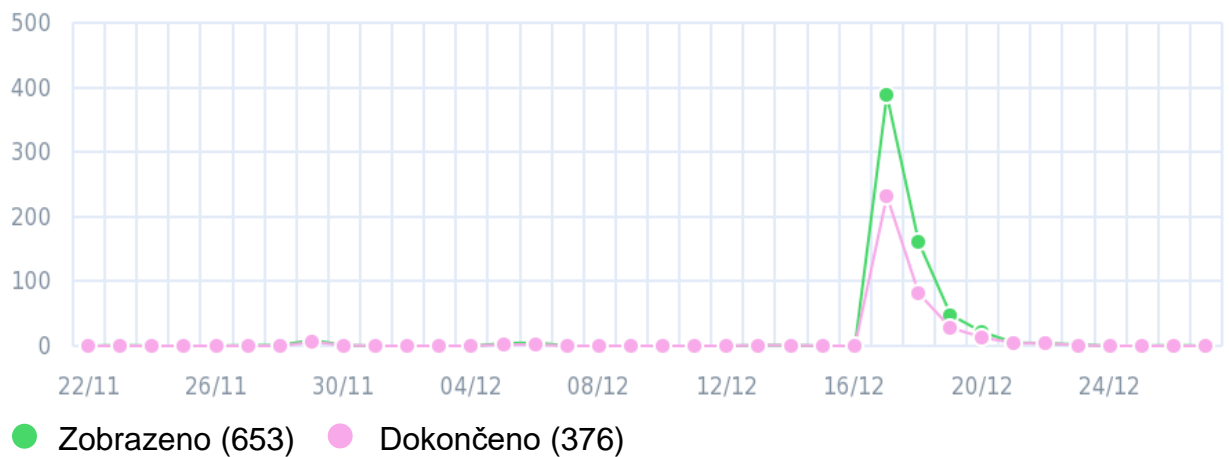
 Název výzkumu	Manipulace řidič
 Autor	
 Jazyk dotazníku	<b>main-lang-cs</b>

 Veřejná adresa dotazníku	<a href="https://www.surveio.com/survey/d/J9T7D8Q4V9Q7Z6O0X">https://www.surveio.com/survey/d/J9T7D8Q4V9Q7Z6O0X</a>
 První odpověď	29 Listopad 2023
Poslední odpověď	23 Prosinec 2023
 Doba trvání	24 dnů
 Celkem odpovědí	376

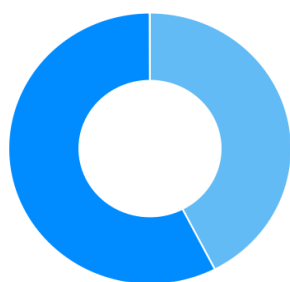
## Statistika respondentů

653	376	0	277	57,6%
Počet návštěv	Počet dokončených	Počet nedokončených	Pouze zobrazeno	Celková úspěšnost vyplnění dotazníku

## Historie návštěv 29 Listopad 2023 - 23 Prosinec 2023

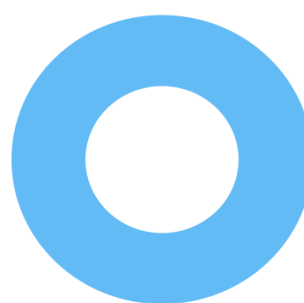


Celkem návštěv



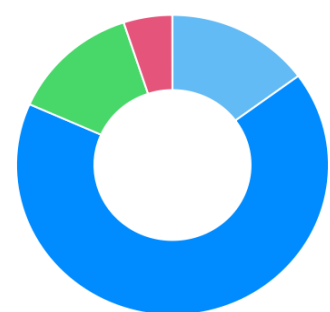
- Pouze zobrazeno (42,4%)
- Dokončeno (57,6%)
- Nedokončeno (0,0%)

Zdroje návštěv



- Přímý odkaz (100,0%)

Čas vyplňování dotazníku



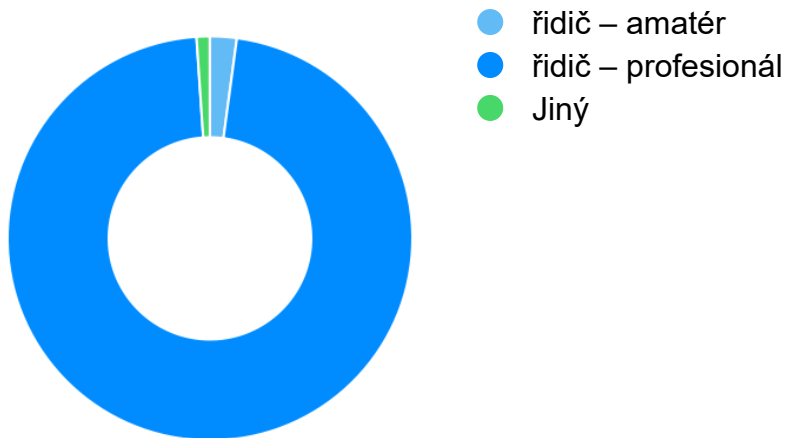
- 1-2 min. (14,9%)
- 2-5 min. (66,8%)
- 5-10 min. (13,3%)
- 10-30 min. (5,1%)

## 1. Pracujete jako řidič amatér nebo profesionál?

376x zodpovězeno

0x nezodpovězeno

Výběr z možností



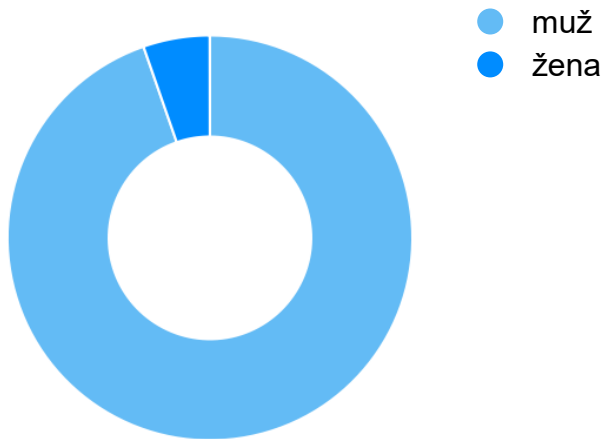
ODPOVĚĎ	RESPONZÍ	PODÍL
řidič – amatér	8	2,1%
řidič – profesionál	364	96,8%
Jiný	4	1,1%

## 2. Jste muž nebo žena?

376x zodpovězeno

0x nezodpovězeno

Výběr z možností



ODPOVĚĎ	RESPONZÍ	PODÍL
muž	356	94,7%
žena	20	5,3%

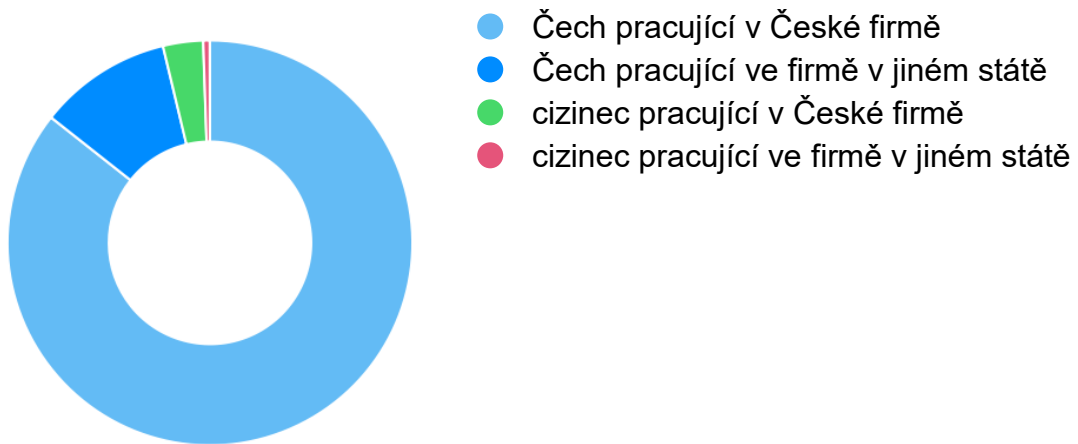


### 3. Jste Čech nebo cizinec?

376x zodpovězeno

0x nezodpovězeno

Výběr z možností



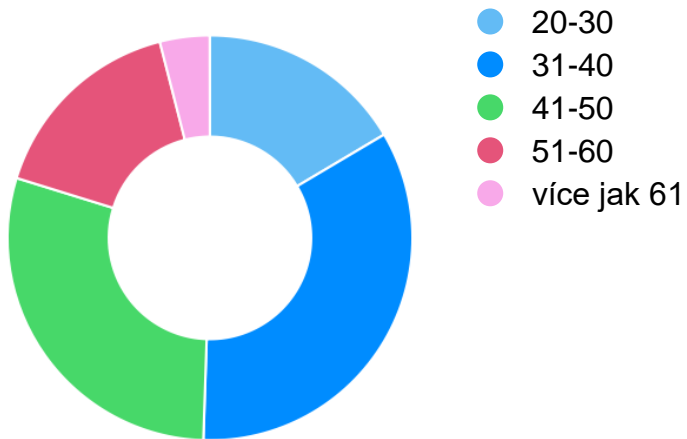
ODPOVĚĎ	RESPONZÍ	PODÍL
Čech pracující v České firmě	322	85,6%
Čech pracující ve firmě v jiném státě	40	10,6%
cizinec pracující v České firmě	12	3,2%
cizinec pracující ve firmě v jiném státě	2	0,5%

#### 4. Kolik vám je let:

376x zodpovězeno

0x nezodpovězeno

Výběr z možností



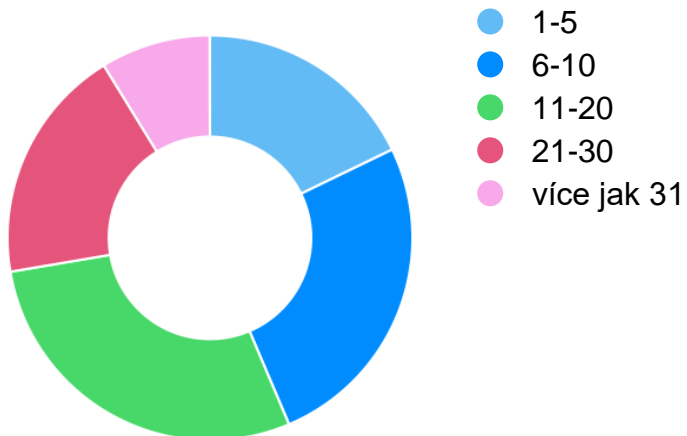
ODPOVĚĎ	RESPONZÍ	PODÍL
20-30	62	16,5%
31-40	128	34,0%
41-50	110	29,3%
51-60	61	16,2%
více jak 61	15	4,0%

## 5. Kolik let praxe máte:

376x zodpovězeno

0x nezodpovězeno

Výběr z možností



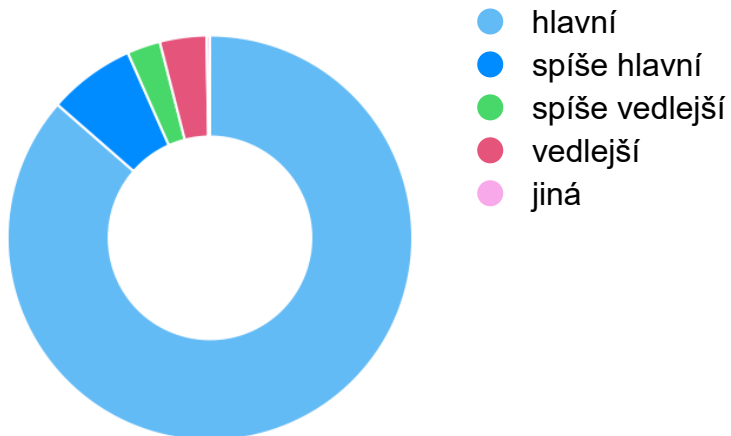
ODPOVĚĎ	RESPONZÍ	PODÍL
1-5	67	17,8%
6-10	97	25,8%
11-20	108	28,7%
21-30	71	18,9%
více jak 31	33	8,8%

## 6. Je to Vaše hlavní náplň práce nebo spíše jen vedlejší?

376x zodpovězeno

0x nezodpovězeno

Výběr z možností



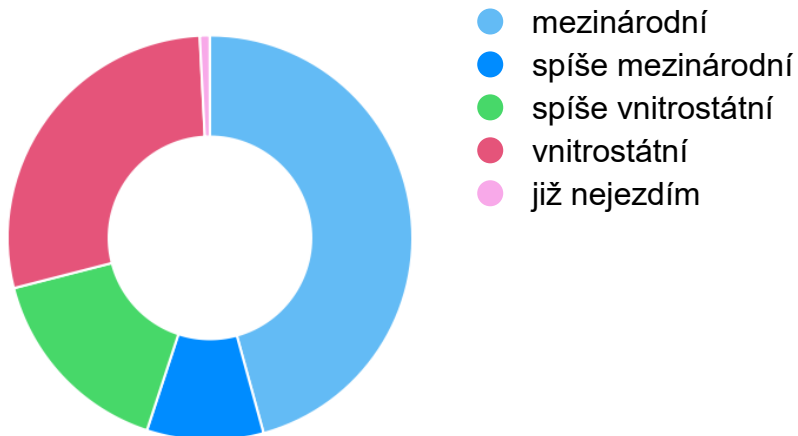
ODPOVĚĎ	RESPONZÍ	PODÍL
hlavní	325	86,4%
spíše hlavní	26	6,9%
spíše vedlejší	10	2,7%
vedlejší	14	3,7%
jiná	1	0,3%

## 7. Jezdíte v režimu mezinárodním nebo vnitrostátním?

376x zodpovězeno

0x nezodpovězeno

Výběr z možností



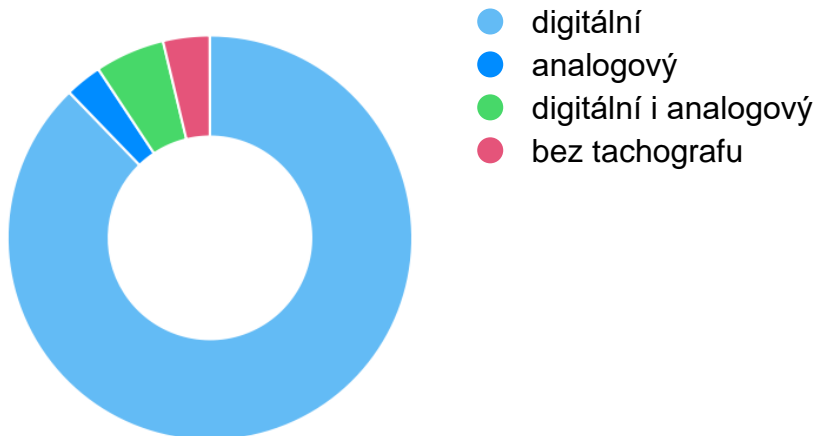
ODPOVĚĎ	RESPONZÍ	PODÍL
mezinárodní	172	45,7%
spíše mezinárodní	35	9,3%
spíše vnitrostátní	60	16,0%
vnitrostátní	106	28,2%
již nejezdím	3	0,8%

## 8. Řídíte vozidlo s digitálním nebo analogovým tachografem?

376x zodpovězeno

0x nezodpovězeno

Výběr z možností



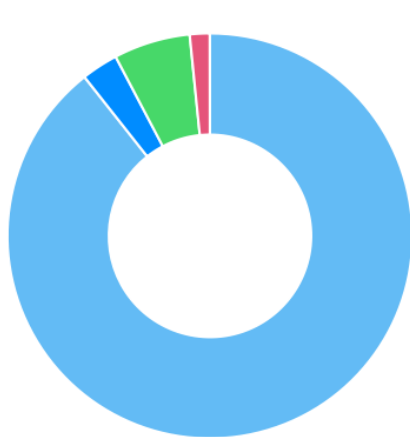
ODPOVĚĎ	RESPONZÍ	PODÍL
digitální	330	87,8%
analogový	11	2,9%
digitální i analogový	21	5,6%
bez tachografu	14	3,7%

### 9. Při řízení vždy dodržujete předepsané doby odpočinků a řízení?

376x zodpovězeno

0x nezodpovězeno

Výběr z možností



- ano
- ne
- jak kdy
- nemusím dodržovat - jezdím na výjimku

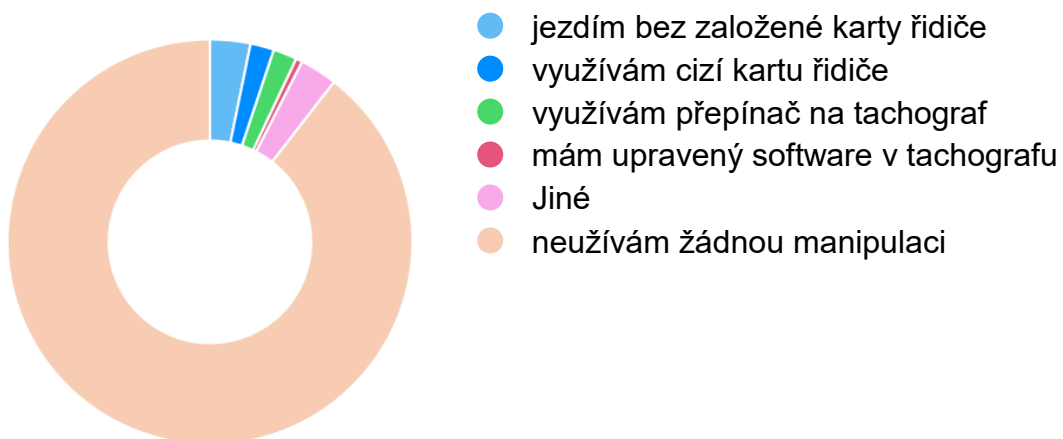
ODPOVĚĎ	RESPONZÍ	PODÍL
ano	336	89,4%
ne	11	2,9%
jak kdy	23	6,1%
nemusím dodržovat - jezdím na výjimku	6	1,6%

10. Využíváte nějaké „kličky“, aby Vám vycházely doby dle předpisů nebo „si pomáháte“ nějakým jiným systémem?

371x zodpovězeno

5x nezodpovězeno

Výběr z možností



ODPOVĚĎ	RESPONZÍ	PODÍL
jezdím bez založené karty řidiče	12	3,2%
využívám cizí kartu řidiče	7	1,9%
využívám přepínač na tachograf	7	1,9%
mám upravený software v tachografu	2	0,5%
Jiné	11	3,0%
neužívám žádnou manipulaci	332	89,5%

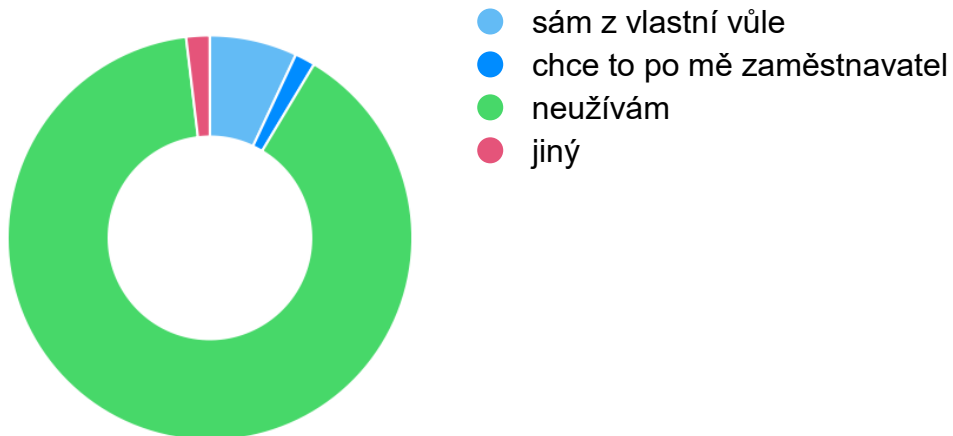


### 11. Uveďte důvod využívání manipulace:

372x zodpovězeno

4x nezodpovězeno

Výběr z možností



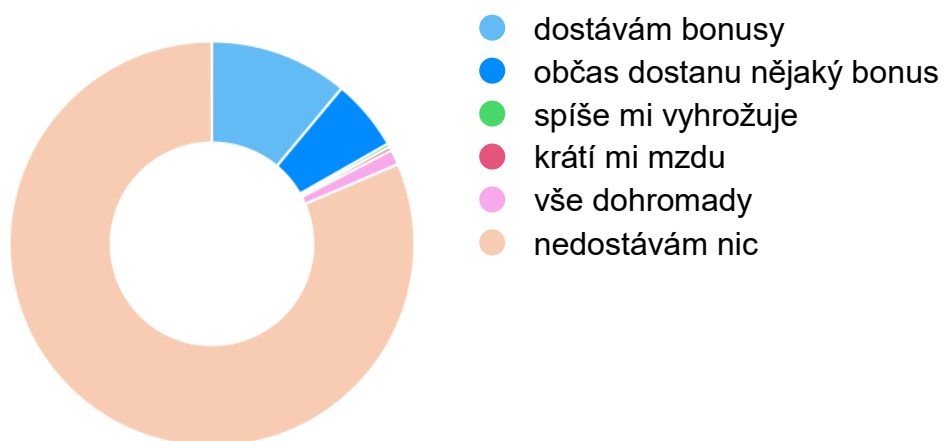
ODPOVĚĎ	RESPONZÍ	PODÍL
sám z vlastní vůle	26	7,0%
chce to po mě zaměstnavatel	6	1,6%
neužívám	333	89,5%
jiný	7	1,9%

12. Jste za to nějak ohodnocen od zaměstnavatele nad rámec smluvené mzdy nebo Vám spíš vyhrožuje, že Vás třeba vyhodí atd.?

334x zodpovězeno

42x nezodpovězeno

Výběr z možností



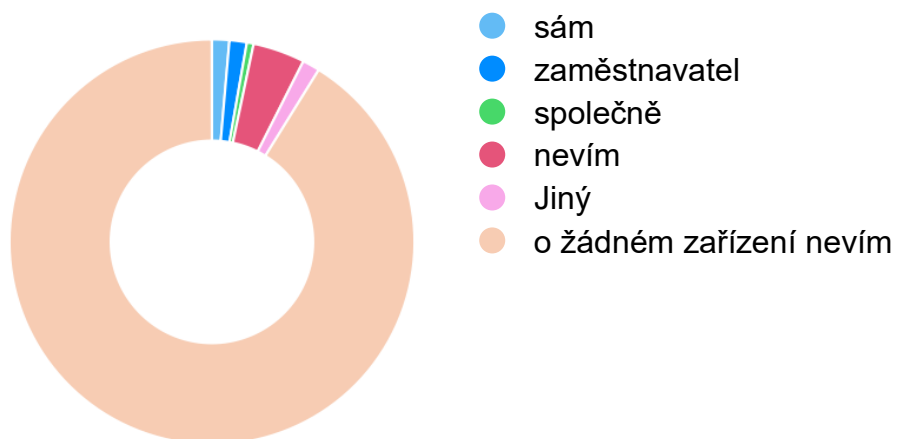
ODPOVĚĎ	RESPONZÍ	PODÍL
dostávám bonusy	37	11,1%
občas dostanu nějaký bonus	19	5,7%
spíše mi vyhrožuje	1	0,3%
krátí mi mzdu	1	0,3%
vše dohromady	4	1,2%
nedostávám nic	272	81,4%

13. Když máte nějaké zařízení na manipulaci záznamů v tachografu a na kartě řidiče, montoval jste si to tam sám nebo zaměstnavatel?

362x zodpovězeno

14x nezodpovězeno

Výběr z možností



ODPOVĚĎ	RESPONZÍ	PODÍL
sám	5	1,4%
zaměstnavatel	5	1,4%
společně	2	0,6%
nevím	15	4,1%
Jiný	5	1,4%
o žádném zařízení nevím	330	91,2%

14. Jaké zařízení na manipulaci užíváte, máte namontované?

376x zodpovězeno

0x nezodpovězeno

Textová odpověď

- (230x)
- *Býval magnet*
- *Co ti je po tom*
- *Jen podle AETR*
- *Jsem silničář takže kartu nevkladam*
- *Když nepodvadim tak na poslední asi 4ři otázky nelze odpovědět*
- *Kokotdohuby*
- *Krtek*
- *Kurva když píšu že nijak nemanipuluje s tachografem,tak co mi tam dáváte za idiotský otázky*
- *Magnet*
- *ne*
- (2x) *Ne*
- *Nedělám a nechápu ty co to dělají*
- (5x) *Nemam*
- (3x) *nemám*
- *Nemám*
- (8x) *Nemám*
- *Nemám a nikdy bych to nechtěl*
- *Nemam, nepoužívam.*
- *Nemám, nepoužívám*
- (2x) *Nemám nic*
- *Nemám nic*
- *Nemám upravený tach.*
- *Nemam zadne zarizeni k manipulaci tachografu*
- *Nemam zadny*
- (4x) *Nemám žádné*
- *Nemám žádné takové zařízení*

- *Nemanipuji s tachografem. Je to proti mým zásadám*
- *Nemusím používat, trasy mám plánované tak, abych se dostal vždy domů, pokud mám spát v autě, jsem o tom vždy den dopředu informován*
- *Nepotřebuji, jezdím dle předpisů!*
- *Nepoužívám*
- *Nepoužívám*
- *Nepoužívám nic.*
- *Nepoužívám žádné pro manipulaci tachografu. Bojím se přísných pokut.*
- *Nepoužívám žádné snad sem to už v predešlích otázkách potvrdil !!!!!???*
- *Nesdelim*
- *Netuším*
- *neužívám*
- *Neužívá žádné zařízení*
- *Nevím o žádném*
- *Neznám řidiče který by dnes v době digitálních tachografu měl "magnet", nebo jinou hardwarovou techniku manipulace.*
- *(11x) Nic*
- *Nic nemám*
- *Nic nemám chci se vždy vrátit v pořádku domů.*
- *Pěkný hovadiny,*
- *Pícu*
- *Píší kontrolbuch tak aby mi to vyšlo dle předpisů.*
- *Používám režim OUT*
- *Tajny*
- *VDO*
- *Vozidlo jsem si převzal v servisu nové a od té doby jej užívám jak se má.....Jediné zařízení při porušení nařízení jsou vytisky*
- *Vůbec žádné, jedeme čistě. I co se tyce funkce ad blue, to ma půlka kamionu mimo provoz.*
- *Zadne*
- *Žadne*
- *(14x) Žádné*

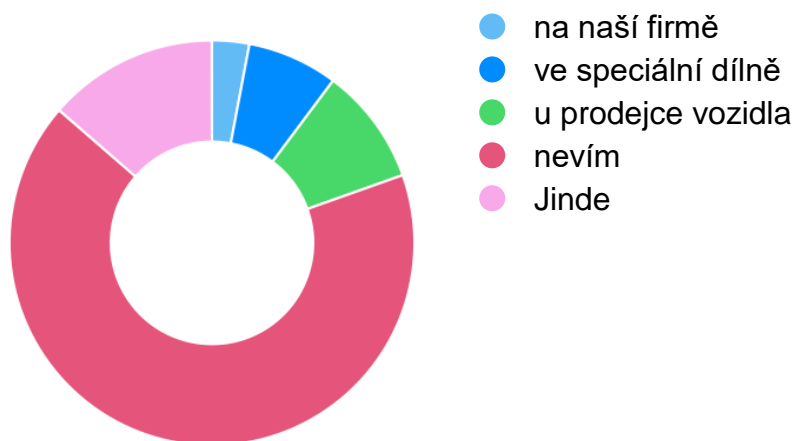
- Žádné
- (40x) Žádné
- Žádné.
- *Žádné, ale již jednou na mě byl vyvíjen tlak na jízdu na dvě karty(moje a cizí) po odmítnutí jsem byl vyhozen téměř bez výplaty a osočen z rozbití několika věcí na soupravě.*
- *Žádné, dodržují zákony*
- *žádné nemám*
- *Žádné nemám.*
- *Žádné u takové firmy bych nejezdil .*
- *(2x) Žádné zařízení nemám*
- *Žádné zařízení nemám a nepoužívám jsem zásadně proti vždy se dá jezdit legálně*
- *žádný*

15. Kde probíhala montáž tohoto zařízení nebo přehrání softwaru tachografu?

235x zodpovězeno

141x nezodpovězeno

Výběr z možností



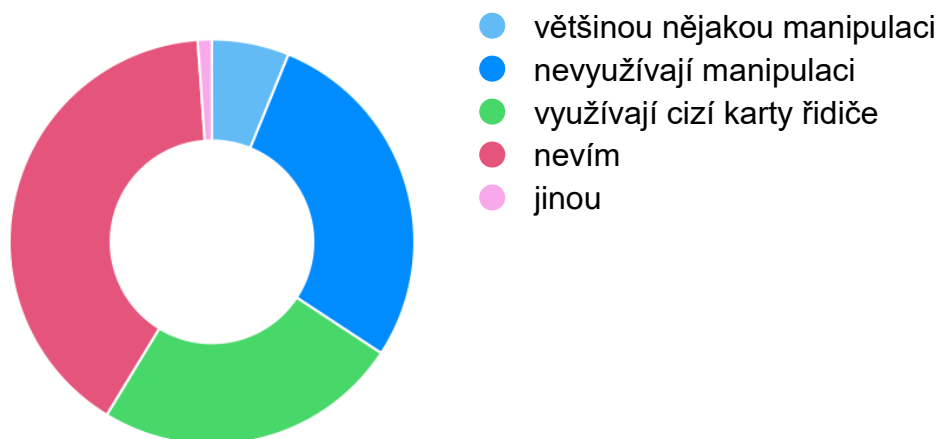
ODPOVĚĎ	RESPONZÍ	PODÍL
na naší firmě	7	3,0%
ve speciální dílně	17	7,2%
u prodejce vozidla	22	9,4%
nevím	157	66,8%
Jinde	32	13,6%

16. Jakou máte zkušenost mezi řidiči, jestli využívají taky takové zařízení nebo jezdí podle daných dob řízení a odpočinků?

356x zodpovězeno

20x nezodpovězeno

Výběr z možností



ODPOVĚĎ	RESPONZÍ	PODÍL
většinou nějakou manipulaci	22	6,2%
nevyužívají manipulaci	100	28,1%
využívají cizí karty řidiče	87	24,4%
nevím	143	40,2%
jinou	4	1,1%

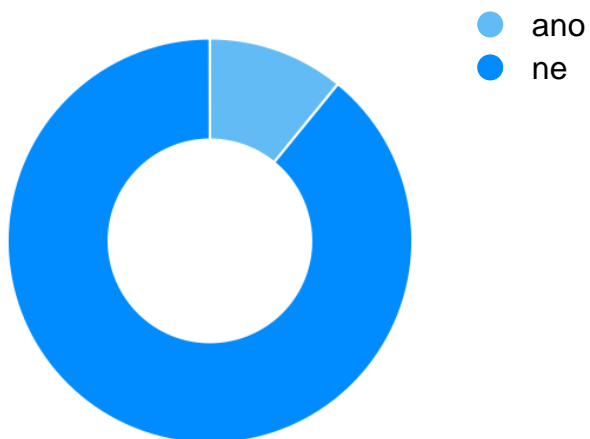


17. Demontovali Vám již kontrolní pracovníci tachograf nebo jeho komponenty?

376x zodpovězeno

0x nezodpovězeno

Výběr z možností



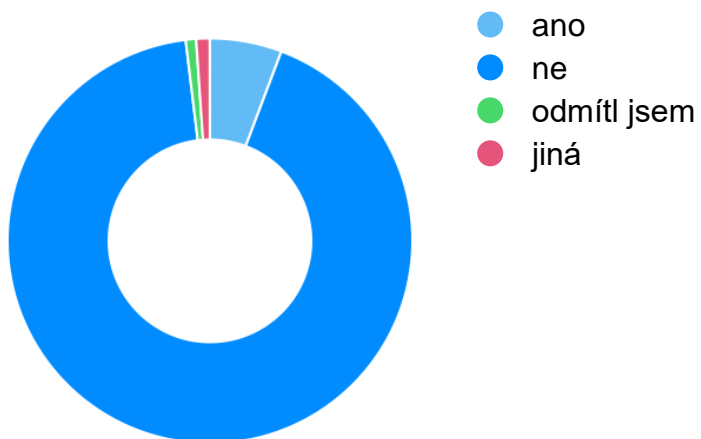
ODPOVĚĎ	RESPONZÍ	PODÍL
ano	41	10,9%
ne	335	89,1%

## 18. Odvedli Vás kontrolní pracovníci do technické dílny AMS?

366x zodpovězeno

10x nezodpovězeno

Výběr z možností



ODPOVĚĎ	RESPONZÍ	PODÍL
ano	21	5,7%
ne	338	92,3%
odmítl jsem	3	0,8%
jiná	4	1,1%

19. Popište nějaké zkušenosti, vlastní nebo z doslechu, s manipulací s tachografem a kartou nebo uloženými údaji a způsoby této manipulace?

376x zodpovězeno

0x nezodpovězeno

Textová odpověď

- (242x)
- ...
- *Ano v začátcích mojí práce jako řidič MKD*
- *Běžné se používají nahradni karty před vyjezdem aby se nalozilo. Vykon začíná ihned u brany po dvou až čtyřech hodinach prace.*
- *Cizí karta řidiče*
- *Cizí karta řidiče*
- *Dávají jinou kartu mají magnety na čidla převodovky nebo jedou bez vložené karty*
- *Dávali magnet na čidlo, pak se dělali keramické a bylo po. Různé odpojovače. Napovídá se toho moc a ne všechno je pravda.*
- *Dával se magnet na převodovku tahače, nás prodejce odrazil od tohoto jednání, protože se může poškodit řídicí jednotka auta a stejně, že to má keramické štekry, tak už na to magnet nefunguje, já jsem to ale nikdy neřešil, když se stalo, že mě nevyšla jízda, třeba z důvodu přeplněných parkovišť, vždy jsem udělal výtisk a je třeba říct, že policie vás zase tak často nestaví. V tom velkém počtu kamionů to ani nejde a jen jednou jsem výtisk předkládal policii v Rakousku a nebyl žádný problém.*
- *Dnes už je manipulace s tacho minimální a hlavně o velký průser*
- *Dnes známý "magnet" na převodovce kde je čidlo je již stará metoda nové generace jsou již zapečené a skrze plombu se dostal jediný vynalézavý národ a to Poláci kteří jako jediný dnes umí rozebrat a složit převodovku až na čidlo a zpět zapečetit. Jinak běžně se dneska používá hlavně v ČR při řepné kampani kde se jezdí 15-18h denně jízda na dvě karty kdy vyjedete svůj výkon a později po vyčerpání využijete jinou kartu než svojí to by tachograf poznal a hlásil u staré vlastní např.nefunkcni karta a nebo závadu . Mě osobně toto bylo nabízeno jak sem zmínil po odmítnutí jsem byl vyhozen bez peněz a za údajné škody*

- ... dříve bylo běžné v českých firmách že řidič měl nejméně 2 karty do tachografu, přikládal se silný magnet na čidlo na převodovce aby se rušil signal, tím docházelo k osazení tachografu, auto bylo v pohybu ale na tachografu to nebylo zaznamenáno, auto jelo normálně, jen neukazovalo aktuální rychlost, nefungoval omezovač rychlosti, atd
- Dříve byl magnet co vím
- Dříve se manipulovalo s magnetem
- Jedině problémy a likvidační pokuty
- Jednou jsem jel večer na magnet, ještě u druhé firmy a zastavila mě dálniční policie. Jsem dal kartu do tachografu a před nimi vytáhl a dal jim. Mezitím co byli v dodávce tak jsem vyhodil magnet z čidla a zahodil do trávy. Oba pak přišli, že je nějaká manipulace s tachografem. Já dělám, že o ničem nevím... Pak stáří pupkáči se koukali na čidlo tachografu a nic tam nebylo □ A groteska byla jak se k tomu můžou ohnout □ Ve finále mi chtěli dát pokutu 5000kč kterou jsem odmítl a šlo to do správného řízení. Zaměstnavatel pak (PRÝ) dostal několik set tisíc korun pokuty, ale to mě nezajímalo...
- Jednou mě chtěl vykourit... ze začátku jsem odmítal, pak jsem si řekl tak proč ne... a bylo to pecka, vysál mě do poslední kapky
- Jednou v Belgii zasek na vykládce, je-li jsme v posádce a kolega měl druhou kartu, která se využila na dojetí na nejbližší možné parkoviště k děláni DDO
- Jelikož tachografy vyučuji, mám od Celní správy k dispozici několik "vzorových" situací včetně uložených sankcí
- Je mnoho možností. Používání magnetu, jízda a manipulace s vozidlem bez karty, instalované vypínače čidla...
- Jezdí se i na magnet
- Jízda bez vložené karty na out
- Jízda na dvě karty
- Jízda na dvě karty, nebo jízda bez karty.
- Jízda na jinou kartu řidiče a jízda v režimu out of scope
- Jízda na OUT na soukromém pozemku, nakládka a vykládka zboží v areálech firem
- Jízda na 2 karty

- *Jízda na 2 karty jedním řidiče*
- *Kdysi dávno magnet*
- *Když neporadím nemám žádné zkušenosti*
- *Když se jezdí na stavbě a betonu je se dálnice tak většinou ve 4 ráno se začíná a končí se ve 2 ráno a musí se vozit jinak u stavební firmy si neskrnes. Mělo by se zohlednit stavebnictví a hlavně i soboty nevycházejí moc. Ale od půlky prosince do konce února ses doma a dohanis odpocinek*
- *Kolegové se sami svěřili že jezdí na kolegovu kartu.*
- *Magnet*
- *Magnet, cizí karta, nake jiný zařízení, OUT*
- *Magnet úprava tachografu vypínač*
- *Magnety, cizí karta většinou vlastníků firmy.*
- *Manipuluji hlavne polaci a balknci*
- *Montované nějaké zařízení.. které se aktivovalo příslušným namačkáním brzdového pedalu*
- *Na dojezd na vykládku používá kolega kartu druhého,nebo občas přetáhne jízdu a udělá výtisk aby stihl dojet*
- *Nasrat*
- *Na starších autech kolegové v jedné z bývalých firem kde jsem jezdil používali magnety*
- *(3x) Ne*
- *Někteří dělají Max. Nakládka nebo vykládka po uplynutí době řízení v režimu out bez karty v rámci popojízdky v areálu ( odjetí od rampy k pokračování v pauze)*
- *Nemam*
- *Nemam*
- *(2x) Nemám*
- *(8x) Nemám*
- *Nemám . Nepotřebuji. Firma to nežadá a proč taky?*
- *Nemám zkušenost*
- *Nemám zkušenosti s manipulací*
- *Nemám žádné*
- *Nemám žádné vlastní zkušenosti ani z doslechu či od kolegů*

- *Nemám žádné zkušenosti*
- *Nemám žádné zkušenosti a o ničem jsem neslyšela*
- *(4x) Nevím*
- *nevím*
- *(2x) Nevím*
- *Nevím.*
- *Nevím.*
- *Nevím, jezdím pro svou firmu.*
- *Nevím nic*
- *Nevím o tom vůbec nic, já si to klidně rozdám s Bag i itd na rovinu.*
- *Nevím o žádné*
- *Nevyplatí se to. Je to zbytečný stres. Na to, do jakýho lezeš rizika, jsou za to malý přivýdělký, když vůbec nějaký jsou. Jezdim si vklidu jak mam a je klid. Alespoň nejsem v práci 24/7.*
- *Nezajímá mě to. Mám jiné starosti. Pracuji jen pro poctivé zaměstnavatele*
- *Neznám*
- *nic*
- *(4x) Nic*
- *Nic takového jsem neslyšel...*
- *Nikdo si to dnes nedovolí.*
- *Občas jsem v minulosti slyšel, že někdo jezdí na 2 karty*
- *Občas se jezdí na out vykládat, ale někdy ani to nestačí a policistům se to nelíbí.*
- *O ničem nevím*
- *O ničem takovém nevím*
- *Osobně jsem nikdy nevyužil,ale znám kupu firem,kde jezdili třeba na 2 až 3 karty.*
- *O žádné nevím*
- *O žádných nevím*
- *Pícu*
- *Použití cizi karty, magnetu ci jineho kolecka (koleckovy tacho), pripadne out režimu*

- *Používají se tzv šlapky, nebo cizí karta v tco a podobně*
- *Používání Magnetu a používání druhé karty řidiče dříve v minulých firmách to byl denní chleba ale mě nedonutily jsem proti ale vím že kolegové to občas používali a i sám šéf*
- *Před lety vím že se chlapy.co.jezdili ještě tzv na kolečka tak měli udělaný dvě hromádky,třeba od starých krabiček na CD, kde měli jednu krabičku na ranní jízdy a jednu krabičku na odpolední jízdy, v současné době si někteří hrají s tachografem nevím jak,a nebo jedou na kartu třeba technika,mechanika atd*
- *Spíše s kolečky když to jde*
- *Ty jsi dobrej hňup*
- *Typicky z médií země východu kde je vyšší korupce a nižší kontrola, vidíme hardwarové prostředky (vyřazení čidla otáčení), v CZ hlavně jízda bez karty, případně jízda na cizí kartu. Hlavně mimo dálnice.*
- *U euro 5 někteří řidiči používali magnet*
- *U starších aut se dávali magnety na snímač rychlosti na převodovce, dnes jsou schopný udělat bypás - za jízdy tachograf zaznamenává nečinnost*
- *U tachografu nové generace už tyhle manipulace nejsou možné. Já osobně jsem nikdy za svou kariéru nemusel podstupovat tyhle podvody, jen aby zaměstnavatel měl vyšší zisk. Pokud by mě osobně o to požádal, odmítl bych i za cenu ztráty zaměstnání, což bych ve výsledku dále řešil s kontrolním orgánem.*
- *V Čechách jsem jezdil na dvě karty,nebo používal magnet*
- *V dávných dobách sa na vnútru jezdilo na večerníčka*
- *v dnešní době lze občas využít režimu OUT, ale opravdu se to děje vyjíměčně. 100% využití nařízení 561/2006sb je náročné samo o sobě až až.*
- *Vela ľudí si pomáha "šetriť" hodiny inou prácou bez založenej karty/ na pauzu. Robí to len debil ktorý nevie že ušetrený čas mohol byť dávno doma a teda robí naviac zadarmo.*
- *Většinou,co jsem slyšel,že řidiči používají i jinou kartu řidiče*
- *Většinou jízda bez karty*
- *Většinou každý řidič který má povinnost psát kontrolbuch, se snaží se ho psát tak aby mu to vycházelo dle nařízení EU*
- *Většinou se jednalo o magnet na čidle, ale dneska poláci dokážou zázraky*

- *Většinou se používá druhá karta . Sám jsem tak před několika lety jezdil . Dnes už jezdím tak jak se má , ale vím že je spousta řidičů co stále používají druhou kartu nebo magnet přiložený na čidlo*
- *Většinou zaměstnavatel trvá na dojezdu na základnu i přes výkon ale veškeré pokuty platí on.*
- *Více karet řidiče*
- *Vím o společnosti která upraví tacho.tak ,že po dlouhém stisknutí OK nebo tlačítka které si zvolíte se tachograf zablokuje a zapisuje pauzu I při jízdě....cena 1000e...úprava je bez demontáže tachografu...jen se připojí s notebookem....práce na 5minut a osobně sem u toho byl když úprava proběhla*
- *VIZ. odpověď 16.*
- *V jedné firmě na mě chtěli, abych použil magnet .Odmítl jsem.*
- *V současné době o ničem nevím*
- *Vše firmy v Čechach tak nebo jinak dělá manipulaci s tachografem,pro to možna celu knihu napsat*
- *Vypnutí tachografu pomoci kombinace sešlápnutí /otoceni volantů a mackani tlačítek - prakticky nejde nalézt*
- *Žadne*
- *Zafny*
- *Žádné*
- *(4x) Žádné*
- *Žádné*
- *Žádné nemám*
- *Žádné zkušenosti nemám.*
- *Žádné zkušenosti nemám ani z doslechu*
- *Žádnou*
- *2 karty magnety. Z doslechu*




20. Popište nějaké zkušenosti nebo informace s manipulací s tachografem a kartou nebo uloženými údaji z okolních států?

376x zodpovězeno

0x nezodpovězeno

Textová odpověď

- (268x)
- 
- *Bez zkušeností*
- *Cizí karta*
- *Do zahraničí nejezdím. Nemám zkušenost.*
- *Ja to nepouzivam*
- *Já žádné*
- *Jeden řidič jede na 2 karty*
- *Jednou jsem spal, a z ničeho nic mě začal hulit, tak jsem si prdnul a nechal ho to dodělat.*
- *Jezdím dle předpisů takže z vlastní zkušenosti nic z doslechu to je na román....samozřejmě to pokaždé nevyjde a překročím dobu řízení (cca do 15 minut), ale nikdy sem nedostal pokutu ikdyž jsem měl kontrolu*
- *Jezdím v Německu, a tam sem se nesetkal s manipulací, spis s přiznaným porušením, a platbou pokuty zaměstnavatelem.*
- *Jezdíváno se bez karty na OUT, ale teď už probíhají jen nakládky a vykládky na OUT co vím...*
- *Kolegové sem tam tahali na dvě karty většinou z Česka na Slovensko aby to zvládli v kolečku*
- *Nasrat*
- *Na západ má každý rozum a nebude robiť bez karty nakoľko tento čas sa nepočíta že pracoval a teda robí zadarmo. Pretože plat dostane rovnaký*
- (6x) *Ne*
- *Neděje se to*
- *Nejvic použití režim (aut)*
- (3x) *Nemam*
- (2x) *Nemám*

- *Nemám*
- *(5x) Nemám*
- *Nemám zkušenost*
- *(2x) Nemám zkušenosti*
- *Nemám žádné*
- *Nemám žádné*
- *Nemám žádné vlastní zkušenosti z okolních státech. Ani jsem nebyl svědkem tě by celní úřad či bag něco podobného dělali*
- *(2x) Nemám žádné zkušenosti*
- *Není co popsat..*
- *Nesetkal jsem se s tím*
- *(7x) Nevím*
- *nevím*
- *Nevím*
- *(9x) Nevím*
- *(2x) Nevím.*
- *Nevím jelikož s tím defakto když už za mne jede kamarád je to legální takže*
- *Nevím o ničem*
- *Nevím o žádné*
- *Nezajímá mě to*
- *Neznám.*
- *(3x) Nic*
- *Nic o tom nevím.*
- *Nový řidiči po autoškole, především přes pracáku, většinou neznají doby řízení a obsluhu tachografu.*
- *Otázka k nicemu*
- *O tohle se nestarám. Jezdím vždy podle pravidel.*
- *Pícu*
- *Pl prý montují na dálkový ovladač vypínač omezovače, jízdy na postel atd.*
- *Poláci a Rumuni jsou experti na různé vypínače a ubstarych aut na magnety*
- *Poláci mívají deaktivaci tachografu za jízdy.*

- *Ridici z Polska používali i jiné karty s cipem než karty řidiče, tachograf pouze zaznamenal "neplatná karta" a tak to jezdily po celé Evropě, dale řidiči z východních zemí používají různé přístroje k osazení tachografu, auto jede zcela normálně ale na tachografu jsou zaznamenány data jako kdyby vozidlo stálo a řidič vykonával pauzu*
- *Shodné s předchozí odpovědí*
- *Stejně, jako předchozí otázka*
- *Tak jezdí se na dvě karty a není toho málo*
- *Taky nevím*
- *Tam nevím jak to dělají*
- *U Bálkánců a Poláků je toto normální situace.*
- *V cizině osobně moc nevím o manipulaci protože jsou tam tak přísné tresty viz DE kde vás už nepustí a jdete do pruhovaných tepláků*
- *Většina to píše podle toho aby to vycházelo dle nařízení EU, ne podle pravdy.*
- *Více karet*
- *Vím že pár kluků mají dvě karty. Dvě zaměstnání. 1 karta na autobus a ve svém volnu jezdí na druhou kartu rozvoz s Kinderkami. Tsk využívají kartu druhou. Kvůli zápisu odpočinku.*
- *V některých státech východního bloku, r, někteří řidiči, nejenom, že manipulují s jejich tachografem, ale kolikrát nemají ani pravé řidičské oprávnění, proto to kolikrát vypadá na silnicích tak vypadá. Pokud přijede autobus plný řidičů na firmu a zjistí se, že polovina z nich má na ČR stejné číslo, asi to nehraje. O tomto případě vím. Firma je poslala zpět do jejich země*
- *V Německu to prej vybírali přímo na truck srazu. Ale co, kde, jak nemám zdání*
- *V Polsku dostal kolega za použití out během doby odpočinku pokutu a zákaz řízení na nějakou dobu*
- *V současné době o ničem nevím*
- *Zadává se země po případě region*
- *Zadne*
- *Žadne*
- *Žádné*
- *Žádné*

- (3x) *Žádné*
- *Žádné.*
- *Žádné nemam*
- *Žádné nemám*
- *Žádnou*
- *Žádný*
- *0 Zkušenosti*

## 21. Prostor na nějaké další postřehy, informace z praxe:

376x zodpovězeno

0x nezodpovězeno

Textová odpověď

- (286x)
- .
- ...
- 🍷🍷🍷
- *Aby zákazníci platili korektní ceny vč. daného mýta Zaměstnanec také chce pěkný základ na pásce a k tomu diety . A pokud nás neustále někdo bude okrádat tak toho nejsme schopni. Tímto by jste se měl zabývat.jezdíme za ceny jako před 20 lety za 28 korun.Mýto v německu vč co2 mýta činí 8,5Kč*
- *Co já vím tak kolegové dodržují, neb sankce jsou dost razantní a bojí se. Zaměstnavatel je si také vědom a na nikoho netlačí. Asi máme kliku. 😊*
- *Dnes je největším problémem parkování. A to teď v Česku nebo i v jiných zemích. V Čechách je to o to větší problém, protože nová parkoviště se prakticky nezastaví, ale stará se zavírají. Nehledě na to, že dnes si spousta měst dala celoplošné zóny se zákazem stání pro kamiony.Svým způsobem se dá říct, že jsou řidiči tímto způsobem šikanováni. Není kde udělat pauzu, ale policie i přes to, že o tomto problému vím, tak se pokutuje řidiče za porušení povinnosti. Sama, ale nedělá nic proto, aby se situace zlepšila. To, že se jednou za dva roky někde otevře parkoviště pro dvacet kamionů situaci neřeší. Čechy jsou tranzitní země naše silnice a dálnice tomu nevyhovují.*
- *Dotazník o ničem*
- *Dříve kolečka, ale teď kartu asi neodrbeš jinak než cizí*
- *Firma kde jezdím teď brigadne dostala velkou pokutu za manipulace a tolerance manipulace a přestala to akceptovat. Jezdim u této firmy protože dodržuje se AETR. Řidiči dostávají bonusy za respektování AETR. První signál jestli firma dodržuje AETR je způsob placení. Jediné paušál na den bez souvislosti kolik nejedeš km. Kdyby zakazali "km" tak řidiči by nebyli motivováni porušovat.*
- *Hodně řidičů bez praxe, hlavně východní bloky, pl, let, Ro.*
- *Ikdyz hrajeme ciste stat nas jen zdime vic a vic, sos!*

• Je běžné že člověk nestíhá plnit pauzu z důvodu zdržení a někdy spíše nenažranosti společnosti která je zvyklá dnes už mít vše druhý den.. uvědomuje si to dnes někdo? Dnes upečený rohlík v Herinku je ráno na pultu.. balík co si objednáte kurýr sveze na depo v noci je převezen kamionem na rozvozové depo a máte ho druhý den.. a nedej bože že by vám nevyšla pauza.. bouchla guma nebo kleklo auto ..tak vás zákazníci sežerou za živa protože oni si VÁS platí.. těmi 3 korunami za rohlík nebo 60,- -150,- za dopravu balíku.. závažíte Lidl a na parkovišti vás zablokuje zákazník včetně zbytku parkoviště protože on si jde nakoupit a VY máte povinnost čekat protože nás zákazník náš pán. Tím to stylem jsme hnáni někdy na pokraj výkonu karty..(někdy právě tou lidskou arogancí) ale i psychicky, fyzicky a občas si říkám jestli jsme ještě vlastně lidé nebo jen prostředky které něco někomu vozí a jsou takový otroci systému. Pak jezdíte na výtisk aby jste se dostal domů po 15h v práci...

- Je nesmysl, aby řidič v dnešní době jakoliv manipuloval s jakýmkoliv zařízením pro zaznam dat. Je to trestný čin
- Je to těžké, ale dá se jezdit bez manipulace a zásahů do záznamového zařízení i bez druhé karty.
- Je třeba snížit tranzit ať se u nás nemusí stát v kolonách a dá se řádně zaparkovat k odpočinku.
- Jezdíme teď tak, že občas na kartě nějaké malé porušení je (obvykle výkon) a udělá se výtisk se zdůvodněním. Zatím ale nevím, co na to kluci, protože od té doby nikoho nekontrolovali
- Jezdím na jednu kartu. Vozím dřevo. Co nestihnu dnes zrobim zítra. Dřevo taky v hoře rostlo 80 let. ono neuteče
- Jezdit podle předpisů a bude méně problémů na silnicích
- Kdyby bylo kde parkovat, či odstavit auto, tak řidiči nemusí vymýšlet kraviny, jak podvádět.
- Lidí, fakt to za to nestojí. Zákon 561/2006Sb. je tu právě od toho, abyste byli dostatečně odpočatí, abyste nebyli přetěžováni. Není to vymyšleno, aby to řidiče buzerovalo, naopak, abyste měli prostor i pro nějaký vlastní volný čas nebo odpočinek. I tak je povolených 13/15 hodin práce a 9/10 hodin jízdy na hranici dlouhodobé únosnosti, tak si chraňte své zdraví a čas odpočinku.

- *Málo parkovacích míst, krádeže paliva a zboží*
- *Mám tachograf kontrolovány satelitem*
- *Mladí se do toho nehrnou a nedivím se jim*
- *Mohla by být větší tolerance, většinou po 19hod. nikde nejde zaparkovat a hledání místa je dost problematické. Záznam na kartě po 4:30 je jasný, ale záleží potom při případné kontrole na ochotě každého policisty tohle tolerovat, nebo ne. Na záznamu jízdy je vidět, že brzdíte na každém parkovišti a projíždíte ho krokem.*
- *Myslím, že dnes si to už nikdo nedovolí podvádět. Pokud ano, je dle mého názoru blázen.*
- *Myslím že tento kontrolbuch jako kontrolní systém dodržování doby jízdy a odpočinku je zbytečný, protože skoro nikdo ho nepíše podle pravdy ale podle potřeb řidiče aby dodržel nařízení doby jízdy a odpočinku.*
  - *ne*
  - *(8x) Ne*
  - *Nebud' tak zvědavěj. Nějaký kličky musej být u všeho a když se pak dostane ven něco o čem třeba víme, ale neděláme (nouzovka), tak nám zajebou aj to. Už tak není moc na výběr, když prostě jednorázově potřebuješ dojet. Tím ale nevyvracím svoje předchozí odpovědi. Píšu jen pravdu.*
  - *Nedělat drahá záležitost*
  - *Nemam*
  - *(2x) Nemám*
  - *(4x) Nemám*
  - *Nepoužívám žádnou manipulaci ani cizí karty, když mi to nevychází tak použiju jen to co mi dovolí legislativa nebo překročím dobu řízení a udělám výtisk kde popisu situaci a zatím mi to vždy prošlo*
  - *Nevím*
  - *Nevím*
  - *Nevím.*
  - *Nevím, ale kdo to dělá, je debil. Já to nemám zapotřebí.*
  - *Neznam*
  - *(2x) Nic*
  - *Nic*






- *Nikdy se nenechat dotlačit k podvodu, jezdit tak, jak se má. Je to i o dispečerovi a toho já mám super!*
- *Ohledně manipulace záleží na konkrétních řidičích,co jsou ochotní udělat.*
- *Ok*
- *Osobně neuznávám manipulaci se záznamovými zařízeními. A osobně jsem se s nimi neseťkal.*
- *Picu*
- *Podhodnocena práce*
- *Pokud člověk jezdí od kilometrů tak to dělá pro své peníze nebo když se potřebuje dostat domů*
- *Prostě pohoda práce za 80 tisíc...to si v životě normálně nevyděláš ani se třema vejškama*
- *Před lety se používaly magnety. Ale většinou ne na jízdu, ale např na najetí si na loď nebo přeparkování. Také v případě , že se dlouho skládá nebo nakládá, tak pro vyjetí z firmy a začátku DDO. V dnešní době již toto nelze a 99% řidičů to nedělá. Vyjímkou mohou být řidiči z Turecka a býv SSSR, dnes především řidiči z Ukrajiny.*
- *Při překročení povolené hranice jízdy nebo výkonu udělám výtisk z tachografu do kterého napíšeš důvod, pro případnou kontrolu.*
- *Radši se věnuj problematice přesčasové práce profesionálních řidičů, protože legálně řidič odpracuje kolem 300 hodin měsíčně, ale zaplaceno dostane jen 160*
- *Robí v tom toľko idiotov ktorý toto krásne remeslo pochovali do kategórie otročina (keď môžu iný prečo nemôžeš ty) že to už nerobím.*
- *Tenhle dotazník je podle mě jen na podraz firmy.*
- *Tlak ze strany zaměstnavatele ať už finanční zvýhodnění nebo delší volno a případně odhalení větší postih pro řidiče a zaměstnavatel byl z obliba.*
- *tresty za tyto přestupky jsou směšně nízké.*
- *Určitě delena pauza je špatne .*
- *Uvítal bych na našem uzime více kontrol hlavně řidičů z Polska ,Rumunska, Bulharska ,Litvy a podobných destinací. Tito řídící absolutně ignorují veškeré předpisy*
- *V dnešní době spíš už na dvě karty*



- *Vesměs je to všude již trestný čin.*
- *Většinu přestupku ohledně manipulace tachografu najdeme u vozidel z východních zemí jako Rumunsko, Bulharsko, Ukrajina, dokonce v těchto zemích i vyradí vsřikování Ad-Blue aniž by vozidlo zjistilo jeho nefunkčnost, a setři tímto firmy nemale peníze na mytí a samozřejmě i na samotnou spotřebu Ad-Blue. Občas se najde i firma ze západní Evropy ale většinou je majitelem cizinec. Drive velmi bezně v Nizozemí nebo Belgii. Řidiči dostávají za jízdy s takto upravenými vozidly velmi směšně částky k vyplatě ve srovnání se ziskem firmy která toto chování od řidiče vyžaduje. Ve srovnání jaká rizika řidiči podstupují je odměna neadekvátní, a zároveň je to sobecká nezodpovědnost a hazardérství nejen s vlastním životem ale i životy ostatních účastníků provozu. Už i tak je povolání řidiče kamionu velmi rizikové, denne desítky dopravních nehod, nedostatek kontrol, nedostatek parkovišť v rámci celé EU, až extrémně hlídáno a tvrdě pokutováno sebemenší překročení doby řízení nebo pracovní doby atd...*
- *Většina řidičů dodržuje dané předpisy. Občas se stane, že ne z vůle řidiče buď počasím, nebo provozem nebo jinou situací není možné z důvodu bezpečnosti dojet na určené místo. Udělá se výtisk tachografu a vše řádně odůvodnění a většinou kontrolní tuto odchylku v kartě řidiče tolerují*
- *Vše je pokutováno a nemá to cenu . Zaměstnavatel to nemůže zaplatit je to můj volný čas tak proč jezdit více.*
- *Vzhledem k novým technologiím v tahačích už nikdo si manipulaci nedovolí nebo nemůže dovolit.*
- *(3x) Zadně*
- *Žadně*
- *Zaslechla jsem i o magnetech který tachograf vyradí. Tím pádem nezapisují. Já bych v životě takovou blbost neudělala v zahraničí jsou za to morbidní sankce. A když už člověk jezdí nákladákem za ví proč to dělá a za jakou cenu to dělá. A nestojí mu za to se dostat do problémů. Ano, stalo se že člověk zapomene vložit kartu před jízdou když mění auták.*
- *Zbytečně se všechno moc řeší.*
- *(2x) Žadně*
- *(3x) Žadně*




- *Žádné postřehy*
- *Žadný*
- *0*





## Nastavení dotazníku

 Povolit odeslat vícekrát?	Ano
 Povolit návrat k předchozím otázkám?	Ano
<sup>123</sup> Zobrazovat čísla otázek?	Ano
 Oznámení o vyplnění dotazníku na e-mail?	Ne
 Ochrana heslem?	Ne
 IP omezení?	Ne

## Příloha č. 2 - Dotazník manipulace pracovníci kontrolních orgánů

### Základní údaje

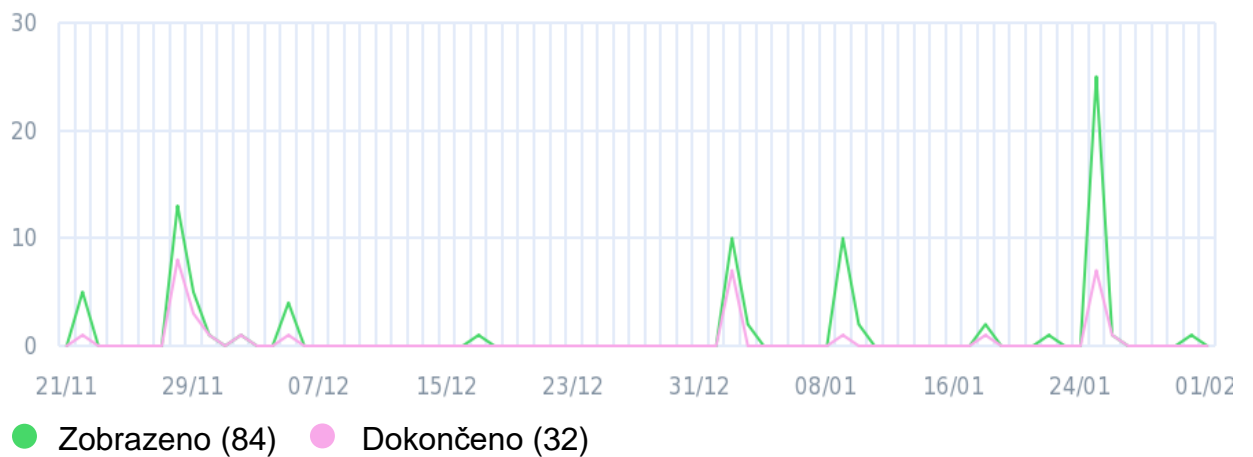
 Název výzkumu	Manipulace kontrolní orgán
 Autor	
 Jazyk dotazníku	<b>main-lang-cs</b>

 Veřejná adresa dotazníku	<a href="https://www.surveio.com/survey/d/N2E5B9E2X8L7F9B0C">https://www.surveio.com/survey/d/N2E5B9E2X8L7F9B0C</a>
 První odpověď	22 Listopad 2023
Poslední odpověď	26 Leden 2024
 Doba trvání	65 dnů
 Celkem odpovědí	32

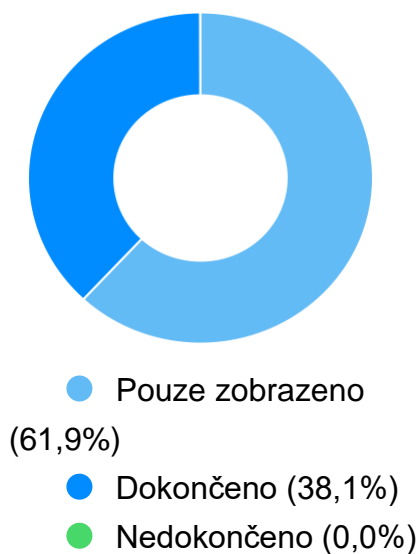
## Statistika respondentů

84	32	0	52	38,1%
Počet návštěv	Počet dokončených	Počet nedokončených	Pouze zobrazeno	Celková úspěšnost vyplnění dotazníku

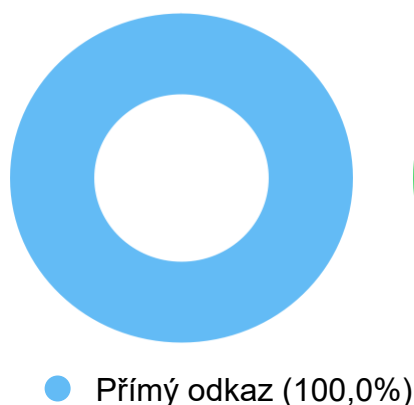
## Historie návštěv 22 Listopad 2023 - 26 Leden 2024



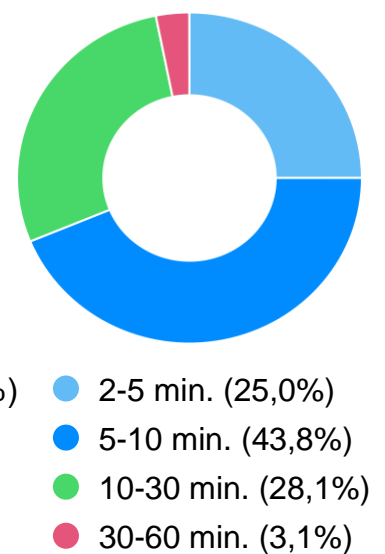
Celkem návštěv



Zdroje návštěv



Čas vyplňování dotazníku

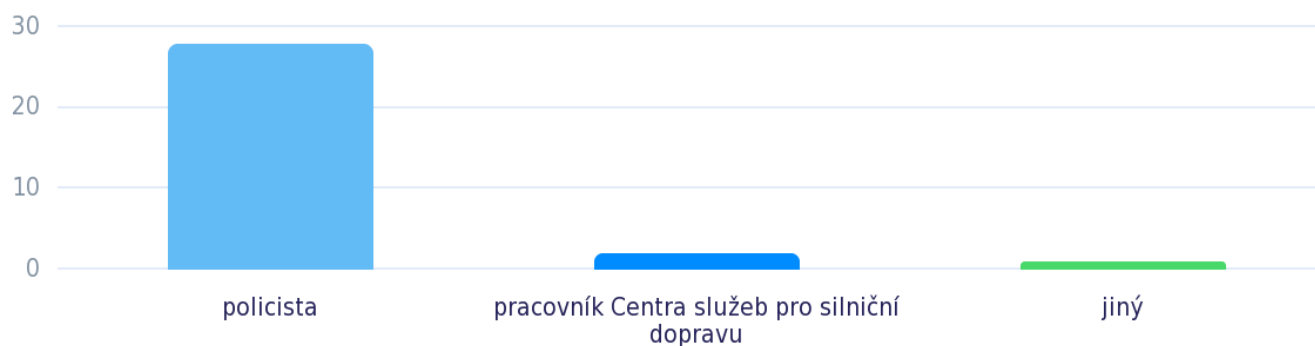


## 1. Pracujete jako policista nebo jiný pracovník?

31x zodpovězeno

1x nezodpovězeno

Výběr z možností, více možných



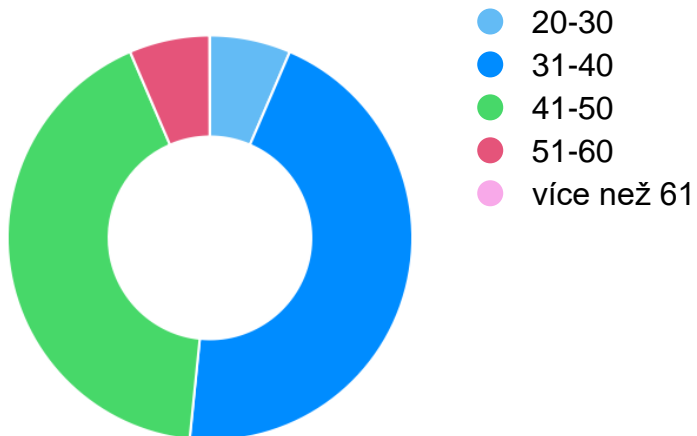
ODPOVĚĎ	RESPONZÍ	PODÍL
policista	28	90,3%
pracovník Centra služeb pro silniční dopravu	2	6,5%
jiný	1	3,2%

## 2. Kolik je Vám let?

31x zodpovězeno

1x nezodpovězeno

Výběr z možností



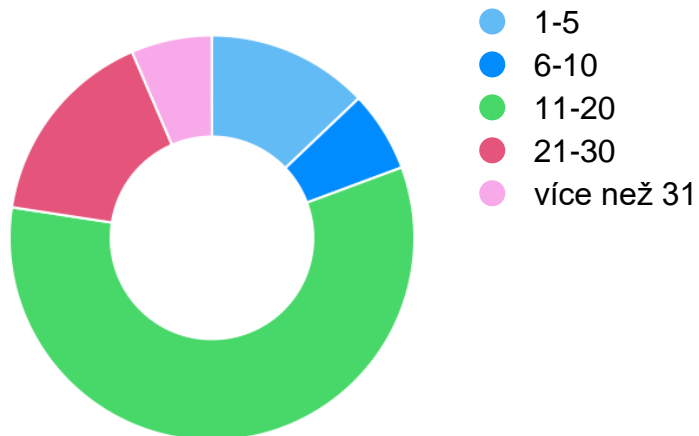
ODPOVĚĎ	RESPONZÍ	PODÍL
20-30	2	6,5%
31-40	14	45,2%
41-50	13	41,9%
51-60	2	6,5%
více než 61	0	0,0%

### 3. Kolik let praxe máte v oboru?

31x zodpovězeno

1x nezodpovězeno

Výběr z možností



ODPOVĚĎ	RESPONZÍ	PODÍL
1-5	4	12,9%
6-10	2	6,5%
11-20	18	58,1%
21-30	5	16,1%
více než 31	2	6,5%

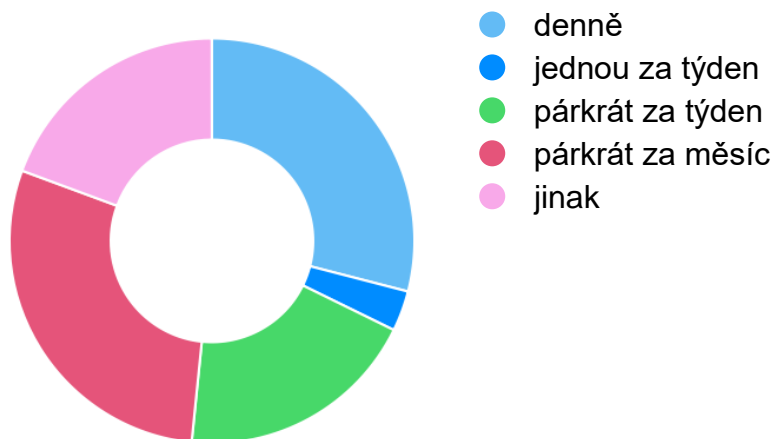


#### 4. Jak často se zabýváte kontrolou sociálních předpisů?

31x zodpovězeno

1x nezodpovězeno

Výběr z možností



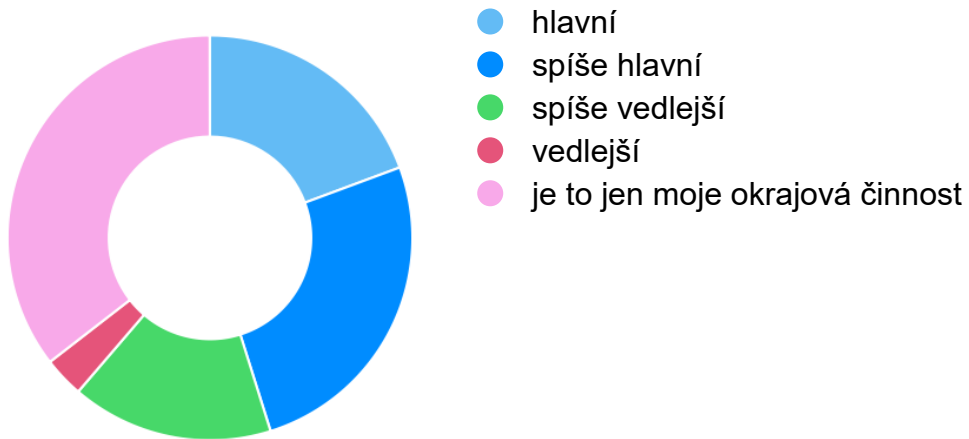
ODPOVĚĎ	RESPONZÍ	PODÍL
denně	9	29,0%
jednou za týden	1	3,2%
párkrát za týden	6	19,4%
párkrát za měsíc	9	29,0%
jinak	6	19,4%

## 5. Je to Vaše hlavní náplň práce nebo spíše jen vedlejší?

31x zodpovězeno

1x nezodpovězeno

Výběr z možností



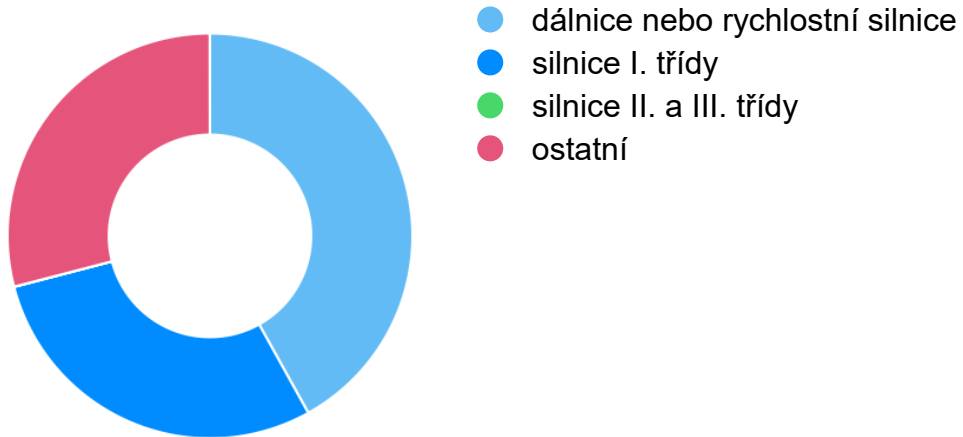
ODPOVĚĎ	RESPONZÍ	PODÍL
hlavní	6	19,4%
spíše hlavní	8	25,8%
spíše vedlejší	5	16,1%
vedlejší	1	3,2%
je to jen moje okrajová činnost	11	35,5%

6. Kontroly provádíte spíše na:

31x zodpovězeno

1x nezodpovězeno

Výběr z možností



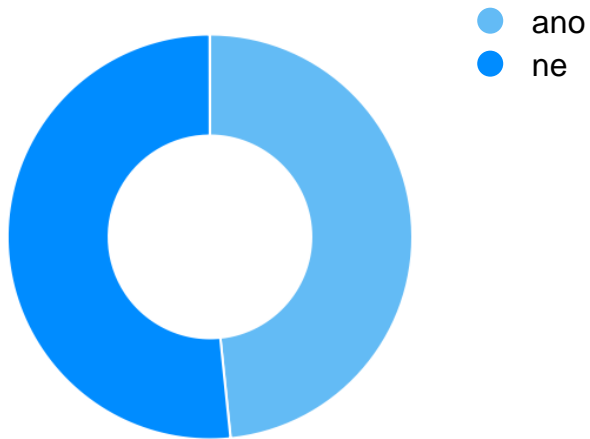
ODPOVĚĎ	RESPONZÍ	PODÍL
dálnice nebo rychlostní silnice	13	41,9%
silnice I. třídy	9	29,0%
silnice II. a III. třídy	0	0,0%
ostatní	9	29,0%

7. Využíváte při kontrolách sociálních předpisů nějaké zařízení pro odhalování manipulace s tachografem?

31x zodpovězeno

1x nezodpovězeno

Výběr z možností



ODPOVĚĎ	RESPONZÍ	PODÍL
ano	15	48,4%
ne	16	51,6%

8. Jaké zařízení pro odhalování manipulací užíváte? Uveďte prosím jaké:

31x zodpovězeno

1x nezodpovězeno

Textová odpověď

- (7x)
- *AMS II*
- (2x) *AMT*
- (4x) *AMT II*
- *AMT II, tachy file viewer*
- *Amt2*
- (2x) *AMT 2*
- *AMT 2, diagnostika Bosch KTS*
- *Interní zařízení centra služeb*
- *Nepoužívám*
- *Nepoužívám*
- *Nevím*
- *Tagra*
- *Vlastní konstrukce*
- *Zadne*
- *Žádné*
- *Žádné*
- *Žádné nemám k dispozici*
- *Žádné, pracuji v jiném oboru*
- *Žádné, v současné době nemám k dispozici*

9. Pokud využíváte toto zařízení, jak moc složité je pro vás s tímto zařízením pracovat?

25x zodpovězeno

7x nezodpovězeno

Výběr z možností



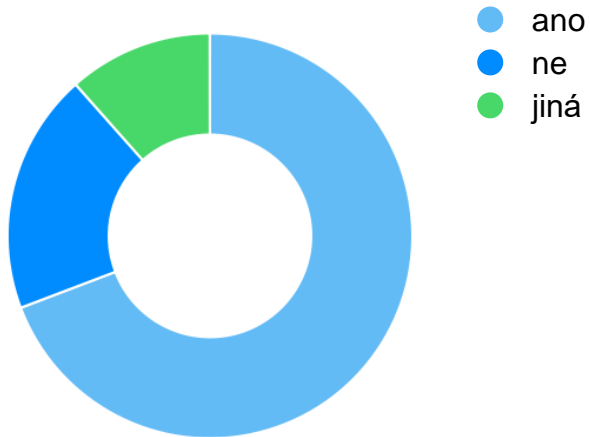
ODPOVĚĎ	RESPONZÍ	PODÍL
jednoduché	9	36,0%
spíše jednoduché	4	16,0%
středně složité	3	12,0%
spíše složité	2	8,0%
složité	2	8,0%
nepoužitelné, moc technické	5	20,0%

10. Je pro vás při kontrolách toto zařízení přínosem?

26x zodpovězeno

6x nezodpovězeno

Výběr z možností



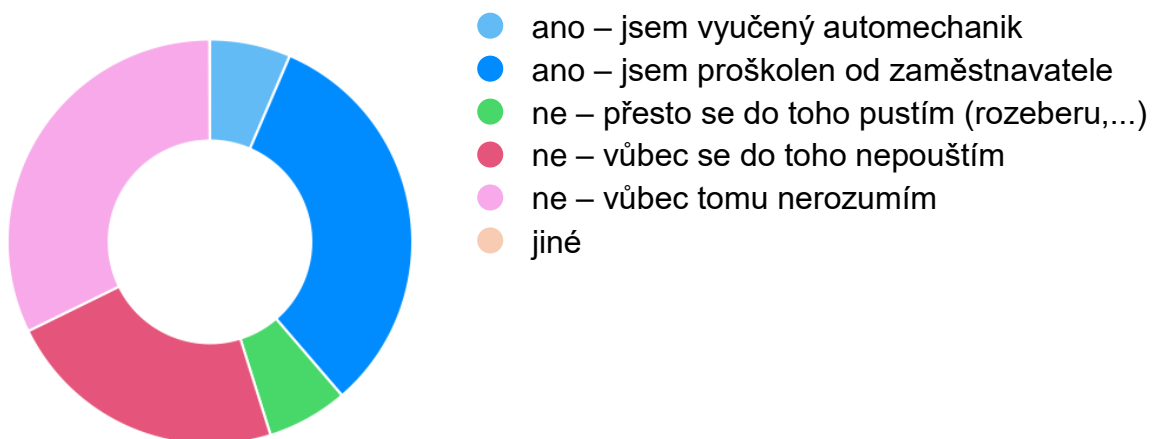
ODPOVĚĎ	RESPONZÍ	PODÍL
ano	18	69,2%
ne	5	19,2%
jiná	3	11,5%

11. Jste nějak proškolen v demontáži tachografu a jeho komponent na kontrolovaných vozidlech?

31x zodpovězeno

1x nezodpovězeno

Výběr z možností



ODPOVĚĎ	RESPONZÍ	PODÍL
ano – jsem vyučený automechanik	2	6,5%
ano – jsem proškolen od zaměstnavatele	10	32,3%
ne – přesto se do toho pustím (rozeberu,...)	2	6,5%
ne – vůbec se do toho nepouštím	7	22,6%
ne – vůbec tomu nerozumím	10	32,3%
jiné	0	0,0%

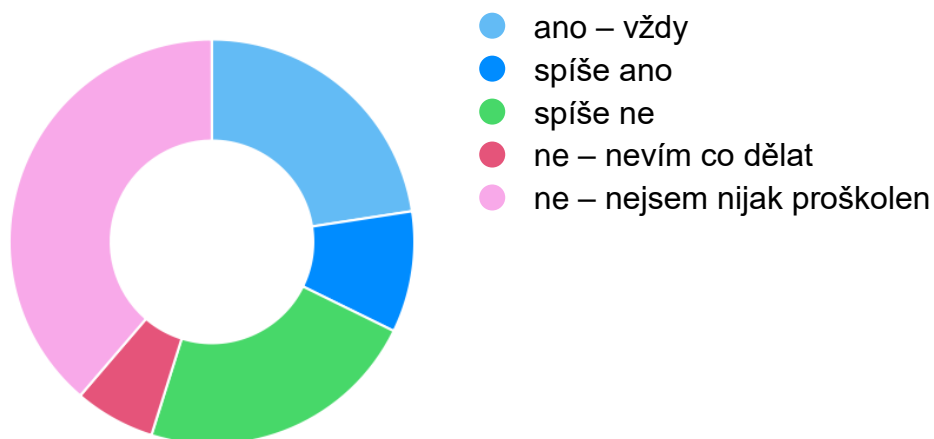


12. Při zjištěné manipulaci hledáte změněné zařízení a demontujete tachograf a jeho komponenty?

31x zodpovězeno

1x nezodpovězeno

Výběr z možností



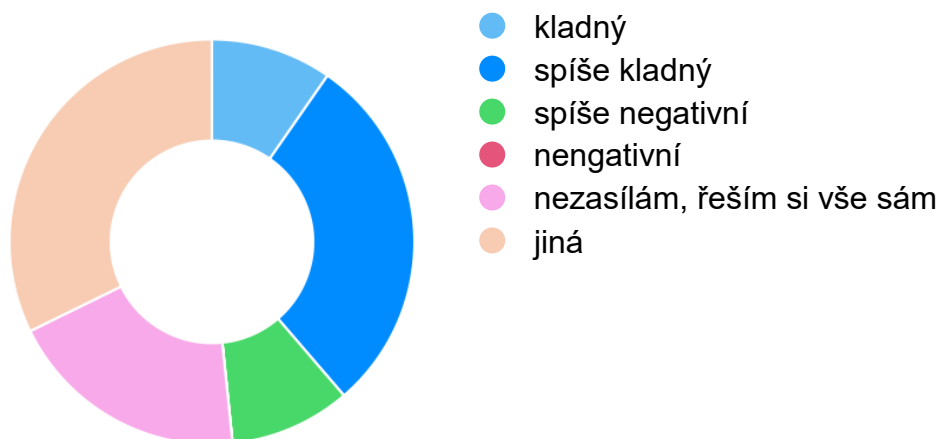
ODPOVĚĎ	RESPONZÍ	PODÍL
ano – vždy	7	22,6%
spíše ano	3	9,7%
spíše ne	7	22,6%
ne – nevím co dělat	2	6,5%
ne – nejsem nijak proškolen	12	38,7%

13. Jaké máte zkušenosti se zasíláním vozidla na kontrolu do schválené dílny AMS?

31x zodpovězeno

1x nezodpovězeno

Výběr z možností



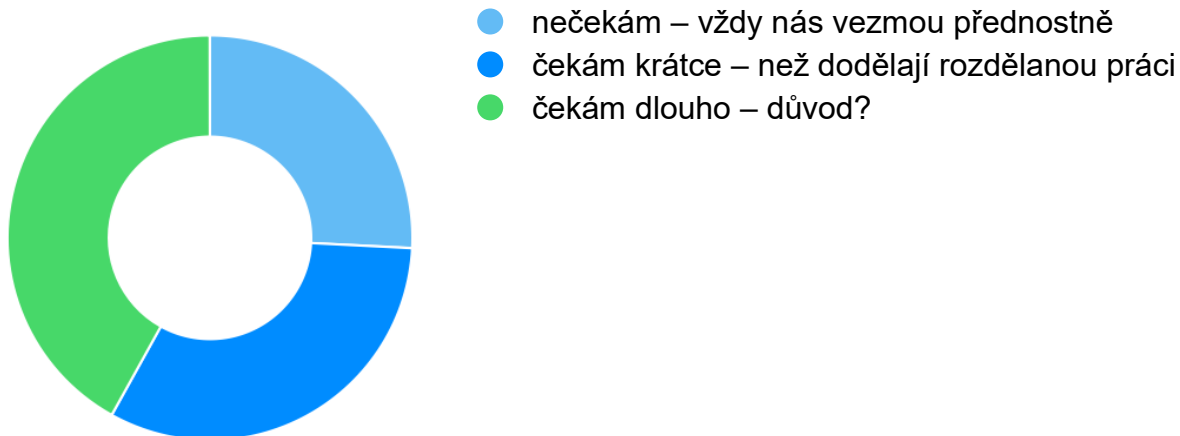
ODPOVĚĎ	RESPONZÍ	PODÍL
kladný	3	9,7%
spíše kladný	9	29,0%
spíše negativní	3	9,7%
nengativní	0	0,0%
nezasílám, řeším si vše sám	6	19,4%
jiná	10	32,3%

#### 14. Jaké jsou čekací doby při příjezdu do schválené dílny AMS?

31x zodpovězeno

1x nezodpovězeno

Výběr z možností



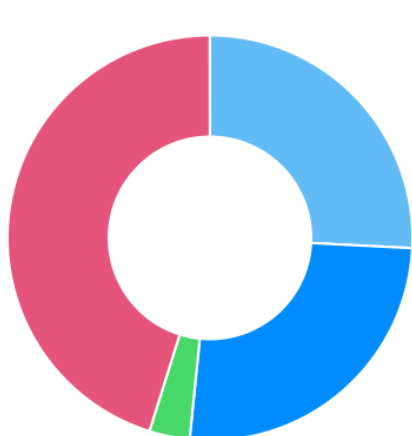
ODPOVĚĎ	RESPONZÍ	PODÍL
nečekám – vždy nás vezmou přednostně	8	25,8%
čekám krátce – než dodělají rozdělanou práci	10	32,3%
čekám dlouho – důvod?	13	41,9%

## 15. Jak moc jsou nápomocni v dílně AMS?

31x zodpovězeno

1x nezodpovězeno

Výběr z možností



- není problém, již ví, co potřebujeme, vše najdou, rozeberou
- musím jim vysvětlit, co po nich chci
- vůbec neví, co mají dělat
- jiná

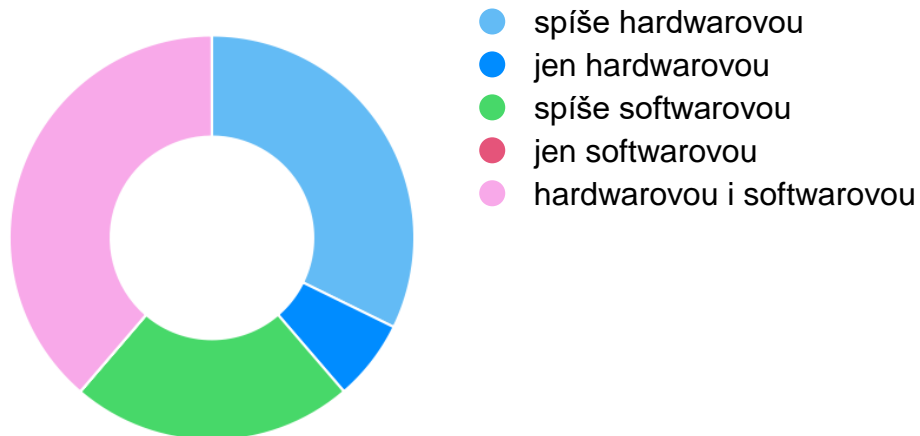
ODPOVĚĎ	RESPONZÍ	PODÍL
není problém, již ví, co potřebujeme, vše najdou, rozeberou	8	25,8%
musím jim vysvětlit, co po nich chci	8	25,8%
vůbec neví, co mají dělat	1	3,2%
jiná	14	45,2%

16. Nacházíte hlavně hardwarovou nebo spíše softwarovou manipulaci?

31x zodpovězeno

1x nezodpovězeno

Výběr z možností



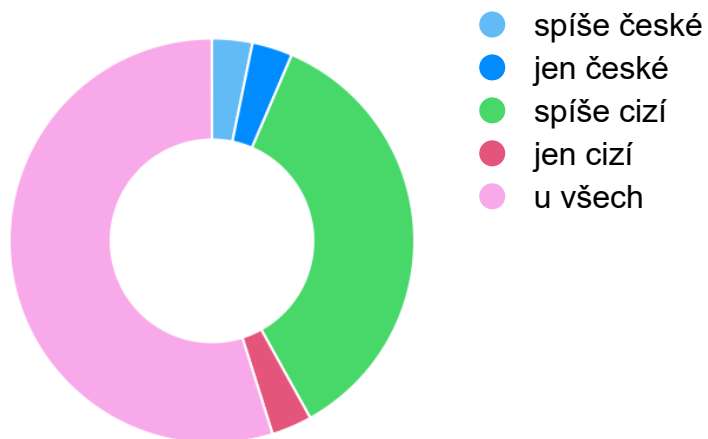
ODPOVĚĎ	RESPONZÍ	PODÍL
spíše hardwarovou	10	32,3%
jen hardwarovou	2	6,5%
spíše softwarovou	7	22,6%
jen softwarovou	0	0,0%
hardwarovou i softwarovou	12	38,7%

## 17. Manipulaci nacházíte u cizích nebo u Českých firem?

31x zodpovězeno

1x nezodpovězeno

Výběr z možností



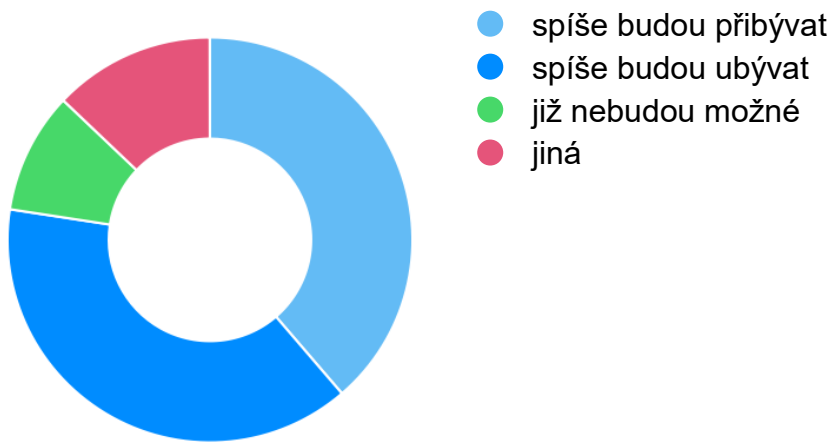
ODPOVĚĎ	RESPONZÍ	PODÍL
spíše české	1	3,2%
jen české	1	3,2%
spíše cizí	11	35,5%
jen cizí	1	3,2%
u všech	17	54,8%

18. Jak vidíte další vývoj hardwarových manipulací do budoucna a hlavně s přechodem na nové verze tachografů (2025, verze G2V2)?

31x zodpovězeno

1x nezodpovězeno

Výběr z možností



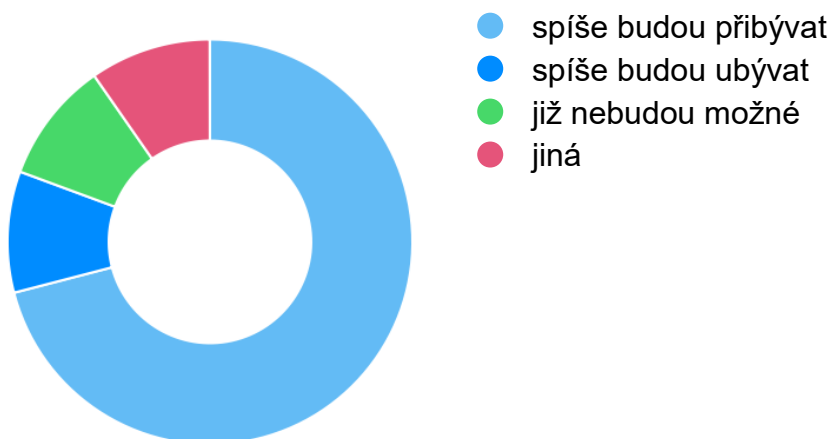
ODPOVĚĎ	RESPONZÍ	PODÍL
spíše budou přibývat	12	38,7%
spíše budou ubývat	12	38,7%
již nebudou možné	3	9,7%
jiná	4	12,9%

19. Jak vidíte další vývoj softwarových manipulací do budoucna a hlavně s přechodem na nové verze tachografů (2025, verze G2V2)?

31x zodpovězeno

1x nezodpovězeno

Výběr z možností



ODPOVĚĎ	RESPONZÍ	PODÍL
spíše budou přibývat	22	71,0%
spíše budou ubývat	3	9,7%
již nebudou možné	3	9,7%
jiná	3	9,7%

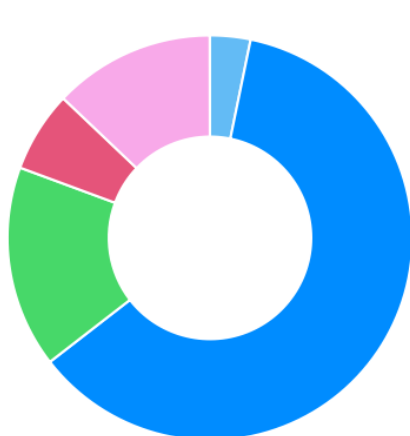


20. Je problém s dokazováním užití manipulovaného zařízení?

31x zodpovězeno

1x nezodpovězeno

Výběr z možností



- ano – je nemožné dokazování a dohledání manipulace
- spíše ano – je problém vše najít a řádně zadokumentovat
- spíše ne – většinou se řidič přizná sám
- ne – řidič vše přizná a ukáže, kde co je nainstalováno
- jiná

ODPOVĚĎ	RESPONZÍ	PODÍL
ano – je nemožné dokazování a dohledání manipulace	1	3,2%
spíše ano – je problém vše najít a řádně zadokumentovat	19	61,3%
spíše ne – většinou se řidič přizná sám	5	16,1%
ne – řidič vše přizná a ukáže, kde co je nainstalováno	2	6,5%
jiná	4	12,9%

21. Když je problém s dokazováním užití manipulovaného zařízení, uveďte jaký:

31x zodpovězeno

1x nezodpovězeno

Textová odpověď

- ...
- *Často jsou smazány diagnostické závady a je tak těžké identifikovat, kdy byla manipulace naposledy aktivní.*
- *Dle mého názoru najít zařízení, které ovlivňuje činnost tachografu*
- *Do software se nepoustím, magnet, bez karty, cizí ano. Se zapnutým přepínačem ke mně nikdo nepřijel*
- *Jednoznačně prokázat užití manipulace řidicem, pokud řidič na manipulaci neprijede, nejsou k dispozici jiné údaje jako je výpis z myta, vyčtení diagnostických dat.*
- *Manipulaci musíte vždy spustit pro prokázání protiprávní jednání.*
- *Najít spouštěč*
- *Na místo kontroly přijede řidič bez manipulace*
- *Nedokazovatelnost zpětného použití či funkčnosti*
- *Nemám zkušenost*
- *(2x) Není*
- *Není problém*
- *Netuším*
- *(2x) Nevím*
- *Nevím*
- *Nevím*
- *Nevím nemam s tím zkušenost*
- *Pokud řidič nespolupracuje tak ovládací klíč třeba flashdisk, kombinace spouštění manipulace, ale hlavně podpora ze strany policie, tak aby kontrola mohla probíhat nejlépe pouze u policie mimo externí firmy tak jako při OMČ, specializované policejní středisko a technik(zkušený elektrikář), který vše dokumentuje s odpovědností policie a ne konkrétního policisty na cestě, který může udělat více škody než užitku hlavně při demontáži vozidla*
- *Používají sofistikované schovky, kdekoli ve vozidle*
- *Problematiku neřeším*

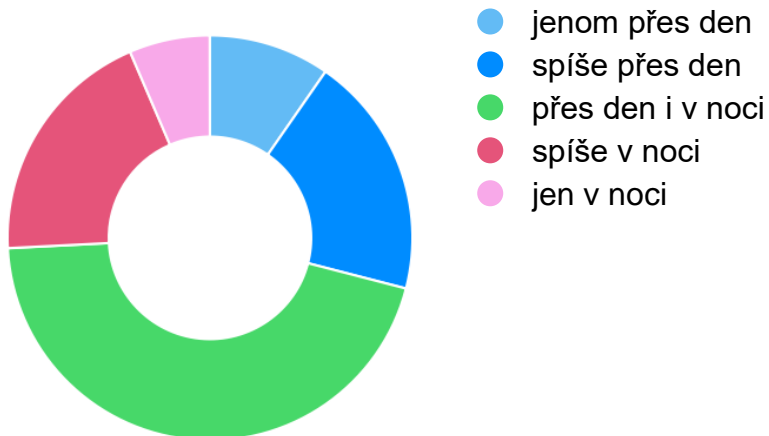
- *Problém je při prokazování předchozího použití magnetu na snímači Kitas. Snímač jeví znaky poškození a řidič zapírá, tak to se pak špatně získávají podpůrné důkazy (např. kamery, mýto,..)*
- *přebraný software v tachografu*
- *Řidič nepřijede na místo s použitím zařízení. Nelze mu jednoznačně prokázat, že jej používal. Firma samozřejmě řešena.*
- *Řidič přijede na zaznamenanou jízdu, avšak systém je detekovat jako zmanipulovaný. Nelze řidiči dokaž ze manipulaci užil, pokud se sám nepřizná.*
- *Řidič se nepřizná, pokud zařízení nenajdete. I pak bude tvrdit že o tom nevěděl.*
- *Řidič tvrdí, že o ničem neví, že se to stalo samo.*
- *X*

## 22. Nacházíte manipulace spíše přes den nebo spíše v noci?

31x zodpovězeno

1x nezodpovězeno

Výběr z možností



ODPOVĚĎ	RESPONZÍ	PODÍL
jenom přes den	3	9,7%
spíše přes den	6	19,4%
přes den i v noci	14	45,2%
spíše v noci	6	19,4%
jen v noci	2	6,5%

### 23. Prokáže správný úřad manipulaci dle vašich nalezených důkazů?

31x zodpovězeno

1x nezodpovězeno

Výběr z možností



ODPOVĚĎ	RESPONZÍ	PODÍL
vždy prokáže	12	38,7%
spíše prokáže	14	45,2%
spíše neprokáže	3	9,7%
neprokáže	0	0,0%
vůbec se tím nezaobírá (odkládá to)	2	6,5%

24. Když neprokáže nebo nezaobírá, uveďte nějaké důvod(y), zkušenost(i):

31x zodpovězeno

1x nezodpovězeno

Textová odpověď

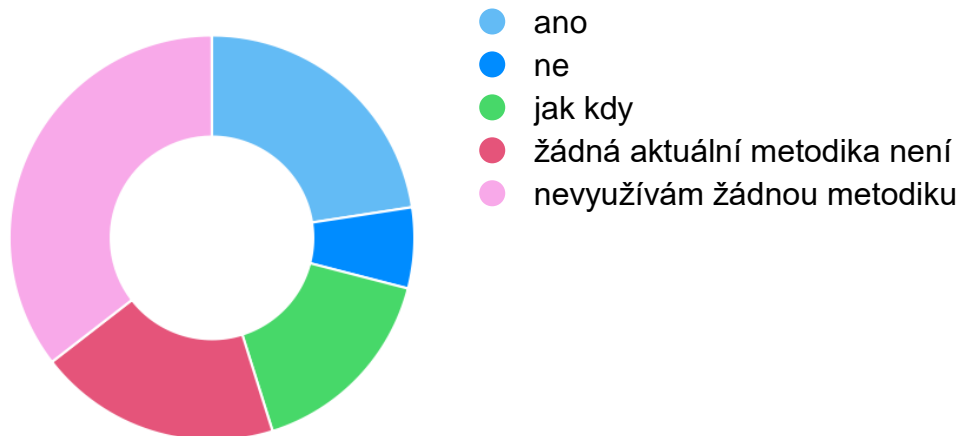
- (14x)
- 
- ...
- ☐♂
- *Málo dukazniho materiálu*
- *Nemám*
- *Nemám*
- *Nemám zkušenost*
- *Nemám zkušenosti*
- *Nemám zkušenosti*
- *Nemám žádné zkušenosti*
- *Není zpětná vazba*
- *Neni zpětná vazba z KÚ o správním řízení.*
- *Nerozumí tomu*
- *Nevím jak úřad rozhodl, jestli prokázal*
- *Nevím nemám s tím zkušenost*
- *Svého času nebyla kontrolní karta, nebyla možnost stahování tachografu. Jeden z vedoucích bývalého oddělení byl proti kontrolám, protože to prý trvá dlouho a není čas na pokuty*
- X

## 25. Využíváte nějaké metodiky k odhalování manipulací?

31x zodpovězeno

1x nezodpovězeno

Výběr z možností



ODPOVĚĎ	RESPONZÍ	PODÍL
ano	7	22,6%
ne	2	6,5%
jak kdy	5	16,1%
žádná aktuální metodika není	6	19,4%
nevyžívám žádnou metodiku	11	35,5%

26. Pokud využíváte metodiky, uveďte jaké, pokud nevyžíváte, uveďte důvod:

31x zodpovězeno

1x nezodpovězeno

Textová odpověď

- (14x)
- 
- ...
- *Co vydá PČR*
- *Každá manipulace a situace má jiný průběh. Používám doporučení Mechaniky Děčín, která nám dodala přístroj AMS II*
- *Metodika dle CSpSD*
- *Metodika RSDP PP CR, Metodika socialních predpisu a odhalovani manipulaci MD (vytvorena CDV)*
- *Moc se do toho nepouštíme*
- (2x) *Ne*
- *Nemám*
- *Nemám zkušenost*
- *Není zařízení na odhalení manipulace*
- *Nevyžívám*
- *Nevyžívám, pracuji v jiném oboru*
- *podrobná kontrola stažených dat a pečlivé vyhodnocení všech závad, a popřípadné proměření hodnot u tachografu a kitasu*
- *Protože takové kontroly neprovádím*
- *Řídím se výsledky z daných zařízení.*

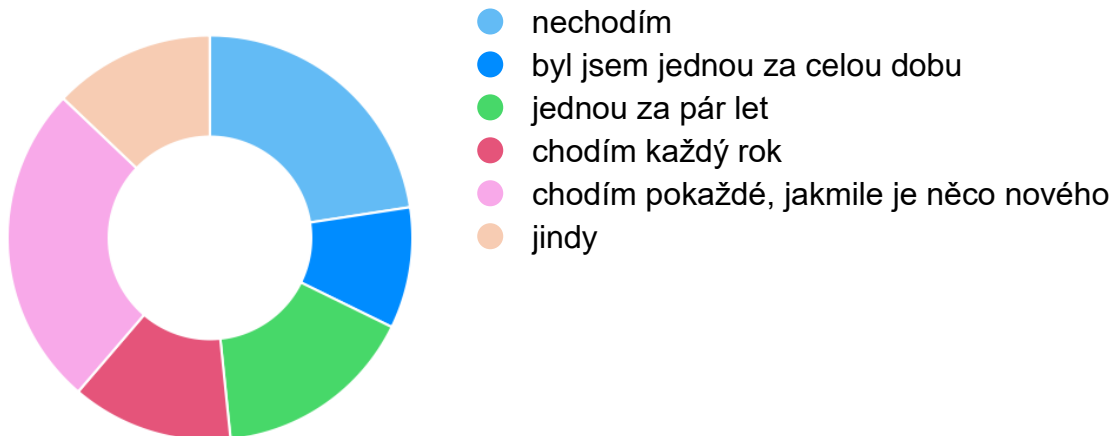


27. Jak často chodíte na školení nových věcí ohledně daného tématu?

31x zodpovězeno

1x nezodpovězeno

Výběr z možností



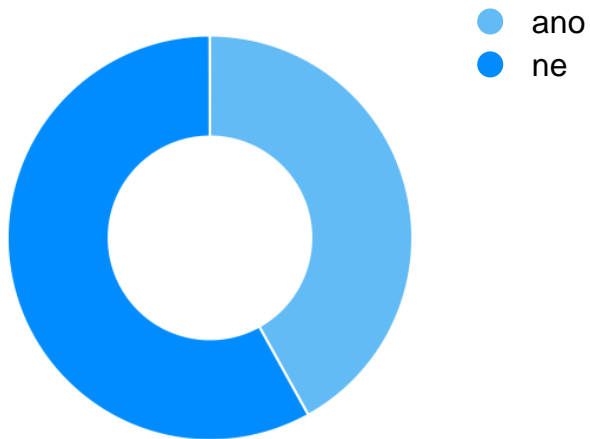
ODPOVĚĎ	RESPONZÍ	PODÍL
nechodím	7	22,6%
byl jsem jednou za celou dobu	3	9,7%
jednou za pár let	5	16,1%
chodím každý rok	4	12,9%
chodím pokaždé, jakmile je něco nového	8	25,8%
jindy	4	12,9%

## 28. Spolupracujete i se složkami jiných států?

31x zodpovězeno

1x nezodpovězeno

Výběr z možností



ODPOVĚĎ	RESPONZÍ	PODÍL
ano	13	41,9%
ne	18	58,1%

29. Pokud pracujete se složkami jiných států, uveďte jakých:

31x zodpovězeno

1x nezodpovězeno

Textová odpověď

- (13x)
- 
- -
- ...
- *ITD (Polsko), BALM (Německo).*
- *Ne*
- *Nemám zkušenost*
- *Německá Policie*
- *Nemecko*
- *Nespolupracuji*
- *Nespolupracuji*
- *PČR*
- *Policie DE, SK. Konkrétně s Bautzmem a Bradenberk.*
- *Policie SRN*
- *Policie z Německa*
- *SRN*
- *SRN, SK*
- *S žádnými*
- *X*

30. Jaké máte informace z praxe z okolních států?

31x zodpovězeno

1x nezodpovězeno

Textová odpověď

- (8x)
- 
- ...
- (2x) Dobré
- *Jen to co je na skolenich. Krátké info*
- *Lehčí dokazování a fungující spolupráce s ams*
- *Mám informace o nových druzích manipulace, ale nebudu je uvádět.*
- *Minimální*
- *Názvy firem, vozidla a místa kde byla nalezena manipulace.*
- *Ne*
- *Nedokážu odpovědět*
- *Nemám žádné informace*
- *Němci mají velmi propracované a intenzivní školení. Vybavenost těchto složek je ohromná.*
- *Od kolegu ze SRN poznatky o nalezených nových manipulacích.*
- *Podobny problem jako v CR*
- *Přes signál*
- *Sankce včetně nákladů se zjišťováním manipulace mají v Německu cca 3-4x vyšší*
- *Spíše odesílají do AMS*
- *Velmi dobré*
- *X*
- *Z řsdp*
- *Žádné*
- *Žádné*

31. Prostor na nějaké další postřehy, informace:






31x zodpovězeno

1x nezodpovězeno

Textová odpověď

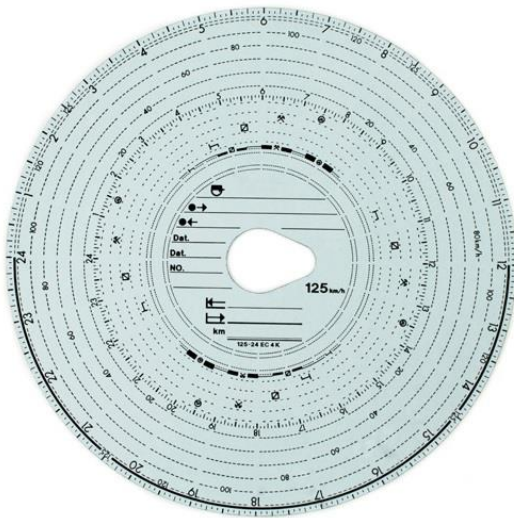
- (20x)
- -
- ...
- *Jak jsem uvedl školení se zaměřením na praktickou ukázkou venku, český policista musí umět všechno a dělá všechno. Jak může být erudovaný v dané oblasti? To je otázka jiné hlavy než jsem já.*
- *Jde o složitou a sofistikovanou problematiku, kterou musí dělat specialista, případně tým, který je mechanik, elektrikář, IT specialista a této problematice se věnuje každý den.*
- *Málo kontrol na manipulace a téměř nulové povědomí veřejnosti a zákonodárců na možné následky užití manipulace (nefunkční asistenti řídicích jednotek, zhoršené brzdové vlastnosti vozidla, hmotnosti jízdních souprav okolo 40tun, únava řidičů,..)*
- (2x) Ne
- Nemám
- Nic
- *Pouze cizí karty, bez karty. Magnet, ale poslední tak 8 let zpátky*
- X

## Nastavení dotazníku

 Povolit odeslat vícekrát?	Ano
 Povolit návrat k předchozím otázkám?	Ano
<sup>123</sup> Zobrazovat čísla otázek?	Ano
 Oznámení o vyplnění dotazníku na e-mail?	Ne
 Ochrana heslem?	Ne
 IP omezení?	Ne

Příloha č. 3

Záznamový list do tachografu typu EC



# Karta dílny, podniku, kontrolní a řidiče

## Karta dílny



## Karta podniku (dopravce)



## Kontrolní karta



## Karta řidiče





## Tachograf typu TC



## Tachograf typu EC



## Tachograf typu DT



## Inteligentní tachograf





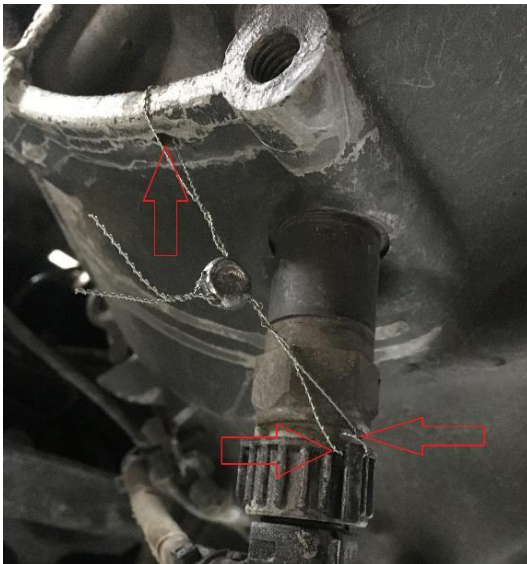
## Zařízení k vyčítání digitálních tachografů



## Čidlo „KITAS“



## Příklad plombování

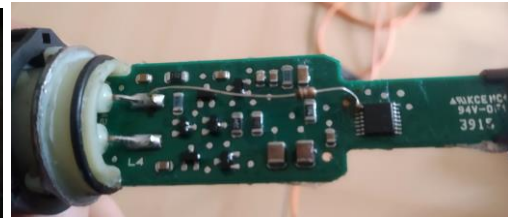
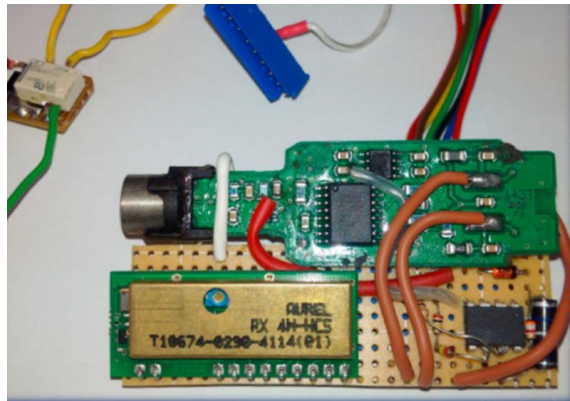
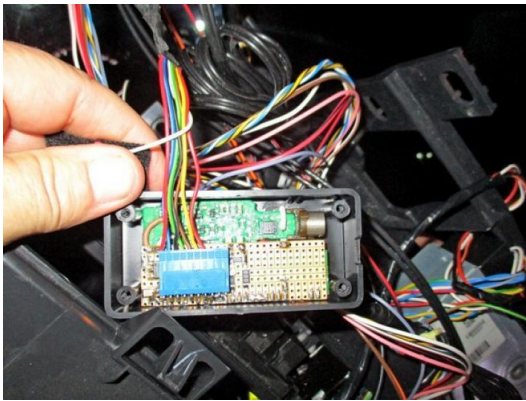


## Manipulace s tachografy

### Magnet přiložený na čidlo KITAS

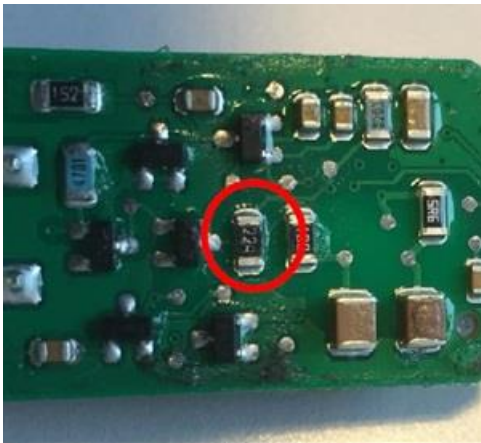


### Upravené čidlo KITAS





## Výměna odporů v čidle KITAS



## A jiné nalezené manipulace

