

**UNIVERZITA JANA AMOSE KOMENSKÉHO PRAHA**

**BAKALÁŘSKÉ KOMBINOVANÉ STUDIUM**

2014 - 2015

**BAKALÁŘSKÁ PRÁCE**

Jiří Jaroš

**Ukládání a vybírání kaucí dle zákona o silniční dopravě**

Praha 2015

Vedoucí bakalářské práce: Mgr. Jaroslav Konečný

**JAN AMOS KOMENSKY UNIVERZITY PRAGUE**

**BACHELOR COMBINED STUDIES**

2014 - 2015

**BACHELOR THESIS**

Jiří Jaroš

Making down payment and withdrawing of deposit  
according to road transport rules

Prague 2015

The Bachelor Thesis Work Supervisor:

Mgr. Jaroslav Konečný

## **Prohlášení**

Prohlašuji, že předložená bakalářská práce je mým původním autorským dílem, které jsem vypracoval samostatně. Veškerou literaturu a další zdroje, z nichž jsem při zpracování čerpal, v práci řádně cituji a uvádím v seznamu použitých zdrojů.

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v univerzitní knihovně.

V Praze dne 10. 2. 2015

Jiří Jaroš

.....

vlastnoruční podpis

## **Anotace**

Bakalářská práce se zabývá činností kontrolního orgánu (policisty) při silniční kontrole na dodržování sociálních předpisů řidiči a správními delikty dopravců. Popisuje postup při zpracování příslušné dokumentace na místě kontroly, včetně postupu při ukládání a vybírání kauce dle zákona o silniční dopravě a následky nesložení stanovené kauce. A popisuje zpracování následné spisové dokumentace a statistických údajů.

## **Klíčová slova**

Řidič, silniční kontrola, sociální předpisy, kauce, dopravce, dopravní úřad

## **Annotation**

The bachelor's work deals with an activity of a supervision body (a policeman) during the road inspection focused on observance of social regulation and carrier administrative offences. It describes the processing method of an appropriate documentation on the check point including the working procedure during down payment and withdrawing of deposit according to road transport rules and consequences of not making payment of determined deposit. Then it explains the process of consequent written documentation and statistical figures.

## **Key words**

A driver, road inspection, social rules, deposit, a carrier, transport office

## **Poděkování**

Touto cestou bych chtěl poděkovat panu pplk. Mgr. Jaroslavu Konečnému za odborné vedení, vstřícnost a praktické rady při zpracování bakalářské práce.

Jiří Jaroš

# OBSAH

<b>ÚVOD</b> .....	<b>8</b>
<b>1 SILNIČNÍ DOPRAVA</b> .....	<b>9</b>
1.1 Právní úprava.....	10
1.2 Výklad základních pojmů.....	14
<b>2 KONTROLNÍ ORGÁNY</b> .....	<b>15</b>
2.1 Ministerstvo dopravy České republiky.....	15
2.2 Dopravní úřady.....	16
2.3 Policie České republiky.....	17
2.4 Celní úřad .....	18
2.5 Mobilní expertní jednotky CSPSD.....	18
<b>3 PŮSOBNOST NAŘÍZENÍ Č. 561/2006 A DOHODY AETR</b> .....	<b>20</b>
3.1 Působnost Nařízení (ES) č. 561/2006.....	20
3.2 Působnost Dohody AETR .....	25
3.3 Výjimky z působnosti Nařízení (ES) č. 561/2006.....	28
3.4 Možnost stanovit výjimky Českou republikou.....	30
<b>4 METODIKA UKLÁDÁNÍ A VYBÍRÁNÍ KAUCÍ DLE ZÁKONA O SILNIČNÍ DOPRAVĚ</b> .....	<b>32</b>
4.1 Postup hlídky při kontrole vozidla .....	33
4.2 Záznamová zařízení a postup hlídky při vyhodnocování záznamů .....	34
4.2.1 Postup hlídky při vyhodnocování výstupu z analogového zařízení.....	36
4.2.2 Postup hlídky při vyhodnocování výstupu z digitálního tachografu.....	37
4.2.3 Způsob vedení ručního záznamu .....	39
4.3 Způsob dokumentace kontroly .....	42
4.4 Postup hlídky při zjištění porušení zákona o silniční dopravě .....	44
4.5 Postup hlídky při ukládání a vybírání kaucí .....	45
4.6 Postup hlídky při nesložení stanovené kauce .....	46
4.7 Praktický příklad postupu policistů při silniční kontrole .....	48
<b>5 PŘESTUPKY ŘIDIČŮ A SPRÁVNÍ DELIKTY</b> .....	<b>51</b>
5.1 Přestupky řidičů.....	51
5.2 Správní delikty .....	53
5.3 Náležitosti spisové dokumentace a vedení statistických údajů .....	55
<b>6 ZÁVĚR</b> .....	<b>57</b>
<b>SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ</b> .....	<b>58</b>
<b>SEZNAM PŘÍLOH</b> .....	<b>61</b>

## ÚVOD

Jako téma bakalářské práce si autor práce vybral Ukládání a vybírání kaucí dle zákona o silniční dopravě. Je to téma, které úzce souvisí s výkonem jeho povolání, neboť pracuje jako dopravní policista na jednom z dálničních oddělení, které se nachází na nejméně frekventovanější dálnici v České republice, a to na dálnici D1.

Kontrola sociálních předpisů patří mezi hlavní priority stanovené Policejním prezidiem ČR pro službu dopravní policie na rok 2014. V posledních letech značně roste počet případů závažných porušení sociálních předpisů spáchaných řidiči, počet zneužívání cizích nebo padělaných karet řidiče, ale i používání různých technických prostředků k omezení činnosti tachografu. V těchto případech se těžko odhaluje, zda se jedná o úmyslné jednání ze strany řidiče nebo je řidič k takovému jednání přinucen dopravcem. Tito nepoctiví řidiči jsou však vážným ohrožením pro ostatní účastníky silničního provozu. Už jen samotné následky dopravních nehod, které tyto řidiči způsobí, bývají často katastrofální. Unavený řidič plně naloženého nákladního vozidla nebo řidič plně obsazeného autobusu je tzv. „časovanou bombou“.

Služba dopravní policie, která provádí preventivní činnost k zvýšení bezpečnosti silničního provozu a v případě zjištění nějakého protiprávního jednání i represivní činnost, využívá při své činnosti oprávnění daná jí zákonem, kdy například podle zákona o silniční dopravě aplikuje vůči nepoctivým řidičům a dopravcům institut ukládání a vybírání kaucí. V případě nezaplacení kauce je oprávněna zabránit řidiči v další jízdě za využití technického prostředku nebo zadržením dokladů k vozidlu a dokladů související s prováděnou přepravou.

Autor si stanovil jako cíl práce vytvořit metodickou příručku pro příslušníky služby dopravní policie, kteří se zabývají vybíráním a ukládáním kaucí dle zákona o silniční dopravě, čímž by chtěl přispět ke sjednocení jejich postupu při zjištění konkrétního porušení zákona o silniční dopravě, a to zejména při administrativním zpracování příslušné dokumentace zjištěného správního deliktu, jelikož jednotlivé organizační články služby dopravní policie postupují dle autora práce nejednotně.



# 1 SILNIČNÍ DOPRAVA

Pojem *doprava* má široký význam, většinou je však spojován s přepravou zboží, lidí, ale i také elektrické energie nebo informací. A to prostřednictvím dopravních prostředků, přenosovou sítí nebo pěšky. Silniční doprava se tak dá proto charakterizovat jako přeprava (přesun) lidí, předmětů, ale i zvířat z jednoho místa na druhé, pomocí dopravních prostředků po dálnicích, silnicích, místních komunikacích, účelových komunikacích a volném terénu.

Silniční dopravu lze rozdělit na dopravu pro vlastní potřeby a dopravu pro cizí potřeby.

*Silniční doprava pro vlastní potřeby* je doprava, kterou se zajišťuje podnikatelská činnost, k níž je osoba provozující silniční dopravu oprávněna podle zákona o živnostenském podnikání a při níž nedochází ke vzniku závazkového vztahu, jehož předmětem je přeprava osob, zvířat a věcí.<sup>1</sup>

*Silniční doprava pro cizí potřeby* je doprava, při níž vzniká mezi provozovatelem silniční a osobou, jejíž přepravní potřeba se uspokojuje, závazkový vztah, jehož předmětem je přeprava osob, zvířat nebo věcí.<sup>2</sup>

Dále lze silniční dopravu rozdělit na vnitrostátní silniční dopravu a mezinárodní silniční dopravu.

*Vnitrostátní silniční doprava* je doprava, kdy výchozí bod, cílové místo a celá dopravní cesta leží na území jednoho státu. Za vnitrostátní silniční dopravu se rovněž považuje doprava, kdy výchozí místo a cílové místo leží na území jednoho členského státu Evropské unie nebo jiného smluvního státu Dohody AETR, ale část jízdy se uskuteční na území jiného členského státu, pokud na území jiného členského státu není umístěná zastávka pro nástup a výstup cestujících nebo nedojde k nakládce nebo vykládce zvířat nebo věcí.

---

<sup>1</sup> KOPECKÝ, Zdeněk a Kamil PAVLÍČEK. *Dopravně bezpečnostní činnost – zvláštní část. 1. vyd.* Praha: Vydavatelství POLICE HISTORY, 2006. ISBN 8086477-32-0, str. 197.

<sup>2</sup> KOPECKÝ, Zdeněk a Kamil PAVLÍČEK. *Dopravně bezpečnostní činnost – zvláštní část. 1. vyd.* Praha: Vydavatelství POLICE HISTORY, 2006. ISBN 8086477-32-0, str. 197.

**Mezinárodní silniční doprava** je doprava, při níž místo výchozí a místo cílové leží na území dvou různých států, nebo doprava, při níž místo výchozí a cílové sice leží na území téhož státu, ale část jízdy se uskuteční na území jiného státu, nejedná-li se o vnitrostátní silniční dopravu.

Dopravu můžeme dále rozdělit podle zaměření na dopravu osobní a nákladní. Do osobní dopravy lze zahrnout tyto druhy dopravy:

- a) linkovou osobní dopravu (veřejná a zvláštní linková doprava),
- b) kyvadlovou dopravu,
- c) příležitostnou osobní dopravu,
- d) mezinárodní kyvadlovou dopravu,
- e) taxislužbu.<sup>3</sup>

Nákladní dopravu lze rozdělit na tyto následující druhy:

- a) silniční nákladní dopravu,
- b) železniční nákladní dopravu,
- c) vodní nákladní doprava,
- d) letecká nákladní doprava.<sup>4</sup>

## 1.1 Právní úprava

Dopravce aby mohl provozovat silniční nákladní dopravu, musí splňovat určitá kritéria, jako je vést stanovenou dokumentaci, zajistit, aby řidiči nákladních vozidel dodržovali dobu řízení, bezpečnostní přestávky a denní nebo týdenní odpočinky, má povinnost dodržovat právní předpisy, které pochází jak z evropského práva a mezinárodních dohod, ale také z národního práva České republiky. V případě, že vznikne rozpor mezi těmito právy, tak evropské právo a mezinárodní dohody jsou nadřazené nad právo jednotlivých členských států EU.

---

<sup>3</sup> § 2 zák. č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů.

<sup>4</sup> § 2 zák. č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů.

Orgány evropského společenství mají pravomoc vytvářet tzv. sekundární právo, jehož zdrojem je 5 pramenů:

- **nařízení** – jsou obecně závazné ve všech svých částech a aplikovatelné přímo ve všech členských státech,
- **směrnice** – jsou určené členským státům a jsou závazné, pokud jde o výsledek, který má být dosažen, přičemž forma a prostředky jsou v kompetenci jednotlivých států,
- **rozhodnutí** – jsou závazná jen pro subjekty, kterým jsou určena a jsou přímo použitelná,
- **stanovisko** – nezávazný právní akt,
- **doporučení** – taktéž se jedná o nezávazný právní akt<sup>5</sup>.

S problematikou režimu řidiče souvisí také požadavky na způsob vedení záznamu a provádění vlastní kontrolní činnosti souvisí tyto vnitrostátní předpisy:

- zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů, (dále jen zákon o silniční dopravě),
- vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 478/2000 Sb., ze dne 14. prosince 2000, kterou se provádí zákon o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů,
- vyhláška č. 522/2006 Sb., o státním odborném dozoru a kontrolách v silniční dopravě,
- vyhláška č. 388/2000 Sb., o jízdách v rámci veřejné linkové osobní dopravy,
- vyhláška č. 175/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu,
- zákon č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen správní řád),
- zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon o přestupcích),
- zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů,

---

<sup>5</sup> MINISTERSTVO DOPRAVY. *Metodika kontroly dodržování sociálních předpisů*. Praha, 2010, s. 4.

- vyhláška Ministerstva a spojů č. 341/2002 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů,
- zákon č. 19/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon o pozemních komunikacích),
- zákon č. 499/2004 Sb., o archivnictví a spisové službě, ve znění pozdějších předpisů,
- zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon o silničním provozu),
- zákon č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky, ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon o Policii ČR),
- zákon č. 17/2012 Sb., o Celní správě České republiky, ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon o Celní správě ČR),
- zákon č. 13/1993 Sb., celní zákon, ve znění pozdějších předpisů (dále jen celní zákon).

V rámci evropské unie řeší problematiku režimu řidičů a s tím spojené požadavky na způsob vedení záznamu a provádění vlastní kontrolní činnosti tyto následující evropské předpisy:

- Nařízení Evropského Parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 (dále jen Nařízení č. 561/2006), o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85,
- Nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovém zařízení v silniční dopravě, které bude od 2. 3. 2015 nahrazeno nařízením Evropského parlamentu a Rady (dále jen „EPaR“), (EU) č. 165/2014 o tachografech v silniční dopravě. Porovnání těchto dvou nařízení je umístěno v příloze A.
- Nařízení EPaR (ES) č. 1071/2009, kterým se zavádějí společná pravidla, týkající se závazných podmínek pro výkon povolání podnikatele v silniční dopravě
- Nařízení EPaR (ES) č. 1072/2009, o společných pravidlech pro přístup na trh mezinárodní silniční nákladní dopravy,

- Nařízení EPaR (ES) č. 1073/2009, o společných pravidlech pro přístup na mezinárodní trh autokarové a autobusové dopravy,
- Nařízení Komise č. 2121/98, kterým se stanoví prováděcí pravidla k nařízení Rady č. 684/92 a 12/98 ohledně dokladů pro přepravu cestujících autokary a autobusy,
- Nařízení Komise (EU) č. 581/2010, o stanovení maximálních časových úseků pro stahování příslušných údajů z přístroje ve vozidle a z karty řidiče,
- Rozhodnutí Komise č. 959/2009, o formuláři o předpisech v sociální oblasti týkajících se činností v silniční dopravě,
- Rozhodnutí Komise č. 2007/230/ES, o formuláři o předpisech v sociální oblasti týkajících se činností v silniční dopravě.

K dalším pramenům mezinárodního práva zabývající se uvedenou problematikou patří tyto mezinárodní dohody:

- Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě AETR č. 82/2010 Sb. m. s (dále jen Dohoda AETR),
- konsolidované znění Evropské dohody o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě AETR (62/2010 Sb. m. s), úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR) č. 11/1975 – pro Českou republiku vstoupil v platnost Dodatkový protokol CMR dne 13. 7. 2011,
- Dohoda o mezinárodní příležitostní přepravě cestujících autokarem a autobusem (INTERBUS),
- Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční přepravě cestujících a zavazadel (CVR),
- Dohoda o mezinárodních přepravách zkazitelných potravin a specializovaných prostředcích určených pro tyto přepravy (ATP).

## 1.2 Výklad základních pojmů

*Dopravce* je fyzická nebo právnická osoba provozující silniční dopravu. Tuzemský dopravce je dopravce, který provozuje silniční dopravu pro cizí potřeby na základě koncese, živnostenského nebo jiného oprávnění uděleného orgánem České republiky. Podnikatel v silniční dopravě je tuzemský dopravce provozující silniční dopravu pro cizí potřeby.

*Velké vozidlo* je vozidlo nebo jízdní souprava o největší povolené hmotnosti přesahující 3,5 tuny, jsou-li určeny k přepravě zvířat nebo věcí, nebo vozidlo určené pro přepravu více než 9 osob včetně řidiče

*Malé vozidlo* je vozidlo nebo jízdní souprava o největší povolené hmotnosti nepřesahující 3,5 tuny, jsou-li určeny k přepravě zvířat nebo věcí, nebo vozidlo určené pro přepravu nejvýše 9 osob včetně řidiče.

*Mezinárodní kyvadlová doprava* je osobní doprava, kterou jsou předem vytvořené skupiny cestujících přepravovány více jízdami tam a zpět ze stejné výchozí oblasti do stejné cílové oblasti. Tyto skupiny cestujících, které byly přepraveny do cílové oblasti, budou při pozdější jízdě přepraveny zpět do výchozí oblasti. První jízda zpět a poslední jízda tam v řadě kyvadlových jízd musí být uskutečněna bez cestujících, zavazadel nebo věcí.

*Taxislužba* je osobní doprava pro cizí potřeby, kterou se zajišťuje přeprava osob včetně jejich zavazadel vozidly určenými k přepravě nejvýše 9 osob včetně řidiče a která není linkovou osobní dopravou, mezinárodní kyvadlovou dopravou nebo příležitostnou osobní silniční dopravou.

*Příležitostná osobní silniční doprava* je neveřejná osobní doprava pro cizí potřeby, která není linkovou osobní dopravou nebo mezinárodní kyvadlovou dopravou a kterou se na základě předchozí objednávky zajišťuje přeprava osob včetně jejich zavazadel vozidly určenými k přepravě: *nejvýše 9 osob včetně řidiče, jedná-li se o mezinárodní dopravu, nebo více než 9 osob včetně řidiče.*

*Kombinovaná doprava* je systém přepravy zboží v jedné a téže přepravní jednotce (kontejneru) nebo silničním vozidle, které při jedné jízdě využije též železniční nebo vodní dopravu.<sup>6</sup>

---

<sup>6</sup> zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů.

## 2 KONTROLNÍ ORGÁNY

Jestliže chceme, aby silniční doprava probíhala dle platných předpisů a nařízení, musí být nad ní vykonáván dostatečný dohled a dozor. V opačném případě by si mohli řidiči i dopravci dělat na komunikaci co chtěli, a tím by došlo k ohrožení zdraví a životů ostatních účastníků silničního provozu. Proto i kontrola nad dodržováním předpisů v silniční dopravě má pevně stanovená pravidla. Pravomoci a působnost orgánů státní správy jsou stanoveny v zákoně o silniční dopravě, kde se pojednává i o výkonu státního odborného dozoru a také o pověření provádět kontrolu ve stanoveném rozsahu.

Tuto kontrolu lze provádět:

- a) *silniční kontrolou na pozemních komunikacích* (Policie ČR, Celní správa),
- b) *v provozovných dopravců a ve všech prostorách související s vykonávanou činností dopravce*, spadá sem i kontrola vyžádaných dokladů prováděná na dopravním úřadě (SOD, VSD).

### 2.1 Ministerstvo dopravy České republiky

Ministerstvu dopravy ČR je státní odborný dozor a přísluší mu:

- vykonávat Vrchní státní dozor ve všech věcech silniční dopravy,
- dohlížet na výkon státního odborného dozoru (dále jen SOD), vykonávaného dopravními úřady,
- vykonává funkci odvolacího orgánu – při řešení odvolání ve věci správního deliktu vůči krajskému úřadu.<sup>7</sup>

---

<sup>7</sup> MINISTERSTVO DOPRAVY. *Audit, kontrola a dozor*. [online]. [cit. 2015-01-17]. Dostupné z: <[http://www.mdcz.cz/cs/Ministerstvo\\_dopravy/Audit-kontrola-dozor/](http://www.mdcz.cz/cs/Ministerstvo_dopravy/Audit-kontrola-dozor/)>

## 2.2 Dopravní úřady

Dopravní úřad je v České republice obecné označení pro kompetenční pozici, ze které vykonávají některé zákonem určené úřady územně-samosprávných celků některé přenesené působnosti státní správy a to v souladu se zákonem o silniční dopravě, přičemž tyto úřady zaměřují svou činnost převážně na oblast osobní i nákladní silniční dopravy provozované za účelem podnikání. Kompetence dopravních úřadů se týkají zejména smluvní dopravy, tj. dopravy poskytované v závazkovém vztahu jiným subjektům, přičemž zvláštní regulaci podléhá mimo jiné i mezinárodní nákladní doprava.

Dopravními úřady podle zákona o silniční dopravě jsou:<sup>8</sup>

- a) Magistrát hlavního města Prahy, magistráty statutárních měst a obecní úřady obcí s rozšířenou působností ve věcech městské autobusové dopravy a taxislužby,
- b) krajské úřady v ostatních věcech.

Nestanoví-li tento zákon jinak, určuje se místní příslušnost dopravního úřadu podle sídla účastníka řízení, jde-li o právnickou osobu, nebo místa podnikání účastníka řízení, jde-li o fyzickou osobu.

Dopravní úřady ve svém správním obvodu vykonávají státní odborný dozor ve všech věcech, které nenáleží Ministerstvu dopravy ČR.

K výkonu státního odborného dozoru je oprávněná pouze osoba pověřená, která musí mít doklad o pověření. V případě Ministerstva dopravy je vystavuje ministr dopravy nebo jím pověřená osoba. V případě pracovníků krajských úřadů vystavuje pověření ředitel krajského úřadu nebo jím pověřená osoba.

Doklad o pověření musí mít určité náležitosti, jako je jméno a příjmení pověřené osoby a rozsah jejího oprávnění. Osoba pověřená výkonem státního odborného dozoru je oprávněna v souvislosti s výkonem dozoru, pokud není zvláštními předpisy stanoveno jinak, vstupovat do provozoven a všech prostor souvisejících s vykonáváním činností, nahlížet do dokladů a evidencí, týkajících se provozování silniční dopravy.<sup>9</sup>

---

<sup>8</sup> § 34 odst. 1 zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů.

<sup>9</sup> § 34 odst. 2 zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů.



## 2.3 Policie České republiky

Činnost a oprávnění Policie České republiky (dále jen Policie ČR) je stanovena v zákoně č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky. Další úkoly, které Policie ČR plní v rámci dohledu nad bezpečností a plynulostí silničního provozu jsou uvedeny rovněž v zákoně o silniční dopravě. Jedná se mimo jiné o kontrolu:

- zda je vozidlo v provozu vybaveno doklady předepsanými zákonem o silniční dopravě, které je nutné vozit sebou (oprávnění k mezinárodní dopravě, doklad od zboží atd.),
- zda vozidlo v provozu je stanoveným způsobem označeno nebo jinak vybaveno, (jen u českých dopravců),
- zda je vozidlo vybaveno kontrolním zařízením (digitální nebo analogový tachograf), záznamovými listy či digitální kartou řidiče, respektive výtisky z digitálního tachografu a ostatními předepsanými doklady o pracovní činnosti,
- zda jsou dodržovány doby řízení vozidla, bezpečnostní přestávky a doby odpočinků.<sup>10</sup>

Oprávnění policisty zastavovat vozidla je zakotveno v § 79 odst. 1, písm. a) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů. Policista ve stejnokroji je oprávněn zastavovat vozidla a vyzvat řidiče motorového vozidla k předložení dokladů k řízení a provozu vozidla.

Jak už autor práce v úvodu uvedl, tak ke kontrole sociálních předpisů u řidičů nákladních vozidel a řešení případných porušení jsou oprávněni pouze policisté, zařazení u služby dopravní policie. Policista je však povinen při výkonu své pravomoci prokázat příslušnost k Policii ČR, a to buď služebním stejnokrojem s identifikačním číslem, služebním průkazem nebo ústním prohlášením „policie“.

V případě, že policista zjistí při kontrole, že nebyly splněny podmínky zákona o silniční dopravě je povinen zjištěná porušení předpisů řidičem i dopravcem řešit.

---

<sup>10</sup> MINISTERSTVO DOPRAVY. *Státní odborný dozor*. [online]. [cit. 2014-11-26]. Dostupné z: [http://www.mdcz.cz/cs/Silnicni\\_doprava/Nakladni\\_doprava/SOD+-+st%C3%A1tn%C3%AD+odborn%C3%BD+dozor/](http://www.mdcz.cz/cs/Silnicni_doprava/Nakladni_doprava/SOD+-+st%C3%A1tn%C3%AD+odborn%C3%BD+dozor/)

V případě zjištění porušení zákona na straně řidiče má policista jen dvě možnosti, a to:

- a) vyřešit věc na místě v blokovém řízení nebo
- b) věc oznámit na místně příslušný odbor dopravy obce s rozšířenou působností.

V případě dopravce má policista jen jednu možnost, a to věc oznámit příslušnému dopravnímu úřadu, v jehož územním obvodu se nachází. V případě, že vznikne podezření, že se dopravce bude vyhýbat řízení o správním deliktu nebo že by případné vymáhání uložené pokuty bylo spojeno s nepřiměřenými náklady, popřípadě nebylo vůbec možné, má policista oprávnění uložit kauci v rozmezí 5.000 – 100.000,- Kč.<sup>11</sup>

## 2.4 Celní úřad

Dalším subjektem, který se podílí na plnění úkolů státního odborného dozoru je Celní úřad (upraveno v § 34 odst. 1 zákona o silniční dopravě). Jeho činnost je také vymezena v zákoně č. 17/2012 Sb., zákon o Celní správě České republiky, ve znění pozdějších předpisů. Mezi základní úkoly Celních úřadů patří například:

- kontrola nákladních vozidel, přesněji osádek těchto vozidel, zda mají předepsané doklady k provozování mezinárodní silniční dopravy,
- doklady o dodržování předepsané doby řízení a odpočinku.<sup>12</sup>

## 2.5 Mobilní expertní jednotky CSPSD

Mobilní expertní jednotky (dále jen „MEJ“) spadají pod kompetenci Centra služeb pro silniční dopravu (dále jen „CSPSD“), jehož zřizovatelem je Ministerstvo dopravy České republiky. „MEJ“ byly vytvořeny jako odborně a materiálně technicky vybavené složky na podporu výkonu státního odborného dozoru v silniční nákladní dopravě usnesením vlády ČR č. 171 ze dne 20. února 2002.

V současné době „CSPSD“ disponuje 15 „MEJ“, které jsou rozmístěné v jednotlivých krajích republiky, které provádějí expertní činnost převážně

---

<sup>11</sup> § 35c odst. 1 zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů.

<sup>12</sup> § 34 odst. 1 zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů.

v součinnosti se službou dopravní policie a dále poskytují odbornou a technickou pomoc dalším úřadům státní správy. Bohužel pracovníci „MEJ“ nemohou samostatně zastavovat nákladní vozidla, protože nemají potřebnou pravomoc a také nemají pravomoc kontrolních orgánů. V případě součinnostních kontrol s Policií ČR má pouze poradní význam. Příkladem nám může být například činnost německé BAG (obdoba naší „MEJ“), která však má pravomoci samostatně zastavovat vozidla a provádět kontroly a řešit případná porušení.

Mezi základní úkoly „MEJ“ mimo jiné patří:

- kontrola dodržování sociálních předpisů a kontrola záznamových zařízení,
- kontrola přepravy nebezpečných věcí ADR,
- kontrola technického stavu vozidel a upevnění nákladu,
- kontrola přepravy zkazitelných potravin ATP,
- kontrola hmotnosti a rozměrů vozidel (kontrolní vážení).

Pracovníci „MEJ“ se pravidelně zúčastňují, na základě uzavřených dvoustranných mezinárodních dohod o spolupráci při provádění kontrol v silniční dopravě ve smyslu Směrnice EPaR č. 2006/22/ES o společných silničních kontrolách, společných kontrolních akcí v České republice i mimo území republiky s inspektory německého BAG, rakouského BAV, slovenského NIP, polské ITD a maďarského NKH. Při těchto akcích dochází k výměně informací a stanovují se jednotné kontrolní postupy.<sup>13</sup>

---

<sup>13</sup> *Mobilní expertní jednotky*. [online]. [cit. 2014-11-24]. Dostupné z: < <http://www.cspsd.cz/mobilni-expertni-jednotky>>

### **3 PŮSOBNOST NAŘÍZENÍ Č. 561/2006 A DOHODY AETR**

S účinností od 24. září 2010 byla Dohoda AETR uvedena do těsného souladu s Nařízením (ES) č. 561/2006. Přestože rozdíly jsou minimální, tak nadále je důležité v případě kontroly, posoudit povahu cesty nákladního vozidla a další faktory. Pokud by byla zjištěna případná porušení, je důležité správně posoudit nebo spíše určit, o které porušení a z jakého nařízení se konkrétně jedná, neboť v opačném případě by případně uložená sankce mohla být právně napadena.

#### **3.1 Působnost Nařízení (ES) č. 561/2006**

Pravidla o dodržování sociálních předpisů, jako je doba řízení, bezpečnostní přestávka, denní a týdenní doba odpočinku, ale i používání tachografů byla zavedena na úrovni Společenství přijetím nařízení Rady (EHS) č. 543/69 ze dne 25. 3. 1969, které mimo jiné zavedlo:

- minimální věkovou hranici pro řidiče, pomocníky řidičů a průvodčí,
- maximální nepřetržitou a maximální denní dobu řízení,
- minimální trvání přestávek v řízení, denní a týdenní doby odpočinku a ostatní, podmínky k tomu se vztahující,
- povinnost vést záznamy o jízdě a podporovat využívání automatizovaného záznamu.

Přijaté nařízení mělo zlepšit sociální podmínky řidičů, a tím zvýšit bezpečnost silničního provozu a také řešit otázky v hospodářské soutěži mezi dopravci.

Dne 20. prosince 1985 bylo přijato Nařízení (EHS) č. 3820/85, které zrušilo výše uvedené Nařízení (EHS) č. 543/69. Další přijaté nařízení (ES) č. 561/2006 ze dne 11. dubna 2006 zrušilo Nařízení (EHS) č. 3820/85 a mělo za cíl:

- zvýšit bezpečnost silničního provozu,
- zlepšit sociální podmínky pracovníků v oblasti silniční dopravy,
- podpořit poctivou hospodářskou soutěž v silniční dopravě a ve vztahu k dalším dopravním prostředkům,

- zlepšit praxi v silniční dopravě,
- zlepšit monitorování jednotlivými členskými státy.

Pokud jde o oblast působnosti Nařízení č. 561/2006, tak ta se v některých bodech odkazuje na požadavky stanovené Nařízením (EHS) č. 3821/85, které však od 2. března 2015 bude nahrazeno novým Nařízením (EU) č. 165/2014.

Nařízení (ES) č. 561/2006 se vztahuje na silniční přepravu, která se uskutečňuje výlučně v rámci členských států Společenství nebo mezi Společenstvím, Švýcarskem a zeměmi, které jsou smluvními stranami Dohody o Evropském hospodářském prostoru [čl. 7 Nařízení (ES) č. 561/2006]. Konkrétně se jedná o tyto státy:

- členské státy Evropské unie,
- členské státy Evropského hospodářského prostoru,
- stát mimo Evropskou unii.

Mezi *členské státy Evropské unie* (dále jen EU) patří: Rakousko (A), Belgie (B), Bulharsko (BG), Kypr (CY), Česká republika (CZ), Dánsko (DK), Estonsko (EST), Finsko (FIN), Francie (F), Německo (D), Řecko (GR), Maďarsko (H), Irsko (IRL), Itálie (I), Lotyšsko (LV), Litva (LT), Lucembursko (L), Malta (M), Nizozemí (NL), Polsko (PL), Portugalsko (P), Rumunsko (RO), Slovensko (SK), Slovinsko (SLO), Španělsko (E), Švédsko (S), Spojené království (UK/GB) a Chorvatsko (HR),

Mezi *členské státy Evropského hospodářského prostoru* (dále jen EHP) patří: Island (IS), Lichtenštejnsko (FL) a Norsko (N),

Státem, který není členským státem EU ani členským státem EHP je *Švýcarsko*, které přestože je signatářem Dohody AETR, řídí se Nařízením (ES) č. 561/2006.

Nařízení (ES) č. 561/2006 se vztahuje na přepravu:

- a) zboží vozidly, jejichž maximální přípustná hmotnost včetně návěsu nebo přívěsu překračuje 3,5 tuny, nebo
- b) cestujících vozidly, která jsou svou konstrukcí nebo trvalou úpravou určena pro přepravu více než devíti osob včetně řidiče.

Nařízení (ES) č. 561/2006 přesně stanovuje hmotnost a kapacitu vozidel, ale jelikož si každý členský stát může udělit výjimku z provozu těchto vozidel

a Česká republika nevyjímaje (výjimky jsou uvedeny v kapitole 3), je důležité, aby kontrolující orgán s přihlédnutím k těmto výjimkám správně určil, zda vozidlo spadá do působnosti tohoto nařízení.

Je důležité zjistit, zda vozidlo je navrženo k přepravě zboží a osob a zda je k tomuto účelu obecně užíváno. Na velikosti vozidla nezáleží, záleží na jeho hmotnosti. Ale u většiny velkých nákladních vozidel je jednoduché určit, zda spadají do působnosti tohoto nařízení. U menších vozidel je už nutné zkontrolovat technické doklady, předložené řidičem nebo zkontrolovat technické údaje výrobce uvedené na vozidle, jako je např. štítek.

*Příklad:* Nákladní vozidlo vážící 3500 kg nespadá do působnosti tohoto nařízení, ale vozidlo s maximální přípustnou hmotností 3501 kg už do působnosti tohoto nařízení spadá.

*Maximální přípustná hmotnost je největší hmotnost, kterou vozidlo i s nákladem může dle předpisů vážít.* Jestliže je vozidlo naloženo nebo ne, nemá žádný význam pro určení, zda vozidlo spadá do působnosti nařízení nebo ne.

V případě vozidla s přívěsem nebo návěsem je důležité určit maximální přípustnou hmotnost obou vozidel. I když maximální přípustná hmotnost se samostatným pohonem je pod 3500 kg, pokud souhrnná maximální přípustná hmotnost obou vozidel přesahuje 3500 kg, pak jejich kombinace bude spadat do působnosti nařízení.

U vozidel určených k přepravě osob je situace o něco jednodušší, zde stačí zjistit počet sedadel ve vozidle a ověřit je v technickém dokladu vozidla. U těchto vozidel je však dovoleno odstranit sedadla z důvodu snížení počtu míst k sezení, ale jen pokud je tato změna uvedena v příslušném technickém dokladu. Právní úprava o tomto snižování počtu míst k sezení se může v jednotlivých členských státech lišit.

Při výběru pojmů autor práce vycházel z pojmosloví, související s Nařízením (ES) č. 561/2006:<sup>14</sup>

- *silniční doprava* se rozumí doprava, která je prováděná po veřejných komunikacích prázdnými nebo loženými silničními vozidly používanými pro přepravu cestujících nebo zboží,

---

<sup>14</sup> článek 4 Nařízení (ES) č. 561/2006

- *vozidlem* se rozumí motorové vozidlo, tahač, přívěs nebo návěs a jejich kombinace,
- *motorovým vozidlem* se rozumí silniční vozidlo s vlastním mechanickým pohonem, s výjimkou vozidla trvale jezdícího po kolejích,
- *tahačem* se rozumí silniční vozidlo s vlastním mechanickým pohonem určené speciálně pro tahání, tlačení nebo přemísťování přívěsů, návěsů, zařízení nebo strojů,
- *přívěsem* se rozumí vozidlo, které se připojuje za motorové vozidlo nebo tahač,
- *návěsem* se rozumí přívěs bez přední nápravy, který se s motorovým vozidlem nebo tahačem spojuje tak, že se na motorové vozidlo nebo tahač přenáší podstatná část jeho hmotnosti nebo nákladu,
- *řidičem* je osoba, která řídí vozidlo, třeba jen krátkou dobu, nebo je přítomna ve vozidle, aby je popřípadě v rámci svých povinností mohla řídit. Řidič musí být schopen kdykoliv na žádost kontrolora předložit kartu řidiče, je-li jejím držitelem, záznamové listy z běžného dne a předchozích 28 dnů nebo ručně provedené záznamy,
- *dobou řízení* se rozumí celková doba řízení od okamžiku, kdy řidič začne řídit vozidlo po době odpočinku nebo přestávce, do okamžiku, kdy začne další doba odpočinku nebo přestávka. Doba řízení může být nepřetržitá nebo přerušovaná a lze ji zaznamenat automaticky nebo poloautomaticky, popřípadě ručně, jak stanovuje čl. 16 odst. 2 nařízení (EHS) č. 3821/85,
- *denní dobou řízení* se rozumí celková doba řízení mezi skončením jedné denní doby odpočinku a začátkem druhé denní doby odpočinku nebo mezi denní dobou odpočinku a týdenní dobou odpočinku, nesmí přesáhnout 9 hodin s tím, že může být dvakrát za týden prodloužena na 10 hodin,
- *týdenní dobou řízení* se rozumí celková doba řízení, která během jednoho týdne nesmí přesáhnout **56 hodin**. Doba řízení za období dvou po sobě následujících týdnů nesmí přesáhnout **90 hodin**,
- *přestávkou v řízení, neboli bezpečnostní přestávka* je doba, během níž nesmí řidič řídit ani vykonávat žádnou jinou práci a která je určena výhradně k jeho zotavení. Po čtyřech a půl hodinách řízení (nepřetržité nebo přerušované) musí mít řidič nepřerušovanou přestávku nejméně 45 minut, pokud mu nezačíná doba

odpočinku. Tato přestávka může být nahrazena přestávkou v délce nejméně 15 minut, po níž následuje přestávka v délce nejméně 30 minut, které jsou rozloženy tak, aby po čtyřech a půl hodinách řízení činil jejich součet nejméně 45 minut,

- *dobou odpočinku* se rozumí nepřerušená doba, během níž může řidič volně nakládat se svým časem,
- *denní dobou odpočinku* se rozumí denní doba, během níž může řidič volně se svým časem a která zahrnuje „běžnou denní dobu odpočinku“ nebo „zkrácenou denní dobu odpočinku“,
- *běžnou denní dobou odpočinku* se rozumí doba odpočinku v celkovém trvání nejméně 11 hodin. Tuto běžnou dobu odpočinku lze případně rozdělit do dvou časových úseků, z nichž první musí být nepřerušená doba v celkovém trvání nejméně 3 hodin a druhý nepřerušená doba v celkovém trvání nejméně 9 hodin,
- *zkrácenou denní dobou odpočinku* se rozumí doba odpočinku v celkovém trvání nejméně 9 hodin, ale kratší než 11 hodin,
- *týdenní dobou odpočinku* se rozumí doba, během níž může řidič volně nakládat se svým časem a která zahrnuje *běžnou týdenní dobu odpočinku* a *zkrácenou týdenní dobu odpočinku*
- *běžnou týdenní dobou odpočinku* se rozumí doba odpočinku v celkovém trvání nejméně 45 hodin,
- *zkrácenou týdenní dobou odpočinku* se rozumí doba odpočinku kratší než 45 hodin, která smí být zkrácena na nejméně 24 po sobě jdoucích hodin,
- *jinou prací* se rozumí činnosti, které jsou definovány jako pracovní doba, vyjma „řízení“ a také jakákoli práce pro téhož nebo jiného zaměstnavatele v odvětví dopravy či jinde,
- *týdnem* se rozumí období mezi 00:00 hodin v pondělí a 24:00 hodin v neděli,
- maximální přípustnou hmotností se rozumí celková povolená provozní hmotnost plně naloženého vozidla,
- *linkovou přepravu cestujících* se rozumí vnitrostátní a a mezinárodní doprava definovaná v článku 2 Nařízení Rady (EHS) č. 684/92 ze dne 16. března 1992 o společných pravidlech pro mezinárodní přepravu cestujících autokary a autobusy,



- *provozem s více řidiči* se rozumí stav, kdy jsou během doby řízení mezi dvěma po sobě následujícími denními dobami odpočinku nebo mezi denní dobou odpočinku a týdenní dobou odpočinku ve vozidle přítomni nejméně dva řidiči, aby je řídili. Během první hodiny provozu s více řidiči není přítomnost dalšího řidiče nebo řidičů povinná, ve zbývajících době však povinná je,
- *dopravcem* se rozumí fyzická nebo právnická osoba, sdružení nebo skupina osob bez právní subjektivity, zisková či nezisková, nebo veřejnoprávní subjekt s právní subjektivitou nebo podléhající orgánu s právní subjektivitou zabývající se silniční dopravou, ať na cizí účet a za úplatu, nebo na vlastní účet.<sup>15</sup>

### 3.2 Působnost Dohody AETR

Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (dále jen **Dohoda AETR**) byla podepsána dne 1. července 1970 v Ženevě. Tato dohoda přesně vymezuje podmínky pro profesionální řidiče a dopravce, udává věkové a profesionální požadavky na řidiče, určuje dobu maximální doby řízení, přestávky řidičů, upravuje používání záznamových zařízení (tachografů), ale také udává výjimky z těchto pravidel.

Dohoda AETR ponechává svým členským státům určitou volnost a tak se jednotlivá národní zpracování lehce liší.

Pro Českou republiku (tehdy Československou socialistickou republiku) začala Dohoda AETR platit dnem 2. června 1976, a to vyhláškou ministra zahraničních věcí č. 108/1976. Po vzniku samostatné České republiky byly převzaty veškeré závazky, což bylo vyjádřeno ve Sdělení ministerstva zahraničních věcí č. 80/1994. Když Česká republika vstoupila do Evropské unie, začalo pro ni platit Nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 a následně Nařízení č. 561/2006.

Dne 20. září 2010 vstoupila v platnost podstatná změna Dohody AETR. Tyto změny jsou od tohoto data platné i v České republice. Změny Dohody AETR byly zveřejněny dne 24. září 2010 ve Sbírce mezinárodních smluv č. 82/2010 a došlo tak ke změně a doplnění předchozího sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 62/2010 S. m. s o vyhlášení přijetí změn a dodatků Dohody AETR.

---

<sup>15</sup> článek 4 Nařízení (ES) č. 561/2006

Doba řízení vozidla, bezpečnostní přestávky a doby denního a týdenního odpočinku včetně pravidel pro jejich čerpání a způsob vedení záznamů jsou téměř shodné se stanoveným Nařízením (ES) č. 561/2006.

Odlišně od Nařízení (ES) č. 561/2006 je však umožněno [článek 8 odst. 6, písm. c) Dohody AETR] řidičům v provozu s více řidiči (při jízdě v osádce) čerpat každý týden zkrácenou týdenní dobu odpočinku, tj. dobu v trvání minimálně 24 hodin, přičemž zkrácení musí být také vyrovnáno odpovídající dobou odpočinku vybranou v celku před koncem třetího týdne následujícího po týdnu zkrácení.

Dohoda AETR stejně jako Nařízení (ES) č. 561/2006 obsahuje 12. denní pravidlo pro odklad čerpání doby týdenního odpočinku [čl. 8 odst. 6 písm. b) Dohody AETR] pro řidiče vykonávající jednorázovou mezinárodní příležitostnou přepravu.

Od 24. září 2010 musí řidič při mezinárodní dopravě, která z části probíhá mimo území států Evropské unie, českému kontrolnímu orgánu při silniční kontrole předložit záznamy pořízené v běžném týdnu a předchozích 15-ti kalendářních dnech, a od 20. prosince 2010 pak záznamy za běžný den a předchozích 28 dní [čl. 12 odst. 7, písm. a) a b) přílohy Dohody AETR].<sup>16</sup>

V dodatku 3. přílohy Dohody AETR je obsažen vzorový formulář „Potvrzení o činnostech“, který je obsahově totožný s formulářem zavedeným v zemích EU rozhodnutím Komise 2007/230/ES o formuláři o předpisech v sociální oblasti týkajících se činností v dopravě - viz příloha B.

Tento vzorový formulář může řidič použít v případě:

- pokud měl volno z důvodu nemoci,
- čerpal řádnou dovolenou,
- měl jiné volno,
- řídil vozidlo vyňaté z působnosti Dohody AETR nebo Nařízení č. 561/2006,
- vykonával jinou práci než řízení,
- měl pracovní pohotovost.

Použití formuláře není pro řidiče závazné (povinné), ale formulář má stejně jako formulář zavedený rozhodnutím Komise 2007/230/ES řidiči usnadnit při silniční

---

<sup>16</sup> *Vysvětlení Nařízení (ES) č. 561/2006 za účelem usnadnění jeho harmonizovaného prosazování při silničních kontrolách. [online]. [cit. 2014-11-24]. Dostupné z: <[http://ec.europa.eu/transport/modes/road/social\\_provisions/doc/trace\\_explanatory\\_text\\_cs.pdf](http://ec.europa.eu/transport/modes/road/social_provisions/doc/trace_explanatory_text_cs.pdf)>*

kontrole vozidla prokázání svých činností za kontrolované období. Formulář také nemůže být vyžadován jako povinný pro prokazování dob denního nebo týdenního odpočinku řidičů. V těchto případech může řidič v souladu s čl. 12 odst. 2 písm. b) přílohy Dohody AETR uvedené činnosti prokázat způsoby uvedenými, tj. například ručním zápisem na záznamový list. Opět lze konstatovat, že v režimu Dohody AETR platí stejný postup stanovený v zemích EU, a to Nařízením 3821/85 (čl. 15 odst. 2 tohoto nařízení).

Pokud je však formulář „Potvrzení o činnostech“ použit, musí být dodržen stanovený obsah a rovněž tak dodrženy pokyny k jeho použití uvedené v dodatku 3 Dohody AETR.<sup>17</sup>

Dohoda AETR se vztahuje na tyto státy:

- členské státy EU,
- členské státy EHP s výjimkou Islandu,
- další státy.

K další státům, na které se vztahuje Dohoda AETR patří tyto státy: Albánie (AL), Andorra (AD), Arménie (AM), Ázerbájdžán (AZ), Bělorusko (BY), Bosna a Hercegovina (BIH), Chorvatsko (HR), Gruzie (GE), Kazachstán (KZ), Makedonie (MK), Monako (MC), Moldávie (MD) Rusko (RUS), San Marino (SM), Srbsko (SRB), Černá Hora (MNE), Tádžikistán (TJ), Turecko (TR), Turkmenistán (TM), Ukrajina (UA), Uzbekistán (UZ).

Byť od 24. září 2010 jsou Nařízení (ES) č. 561/2006 a Dohoda AETR prakticky shodná, tak důležitým aspektem při kontrole je správně posoudit do jaké působnosti kontrolované vozidlo spadá – viz příloha C. Důležité je, abychom si uvědomili, že při kontrole vyhodnocujeme trasu jízdy vozidla nikoli trasu jízdy řidiče.

Pro lepší pochopení působnosti Nařízení č. 561/2006 a Dohody AETR autor práce vytvořil celkem čtyři modelové případy:

- a) Na Slovensku registrované vozidlo převáží zboží přes státy EU do Portugalska, tady se jedná o působnost Nařízení č. 561/2006.

---

<sup>17</sup> NĚMEC, L. *Sdělení ministerstva dopravy*, spisová značka 303/2010-110-SDNA/1 ze dne 5. 10. 2010, Praha.

- c) Vozidlo registrované na Ukrajině převáží zboží do Španělska a po cestě má několik vykládek ve státech EU a po vyložení zboží ve Španělsku se vrací zpět na Ukrajinu, zde se jedná o působnost Dohody AETR.
- c) Vozidlo registrované v Egyptě (tzv. „třetí země“) musí na území států EU a států Dohody AETR dodržovat Dohodu AETR (pokud směřuje do EU nebo přes EU provádí tranzit).
- d) Vozidlo registrované v Nizozemském království převáží zboží do Polska, v této chvíli je v působnosti Nařízení č. 561/2006. Poté je vysláno do Ruska naložit zboží a to má odvést do Německa. V tomto případě se použije Dohoda AETR.

### 3.3 Výjimky z působnosti Nařízení (ES) č. 561/2006

Při kontrolách není důležité jenom správně určit, zda vozidlo spadá do působnosti Nařízení (ES) č. 561/2006 (čl. 2), ale také se musí zjistit, zda typ vozidla nebo povaha dopravy nevyjímají toto vozidlo z povinnosti dodržovat ustanovení obsažená v nařízeních č. 561/2006 a č. 3821/85. V článku 3 Nařízení (ES) č. 561/2006 jsou uvedeny výjimky:

- a) *vozidla používaná pro přepravu cestujících v linkové dopravě, jestliže délka tratě této linky nepřesahuje 50 km* (zde je nutno posoudit skutečnou délku nikoli vzdálenost vzdušnou čarou, lze to za pomoci jízdního řádu nebo mapy, popř. navigace GPS,
- b) *vozidla, jejichž nejvyšší dovolená rychlost nepřesahuje 40 km/hod.* (tato rychlost je uvedena přímo ve vozidle nebo v dokladech od vozidla),
- c) *vozidla ve vlastnictví ozbrojených sil, sil civilní obrany, požárních sborů a sil odpovědných za udržování veřejného pořádku nebo jsou jimi najata bez řidiče, uskutečňuje-li se přeprava v rámci jim svěřených úkolů a je-li pod jejich kontrolou* (tyto vozidla lze rozpoznat již na základě jejich vzhledu, v případě pochybnosti je nutné kontaktovat zaměstnavatele, popřípadě velícího důstojníka),
- d) *vozidla, včetně vozidel používaných při neobchodní přepravě humanitární pomoci, používanými za mimořádných okolností nebo při záchranných akcích* (pouhá přeprava humanitární nebo charitativní pomoci není pro aplikaci této výjimky dostatečná, pomoc musí být okamžitou reakcí na stav nouze a být záchrannou operací. Tato výjimka je aplikovatelná pouze v době trvání nouze,

- což znamená, že je ohrožen život nebo zdraví lidí a zvířat nebo jsou vážně narušeny základní veřejné služby, telekomunikační a poštovní služby, užívání silnic, železnic, přístavů nebo letišť nebo vážná škoda na majetku),
- e) *specializovaná vozidla používaná pro lékařské účely* (jako jsou sanitky, ambulancní vozidla pro odběr krve nebo vozidla s RTG jednotkou. Hlavním účelem dopravy musí být zajištění léčby. Naopak převoz nemocných nebo postižených osob autobusem do lázní do této kategorie nespadá),
  - f) *speciální havarijní vozidla, operují-li v okruhu do 100 km od místa obvyklého odstavení vozidla* (v případě, že speciální havarijní vozidlo je užito k jinému účelu, než je vyproštění vozidel, nevztahuje se na něj tato výjimka. Pokud je překročen zmíněný 100 km okruh, musí být vozidlo vybaveno tachografem),
  - g) *vozidla používaná při silničních jízdních zkouškách pro účely vývoje, opravy nebo údržby, a novými nebo přestavěnými vozidly, která ještě nebyla uvedena do provozu* (vozidlo by mělo být vybaveno zvláštní registrační značkou s počátečním písmenem F),
  - h) *vozidla nebo jejich kombinace, jejichž maximální přípustná hmotnost nepřesahuje 7,5 tuny a která se používají k neobchodní přepravě zboží* (tyto dopravy nesmí být nijakým způsobem placené a přepravované zboží nesmí mít spojení s obchodem nebo podnikáním řidiče nebo jiné osoby. Maximální přípustná hmotnost lze zjistit z dokladů a kombinací vozidel se myslí vozidlo se zapojeným návěsem nebo přívěsem),
  - i) *obchodní vozidla, která jsou podle právních předpisů členského státu, ve kterém se používají, považována za historická vozidla a používají se k neobchodní přepravě cestujících nebo zboží* (co je historické vozidlo definují právní předpisy jednotlivých členských států a toto vozidlo nesmí být užito ke komerční přepravě zboží nebo osob. V České republice je toto vozidlo označeno zvláštní registrační značkou pro historické vozidlo, popřípadě sportovně historické vozidlo).<sup>18</sup>

---

<sup>18</sup> článek 13 Nařízení (ES) č. 561/2006.

### 3.4 Možnost stanovit výjimky Českou republikou

Další výjimky si může každý členský stát na svém území nebo po dohodě s jiným členským státem na jeho území udělit z Nařízení (ES) č. 561/2006 a stanovit si individuální podmínky vztahující se na následující výjimky u přepravy:

- a) *vozidly ve vlastnictví orgánů veřejné moci nebo jimi najatými bez řidiče a používanými k silniční dopravě, pokud tyto orgány veřejné moci nevstupují do hospodářské soutěže se soukromými dopravci,*
- b) *vozidly používanými nebo najatými bez řidiče zemědělskými, pěstitelskými, lesnickými, chovatelskými podniky a podniky rybolovu pro přepravu zboží jako součást jejich podnikatelské činnosti na tratích v okruhu do 100 km od místa obvyklého odstavení vozidla,*
- c) *zemědělskými a lesnickými traktory používanými pro zemědělské a lesnické činnosti na tratích v okruhu do 100 km od místa obvyklého odstavení vozidla, který vozidlo vlastní, najímá nebo najímá s následnou koupí,*
- d) *vozidly nebo kombinacemi vozidel, jejichž maximální přípustná hmotnost nepřekračuje 7,5 tuny a která:*
  - *používají poskytovatelé všeobecných služeb za účelem doručování zásilek, (např. Česká pošta, ne však expresní služby),*
  - *pro přepravu materiálu, zařízení nebo strojů, které řidič při výkonu svého povolání potřebuje (do 50 km od místa obvyklého odstavení a řízení nepředstavuje řidičovu hlavní činnost),*
- e) *vozidly provozovanými výlučně na ostrovech s rozlohou do 2300 km<sup>2</sup>, které nejsou spojeny se zbytkem území státu mostem, brodem nebo tunelem,*
- f) *vozidly používanými pro přepravu zboží na tratích do 50 km s pohonem na zemní nebo zkapalněný plyn a maximální přípustná hmotnost nepřesáhne hmotnost vozidla včetně přívěsu nebo návěsu 7,5 tuny,*
- g) *vozidly používanými pro výcvik žadatelů o řidičské oprávnění nebo osvědčení o odborné způsobilosti či jejich přezkoušení,*
- h) *vozidly používanými v souvislosti s kanalizačními sítěmi, ochranou před povodněmi, údržbou rozvodů vody, plynu a elektřiny, údržbou a kontrolou silnic, odvozem a likvidací domovního odpadu, telegrafními a telefonními službami,*

*rozhlasovým a televizním vysíláním a detekcí rozhlasových nebo televizních vysílačů nebo přijímačů,*

- i) specializovanými vozidly přepravující cirkusy a lunaparky,*
- k) speciálně vybavenými vozidly pro mobilní projekty,*
- l) vozidly používanými pro svoz mléka z hospodářství a zpětnou přepravu nádob na mléko nebo mléčných výrobků určených pro krmení zvířat do hospodářství,*
- m) specializovanými vozidly přepravující peníze nebo cennosti,*
- n) vozidly používanými pro přepravu zvířecích odpadů nebo zvířecích těl neurčených k lidské spotřebě,*
- o) vozidly používanými výhradně na komunikacích uvnitř komunikačních center jako přístavy, překladiště nebo terminály,*
- p) vozidly používanými pro přepravu živých zvířat z hospodářství na místní trhy a naopak z trhů na místní jatka do vzdálenosti 50 km.*

Výjimky v České republice jsou zakotveny ve vyhlášce Ministerstva dopravy a spojů č. 478/2000 Sb., kterou se provádí zákon o silniční dopravě.

V případě, že jednotlivé členské státy přijmou určité výjimky, tak o nich musí informovat Komisi, která o nich dále uvědomí ostatní členské státy. Jestliže nejsou dotčeny cíle a je zajištěná přiměřená ochrana řidičů, může každý členský stát po schválení Komisí udělit na svém území drobné výjimky z nařízení pro vozidla, která se používají v předem vymezených oblastech s hustotou obyvatelstva menší než 5 osob na km<sup>2</sup>, v těchto případech:

- u vnitrostátní linkové přepravy cestujících, je-li jízdní řád schválen orgány,
- u vnitrostátní nákladní silniční dopravy, která nemá vliv na jednotný trh, do 100 km.<sup>19</sup>

---

<sup>19</sup> článek 13 Nařízení (ES) č. 561/2006.

## 4 METODIKA UKLÁDÁNÍ A VYBÍRÁNÍ KAUCÍ DLE ZÁKONA O SILNIČNÍ DOPRAVĚ

Samotné kontroly nákladních vozidel nebo autobusů, podléhajících Nařízení (ES) č. 561/2006 nebo Dohody AETR provádí u Policie ČR pouze dopravní policisté, a to:

- a) v rámci běžného výkonu služby při dohledu nad bezpečností a plynulostí silničního provozu. Tuto činnost provádí minimálně dva, speciálně vyškolení policisté, kteří jsou pro tuto činnost i náležitě vybaveni,
- b) při vyšetřování dopravní nehody s účastí vozidla, podléhající Nařízení č. 561/2006 nebo Dohody AETR, nebo
- c) v rámci naplánovaných policejních dopravně-bezpečnostních akcí typu „g“ a „h“, které jsou vyhlášovány v rámci kraje Krajským ředitelstvím Policie ČR nebo celorepublikově Policejním prezidiem ČR<sup>20</sup>. Tyto akce jsou zpravidla naplánovány společně s pracovníky mobilní jednotky CSPSD, zkr. „MEJ“, v ojedinělých případech i s pracovníky SOD.

Při provádění kontroly nákladních vozidel nebo autobusů, podléhajících Nařízení č. 561/2006 nebo Dohody AETR potřebuje hlídka určité materiální vybavení:

- a) kontrolní kartu,
- b) stahovací klíč (downloadkey),
- c) přenosný notebook s nainstalovaným programem na stahování dat z tachografu (např. Tagra, TachoScan),
- d) čtečka karet,
- e) přenosná tiskárna a skener,
- f) digitální fotoaparát,
- g) záhlavní razítko a kulaté razítko bez státního znaku,
- h) šablona pro vyhodnocování záznamových listů z analogového tachografu,
- i) cenina Stvrzenka o zaplacení kauce,
- j) platební terminál,
- k) právní předpisy.

---

<sup>20</sup> Závazný pokyn policejního prezidenta č. 160/2009.



Autor práce navrhl za účelem ujednocení činnosti služby dopravní policie při provádění kontrol nákladních vozidel nebo autobusů, podléhajících Nařízení (ES) č. 561/2006 nebo Dohodě AETR metodiku, která obsahuje tyto následující body:

- Postup hlídky při kontrole vozidla,
- Záznamová zařízení a postup hlídky při vyhodnocování záznamů,
- Způsob dokumentace kontroly,
- Postup hlídky při zjištění porušení zákona o silniční dopravě,
- Postup hlídky při ukládání a vybírání kaucí,
- Následky nesložení stanovené kauce,
- Praktický příklad postupu policistů při silniční kontrole.

#### **4.1 Postup hlídky při kontrole vozidla**

Jednou z kontrolních složek, které má pravomoc zastavovat a kontrolovat vozidla je Policie ČR. Při vlastní kontrolní činnosti si hlídka musí zvolit vhodné kontrolní místo čili kontrolní bod, které musí splňovat určité požadavky:

- místo, které vyhovuje podmínkám bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, a to v jakoukoliv denní nebo noční dobu,
- při výběru kontrolního bodu se přihlédne k tomu, aby bylo obtížné pro řidiče se tomuto kontrolnímu bodu vyhnout,
- policisté by při těchto kontrolách měli dbát na to, aby se jednostranně nezaměřovali na konkrétní stát registrace vozidla, na stát, kde má dopravce sídlo nebo na výchozí a cílové místo přepravy. V opačném případě by se jednalo o diskriminaci.<sup>21</sup>

Postup při silniční kontrole je dán:<sup>22</sup>

a) *rozsahem prováděné kontroly*, a to je:

- dodržování denní a týdenní doby řízení, bezpečnostní přestávky a týdenní doby odpočinku,

---

<sup>21</sup> ust. § 4 vyhlášky č. 522/2006 Sb., o státním odborném dozoru a kontrolách v silniční dopravě.

<sup>22</sup> MINISTERSTVO DOPRAVY. *Metodika kontroly dodržování sociálních předpisů*. Praha, 2010, s. 15.

- záznamové listy z běžného dne a předchozích 28 dnů, v nichž řidič řídil, anebo na potvrzení vystavené dopravcem, že neřídil vozidlo v uvedeném období včetně uvedení důvodů,
  - označení vozidla a jeho vybavení doklady a povoleními pro danou dopravu,
  - zjištění, zda je vozidlo pro danou přepravu vybaveno podle zákona.<sup>23</sup>
- b) *obsazením kontrolního bodu kontrolními složkami a z toho vyplývajícími pravomocemi a povinnostmi* (příslušníci Policie ČR, pracovníci pověřeni výkonem státního odborného dozoru, osádka mobilní jednotky MEJ),
- c) *druhem kontrolované dopravy (osobní, nákladní) a předpisem, který se na kontrolovanou oblast vztahuje*. Kontrola dodržování dob řízení, bezpečnostních přestávek a dob odpočinku může být prováděna:
- podle zákona silniční dopravě,
  - podle Nařízení (ES) č. 561/2006 a Nařízení Rady (EHS) č. 3821/85,
  - podle Dohody AETR,
  - podle vyhlášky č. 478/2000 Sb.

## 4.2 Záznamová zařízení a postup hlídky při vyhodnocování záznamů

V Nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 jsou upraveny podmínky pro schvalování, montáž, používání a kontrolu tachografických zařízení. Vymezuje vlastnosti záznamových listů, požadavky na umístění zařízení ve vozidle, plombování a periodické kontroly. Záznamové zařízení musí být zabudováno a užíváno ve vozidlech, která jsou registrována v členském státě a používána pro silniční přepravu cestujících nebo zboží. Montáž a opravy záznamových zařízení jsou oprávněni provádět pouze pracovníci nebo dílny schválené pro tento účel příslušnými orgány členských států.

V současnosti jsou ve vozidlech, pro která platí povinnost vybavení záznamovým zařízením, užívány dva základní typy záznamových zařízení:<sup>24</sup>

- Analogové tachografy,
- Digitální tachografy.

<sup>23</sup> ust. § 3 vyhlášky č. 522/2006 Sb., o státním odborném dozoru a kontrolách v silniční dopravě.

<sup>24</sup> MINISTERSTVO DOPRAVY. *Metodika kontroly dodržování sociálních předpisů*. Praha, 2010, s. 41

**Analogové tachografy**, dříve označovány jako EC tachografy (viz příloha D), do kterých se na každých 24 hodin vkládá jeden záznamový list (dále tachografický kotouč) příslušný pro daný typ zařízení, na který se zaznamenává činnost řidiče po dobu jeho založení. Ještě jsou dále rozděleny pro jednoho či dva řidiče. Záznamové zařízení musí být povinně ověřeno se lhůtou platnosti 2 roky. Nejrozšířenější jsou tachografy od firmy Kienzle, model 1318-25 (pro jednoho řidiče), model 1318-26 (pro dva řidiče).

**Digitální tachografy**, tímto typem tachografu musí být vybavena všechna vozidla poprvé uvedená do provozu po 1. květnu 2006. Do uvedeného záznamového zařízení před vyjetím vloží řidič svou kartu řidiče. U tohoto záznamového zařízení se činnost řidiče ukládá jak do záznamového zařízení, tak i na kartu řidiče. Povinné ověřování u uvedeného záznamového zařízení má platnost také 2 roky od data ověření.

Nejznámější digitální tachografy jsou od firmy Siemens VDO (viz příloha E), od firmy SmarTach Actia a od firmy Stoneridge SE 5000.

K záznamu činnosti u obou typů tachografů se používají stejné značky (symboly):

- symbol: **volant** (činnost - řízení, které se zapisuje automaticky),
- symbol: **zkřížená kladívka** (činnost - jiná práce, nakládka nebo vykládka, čištění a údržba, veškeré ostatní práce směřující k bezpečnosti vozidla, nákladu a cestujících, sledování nakládky a vykládky, administrativa s policií, celníky),
- symbol: **úhlopříčkou rozdělený čtverec** (činnost - pohotovost, pobyt na trajektu, čekání na hranicích, zákaz jízdy, pobyt na sedadle spolujezdce za jízdy – jako člen osádky, je to doba, kdy nemusí být řidič na pracovišti, ale je připraven začít nebo pokračovat v řízení nebo v provádění jiné práce),
- symbol: **postel** (činnost - přerušení práce, denní doba odpočinku).

#### **4.2.1 Postup hlídky při vyhodnocování výstupu z analogového zařízení**

Jediným možným výstupem z analogového tachografu je tachografický kotouč – záznamový list. Důležitým požadavkem je to, aby řidič měl k dispozici, resp. zakládal do záznamového zařízení pouze tachografické kotouče s odpovídajícím rozsahem rychlosti, tzn. s vyznačením např. do 125 km/h., který odpovídá měřicí oblasti záznamového zařízení. Tachografické kotouče určené pro různé měřicí oblasti jsou přitom velikostí i vnějším provedením zcela shodné. Rozdílný je pouze udávaný rozsah rychlostí a její členění v odstupech 20 km/hod.

Záznamový list jako výstup ze záznamového zařízení je striktně vázán na konkrétního řidiče. Proto řidič musí mít vždy při sobě k dispozici záznamové listy za všechny dny, kdy řídil vozidlo podléhající Nařízení (ES) č. 561/2006 v období stanoveném v čl. 15 odst. 7 Nařízení Rady (EHS) č. 3521/85 (toto období je stanoveno jako běžný den a předchozích 28 dní).

V případě dvoučlenné osádky jsou v kontrolním záznamovém zařízení vloženy současně záznamové listy obou řidičů, jejichž založení se mění vždy tehdy, když dochází ke změně osoby řídící dané vozidlo.

K vyhodnocení záznamových listů je potřeba použít šablonu pro vyhodnocování záznamových listů. Samotné vyhodnocení však potřebuje určitou zručnost a zkušenost. I když výsledek vyhodnocení může být v případě menších porušení něco málo nepřesný, v případě větších porušení jej lze použít jako důkazní prostředek.

Záznamový list se skládá z přední a zadní strany, kdy obě jsou formátu A4 – viz příloha F.

Na přední straně záznamového listu jsou uvedeny:

- a) údaje, které vyplní řidič před a po skončení jízdy (jméno a příjmení řidiče, registrační značka vozidla, místo vložení záznamového listu, počáteční stav počítadla kilometrů ve vozidle),
- b) údaje, které jsou zaznamenávány tachografem (rychlost vozidla, záznam jednotlivých činností řidiče např. jízda, pohotovost atd.).

Zadní strana záznamového listu je určena pro případ:

- a) poruchy tachografu nebo při jiné události (např. kolona aut na komunikaci, přeplněná parkoviště atd.), aby mohl řidič provést „ruční“ záznam činnosti.

#### 4.2.2 Postup hlídky při vyhodnocování výstupu z digitálního tachografu

Digitální tachograf zaznamenává data a následně je ukládá do paměti tachografu a na karty řidičů. Tato uložená data je možné jak z tachografu, tak i z karty:

- a) vytisknout,
- b) zobrazit na displeji,
- c) stáhnout a pomocí softwaru analyzovat.<sup>25</sup>

V digitálním tachografu a na kartě musí být uložena následující data, která jsou zaznamenávána pomocí různých symbolů:

- *denní činnost řidiče z karty* (seznam všech činností řidiče, které jsou pro daný kalendářní den uloženy na kartě),
- *denní činnost řidiče z vozidla* (seznam všech aktivit řidičů, které byly v daný kalendářní den uloženy do vozidlové jednotky),
- *události a závady z karty* (seznam všech událostí a závad uložených na kartě řidiče),
- *události a závady z vozidla* (seznam všech událostí a závad uložených ve vozidlové jednotce),
- *technická data* (seznam technických dat uložených ve vozidlové jednotce),
- *překročení rychlosti vozidla* (seznam situací, kdy byla překročena rychlost nastavená ve vozidlové jednotce, pokud překročení rychlosti bylo delší než jedna minuta).

#### **Důležitou pomůckou pro vyhodnocování dat z karty řidiče je software:**

- a) **Tagra** – nejčastěji používaný software policisty, pracovníky SOD a MEJ. Princip fungování tohoto programu byl vyvinut tak, aby ho mohl používat každý. Na vstupu je čipová karta řidiče a data z digitálního tachografu, které program Tagra vyhodnotí a vygeneruje výkaz se všemi typy událostí v jednotlivých časových úsecích a především dodržení Nařízení (ES) č. 561/2006, jak v daném dni, tak i v týdenních a 14-ti denních cyklech. V tomto programu lze vyhodnocovat i tachografické kotoučky, kdy se tyto kotoučky

---

<sup>25</sup> MINISTERSTVO DOPRAVY. *Metodika kontroly dodržování sociálních předpisů*. Praha, 2010, s. 50

naskenují do programu, digitálně upraví a následně vyhodnotí. Nevýhodou je časová náročnost. Nespornou výhodou je, že firma Tagra pravidelně zveřejňuje aktualizace programu Tagra.<sup>26</sup>

- b) TachoScan** – v minulosti byl tento software využíván zejména u Policie ČR, přičemž dnes je tento software pro svoji složitost používaný méně. Slabinou tohoto programu je špatná dostupnost aktualizací. Obdobně jako Tagra umí Tachoscan automaticky analyzovat data z karet řidiče a také slouží ke skenování a analýze tachografických kotoučků.<sup>27</sup>

Data i po stažení zůstávají v tachografu případně na kartě řidiče, nebo se stahuje pouze jejich kopie. Data z karty tachografu lze stáhnout prostřednictvím čtečky karet nebo prostřednictvím tachografu za použití laptopu a propojovacího kabelu nebo downloadkey (stahovací klíč).

**Postupové kroky při stahování dat z karty řidiče prostřednictvím čtečky karet:**

- a) Vyžádat si kartu řidiče a zkontrolovat si, zda předložená karta odpovídá totožnosti kontrolovaného řidiče. Zároveň zkontrolovat, zda se jedná o kartu původní nebo náhradní.
- b) Zasunout kartu řidiče do čtečky karet a prostřednictvím programu stáhnout data z karty řidiče. Data z karty řidiče stahovat v rozsahu kontrolovaného dne a zpětně za období 28 kalendářních dní.
- c) Prostřednictvím vyhodnocovacího programu vyhodnotit data v souladu s předpisem, který se na řidiče vztahuje.
- d) V případě, že vyhodnocovací program zjistil porušení předpisů, je výsledek potřeba znovu posoudit v některé z částí programu TAGRA (aktivity řidiče nebo časová osa). *Upozornění: jakákoliv porušení, která jsou mimo kontrolované období nebo zasahují mimo toto období, tak je nelze použít v dalším řízení!!!*

---

<sup>26</sup> TAGRA.eu, *Truck Data Technology*. [online]. 2009 [cit. 2014-11-25] Dostupné z: <[http://www.tdt.cz/Tagra\\_eu\\_2.htm](http://www.tdt.cz/Tagra_eu_2.htm)>

<sup>27</sup> CHARVÁT, M., *TachoScan s.r.o – vyhodnocování dat z tachografů a karet řidičů*. [online]. 2008 [2014-11-25]. Dostupné z: <<http://tachoscan.cz/page.php?5>>

**V případě stažení dat z karty řidiče prostřednictvím tachografu jsou postupové kroky následující:**

- a) Zapalování motoru je zapnuto a karta kontrolovaného řidiče a kontrolní karta je vložena v tachografu.
- b) Řidič na vyžádání kontrolního orgánu uvolní přístup k rozhraní pro stahování dat.
- c) V případě použití stahovacího klíče musí být tento zasunut stranou, kde je umístěn sériový port pro stažení se 6 piny, který je kompaktní se všemi digitálními tachografy.
- d) Po signalizaci stažení dat slouží stahovací klíč k přenosu dat do laptopu nebo počítače. K uložení dat do počítače předpokládá připojení stahovacího klíče prostřednictvím USB portu 2.0, který se nachází na protilehlé straně stahovacího klíče.
- e) Po ukončení stahování dat (spojovací kabel nebo stahovací klíč je odpojen) řidič uzavře přístup k rozhraní a kontrolní orgán vyjme kontrolní kartu z tachografu.  
*Obdobný postup se volí i při stahování dat z tachografu.*

#### **4.2.3 Způsob vedení ručního záznamu**

Způsob vedení záznamu o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku řidičů vozidel, na něž se nevztahuje Nařízení (ES) č. 561/2006 a ani Dohoda AETR, stanoví v tomto případě vyhláška č. 478/2000 Sb. Prostředkem kontroly režimu řidiče v tomto případě může být:<sup>28</sup>

- a) výstup z analogového nebo digitálního tachografu,
- b) ručně vedený záznam nebo výstup z jiného záznamového zařízení.

V těchto případech je řidič povinen mít s sebou ve vozidle:

- záznam o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku z právě probíhajícího a z předchozího dne, pokud řídil,
- paměťovou kartu, pokud mu byla vydána,
- doklad prokazující, že vozidlo v tomto období neřídil.

---

<sup>28</sup> MINISTERSTVO DOPRAVY. *Metodika kontroly dodržování sociálních předpisů*. Praha, 2010, s. 58.

V případě ručně vedeného záznamu není stanovena forma, ale pouze následující obsah:

- a) evidenční číslo záznamu,
- b) jméno a příjmení řidiče vozidla,
- c) registrační značka vozidla, popřípadě vozidel,
- d) místo, datum a stav počítadla kilometrů na počátku záznamu,
- e) místo, datum a stav počítadla kilometrů na konci záznamu,
- f) doba řízení, bezpečnostní přestávky a doba odpočinku každého řidiče zvlášť,
- g) důvody prodloužené doby řízení.<sup>29</sup>

Údaje uvedené v bodech a) až d) musí být vyplněny před jízdou. Ostatní bezodkladně po skončení jízdy.

Kontrolní orgán může kontrolovat v souladu s čl. 15 odst. 7 písm. c) Nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 záznamy o době řízení, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku, nebo není-li to možné, analýzou jakéhokoli podkladu, který dokládá nedodržení některého ustanovení:

- pokud dojde v případě digitálního tachografu ke ztrátě nebo odcizení karty, musí řidič na začátku jízdy vytisknout údaje o vozidle a na výtisk zaznamenat údaje umožňující identifikaci řidiče (jméno, příjmení, číslo karty nebo řidičského průkazu a podpis a případně časové úseky činností jiná práce, pohotovost nebo odpočinek) a na konci jízdy vytisknout informace týkající se časových úseků zaznamenaných záznamovým zařízením a doplnit je záznamem činností (jiná práce, pohotovost a odpočinek), pokud nebyly zaznamenány záznamovým zařízením, a potřebnými údaji o identifikaci řidiče, včetně jeho podpisu. Současně musí mít u sebe také doklad o oznámení krádeže karty příslušným orgánům státu, ve kterém ke krádeži došlo, nebo v případě ztráty doklad o oznámení ztráty orgánu, který ji vydal,<sup>30</sup>
- zdůvodnění odchylky zaznamenané ručně na zadní stranu záznamového listu nebo výtisku ze záznamového zařízení,

---

<sup>29</sup> ust. § 1a odst. 3 vyhlášky MDS 478/2000 Sb.,

<sup>30</sup> čl. 15 odst. 1 Nařízení Rady (EHS) č. 3821/85.



- v případě poruchy tachografu je řidič povinen uvést na záznamovém listu nebo na papíru schváleném pro tisk z tachografu údaje o své činnosti týkající se zejména doby řízení, bezpečnostních přestávek a doby odpočinku, které nebyly zapsány kontrolním zařízením. Současně je povinen připojit údaje umožňující jeho identifikace (jméno, příjmení, číslo karty nebo číslo řidičského průkazu a podpis),
- potvrzení vystavené členským státem, které se týká uložených sankcí nebo zahájení řízení v případě, že totéž porušení Nařízení (ES) č. 561/2006 by mohlo vést k dalšímu řízení nebo uložení sankcí.
- řidič českého dopravce musí mít ve vozidle potvrzení podle článku 1 Rozhodnutí 2007/230/ES vystavené dopravcem na dobu, kdy řidič v kontrolovaném období neřídil vozidlo, včetně uvedení důvodů, nebo jiný doklad, prokazující, že v tomto období neřídil. Tuto povinnost nemají řidiči vozidel používaných pro přepravu cestujících v linkové osobní dopravě, u kterého délka žádného ze spojů nepřesáhne 50 km a vozidel, která jsou určena pro přepravu nejvýše 9 osob včetně řidiče. V této souvislosti je potřeba zdůraznit, že záznam o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku vede dle zákona o silniční dopravě řidič – pokud musí být vozidlo vybaveno kontrolním zařízením, pak prostřednictvím tohoto zařízení. V případě, že řidič nemůže používat zařízení zabudované do vozidla v důsledku svého vzdálení se od vozidla, musí časové úseky jiná práce, pohotovost, přerušení práce a denní odpočinek zaznamenat v souladu s Nařízením Rady (EHS) č. 3821/85.<sup>31</sup>

Týdenní odpočinek je možné vést obdobným způsobem. V případě vybavení vozidla zařízením odpovídajícím Příloze IB Nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 může být týdenní odpočinek veden ručně.

---

<sup>31</sup> čl. 15 odst. 2 Nařízení Rady (EHS) č. 3821/85.

### 4.3 Způsob dokumentace kontroly

Kontrolní orgán je povinen na závěr kontroly vypsát Protokol o výsledcích kontroly provozování nákladní nebo osobní dopravy - viz příloha G. V tomto protokolu musí být uvedeno:

*Na první straně daného protokolu je uvedeno:*

- adresa kontrolního orgánu a číslo jednacích,
- zda se jedná o vnitrostátní nebo mezinárodní dopravu, nebo o dopravu pro vlastní nebo cizí potřebu,
- datum, čas a místo kontroly,
- údaje k dopravci (obchodní firma, název, jméno a příjmení, sídlo nebo pobyt, IČO, stát),
- údaje k řidiči nebo k osádce (jméno, příjmení, datum narození, adresa bydliště, číslo řidičského průkazu),
- směr jízdy (odkud – kam, včetně států),
- druh nákladu a objednatel přepravy,
- údaje k motorovému vozidlu, případně k přípojnému vozidlu (registrační značka, datum 1. registrace vozidla, maximální přípustná hmotnost, druh tachografu, tovární značka, typ vozidla, stát registrace),
- kontrolované období od – do,
- všechna porušení, která byla silniční kontrolou zjištěna,

*Na druhé straně daného protokolu je uvedeno:*

- pokračování výčtu zjištěných porušení při kontrole,
- podrobnosti kontrolních zjištění a ostatní kontrolní zjištění (zde je nutné uvést podrobný popis a čas všech porušení, v případě uložení kauce uvést také důvod uložení atd.)
- zajištěné dokumenty a záznamové listy (v případě, že se bude jednat o větší množství dokumentů, lze použít zvláštní formulář),
- vyjádření řidiče, včetně poučení a podpisu řidiče,
- údaje ke kontrolujícím, včetně identifikačního čísla, podpisů a razítka.

Kontrolující má povinnost seznámit kontrolovaného řidiče s obsahem protokolu a předat mu stejnopis protokolu. V tuto chvíli nastává problém u řidičů, kteří nemluví českým jazykem, kdy je nutné jim přetlumočit obsah protokolu. K tomuto účelu se používají jazykové mutace protokolu nebo tlumočník po telefonu. Kontrolovaná osoba potvrzuje seznámení se s protokolem a jeho převzetí podpisem. Podpis řidiče na protokolu však neznamená, že s jeho obsahem souhlasí. Odmítne-li kontrolovaný řidič podepsat protokol, kontrolující policista tuto skutečnost uvede do protokolu.

Kontrolující policisté mají právo odebrat a zajistit doklady, které mohou být využity pro další řízení, jedná se tyto doklady:

- záznamy ze záznamového zařízení (tachografické kotoučky, výtisky, ale i stažená data z digitálního tachografu nebo karty řidiče),
- ručně psané záznamy o činnosti řidiče, nebo potvrzení vystavené dopravcem. Potvrzení o odebrání a zajištění dokladů vystaví kontrolní pracovník včetně vyhotovení kopií převzatých dokladů.

Policista je oprávněn odebrat řidiči kartu řidiče, jestliže byla tato karta:

- a) padělána,
- b) řidič používá cizí kartu,
- c) získána na základě nesprávných prohlášení nebo padělaných dokladů.<sup>32</sup>

O odebrání karty provede policista záznam do protokolu, kde uvede důvod odebrání karty a adresáta, kterému bude karta zaslána. Adresátem je vždy obec s rozšířenou působností dle místa trvalého pobytu držitele karty.

Popis náležitostí Karty řidiče je uveden v příloze H.

---

<sup>32</sup> čl. 14 odst. 4, písm. c) Nařízení Rady (EHS) č. 3821/85.

#### 4.4 Postup hlídky při zjištění porušení zákona o silniční dopravě

Na základě výsledku silniční kontroly, který je obsažen v protokolu, posoudí kontrolující policista v případě porušení povinností, stanovených zákonem o silniční dopravě nebo Nařízením (ES) č. 561/2006 a Nařízením Rady (EHS) č. 3821/85, kdo je za zjištěná porušení zodpovědný.

Z výkladu zákona o silniční dopravě vyplývá, že za porušení povinností uložených tímto zákonem je odpovědný *dopravce*. Zde platí zásada objektivní odpovědnosti, to znamená, že u této odpovědnosti se neposuzuje, nehledá a nekonstatuje ničí zavinění, nýbrž při ní dopravce odpovídá za výsledek.<sup>33</sup>

Povinnosti a odpovědnost dopravce:

- Dopravce nesmí odměňovat řidiče, jež zaměstnává nebo jejichž služeb využívá, a to ani prémiovým zvýhodněním nebo příplatky, za ujetou vzdálenost nebo objem přepravovaného zboží, pokud by tyto odměny mohly vést k ohrožení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích.
- Zaměstnavatel, ale i řidiči odpovídají za správné fungování a používání jak záznamového zařízení, tak karty řidiče.
- Zaměstnavatel vydá dostatečný počet záznamových listů řidičům vozidel vybavených analogovým záznamovým zařízením jak na dobu trvání přepravy, tak na nutnost nahradit listy poškozené nebo odebrané pověřeným kontrolním pracovníkem.
- Zaměstnavatel smí vydat řidičům pouze listy schváleného vzoru vhodné pro použití v zařízení zabudovaném ve vozidle.
- Dopravce odpovídá za porušení, kterých se dopustí jeho řidiči, a to i tehdy, pokud k tomuto porušení došlo na území jiného členského státu nebo třetí země.
- Dopravce uchovává záznamy o činnosti řidičů minimálně 12 měsíců.<sup>34</sup>

---

<sup>33</sup> čl. 10 odst. 3 Nařízením (ES) č. 561/2006.

<sup>34</sup> článek 13 a 14 Nařízením Rady (EHS) č. 3821/85.

Pro další rozhodování může policista využít Přílohu III Směrnice komise 2009/5/ES, kde jsou rozdělena veškerá porušení v tabulce do tří úrovní podle závažnosti, a to:

- a) menší porušení,
- b) závažná porušení,
- c) velmi závažná porušení.

#### **4.5 Postup hlídky při ukládání a vybírání kaucí**

Orgány Policie České republiky jsou při provádění kontroly podle zákona o silniční dopravě oprávněny vybírat kauci v rozmezí od 5.000 Kč do 100.000 Kč od dopravce, který je podezřelý ze spáchání správního deliktu podle tohoto zákona, a je důvodné podezření, že se bude vyhýbat řízení o správním deliktu nebo že by případné vymáhání uložené pokuty bylo spojeno s nepřiměřenými náklady, popřípadě nebylo vůbec možné.

V současnosti v případě českého dopravce je složité uložit kauci, a to ani v případě, že jsou splněny obě výše uvedené podmínky. Jediná možnost (byť problematická), jak českému dopravci uložit kauci je, když na místě při silniční kontrole je přítomen pracovník SOD a ten policistovi sdělí závažné informace, a tím jsou splněny obě podmínky pro uložení kauce.

Při výběru kauce orgány Policie České republiky poučí řidiče, který pro účely vybírání kauce zastupuje dopravce, o důsledku vybrání kauce a vystaví ve 4 vyhotoveních:

- a) písemné potvrzení o převzetí kauce, ve kterém musí být uveden důvod uložení kauce, její výše a správní orgán, který je příslušný k vedení řízení o správním deliktu - viz příloha I.
- b) protokol o výsledcích kontroly.

Orgán policie České republiky předá 1 vyhotovení potvrzení o převzetí kauce a protokolu řidiči a 2 vyhotovení spolu s kaucí nejpozději do 2 pracovních dnů správnímu orgánu, který je příslušný k vedení řízení o správním deliktu.<sup>35</sup>

---

<sup>35</sup> § 35c zákona o silniční dopravě.

#### 4.6 Postup hlídky při nesložení stanovené kauce

Při stanovení kauce policista poučí řidiče o tom, že kauci je třeba složit do 72 hodin. V této chvíli má řidič několik možností, jak zajistit peníze na složení stanovené kauce. Zde nastává problém u některých oddělení dopravní policie, zejména těch, kde v blízkosti oddělení nejsou žádné bankomaty nebo bankovní domy. V tomto případě mají řidiči, zejména ti zahraniční, omezenou možnost zajistit finanční částku k uhrazení kauce. Existují však některé způsoby, o kterých většina řidičů nebo dopravců (zejména těch zahraničních) neví. A je na rozhodnutí daného policisty, zda jim tyto možnosti sdělí nebo nesdělí.

Způsoby zaplacení kauce:

- a) řidič kauci zaplatí hotově,
- b) řidič kauci zaplatí bezhotovostní platbou přes platební terminál, používaný policií (v tomto případě se jedná o ne zcela legální postup, byť tolerovaný příslušným dopravním úřadem, přičemž by stačila drobná pozměňovací úprava zákona o silniční dopravě),
- c) dopravce má možnost zajistit finance převodem přes Western union banku (v České republice tuto službu zajišťuje Česká pošta a finance jsou zajištěny během 1 hodiny),
- d) dopravce má také možnost využít služeb některých soukromých firem v České republice, které se zabývají tím, že zajistí finance pro řidiče (jelikož se jedná zpravidla o firmy, které tuto činnost provádí za úplatu, nesmí policista sdělit řidiči konkrétní firmu, jinak by se dopustil protiprávního jednání. Policista pouze sdělí řidiči tuto možnost a je na řidiči nebo dopravci jakou firmu si zvolí).

V případě, že řidič uloženou kauci dle § 35c zákona o silniční dopravě na výzvu nesloží, přikáže orgán Policie České republiky řidiči, který pro tyto účely zastupuje dopravce, jízdu na nejbližší místo, které je z hlediska bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích vhodné k odstavení vozidla, a:

- a) zabrání mu v jízdě použitím technického prostředku k zabránění odjezdu vozidla (dále jen „technický prostředek“), nebo

- b) zakáže pokračovat v jízdě a zadrží řidiči doklady k vozidlu a doklady, související s prováděnou přepravou a vydá potvrzení o zadržení dokladů – viz příloha J.

Náklady spojené s jízdou do místa odstavení, náklady spojené s parkováním a náklady na zabránění v jízdě vozidla jdou k tíži dopravce. Odpovědnost dopravce za vozidlo, náklad a přepravované osoby není jeho odstavením dotčena.

Přitom orgán Policie České republiky poučí řidiče o podmínkách uvolnění vozidla nebo vrácení zadržených dokladů k vozidlu a dokladů souvisejících s prováděnou přepravou. V potvrzení uvede důvod zabránění v jízdě nebo zadržení dokladů k vozidlu a dokladů souvisejících s prováděnou přepravou, důvod uložení kauce a její výši a správní orgán příslušný k vedení řízení o správním deliktu.

Orgán Policie České republiky předá 1 vyhotovení potvrzení řidiči a 2 vyhotovení spolu s kaucí a protokolem o výsledcích kontroly nejpozději do 2 pracovních dnů po složení kauce správnímu orgánu, který je příslušný k vedení řízení o správním deliktu. Jestliže nebude kauce složena do 72 hodin od zjištění porušení, budou příslušnému správnímu orgánu k vedení řízení o správním deliktu spolu s potvrzením o zabránění v jízdě a protokolem o výsledcích kontroly zaslány i doklady k vozidlu a doklady související s prováděnou přepravou.

Orgán Policie České republiky zajistí neprodleně uvolnění vozidla nebo zajistí neprodleně vrácení dokladů k vozidlu a dokladů souvisejících s prováděnou přepravou, jestliže:

- a) *byla složena kauce orgánu Policie České republiky,*
- b) *správní orgán, který je příslušný k vedení řízení o správním deliktu podle tohoto zákona, neshledal na základě předaných podkladů důvody k zahájení správního řízení o správním deliktu,*
- c) *správní řízení o správním deliktu bylo pravomocně zastaveno,*
- d) *byla zaplácena pokuta a náklady řízení uložené ve správním řízení o správním deliktu.<sup>36</sup>*

---

<sup>36</sup> § 35d zákona o silniční dopravě.

#### **4.7 Praktický příklad postupu policistů při silniční kontrole**

V případě, že hlídka policie provádí kontrolu společně s pracovníky MEJ, je vedoucím kontrolního bodu vždy velitel hlídky policie. Pokud je na místě přítomen pracovník SOD (krajský úřad nebo ministerstvo dopravy) je vedoucím kontrolního bodu tento pracovník a hlídka policie je mu podřízena.

##### **Postup hlídky policie na místě silniční kontroly lze popsat pomocí 8 kroků:**

**1. krok:** Policista zastaví vozidlo stanoveným způsobem, a to za pomoci zvednuté pravé paže nebo zastavovacího terče. Vozidla lze zastavovat i z jedoucího služebního vozidla pomocí nápisu „STOP“ a zapnutými výstražnými světly modré barvy.

**2. krok:** Při zastavování policista určí řidiči místo k odstavení vozidla a řidiče pozdraví vojenským způsobem a současně s občanským pozdravem „Dobrý den“ nebo „Dobrý večer“ pane/paní, předloží doklady předepsané pro řízení a provoz motorového vozidla, dále doklady, které musí být ve vozidle při jeho provozu podle zákona o silniční dopravě. Současně Vás upozorňuji, že se jedná o společnou kontrolu s pracovníky dopravního úřadu nebo MEJ.

Řidič vozidla je povinen předložit kontrolním orgánům doklad totožnosti a doklady předepsané zákonem o silniční dopravě a umožnit přístup k záznamovému zařízení. Jedná se o tyto předepsané doklady:

- a) průkaz totožnosti (občanský průkaz, cestovní pas, průkaz o povolení pobytu atd.),
- b) řidičský průkaz, popř. mezinárodní řidičský průkaz,
- c) technické doklady od vozidla nebo nákladní soupravy (např. ORV),
- d) karta řidiče nebo záznamové listy,
- e) koncesní listina, Eurolicence nebo povolení k mezinárodní dopravě,
- f) přepravní doklad nebo nákladový list (CMR),
- g) v případě, že se jedná o vozidlo registrované na území státu EU a řidič nepochází ze státu EU, tak předkládá povolení k pracovní činnosti, tzv. osvědčení řidiče.



**3. krok:** Policista vyzve řidiče, aby zastavil chod motoru a zabezpečil vozidlo proti samovolnému pohybu (založil zakládací klíny).

**4. krok:** V tomto kroku policista provede tyto další úkony:

- a) ověří totožnost řidiče a provede lustraci v evidenčních systémech Policie ČR,
- b) provede kontrolu identifikačních údajů vozidla nebo nákladní soupravy (VIN),
- c) provede kontrolu kalibrace tachografického přístroje (platnost je 2 roky od data uvedeném na štítku, který je umístěn uvnitř tachografu u kruhových výklopných tachografů anebo zpravidla na straně řidiče na sloupku karoserie u nákladních vozidel.) a provede kontrolu zaplombování snímače impulsů na převodovce,
- d) provede vizuální kontrolu kabiny řidiče (v rámci objektivitu vždy za přítomnosti řidiče nebo dalšího policisty) na přítomnost nestandardních zařízení, mající vliv na činnost tachografu.

**5. krok:** V případě, že se jedná o osádku, tak provede porovnání předložených dokladů podle pozice řidičů (první řidič, který řídil a druhý řidič, který sedí na sedadle spolujezdce). Dále ověří, zda se jedná o dopravu:

- kterou provozuje dopravce ze států evropské unie nebo o mezinárodního dopravce ze států mimo evropskou unii,
- která nepřekračuje území evropského společenství v případě dopravce ze zemí evropského společenství, nebo směřuje mimo území evropského společenství do států, které přistoupily k Dohodě AETR, případně z těchto států na území Evropské unie, nebo se jedná o vnitrostátní dopravu nepodléhající Nařízení (ES) č. 561/2006 nebo dopravu vyňatou z působnosti tohoto nařízení,
- provozovanou s vozidlem vybaveným tachografem (analogovým nebo digitálním).

**6. krok:** Na základě předložených dokladů se policista rozhodne, podle jakého předpisu bude kontrola doby řízení, bezpečnostních přestávek a doby odpočinku prováděna. V případě zjištění, že se jedná o přepravu na území Evropského společenství, lze podle Nařízení č. 11/1960 využít přepravního dokladu, který musí obsahovat mimo jiné místo

určení zboží. V mezinárodní dopravě může řidič předložit nákladový list dle Dohody CMR, který obsahuje mimo jiné místo určení zásilky.

**7. krok:** Policista k vyhodnocení záznamů o době řízení, přerušení řízení a době odpočinku využije pracovníky mobilní jednotky MEJ (pokud se zúčastní silniční kontroly). V případě, že na kontrolním stanovišti není přítomen pracovník MEJ, provádí kontrolu tachografického přístroje policista sám. Nejprve vloží svoji kontrolní kartu do slotu pro kartu 2. řidiče a požádá řidiče o vytažení karty řidiče z tachografu a předložení ke kontrole nebo provede stažení dat přímo z tachografu.

**8. krok:** Po vyhodnocení předložených dokumentů a stažených dat z karty řidiče nebo přímo z tachografu, policista zpracuje protokol o výsledcích kontroly vozidla a seznámí řidiče s výsledkem kontroly. Následně policista umožní řidiči, aby se s protokolem seznámil a mohl se k výsledkům kontroly vyjádřit. Závěrem ho požádá o podpis protokolu. V případě, že řidič odmítne, uvede policista tuto skutečnost do protokolu. Současně přiloží k protokolu v případě zjištěných závad záznamy z analogového tachografu, rukou psané záznamy, potvrzení firmy a stažená data z karty řidiče, případně digitálního tachografu. Může v tomto případě požádat řidiče o denní výtisky z karty řidiče, případně tachografu ze dnů, kdy byla zjištěna závada. V případě odebraných záznamů z analogového tachografu nebo záznamů o provozu vozidla vystaví policista řidiči v souladu se zákonem o silniční dopravě doklad a kopie převzatých dokladů předá řidiči. O této skutečnosti provede záznam do protokolu. Jestliže výsledek kontroly je bez závad, předá policista řidiči veškeré doklady a požádá ho překontrolování jejich úplnosti.<sup>37</sup>

---

<sup>37</sup> MINISTERSTVO DOPRAVY, *Metodika kontroly dodržování sociálních předpisů v silniční dopravě*. Praha: 2010, s. 16-18.

## 5 PŘESTUPKY ŘIDIČŮ A SPRÁVNÍ DELIKTY

V současné době jsou v účinnosti dva zákony, které řeší přestupkové jednání řidičů a správní delikty dopravců. Jedná o zákon o přestupcích a zákon o silniční dopravě. Zde autor práce navrhuje zrušit příslušné paragrafové znění v zákoně o přestupcích a vše začlenit do zákona o silniční dopravě.

Jak autor v první kapitole práce uvedl, že evropské právo je nadřazeno českému právu, tak ukázkovým příkladem je přestupkové jednání zahraničního řidiče, který žije mimo Českou republiku. V zákoně o přestupcích v paragrafu 8 je uvedeno, že podle tohoto zákona se posuzuje přestupek spáchaný na území České republiky nebo i mimo území České republiky, a to:

- a) státním občanem České republiky nebo
- b) cizincem s povoleným pobytem na území České republiky.<sup>38</sup>

Jestliže zahraniční řidič s trvalým pobytem mimo území České republiky spáchá přestupek mimo území České republiky, neměl by se na něj vztahovat předmětný paragraf 8 zákona o přestupcích. V této chvíli je však zde právní vakuum. Přesto na základě článku 19, bod 2) Nařízení (ES) č. 561/2006 má Česká republika povinnost řešit tyto přestupky, a proto jsou zahraniční řidiči řešeni stejně jako ti čeští dle zákona o přestupcích. Přitom by stačila malá zákonná úprava, aby vše bylo v souladu právem.

### 5.1 Přestupky řidičů

Řidič vozidla jedoucí podle Nařízení (ES) č. 561/2006 nebo podle Dohody AETR, který:

- *při kontrole nepředloží požadované doklady, nebo předloží neplatné doklady,*
- *nevede stanoveným způsobem záznam o době řízení, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku, záznam o provozu vozidla nebo*
- *nedodrží stanovené doby řízení, bezpečnostní přestávky a doby odpočinku,*

---

<sup>38</sup> § 8 zák. č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů.

- *nepředložil záznam o době řízení, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku nebo záznam o provozu vozidla požadovaných zvláštním právním předpisem, se tímto svým jednáním dopouští přestupku na úseku dopravy a silničního hospodářství dle § 23 odst. 1, písm. f) zák. č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů.*

Pokud jsou naplněny všechny zákonné podmínky k vyřešení přestupku v blokovém řízení, lze na místě uložit řidiči pokutu do výše 5.000 Kč. Policista vypíše příslušný pokutový blok a nechá řidiče podepsat všechny díly pokutového bloku a po zaplacení předá řidiči díl „A“. Vzor vypsaneho pokutového bloku - viz příloha K.

Jestliže řidič není ochoten uloženou pokutu zaplatit nebo jeho porušení jsou závažná, policista zjištěný přestupek oznámí dle ustanovení § 58 odst. 1 zák. č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů, příslušnému obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností dle místní příslušnosti.

Jelikož nelze podle současné legislativy vyřešit jen řidiče a dopravce neřešit, tak autor práce navrhuje změnu legislativy spočívající v možnosti řešit drobná porušení zákona pouze s řidičem vozidla a s dopravcem řešit jen závažná porušení zákona.

V případě, že došlo k porušení zákonných předpisů oběma subjekty, tzn. dopravcem i řidičem, jsou originály odebraných dokladů a dat odeslány příslušnému krajskému úřadu. Obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností jsou zaslány pouze kopie s tím, že je informován, který příslušný krajský úřad obdržel originály.

### **Nejčastější porušení zákona o silniční dopravě řidičem vozidla lze rozdělit do několika kategorií:**

#### ***1. kategorie se vztahuje k porušení v souvislosti s předepsanou dokumentací:***

- řidič nepředloží Eurolicenci, koncesní listinu nebo živnostenský list,
- zahraniční řidič, zaměstnaný pro firmu v rámci EU, nepředloží osvědčení řidiče,
- řidič nepředloží doklady k přepravovanému zboží,
- řidič nedoloží svoji činnost v kontrolovaném období,
- řidič předloží poškozené tachografické kotoučky, nebo jsou v nich nevyplněné údaje nebo zápisy v nich jsou nečitelné.

**2. kategorie se vztahuje k porušení v souvislosti s činností řidiče:**

- překročení doby řízení více než 10 hodin,
- nedodržení doby odpočinku v průběhu 24 hodin méně než 9 hodin (u osádky 30 hodin),
- nedodržení přestávky v řízení,
- prodloužení doby řízení nad 9 hodin v jednom týdnu,
- zkrácení doby odpočinku pod 11 hodin více jak 3x mezi dvěma týdenními dobami odpočinku.

**3. kategorie se vztahuje k porušení v souvislosti s používáním záznamových zařízení:**

- řidič v tachografu nesprávně nastavuje činnost, kterou právě provádí,
- chybí nebo je poškozeno ověření kalibrace tachografu (plomba),
- používání cizí karty nebo karty, která je nahlášená jako ztracená nebo odcizená,
- řidič používá zařízení, které ovlivňuje činnost tachografu (magnet, záslepka, skryté ovladače).

## **5.2 Správní delikty**

Správní delikty podle zákona o silniční dopravě vzniknou samotným porušením povinností, stanovených v tomto zákoně. Jsou zde uvedeny tři subjekty, a to:

- a) tuzemský dopravce,
- b) podnikatel v silniční dopravě,
- c) zahraniční dopravce.

### **Ad a) Tuzemský dopravce**

Povinnosti tuzemského dopravce jsou stanoveny v § 3 odst. 1 až 4 zákona o silniční dopravě. Patří sem zejména:

- provozování silniční dopravy vozidlem, kterému byla přidělena státní poznávací značka,
- zajistit, aby řidiči dodržovali dobu řízení, doby bezpečnostních přestávek a odpočinku,

- v mezinárodní dopravě zajistit, aby najaté vozidlo řídil dopravce sám nebo jeho zaměstnanec a ve vozidle byla při jeho provozu smlouva o nájmu a pracovní smlouva řidiče,
- zajistit, aby řidič řádně vedl záznamy o době řízení, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku a uchovával tyto záznamy a doklad o nákladu po dobu 1 roku od ukončení přepravy,
- zajistit, aby ve vozidle byly doklady, jako jsou záznamy o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku a doklady od nákladu a vztahu dopravce k němu.

#### **Ad b) Podnikatel v silniční dopravě**

Povinnosti podnikatele v silniční dopravě jsou uvedeny v § 9 odst. 1 až 4 a v § 9b odst. 1 až 4 zákona o silniční dopravě. Patří sem zejména:

- povinnost označit velká vozidla svým obchodním jménem,
- zajistit, aby ve vozidle byl doklad o oprávnění k podnikání a doklady vztahující se k prováděné přepravě,
- zajistit, aby řidičem byla osoba, která není překážkou spolehlivosti (zásady spolehlivosti jsou uvedeny v tomto zákoně),
- provádět opravy velkých vozidel na plochách k tomu určených,
- před zahájením provozování dopravy sdělit dopravnímu úřadu počet vozidel, se kterými bude provozovat dopravu.

#### **Ad c) Povinnosti zahraničního dopravce**

Povinnosti zahraničního dopravce jsou uvedeny v § 27 zákona o silniční dopravě, kde je povinen zajistit, aby řidiči vedli záznamy o době řízení, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku a aby dodržovali stanovenou dobu řízení, bezpečnostní přestávky a dobu odpočinku. Dále jsou povinni zajistit, aby ve vozidle při jeho provozu byly doklady podle § 3 odst. 3 a § 9 odst. 2 písm. a) zákona o silniční dopravě. Na zahraničního dopravce se rovněž vztahuje povinnost uvedená v § 3 odst. 1, písm. e) zákona o silniční dopravě.

V případě, že se nejedná o postup dle ustanovení § 35c a 35d zákona o silniční dopravě, je orgán Policie České republiky povinen zjištěná porušení všech uvedených subjektů oznámit příslušnému dopravnímu úřadu.<sup>39</sup> V opačném případě postupuje návrh na zahájení správního řízení příslušnému krajskému úřadu, odboru dopravy a silničního hospodářství.

### **5.3 Náležitosti spisové dokumentace a vedení statistických údajů**

Policista po příjezdu na oddělení zpracovává spisový materiál, který obsahuje níže uvedené náležitosti, přitom musí dodržet určitý postup:

- a) v systému ETR založit nový spis a zadat veškeré údaje k tomu potřebné (je možné pod jedním číslem jednacím vést přestupek řidiče i správní delikt dopravce),
- b) veškeré dokumenty, pořízené v terénu, naskenovat a vložit do souboru založeného spisu,
- c) po zpracování příslušné dokumentace upravit jednací protokol a založit tzv. elektronický spis (tzv. e-spis),
- d) vytvořit datovou zprávu a předat nadřízenému ke schválení a odeslání.

#### **Obsah spisového materiálu:**

- oznámení správního deliktu nebo Postoupení návrhu na zahájení správního řízení (v závislosti, zda byla či nebyla stanovena kauce), v případě řidiče se jedná o Oznámení přestupku,
- Protokol o výsledcích kontroly nákladní nebo osobní dopravy,
- Výpis porušení nebo Kontrola norem, kde je vypsán seznam porušení řidiče - viz příloha L,
- kopie Eurolicence, koncesní listiny nebo živnostenské oprávnění,
- kopie osvědčení o technickém průkazu nebo předložených dokladů od vozidla nebo jízdní soupravy,
- kopie nákladového listu (CMR) nebo jiný doklad ke zboží,

---

<sup>39</sup> § 37 odst. 3 zákona o silniční dopravě

- originály zajištěných nebo zadržovaných dokladů nebo záznamových listů při silniční kontrole,
- kopie stvrzenky o zaplacení kauce,
- datový nosič s nahranými daty z karty řidiče nebo tachografu vozidla (jedná se o soubory s koncovkou DDD).

### **Statistické údaje ze silničních kontrol**

Jednou z důležitých povinností policisty patří zapisování statistických údajů z provedených silničních kontrol sociálních předpisů do tabulek dle jednotlivých příloh vyhlášky č. 522/2006 Sb., o státním odborném dozoru a kontrolách v silniční dopravě. Policista vyplní údaje v systému KEP, data z tohoto systému jsou následně předány ministerstvu dopravy a posléze příslušným orgánům v Evropské unii.

Statistické tabulky jsou vyplňovány údaji podle požadavků:

- Směrnice Evropského parlamentu a Rady č. 2006/22/ES, o minimálních podmínkách pro provedení Nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 a (EHS) č. 3821/85 o předpisech v sociální oblasti týkajících se činností v silniční dopravě a o zrušení směrnice Rady 88/599/EHS, ve znění pozdějších předpisů.
- Směrnice Rady 95/50/ES o jednotných postupech kontroly při silniční přepravě nebezpečných věcí, ve znění Směrnice Komise 2004/112/ES, kterou se přizpůsobuje technickému pokroku Směrnice Rady 95/50/ES o jednotných postupech kontroly při silniční přepravě nebezpečných věcí.
- Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, o změně Nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) 2135/98 a o zrušení Nařízení Rady (EHS) 3820/85.
- Nařízení Rady (EHS) č. 3821/85, o záznamovém zařízení v silniční dopravě.

Nejdůležitější přílohou vyhlášky 522/2006 Sb., je příloha č. 3. Zde v jednotlivých tabulkách policista vyplní předem nastavené kolonky. Pro názornou představu autor práce uvádí zápis statistických údajů z realizovaných silničních kontrol za rok 2013. Údaje byly autorovi poskytnuty z Odboru služby dopravní policie Krajského ředitelství Policie ČR - viz příloha M.



## 6 ZÁVĚR

Na závěr bakalářské práce lze konstatovat, že kontrola dodržování sociálních předpisů řidiči nákladních a užitkových vozidel je specifickou činností služby dopravní policie, kdy autor práce zdůrazňuje, že tuto kontrolní činnost mohou provádět pouze proškolení policisté nejen z dálničních oddělení, ale také z dopravních inspektorátů.

Už samotný seznam odborných názvů a také výčet zákonných norem, evropských nařízení a mezinárodních dohod, které se dotýkají problematiky ukládání a vybírání kaucí hovoří o složitosti této problematiky. Jelikož zákonné normy, zejména ty evropské, se často mění nebo upravují, tak je potřeba se v tomto směru neustále vzdělávat. Samotné pravidelné proškolení dle mého názoru nestačí. Je nutné, aby se vybraní policisté zařazení v „Kamion teamu“ při výkonu služby více věnovali pravidelným kontrolám dodržování sociálních předpisů a mohli tak uplatnit své nabyté znalosti v praxi. Proto autor práce na základě vlastních zkušeností navrhuje, aby na každém oddělení byla vytvořena malá skupina o počtu 3 až 5 policistů, kteří se budou převážnou část výkonu své služby věnovat problematice kontrol sociálních předpisů. Dále autor práce považuje za důležité, aby tito vybraní policisté absolvovali pravidelná školení zaměřená na změny v právních předpisech souvisejících se silniční dopravou.

Autor v bakalářské práci popsal problematiku silničních kontrol zaměřených na dodržování sociálních předpisů řidiči a dopravci, zejména uvedl nejdůležitější legislativu a odborné názvy. Dále autor práce popsal postavení kontrolních orgánů včetně postupů policistů nejen při silniční kontrole, ale také při zpracování spisové dokumentace. Autor práce kladl důraz na postup policisty při ukládání a vybírání kaucí dle zákona o silniční dopravě a také na následky nesložení stanovené kauce.

Cílem práce bylo vytvořit metodickou příručku pro vybírání a ukládání kaucí dle zákona o silniční dopravě, určenou pro proškolené příslušníky služby dopravní policie a ujednotit tak jejich postup při zjištění konkrétního porušení zákona o silniční dopravě, což se dle autora práce podařilo. Autor se dále domnívá, že za pomoci této metodické příručky je dopravní policista schopen bez problémů zvládnout kontrolu sociálních předpisů, udělit řidiči blokovou pokutu, stanovit kauci, zpracovat příslušnou dokumentaci a odeslat statistické údaje. Vzhledem k této skutečnosti autor práce činí závěr, že jím stanoveného cíle bakalářské práce bylo dosaženo.

# SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

## Seznam použitých zdrojů

BUĎA, J. *Pracovní režim a pracovní doba řidiče*. 3. vyd. Praha: Business Media CZ, 2011. ISBN 978-80-86411-90-3.

KOPECKÝ, Zdeněk a Kamil PAVLÍČEK. *Dopravně bezpečnostní činnost – zvláštní část. I.* vyd. Praha: Vydavatelství POLICE HISTORY, 2006. ISBN 8086477-32-0.

MACHAČKA, I. *Práce osádek v Evropské unii*. 1. vyd. Praha: Vogel, 2004. ISBN 80-85629-22-4.

VOGEL, J. et al., *Digitální tachografy od A až do Z*. 1. vyd. Praha: Vogel, 2010. ISBN 978-80-86411-77-4.

## Seznam legislativních dokumentů

ČESKO. Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o silniční dopravě). In: *Sbírka zákonů, Česká republika*. 1994. částka 37, s. 1154 – 1161. Dostupné z [http://aplikace.mvcr.cz/sbirkazakonu/SearchResult.aspx?q=111/1994&typeLaw=zakon&what=Cislo\\_zakona\\_smlouvy](http://aplikace.mvcr.cz/sbirkazakonu/SearchResult.aspx?q=111/1994&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy).

ČESKOSLOVENSKÁ SOCIALISTICKÁ REPUBLIKA. Vyhláška ministra zahraničních věcí o Evropské dohodě o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (AETR). In: *Sbírka zákonů, ČSSR*. 1976. částka 21, str. 518 – 534. Dostupné z: [http://aplikace.mvcr.cz/sbirkazakonu/SearchResult.aspx?q=108/1976&typeLaw=zakon&what=Cislo\\_zakona\\_smlouvy](http://aplikace.mvcr.cz/sbirkazakonu/SearchResult.aspx?q=108/1976&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy)

ČESKOSLOVENSKÁ SOCIALISTICKÁ REPUBLIKA. Vyhláška ministra zahraničních věcí o Evropské dohodě o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (AETR). In: *Sbírka zákonů, ČSSR*. 1976. částka 21, str. 518 – 534. Dostupné z: [http://aplikace.mvcr.cz/sbirkazakonu/SearchResult.aspx?q=108/1976&typeLaw=zakon&what=Cislo\\_zakona\\_smlouvy](http://aplikace.mvcr.cz/sbirkazakonu/SearchResult.aspx?q=108/1976&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA, Nařízení Evropského Parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006, o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) 2135/98 a o zrušení nařízení Rady (EHS) 3820/85. In: *Úřední věstník, Evropské unie*. Částka L 102/1, str. 1 – 13. Dostupné z: [http://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:5cf5ebde-d494-40eb-86a7-2131294ccbd9.0001.02/DOC\\_1&format=PDF](http://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:5cf5ebde-d494-40eb-86a7-2131294ccbd9.0001.02/DOC_1&format=PDF)

MINISTERSTVO DOPRAVY A SPOJŮ. Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 478/2000 Sb., kterou se provádí zákon o silniční dopravě. In: *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2000. částka 138, s. 7565 – 7578. Dostupné z: [http://aplikace.mvcr.cz/sbirkazakonu/SearchResult.aspx?q=478/2000&typeLaw=zakon&what=Cislo\\_zakona\\_smlouvy](http://aplikace.mvcr.cz/sbirkazakonu/SearchResult.aspx?q=478/2000&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy).

MINISTERSTVO DOPRAVY. Vyhláška č. 522/2006 Sb., o státním odborném dozoru a kontrolách v silniční dopravě. In: *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2006. částka 168, s. 7114 -7130. Dostupné z: [http://aplikace.mvcr.cz/sbirkazakonu/SearchResult.aspx?q=522/2006&typeLaw=zakon&what=Cislo\\_zakona\\_smlouvy](http://aplikace.mvcr.cz/sbirkazakonu/SearchResult.aspx?q=522/2006&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy).

MINISTERSTVO DOPRAVY. *Metodika kontroly dodržování sociálních předpisů v silniční dopravě*. 2010.

NĚMEC, L. *Sdělení ministerstva dopravy*, sp. značka 303/2010-110-SDNA/1 ze dne 5. 10. 2010, Praha.

POLICEJNÍ PREZIDIUM ČESKÉ REPUBLIKY. Závazný pokyn policejního prezidenta č. 160 ze dne 4. prosince 2009, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. In: *SIAŘ Policejního prezidia České republiky*. 2009, 40 s.

RADA EVROPSKÉ UNIE. Nařízení Rady (EHS) č. 3821/85, o záznamovém zařízení v silniční dopravě. In: *Úřední věstník Evropského společenství, Evropská unie*. 1985. Částka L 370/8, str. 227 – 231. Dostupné z <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/PDF/?uri=CELEX:31985R3821&rid=4>

### **Seznam použitých internetových zdrojů**

EVROPSKÁ KOMISE. *Vysvětlení nařízení (ES) č. 561/2006 za účelem usnadnění jeho harmonizovaného prosazování při silničních kontrolách*. [online]. [cit. 2014-11-24]. Dostupné z: <[http://ec.europa.eu/transport/modes/road/social\\_provisions/doc/trace\\_explanatory\\_text\\_cs.pdf](http://ec.europa.eu/transport/modes/road/social_provisions/doc/trace_explanatory_text_cs.pdf)>

CHARVÁT, M., *TachoScan s.r.o – vyhodnocování dat z tachografů a karet řidičů*. [online]. 2008 [2014-11-25]. Dostupné z: <<http://tachoscan.cz/page.php?5>>

MINISTERSTVO DOPRAVY. *Státní odborný dozor*. [online]. [cit. 2014-11-26].  
Dostupné z: <[http://www.mdcz.cz/cs/Silnicni\\_doprava/Nakladni\\_doprava/SOD+-+st%C3%A1tn%C3%AD+odborn%C3%BD+dozor/](http://www.mdcz.cz/cs/Silnicni_doprava/Nakladni_doprava/SOD+-+st%C3%A1tn%C3%AD+odborn%C3%BD+dozor/)>

MINISTERSTVO DOPRAVY. *Audit, kontrola a dozor*. [online]. [cit. 2015-01-17].  
Dostupné z: <[http://www.mdcz.cz/cs/Ministerstvo\\_dopravy/Audit-kontrola-dozor/](http://www.mdcz.cz/cs/Ministerstvo_dopravy/Audit-kontrola-dozor/)>

MINISTERSTVO DOPRAVY. *Mobilní expertní jednotky*. [online]. [cit. 2014-11-24].  
Dostupné z: <<http://www.cspsd.cz/mobilni-expertni-jednotky>>

TAGRA.eu, *Truck Data Technology*. [online]. 2009 [cit. 2014-11-25] Dostupné z:  
<[http://www.tdt.cz/Tagra\\_eu\\_2.htm](http://www.tdt.cz/Tagra_eu_2.htm)>

## SEZNAM PŘÍLOH

<b>Příloha A</b>	<b>- Porovnání Nařízení 3821/85 a Nařízení 165/2014 .....</b>	<b>I</b>
<b>Příloha B</b>	<b>- Vzor Potvrzení o činnostech .....</b>	<b>II</b>
<b>Příloha C</b>	<b>- Porovnání Nařízení č. 561/2006 a Dohody AETR .....</b>	<b>III</b>
<b>Příloha D</b>	<b>- Analogový tachograf .....</b>	<b>IV</b>
<b>Příloha E</b>	<b>- Digitální tachograf .....</b>	<b>V</b>
<b>Příloha F</b>	<b>- Popis tachografického kotoučku .....</b>	<b>VI</b>
<b>Příloha G</b>	<b>- Protokol o provedení kontroly provozování nákladní dopravy .....</b>	<b>VII</b>
<b>Příloha H</b>	<b>- Popis náležitostí Karty řidiče .....</b>	<b>IX</b>
<b>Příloha I</b>	<b>- Potvrzení o převzetí kauce dle zákona o silniční dopravě .....</b>	<b>X</b>
<b>Příloha J</b>	<b>- Potvrzení o zadržení dokladů k vozidlu .....</b>	<b>XI</b>
<b>Příloha K</b>	<b>- Vzor vypisování pokutového bloku .....</b>	<b>XII</b>
<b>Příloha L</b>	<b>- Vzor protokolu Kontrola norem .....</b>	<b>XIII</b>
<b>Příloha M</b>	<b>- Přehled statistických údajů za rok 2013 .....</b>	<b>XIV</b>
<b>Příloha N</b>	<b>- Bibliografické údaje .....</b>	<b>XVIII</b>

## Příloha A – Porovnání Nařízení 3821/85 a Nařízení 165/2014

ZMĚNA OD 2. 3. 2015		
3821/85	165/2014	Poznámka
Čl. 3 odst. 1	Čl. 3 odst. 1	Ve vozidle není žádný nebo patřičný tachograf.
Čl. 13	Čl. 32 odst. 1	Nesprávné fungování tachografu.
Čl. 14 odst. 4	Čl. 27 odst. 2	Použití cizí karty. Řidič je držitelem více než jedné platné karty řidiče.
Čl. 15 odst. 2	Čl. 34 odst. 1 Čl. 34 odst. 3	Použití kolečka nebo karty na dobu delší, než jsou určeny. Nebyly ručně doplněny chybějící údaje.
Čl. 15 odst. 5	Čl. 34 odst. 6	Na kolečku nejsou uvedeny stanovené údaje.
Čl. 15 odst. 5a	Čl. 34 odst. 7	V tachografu nejsou uvedeny symboly zemí začátku a konce směny.
Čl. 15 odst. 7	Čl. 36 odst. 1 Čl. 36 odst. Čl. 36 odst. 1	Odmítnutí kontroly. Neschopnost doložit záznamy za běžný den a předešlých 28 dní. Neschopnost doložit kartu řidiče.
Čl. 15 odst. 8	Čl. 32 odst. 3	Padělání, potlačování nebo ničení zaznamenávaných údajů. Manipulace se záznamovým zařízením, záznamovým listem nebo kartou řidiče. Zařízení ve vozidle umožňující manipulaci s daty.
Čl. 16 odst. 2	Čl. 37 odst. 2	Při poruše tachografu není zaznamenán režim práce.

Zdroj: Krajský úřad Středočeského kraje, odbor dopravy

## Příloha B – Vzor Potvrzení o činnostech

### PŘÍLOHA

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

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

**NEPRAVDIVÁ POTVRZENÍ JSOU PORUŠENÍM PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ**

<b>Tuto část vyplňuje dopravce</b>	
(1)	Název dopravce: _____
(2)	Adresa, poštovní směrovací číslo, město, země: _____, _____, _____, _____
(3)	Telefonní číslo (včetně mezinárodní předvolby): _____
(4)	Číslo faxu (včetně mezinárodní předvolby): _____
(5)	E-mailová adresa: _____
<b>Já, níže podepsaný/podepsaná:</b>	
(6)	Příjmení a jméno: _____
(7)	Pozice u dopravce: _____
<b>potvrzuji, že řidič:</b>	
(8)	Příjmení a jméno: _____
(9)	Datum narození (den/měsíc/rok): ____/____/____
(10)	Číslo řidičského průkazu nebo číslo občanského průkazu nebo číslo pasu: _____
(11)	kteřý začal u podniku pracovat dne (den/měsíc/rok): ____/____/____
<b>v období:</b>	
(12)	od (čas/den/měsíc/rok): ____/____/____/____
(13)	do (čas/den/měsíc/rok): ____/____/____/____
(14)	<input type="checkbox"/> měl volno z důvodu nemoci***
(15)	<input type="checkbox"/> čerpal řádnou dovolenou***
(16)	<input type="checkbox"/> měl volno nebo čerpal odpočinek***
(17)	<input type="checkbox"/> řídil jiné vozidlo vyňaté z oblasti působnosti nařízení (ES) č. 561/2006 nebo AETR***
(18)	<input type="checkbox"/> vykonával jinou práci než řízení vozidla***
(19)	<input type="checkbox"/> měl pracovní pohotovost***
(20)	Místo: _____ Datum: _____
Podpis _____	

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

(22) Místo: \_\_\_\_\_ Datum: \_\_\_\_\_

Podpis řidiče: \_\_\_\_\_

<sup>1</sup> Tento formulář je k dispozici v elektronické vytisknutelné podobě na této adrese: <http://ec.europa.eu>  
<sup>2</sup> Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě.

## Příloha C – Porovnání Nařízení č. 561/2006 a Dohody AETR

### Porovnání doby řízení, odpočinku a přestávek podle AETRu a Nařízení (ES) 561/2006

	AETR	Nařízení ES č. 561/2006
Denní doba řízení	max. 9 hodin (možné zvýšení 2x týdně na 10 hod.) mezi dvěma odpočinky	
Týdenní doba řízení	max. 56 hod	
Celková doba řízení za období dvou po sobě jdoucích týdnů	max. 90 hod	
Přestávka v řízení	nejpozději po 4,5 hodinách řízení nejméně 45 minut. Lze rozdělit pouze na 2 úseky: první 15 min a druhý 30 min.	
Běžná denní doba odpočinku	nejméně 11 hod v průběhu 24 hod. od skončení předchozí doby odpočinku	
Rozdělení běžné denní doby odpočinku	při prodloužení na nejméně 12 hod lze rozdělit pouze do 2 úseků: První úsek nejméně 3 hod, druhý úsek nejméně 9 hod.	
Přerušení běžné denní doby odpočinku na trajektu	Nanejvýš 2x jinými činnostmi, které nepřesahují dobu trvání celkem 1 hod. Řidič však musí mít během odpočinku dispozici lůžko nebo lehátko	
Zkrácená denní doba odpočinku	možné zkrácení max. 3x až na 9 hod. mezi dvěma týdenními odpočinky, bez vyrovnání	
Denní doba odpočinku (nejméně 2 řidiči)	nejméně 9 hod. za každé období 30 hod. od skončení poslední doby odpočinku. Přítomnost druhého řidiče ve vozidle povinná s výjimkou první hodiny.	
Běžná týdenní doba odpočinku	nejméně 45 hod.	
Zkrácená týdenní doba odpočinku (1 řidič)	nejméně 24 hod. s vyrovnáním do konce 3. následujícího týdne (podmínka-předcházející doba týdenního odpočinku musí být běžná= min.45 hod.)	
Zkrácená týdenní doba odpočinku (2 řidiči)	nejméně 24 hod. s vyrovnáním do konce 3. následujícího týdne	nejméně 24 hod. s vyrovnáním do konce 3. následujícího týdne (podmínka-předcházející doba týdenního odpočinku musí být běžná= min.45 hod.)
Začátek týdenního odpočinku	Nejpozději po uplynutí šesti 24hodinových časových úseků od skončení předchozího týdenního odpočinku.	
Začátek týdenního odpočinku (příležitostná doprava-12denní pravidlo)	Lze odložit až o 12 po sobě jdoucích 24 hodinových časových úseků následujících po předchozí běžné týdenní době odpočinku za předpokladu, že: a) přeprava trvá nejméně 24 po sobě jdoucích hodin jinde než v zemi, kde byla přeprava zahájena b) po uplatnění této odchylky řidič čerpá buď 2 běžné týdenní doby odpočinku (2x min. 45h.) nebo jednu běžnou týdenní dobu odpočinku a jednu zkrácenou týdenní dobu odpočinku (min. 45h + min. 24h) v délce nejméně 24 hodin. Zkrácení však musí být vyrovnáno odpovídající dobou odpočinku vybranou vcelku před koncem 3. týdne následujícího po skončení doby, v níž je uplatňována odchylka	
Přesun řidiče do místa, kde se ujme vozidla	Nelze vykázat jako odpočinek. Pokud řídí vozidlo nespádající do působnosti tohoto nařízení musí vykázat jako jinou práci	
Povinnost řidičů předložit záznamové listy ke kontrole	z běžného dne a předchozích 28 kalendářních dní	

Zdroj: Krajský úřad Středočeského kraje, odbor dopravy



## Příloha D – Analogový tachograf

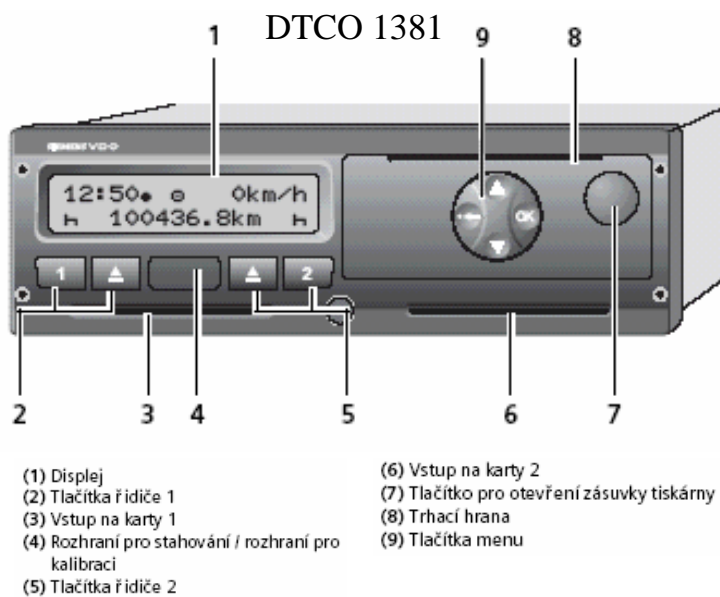


Zdroj: Policie ČR, Krajské ředitelství Středočeského kraje

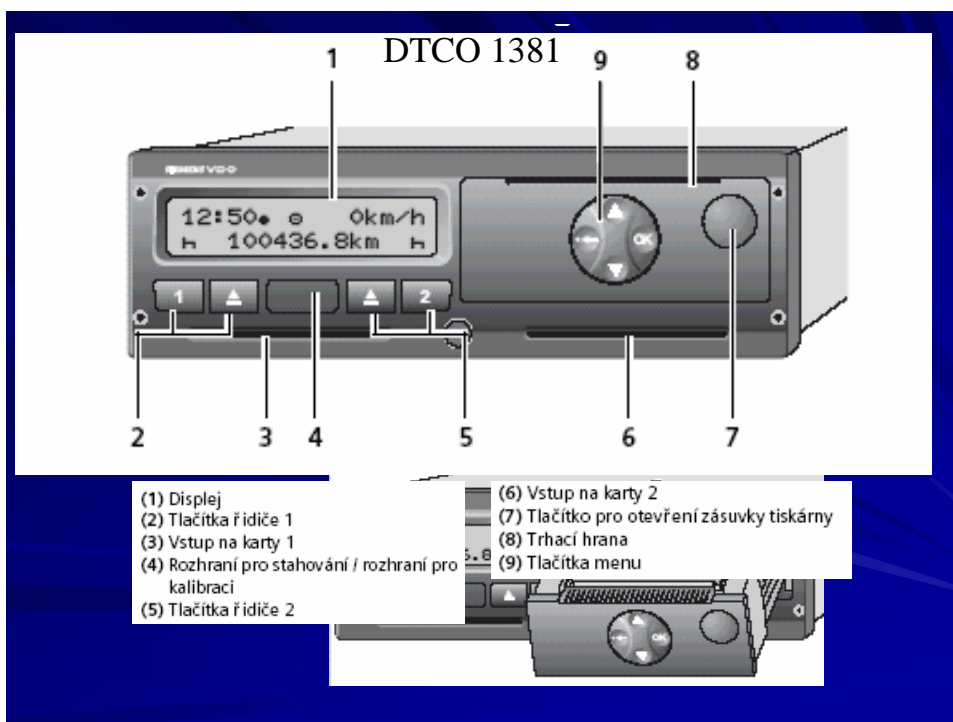


Zdroj: Policie ČR, Krajské ředitelství Středočeského kraje

## Příloha E – Digitální tachograf

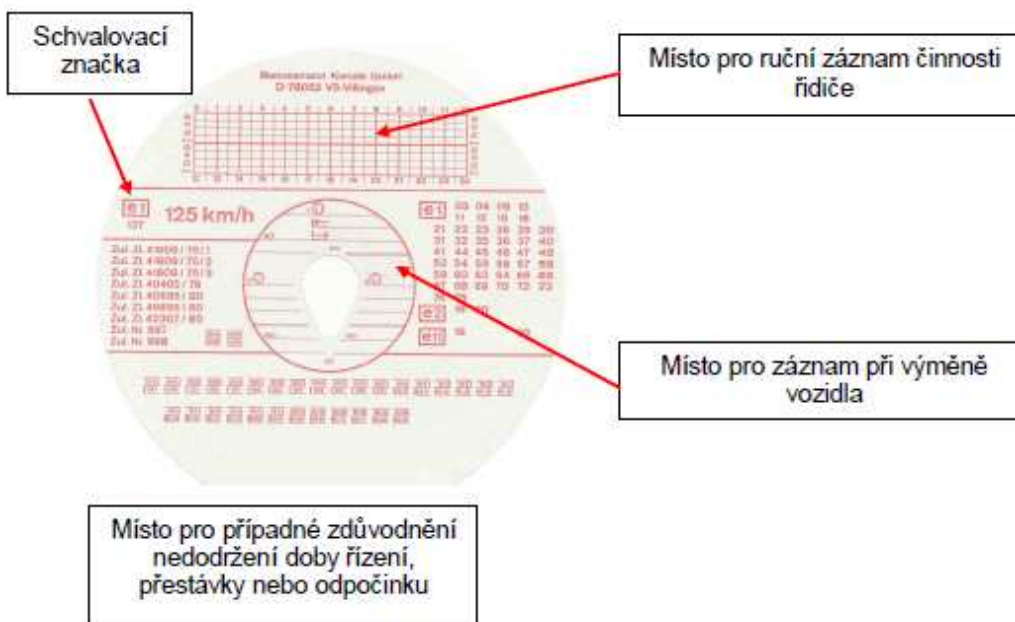
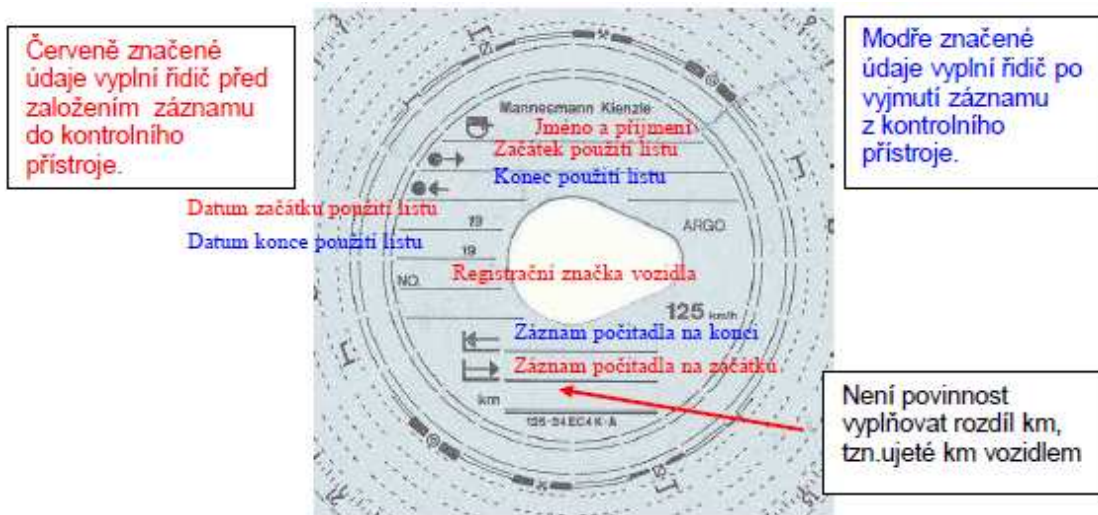


Zdroj: Siemens VDO Automotive AG – návod k použití



Zdroj: Siemens VDO Automotive AG – návod k použití

## Příloha F – Popis tachografického kotoučku



Zdroj: Krajský úřad Středočeského kraje, odbor dopravy

# Příloha G – Protokol o provedení kontroly provozování nákladní dopravy

## 1. strana

POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY  
KRAJSKÉ ŘEDITELSTVÍ POLICIE  
STŘEDOČESKÉHO KRAJE  
DÁLNIČNÍ ODDĚLENÍ BENŠŤAROV  
257 65 ČECHŤICE, OKR. BENŠŤOV

Kontrolní orgán (označení a adresa kontrolního orgánu):

Číslo protokolu: .....

### PROTOKOL O PROVEDENÍ KONTROLY PROVOZOVÁNÍ NÁKLADNÍ DOPRAVY

zaměřené na dodržování zákona č. 111/1994Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů (dále jen "zákon"), vyhlášky č. 478/2000Sb., kterou se provádí zákon o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů (dále jen "vyhláška"), a dalších předpisů souvisejících s provozováním silniční dopravy

Vnitrostátní/ Mezinárodní <sup>1</sup>	Pro vlastní potřebu/ Pro cizí potřebu <sup>1</sup>
Silniční nákladní doprava pouze v zemích EU + Norska, Islandu, Lichtenštejnska a Švýcarska: <span style="float: right;">Ano/ Ne<sup>1</sup></span>	
Kontrola provedena dne: ..... v ..... hodin. Místo kontroly: .....	
Dopravce (obch. firma/ název/ jméno a příjmení): .....	
Sídlo/ pobyt: .....	IČ: ..... Stát: .....
1. Řidič vozidla (jméno a příjmení): ..... Bydliště: .....	
Datum narození: ..... Státní příslušnost: ..... Č. pasu/OP/ŘP <sup>1</sup> : .....	
(2. Řidič vozidla (jméno a příjmení): ..... Bydliště: .....	
Datum narození: ..... Státní příslušnost: ..... Č. pasu/OP/ŘP <sup>1</sup> : .....	
Směr jízdy (odkud - kam): ..... Objednatel přepravy: .....	
Druh nákladu: .....	
RZ motorového vozidla: ..... Datum první registrace vozidla: ..... Maximální přípustná hmotnost: .....	
Tachograf: An./ Dig./ Nev. <sup>1</sup> Tov. značka: ..... Stát registrace: .....	
RZ přívěsu/ návěsu: ..... Tov. Značka: ..... Max. přípustná hmotnost: ..... Stát reg.: .....	

Kontrolované období (datum od-do): ..... Při silniční kontrole byla zjištěna následující porušení:

#### 1. Označení vozidla podnikatele v silniční dopravě

- Vozidlo neoznačeno obchodní firmou/ jménem - §9/1 zákona
- Vozidlo není označeno na obou dveřích kabiny řidiče nebo v přední polovině obou bočních stran karoserie nebo kdekoliv na bočních stranách karoserie (při velikosti písma nápisu větší než 300 mm) - §9/1 zákona a §7/2 vyhlášky
- Nesprávná velikost písmen nápisu nebo nesprávné označení (není nesmazatelné, je nečitelné nebo snímatelné) - §9/1 zákona a §7/1, 2 vyhlášky

#### 2. V silniční dopravě bylo použito vozidlo

- Registrované v zahraničí se zahraniční SPZ, ačkoli se jedná o dopravce se sídlem v ČR - §3/1 písm. a) zákona
- Najaté vozidlo v mezinárodní přepravě není používáno v souladu se stanovenými podmínkami - §3/1 písm. e) zákona (smlouva o nájmu, pracovní smlouva s řidičem)

#### 3. Vybavení vozidla doklady (výpis ŽR, Eurolicence, osvědčení řidiče, vstupní povolení)

- Řidič ve vnitrostátní dopravě nepředložil platný doklad o oprávnění k podnikání (výpis ŽR, povolení) - §9/2 písm. a) zákona
- Řidič v mezinárodní dopravě nepředložil platný opis Eurolicence/ výpis ŽR - čl. 4/6 n. 1072/2009, §9/2 písm. a) zákona
- Řidič v mezinárodní dopravě nepředložil platné vstupní povolení - §31/1 zákona
- Řidič nepředložil doklad o nákladu a vztahu dopravce k němu (nákladní doprava) - §3/3 písm. b) zákona
- Řidič nepředložil platné zvláštní povolení (provozuje kabotáž, která není povolena, nebo nebyly dodrženy podmínky pro kabotáž dle čl. 8 n. 1072/2009 pro kabotáž) - § 32/1 zákona
- Řidič nepředložil další doklady, je-li to stanoveno zákonem nebo mez. právními předpisy - §9/2 zákona

#### 4. Tachograf (záznamové zařízení vozidla)

- Ve vozidle není nainstalován odpovídající typ tachografu - čl. 3 n. 3821/85/ čl. 10 a 13 Dohody AETR
- Ve vozidle se nachází přístroj/ zařízení umožňující manipulaci s tachografem - čl. 15/8 n. 3821/85/ čl. 12/8 přílohy Dohody AETR
- Tachograf nefunguje správně a řidič nevede řádným způsobem prozámní list - čl. 16 n. 3821/85/ čl. 13 přílohy Dohody AETR

#### 5. Záznamy z běžného dne a záznamy za předchozí období nebo potvrzení řidiče

- Řidič nevedl záznamy o době řízení, jiné práci nebo pracovní pohotovosti ze dne kontroly - čl. 15/2 n. 3821/85/ §1a/1 vyhlášky/ čl. 12/2 přílohy Dohody AETR
- Řidič nepředložil záznamy o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a o době odpočinku - čl. 15/7 n. 3821/85/ §1a/2 vyhlášky/ čl. 12/7 přílohy Dohody AETR
- Řidič nepředložil kartu řidiče a má ji vydanou a řidič vozidlo s analogovým tachografem - čl. 15/7, a) n. 3821/85/ §1a/2 vyhlášky/ čl. 12/7 a) přílohy Dohody AETR
- Řidič nepředložil kartu řidiče a řidič vozidlo vybaveno digitálním tachografem - čl. 15/7 b) n. 3821/85/ §1a/2 vyhlášky/ čl. 12/7 b) přílohy Dohody AETR
- Řidič použil více karet řidiče (vlastní nebo cizí) nebo kartu neplatnou - čl. 14/4 a) n. 3821/85/ čl. 11/4 přílohy Dohody AETR
- Řidič na záznamovém listu neuvedl nebo uvedl nesprávně - čl. 15/5 n. 3821/85/ §1a/3 vyhlášky/ 12/5 přílohy Dohody AETR:

- Jméno nebo příjmení
- Stav počítadla ujetých kilometrů (na začátku, konci jízdy nebo při změně vozidla)
- Datum nebo místo začátku/ konce použití záznamového listu
- Čas výměny vozidla
- SPZ použitých vozidel

- Řidič použil záznamový list po dobu delší, než pro kterou je určen - čl. 15/2 n. 3821/85/ čl. 12/2 přílohy Dohody AETR
- Řidič použil poškozený záznamový list nebo kartu a nebo řidič nepoužil rezervní list nebo nepořídil výřisky jako náhradu - čl. 15/1 n. 3821/85/ čl. 12/1

<sup>1</sup> Nehodící se škrtněte

Zdroj: Krajský úřad Středočeského kraje, odbor dopravy

## 2. strana

- přílohy Dohody AETR
- Řidič neroprávněně vyňal záznamový list nebo kartu řidiče před koncem denní pracovní doby - čl. 15/2 n. 3821/85/ čl. 12/2 přílohy Dohody AETR
- Řidič nepoužívá řádně přepínací mechanismus tachografu - čl. 15/3 n. 3821/85/ čl. 12/3 přílohy Dohody AETR
- Řidič do digitálního tachografu nezapsal symboly zemí, ve kterých začala a končila jeho denní pracovní doba - čl. 15/5a n. 3821/85/ čl. 12/5a přílohy Dohody AETR
- Záznamy změněny/ pokus o změnu záznamů - čl. 15/8 n. 3821/85/ čl. 12/8 přílohy Dohody AETR
- Potvrzení o tom, že řidič v kontrolovaném období neřídil vozidlo vč. důvodů, příp. potvrzení o výkonu jiné práce v tomto období (chybí, je nesprávně nebo neúplně vyplněno nebo je vystaveno na dny, kdy řidič řídil) - §1b/1 vyhlášky, §3/3 zákona

### 6. Doby řízení - denní, týdenní 14ti-denní

- Překročena denní doba řízení (8 hodin) - čl. 8/1 n. 561/2006/ Dohody AETR
- Překročena prodloužená denní doba řízení (10 hodin max. 2x za týden) - čl. 8/1 n. 561/2006/ Dohody AETR
- Překročena týdenní doba řízení (56 hodin) - čl. 8/2 n. 561/2006/ Dohody AETR
- Překročena doba řízení v období 2 po sobě následujících týdnech (90 hodin) - čl. 8/3 n. 561/2006/ Dohody AETR

### 7. Bezpečnostní přestávky

- Nedodržena doba bezpečnostní přestávky - čl. 7 n. 561/2006/ Dohody AETR
- Nedodržena doba bezpečnostní přestávky - Přepravy uvedené v čl. 13/1 n. 561/2006 - 3/1 b) zákona a §3/6 vyhlášky

### 8. Doby odpočinku - denní, týdenní

- Nedodržena denní doba odpočinku - čl. 8/2 n. 561/2006/ Dohody AETR
- Nedodržena denní doba odpočinku - více řidičů - čl. 8/5 n. 561/2006/ čl. 8/3 Dohody AETR
- Nedodržena týdenní doba odpočinku - čl. 8/6-6a n. 561/2006/ čl. 8/6 Dohody AETR
- Denní doba odpočinku zkrácena více jak 3x - čl. 8/4 n. 561/2006/ čl. 8/5 Dohody AETR

### 9. Porušení dohody ADR

- Porušení byla zjištěna - porušení je nutno zaznamenat do kontrolního seznamu dle přílohy 7 vyhlášky č. 522/2006Sb. o státním odborném dozoru a kontrolách v silniční dopravě, který bude součástí tohoto protokolu.

### 10. Podrobnosti kontrolních zjištění a ostatní kontrolní zjištění:

.....  
.....  
.....  
.....  
.....

### 11. Zajištěné dokumenty a záznamové listy:

.....  
.....  
.....

### 12. Vyjádření řidiče:

.....  
.....

Poučení<sup>2</sup>: Proti protokolu může dopravce podat podle § 17 zákona č. 552/1991Sb., o státní kontrole, písemné a zdůvodněné námítky výše uvedenému kontrolnímu orgánu, a to ve lhůtě 5 dnů ode dne seznámení s tímto protokolem.

S obsahem protokolu jsem byl seznámen a svým podpisem stvrzuji převzetí stejnopisu protokolu.

Podpis řidiče .....

Podpis dopravce .....

Kontrolu provedli:  
Hodnost, jméno a příjmení

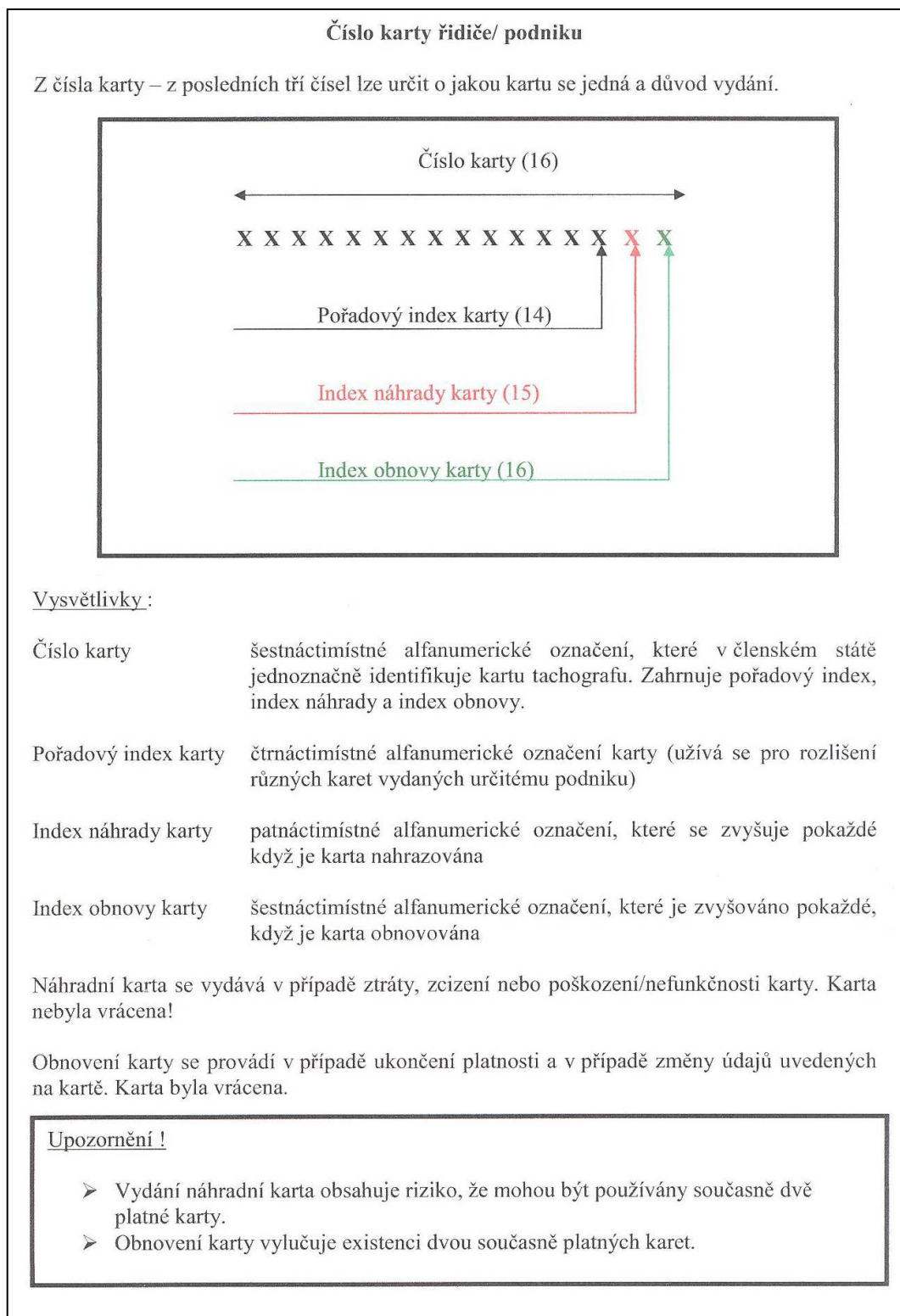
Identifikační číslo

Podpis a razítko




<sup>2</sup> Poučení platí pouze v případě protokolů ze silničních kontrol provedených celními úřady, dopravními úřady nebo Ministerstvem dopravy v rámci výkonu státního odborného dozoru dle §34/3 zákona

## Příloha H – Popis náležitostí Karty řidiče



Zdroj: Krajský úřad Středočeského kraje, odbor dopravy

## Příloha I – Potvrzení o převzetí kauce dle zákona o silniční dopravě

(4dílný průpis)			
<b>Potvrzení o převzetí kauce dle zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě</b>			
Díl A: Obdržel po složení kauce řidič	Díl B: Obdržel kontrolní orgán	Díl C: Obdržel správní orgán	Díl D: Obdržel dopravce
Pořadové číslo potvrzení		<b>013595</b>	
Jméno a příjmení řidiče			
Datum narození (dd.mm.rrrr)			
Adresa		Číslo OP/ číslo pasu	
Dopravce (obch. firma/název/jméno a příjmení, sídlo/pobyt, stát)			
Celková výše převzaté kauce	= 5.000,-	Kč slovy:	pět tisíc
Kauce vybrána za porušení (konkrétní popis porušení a příslušné ustanovení zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě):			
<p><i>Dopravce je podezřelý ze spáchání trestného deliktu dle § 24 zák. č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě a je důvodně podezřelý, že se bude pohybovat územím o správním deliktu nebo že by případně vyvolal škodlivé poruchy bylo spááno s nepřiměřenými náklady, popřípadě nebylo vůbec možno, proto byla vybrána kauce ve výši 5 tisíc dle § 35c z.č. 111/1994 Sb.</i></p> <p><i>Adresa vozidla poznámka článek 6/1; 4; 3/5 NR(ES) 161/2006</i></p> <p style="text-align: right;"><i>PLACENO HOTOVĚ</i></p>			
Místo kontroly (obec/komunikaec/kraj)	DALWICE DA - SZ. km - kměň PRAHA		
Kdy bylo porušení zjištěno:	Datum (dd.mm.rrrr):	19.11.2014	Čas: 14:30
Datum zaplacení kauce (dd.mm.rrrr):		19.11.2014	
Potvrzení o převzetí kauce bude spolu s kauce zasláno správnímu orgánu, který provede řízení o této věci podle zákona:			
Název a adresa tohoto správního orgánu:		<b>KRAJSKÝ ÚŘAD STŘEDOČESKÉHO KRAJE</b> Odbor dopravy 150 21 Praha 5, Zborovská 11	
Razítko orgánu, který kauce vybral	Hodnost, jméno a příjmení		Podpis
	Identifikační číslo		
	S poučením jsem se seznámil a potvrzení převzal (podpis řidiče):		


Zdroj: autor – cenina Ministerstva financí





# Příloha K – Vzor vypisování pokutového bloku

Série: FD / 2013 číslo bloku: **D 00000000**



1. Jméno a příjmení **Pavel Lukášek**

2. Rodné číslo / datum narození **770101/1234**

3. Adresa místa pobytu **ul. Rovná 16, Beroun**


4. Totožnost ověřena **ŘP-ED 888888**

5. Přestupkové jednání – doba, místo a popis **1.5.2013 v 13:48 hod., silnice R 10, 2,5 km, směr Praha, Novopacká, v kontrolovaném období 28+1 nedodržel bezpečnostní přestávku o 33% a více, čl. 7 NR (ES) č. 561/2006.**  
**RZ: 2S2 8282**

6. Pokuta uložena za přestupek dle § **23/1f)** zák. č. **200/1990** Sb., ve znění p.p.

7. Celková výše uložené pokuty **-5000-** Kč, slovy **-pěttisíc-** Kč

Protí uložení této pokuty se nelze odvolat. Platí jako stvrzenka o zaplacení pokuty.

 8. V **Praze** dne **1.5.** 20 **13**

**Ondřej Mastný 321321 Mastný**  
podpis s uvedením jména, příjmení a funkce nebo služebního či identifikačního čísla oprávněné úřední osoby

9. Souhlasím s projednáním přestupku v blokovém řízení, potvrzuji, že údaje uvedené na obou částech bloku souhlasí, a potvrzuji převzetí části A bloku dne **1.5.** 20 **13** podpis přestupce **Lukášek**

20 62 11 02 Příklad 1 - vst. 2.1

Část A bloku

Zdroj: Policie ČR, Krajské ředitelství policie Středočeského kraje

# Příloha L – Vzor protokolu Kontrola norem - výstup z digitálního tachografu

CS SK DE EN HU PT

Číslo jednací:

Kontroloval: Administrator

Dopravce:

Výkaz:

od 25.10.2012 0:00 do 22.11.2012 8:24

v lokálním čase

Vyhodnocované skupiny norem: Práce

## Kontrola norem podle NR(ES) č.561/2006

Jméno řidiče: Herfurth Patrick  
Karta řidiče: 1000000070340000  
Vozidlo:

- |  |  |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Zobrazit varování   | <input type="checkbox"/> Zobrazit časovou osu          |
| <input type="checkbox"/> Zobrazit uživatelská porušení   | <input type="checkbox"/> Zobrazit uživatelské poznámky |
| <input type="checkbox"/> Zobrazit provedené opravy aktivit   | <input type="checkbox"/> Zobrazit vyjádření řidiče     |
| <input type="checkbox"/> Zobrazovat délku porušení ve formátu den.hod:min<br>( standardně je formát: hod:min ) | <input type="checkbox"/> Zobrazit kontrolní orgán      |
| <input type="checkbox"/> Zobrazit konfiguraci norem  |  |

Seřadit podle:

od 02.11.2012 04:19 do 03.11.2012 04:19 Doba odpočinku v průběhu 24 hodin < 9 hodin. (8h 58m)	článek 8 odstavec 2	NR(ES) č.561/2006
od 04.11.2012 22:05 do 05.11.2012 22:05 !! Doba odpočinku v průběhu 24 hodin < 9 hodin. (6h 26m)	článek 8 odstavec 2	NR(ES) č.561/2006
od 07.11.2012 01:53 do 08.11.2012 01:53 !! Doba odpočinku v průběhu 24 hodin < 9 hodin. (4h 20m)	článek 8 odstavec 2	NR(ES) č.561/2006
od 08.11.2012 10:19 do 08.11.2012 15:52 Nedodržení přestávky v řízení, 4h 31m řízení	článek 7	NR(ES) č.561/2006
od 08.11.2012 07:15 do 09.11.2012 07:15 !! Doba odpočinku v průběhu 24 hodin < 9 hodin. (6h 39m)	článek 8 odstavec 2	NR(ES) č.561/2006
od 12.11.2012 06:41 do 13.11.2012 06:41 Doba odpočinku v průběhu 24 hodin < 9 hodin. (8h 27m)	článek 8 odstavec 2	NR(ES) č.561/2006

.....  
Podpis řidiče

.....  
Podpis kontrolujícího

Zdroj: autor s využitím softwaru Tagra

## Příloha M – Přehled statistických údajů za rok 2013

### 1. část

1.1 - Počet vozidel zastavených za účelem silniční kontroly - podle typu silnice a země registrace vozidla, z toho se závadou																																	
typ silnice/ stát registrace	A		B		BG		CY		CZ		D		DK		E		EST		F		FIN		GB		GR		HU		I		IRL		
	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	
dálnice	60	19			74	9	2	1	1	157	54	333	101	9	4	11	4	2	1				6	3	11	3	233	26	4	1	2	1	
silnice	15	1	1		17	2			4	029	279	72	8	2		2			2						5	1	58	2	4				
místní komunikace									255	13																	2						
typ silnice/ stát registrace	LT		LV		M		NL		P		PL		RO		S		SK		SLO		FL		IS		NO		CH		ost.		celk.		
	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	
dálnice	26	5	10		3		46	16	13	3	493	34	233	17	4		625	62	21	5									171	24	3	550	392
silnice	7		5		1		6	4	6		331	17	54	2			176	22	11								2		53	2	4	859	340
místní komunikace							1		2		10	1	2	1			18	1	4										4		298	16	

1.2 - Počet zkontrolovaných řidičů na silnicích podle země registrace vozidla a hlavního druhu přepravy, z toho se závadou						
Hlavní druh přepravy	ČR		EU/EHP/Švýcarsko		Třetí země	
	počet	závada	počet	závada	počet	závada
Přeprava osob	167	9	81	11	18	
Přeprava nákladu	5 283	337	3 083	367	215	27
CELKEM	5 450	346	3 164	378	233	27

1.3 - Počet pracovních dnů zkontrolovaných na silnicích podle země registrace vozidla a hlavního druhu přepravy, z toho se závadou						
Hlavní druh přepravy	ČR		EU/EHP/Švýcarsko		Třetí země	
	počet	závada	počet	závada	počet	závada
Přeprava osob	3 036	28	1 362	47	275	
Přeprava nákladu	92 362	1 461	49 717	2 246	3 621	201
CELKEM	95 398	1 489	51 079	2 293	3 896	201

1.4 - Počet zkontrolovaných vozidel podle typu tachografu			
typ tachografu	ČR	EU/EHP/Švýcarsko	Třetí země
Analogový	2 867	792	145
Digitální	2 462	2 239	80
Nevybaven	108	12	2
CELKEM	5 437	3 043	227

1.5 - Počet zkontrolovaných zahraničních dopravců provozující KABOTÁŽ			
	EU/EHP/Švýcarsko	Třetí země	Celkem
Počet zkontr. zahr. dopravců	89	2	91
Počet zjištěných porušení	1		1

Zdroj: Policie ČR, Krajské ředitelství policie Středočeského kraje

## 2. část

1.6 - Kontrola přepravy nebezpečných věcí					
		Místo registrace vozidel			
		ČR	ČEU/EHP/ Švýcarsko	Třetí země	CELKEM
Počet dopravních jednotek kontrolovaných vzhledem k obsahu nákladu (ADR)		74	17	1	92
Počet dopravních jednotek neodpovídajících ADR		5			5
Počet odstavených dopravních jednotek					
	Riziková kat.				
Počet zaznamenaných porušení povinností při přepravě nebezpečných věcí	I Riziková kat. II	1 3			1 3
Počet řešení a sankcí podle druhu	Riziková kat. III Napomenutí	1			1
	Kauce	1			1
	Pokuta	4			4
	oznámeno na PO	1			1
	oznámeno na KU	3			3
	jiné				

Zdroj: Policie ČR, Krajské ředitelství policie Středočeského kraje

### 3. část

1.7 - Porušení - počet a druh porušení zjištěných na silnicích							
článek	Druh porušení	Přeprava osob			Přeprava nákladu		
		ČR	EU/EHP/ Švýcarsko	Třetí země	ČR	EU/EHP/ Švýcarsko	Třetí země
N 561/2006 čl. 6	Doba řízení - denní limit		2		96	109	6
N 561/2006 čl. 6	Doba řízení - týdenní limit	1			7	31	3
N 561/2006 čl. 6	Doba řízení - dvoutýdenní limit				11	34	
N 561/2006 čl. 6	Chybějící záznamy o jiné práci a/nebo pracovní pohotovosti	1	1		87	66	17
N 561/2006 čl. 7	Bezpečnostní přestávky (doba řízení než 4,5 hod. bez přestávky)				202	127	
N 561/2006 čl. 7	příliš krátká přestávka				32	40	
N 561/2006 čl. 8	Doby odpočinku - denní minimum	3	3		177	217	7
N 561/2006 čl. 8	- týdenní minimum	1			27	95	6
N 561/2006 čl. 10 a 26	Záznamy o době řízení - záznamové listy za běžný den a přechozích 28 dnů	5	9		222	87	4
N 561/2006 čl. 15 odst. 8, čl.16 a 26	Záznamové zařízení - nesprávné fungování		1		20	10	1
N 3821/85 čl. 15 odst. 8,čl. 16	- zneužití nebo manipulace záznamového zařízení	1	1		58	25	18
N 3821/85čl. 15 odst. 2 a odst. 5	Nevyplněný nebo nesprávně vyplněný záznam. list, záznam. list je použit delší dobu než je povoleno	1	3		106	45	3
Z § 9 odst. 2 písm. b),§ 30, § 33a	Ve vozidle chybí koncesní listina, eurolicence nebo vstupní povolení				11	2	1

Zdroj: Policie ČR, Krajské ředitelství policie Středočeského kraje

#### 4. část

1.9 - Porušení - CELKEM								
Výstup z provedené kontroly (včetně ADR)	ČR		EU/EHP/ Švýcarsko		Třetí země		CELKEM	
	řešeno blokově / Kč	56	157 500	86	159 400	2	5 500	144
oznámáno na KÚ / obec	345	283	372	192	26	16	743	491
kauce / Kč	34	1 665 000	365	11 413 000	26	1 510 000	425	14 588 000
napomenutí	--	--	--	--	--	--	--	--
zákaz další jízdy	37	--	68	--	7	--	112	--
náhradní vstupní povolení	--	--	--	--	--	--	--	--
kontrolováno užitkových vozidel	4 036	--	1 668	--	135	--	5 839	--
z toho BUS	87	--	40	--	7	--	134	--
zjištěno závad při kontrole užitkových vozidel	273	--	157	--	15	--	445	--
z toho BUS	5	--	8	--	1	--	14	--

Zdroj: Policie ČR, Krajské ředitelství policie Středočeského kraje

## **Příloha N – Bibliografické údaje**

### **BIBLIOGRAFICKÉ ÚDAJE**

**Jméno autora: Jiří Jaroš**

**Obor: Bezpečnostní studia**

**Forma studia: kombinované studium**

**Název práce: Ukládání a vybírání kaucí dle zákona o silniční dopravě**

**Rok: 2015**

**Počet stran textu: 49**

**Celkový počet příloh: 18**

**Počet titulů českých použitých zdrojů: 11**

**Počet titulů zahraničních použitých zdrojů: 2**

**Počet internetových zdrojů: 6**

**Vedoucí práce: Mgr. Jaroslav Konečný**