

POLICEJNÍ AKADEMIE ČESKÉ REPUBLIKY V PRAZE

DIPLOMOVÁ PRÁCE

2024

BC. JIŘÍ ŠPAČEK

POLICEJNÍ AKADEMIE ČESKÉ REPUBLIKY V PRAZE

Fakulta bezpečnostně právní

Katedra policejních činností

**Kontrola silniční dopravy v Kraji Vysočina
a její efektivita**

Diplomová práce

**Control of road traffic in the Vysočina Region and its effectiveness
Master thesis**

VEDOUCÍ PRÁCE
pplk. Mgr. Jindřich Komárek Ph.D.

AUTOR PRÁCE
Bc. Jiří Špaček

PRAHA
2024

Čestné prohlášení

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

V Třebíči, dne 11.03.2024

.....
Bc. Jiří Špaček

Poděkování

Děkuji vedoucímu mé diplomové práce panu pplk. Mgr. Jindřichu Komárkovi Ph.D. za konzultace, pomoc, připomínky a jeho cenné rady. Dále bych chtěl poděkovat a vyjádřit vděčnost manželce, rodině, přátelům a kolegům za podporu během celého studia.

ANOTACE

Téma diplomové práce je „*Kontrola silniční dopravy v Kraji Vysočina a její efektivita*“. V teoretické části je definována a rozdělena silniční doprava. Dále je práce rozčleněna na části dle daných oblastí v rámci kontrol silniční dopravy. Jedná se o oblast sociálních předpisů, včetně vývoje tachografu. Dalšími oblastmi jsou kontrola největších povolených hmotností a rozměrů, přeprava nebezpečných věcí, technický stav vozidel a upevnění nákladu. V praktické části je provedena analýza dat z kontrol sociálních předpisů, NKV a ADR ze systému KEP za období 2019 - 2023 ze strany Policie ČR na území Kraje Vysočina. Na základě dat je vyhodnocena efektivita kontrol. Výsledky jsou porovnány se 3 sousedními kraji. V závěru práce jsou navržena řešení pro zlepšení efektivity kontrol.

KLÍČOVÁ SLOVA: silniční doprava * tachograf * sociální předpisy * nízkorychlostí kontrolní vážení * ADR * technický stav vozidel * Kraj Vysočina

ANNOTATION

The topic of the thesis is "*Road traffic control in the Vysočina Region and its efficiency*". In the theoretical part, road transport is defined and divided. Furthermore, the thesis is divided into parts according to the given areas within road transport control. This is the area of social regulations, including the development of the tachograph. Other areas are the control of maximum permissible weights and dimensions, the transport of dangerous goods, the technical condition of vehicles and the securing of loads. In the practical part, the analysis of data from the checks of social regulations, NKV and ADR from the KEP system for the period 2019 - 2023 by the Police of the Czech Republic in the territory of the Vysočina Region is carried out. Based on the data, the effectiveness of the inspections is evaluated. The results are compared with 3 neighbouring regions. At the end of the paper, solutions are proposed to improve the effectiveness of the checks.

KEYWORDS: road transport * tachograph * social regulations * low speed check weighing * ADR * technical condition of vehicles * Vysočina Region

Obsah

Úvod.....	7
1 Silniční doprava.....	9
1.1 Kontrolní orgány v silniční dopravě.....	9
2 Sociální předpisy.....	12
2.1 Tachograf.....	14
2.2 Právní úprava týkající se kontroly sociálních předpisů.....	20
2.2.1 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006.....	20
2.2.2 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014.....	27
2.3 Kontrola sociálních předpisu.....	30
3 Kontrola hmotnosti vozidel.....	35
3.1 Samotné provedení kontrolního vážení.....	37
4 Přeprava nebezpečných věcí v silniční dopravě.....	40
5 Kontrola technického stavu.....	51
6 Kontrola upevnění nákladu.....	56
7 Problematika silniční dopravy v sousedních státech.....	62
8 Praktická část diplomové práce.....	64
8.1 Kontrola sociálních předpisů v Kraji Vysočina a její efektivita.....	66
8.2 Kontrola NKV v Kraji Vysočina a její efektivita.....	75
8.3 Kontrola ADR v Kraji Vysočina a její efektivita.....	78
8.4 Porovnání silniční dopravy se sousedními kraji a zhodnocení efektivity.....	80
9 Návrhy na zlepšení četnosti a efektivity kontrol.....	85
Závěr.....	88
Seznam použité literatury.....	91
Seznam obrázků.....	100

Seznam tabulek	101
Seznam příloh.....	102

Úvod

Počátek silniční dopravy je datován k roku 3500 př.n.l. Prvním a naprosto převratným vynálezem zdokonalujícím dopravu bylo kolo. První káry s koly vyráběnými odřezáváním z velkých kmenů byly těžké a jízda mimo pevné cesty byla prakticky nemožná. Zdokonalení nastalo postupem let, kdy kolem roku 1500 př.n.l. byly vyráběny lehké dvoukolé vozy, která měla kola vybavená kovovými obručemi a loukotěmi. Vozy již byly v této době široce využívány, především při přepravě nákladu či vedení válek. Velký rozmach dopravy nastal za dob římské říše, kdy Římané vybudovali na území své říše neuvěřitelných 90 000 km silnic. Silnice byly až 8 m široké a skládaly se ze 4 vrstev. Některé se dochovaly až dodnes. Po dlouhém období kočárů taženými koňmi, včetně nesporného využití vozů v době husitských válek nastal v roce 1896 historický okamžik. Po vynálezu motocyklu, motorové drezíny či současného typu spalovacího motoru představil ve Stuttgartu Gottlieb Daimler první nákladní automobil. Nastává postupný rozvoj nákladní, ale i osobní dopravy až do dnešních let. S nástupem nákladní dopravy a jejím rozvojem bylo zapotřebí koordinovat různá odvětví týkající se přepravy zboží a osob. Zavedení tachografu a ustanovení požadavků na výkon řidičů nákladních vozidel byl jedním z nich. V období po 2. světové válce byla upravena i oblast přepravy nebezpečných látek a předmětů. Dále bylo zapotřebí regulovat i maximální množství nákladu, které smí vozidlo převážet. V neposlední řadě bylo třeba zajistit, aby vozidla, která již nesplňují technické podmínky pro provoz na silnicích a stávají se nebezpečnými pro ostatní účastníky silničního provozu, byla z pozemních komunikací odstraněna. Všechny tyto oblasti jsou v diplomové práci podrobně rozebrány.¹

Diplomová práce je věnována kontrole silniční dopravy v Kraji Vysočina a následnému zhodnocení její efektivity v souvislosti se zjištěnými porušeními.

¹ MIRVALD, Stanislav. *Geografie dopravy II: silniční a železniční doprava*. Plzeň: Západočeská univerzita, 2000. ISBN 80-7082-673-8.

Krátká historie nákladních automobilů. Online. Trans.eu - ROAD TRANSPORT PLATFORM. 2018. Dostupné z: <https://www.trans.eu/cz/blog/kratka-historie-nakladnich-automobilu/>. [citováno 2024-03-03].

V kapitolách jsou představeny jednotlivé oblasti, které jsou v silniční dopravě ze strany Policie ČR kontrolovány. Kontrola silniční dopravy je vzhledem k velkému počtu nákladních vozidel na pozemních komunikacích velice důležitou a nedílnou součástí dohledu nad bezpečností a plynulostí silničního provozu.

Cílem práce je komplexně analyzovat problematiku kontrol silniční dopravy na území Kraje Vysočina a zhodnotit její efektivitu. Provést rozbor této specifické problematiky v závislosti na aktuálních potřebách bezpečnostní praxe a uvést problémy, které jsou v dané oblasti spatřovány, a popřípadě poukázat na možnosti jejich právního či jiného řešení.

1 Silniční doprava

Pojem **silniční doprava** lze charakterizovat jako soubor činností, při kterém dochází k přepravě osob, zvířat a věcí, ale i vozidel samotných po pozemních komunikacích a volném terénu. Jedná se především o přepravu po dálnicích, silnicích, místních i veřejně přístupných účelových komunikacích. Silniční dopravu lze rozdělit na 2 hlavní skupiny, a to na osobní a nákladní.²

Osobní doprava zahrnuje celou řadu možností přepravy od linkové osobní dopravy a kyvadlové dopravy, přes příležitostnou osobní dopravu až po taxislužbu. Pod linkovou osobní dopravu spadá jakákoliv přeprava osob, která je poskytovaná pravidelně na předem určené trase. Cestující v rámci linkové dopravy nastupují a vystupují na dopředu daných zastávkách. Tento druh osobní přepravy se může provozovat formou veřejné linkové dopravy anebo formou zvláštní linkové dopravy. Nezáleží, jestli se jedná o vnitrostátní nebo mezinárodní přepravu, lze přepravovat oběma způsoby. Nákladní dopravou se rozumí přeprava zvířat a věcí po pozemních komunikacích. Je vykonávána převážně vozidly kategorie N, popřípadě kombinace kategorie vozidel N + O.³

1.1 Kontrolní orgány v silniční dopravě

Státní odborný dozor a kontroly v silniční dopravě vykonává orgán Policie ČR, dále Ministerstvo dopravy a dopravní úřady. Dopravními úřady je v rámci zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o silniční dopravě“), myšleno Magistrát hlavního města Prahy, magistráty všech statutárních měst, dále obecní úřady s rozšířenou působností do jejíž věcné příslušnosti spadá městská autobusová doprava a taxislužba, a nakonec krajské úřady v ostatních věcech.

Kontroly jsou prováděny na pozemních komunikacích, anebo lze i na jiném vhodném místě, kde ale nemá dopravce provozovnu (dále jen „silniční kontrola“).

² KOPECKÝ, Zdeněk a PAVLÍČEK, Kamil. *Dopravně bezpečnostní činnost (zvláštní část)*. Praha: Police History, 2006, ISBN 8086477-32-0.

³ Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů.

Druhým případem jsou kontroly prováděné v provozovnách dopravců a také všech prostorách, které souvisejí s vykonávanou činností dopravce. V případě, že se jedná o přepravu nebezpečných věcí, jsou kontroly vykonávány i u subjektů, které předávají nebezpečné věci k přepravě anebo zajišťují vykládku takových věcí.

Samotná silniční kontrola má dle ustanovení § 4 vyhlášky č. 522/2006 Sb., o státním odborném dozoru a kontrolách v silniční dopravě svá specifika:

„Kontrolní orgán provádí silniční kontrolu:

- a) v jakoukoli dobu na různých místech pozemních komunikací vhodných z hlediska bezpečnosti a plynulosti silničního provozu;*
- b) tak, aby bylo obtížné se kontrolním bodům vyhnout;*
- c) tak, aby nebyla jednostranně zaměřována zejména na stát registrace vozidla, na stát, kde má dopravce sídlo nebo místo podnikání nebo řidič bydliště, na výchozí a cílové místo přepravy, nebo na typ tachografu (analogový nebo digitální).“⁴*

Kontrolu silniční dopravy na pozemních komunikacích vykonávají přímo příslušníci Policie ČR. Součinnost při jejich práci poskytuje Centrum služeb pro silniční dopravu. Příslušníci Policie ČR, kteří vykonávají kontrolu silniční dopravy, jsou zařazení ve speciální pracovní skupině označované jako „Kamion–Team“. Tito příslušníci jsou speciálně proškoleni a vycvičeni k tomu, aby mohli kontrolovat silniční dopravu na pozemních komunikacích a provádět veškeré úkony, které samotná kontrola obnáší. V rámci silničních kontrol vozidel a účastníků spadajících pod silniční dopravu lze kontrolovat celou řadu oblastí charakterizující různorodost silniční dopravy.⁵

⁴ Vyhláška č. 522/2006 Sb., o státním odborném dozoru a kontrolách v silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů.

⁵ MACHUTOVÁ, Marcela; HODBOŇ, Michal; ČADEK, Jiří; SUDEK, Čeněk a TRŽIL, Leoš. *Století dopravní policie*. 2. rozšířené vydání. Praha: Moto Public, 2021. ISBN 978-80-906693-8-3.

Konkrétně se jedná o tyto následující oblasti:

- Sociální předpisy
- Přeprava nebezpečných věcí
- Hmotnost, rozměry a spojitelnost vozidel
- Technický stav vozidel
- Upevnění nákladu

2 Sociální předpisy

V rámci kontroly sociálních předpisů při dohledu nad bezpečností a plynulostí silničního provozu příslušníci Policie ČR kontrolují, zda je vozidlo vybaveno doklady, které jsou předepsány, je-li vozidlo označeno předepsaným způsobem a zda jsou dodržovány požadavky na dobu řízení vozidla, bezpečnostní přestávky a doby odpočinku řidičů a také požadavky podle ustanovení § 9b zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů. Řidič je povinen v rámci kontroly umožnit příslušníkovi přístup k záznamovému zařízení a předložit doklady stanovené zákonem o silničním provozu.⁶

Požadavky na tachografy a na dodržování sociálních předpisů určují v rámci mezinárodního práva 2 hlavní evropská nařízení Evropského parlamentu a Rady. Jedná se o nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 ze dne 15. března 2006 o harmonizaci některých sociálních právních předpisů v silniční dopravě a o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a kterým se zrušuje nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 (dále jen „nařízení EPaR (ES) č. 561/2006“), a dále nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014 ze dne 4. února 2014 o tachografech v silniční dopravě, kterým se zrušuje nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovém zařízení v silniční dopravě a mění nařízení (ES) č. 561 /2006 Evropského parlamentu a Rady o harmonizaci některých sociálních právních předpisů týkajících se silniční dopravy (dále jen „nařízení EPaR (EU) č. 165/2014“). Tato 2 nařízení upravují požadavky na tachografy a na dodržování sociálních předpisů v oblasti přepravy osob a věcí po území Evropské Unie. Pokud je přeprava osob a věcí uskutečňována z třetích zemí do Evropské Unie anebo z Evropské Unie do třetích zemí, je zde ještě třetí hlavní právní předpis, a to konkrétně dohoda AETR – Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě. Tato dohoda byla sjednána v Ženevě

⁶ *METODIKA – Kontroly dodržování sociálních předpisů v silniční dopravě.* Online. Ministerstvo dopravy ČR, Centrum dopravního výzkumu, v. v. i. 2017. Dostupné z: <https://www.mdcz.cz/getattachment/Dokumenty/Veda-a-vyzkum/Certifikovane-metodiky/Silnicni-metodiky/Metodika-kontroly-dodrzovani-socialnich-predpisu-v-Metodika-kontroly-dodrzovani-socialnich-predpisu-v-silnicni-doprave.pdf.aspx>. [citováno 2024-14-2]. Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů.

dne 1. července 1970. Následně byla vyhlášena na území České republiky jako vyhláška č. 108/1976 Sb., vyhláška Ministra zahraničních věcí o Evropské dohodě o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (AETR).⁷

Existovaly zde rozdíly mezi nařízením EPaR (ES) č. 561/2006 a dohodou AETR. V roce 2010 bylo vyhlášeno sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 62/2010 Sb.m.s., Sdělení Ministerstva zahraničních věcí, kterým se nahrazují sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 108/1976 Sb., č. 82/1984 Sb. a č. 80/1994 Sb., o vyhlášení přijetí změn a dodatků Evropské dohody o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (AETR). Zmíněné sdělení bylo ještě tentýž rok pozměněno a doplněno sdělením č. 82/2010 Sb. m. s., Sdělení Ministerstva zahraničních věcí, kterým se mění a doplňuje sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 62/2010 Sb. m. s. o vyhlášení přijetí změn a dodatků Evropské dohody o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (AETR). To mělo za následek úplné sjednocení požadavků týkajících se digitálního kontrolního zařízení (tachografy) a zároveň požadavků na dobu řízení vozidla, bezpečnostní přestávky a na doby odpočinku v rámci nařízení EPaR (ES) 561/2006 a dohody AETR.⁸

O vnitrostátní právní úpravu České republiky v oblasti silniční dopravy, přepravy osob a věcí a sociálních předpisů se starají tyto hlavní právní normy, a to konkrétně zákon o silniční dopravě a vyhláška č. 478/2000 Sb., vyhláška Ministerstva dopravy a spojů, kterou se provádí zákon o silniční dopravě. Zákon o silniční dopravě upravuje přepravu osob a věcí po pozemních

⁷ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 ze dne 15. března 2006 o harmonizaci některých sociálních právních předpisů v silniční dopravě a o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a kterým se zrušuje nařízení Rady (EHS) č. 3820/85. Online. 2006. EUR – Lex. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32006R0561&qid=1702806648244> [citováno 2024-15-2].

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014 ze dne 4. února 2014 o tachografech v silniční dopravě, kterým se zrušuje nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovém zařízení v silniční dopravě a o změně nařízení (ES) č. 561/2006 Evropského parlamentu a Rady o harmonizaci některých sociálních právních předpisů týkajících se silniční dopravy. Online. 2014. EUR – Lex. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32014R0165&qid=1702807534535> [citováno 2024-15-2].

⁸ Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (AETR). Online. Doprava logistika – Profi. 2010. Dostupné z: <https://www.dlprofi.cz/33/evropska-dohoda-o-praci-osadek-vozidel-v-mezinarodni-silnicni-doprave-aetr-uniqueidmRRWSbk196FNf8-jVUh4Ei6uuHfcNrOclchZwg1SjLw/>. [citováno 2024-11-1].

komunikacích, požadavky na vozidla taxislužby a přepravu osob v nich a také požadavky v oblasti přepravy nebezpečných věcí (ADR).⁹

2.1 Tachograf

Historie tachografů se datuje k roku 1923, kdy byl sestrojen přístroj, který by se dal považovat za otce všech tachografů. Jednalo se o hodiny Autorex (viz příloha č. 1), které vyvinula německé společnost Kienzle Uhrenfabrik. Tyto hodiny dokázaly zaznamenat čas jízdy vozidla a čas, po který vozidlo stálo. Data byla zaznamenávána na malý kotouček s diagramem pomocí pružinového hrotu, tzv. vibračního kyvadla. Výhodou bylo, že výsledný zápis, stupnice a samotné dělení diagramu bylo možné snadno stanovit. Problémy v nepřesném zápisu dat ale mohly způsobit případné vibrace. Navíc výroba samotného stroje vyžadovala vysoké nároky na přesnost.¹⁰

Pokrok zaznamenal v roce 1927 první oficiální tachograf uvedený na trh. Označoval se jako TCO 1 a byl uveden jen v malém počtu kusů. Tento tachograf jako první dokázal zaznamenat rychlost, dobu jízdy a odpočinku a také ujetou vzdálenost vozidla. Druhým tachografem v pořadí byl v roce 1933 uveden na trh tachograf TCO 2. Spojily se zde všechny konstrukční prvky typické pro tachografy. Měl optimalizované měření rychlosti, a navíc vlastní záznam vzdálenosti, který se ukazoval pod tachometrem. TCO 2 byl vůbec prvním tachografem, který byl kalibrován a vyráběl se až do roku 1963.¹¹

Výše uvedené typy tachografů byly montovány na vnější stranu přístrojové desky vozidla. Změna nastala v polovině 30. let minulého století, kdy byly na trh uvedeny tachografy TCO 6 a TCO 7. Byly již zcela kulaté, a tak mohly být snadno zakomponovány do přístrojové desky. Od roku 1936 se staly standartní součástí

⁹ Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů.

¹⁰ 100 YEARS – VDO TACHOGRAPH. Online. VDO Fleet Europe. 2023. Dostupné z: https://www.fleet.vdo.com/media/kahhxgfx/vdo_100_years_booklet_en_web.pdf. [citováno 2024-10-1].

¹¹ 100 YEARS – VDO TACHOGRAPH. Online. VDO Fleet Europe. 2023. Dostupné z: https://www.fleet.vdo.com/media/kahhxgfx/vdo_100_years_booklet_en_web.pdf. [citováno 2024-10-1].

výbavy vozidel. Novinkou u těchto typů bylo nepřetržité zobrazení rychlosti po obvodu tachografu (viz příloha č. 1).

Vzrůstající nákladní doprava měla i negativní dopad na celkový provoz na pozemních komunikacích. Na počátku 50. let minulého století narostly počty dopravních nehod, při kterých umírali lidé, znepokojivého maxima. Velkou část z nich zavinili řidiči z povolání vlivem vyčerpání. Aby se předešlo nehodám, zajistila se větší bezpečnost na silnicích, ve Spolkové republice Německo přijal do silničního zákona Spolkový sněm nové ustanovení § 57a. Ustanovení dávalo za povinnost v nákladních vozidlech nad 7,5 t, u autobusů s více než 14 místy na sezení, i u traktorů s výkonem více než 25 koní mít namontovaný a kalibrovaný tachograf. Tachograf musel být v provozu po celou dobu jízdy. V tachografu byly kotoučky s diagramem, na které řidič uvedl své jméno, odkud vyjíždí, datum a stav tachometru na počátku a konci jízdy. Nespornou výhodou tachografu byla bezpečnost. Po znovuzavedení max. rychlosti v obci na 50 km/h a povinnosti mít zabudovaný tachograf ve vozidle byla tachografům přisuzována i výchovná hodnota. Např. při silničních kontrolách umožňovaly tachografy policii kontrolovat, jak jsou dodržovány předpisy ze strany řidičů. Lze říct, že se tachograf stal nástrojem bezpečnostního inženýrství.¹²

Vzhledem k úpravě a zdokonalení právních předpisů týkajících se osobní a nákladní dopravy, vznikly i nové, lepší verze tachografů. Nová verze tachografu byla uvedena na trh v roce 1952 s názvem TCO 8 (viz příloha č. 1). Novinkou byla větší stupnice rychlosti, čímž byla i přehlednější. TCO 8 byl obohacen o sedmidenní verzi. Oproti jednodenní mohl řidič, který vozidlo řídil v rámci celého týdne, využívat sedmidenní kotouček, který zůstal v tachografu po celý týden. Tachograf také uměl hlídat změny rychlosti po 10 km/h. Díky tomu poskytoval informace o stylu jízdy řidiče. Výsledkem bylo, že čím méně změn bylo během jízdy zaznamenáno, tím úspornější jízda byla. Souběžně s vývojem tachografu TCO 8 společnost Kienzle pracovala i na prvním tachografu fungujícím na principu vířivých proudů. Musely být přidány kompenzační materiály,

¹² 100 YEARS – VDO TACHOGRAPH. Online. VDO Fleet Europe. 2023. Dostupné z: https://www.fleet.vdo.com/media/kahhxgfvdo_100_years_booklet_en_web.pdf. [citováno 2024-10-1].

jelikož na vodivost magnetu a měřicího bubnu měla přímý vliv teplota okolního prostředí. To byl jeden z důvodů, proč se principu vířivých proudů nevyužívalo již od počátku vývoje tachografů, ačkoliv vířivé proudy byly objeveny již v roce 1851. Magnetické materiály v roce 1910 neměly takové vlastnosti, aby vytvořily potřebnou mechanickou sílu, která by se využívala pro záznamový mechanismus.

50. a 60. letá minulého století byla pro vývoj vířivo-proudého tachografu klíčová. V roce 1954 byla vyvinuta malá série TCO 11. Jednalo se o testovací verzi, která sloužila k dalšímu vývoji a zdokonalení. Jako první tachograf pracující na principu vířivých proudů na světě byl v roce 1960 představen TCO 11-4. Souběžně s vývojem TCO 11 se pracovalo i na TCO 14, který mimo jiné využíval vířivé proudy pro záznam rychlosti. Dal se využít pro velké množství typů motorů a vozidel. Poskytoval důležité informace řidičům o jejich stylu řízení za pomoci zeleného a červeného pole. Zelené pole znamenalo šetrnou jízdu, červené pole zase riziko vzniku poruch na motoru.¹³

Model TCO 14 byl v roce 1970 nahrazen tachografem TCO 15. Tento model dostal název modulární tachograf. Zákazník si sám mohl navolit, co by měl mít tachograf za funkce. Kromě běžného záznamu rychlosti bylo možné si vybrat např. sloupcové nebo krokové zobrazení, 1 nebo 2 řidiče, jednodenní či sedmidenní záznam. TCO 15 obsahoval elektronický hodinový strojek (viz příloha č. 1). Jako první tachograf nabízel zaznamenané údaje o jízdě době, ujeté vzdálenosti a pracovní době analyzovat elektronicky.¹⁴

S narůstajícím počtem nákladních vozidel zavedlo do roku 1970 mnoho zemí v Evropě své vlastní předpisy týkající se povinnosti tachografů v užitkových vozidlech. Vzhledem k odlišnosti předpisů v rámci jednotlivých zemí a velkým nárůstem silniční dopravy ať už mezinárodní nebo meziregionální, bylo potřeba právní úpravu sjednotit. Na konci 60. let minulého století přijalo Evropské

¹³ 100 YEARS – VDO TACHOGRAPH. Online. VDO Fleet Europe. 2023. Dostupné z: https://www.fleet.vdo.com/media/kahhxgfx/vdo_100_years_booklet_en_web.pdf. [citováno 2024-10-1].

¹⁴ ZEMAN, Petr. *Metodika využití dat digitálních tachografů v soudním inženýrství*. Online, Disertační práce, vedoucí Josef Libertín. Brno: Vysoké učení technické v Brně. Ústav soudního inženýrství. Ústav soudního inženýrství, 2018. Dostupné z: <http://hdl.handle.net/11012/136804>. [citováno 2024-02-29].

hospodářské společenství (EHS) nařízení EHS č. 543/69 o „harmonizaci některých sociálních právních předpisů Evropského společenství“. Nařízení stanovilo celkovou dobu řízení a vzdálenost, pravidla pro řidiče, dobu odpočinku a pracovní dobu. Navíc měl tachograf veškeré údaje automaticky zaznamenávat. V druhé polovině roku 1970 začalo platit ve všech členských státech nařízení EHS č. 1463/70 o zavedení záznamového zařízení v silniční dopravě. Toto nařízení stanovovalo povinnost mít tachograf v nákladních vozidlech nad 3,5 t a u autobusů, které mají 9 a více sedadel. Existovalo přechodné období, aby se všichni novým podmínkám dokázali přizpůsobit. Pro nově registrovaná vozidla platilo toto nařízení od roku 1975, pro vozidla starší od roku 1976. Vozidla, která již měla zabudovaný starší model tachografu, musela mít namontovanou novější verzi až od roku 1980. Platnost zmíněného nařízení byla ukončena 29. září 1986 nařízením Rady (EHS) č. 3821/85 ze dne 20. prosince 1985 o záznamovém zařízení v silniční dopravě.¹⁵

Na základě požadavků Evropského hospodářského společenství (EHS) a jejich nařízení byl vyvinut v 70. letech 20. století tachograf TCO 1311 (viz příloha č. 1). Tento tachograf měl být jednotný pro celé EHS. Představen byl v roce 1973 a v polovině roku 1974 se dostal do sériové výroby. Zaznamenával rychlost a ujetou vzdálenost, dobu jízdy, práce a odpočinku. Dokonce zaznamenával i každé otevření skříně, kde byl záznamový kotouček. Novinkou po technické stránce bylo využití generátoru impulsů. Ten byl namontovaný na výstupní hřídeli převodovky a přenášel elektronicky mechanické otáčky motoru do tachografu. Jmenoval se „Kienzle Tachograph Sensor“ (KITAS) a používá se dodnes.¹⁶

Plně elektronický tachograf vznikl v roce 1985. Jednalo se o kompaktní tachograf s názvem KTCO 1318. Obsahoval další kódované datové vstupy a výstupy, které umožňovaly více funkcí, jako byly třeba příchozí impulsy,

¹⁵ Nařízení Rady (EHS) č. 1463/70 ze dne 20. července 1970 o zavedení záznamového zařízení v silniční dopravě. Online. 1970. EUR – Lex. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/ALL/?uri=CELEX%3A31970R1463> [citováno 2024-15-2].

¹⁶ 100 YEARS – VDO TACHOGRAPH. Online. VDO Fleet Europe. 2023. Dostupné z: https://www.fleet.vdo.com/media/kahhxgfx/vdo_100_years_booklet_en_web.pdf. [citováno 2024-10-1].

na jejichž základě se kontrolovaly možné pokusy o neoprávněnou manipulaci. Dále bylo možné díky datovým výstupům dodávat dalším zařízením údaje o vzdálenosti a rychlosti. KTCO 1318 byl jeden z posledních tachografů kulatého vzhledu.¹⁷

Na počátku posledního desetiletí minulého století vznikl tachograf FTCO 1319, který se nejvíce podobá těm, které se používají dnes. Byl plochý a dal se snadno zabudovat do palubní desky vozidla. Kotouček se již nekládal pod kryt, tachograf se nemusel celý otevírat. Místo toho zde byl šuplík, který se vysunul a do něj se vložil záznamový kotouček. V druhé polovině 90. let minulého století byl představen tachograf MTCO 1324 (viz příloha č. 1), který se montoval do prostoru v palubní desce určeném pro rádio. Jako první tachograf měl digitální displej, kde se zobrazovaly veškeré jízdní údaje. Navíc v roce 1997 vznikl také tachograf DTCO, který byl zkonstruován na základě plánovaných požadavků stanovených novými předpisy Evropského společenství. Obsahoval čip, který dokázal uchovat data až 12 měsíců zpětně.

Se vznikem a následným vývojem digitálních tachografů umožňujícím ukládat data na čipové karty, bylo zapotřebí upravit i celkovou legislativu. Montáž pouze digitálních tachografů do užitkových vozidel měla platit od počátku nového tisíciletí. Avšak vyjednávání, které trvalo 10 let, termín posunulo. Dne 1. května 2006 vstoupilo v platnost nařízení EPaR (ES) č. 561/2006, o digitálních záznamových zařízeních. Od tohoto data musela mít všechna nová vozidla povinně namontovaný digitální tachograf. Nařízení se vztahovalo na nákladní vozidla nad 3,5 t, včetně přívěsů/návěsů. Dále na vozidla, která přepravovala více než 9 osob, včetně řidiče.

První generace tachografu DTCO (viz příloha č. 1) je vybavena počítačovým systémem s integrovaným displejem. Na tachografu se nachází ovládací tlačítka pro navigaci v menu, 2 otvory na vsunutí karty uživatelů, tlačítka pro přepínání mezi kartami a tlačítka na vysunutí karet. Tachograf obsahuje

¹⁷ Siemens VDO je připraven na zavedení digitálního tachografu - Digitální tachografy. Online. DOPRAVNÍ NOVINY. 2005. Dostupné z: <https://www.dnoviny.cz/informatika/digitalni-tachografy2256>. [citováno 2024-03-03].

tiskárnu, na které lze vytisknout údaje zaznamenané tachografem. Dále obsahuje vstup pro propojení s různými přístroji. Tachograf DTCO se od svého zavedení, od roku 2006, stále hojně používá. Obsahuje vnitřní paměť, na kterou lze uložit data až 1 rok zpátky. Na kartu, kterou řidič vkládá do tachografu, se ukládají data o době řízení, bezpečnostních přestávkách, o dobách odpočinku nebo o době práce a to až 28 dní zpětně. S digitálním tachografem byly vytvořeny i 4 druhy karet, které se vkládají do tachografu. Bílá karta je pro řidiče, na kterou se ukládají data o jeho výkonu. Žlutá karta je karta podniku (firemní), pomocí které se načítají data o vozidle i data z vložených karet řidiče pro účely zálohy dat na firmě. Červená karta je karta dílny (servisu) a využívá se při montáži, seřizování, opravě a kalibraci digitálního tachografu. Modrá karta slouží kontrolním orgánům k přístupu k informacím na základě oprávnění ze zákona. Druhá generace digitálních tachografu od společnosti VDO je na trhu od roku 2019 s názvem DTCO 4.0, také se mu říká inteligentní tachograf. Nová verze obdržela zvýšené zabezpečení dat a komplexnější záznamy. Nově obsahuje funkci GNSS, což je globální navigační satelitní systém, který slouží k zaznamenávání polohy vozidla. Další přidanou funkcí je dálková komunikace DSRC (Dedicated Short Range Communication), pomocí které lze načítat kontrolní údaje i během jízdy.¹⁸

V roce 2023 byl uveden na trh tachograf DTCO 4.1 (viz příloha č. 1), tedy přesně 100 let od prvního známého tachografu od společnosti Autorex. Novinkou je zaznamenání překročení hranic mezi státy a lepší dokumentace v rámci kabotáže (vnitrostátní přeprava zahraničním dopravcem). Poskytuje celou řadu nových funkcí jako např. údaje o nakládce a vykládce zboží, harmonizace evropského mýtného a také o optimalizaci přidělování nákladu. Tento inteligentní tachograf musí používat nová vozidla uvedených do provozu po 15. červnu 2019 a všechna ostatní vozidla nad 3,5 t v rámci mezinárodní přepravy, a to nejpozději od srpna roku 2025. V rámci zvýšení bezpečnosti na silnicích musí být do roku 2026 inteligentním tachografem vybavena i vozidla s celkovou hmotností nad 2,5 t, která se používají při mezinárodní dopravě. Od zavedení inteligentních tachografů je očekáváno větší respektování

¹⁸ 100 YEARS – VDO TACHOGRAPH. Online. VDO Fleet Europe. 2023. Dostupné z: https://www.fleet.vdo.com/media/kahhxgfx/vdo_100_years_booklet_en_web.pdf. [citováno 2024-10-1].

a dodržování nařízení a zároveň včasné odhalování případných zneužití či podvodů.

Tachografy mají bezesporu, kromě efektivity a bezpečnosti ještě další výhodu, a to jsou samotná data. Data z tachografu jsou již od 50. let minulého století neustále vyhodnocovány a dále využívány k různým účelům. Např. slouží k objasnění odpovědnosti při soudních řízeních, ale také jako data při vyšetřování dopravních nehod pro rekonstrukci přesného zrychlení, rychlosti i brždění. V dnešní době připravují data z tachografu prostor pro další rozvoj a bezpečnější a efektivnější budoucnost silniční dopravy, a to hned ze 2 důvodů. Za prvé plní zákonné požadavky právních předpisů Evropské unie vztahujících se na doby řízení a odpočinku. Za druhé jsou veškerá data zaznamenaná v tachografu bohatými informacemi pro všechny provozovatele vozového parku.¹⁹

2.2 Právní úprava týkající se kontroly sociálních předpisů

Mezi hlavní předměty kontroly sociálních předpisů patří: doba řízení vozidla, bezpečnostní přestávky a doba odpočinku řidiče a dále stanovené povinné dokumenty. Tyto údaje a dokumenty jsou stanoveny nařízením EPaR (ES) č. 561/2006, Dohodou AETR, zákonem o silniční dopravě a vyhláškou č. 478/2000 Sb., vyhláška Ministerstva dopravy a spojů, kterou se provádí zákon o silniční dopravě. Dále se kontroluje, zda je vozidlo vybaveno záznamovým zařízením a je-li užíváno s příslušným nařízením EPaR (EU) č. 165/2014.

2.2.1 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006

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

¹⁹ 100 YEARS – VDO TACHOGRAPH. Online. VDO Fleet Europe. 2023. Dostupné z: https://www.fleet.vdo.com/media/kahhxgfx/vdo_100_years_booklet_en_web.pdf. [citováno 2024-10-1].

kteřá je provozovaná na územích států Evropské unie anebo mezi státem Evropské unie, Švýcarskem či státy, které podepsaly Dohodu o Evropském hospodářském prostoru (Island, Lichtenštejnsko a Norsko). Dle čl. 2 se dané nařízení týká přepravy zboží vozidly, jejichž max. přípustná hmotnost, a to včetně návěsu či přívěsu, je větší než 3,5 t. Dále se nařízení vztahuje na přepravu cestujících vozidly, ve kterých lze na základě jejich konstrukce nebo trvalé úpravy přepravovat více než 9 osob, a to včetně řidiče. Oproti tomu čl. 3 uvádí, na kterou silniční dopravu se toto nařízení nevztahuje, a to:

- „a) vozidly používanými pro přepravu cestujících v linkové dopravě, jestliže délka tratě této linky nepřesahuje 50 km;*
- b) vozidly, jejichž nejvyšší dovolená rychlost nepřesahuje 40 km v hodině;*
- c) vozidly, která jsou 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 jím svěřených úkolů a je-li pod jejich kontrolou;*
- d) vozidly, včetně vozidel používaných při neobchodní přepravě humanitární pomoci, používanými za mimořádných okolností nebo při záchranných akcích;*
- e) specializovanými vozidly používanými pro lékařské účely;*
- f) speciálními havarijními vozidly, operují-li v okruhu do 100 km od místa obvyklého odstavení vozidla;*
- g) vozidly používanými při silničních jízdních zkouškách pro účely vývoje, opravy nebo údržby, a novými nebo přestavěnými vozidly, která ještě nebyla uvedena do provozu;*
- h) vozidly nebo jejich kombinacemi, jejichž max. přípustná hmotnost nepřesahuje 7,5 t a která se používají k neobchodní přepravě zboží;*

ch) obchodními vozidly, která jsou podle právních předpisů členského státu, ve kterém se používají, považována za historická vozidla a používají se k neobchodní přepravě cestujících nebo zboží.“²⁰

Nařízení dále umožňuje na základě čl. 13 možnost členským státům Evropské unie na svém vlastním území anebo po dohodě s jinými členskými státy na jeho území zavést výjimku z čl. 5 až 9 a stanovit si tak své vlastní individuální podmínky. Česká republika všech výjimek využila a implementovala je do ustanovení § 3a odst. 3 zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ale s žádným jiným státem dohodu neuzavřela. Ustanovení čl. 13 se vztahuje na 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 definovaní v čl. 2 bodě 13 směrnice Evropského parlamentu a Rady 97/67/ES ze dne 15. prosince 1997 o společných pravidlech pro rozvoj vnitřního trhu poštovních služeb Společenství a zvyšování kvality služby za účelem doručování zásilek v rámci všeobecných služeb. Tato vozidla

²⁰ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 ze dne 15. března 2006 o harmonizaci některých sociálních právních předpisů v silniční dopravě a o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a kterým se zrušuje nařízení Rady (EHS) č. 3820/85. Online. 2006. EUR – Lex. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32006R0561&qid=1702806648244> [citováno 2024-15-2].

se smějí používat pouze na tratích v okruhu do 100 kilometry od místa obvyklého odstavení vozidla a za podmínky, že řízení vozidla nepředstavuje řidičovu hlavní činnost;

e) vozidly provozovanými výlučně na ostrovech nebo v regionech izolovaných od zbytku území státu s rozlohou do 2 300 km², které nejsou spojeny se zbytkem území státu mostem, brodem nebo tunelem, jenž by mohl být používán motorovým vozidlem, a které nesousedí s žádným jiným členským státem;

f) vozidly používanými pro přepravu zboží na tratích v okruhu do 100 km od místa obvyklého odstavení vozidla s pohonem na zemní nebo zkapalněný plyn nebo elektřinu, jejichž maximální přípustná hmotnost včetně hmotnosti přívěsu nebo návěsu nepřesahuje 7,5 tuny;

g) vozidly používanými pro výcvik žadatelů o řidičské oprávnění nebo osvědčení o odborné způsobilosti či jejich přezkoušení za předpokladu, že nejsou využívána k obchodní přepravě zboží nebo cestujících;

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) vozidly s 10 až 17 sedadly používanými výlučně k neobchodní přepravě cestujících;

j) specializovanými vozidly přepravujícími cirkusy a lunaparky;

k) speciálně vybavenými vozidly pro mobilní projekty, jejichž hlavním účelem po zaparkování je využití k vzdělávacím účelům;

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 přepravujícími peníze nebo cennosti;

n) vozidly používanými pro přepravu zvířecích odpadů nebo zvířecích těl neurčených k lidské spotřebě;

o) vozidly používanými výhradně na komunikacích uvnitř distribučních center jako přístavy, překladiště nebo železniční terminály;

- p) vozidly používanými pro přepravu živých zvířat z hospodářství na místní trhy a naopak nebo z trhů na místní jatka ve vzdálenosti do 50 km;
- q) vozidly nebo kombinací vozidel převážejícími stavební stroje pro stavební podnik v okruhu do 100 km od provozovny podniku, pokud řízení těchto vozidel nepředstavuje řídicovou hlavní činnost;
- r) vozidly používanými pro dodávky betonu připraveného k lití.²¹

Nařízení stanovuje max. doby řízení vozidla, min. doby bezpečnostních přestávek a dobu odpočinku, a to konkrétně v čl. 6 až 9. Tyto doby jsou stanoveny v rámci pracovního dne řidiče a kalendářního týdne. Pracovní den začíná v kterýkoli čas, kdy řidič zahájí svůj výkon. Kalendářním týdnem se rozumí období od 00:00 hod v pondělí do 24:00 hod v neděli. Hlavním důvodem stanovení požadavků na dobu řízení vozidla, bezpečnostní přestávky a doby odpočinku bylo, aby nedocházelo k přepracovanosti řidičů a nebyla tak ohrožena bezpečnost silničního provozu. Únavě může podlehnout jak řidič začátečník, tak i řidič z povolání. Absence spánku a následná únava představují značné riziko v rámci bezpečnosti dopravy. Řidič může v rámci 1 dne řídit po dobu max. 9 hod. Tuto dobu smí v rámci 1 týdne dvakrát prodloužit na 10 hod. Za celý týden může řidič řídit max. 56 hod. V rámci 2 po sobě následujících týdnů pak může doba řízení činit nejvýše 90 hod.²²

Řidič musí po každých 4,5 hod. řízení udělat bezpečnostní přestávku, která musí trvat alespoň 45 min. Lze ji rozdělit do intervalů 15 a 30 min, avšak musí být dodrženo pravidlo, že po 4,5 hod řízení následuje, byť i v součtu min. 45 min přestávka. Řidič v případě jízdy v režimu osádky může

²¹ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 ze dne 15. března 2006 o harmonizaci některých sociálních právních předpisů v silniční dopravě a o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a kterým se zrušuje nařízení Rady (EHS) č. 3820/85. Online. 2006. EUR – Lex. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32006R0561&qid=1702806648244> [citováno 2024-15-2].

Výjimky z aplikace nařízení 561/2006 a nařízení 165/2014. Online. Ministerstvo dopravy ČR. 2022. Dostupné z: [https://www.mdcr.cz/Zivotni-situace/Silnicni-doprava/Nakladni-doprava-\(1\)/Legislativa-a-casto-kladene-dotazy/Vyjimky-z-aplikace-narizeni-561-2006-a-narizeni-16](https://www.mdcr.cz/Zivotni-situace/Silnicni-doprava/Nakladni-doprava-(1)/Legislativa-a-casto-kladene-dotazy/Vyjimky-z-aplikace-narizeni-561-2006-a-narizeni-16). [citováno 2024-03-03].

²² ŠTIKAR, Jiří; HOSKOVEC, Jiří a ŠMOLÍKOVÁ, Jana. *Psychologie v dopravě*. Učební texty Univerzity Karlovy v Praze. Praha: Karolinum, 2003. ISBN 80-246-0606-2.

ŠUCHA, Matúš. *Dopravní psychologie pro praxi: výběr, výcvik a rehabilitace řidičů*. Praha: Grada, 2013. ISBN 978-80-247-4113-0.

vykonat 45 min přestávku ve vozidle, které řídí jiný řidič, avšak nesmí tomu řidiči právě pomáhat.²³

Denní doba odpočinku je doba nepřerušená, během které má řidič možnost nakládat volně se svým časem. Denní doba odpočinku řidiče musí začít vždy během 24 hod od skončení předešlé denní doby odpočinku nebo týdenní doby odpočinku. O běžnou denní dobu odpočinku se jedná, trvá-li nejméně 11 hod. Lze tuto dobu zkrátit, a to až třikrát mezi 2 týdenními odpočinky, avšak min. musí nepřetržitý odpočinek činit 9 hod. Existuje i možnost denní dobu odpočinku rozdělit na 2 části, a to tak že první trvá nepřetržitě alespoň 3 hod a druhá část alespoň 9 hod. V součtu tak činí denní dobu odpočinku nejméně 12 hod. V případě nejméně 2 řidičů, jedoucích v režimu osádky, musí každý řidič splnit odpočinek v délce 9 hod v období následujících 30 hod po skončení předchozího denního či týdenního odpočinku.²⁴

V případě řidiče městské hromadné dopravy během 24 hod, které po sobě následují, lze odpočinek rozdělit na 2 či 3 části, přičemž 1 část musí činit alespoň 8 hod. Podmínkou ovšem je, že následný nepřetržitý odpočinek musí být prodloužen alespoň na 12 hod, místo původních 11 hod. Pokud si chce řidič takto odpočinek rozdělit, nesmí využít možného zkrácení odpočinku na 9 hod, jak bylo v předchozím odstavci uvedeno.²⁵

Týdenní doba odpočinku je doba, při které řidič může nakládat volně se svým vlastním časem a je v celkové délce běžného týdenního odpočinku anebo zkrácené týdenní dobu odpočinku. Běžná týdenní doba odpočinku

²³ KOMÁREK, Jindřich a PAVLÍČEK, Kamil. *Evropské dopravní právo*. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, 2013. ISBN 978-80-7251-404-5.

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/1054 ze dne 15. července 2020, kterým se mění nařízení (ES) č. 561/2006, pokud jde o minimální požadavky na maximální denní a týdenní dobu řízení, minimální přestávky v řízení a týdenní doby odpočinku, a nařízení (EU) č. 165/2014, pokud jde o určování polohy pomocí tachografů. Online. 2020. EUR – Lex. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2020/1054/oj/ces> [citováno 2024-15-2].

²⁴ *Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 ze dne 15. března 2006 o harmonizaci některých sociálních právních předpisů v silniční dopravě a o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a kterým se zrušuje nařízení Rady (EHS) č. 3820/85*. Online. 2006. EUR – Lex. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32006R0561&qid=1702806648244> [citováno 2024-15-2].

²⁵ Nařízení vlády č. 589/2006 Sb., kterým se stanoví odchylná úprava pracovní doby a doby odpočinku zaměstnanců v dopravě, ve znění pozdějších předpisů.

musí být v min. délce 45 hod. Oproti tomu zkrácená týdenní doba odpočinku může být alespoň 24 hod, avšak řidič zbylou nevybranou týdenní dobu odpočinku musí vyčerpat do konce třetího týdne, který následuje po dotyčném týdnu. Navíc musí navazovat na odlišnou dobu odpočinku, která trvá nejméně 9 hod. Týdenní doba odpočinku musí řidič zahájit nejpozději po 6 sobě uplynulých 24-hod časových úsecích od skončení předešlé týdenní doby odpočinku anebo po vyčerpání nejvyšší možné týdenní doby řízení.²⁶

V roce 2020 bylo vydáno nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/1054 ze dne 15. července 2020, kterým se mění nařízení (ES) č. 561/2006, pokud jde o min. požadavky na max. denní a týdenní dobu řízení, minimální přestávky v řízení a týdenní doby odpočinku, a nařízení (EU) č. 165/2014, pokud jde o určování polohy pomocí tachografů. Toto nařízení přineslo řadu doplnění, změn a výjimek. Jedním z doplňujících ustanovení je, že od 1. července 2026 se bude nařízení EPaR (ES) č. 561/2006 také týkat vozidel přepravujících zboží v kabotáži nebo mezinárodní přepravě, jejíž největší přípustná hmotnost, a to včetně přívěsu nebo návěsu, překračuje 2,5 t. Do čl. 3 nařízení EPaR (ES) č. 561/2006 byly doplněny další druhy přepravy, při kterých se nemusí postupovat dle uvedeného nařízení. Jedná se o silniční dopravu vozidly, popřípadě kombinací vozidel, s největší přípustnou hmotností do 7,5 t, jež se používají pro přepravu materiálu, strojů nebo zařízení, které řidič potřebuje pro výkon svého povolání. Nebo se může jednat o silniční dopravu těmito vozidly, při které je doručováno zboží vyrobené řemeslným způsobem. Jsou zde ovšem podmínky, že se jedná o dopravu do vzdálenosti 100 km od provozovny dopravce, řízení vozidla není řidičovou hlavní činností a doprava nesmí být provozována za úplaty nebo na cizí účet. I když budou od poloviny roku 2026 muset vozidla nad 2,5 t v rámci mezinárodní přepravy nebo kabotáže postupovat v souladu s nařízením EPaR (ES) č. 561/2006, byla do čl. 3 vložena výjimka. Nařízení se nebude vztahovat na vozidla od 2,5 t do 3,5 t, včetně přívěsu

²⁶ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 ze dne 15. března 2006 o harmonizaci některých sociálních právních předpisů v silniční dopravě a o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a kterým se zrušuje nařízení Rady (EHS) č. 3820/85. Online. 2006. EUR – Lex. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32006R0561&qid=1702806648244> [citováno 2024-15-2].

nebo návěsu používanými pro přepravu zboží v případě, že doprava není prováděna za úplatu nebo na cizí účet. Musí být uskutečňována na vlastní účet řidiče nebo společnosti a řízení vozidla nesmí představovat řidičovu hlavní činnost.

Zásadní změnou bylo rozšíření čl. 12 nařízením EPaR (ES) č. 561/2006. Tento článek v původním znění dával výjimku z dodržení čl. 6 až 9 uvedeného nařízení. Řidič se mohl odchýlit od dodržování těchto článků, avšak jen v míře nezbytně nutné pro dojetí na nejbližší vhodné místo zastávky, z důvodu zajištění bezpečnosti vozidla, které řídí a osob nebo nákladu, který převáží. Nesměl v takovém případě ohrozit bezpečnost provozu. Nejpozději po zastavení na vhodném místě uvedl ručně tuto skutečnost na záznamový list nebo výtisk ze záznamového zařízení, popřípadě do svého pracovního plánu. Nově pokud nebude ohrožena bezpečnost silničního provozu, se smí řidič pouze ve výjimečných případech odchýlit od čl. 6 odstavce 1 a 2 a dále od čl. 8 odstavce 2, a to tak, že překročí dobu řízení (denní a týdenní) až o 1 hod. Může tak učinit pouze z důvodu dojetí do provozovny zaměstnavatele či do místa svého bydliště, kde bude čerpat týdenní dobu odpočinku. V případě, že před tímto prodloužením doby řízení bude řidič čerpat přestávku, která bude nepřerušovaná alespoň v délce 30 min, smí dobu řízení prodloužit až o 2 hod. Řidič stejně jako v předchozím případě uvede ruční zápis prodloužení na záznamový list nebo výtisk ze záznamového zařízení, či do svého pracovního plánu, a to nejpozději po zastavení v cílovém místě nebo na vhodném místě zastávky.²⁷

2.2.2 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014

K zaznamenávání veškerých údajů o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a o dobách odpočinku slouží tachograf digitální nebo analogový. Je to specifické zařízení umožňující mimo jiné automatické nebo poloautomatické ukládání a také výstup podrobných informací, které se vztahují k pohybu

²⁷ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 ze dne 15. března 2006 o harmonizaci některých sociálních právních předpisů v silniční dopravě a o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a kterým se zrušuje nařízení Rady (EHS) č. 3820/85. Online. 2006. EUR – Lex. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32006R0561&qid=1702806648244> [citováno 2024-15-2].

a rychlosti vozidla, a dále k dobám činnosti řidiče. Tento tachograf musí být v určitých časových intervalech kalibrován. Kalibraci a kontrolu tachografu provádí schválené dílny, a to alespoň jedenkrát za 2 roky. Výjimka je u zahraničních dopravců používajících analogové tachografy. Zde se kalibrace provádí alespoň jedenkrát za 6 let. V rámci těchto kontrol se ověřuje zda:

- „- je tachograf správně namontován a odpovídá danému vozidlu;*
- tachograf správně funguje;*
- je tachograf opatřen značkou schválení typu;*
- je připevněn montážní štítek;*
- jsou všechny plomby neporušené a účinné;*
- nejsou k tachografu připojeny žádné manipulační přístroje a zda nejsou ani nalezeny žádné stopy po použití takových přístrojů;*
- odpovídá velikost pneumatik a skutečný obvod pneumatik.“²⁸*

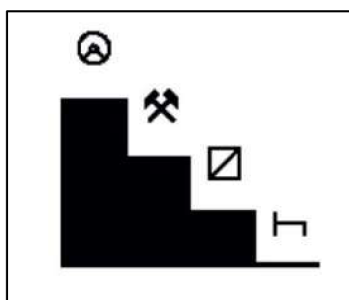
Po montáži nového tachografu nebo po pravidelné kalibraci tachografu se připevňuje montážní štítek. Ten musí být viditelně umístěn na samotném zařízení anebo na vozidle v blízkosti zařízení. Montážní štítek musí obsahovat firemní značku dílny anebo schváleného pracovníka a příslušnou adresu, dále účinný obvod pneumatik na hnací nápravě, koeficient vozidla „w“ a v neposlední řadě datum provedení ověření.

Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 165/2014 ze dne 4. února 2014 o tachografech v silniční dopravě, o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovém zařízení v silniční dopravě a o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy definuje, jaké údaje musí tachografy zaznamenávat. U digitálních tachografů se jedná zejména o rychlost vozidla, ujetou vzdálenost, časové údaje, totožnost a činnost řidiče, události a závady,

²⁸ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014 ze dne 4. února 2014 o tachografech v silniční dopravě, kterým se zrušuje nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovém zařízení v silniční dopravě a o změně nařízení (ES) č. 561 /2006 Evropského parlamentu a Rady o harmonizaci některých sociálních právních předpisů týkajících se silniční dopravy. Online. 2014. EUR – Lex. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32014R0165&qid=1702807534535> [citováno 2024-15-2].

keré se na tachografu vyskytly a dále kalibrační a kontrolní údaje či údaje o opravě tachografu, současně s uvedením dané schválené dílny. S nástupem inteligentních tachografů musí být zaznamenávána i poloha vozidla v různých intervalech. Zaznamená se místo při začátku a konci pracovní doby a místo v intervalu každých 3 hod celkové doby řízení. U analogových tachografů musí být znamenány údaje o ujeté vzdálenosti, časové údaje, rychlost vozidla a činnost řidiče.

Jednotlivé činnosti řidiče se v tachografu znázorňují pomocí 4 symbolů, které se nacházejí na obrázku 1. Volant znázorňuje „dobu řízení vozidla“. 2 kladívka jsou symbolem pro tzv. „jinou práci“. Jedná se o činnosti, kdy řidič věnuje činnostem v silniční dopravě, kromě řízení. Např. jde o nakládku a vykládku, čištění a údržbu vozidla nebo také pomoc cestujícím, kteří nastupují nebo vystupují z vozidla. Také to může být jakákoliv práce pro zaměstnavatele stejného či jiného v oblasti dopravy, ale i jiné oblasti. Čtvereček úhlopříčně přepůlený znamená „pohotovost“. Tento symbol se používá např. při jízdě v režimu osádky, kdy druhý řidič, který zrovna neřídí a je ve vozidle jako spolujezdec, má navolený symbol pohotovosti. Dále se pohotovost využívá např. v rámci doprovázení vozidla vlakem nebo trajektem či při čekání na hranicích. Posledním symbolem je „postýlka“. Znázorňuje přerušování práce nebo dobu odpočinku.²⁹



Obrázek 1: Základní piktogramy pro jednotlivé činnosti řidiče

(Zdroj: Tamex spol. s. r. o.)³⁰

²⁹ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/15/ES ze dne 11. března 2002 o úpravě pracovní doby osob vykonávajících mobilní činnosti v silniční dopravě. Online. 2002. EUR – Lex. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/ALL/?uri=celex%3A32002L0015> [citováno 2024-15-2].

³⁰ Tachografy jako záznamové zariadenie. Online, obrázek. Tamex spol. s. r. o. 2009. Dostupné z: http://tamex2.sk/data/vseobecne_informacie_tachografy.pdf. [citováno 2024-17-2].

Řidič je povinen své činnosti v rámci pracovního dne zaznamenávat na záznamový list anebo digitální kartu. Záznamové listy se používají do analogových tachografů a jsou ve tvaru kolečka. Digitální karta je řidiči na základě žádosti vydávána Ministerstvem dopravy na dobu 5 let. Hlavním rozdílem mezi záznamovým listem a kartou je ten, že záznamový list lze použít pouze na dobu 24 hod. Oproti tomu digitální kartu lze používat v rámci celého období platnosti. Záznamové listy navíc existují ve 2 provedeních. Jeden je v bílé variantě a druhý ve žluté. Bílý kotouček platí po dobu 24 hod a slouží primárně k zaznamenávání řidičových jednotlivých činností. Oproti tomu žlutý kotouček se vypisuje ve dnech, kdy není vykonávána práce řidiče. Např. ve dnech dovolené nebo pracovního volna. Záznamy na digitální kartu se zapisují při vložení do tachografu. V případě, že řidič nastupuje do práce třeba po víkendu, tak po vložení karty do tachografu se přístroj přímo dotazuje řidiče, jakou činnost vykonával od doby, kdy byla karta z tachografu naposledy vyjmuta. Řidič následně doplní odpovídající údaje. Nevýhodou u tohoto dodatečného zadávání je, že pokud řidič nestihne doplnit data na kartu, jelikož má na to cca 1 min. od vložení karty, nelze již zpětně příslušná data nahrát.³¹

2.3 Kontrola sociálních předpisu

Jedna ze zásadních oblastí, která má přímý vliv na bezpečnost silničního provozu v České republice a zároveň také v Evropské unii a má snahu ochránit hospodářskou soutěž, je bezesporu kontrola sociálních předpisů. Vztahuje se na všechny, kdo provozují dopravu, ať nákladní či přepravu osob nebo zboží dle smlouvy a finančního plnění, jiné služby nebo výhody. Aby bylo dosaženo účelu dodržování povinností, které se vztahují na plnění sociálních předpisů v rámci silniční dopravy, byl dne 12. února 2020 rozkazem policejního

³¹ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014 ze dne 4. února 2014 o tachografech v silniční dopravě, kterým se zrušuje nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovém zařízení v silniční dopravě a o změně nařízení (ES) č. 561/2006 Evropského parlamentu a Rady o harmonizaci některých sociálních právních předpisů týkajících se silniční dopravy. Online. 2014. EUR – Lex. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32014R0165&qid=1702807534535> [citováno 2024-15-2].

prezidenta č. 41/2020 zřízen pracovní tým policistů České republiky nazvaný jako Kamion–Team.³²

„Mezi základní úkoly týmu patří zejména:

- podílet se na provádění pravidelných kontrol dodržování právního předpisu upravujícího sociální podmínky v nákladní a osobní silniční dopravě, pravidelných kontrol přepravy nebezpečných věcí podle Evropské dohody o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí, technického stavu užitkových vozidel a hmotnostních limitů, rozměrů a spojitelnosti vozidel;*
- v rámci zvyšování odborné úrovně příslušníků Policie České republiky shromažďovat informace vztahující se ke kontrole přepravy;*
- analyzovat současný stav provádění kontrol přepravy a navrhnout způsob jejich zkvalitnění a zefektivnění;*
- účastnit se speciálních školení a instrukčně metodických zaměstnání tematicky zaměřených na problematiku kontroly přepravy, a získané znalosti a zkušenosti předávat příslušníkům policie provádějícím kontroly přepravy.“³³*

Je kladen velký důraz a značná pozornost na problematiku kontrol sociálních předpisů. Myšlenka, že za volantem velkého a těžkého nákladního vozidla, ale i dodávky sedí unavený řidič, představuje pro celou společnost obrovské a neakceptovatelné riziko.

Před samotnou kontrolou dat z karty řidiče, tachografu nebo záznamových listů, je nutné provést vizuální kontrolu tachografu ve vozidle a také snímače u převodovky vozidla. Kontroluje se, zda jsou splněny podmínky pro zabudování tachografu do vozidla, jestli je tachograf ověřen a kalibrován a také stav plomb na tachografu a snímači. Ověření nebo pravidelná kalibrace je vyznačena pomocí ověřovacího štítku, který bývá umístěn většinou na „A“ nebo „B“ sloupku dveří vozidla na straně řidiče. Tento štítek musí být řádně vyplněný, čitelný a zajištěný

³² KOMÁREK, Jindřich. *Bezpečnost silničního provozu*. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, 2022. ISBN 978-80-7251-529-5.

³³ KOMÁREK, Jindřich. *Bezpečnost silničního provozu*. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, 2022. ISBN 978-80-7251-529-5.

průsvitnou plombovací fólií. Plomba na tachografu je obvykle jasně viditelné červené kolečko na přední části tachografu. Plomba na snímači pohybu u převodovky vozidla musí být spojena se samotným snímačem a zároveň s pevnou částí převodovky nebo s jinou pevnou částí vozidla. Na plombě musí být vyznačeno, která oprávněná dílna plombu umístila.

Po vizuální kontrole mechanických částí se v rámci kontroly sociálních předpisů kontrolují údaje vztahující se k době řízení vozidla, bezpečnostním přestávkám a dobám odpočinku. K tomuto účelu se využívají data v tachografu, data na kartě řidiče anebo záznamové listy z analogového tachografu. Při kontrole u analogového tachografu musí řidič předložit záznamový list (kolečko), na které v den kontroly provádí zápis svých jednotlivých činností a také veškerou svou činnost 28 dní zpátky ode dne kontroly. Nezáleží, jestli má řidič činnosti v úseku kontrolovaného období (těch 28 dní) nahrané na digitální kartě anebo jestli je předloží na záznamových listech. Lze využít kombinace obou způsobů. U digitální karty je to velmi podobné. Pokud nemá některé činnosti v 28 dnech v rámci kontrolovaného období nahrané na digitální kartě, řidič předloží tyto činnosti na záznamových listech. Zároveň u obou typů tachografů musí řidič předložit veškeré záznamy, které provedl ručně a také výtisky, které pořídil v den kontroly a ve zbylém kontrolovaném období. Z výše uvedeného vyplývá, že řidič musí doložit doslova každou vteřinu ze dne kontroly a 28 dní zpětně. Od 31. prosince 2024 se kontrolované období prodlouží na 56 dní. Osoba, která provádí kontrolu sociálních předpisů, vloží svojí kontrolní kartu do tachografu, konkrétně do slotu číslo 2. Po načtení karty dle instrukcí kontrolované osoby provede řidič výtisk z tachografu za období 24 hod. Po ukončení tisku se vyjme kontrolní karta a následně i karta řidiče. Následná kontrola dat z karty řidiče se provádí na výpočetní technice. Karta řidiče se vloží do čtečky karet, která může být součástí výpočetní techniky anebo je zvlášť připojena přes USB konektor.³⁴

³⁴ *METODIKA – Kontroly dodržování sociálních předpisů v silniční dopravě.* Online. Ministerstvo dopravy ČR, Centrum dopravního výzkumu, v. v. i. 2017. Dostupné z: <https://www.mdcz.cz/getattachment/Dokumenty/Veda-a-vyzkum/Certifikovane-metodiky/Silnicni-metodiky/Metodika-kontroly-dodrzovani-socialnich-predpisu-v-Metodika-kontroly-dodrzovani-socialnich-predpisu-v-silnicni-doprave.pdf.aspx>. [citováno 2024-14-2].

K vyčtení dat lze použít různé programy, nejvíce používaným v rámci Policie ČR je program Tagra.eu. Jedná se o český program sloužící ke stahování, vyhodnocení a archivaci dat z karet řidičů a tachografů. Po vložení karty do čtečky se ve spuštěném programu založí nová kontrola, kde se zadají základních údajů, jako je místo kontroly, zda se jedná o přepravu osob/věcí, jestli jde o vnitrostátní/mezinárodní přepravu a taky je-li přeprava prováděná pro potřebu vlastní/cizí. Následně se stáhnou (vyčtou) data z karty, která se po načtení otevrou ve zvláštním okně a zobrazí se nám celá historie karty od jejího prvního použití. Zobrazená data se uloží a poté se automaticky otevře nové okno zobrazující kontrolované období na kartě řidiče. Z karty řidiče se dají získat data o všech jeho denních činnostech (seznam veškerých činností), která jsou uložena na kartě pro daný kalendářní den. Dále pak informace o událostech a závadách. Program dokáže sám vyhodnotit porušení související s dobou řízení vozidla, bezpečnostních přestávek a dob odpočinku, ale také i jízdu bez karty. Zobrazí úseky, ve kterých nejsou žádná data na kartě. Zjištěná porušení vypíše pod načtená data a kontrolní orgán může jednotlivá porušení procházet a editovat. Program obsahuje široké spektrum formulářů, které kontrolní orgán při své činnosti využívá. Při vložení kontrolní karty do tachografu byla zaznamenána i digitální kontrola do uložení tachografu.³⁵

Jedním z hlavních formulářů, který se při kontrole sociálních předpisů využívá je tzv. Protokol o kontrole provozování nákladní dopravy. Na tomto protokolu se uvádí základní údaje o místě a času silniční kontroly, o dopravci, řidiči, vozidlu, případně vozidlech, směr jízdy odkud–kam, kdo si přepravu objednal a co je ve vozidle naloženo. Pod těmito základními údaji jsou možná porušení v rámci vnitrostátního práva ze zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, prováděcí vyhlášky č. 478/2000 Sb., tak z mezinárodního práva z nařízení EPaR (ES) č. 561/2006, nařízení EPaR (EU) č. 165/2014 a Dohody AETR. Kontrolní orgán označí zjištěná porušení a popíše veškeré zjištěné okolnosti k daným porušením. Na protokolu se uvedou zajištěné dokumenty nebo

³⁵ *Program pro stahování, archivaci a vyhodnocení dat z tachografů a karet řidičů pro všechny velké i malé společnosti nebo jednotlivce.* Online. Tagra.eu – Truck Data Technology. 2020. Dostupné z: <https://www.tdt.cz/cs/cesky-program-tagraeu>. [citováno 2024-11-2].

záznamové listy k daným porušením a kdo kontrolu provedl. Následuje prostor pro právo řidiče se ke zjištěným věcem vyjádřit a popř. protokol podepsat.

Kromě dat z karty řidiče lze při kontrole stáhnout i data z tachografu. Ke stažení dat se používají např. čtečky od výrobce VDO. Před připojením čtečky do tachografu je zapotřebí vložit do tachografu kontrolní kartu příslušného kontrolního orgánu. Po vložení a načtení kontrolní karty v tachografu se odklopí záslepka, která chrání výstupní konektor z tachografu před možným poškozením. Do tohoto výstupu se připojí čtečka tachografů. Novější verze dokážou stáhnout jak data z karty řidiče, která je při stahování pomocí čtečky tachografů vložená v tachografu, tak i data z tachografu. Délka stahování je závislá na objemu dat, která kontrolní orgán stahuje. Jednotlivé položky, které chce kontrolní orgán stáhnout a následně zkontrolovat, si volí sám v nastavení příslušné čtečky po připojení k výpočetní technice. Stažením dat z tachografu získáme údaje týkající se samotného vozidla. Po načtení dat z čtečky do výpočetní techniky v programu Tagra.eu lze zjistit, stejně jako u samotné karty řidiče, seznam veškerých aktivit řidičů, jež byla uložena do vozidlové jednotky v daný kalendářní den. Dále informace o závadách a událostech uložených v jednotce vozidla, technická data, taktéž uložená ve vozidlové jednotce. V neposlední řadě překročení rychlosti. K překročení rychlosti musí dojít v intervalu delším jak 1 min. Těchto údajů se ve velké míře využívá při šetření dopravních nehod nákladních vozidel, jelikož data z tachografu můžou objasnit značnou řadu nejasných okolností před vznikem dopravní nehody, ale i samotný průběh.³⁶

Pro dopravce, který se stal podezřelým z přestupku v rámci sociálních předpisů, důvodné podezření, že se dopravce bude vyhýbat správnému řízení, anebo že by možné vymáhání pokuty obnášelo nepřiměřené náklady či nebylo možné vůbec, můžou oprávněné osoby dle zákona o silniční dopravě vybrat kauci (viz příloha č. 2) v rozmezí 5 000 – 100 000 Kč.

³⁶ *METODIKA – Kontroly dodržování sociálních předpisů v silniční dopravě.* Online. Ministerstvo dopravy ČR, Centrum dopravního výzkumu, v. v. i. 2017. Dostupné z: <https://www.mdcz.cz/getattachment/Dokumenty/Veda-a-vyzkum/Certifikovane-metodiky/Silnicni-metodiky/Metodika-kontroly-dodrzovani-socialnich-predpisu-v-Metodika-kontroly-dodrzovani-socialnich-predpisu-v-silnicni-doprave.pdf.aspx>. [citováno 2024-14-2].

3 Kontrola hmotnosti vozidel

Snahou České republiky ale i států Evropské Unie je ochrana pozemních komunikací před nadměrným poškozováním. Samotná výstavba ale i následná údržba není zrovna levná. Je především hrazena z financí daňových poplatníků, ale také z fondů Evropské Unie, výběru mýtného a dalších poplatků. Je proto nasnadě, aby veškeré finance byly využity co možná nejefektivněji a nedocházelo ke zbytečnému utrácení. Faktem je, že za značnou míru poškození pozemních komunikací můžou přetížená vozidla. Nejedná se ale jen o finance, ale také o bezpečnost silničního provozu. Při přetížení vozidla dochází ke změně jeho jízdních vlastností a k prodloužení brzdné dráhy. Proto je kladen velký důraz na kontrolu hmotnosti vozidel, ale i na jejich povolené max. rozměry. V rámci kontroly hmotnosti se dále kontrolují největší povolené rozměry jízdních souprav i samotných vozidel. Limity pro rozměry vozidel mají taktéž nezpochybnitelný význam pro bezpečnost silničního provozu.³⁷

V českém vnitrostátním právu upravují hodnoty hmotností, rozměrů a jejich kontrolu 2 hlavní právní předpisy. Prvním je vyhláška č. 209/2018 Sb., o hmotnostech, rozměrech a spojitelnosti vozidel. V ustanovení § 5 jsou stanoveny největší povolené hmotnosti pro silniční vozidla, zvláštní vozidla a dále rozložení hmotnosti na nápravy. V ustanovení § 7 jsou stanoveny největší povolené rozměry pro vozidla a jízdní soupravy. Druhým právním předpisem je zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o pozemních komunikacích“). Zákon stanovuje druhy kontrolních vážení, oprávnění příslušných kontrolních orgánů provádět kontrolní vážení, a kromě dalšího i sankce za porušení největších povolených hodnot.³⁸

V České republice je kontrolní vážení rozděleno na tyto 2 typy. **Vysokorychlostní kontrolní vážení** (dále jen „VKV“) je prvním z nich. Za pomoci VKV se provádí kontrola hmotnosti jízdních souprav a vozidel a dále rozložení

³⁷ KOMÁREK, Jindřich. *Bezpečnost silničního provozu*. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, 2022. ISBN 978-80-7251-529-5.

³⁸ Vyhláška č. 209/2018 Sb. o hmotnostech, rozměrech a spojitelnosti vozidel, ve znění pozdějších předpisů.

hmotnosti na skupiny náprav nebo na jednotlivé nápravy. V ustanovení § 51c odst. 2 vyhlášky č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, uvádí: „Vysokorychlostní kontrolní vážení se provádí nepřenosnými vysokorychlostními vahami, které jsou umístěny ve vozovce, a to v místě, které je k tomu stavebně-technicky způsobilé. Při provádění vysokorychlostního kontrolního vážení řidič vozidla nebo jízdní soupravy toto místo přejede a o průběhu vysokorychlostního vážení je pořízen obrazový záznam obsahující nejméně čelní a zadní pohled na vozidlo nebo jízdní soupravu a tabulky se státní poznávací značkou. Vysokorychlostní kontrolní vážení nemusí být prováděno v nepřetržitém režimu.“³⁹ VKV na pozemních komunikacích zajišťuje kraj, vlastník pozemní komunikace nebo osoba pověřená vlastníkem. O tom, jaký subjekt bude vážení zajišťovat, rozhoduje třída pozemní komunikace a případné souhlasné stanovisko vlastníka, je-li potřebné. Přestupky zaznamenané pomocí VKV jsou automaticky zasílány dle místní příslušnosti do agendy informačního systému dané obce, jejíž příslušný správní orgán přestupky zpracovává.⁴⁰

Nízkorychlostní kontrolní vážení (dále jen „NKV“) je druhým typem. Jedná se o typ vážení, který je prováděn všemi ostatními technickými prostředky odlišných od VKV. Hlavním rozdílem je, že aby mohlo být provedeno NKV, musí dojít k odklonění vozidla nebo jízdní soupravy z provozu. Pod kontrolu v rámci NKV může spadat např. kontrola hmotnosti jízdní soupravy nebo vozidla, kontrola rozložení hmotnosti na skupinu náprav nebo jednotlivé nápravy, rozměry jízdní soupravy či samostatného vozidla, a to včetně nákladu. NKV je prováděno ze strany Policie ČR nebo Celní správy, popř. na silnicích I. třídy kraj, avšak pouze v součinnosti s Policií ČR a zároveň se souhlasem vlastníka příslušné pozemní komunikace. NKV probíhá na předem vybraných stanovištích. Stanoviště musí splňovat různá kritéria jako je např. náklon pozemní komunikace v podélném a příčném sklonu nebo kvalita asfaltu. Na takovém stanovišti jsou položeny mobilní váhy spolu s nájezdovými rošty.

³⁹ Vyhláška č. 104/1997 Sb., vyhláška Ministerstva dopravy a spojů, kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

⁴⁰ Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

Nájezdové rošty zajišťují, že je vozidlo při vážení v jedné rovině s mobilními váhami.⁴¹

Hlavním nedostatkem v oblasti VKV nebo NKV může být přesnost měření. Zejména v oblasti VKV může docházet k možným větším odchylkám v měření, kdy při průjezdu přes dané zařízení mohou být hodnoty chybně vyhodnoceny. Na základě takové chybovosti může být neoprávněně sankcionován provozovatel vozidla. Proto je zapotřebí, aby byl kladen důraz na pravidelnou kalibraci těchto zařízení a byla tak co nejvíce eliminována nepřesnost v měření.⁴²

Zákon o pozemních komunikacích stanovuje, u kterých kategorií vozidel lze provádět kontrolní vážení. Jedná se o kategorie M2, M3, N1, N2, N3, T, C, O, R, S a SS. V případě, že mají policisté podezření, že některé vozidlo z uvedených kategorií je přetížené, odkloní a doprovodí dané vozidlo na stanoviště. Zajíždka v rámci odklonění z původní trasy, včetně cesty zpět, nesmí přesáhnout vzdálenost 16 km. Řidič má zákonnou povinnost podrobit vozidlo NKV na výzvu celníka nebo policisty. Dále je povinen uposlechnout všech pokynů obsluhy zařízení na NKV. Samotné vážení je prováděno za přítomnosti řidiče i ostatních členů osádky ve vozidle řidiče.⁴³

3.1 Samotné provedení kontrolního vážení

Před započítáním kontrolního vážení je řidič vyzván ze strany Policie ČR nebo Celní správy, aby podrobil vozidlo nebo jízdní soupravu NKV. V případě, že řidič odmítne podrobit vozidlo nebo jízdní soupravu NKV, hrozí mu sankce uložená příkazem na místě až do výše 100 000 Kč. Ve správním řízení dokonce pokuta až 500 000 Kč. Pokud se výzvě podrobí, je řidič seznámen se všemi úkony, které budou ze strany kontrolního orgánu učiněny a také poučen, že se musí řídit

⁴¹ *Nízkorychlostní kontrolní vážení - metodická příručka*. Online. Centrum služeb pro silniční dopravu (CSPSD). 2022. Dostupné z: <https://www.cspsd.cz/storage/files/poskytnute-informace/2022/2022-4.pdf>. [citováno 2024-03-03].

⁴² *Události: Nefunkční vysokorychlostní váhy pro kamiony na dálnicích*. TV, ČT24, 24. listopadu 2023. Dostupné z: <https://ct24.ceskatelevize.cz/clanek/domaci/vysokorychlostni-vaha-na-d2-mela-problem-pri-kontrolle-je-vypnuta-dopravci-chteji-vratit-zaplacene-po-343459> [citováno 2024-03-03].

⁴³ Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

jeho pokyny a pokyny obsluhy zařízení. Zároveň si řidič a osoba, která ho bude navádět při kontrolním vážení, domluví společnou komunikaci. Po nastavení mobilních vah je řidič naveden první nápravou vozidla na vážní zařízení. Po najetí na váhy je vozidlo nebo jízdní souprava zaklínována, aby byl dostatečně zabezpečen případný pohyb při vážení. Poté řidič vyřadí do neutrálu a odbrzdí vozidlo nebo jízdní soupravu. Obsluha vážního zařízení provede vážení. Po zvážení jsou uvolněny zakládací klíny a následuje najetí na váhy další nápravou vozidla. Takto probíhá vážení všech náprav vozidla nebo jízdní soupravy. Po ukončení vážení je proveden toleranční odečet u zjištěných hodnot jako možná nejistota měření, ve výši 2 %. Pokud je vozidlo znečištěno, např. sněhem nebo blátem, provede se odečet max. o 3 %. Po provedeném vážení je řidič kontrolním orgánem seznámen s výsledky a řidiči je předán doklad o výsledku NKV. Náležitosti, které musí doklad obsahovat jsou uvedeny v ustanovení § 51b vyhlášky č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích.⁴⁴

Pokud kontrolním vážením nebylo zjištěno překročení hmotnostních limitů je řidiči předán doklad o výsledku NKV a řidič může s vozidlem nebo jízdní soupravou pokračovat dál v jízdě. V případě, že je kontrolním vážením zjištěno překročení hmotnostních limitů, hrozí řidiči sankce uložená příkazem na místě do výše 15 000 Kč. Ve správním řízení je pokuta stanovena do výše 500 000 Kč. Policista zjištěný přestupek zadokumentuje a oznámí provozovatele vozidla místně příslušnému úřadu obce s rozšířenou působností. Pokuta pro provozovatele za nedodržení hmotnostních limitů je stanovena ustanovením § 43 zákona o pozemních komunikacích, který uvádí, že za každou započatou tunu je stanovena pokuta na 9 000 Kč. Pokud vozidlo nebo jízdní souprava nepřekročily hmotnostní limity o více než 500 kg, je pokuta pro provozovatele stanovena na 5 000 Kč. V případě, že bylo zjištěno i jiné překročení hmotnostních limitů než jen na hodnotách pro vozidlo nebo jízdní soupravu, hrozí provozovateli

⁴⁴ Pokyn ředitele ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR č. 4/2019, kterým se upravuje činnost při provádění kontroly přeprav nadrozměrných nákladů a při kontrolním vážení, ve znění pozdějších předpisů. MICHÁLEK, Rostislav. *Správní delikty na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu*. Právní rukověť (Wolters Kluwer ČR). Praha: Wolters Kluwer, 2014. ISBN 978-80-7478-489-7.

vozidla pokuta do 500 000 Kč. Pokud je u provozovatele vozidla, který se stal podezřelým z přestupku v rámci nedodržení hmotnostních limitů, důvodné podezření, že se provozovatel bude vyhýbat správnímu řízení, anebo že by možné vymáhání pokuty obnášelo nepřiměřené náklady či nebylo možné vůbec, jsou příslušníci Policie ČR i Celní správy ČR oprávněni vybrat kauci (viz příloha č. 3) v rozmezí 5 000 – 50 000 Kč.⁴⁵

⁴⁵ Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

4 Přeprava nebezpečných věcí v silniční dopravě

Mezi nejdůležitější právní předpisy se řadí mezinárodní smlouva Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (dále jen „Dohoda ADR“). Tato Dohoda ADR (= Accord Dangereuses Route) byla ujednána v období krátce po 2. světové válce v Ženevě dne 30. září 1957. Zakládajícími státy byly: Belgie, Francie, Itálie, Lucembursko, Německo, Nizozemsko, Rakousko, Švýcarsko a Velká Británie. V platnost vstoupila ale až o necelých 11 let později, 29. ledna 1968. V roce 1987 přijala tehdejší ČSSR Dohodu ADR, která byla ratifikována až Českou republikou v roce 1993. Od tohoto roku platila i v rámci vnitrostátní přepravy. K počátku roku 2021 přijalo Dohodu ADR celkem 52 států, a to nejen z Evropy.⁴⁶

Dohodou ADR jsou stanoveny a rozřazeny nebezpečné předměty a látky na základě jejich nebezpečných vlastností. Stanovuje podmínky, jak je možné je přepravovat, předepsané balení a značení. Předepisuje způsob vyplňování a používání průvodních dokladů, které jsou k přepravě stanoveny. Vymezuje požadavky na informace zapisované do přepravních dokladů, náležitosti zabalení kusů, v jakých dopravních prostředcích lze převážet nebezpečné věci a také technické požadavky na vozidlo na základě jednotlivých tříd. V neposlední řadě jsou Dohodou ADR předepsána pravidla pro omezení množství věcí, které jsou přepravovány, dozor nad nimi a způsob parkování. Nebezpečné věci a předměty lze převážet různými způsoby dopravy. Po pozemních komunikacích se nazývá silniční a je vedena pod zkratkou ADR. Přeprava po vodních plochách se rozděluje na říční se zkratkou ADN a námořní pod zkratkou IMDG CODE. Letecká je pod zkratkou ICAO TI (IATA-DGR) a přeprava po železnici pod zkratkou RID.⁴⁷

⁴⁶ *Přeprava nebezpečných věcí: Kusy a volně ložené látky – ADR 2021*. Online. DEKRA CZ a.s. 2021. Dostupné z: www.dekra.cz. [citováno 2024-16-1].

⁴⁷ *Technical Instructions For The Safe Transport of Dangerous Goods by Air*. Online. ICAO SAFETY. 2023. Dostupné z: <https://www.icao.int/safety/DangerousGoods/Pages/Doc9284-Technical-Instructions.aspx>. [citováno 2024-11-1].

Kontrola silniční přepravy nebezpečných věcí umožňuje určitou záruku odstranění a snížení potenciálu vzniku rizikových situací a jejich předcházení. Na základě zákona o silniční dopravě se **nebezpečnými věcmi** rozumí: „*látky a předměty, pro jejichž povahu, vlastnosti nebo stav může být v souvislosti s jejich přepravou ohrožena bezpečnost osob, zvířat a věcí nebo ohroženo životní prostředí*“.⁴⁸ Silniční dopravou je povoleno přepravovat výhradně nebezpečné věci, které jsou vymezeny Dohodou ADR a Česká republika je jí vázána.⁴⁹

Dohoda ADR se skládá ze 2 příloh, konkrétně z přílohy A – Všeobecná ustanovení a ustanovení týkající se nebezpečných látek a věcí. V této příloze jsou obsaženy tyto části: všeobecná ustanovení; klasifikace; vyjmenování nebezpečných věcí, zvláštní ustanovení a vynětí z platnosti pro omezená a vyňatá množství; ustanovení o používání obalů a cisteren; postupy při odesílání; požadavky na konstrukci a zkoušení obalů, velkých nádob pro volně ložené látky (IBC), velkých obalů a cisteren; ustanovení o podmínkách přepravy, nakládky, vykládky a manipulace. Druhou přílohou je příloha B – Ustanovení o dopravních prostředcích a o přepravě. Obsahuje tyto následující části: požadavky na osádky vozidel, jejich výbavu, provoz a průvodní doklady; požadavky na konstrukci a schvalování vozidel. Přílohy jsou platné na 2 roky a jsou upravovány a aktualizovány každý lichý rok. Nejnovější přílohy platí od 1. ledna 2023 do 31. prosince 2024. Existuje zde tzv. přechodné období, v němž platí současně starší verze Dohody ADR tak i aktualizovaná verze. Důvodem je zapracování případných změn, které musí projít legislativním procesem jednotlivých států. Přechodné období je vždy v prvním roce platnosti aktualizované verze, od 1. ledna do 30. června.

Směrnice 95/50/ES byla nahrazena směrnicí Evropského parlamentu a Rady (EU) 2022/1999 ze dne 19. října 2022 o jednotných postupech kontroly při silniční přepravě nebezpečných věcí, která v silniční dopravě upravuje postup provedení kontrol nebezpečného nákladu. Směrnicí je uveden a zejména spojen

⁴⁸ Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů.

⁴⁹ KOMÁREK, Jindřich. *Bezpečnost silničního provozu*. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, 2022. ISBN 978-80-7251-529-5.

KOPECKÝ, Zdeněk a PAVLÍČEK, Kamil. *Dopravně bezpečnostní činnost (zvláštní část)*. Praha: Police History, 2006, ISBN 8086477-32-0.

system náhodných kontrol silničních vozidel, jenž přepravují nebezpečný náklad. Tato směrnice se zabývá kontrolami prováděnými zeměmi Evropské Unie při přepravě nebezpečného nákladu vozidly v silniční dopravě, které se pohybují po silnicích na jejich území či příjíždějících ze států mimo Evropskou Unii. Tyto kontroly se provádí na území států Evropské Unie za podmínek, nejsou-li prováděny jako hraniční kontroly na vnitřních hranicích zemí Evropské Unie, ale v rámci běžné a nediskriminační zóny. Avšak na přepravu nebezpečného nákladu armádou se tato směrnice nevztahuje.⁵⁰

Nebezpečné látky a předměty se rozdělují do 13 tříd na základě jejich vlastností a to:

- „*Třída 1 Výbušné látky a předměty;*
- *Třída 2 Plyny;*
- *Třída 3 Hořlavé kapaliny;*
- *Třída 4.1 Hořlavé tuhé látky, samovolně se rozkládající látky, polymerizující látky a znečlivěné tuhé výbušné látky;*
- *Třída 4.2 Samozápalné látky;*
- *Třída 4.3 Látky, které ve styku s vodou vyvíjejí hořlavé plyny;*
- *Třída 5.1 Látky podporující hoření;*
- *Třída 5.2 Organické peroxidy;*
- *Třída 6.1 Toxické látky;*
- *Třída 6.2 Infekční látky;*
- *Třída 7 Radioaktivní látky;*
- *Třída 8 Žíravé látky;*
- *Třída 9 Jiné nebezpečné látky a předměty.*⁵¹

Nebezpečné věci a předměty se převáží v dopravní jednotce. Dopravní jednotkou je myšleno jak samostatné motorové vozidlo, tak i jízdní souprava, kterou tvoří motorové vozidlo a návěs nebo přívěs.

⁵⁰ PAVLÍČEK, Kamil a KOPECKÝ, Zdeněk. *Dopravně bezpečnostní činnost*. Praha: Police history, 2006. ISBN 80-86477-24-X.

⁵¹ *Dohoda ADR 2023*. Online. Ministerstvo dopravy ČR. 2023. Dostupné z: [https://www.mdcr.cz/Dokumenty/Silnicni-doprava/Nakladni-doprava-a-mezinarodni-osobni-doprava/Nakladni-doprava-\(1\)/Preprava-nebezpecnych-veci-dohoda-adr/Dohoda-ADR-2021](https://www.mdcr.cz/Dokumenty/Silnicni-doprava/Nakladni-doprava-a-mezinarodni-osobni-doprava/Nakladni-doprava-(1)/Preprava-nebezpecnych-veci-dohoda-adr/Dohoda-ADR-2021). [citováno 2024-12-2].

Převahu nebezpečných věcí je možné provádět 3 různými způsoby a to: v cisternách, v kusech anebo ve volně loženém stavu. Na základě Dohody ADR je nutné, aby každá dopravní jednotka, jenž přepravuje nebezpečné věci, musí být povinně označena 2 zřetelně viditelnými oranžovými tabulemi. První z nich musí být na přední straně vozidla a druhá tabule musí být umístěna na jeho zadní straně, a to kolmo k podélné ose. Jedná se o oranžovou výstražnou reflexní značku o rozměrech 400 mm x 300 mm s černým 15 mm širokým okrajem, které se nachází na obrázku 2. V případě, že není možné z důvodu konstrukce a rozměrů vozidla umístit tyto 2 tabule dle výše uvedených rozměrů, je možné tyto tabule zmenšit na velikost 300 mm x 120 mm se šířkou černého okraje 10 mm. Tabule jsou umísťovány na dopravní jednotky:

- „při kusové přepravě,
- *přepravující kontejner s látkou ve volně loženém stavu nebo přepravující cisternový kontejner nebo přemístitelnou cisternu nebo přepravující kontejner s látkou kusově balenou,*
- *cisternovou, která přepravuje více látek v několika komorách.“⁵²*



Obrázek 2: Označení ADR (Zdroj: Ministerstvo dopravy ČR)⁵³

V případě, že podle Dohody ADR náklad převáží nebezpečné zboží, musí být vozidlo označeno výstražnou tabulí o rozměrech 40 cm x 30 cm s černým okrajem širokým 15 mm a výškou číslic 100 mm. Tato oranžová tabule je vodorovnou čarou rozdělena na 2 části, viz obrázek 3. Ve vrchní polovině tabule

⁵² KOMÁREK, Jindřich. *Bezpečnost silničního provozu*. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, 2022. ISBN 978-80-7251-529-5.

⁵³ *Převaha nebezpečných věcí – Identifikace nebezpečí ADR 2023*. Online, obrázek. Ministerstvo dopravy ČR – Centrum služeb pro silniční dopravu. 2023. Dostupné z: https://www.cspsd.cz/storage/files/Identifikace_nebezpeci_ADR_2023.pdf. [citováno 2024-14-2].

je umístěno tzv. identifikační číslo nebezpečnosti, jenž označuje fyzikální a chemické vlastnosti přepravované látky a skládá se ze 2 až 3 číslic. Toto číslo může mít předřazeno písmeno X, kterým se rozumí, že přepravovaná látka nebezpečně reaguje s vodou. Pokud označení nebezpečnosti je vyjádřeno pouze jednou číslicí, doplní se číslem 0. Případně zdvojením číslice se rozumí intenzifikace daného nebezpečí. Číslice v horní polovině tabule označují tato nebezpečí:

- „2 – únik plynu tlakem nebo chemickou reakcí;
- 3 – hořlavost kapalin (par) a plynů nebo kapalin schopných;
- 4 – hořlavost tuhých látek nebo tuhých látek schopných samo ohřevu;
- 5 – podpora hoření;
- 6 – toxicita nebo nebezpečí infekce;
- 7 – radioaktivita;
- 8 – žíravost;
- 9 – nebezpečí prudké samovolné reakce.“⁵⁴



Obrázek 3: Označení přepravy nebezpečného zboží
(Zdroj: Ministerstvo dopravy ČR, 2023)⁵⁵

Naopak ve spodní polovině této tabule se nachází 4-místné identifikační UN číslo označující látku, která je dopravní jednotkou přepravována. Seznam nebezpečných látek je součástí přílohy A v Dohodě ADR.

⁵⁴ KOPECKÝ, Zdeněk a PAVLÍČEK, Kamil. *Dopravně bezpečnostní činnost (zvláštní část)*. Praha: Police History, 2006, ISBN 8086477-32-0.

⁵⁵ *Přeprava nebezpečných věcí – Identifikace nebezpečí ADR 2023*. Online, obrázek. Ministerstvo dopravy ČR – Centrum služeb pro silniční dopravu. 2023. Dostupné z: https://www.cpspd.cz/storage/files/Identifikace_nebezpeci_ADR_2023.pdf. [citováno 2024-14-2].

Tabule se 2 zmíněnými částmi je obvykle umístěna na vozidle:

- „na přední a zadní straně cisternové dopravní jednotky a nesnímatelnou cisternou, která přepravuje 1 druh látky;
- na bocích komor cisteren, zejména při cisternové přepravě více druhů látek najednou, dopravní jednotka má navíc na přední a zadní straně oranžovou tabuli bez čísel;
- na boky cisternového kontejneru, přemístitelné cisterny, kontejneru s látkou volně loženou.“⁵⁶

Dále se dle Dohody ADR dopravní jednotka označuje bezpečnostními značkami. Značky upozorňují na nebezpečí pomocí symbolů a barev. Např. symbol výbuchu symbolizuje výbušnou látku, lebka se zkříženými kostmi upozorňuje na toxicitu, plamen na hořlavost, značka biohazardu poukazuje na infekčnost anebo radioaktivní „trojlístek“ na radioaktivní materiál či symbol 5 bateriek s plamínkem symbolizující převoz lithiových baterií. Barvy bezpečnostních značek mají také svůj význam. Červená označuje nebezpečí požáru, oranžová barva výbušnost, bílá možnost poškození zdraví, modrá značí reakci látky s vodou, zelená netoxické a nehořlavé plyny a žlutá barva podporu hoření, vyjma značek třídy 7. Existují i značky s kombinací jednotlivých barev jako např. pro třídu 4.1, 4.2 nebo 5.2. V rámci přepravy nebezpečných věcí lze umístit na dopravní jednotku nebo jednotlivé kusy či kontejnery doplňkové značky. Značka upozorňující na látku ohrožující životní prostředí je znázorněna piktogramem ryby a stromu na bílém poli, ohraničenou černým okrajem ve tvaru čtverce postaveném na vrchol. Značka upozorňující na zahřátou látku je zobrazena v podobě červeného teploměru na bílém poli ohraničené červeným trojúhelníkem. Bezpečnostní značky se umísťují viditelně, nesmí se vzájemně překrývat anebo nezakrývat jiné údaje. V případě, že nebezpečná látka vykazuje více než 1 druh nebezpečí, musí se na příslušný obal vyznačit všechny bezpečnostní značky, které označují dané nebezpečí. Bezpečnostní značky jsou ve tvaru čtverce postaveného na vrchol. V horní části se zobrazuje příslušný

⁵⁶ KOMÁREK, Jindřich. *Bezpečnost silničního provozu*. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, 2022. ISBN 978-80-7251-529-5.

symbol (biohazard, plamen apod.), vyjma značek pro podtřídy 1.4, 1.5 a 1.6. Ve spodní části je uvedeno příslušné číslo třídy látky. Rozměry bezpečnostních značek na kusech jsou stanoveny na 100 mm x 100 mm, lze je v případě nutnosti a při zachování jejich čitelnosti zmenšit. Avšak symboly a čísla musí zůstat zřetelné. Bezpečnostní značky na dopravních jednotkách mají min. rozměr 250 mm x 250 mm. Všechny značky musí mít schopnost odolat povětrnostním vlivům, aniž by byla podstatně snížena nebo zhoršena jejich čitelnost.⁵⁷

V rámci Dohody ADR je předepsána i zvláštní povinná výbava rozdělená do 3 kategorií a to: povinná výbava pro dopravní jednotku, pro každého člena osádky vozidla a dodatečná výbava. Do první výbavy na dopravní jednotku spadá zakládací klín, a to pro každé vozidlo (velikost klínu musí odpovídat nejvyšší možné hmotnosti vozidla), 2 stojací výstražně prostředky (reflexní kužel, výstražný trojúhelník, výstražná svítilna) a kapalina pro výplach očí (nevyžaduje se ale u všech bezpečnostních značek). Každý člen osádky vozidla musí mít fluoreskující výstražnou vestu, přenosnou svítilnu v nejiskřivém provedení, pár ochranných rukavic a ochranu očí (např. ochranné brýle). V dodatečné výbavě se nachází nouzová úniková maska, kterou musí mít každý člen osádky (platí pro přepravu toxických plynů a toxických látek), lopatu, ucpávku kanalizační vpusti a sběrnou nádobu. Poslední 3 věci se vyžadují v případě přepravy látek označených bezpečnostními značkami 3, 4.1, 4.3, 8 a 9.⁵⁸

Samotná kontrola vozidla jedoucího v režimu ADR musí probíhat na místě, kde nebude ohrožen silniční provoz, kde nemůže dojít k poškození životního prostředí a nemůže vzniknout jakékoliv nebezpečí. V případě, že se na oranžových tabulkách vyskytuje UN číslo, kontrolní orgán si v aplikaci Adrem vyhledá, o jakou látku se jedná. Řidič na místě kontroly musí předložit osvědčení o školení řidiče, přepravní doklad a písemné pokyny. Aby řidič získal

⁵⁷ ADR 2023 - Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road. Online. United Nations Economic Commission for Europe (UNECE). 2023. Dostupné z: <https://unece.org/transport/standards/transport/dangerous-goods/adr-2023-agreement-concerning-international-carriage>. [citováno 2024-31-1].

⁵⁸ ADR 2023 - Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road. Online. United Nations Economic Commission for Europe (UNECE). 2023. Dostupné z: <https://unece.org/transport/standards/transport/dangerous-goods/adr-2023-agreement-concerning-international-carriage>. [citováno 2024-31-1].

osvědčení, musí absolvovat školení, které je zakončeno zkouškou. Po úspěšném vykonání zkoušky je řidiči vydáno osvědčení s platností na 5 let. Po uplynutí lhůty musí opět vykonat zkoušku. Převážní doklady musí být řádně a zcela vyplněny, aby mohla být přepravovaná látka nebo předmět přesně identifikovány, odkud-kam se látka nebo předmět veze a také jaké množství je naloženo. Písemné pokyny slouží jako návod v případě nehody, popř. jiné nouzové situace, která nastala během přepravy. Musí být umístěny na lehce přístupném místě v kabině vozidla. Písemné pokyny dá dopravce řidiči před začátkem jízdy. Jsou napsány v jazyce, kterému každý člen osádky rozumí a dokáže ho přečíst. Vzor písemných pokynů stanovuje Dohoda ADR. V případě určitého typu přepravy nebezpečných věcí, musí řidič při kontrole předložit osvědčení o schválení vozidla pro přepravu některých nebezpečných věcí. Vztahuje se to na vozidla EX/II, EX/III, AT, FL a MEMU. Vozidla EX/II a EX/III jsou přepravovány výbušniny. Vozidla AT a FL jsou cisternová a bateriová vozidla. MEMU je mobilní jednotka, která připravuje výbušniny. Dále řidič předloží osvědčení o registraci vozidla/vozidel, občanský a řidičský průkaz nebo poskytne potřebnou součinnost. Řidič na výzvu předloží veškerou povinnou výbavu dle Dohody ADR a hasící přístroje v počtu a hmotnostech, které má mít dle největší povolené hmotnosti dopravní jednotky. Hasící přístroje musí být opatřeny plombou a revizním štítkem s datem příští kontroly, které není propadlé. Kontrola obsahuje také vizuální kontrolu, zda přepravovaná látka nikde neuniká a zda je nádoba/obal a celá dopravní jednotka správně označena. V rámci kontroly se vyplňuje kontrolní list (Checklist) v programu Adrem. Program po zadání druhu a množství přepravované látky/látek nebo 1 či více předmětů vyhodnotí, zda je přeprava vůbec dovolena a také, zda nebylo překročeno nejvyšší povolené množství přepravované látky nebo předmětu. Dále zda je správně prováděn způsob přepravy, je-li je možné látku přepravovat v kusech, v cisternách nebo volně loženou. Přepravu nebezpečných věcí je možné provádět ještě v dalších zvláštních režimech: v omezeném množství, vyňatém množství (týká se pouze kusové přepravy) a podlimitním množství. Dokonce při dodržení určitých stanovených pravidel může být přeprava nebezpečných věcí úplně vyňata z platnosti Dohody ADR. Jedná se např. o situaci, kdy si soukromá osoba po svojí osobní potřebu přepravuje hořlavé kapaliny (např. benzín). Tato osoba může

přepřavovat takovou látku, avšak za podmínky, že celkové množství na nádobu nesmí překročit 60 l a na dopravní jednotku 240 l. Následně se v kontrolním listu vyplňuje, co všechno bylo zkontrolováno. V případě, že bylo zjištěno porušení, existují u Dohody ADR 3 kategorie rizik (I, II, III).⁵⁹

Dle přílohy č. 5 k pokynu ŘSDP č. 2/2017 do **kategorie rizik I** patří:

„(1) přeprava nebezpečných věcí, jejichž přeprava je zakázána; (2) únik nebezpečných látek; (3) přeprava zakázaným způsobem nebo nevhodnými dopravními prostředky; (4) přeprava volně ložených látek v kontejneru, který není konstrukčně provozuschopný; (5) přeprava ve vozidle bez odpovídajícího osvědčení o schválení; (6) vozidlo již neodpovídá normám pro schválení a představuje bezprostřední nebezpečí (jinak spadá do kategorie rizik II); (7) použití neschváleného obalu; (8) obal neodpovídá příslušnému pokynu pro balení; (9) nebyla dodržena zvláštní ustanovení pro společné balení; (10) nebyla dodržena pravidla pro zajištění a uložení nákladu; (11) nebyla dodržena pravidla pro společnou nakládku kusů na dopravní jednotku; (12) nebyly dodrženy dovolené stupně plnění cisteren nebo obalů; (13) nebyla dodržena ustanovení omezující množství přepravovaná v dopravní jednotce; (14) přeprava nebezpečných věcí bez identifikace jejich přítomnosti ve vozidle (např. chybí příslušné doklady, označení kusů, označení vozidla); (15) přeprava bez označení vozidla; (16) v přepravním dokladu chybí informace umožňující určení kategorie rizik I pro přepravovanou látku (např. UN číslo, oficiální pojmenování pro přepravu, obalová skupina); (17) řidič nemá platné osvědčení o odborném školení; (18) použití otevřeného ohně nebo nechráněného světelného zdroje; (19) nedodržení zákazu kouření.“⁶⁰

⁵⁹ *METODIKA – Kontroly přepravy nebezpečných věcí po silnici*. Online. Ministerstvo dopravy ČR, Centrum dopravního výzkumu, v. v. i. 2017. Dostupné z: <https://www.shopcdv.cz/cs/search?searchText=p%C5%99eprava+nebezpe%C4%8Dn%C3%B4ch> [citováno 2024-16-2].

⁶⁰ Pokyn ředitele ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR č. 2/2017, kterým se upravuje činnost při provádění kontroly přeprav nebezpečných nákladů podle Evropské dohody o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (ADR), ve znění pozdějších předpisů.

Jedná se o nejzávažnější porušení, které představují vysoké riziko významného poškození životního prostředí nebo vysoké riziko úmrtí či závažného poranění osoby. Při zjištění takového porušení je třeba neprodleně přistoupit k vhodným nápravným opatřením, což je např. okamžité odstavení vozidla.

Do **kategorie rizik II** patří tyto porušení: „(1) *dopravní jednotka zahrnuje více než jedno přípojné vozidlo; (2) vozidlo již neodpovídá normám pro schválení, ale nepředstavuje bezprostřední nebezpečí; (3) vozidlo není vybaveno funkčními hasicími přístroji podle požadavků; hasicí přístroj lze považovat za funkční, pokud chybí pouze předepsaná plomba a/nebo označení doby použitelnosti; to však neplatí, pokud je hasicí přístroj viditelně nefunkční, např. tlakoměr ukazuje 0; (4) vozidlo není vybaveno podle požadavků ADR nebo podle písemných pokynů; (5) nebyla dodržena data zkoušek a inspekcí cisteren, cisternových vozidel, cisternových kontejnerů atd. a doby použitelnosti obalů, IBC nebo velkých obalů; (6) jsou přepravovány kusy s poškozenými obaly, IBC nebo velkými obaly, nebo poškozené nevyčištěné prázdné obaly; (7) přeprava balených věcí v kontejneru, který není konstrukčně provozuschopný; (8) cisterny/cisternové kontejnery (včetně prázdných a nevyčištěných) nejsou patřičně uzavřeny; (9) přeprava věcí ve skupinovém obalu s vnějším obalem, který není patřičně uzavřen; (10) nesprávné označení bezpečnostními značkami, nápisy nebo velkými bezpečnostními značkami; (11) písemné pokyny neodpovídají vzoru dle ADR, nebo chybí v souladu s ADR; (12) vozidlo není patřičně hlídáno nebo zaparkováno.*“⁶¹

Tato porušení představují riziko poškození životního prostředí nebo poranění osoby. Pokud je při kontrole zjištěno takovéto porušení, je potřeba provést vhodné nápravné opatření. Nejlépe, pokud je to vhodné a možné, odstranit nedostatky na místě kontroly. Pokud nelze, tak nejpozději v místě vykládky.

⁶¹ Pokyn ředitele ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR č. 2/2017, kterým se upravuje činnost při provádění kontroly přeprav nebezpečných nákladů podle Evropské dohody o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (ADR), ve znění pozdějších předpisů.

Poslední **kategorie rizik III** obsahuje následující porušení: „(1) velikost velkých bezpečnostních značek nebo bezpečnostních značek nebo velikost písma, číslic nebo symbolů na velkých bezpečnostních značkách nebo bezpečnostních značkách neodpovídá předpisům; (2) v přepravní dokumentaci chybí informace jiné než vztahující se ke kategorii rizik I (16); (3) osvědčení o školení řidiče není ve vozidle, ale existuje důkaz o tom, že ho řidič má; (4) velikost oranžových tabulí nebo velikost, či čitelnost identifikačních číslic neodpovídá předpisům ADR.“⁶²

Všechna porušení byla v kategorii rizik III, která představuje nízké riziko pro možné poranění osob anebo poškození životního prostředí. Pokud nelze provést nápravu na místě, lze tak učinit až v podniku dopravce. Řidiči za jakékoliv porušení při přepravě nebezpečných věcí hrozí pokuta do výše 10 000 Kč. Dopravci, odesílateli nebo příjemci, který nedodrží podmínky, jež byly stanoveny pro přepravu nebezpečných věcí, hrozí pokuta až do 700 000 Kč.

Samotná přeprava nebezpečných věcí za bezpečných podmínek je v zájmu celé společnosti. Možné incidenty či dopravní nehody vozidel, které přepravují nebezpečný náklad mají ve spojitosti k případným následkům, ve srovnání s běžnými nehodami, potenciál způsobit katastrofické následky na životním prostředí, majetku, ale také hlavně na lidských životech.⁶³

⁶² Pokyn ředitele ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR č. 2/2017, kterým se upravuje činnost při provádění kontroly přeprav nebezpečných nákladů podle Evropské dohody o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (ADR), ve znění pozdějších předpisů.

⁶³ KOMÁREK, Jindřich. *Bezpečnost silničního provozu*. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, 2022. ISBN 978-80-7251-529-5.

5 Kontrola technického stavu

Obsahem činnosti Policie ČR v rámci dohledu na silniční provoz vozidel je základní kontrola, jejíž součástí je i technický stav vozidla přímo v silničním provozu a dále speciální kontrola technického stavu vozidel. Jedná se o kontrolu technického stavu silničních motorových vozidel a přípojných vozidel, jejich vybavení, používání předepsaného osvětlení a jeho funkčnosti, přetížení apod. Při speciální kontrole technického stavu současně probíhá i již zmíněná základní silniční kontrola. Kombinace obou kontrol mají význam pro zajištění bezpečného provozu vozidel, zejména z hlediska vyššího počtu vozidel podrobených kontrole.⁶⁴

Speciální kontrola technického stavu je spojena se snahou států snížit či odstranit rizika vzniku dopravních nehod ve vztahu s jejich technickým stavem. Směrnice 2014/45/EU se zabývá prováděním pravidelných technických kontrol silničních motorových vozidel. Další velice důležitou směrnicí je 2014/47/EU vztahující se na autobusy a autokary kategorie M2 a M3, dále na nákladní vozidla kategorie N2 a N3 a vozidla přípojná nad 3,5 t kategorie O3 a O4 i na traktory kategorie T5. Státy Evropské Unie mohou také provádět kontroly vozidel, kterých se tento právní předpis netýká, jakou jsou např. lehká užitková vozidla, anebo je možné kontroly provádět i na místech jiných, než jsou veřejné pozemní komunikace.⁶⁵

Silniční kontrola technického stavu vozidel probíhá zejména vizuálně, v případě podrobnější kontroly je pozornost zaměřena na pneumatiky, kola, brzdy, podvozek či emise, výfukové plyny a hluk. Členské státy Evropské Unie by měly každý rok provést tuto kontrolu alespoň u 5 % všech zaregistrovaných užitkových vozidel. Policisté na území České republiky mají právo nařídit řidiči dojet do nejbližší stanice technické kontroly vzdálené max. 8 km. Zajíždka na stanici technické kontroly, včetně cesty zpět nesmí být delší než 16 km.

⁶⁴ KOPECKÝ, Zdeněk a PAVLÍČEK, Kamil. *Dopravně bezpečnostní činnost (zvláštní část)*. Praha: Police History, 2006, ISBN 8086477-32-0.

⁶⁵ KOMÁREK, Jindřich. *Bezpečnost silničního provozu*. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, 2022. ISBN 978-80-7251-529-5.

Řidič musí spolupracovat a je povinen umožnit přístup k vozidlu a k jeho dokumentaci. Dále musí řidič mít poslední osvědčení o technické způsobilosti vozidla a protokol o silniční technické kontrole. Technické silniční kontroly Policie ČR provádí na základě § 6a zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o silničním provozu“), které jsou však blíže upraveny v prováděcí vyhlášce č. 82/2012 Sb., vyhláška o provádění kontrol technického stavu vozidel a jízdních souprav v provozu na pozemních komunikacích (dále jen „vyhláška o technických silničních kontrolách“). Tato vyhláška obsahuje více než 1 000 závad, které lze na vozidlech najít a zjistit. Závady, které jsou zjištěny se dělí na 3 typy: závady lehké (A), závady vážné (B), závady nebezpečné (C). V případě zjištění závad závažných a nebezpečných při kontrole, je policista oprávněn zakázat další jízdu takovým vozidlům po veřejných pozemních komunikacích. Země Evropské Unie se řídí vlastní právní úpravou v případě, že je řidiči uložena sankce za zjištěné nedostatky. Pokud je zjištěna nebezpečná závada vozidla ohrožující bezpečnost silničního provozu, je policista povinen zadržet řidiči osvědčení o registraci vozidla na základě § 6b zákona o silničním provozu.⁶⁶

Nebezpečnou závadou se rozumí dle § 4a vyhlášky o technických silničních kontrolách, taková závada, jenž zvyšuje v rámci své povahy a rozsahu výrazně ohrožení bezpečnosti provozu či nepříznivě působí na životní prostředí:

- *„absence nebo odstranění podstatné části výfukového systému, poškození brzdového systému vylučující jeho použití, zejména vyřazení jeho části z provozu, destrukce brzdových kotoučů a obložení;*
- *absence čelního skla nebo jeho poškození na více než 50 % plochy;*
- *zjevné nadměrné úniky provozních kapalin;*
- *koroze nebo praskliny nosných částí zjevně narušující pevnost rámu nebo karoserie;*

⁶⁶ Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů.

- opotřebení nebo poškození pneumatik odhalující nosné vrstvy;
- deformace rámu nebo karoserie dosahující sloupku A, u motocyklů značné deformace základních prvků rámu;
- deformace nápravy včetně jejího uložení mající vliv na její pevnost;
- zjevná deformace uložení motoru (např. utržené úchyty, posunutí motoru);
- deformace karoserie zasahující do vnitřního prostoru osádky vozidla;
- deformace hlavních částí systému řízení, které zjevně ovlivňují bezpečné ovládání vozidla (např. převodovky, posilovače, spojovací tyče, hřídele volantu);
- zjevné deformace nebo praskliny kol;
- zjevný únik výfukových nebo jiných jedovatých plynů do prostoru řidiče nebo prostoru pro přepravu cestujících u vozidla kategorie M2 a M3.⁶⁷

Policista je povinen vydat doklad o provedené silniční kontrole. Tento doklad zahrnuje následující informace: údaje o vozidle, jeho provozovateli, řidiči a osobě, jež provedla technickou silniční kontrolu, datum, čas a místo, kde byla technická silniční kontrola provedena. Dále obsahuje kontrolní úkony a výsledek provedené technické silniční kontroly. Bohužel technickým kontrolám vozidel není věnována taková pozornost. Avšak při zjištění selhání technických soustav u těžkých nákladních vozidel jako jsou spojovací zařízení nebo brzdy apod., následky takových nehod jsou zcela fatální. Kromě výše uvedených nebezpečných závad se za nebezpečnou technickou závadu také pokládá překročení nápravové hmotnosti nákladních vozidel.⁶⁸

Při technické silniční kontrole se prověřuje 10 hlavních oblastí. Identifikace je první z nich. Policie se u této kategorie zaměřuje na kontrolu registračních značek, jejich způsob uchycení a taky na VIN („Vehicle Identification Number“) vozidla. Druhou oblastí je brzdové zařízení. Jedná se o vše, co se týká celkové soustavy brzdového systému. Třetí oblastí je řízení. Zde se zkoumá

⁶⁷ KOMÁREK, Jindřich. *Bezpečnost silničního provozu*. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, 2022. ISBN 978-80-7251-529-5.

⁶⁸ KOMÁREK, Jindřich. *Bezpečnost silničního provozu*. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, 2022. ISBN 978-80-7251-529-5.

např. vůle v řízení, samotný volant, převodovka řízení, posilovač a celkový mechanický stav. Do čtvrté oblasti spadá kontrola výhledu. Kontrolují se možné předměty ve výhledu, stav zasklení, zpětná zrcátka, stěrače a ostřikovače, popř. systém odmlžování. Pátou oblastí jsou svítilny, světlomety, elektrické zařízení a odrazky. U této kategorie probíhá kontrola celkového osvětlení vozidel, jejich funkčnost, mechanické poškození světlometů, jejich krytů, odrazek a svítilen, elektrické vedení a baterie. Šestou kategorií jsou nápravy, kola, pneumatiky a zavěšení náprav. Zde se kontrolují nápravy, čepy, pneumatiky, kola, tlumiče, pružiny, stabilizátory atd. V sedmé oblasti se nachází podvozek vozidla a části připevněné k podvozku. V této obsáhlé kategorii se nachází např. podvozek a jeho celkový stav, nárazníky, kabina, karoserie, dveře, sedadla, blatníky. Do osmé oblasti spadá jiné vybavení. Jedná se o bezpečnostní pásy, airbagy, hasící přístroje, lékárničku, rychloměr, tachograf, počítadlo ujetých kilometrů aj. Devátou kategorií je obtěžování okolí. Kontrolují se především emise a zařízení, které je omezuje, únik kapalin nebo např. systém omezení hluku. Předposlední kategorií jsou doplňkové kontroly u vozidel kategorie M2 a M3, sloužících k dopravě osob. Jedná se o mikrobusey a velké autobusy, u kterých se kontrolují dveře, nouzové východy, systém větrání a vytápění, sedadla, schody a stupátka, uličky, plochy pro cestující nebo např. signalizační a speciální vybavení atd. Poslední kategorií je kontrola upevnění nákladu.⁶⁹

Kontrolu technického stavu vozidel Policie ČR provádí ve 2 režimech. Jednak jako základní kontrolu technického stavu anebo jako technickou silniční kontrolu. Základní kontrola technického stavu je prováděna v rámci základní kontroly. Tuto kontrolu může provádět způsobilý policista, který absolvoval ZOP („základní odbornou přípravu“). Náplní kontroly je určit, jestli bylo užito vozidlo v rámci provozu na pozemních komunikacích, které splňuje zákonem o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích stanovené podmínky. Oproti tomu dle pokynu ředitele ŘSDP 2/2021 čl. 24 odst. 3 se technická silniční kontrola (TSK) provádí: *„jako cílená speciální kontrola technického stavu podle zákona o silničním provozu. Rozsah a způsob provedení TSK stanoví vyhláška*

⁶⁹ Vyhláška č. 82/2012 Sb., o provádění kontrol technického stavu vozidel a jízdních souprav v provozu na pozemních komunikacích (vyhláška o technických silničních kontrolách), ve znění pozdějších předpisů.

o technických silničních kontrolách. TSK jsou oprávněni provádět pouze proškolení policisté služby dopravní policie po absolvování kvalifikačního nebo specializačního kurzu, nebo školení a dále policisté služby dopravní policie mající pro tuto činnost potřebnou praxi a zkušenosti. O tom, zda má policista dostatečnou praxi a zkušenosti rozhoduje vedoucí.⁷⁰

U vozidel přepravujících nebezpečné věci je obsahem kontroly i technický stav a kontrola způsobilosti vozidla. Výsledkem kontrol je zjištění a řešení přestupků nebo odhalení technicky nezpůsobilého vozidla k provozu na pozemní komunikaci, jenž by mohla ohrozit ostatní účastníky provozu.⁷¹

⁷⁰ Pokyn ředitele ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR č. 2/2021, kterým se upravuje postup při dohledu na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

⁷¹ KOPECKÝ, Zdeněk a PAVLÍČEK, Kamil. *Dopravně bezpečnostní činnost (zvláštní část)*. Praha: Police History, 2006, ISBN 8086477-32-0.

6 Kontrola upevnění nákladu

Upevnění nákladu na nebo ve vozidlech je jednou z hlavních oblastí v rámci zajištění bezpečnosti silničního provozu. Je závislá na celé řadě aspektů. První z nich je dispozice nákladu. Jedná se především o jeho rozměry, hmotnost a celkový tvar. Důležitou roli hraje i to, jakým způsobem je náklad zabalen, o jaký materiál se jedná a jak je v daném obalu náklad uložen nebo na čem je daný materiál uložen (např. paleta). Nespornou roli hraje i volba dopravního prostředku. Existuje celá řada různých vozidel pro přepravu různých druhů nákladu. Dalším faktorem je znalost personálu na nakládce a zároveň naložení a následné uložení nákladu na vozidle. Personál by měl vědět, co se nakládá a jakým způsobem má být daný náklad uložen na vozidlo k přepravě. Vhodné použití vázacích a zajišťovacích prostředků je nedílnou součástí přepravy nákladu. Jedná se o různé kurty, pásy, řetězy. Řidič by měl znát, v jakých případech, čím a jak správně náklad na vozidle upevnit. V neposlední řadě velmi důležitým faktorem v oblasti bezpečné přepravy nákladu je samotná přeprava na určené místo. Styl jízdy řidiči může ovlivnit celkový dopad na bezpečnost silničního provozu. Bezpečné dopravení nákladu do cílové destinace je závislé na souhře všech subjektů, které se na přepravě podílejí. Jedná se o výrobce, baliče, odesílatele, personál nakládky, dopravce a řidiče. Náklad musí být na vozidle zajištěn pro běžné provozní podmínky. Nejedná se pouze o konstantní rychlost po pozemní komunikaci, a případnou dopravní nehodu. Jsou zde zahrnuty další faktory, jako jsou: úhybné manévry, objíždění, ostré zatočení anebo prudké brždění. Není možné, aby se náklad za žádných okolností během přepravy sesunul z ložné plochy vozidla. K možnému vypadnutí nákladu nesmí dojít ani v případě krizového brždění. V případě jakéhokoliv nesprávného uložení a zajištění nákladu dochází k následkům, které v lepším případě skončí pouze reklamací zboží, finanční ztrátou, popřípadě poškozením dobrého jména firmy. V těch nejhorších případech dochází ke zraněním, či dokonce k úmrtím osob.⁷²

⁷² DOŠEK, Jiří. *Zajištění nákladu v silniční dopravě*. Online. 2022. Dostupné z: www.dekra.cz. [citováno 2024-03-03].

Druhy a způsob zajištění nákladu je v České republice udáván více právními předpisy. Zákon o silničním provozu v ustanovení § 5 odst. 1 písm. i) udává řidiči povinnost: „zajistit bezpečnost přepravované osoby nebo zvířete a bezpečnou přepravu nákladu,“⁷³ Samotnému upevnění, uložení a zabezpečení nákladu se věnuje ustanovení § 52 odst. 1 a 2 zákona o silničním provozu, které uvádí: „(1) Předměty umístěné ve vozidle musí být umístěny tak, aby neomezovaly a neohrožovaly řidiče nebo osoby přepravované ve vozidle a nebránily výhledu z místa řidiče. (2) Při přepravě nákladu nesmí být překročena maximální přípustná hmotnost vozidla a maximální přípustná hmotnost na nápravu vozidla. Náklad musí být na vozidle umístěn a upevněn tak, aby byla zajištěna stabilita a ovladatelnost vozidla a aby neohrožoval bezpečnost provozu na pozemních komunikacích, neznečišťoval nebo nepoškozoval pozemní komunikaci, nezpůsoboval nadměrný hluk, neznečišťoval ovzduší a nezakrýval stanovené osvětlení, odrazky a registrační značku, rozpoznávací značku státu a vyznačení nejvyšší povolené rychlosti; to platí i pro zařízení sloužící k upevnění a ochraně nákladu, jako jsou například plachta, řetězy nebo lana. Předměty, které lze snadno přehlédnout, jako jsou například jednotlivé tyče nebo roury, nesmějí po straně vyčnívat.“⁷⁴ Odesílatel má povinnost předat k přepravě náklad ve stavu a způsobem, jež umožňuje splnění potřeb na umístění, nakládání a upevnění nákladu.

Dalším právním předpisem je vyhláška o technických silničních kontrolách. Konkrétně příloha č. 5 ke zmíněné vyhlášce udává podmínky zajištění nákladu. Definuje jak velkým silám, které jsou způsobeny zpomalením nebo zrychlením vozidla, musí náklad odolat. Ve směru jízdy je velikost síly stanovena na 0,8 násobek hmotnosti nákladu, kolmo na směr jízdy a protisměr jízdy je velikost síly rovna 0,5 násobku hmotnosti nákladu. Obecně musí zabezpečení nákladu odolat silám při převrácení nebo náklonu. Samotné rozložení nákladu na vozidle musí zohledňovat hodnoty největších povolených a technicky přípustných hmotností vozidla v souladu s vyhláškou č. 209/2018 Sb. Při uchycení

⁷³ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů.

⁷⁴ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů.

a zabezpečení nákladu na vozidle lze využít různých konstrukčních prvků vozidla, na kterém je náklad naložen. Jedná se bočnice, přední a zadní čelo, úchyty určené pro připevnění nákladu nebo např. klaníce. Při využití těchto prvků se musí zohlednit nároky na jejich zatížení. Vyhláška dále stanovuje jednotlivé metody, které i v kombinaci lze použít při zabezpečení nákladu, jako je zajištění zámkem, přímé připevnění, zablokování (celkové/lokální) a připevnění k podlaze shora přes náklad.⁷⁵

V rámci kontrol zabezpečení a upevnění nákladu se postupuje podle následujících technických norem: EN 12195-1 (výpočet sil pro připevnění), EN 12195-2 (připevnění popruhy vyrobenými z umělých vláken), EN 12195-3 (upevňovací řetězy), EN 12195-4 (upevňovací lana z ocelových drátů), EN 12640 (úchyty pro připevnění), EN 12641 (nepromokavé plachty), EN 12642 (pevnost konstrukce karoserie vozu), ISO 1161 a ISO 1496 (kontejner ISO), EN283 (výměnné nástavby), EUMOS 40509 (přepravní balení), EUMOS 40511 (tyče a klanice). Stejně jako u technického stavu, tak i u zabezpečení a upevnění nákladu jsou v rámci kontrol zjištěná porušení rozdělena do 3 typů závad: lehká, vážná nebezpečná. O **lehkou závadu** se jedná v situaci: *„kdy náklad je zabezpečen, avšak je vhodné poučit řidiče o bezpečnosti přepravovaného nákladu.“* Za **vážnou závadu** je hodnoceno pochybení: *„kdy náklad není dostatečně zabezpečen a může dojít k výraznému posunutí nebo převrácení nákladu nebo jeho částí.“* V nejhorším případě je při kontrole shledána **nebezpečná závada**: *„kdy je bezprostředně ohrožena bezpečnost silničního provozu v důsledku rizika ztráty nákladu nebo jeho částí nebo v důsledku nebezpečí přímo souvisejícího se zabezpečením nákladu, nebo je-li bezprostředně ohrožena bezpečnost osob.“⁷⁶*

⁷⁵ Vyhláška č. 82/2012 Sb., o provádění kontrol technického stavu vozidel a jízdních souprav v provozu na pozemních komunikacích (vyhláška o technických silničních kontrolách), ve znění pozdějších předpisů.

⁷⁶ Vyhláška č. 82/2012 Sb., o provádění kontrol technického stavu vozidel a jízdních souprav v provozu na pozemních komunikacích (vyhláška o technických silničních kontrolách), ve znění pozdějších předpisů.

Kontrola zabezpečení a upevnění nákladu spočívá především ve vizuální kontrole správného použití vhodných opatření, a to v rozsahu, který je nezbytný pro zabezpečení nákladu. Dále pak je možné měřit síly napětí, vypočítat, jaká je účinnost zabezpečení. V neposlední řadě ke kontrole osvědčení.⁷⁷

Při nakládání musí být ložná plocha vozidla uklizená bez jakéhokoli znečištění, které by mohlo snižovat součinitel tření. Náklad se do vozidla vždy skládá od čela bez mezery. Pro zvýšení třecího účinky v případě pohybu nákladu po ložné desce se používají protiskluzové rohože, nazývané také jako RH-rohože. Tyto rohože zajišťují zvýšení součinitele kluzného tření o 0,6. K zabezpečení nákladu proti pohybu se především využívá vázacích prostředků, kterých je celá řada. Platí pravidlo, že by vázací prostředek měl být v kontaktu pouze s nákladem a/nebo se zabezpečovacími body.⁷⁸

První z nich jsou popruhy ze syntetických vláken definované normou EN 12195-2. Používá se především při upevňování nákladu přes vrchol. Tento vázací prostředek obsahuje samotný popruh, napínací zařízení (ráčna) a koncový kovový komponent. Ráčna se rozděluje na 2 typy dle manipulace, tažná nebo tlačná. Koncový kovový komponent je zařízení, které spojuje prostředky vázacího popruhu či napínacího zařízení s přípevňovacím bodem břemene a přípevňovacím bodem vozidla. Popruhy mohou být jednodílné nebo dvoudílné. Na každém popruhu je štítek, na kterém jsou uvedeny informace a vlastnosti o daného popruhu, jako je: název nebo znak výrobce, materiál popruhu, číslo a část normy, rok výroby, přivazovací únosnost, délka popruhu, ruční normalizovaná síla, normalizovaná napínací síla, dovolené prodloužení popruhu v % a upozornění, k čemu není popruh určen. Při použití tohoto typu vázacího prostředku nesmí být popruh jakkoliv poškozen, jelikož se značným způsobem snižuje jeho pevnost nebo nesmí být na něm uzel. Lze při upevnění nákladu popruhy použít prostředky na ochranu hran, které zajistí nepoškození nákladu a lepší upoutání nákladu k vozidlu.

⁷⁷ Vyhláška č. 82/2012 Sb., o provádění kontrol technického stavu vozidel a jízdních souprav v provozu na pozemních komunikacích (vyhláška o technických silničních kontrolách), ve znění pozdějších předpisů.

⁷⁸ FLORIAN, Luděk. et al. *Metodika upevnění nákladu*. Online. Centrum služeb pro silniční dopravu (CSPSD). 2010. Dostupné z: <https://www.cspsd.cz/> [citováno 2024-03-03].

Druhým vázacím prostředkem jsou řetězy upravené normou EN 12195-3. Tento prostředek se používá především u nákladů s ostrými hranami a u těžkých nákladů. Řetězy se také používají v případě přímého vázání. Stejně jako v případě popruhů ze syntetických vláken je i řetěz opatřen štítkem specifikujícím informace a vlastnosti o vázacím prostředku. Pro všechny vázací prostředky platí, že se nesmí používat v kombinaci, jelikož každý typ prostředku se chová jinak a mění svoji délku jinak pod zatížením. V případě, že je řetěz jakýmkoliv způsobem poškozen, nesmí se použít jako vázací prostředek. Nesmí se používat v případě, že jsou např. spojované šrouby anebo zamotané. Hrany nákladu a také samotné přivazovací řetězy se chrání před poškozením a proti oděru různými ochrannými pomůckami, jako jsou rohové chrániče nebo ochranné návleky.⁷⁹

Ocelová lana jsou dalším vázacím prostředkem, který se používá k zabezpečení a upevnění nákladu specifikovaném normou EN 12195-4. Jsou využívána při přepravě drátěných sítí používajících se k vyztužování betonu. Dále k přepravě určitého typu dřeva, např. při přepravě podélně vrstvených velkých klád. Dělí se na 2 typy, kdy prvním je obyčejné ocelové lano bez nebo s napínacím a připojovacím zařízením. Druhým typem je ploché přivazovací ocelové drátěné lano. Jedná se o soustavu několika ocelových drátěných lan poskládaných jedno vedle druhého, které jsou vzájemně spojena. Součástí je upevňovací a napínací zařízení. Stejně jako v předešlých případech jsou lana opatřena štítky. V případě jakéhokoliv poškození musí být ocelové lano vyřazeno. Ocelová lana se nesmí ohýbat v blízkosti splétání nebo objímek, a aby nedošlo k jejich poškození, musí být chráněny pomocí chráničů hran anebo ochranných povlaků.

Sítě, jako možný upevňovací prvek, se skládají z lan nebo popruhů, buď umělých nebo přírodních vláken anebo ocelových drátů. Popruhovité sítě jsou používány zejména jako bariéry, které rozdělují na jednotlivé úseky nákladový prostor. Oproti tomu lanové či lankové sítě lze použít jako primární upevňovací systém k vozidlu nebo paletám. Sítě o nižší hmotnosti se také používají v případě zakrytí nákladu, u kterého není vyžadováno zakrytí plachtou. Při použití sítí

⁷⁹ FLORIAN, Luděk. et al. *Metodika upevnění nákladu*. Online. Centrum služeb pro silniční dopravu (CSPSD). 2010. Dostupné z: <https://www.cspsd.cz/> [citováno 2024-03-03].

se musí zkontrolovat, zda nejsou kovové části poškozené nebo zkorodované. V případě popruhových sítí, aby nebyly pořezané nebo stehy mezi jednotlivými popruhy nebyly porušené.

V případě, kdy nedojde k zaplnění celé ložné plochy vozidla, využívají se tzv. blokovací mezidesky. Tyto mezidesky se montují na podélně latě vedoucích po bocích nákladového prostoru nebo na lat'ové desky u vozidel, které mají boční shrnovací plachtu, ale také na vozidla s klanicemi. Mezidesky zabraňují posunu nákladu směř vzad, primárně při akceleraci.⁸⁰

⁸⁰ FLORIAN, Luděk. et al. *Metodika upevnění nákladu*. Online. Centrum služeb pro silniční dopravu (CSPSD). 2010. Dostupné z: <https://www.cspsd.cz/> [citováno 2024-03-03].

7 Problematika silniční dopravy v sousedních státech

Jelikož jsou všechny 4 okolní státy České republiky v Evropské Unii, řídí se primárně evropským právem, kterým jsou vázány. V oblasti sociálních předpisů, stanovených hlavně v nařízení EPaR (ES) č. 561/2006 a nařízení EPaR (EU) č. 165/2014, platí stejné podmínky ve všech okolních státech. Hmotnosti jsou stanoveny konsolidovanou směrnicí Rady 96/53/ES ze dne 25. července 1996, kterou se pro některá silniční vozidla provozovaná ve Společenství stanoví max. povolené rozměry ve vnitrostátním a mezinárodním provozu a max. povolené hmotnosti v mezinárodním provozu. V rámci přepravy nebezpečných věcí platí Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí rovněž ve všech sousedních státech. Kromě evropských právních norem má každý stát ještě svou vlastní právní úpravu, která je samozřejmě v souladu s evropským právem. Např. hlavními rozdíly mezi Českou republikou a jejími sousedy jsou druhy a výše sankcí za jednotlivá porušení.

V Německu se jako vnitrostátní úprava v rámci silniční dopravy, dodržování hmotností a rozměrů a technických požadavků na motorová vozidla používají tyto předpisy: *Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung* (StVZO), *Straßenverkehrs-Ordnung* (StVO) a *Güterkraftverkehrsgesetz* (GüKG).⁸¹

V Polsku platí tyto vnitrostátní předpisy: *Prawo o ruchu drogowym*, platný ze dne 20. června 1997 a dále *Ustawa o transporcie drogowym*, platný ze dne 6. září 2001.⁸²

⁸¹ *Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung*. Online. 2012. StVZO. Dostupné z: https://www.gesetze-im-internet.de/stvzo_2012/BJNR067910012.html [citováno 2024-15-1].
Straßenverkehrs-Ordnung. Online. 2013. StVO. Dostupné z: https://www.gesetze-im-internet.de/stvo_2013/BJNR036710013.html [citováno 2024-15-1].
Güterkraftverkehrsgesetz. Online. 1998. GüKG. Dostupné z: https://www.gesetze-im-internet.de/g_kg_1998/BJNR148510998.html [citováno 2024-25-1].

⁸² *Prawo o ruchu drogowym*. Online. 1997. LexLege. Dostupné z: <https://lexlege.pl/prawo-o-ruchu-drogowym/> [citováno 2024-10-1].

Na Slovensku je zákonná úprava v oblasti silniční dopravy následující: zákon č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov, zákon č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave, zákon č. 462/2007 Z. z. o organizácii pracovného času v doprave a o zmene a doplnení zákona č. 125/2006 Z. z. o inšpekcii práce a o zmene a doplnení zákona č. 82/2005 Z. z. o nelegálnej práci a nelegálnom zamestnávaní a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení zákona č. 309/2007 Z. z.⁸³

V Rakousku jsou vnitrostátní úpravou zákony: Gesamte Rechtsvorschrift für Straßenverkehrsordnung z roku 1960, Gesamte Rechtsvorschrift für Kraftfahrzeuggesetz z roku 1967, Gesamte Rechtsvorschrift für Güterbeförderungsgesetz z roku 1995, Gesamte Rechtsvorschrift für Arbeitszeitgesetz z roku 1969 a Gesamte Rechtsvorschrift für Arbeitsruhegesetz z roku 1983.⁸⁴

Ustawa o transporcie drogowym. Online. 2001. LexLegis. Dostupné z: <https://lexlege.pl/ustawa-o-transporcie-drogowym/> [citováno 2024-10-1].

⁸³ *Zákon č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov.* Online. 2009. Zakony pre ľudí.sk. Dostupné z: <https://www.zakonypreludi.sk/zz/2009-8> [citováno 2024-11-1].

Zákon č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave Online. 2012. Zakony pre ľudí.sk. Dostupné z: <https://www.zakonypreludi.sk/zz/2012-56> [citováno 2024-16-1].

Zákon č. 462/2007 Z. z. o organizácii pracovného času v doprave a o zmene a doplnení zákona č. 125/2006 Z. z. o inšpekcii práce a o zmene a doplnení zákona č. 82/2005 Z. z. o nelegálnej práci a nelegálnom zamestnávaní a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení zákona č. 309/2007 Z. z. Online. Zakony pre ľudí.sk. 2007 Dostupné z: <https://www.zakonypreludi.sk/zz/2007-462> [citováno 2024-11-1].

⁸⁴ *Rechtsvorschrift für Straßenverkehrsordnung.* Online. 1960. Gesamte. Dostupné z: <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10011336> [citováno 2024-25-1].

Rechtsvorschrift für Güterbeförderungsgesetz. Online. 1995. Gesamte. Dostupné z: <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10007643> [citováno 2024-25-1].

Rechtsvorschrift für Güterbeförderungsgesetz. Online. 1995. Gesamte. Dostupné z: <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10007643> [citováno 2024-25-1].

Rechtsvorschrift für Arbeitszeitgesetz. Online. 1969. Gesamte. Dostupné z: <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10008238> [citováno 2024-25-1].

Rechtsvorschrift für Arbeitsruhegesetz. Online. 1983. Gesamte. Dostupné z: <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10008541> [citováno 2024-25-1].

8 Praktická část diplomové práce

Praktická část diplomové práce se v první části zabývá kontrolou silniční dopravy v Kraji Vysočina ze strany Policie ČR a jejími výsledky a efektivitou. Druhá část je věnována porovnání těchto kontrol a zjištěných porušení se 3 sousedními kraji – Jihomoravský kraj, Pardubický a Středočeský kraj. Dále je vyhodnocena celková efektivita v rámci všech 4 krajů za období 5 let.

Podkladem pro výsledky praktické části byla data získána z policejní evidence KEP (kniha evidence práce). Konkrétní data se týkají kontrol Policie ČR v oblasti sociálních předpisů, hmotnosti a rozměrů vozidel a přepravy nebezpečných věcí. Vyhodnocované a porovnávané období bylo od roku 2019 do roku 2023. Získaná data byla analyzována a následně zpracována ve formě grafů a tabulek v programu MS Excel. Efektivita byla vyhodnocena jako poměr počtu zjištěných porušení v dané oblasti k celkovému počtu zkontrolovaných vozidel vyjádřený v procentech.

V Kraji Vysočina je 5 dopravních inspektorátů, 1 oddělení silničního dohledu a 1 dálniční oddělení, které sídlí ve Velkém Beranově. Na každém oddělení se nachází policisté, kteří jsou speciálně proškoleni v rámci kontrol silniční dopravy. Jsou zařazení do tzv. Kamion-Team. Tito policisté absolvovali různé kurzy, které se týkají např. problematiky sociálních předpisů, přepravy nebezpečných věcí anebo technických stavů vozidel. Většina absolvovaných kurzů a školení je prováděna opakovaně v průběhu let anebo v různých úrovních v podobě základních kurzů a kurzů specializovaných prohlubujících znalosti v dané problematice. Na dálniční oddělení a oddělení silničního dohledu vykonává činnost Kamion-Team zhruba 4 až 5 policistů na každém oddělení. Na dopravních inspektorátech se většinou nachází 1 až 2 policisté. V Kraji Vysočina je do Kamion-Team zařazeno zhruba 15 až 20 policistů. Kontroly jsou prováděny

na dálnicích a silnicích I. a II. třídy. V Kraji Vysočina se nachází přibližně 2 127 km těchto silnic. Z toho je 93 km dálnic a 421 km silnic I. třídy.⁸⁵

Ředitelství silnic a dálnic provedlo v průběhu roku 2021 projekt s názvem Celostátní sčítání dopravy (dále jen „CSD“). CSD je uskutečňováno každých 5 let na dálnicích, silnicích I. až III. tříd a také na vybraných místních komunikacích. CSD bylo provedeno pro 13 kategorií vozidel, a to včetně cyklistů. Na území České republiky bylo uskutečněno na 6 465 úsecích. Způsob sčítání byl automatický, ale i ruční. Ruční sčítání probíhalo prostřednictvím 1 až 6 brigádníků, v rozmezí 4 - 6 opakování na každém úseku v závislosti na celkovém dopravním zatížení úseků.

Ze zveřejněných výsledků vyplynulo, že se od roku 2016 zvedl celkový dopravní výkon o zhruba 10 %. Z toho na silnicích o 9 % a na dálnicích dokonce o 15 %. V rámci jednotlivých kategorií vozidel došlo k nárustu u osobních vozidel o 9 % a u těžkých vozidel o 16 %. CSD bylo prováděno na silniční a dálniční síti o celkové délce 55 892 km, kde celkový dopravní výkon dosáhl v průměru skoro 160 000 000 vozokilometrů (kilometry, které ujede určité vozidlo) za den. Na silnicích I. třídy byla průměrná intenzita provozu 9 100 vozidel za den, u silnic II. třídy 2 900 vozidel za den a na dálnicích zhruba 30 700 vozidel za den.

V případě Kraje Vysočina je nejfrekventovanějším úsekem dálnice D1 mezi sjezdy v kilometru 162 (Velká Bíteš) a 168 (Devět Křížů), kde denně projede skoro 42 000 vozidel. Ve srovnání s nejvíce frekventovaným místem na D1, mezi sjezdy v kilometru 10 (Modletice) a 12 (Říčany), zde projede téměř 103 000 vozidel za den. V kategorii silnic I. třídy je na Vysočině nejvytíženější místo sil. I/38 mezi jihlavskými ul. Smrčenská a Romana Havelky, tzv. jihlavský přivaděč. Zde projede denně okolo 27 500 vozidel. U silnic II. třídy je místo s nejintenzivnějším provozem opět v Jihlavě, konkrétně na ul. Hradební, mezi ul. Znojemská a Žižkova. Projede zde až 20 300 vozidel za den.

⁸⁵ *Silniční síť*. Online. Krajská správa a údržba silnic Vysočiny. 2023. Dostupné z: <https://www.ksusv.cz/silnicni-sit/ds-1064>. [citováno 2024-20-2].

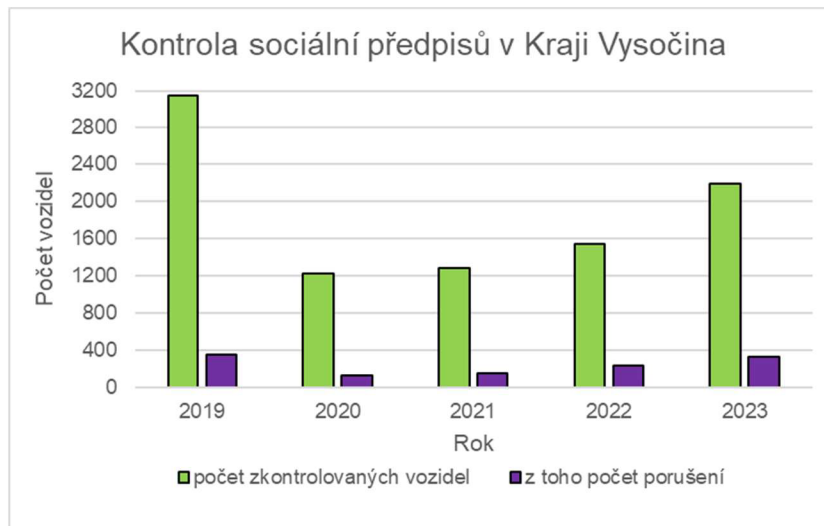
Ani druhé největší město na Vysočině nemá oproti Jihlavě menší provoz. V Třebíči je nejhustší provoz na hlavním průtahu městem na sil. I/23, kde za den projede zhruba 21 000 vozidel. Mezi další úseky na silnicích I. třídy s velmi vysokou intenzitou provozu patří úsek mezi Havlíčkovým Brodem a dálnicí D1. Provoz se zde za den pohybuje mezi 10 000 až 18 000 vozidly, kde největší je v Havlíčkovým Brodě od křižovatky se sil. I/34 až po výjezd z města. Mezi další zvláště vytižené úseky patří sil. I/34 mezi Pelhřimovem a dálnicí D1 se 14 000 vozidly za den. Frekventovaná je také doprava přímo ve městě Žďár nad Sázavou v návaznosti na sil. I/37 jak ve směru na Velkou Bíteš, tak na Ždírec nad Doubravou. Na tomto úseku projede okolo 14 000 až 15 000 vozidel denně. V neposlední řadě z velmi vytižených úseku je dále silnice v Novém Městě na Moravě, konkrétně sil. I/19, s intenzitou denního provozu okolo 10 000 vozidel.

V kategorii čistě těžké nákladní dopravy je nejsilnější intenzita provozu opět na dálnici D1 v úseku mezi kilometry 119 a 134, kde za den projede téměř 16 000 vozidel. V rámci silnic I. třídy je nejvytiženějším úsekem znovu sil. I/38, konkrétně mezi ul. Smrčenskou v Jihlavě a dálnicí D1. U silnic II. třídy se jedná o úsek sil. II/602 u Velkého Beranova, mezi sil. II/353 vedoucí na Žďár nad Sázavou a sil. II/404 ve směru Luka nad Jihlavou.⁸⁶

8.1 Kontrola sociálních předpisů v Kraji Vysočina a její efektivita

Data kontrol v oblasti sociálních předpisů v Kraji Vysočina jsou zobrazena na obrázku 4. Zeleně jsou zobrazeny celkové počty vozidel, u kterých byla provedena kontrola sociálních předpisů v daném kalendářním roce. Fialové sloupce znázorňují počet vozidel, u kterých bylo zjištěno porušení v uvedené oblasti.

⁸⁶ *Výsledky celostátního sčítání dopravy.* Online. Ředitelství silnic a dálnic. 2022. Dostupné z: <https://kraje.rsd.cz/vysocina/vysledky-celostatniho-scitani-dopravy/>. [citováno 2024-10-2].



Obrázek 4: Kontrola sociálních předpisů v Kraji Vysočina (Zdroj: autor)

V porovnání mezi roky je výrazný pokles kontrol a zjištěných porušení mezi roky 2019 a 2020. Zatímco v roce 2019 bylo zkontrolováno 3 145 vozidel, z toho u 351 vozidel bylo zjištěno porušení, tak v roce 2020 bylo zkontrolováno pouze 1 220 vozidel, z toho u 132 vozidel příslušníci Policie ČR zjistili porušení v oblasti sociálních předpisů. Tento propad lze vysvětlit v souvislosti s pandemií COVID-19. V rámci této celosvětové pandemie byla zavedena opatření, která měla dopad na celkovou dopravu, ať už vnitrostátní nebo mezinárodní, ale i na její kontrolu. Kontroly byly omezeny na minimum, aby případnou hrozcí nákazou nebyl ohrožen chod všech oddělení, jejichž činnost byla potřebná i v jiných oblastech působení Policie ČR. Z výše uvedeného grafu ale vyplývá, že po striktních opatřeních v roce 2020, se dnes počet kontrol začíná pomalu blížit roku 2019. V roce 2023 bylo zkontrolováno celkem 2 284 vozidel. Porušení bylo zjištěno u 333 vozidel. V porovnání mezi roky 2020 až 2023 je patrné, že samotný počet zjištěných porušení taktéž narůstá. I když není počet kontrol tak vysoký jako v roce 2019, jejich efektivita a účinnost zjištěných porušení je oproti roku 2019 procentuálně lepší. Zatímco v roce 2019 byl zhruba u každého devátého vozidla zjištěno porušení sociálních předpisů, tak v roce 2023 to bylo každé šesté až sedmé vozidlo. Účinnost zjištěných porušení byla v roce 2019 lehce přes 11 %, v roce 2023 byla přes 15 %. To značí o narůstající efektivitě kontrol. Lze to zdůvodnit kvalitnějším technologickým vybavením, které členové Kamion-Teamu mají k dispozici. Dalším důvodem můžou být bezesporu

zkušenosti příslušníků Policie ČR, kteří za dobu svého působení v rámci kontrol silniční dopravy už znají problémové dopravce.

Tabulka 1: Počet nejčastěji zastavených zahraničních vozidel na dálnici za účelem silniční kontroly v Kraji Vysočina (Zdroj: autor)

Dálnice	CZ		A		BG		D		HU		PL		RO		SK		Ostatní	
	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b
2019	15	1	10	0	88	6	45	5	59	6	159	10	207	22	586	44	620	111
2020	28	3	4	1	32	1	9	0	13	0	47	2	74	2	142	12	196	34
2021	86	8	0	0	21	4	3	0	21	4	63	1	63	2	136	12	130	15
2022	170	39	0	0	21	3	4	0	20	3	73	2	50	8	202	24	217	27
2023	234	35	4	0	42	12	6	0	41	9	106	10	159	28	297	42	366	69

Ve výše zobrazené tabulce 1 jsou uvedeny počty nejčastěji zastavených českých a zahraničních vozidel, u nichž byla provedena kontrola sociálních předpisů na dálnici D1. Každá země obsahuje 2 sloupce. Ve sloupečku „a“ se nachází celkový počet zkontrolovaných vozidel dané země v určitém roce. Ve sloupečku „b“ je to počet vozidel, u kterých bylo zjištěno porušení sociálních předpisů. Do tabulky byly vybrány nejčastěji kontrolované země v následujícím pořadí: Česká republika (CZ), Rakousko (A), Bulharsko (BG), Německo (D), Maďarsko (HU), Polsko (PL), Rumunsko (RO), Slovenská republika (SK). Do kolony v tabulce „Ostatní“ jsou započítána vozidla z třetích zemí. Nejčastěji kontrolovanými zeměmi v tomto případě jsou např. Turecko nebo Srbsko. Počet kontrolovaných vozidel v rámci let kopíruje četnost kontrol z předešlého grafu. Lze spatřit prudký pokles kontrol u všech cizích zemí během roku 2020. Během období pandemie COVID-19 v letech 2020 a 2021 je u většiny vozidel z cizích zemí pokles kontrol. Naopak v případě kontrol vnitrostátních vozidel sledujeme velký nárůst kontrol. Nejčastěji kontrolovanými zahraničními vozidly jsou vozidla ze Slovenské republiky a z třetích zemí. Velký počet kontrol slovenských vozidel je dle mého názoru způsoben především nulovou jazykovou bariérou. Jedná se o zahraničního dopravce, u kterého v případě zjištěného protiprávního jednání prakticky nenastává problém s dorozuměním a vysvětlením daného problému. Na druhou stranu, nejvíce kontrolovaných vozidel je z třetích

zemí. Zde si osobně myslím, že je to způsobeno značným nedodržováním pravidel v rámci sociálních předpisů.

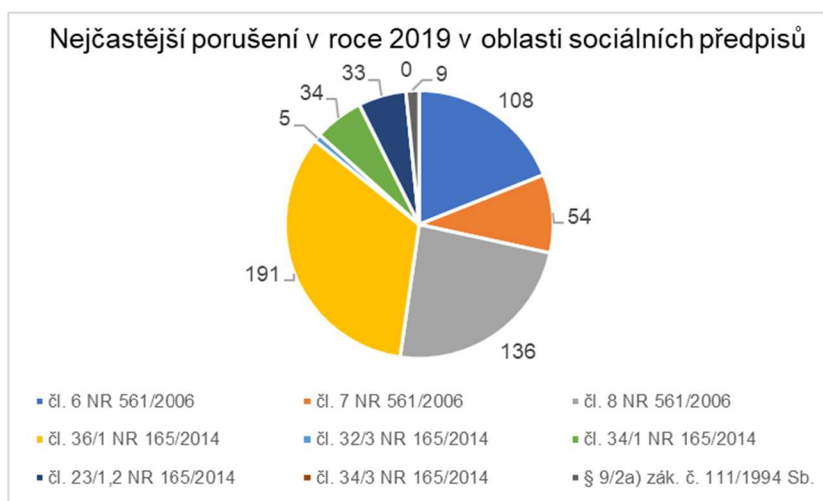
Tabulka 2: Počet nejčastěji zastavených zahraničních vozidel za účelem silniční kontroly na silnicích v Kraji Vysočina (Zdroj: autor)

Silnice	CZ		A		BG		D		HU		PL		RO		SK		Ostatní	
	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b
2019	870	83	6	2	14	0	14	3	38	4	157	13	21	2	91	8	24	3
2020	420	37	4	0	9	2	3	0	14	3	74	7	18	3	59	11	22	5
2021	580	79	2	0	1	0	4	0	16	4	64	8	14	2	38	6	20	1
2022	589	89	5	0	4	0	4	0	20	3	52	11	27	9	37	10	12	2
2023	643	99	5	0	13	1	4	0	29	2	90	7	20	4	45	5	25	1

V tabulce 2 jsou uvedeny nejčastěji zastavená česká a zahraniční vozidla v rámci kontroly sociálních předpisů na pozemních komunikacích, vyjma dálnice D1. Tyto kontroly vykonávají Dopravní inspektoráty a částečně Oddělení silničního dohledu. Kontroly jsou vykonávány ve většině případů na silnicích I. a II. třídy. Téměř 75 % kontrol tvoří vnitrostátní dopravci. V oblasti mezinárodních dopravců jsou nejčastěji kontrolováni polští a slovenští dopravci. V rámci počtu kontrol u českých dopravců následuje opět pokles v roce 2020 a poté postupný nárůst je sledován až k roku 2023. Ač se Kraj Vysočina nachází blízko hranic s Rakouskem a napříč Vysočinou vede sil. I/38, která z historického hlediska spojovala Prahu a Vídeň, tak počet kontrol rakouských dopravců je v porovnání s ostatními státy minimální.

Následujících 5 zobrazených grafů (viz obrázky 5 - 9) se týká porušení v oblasti sociálních předpisů v letech 2019 až 2023 v Kraji Vysočina. Ze získaných dat bylo vybráno a analyzováno pouze 9 nejčastějších porušení, která byla v daném období zjištěna při silničních kontrolách. Ostatní porušení v oblasti sociálních předpisů, jako např. nepředložení dokladu od nákladu při silniční kontrole, nejsou v grafech zahrnuty. Z nařízení EPaR (ES) č. 561/2006 byly vybrány články 6, 7 a 8. Čl. 6 se konkrétně týká nedodržování dob řízení, a to jak denních limitů, týdenních limitů, tak i dvoutýdenních limitů. Čl. 7 se vztahuje k dodržování bezpečnostních přestávek a čl. 8 k dobám odpočinku v rámci dne ale i týdne. Z nařízení EPaR (EU) č. 165/2014 byly vybrány

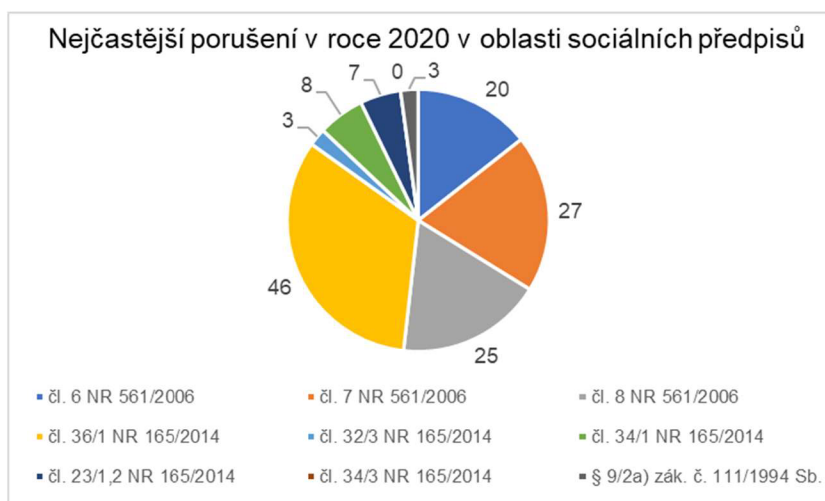
články 23 odst. 1 a 2, 32 odst. 3, 34 odst. 1, 34 odst. 3 a 36 odst. 1. Čl. 23 odst. 1 a 2 se týká pravidelné kalibrace tachografu a jeho označení plombami (poškozené/chybějící). Čl. 32 odst. 3 se vztahuje na zneužití a manipulace s tachografem. Na použití záznamového listu po dobu delší, než je povoleno, je odkazováno v čl. 34 odst. 1. Oproti tomu čl. 34 odst. 3 se týká nedoplnění činností na kartu řidiče. Čl. 36 odst. 1 znamená, že řidič na místě kontroly nepředložil záznamy o svých činnostech z aktuálního dne nebo některého z 28 dní nazpátek. Posledním vybraným porušením bylo ustanovení § 9 odst. 2 písm. a) zákona o silniční dopravě, které značí, že se při silniční kontrole ve vozidle nenacházel doklad o oprávnění k podnikání. Při silniční kontrole v oblasti sociálních předpisů je většinou zjištěno i více než 1 porušení v rámci jednoho vozidla nebo jízdní soupravy. Proto počty jednotlivých vybraných porušení jsou vyšší než celkový počet zjištěných porušení v rámci 1 roku.



Obrázek 5: Nejčastější porušení v roce 2019 v oblasti sociálních předpisů v Kraji Vysočina (Zdroj: autor)

V roce 2019 bylo u 351 problémových vozidel zjištěno celkově 594 porušení, viz obrázek 5. Nejčastějším porušením při silničních kontrolách bylo zjištěno nedodržení čl. 36 odst. 1 nařízení EPaR (EU) č. 165/2014. V případě analogového tachografu se nejčastěji jedná o situace, kdy řidič při silniční kontrole nepředloží všechny záznamové listy v době celého kontrolovaného období nebo nedoplní ručně na zadní stranu záznamových listů dobu, kdy záznamový list není v tachografu. Např. po ukončení směny vyndá

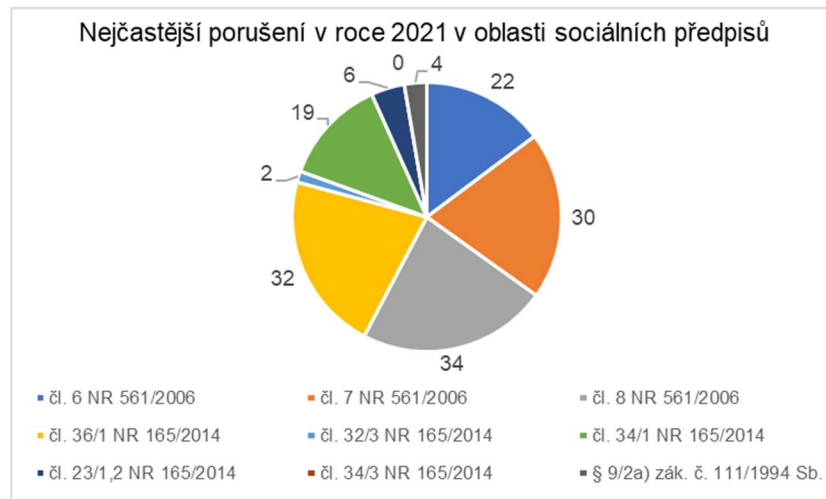
záznamový list a druhý den vkládá nový záznamový list a nevyplní zadní stranu, že odpočíval. U digitální karty se toto porušení zobrazí při vyčtení karty v programu jako tzv. doba neznámá, kdy nejsou na kartě v daném období žádná data. Pokud před započítáním výkonu řidič zjistí, že nedokáže předložit záznamy, tak jak je mu ukládáno, může si nechat vystavit od dopravce potvrzení, že v dané nedoplněné době nevykonával práci řidiče. Druhým nejčastějším porušením bylo nedodržování dob odpočinku v rámci dne nebo týdne, jak ukládá čl. 8 nařízení EPaR (ES) č. 561/2006. Třetím nejvíce zjištěným přestupkem bylo porušení čl. 6 nařízení EPaR (ES) č. 561/2006, kdy řidiči nedodrželi požadavky na dobu řízení vozidla, ať už v rámci dne, týdne nebo 2 týdnů. V tomto roce, v rámci srovnávaného období, bylo při silničních kontrolách zjištěno nejvíce manipulací s tachografem, tedy činnosti, kdy se řidič nějakým způsobem snažil falšovat data.



Obrázek 6: Nejčastější porušení v roce 2020 v oblasti sociálních předpisů v Kraji Vysočina (Zdroj: autor)

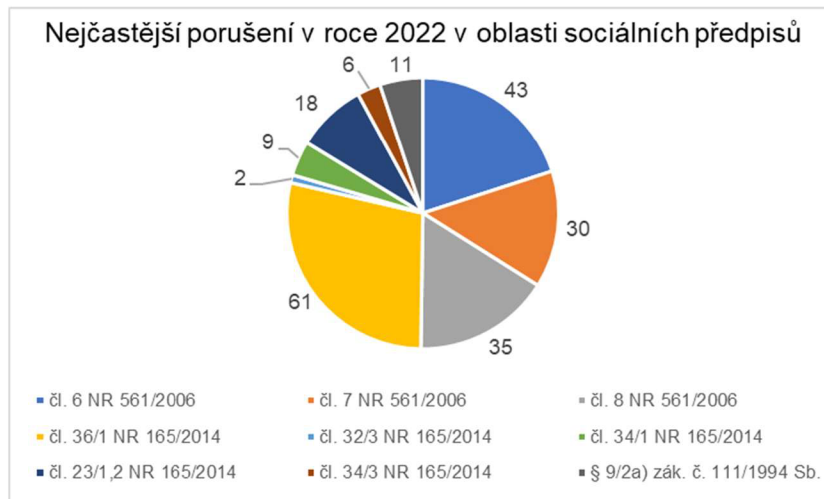
V roce 2020 nastal rapidní pokles v kontrolách (viz obrázek 6), kdy u 132 problémových vozidel bylo zjištěno 152 porušení. Stejně jako v předešlém roce byl nejčastějším problémem u řidičů čl. 36 odst. 1 nařízení EPaR (EU) č. 165/2014. Tento článek porušilo téměř 30 % kontrolovaných řidičů. Oproti roku 2019 bylo zjištěno při kontrolách více porušení čl. 7 nařízení EPaR (ES) č. 561/2006, který se týká dodržování bezpečnostních přestávek v řízení. Zatímco v roce 2019 toto ustanovení porušilo zhruba 10 % řidičů, v roce 2020

to bylo téměř 18 % řidičů. Lze to taktéž přičítat době, kdy platila striktní omezení v rámci pandemie COVID-19 a bylo potřeba důležité zboží dovážet včas a v dostatečné míře. Třetím nejčastěji zjištěným porušením bylo nedodržování denních a týdenních dob odpočinku, což úzce souvisí s předchozím porušením.



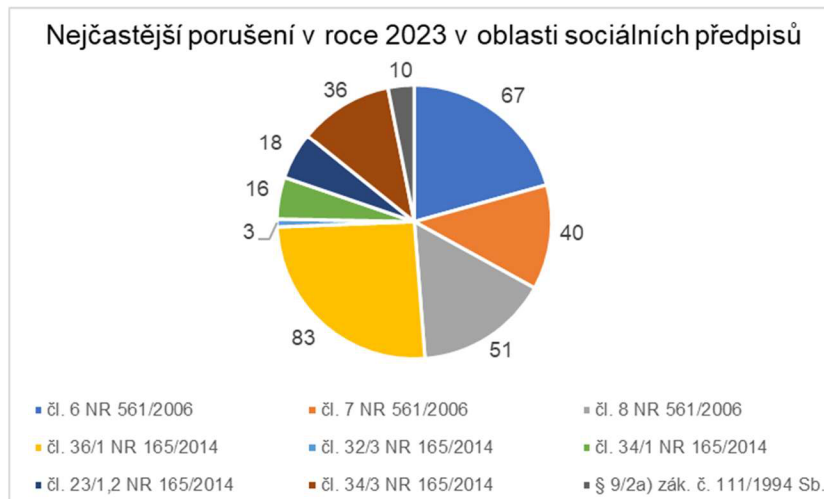
Obrázek 7: Nejčastější porušení v roce 2021 v oblasti sociálních předpisů v Kraji Vysočina (Zdroj: autor)

V roce 2021 bylo u 150 problémových vozidel zjištěno 159 porušení (viz obrázek 7). Tento rok je oproti ostatním rokům lehce odlišný. Nejčastějším porušením bylo při silničních kontrolách zjištěno nedodržování požadavků na denní a týdenní doby řízení. Na druhé místo se přesunula porušení týkající se nepředložení záznamů o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a dobách odpočinku. Třetím nejčastějším porušením bylo nedodržení bezpečnostních přestávek při řízení vozidla. Na rozdíl od jiných roků nastal velký nárůst porušení čl. 34 odst. 1 nařízení EPaR (EU) č. 165/2014, které stanovuje, že záznamový list nesmí být použit po dobu delší, než je povoleno. Což je např. případ, kdy řidič nechá záznamový list v tachografu po více než 24 hod. Jednalo se téměř o 12 % kontrolovaných řidičů. Pro srovnání, v ostatních letech bylo toto porušení zjištěno v průměru u 5 % kontrolovaných řidičů.



Obrázek 8: Nejčastější porušení v roce 2022 v oblasti sociálních předpisů v Kraji Vysočina (Zdroj: autor)

Na obrázku 8 se nachází koláčový graf k roku 2022, kdy bylo u 236 problémových vozidel zjištěno 243 porušení. Opět bylo nejčastějším zjištěným přestupkem to, že řidič při kontrole nepředložil v rámci kontrolovaného období záznamy o jeho činnosti. Druhým nejvíce zaznamenaným přestupkem při silničních kontrolách bylo nedodržování denních, týdenních a dvoutýdenních limitů na dobu řízení vozidla. Třetím nejčastějším přestupkem byly nedostatečně plněné požadavky na denní a týdenní doby odpočinku. V tomto roce oproti ostatním, v poměru k počtu kontrolovaných vozidel, bylo zjištěno nejvíce porušení, kdy měl tachograf propadlou pravidelnou periodickou kontrolu (kalibraci) anebo byly zjištěny poškozené nebo chybějící plomby v rámci záznamového zařízení. Porušení bylo zjištěno téměř u 8 % řidičů. V roce 2022 bylo také na základě konzultace se správním orgánem z Krajského úřadu Kraje Vysočina řešení porušení čl. 36 odst. 1 nařízení EPaR (EU) č. 165/2014 částečně překvalifikováno na čl. 34 odst. 3 nařízení EPaR (EU) č. 165/2014. Bylo dohodnuto, že v případě malého počtu chybějících hodin, ve kterých řidič nemá doplněnou svoji činnost, může být kvalifikováno na čl. 34 odst. 3 nařízení EPaR (EU) č. 165/2014. Proto oproti jiným rokům je zde již vykazováno toto porušení.



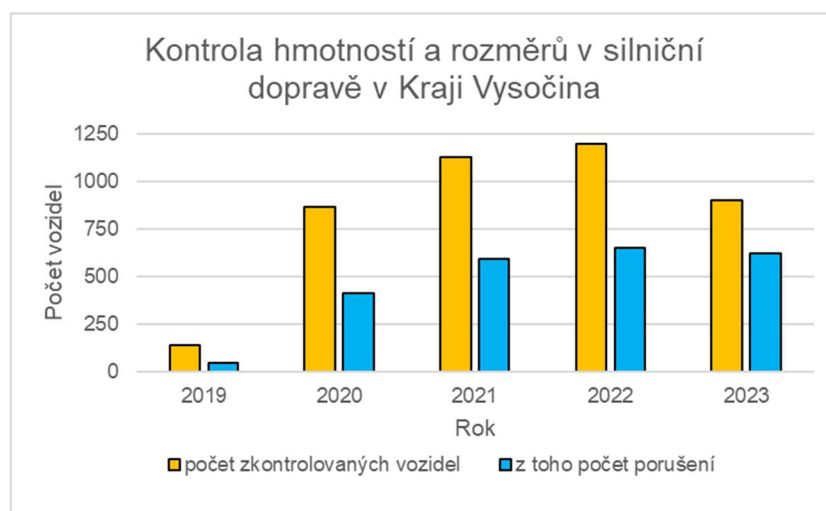
Obrázek 9: Nejčastější porušení v roce 2023 v oblasti sociálních předpisů v Kraji Vysočina (Zdroj: autor)

V roce 2023 bylo zjištěno u 333 problémových vozidel celkem 334 porušení (viz obrázek 9). Nejčastějším porušením stejně jako u ostatních roků, kromě roku 2021, bylo porušení čl. 36 odst. 1 nařízení EPaR (EU) č. 165/2014. Druhým nejčastějším porušením bylo nedodržování požadavků na dobu řízení vozidla v denních, týdenních a dvoutýdenních limitech. Zároveň byl poměr v rámci jednotlivých porušení k celkovému počtu porušení v tomto roce největší. Každý pátý problémový řidič porušil čl. 6 nařízení EPaR (ES) č. 561/2006. Třetím porušením bylo nedodržování předepsaných dob odpočinku v rámci dne a týdne. Navíc pokud se zaměříme na dobu neznámou u řidičů, zjistíme, že v roce 2023 nejvíce problémových řidičů nedoložilo záznamy o své činnosti v rámci kontrolovaného období, téměř 36 %.

Kontrola sociálních předpisů v Kraji Vysočina se pohybuje ve vysokých číslech. V porovnávaném období bylo na Vysočině zkontrolováno celkem 9 389 vozidel. Porušení sociálních předpisů bylo zjištěno u 1 202 vozidel. Efektivita kontrol v oblasti sociálních předpisů vychází okolo 13 %. Nelze říci, že by se jednalo o vysokou účinnost a efektivitu kontrol, avšak pozitivním výsledkem je skutečnost, že řidiči i dopravci dbají na dodržování daných právních předpisů.

8.2 Kontrola NKV v Kraji Vysočina a její efektivita

Data týkající se zkontrolovaných vozidel a zjištěných porušení v oblasti kontroly hmotnosti a rozměrů vozidel jsou zobrazeny na obrázku 10. Oranžově je zobrazen celkový počet zkontrolovaných vozidel v daném roce. V modrém sloupci se nachází počet vozidel, u kterých bylo kontrolou hmotnosti a rozměrů zjištěno jakékoliv porušení, včetně odmítnutí podrobit se na výzvu NKV. Je zcela zřejmé, že v roce 2019 se kontrolám vozidel v rámci největších povolených hmotností a rozměrů nepřikládal až takový důraz. V roce 2020 bylo zkontrolováno celkem 136 vozidel, z toho u 47 bylo zjištěno porušení. Všechna porušení kromě 1 se týkala hmotností. Každý třetí řidič, u něhož byla provedena kontrola hmotnosti, byl přetížený. Z toho 1 řidič se odmítl podrobit NKV.



Obrázek 10: Kontrola největších povolených hmotností a rozměrů v silniční dopravě v Kraji Vysočina (Zdroj: autor)

V roce 2020 nastal rapidní nárůst kontrol největších povolených hmotností a rozměrů na území Kraje Vysočina. Hlavním důvodem zvýšení kontrol byly mnohem častější nehody, a to především jízdních souprav převážející dřevní kulatinu. Jelikož na Vysočině od roku 2019 započala těžba dřeva z důvodu kůrovcové kalamity v České republice, bylo zapotřebí napadené dřevo co nejdříve odvézt z lesů pryč. Bohužel ale většina nákladních vozidel a jízdních souprav byla přetížená a na pozemních komunikacích se začaly stávat častější nehody.

V květnu roku 2020 se na Vysočině staly 3 velmi závažné dopravní nehody jízdních souprav převážející dřevní kulatinu. První se stala 7. května 2020 na sil. I/38 v obci Želetava. Řidič jízdní soupravy nepřizpůsobil rychlost, vlivem přetížení jízdní soupravy nezvládl levotočivou zatáčku a převrátil se na bok vozidla. Bohužel při nehodě byly těžce zraněny 2 osoby jdoucí po chodníku, které zavalily klády při převrácení jízdní soupravy. Druhá nehoda se stala 18. května 2020 na jihlavském přivaděči u Jihlavy. Řidič opět nepřizpůsobil rychlost dané situaci a vlivem odstředivé síly působící na přetíženou jízdní soupravu se převrátil. Při nehodě byl lehce zraněn řidič jízdní soupravy. Vysypané klády zavalily vozovku v obou směrech. Třetí nehoda se stala 29. května 2020 na ul. Jiráskova v Jihlavě. Řidič jízdní soupravy upevnil nedostatečně dřevní kulatinu na jízdní soupravě. Při prudkém brždění se klády uvolnily a navalily na kabinu řidiče. Při nehodě nebyl nikdo zraněn. Tyto nehody daly impuls ke zvýšení kontrol v oblasti největší povolené hmotnosti a rozměrů vozidel. V roce 2020 byl tak nárůst kontrol téměř o 650 %, kdy bylo zkontrolováno 864 vozidel. Z tohoto celkového počtu bylo zjištěno 413 porušení. V přepočtu skoro každý druhý řidič porušil zákon o pozemních komunikacích.

V následujících 2 letech měla kontrola hmotnosti a rozměrů vozidel vzrůstající charakter. V roce 2021 bylo na pozemních komunikacích v Kraji Vysočina zkontrolováno 1 125 vozidel a z toho 592 mělo problém z hmotností nebo rozměry, případně odmítli se podrobit NKV. Statisticky byla hodnota poměru mezi kontrolami a zjištěnými porušeními téměř shodná s rokem 2020. Každý druhý řidič porušil nějaké ustanovení z příslušného právního předpisu.

V roce 2022 bylo v oblasti kontroly největších povolených hmotností a vozidel zkontrolováno nejvíce vozidel v analyzovaném období. Zkontrolováno bylo 1 197 vozidel a z toho 648 porušilo hmotnost, rozměry nebo se řidiči odmítli podrobit NKV. Zde poměr zkontrolovaných vozidel a vozidel, u kterých bylo zjištěno porušení lehce překročil 54 %.

V roce 2023 nastal pokles v počtu zkontrolovaných vozidel. Policie ČR v Kraji Vysočina provedla kontrolu hmotnosti a rozměrů u 900 vozidel. Porušení bylo zjištěno u 619 vozidel. Pokles v kontrolách mohl být např. v důsledku poruchovosti technických zařízení sloužících pro kontrolu hmotností a jejich opravě. Ač byl pokles kontrol téměř o 25 %, tak poměr mezi zkontrolovanými vozidly a vozidly, která porušila největší povolené hmotnosti a rozměry, stoupl. Z vyhodnocených dat vyplývá, že z celkového počtu kontrol bylo skoro 70 % problémových vozidel. Kontroly byly v tomto případě vysoce efektivní. Příčinou takové to výslednosti má bezesporu spuštění vysokorychlostních vah na dálnici D1 poblíž Jihlavy, kde Policie ČR dostala přístup k připojení se k těmto váhám na dálku z kontrolního stanoviště. V tomto případě se jedná o velké zefektivnění kontrol, jelikož jsou pomocí vysokorychlostních vah zváženy veškerá vozidla jedoucí po dálnici D1. Příslušník Police ČR si na kontrolní stanoviště přes počítač vybere pouze zájmová vozidla, která jsou přetížená. Informace o přetíženém vozidle předá hlídce Policie ČR, která mu zájmové vozidlo zákonným způsobem navede na kontrolní stanoviště. Do budoucna je tato technologie velkým přínosem pro kontrolu vozidel a bezesporu zefektivňuje práci Policii ČR.

Tabulka 3: Počet porušení/počet odmítnutí v rámci NKV (Zdroj: autor)

Kontrola hmotnosti a rozměrů	2019	2020	2021	2022	2023
Počet porušení	47	413	592	648	619
Počet odmítnutí vážení	1	67	112	54	65

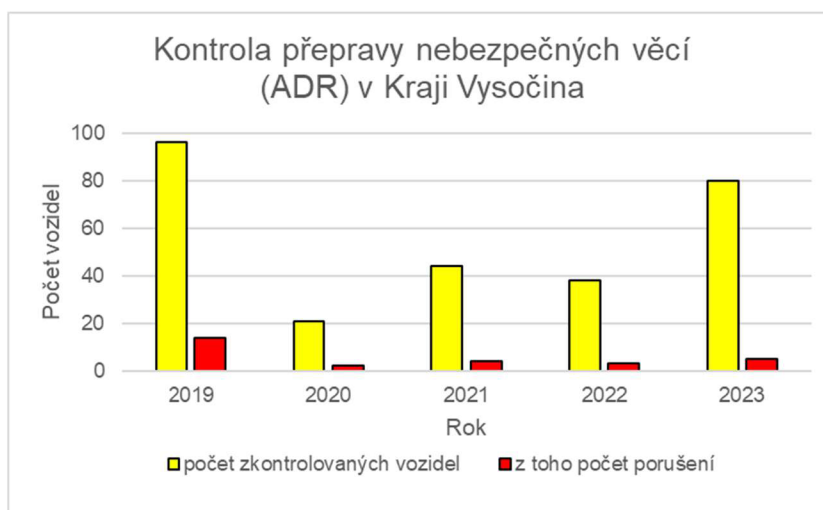
V tabulce 3 jsou vyjádřeny počty porušení v oblasti kontrol hmotností a rozměrů. Spodní řádek znázorňuje, kolik řidičů z celkového počtu porušení, se odmítlo na výzvu podrobit NKV. Z tabulky vyplývá, že při nárůstu kontrol v roce 2020 a 2021 velmi stoupl i počet řidičů, kteří se odmítli podrobit NKV. Poměr odmítnutí vůči všem porušením se v těchto letech pohyboval okolo 16 – 19 %. Na základě nárůstu počtu odmítnutí NKV byl upraven zákon o pozemních komunikacích, hlavně sankce za odmítnutí se podrobit na výzvu NKV. Dříve řidiči hrozila pokuta příkazem na místě ve výši 30 000 Kč. Od 1. ledna 2022 se pokuta příkazem zvedla na 100 000 Kč. Z tabulky vyplývá, že navýšení

sankce za odmítnutí vážení mělo svůj vliv, avšak pořád zhruba 10 % z celkové počtu zjištěných porušení tvoří řidiči, kteří se odmítnou podrobit NKV.

V letech 2019 – 2023 bylo v rámci kontroly NKV zkontrolováno celkem 4 222 vozidel. Porušení příslušných právních předpisů bylo zjištěno u 2 319 z nich. Z pohledu efektivity je kontrola vozidel z hlediska NKV na vysoké úrovni, blíží se téměř k 55 %.

8.3 Kontrola ADR v Kraji Vysočina a její efektivita

Obrázek 11 znázorňuje počet zkontrolovaných vozidel jedoucích v režimu ADR. Žluté sloupce zobrazují celkový počet zkontrolovaných dopravních jednotek v daném roce. Červené sloupce se týkají dopravních jednotek, u kterých bylo zjištěno porušení předpisů upravující přepravu nebezpečných věcí.



Obrázek 11: Kontrola přepravy nebezpečných věcí (ADR) v Kraji Vysočina
(Zdroj: autor)

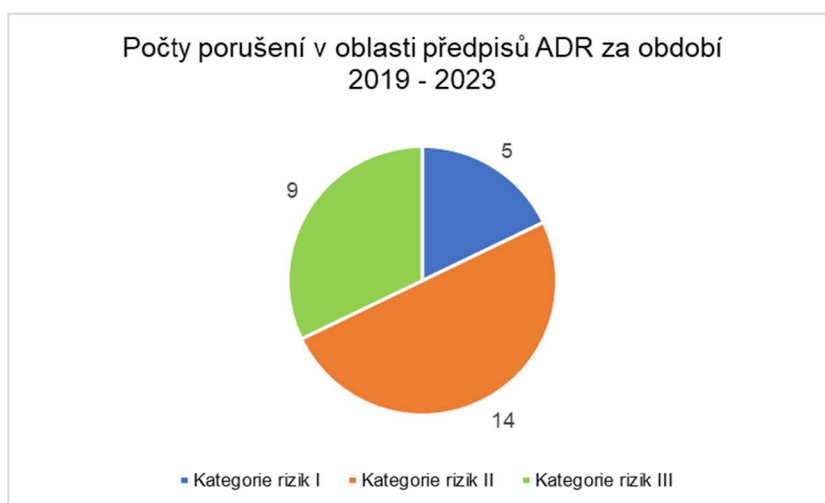
Stejně jako u kontrol sociálních předpisů je i zde patrný značný pokles kontrol v roce 2020 způsobený pandemií COVID-19. V roce 2019 bylo zkontrolováno 96 dopravních jednotek. U zhruba 15 % vozidel byla zjištěna porušení předpisů. Nejvíce porušení bylo klasifikováno v kategorii rizik II, celkem 11 porušení. U 2 dopravních jednotek bylo nalezeno porušení v kategorii rizik III a dokonce i 1 dopravní jednotky porušení v nejzávažnější kategorii rizik I.

V roce 2020 bylo zkontrolováno 21 dopravních jednotek, z toho bylo zjištěno porušení u 2 dopravních jednotek. V roce 2021 následoval 100 % nárůst kontrol oproti předešlému roku, kdy bylo zkontrolováno 44 dopravních jednotek. Porušení předpisů, které se týkají přepravy nebezpečných věcí, bylo shledáno u 4 dopravních jednotek. Všechna porušení byla v kategorii rizik III.

Za rok 2022 bylo zkontrolováno 38 dopravních jednotek, což je o něco méně než v roce 2021. Zjištěná porušení byla 3, od každé kategorie rizik po 1 dopravní jednotce. Oproti tomu v roce 2023 následoval nárůst kontrol, který se blíží počtu kontrol v roce 2019. Zkontrolováno bylo celkem 80 dopravních jednotek, z toho u 5 bylo nalezeno porušení předpisů v rámci přepravy nebezpečných věcí.

Efektivita kontrol v oblasti vozidel jedoucích v režimu ADR není příliš vysoká. Za 5 let bylo zkontrolováno v Kraji Vysočina celkem 279 dopravních jednotek, u 28 z nich bylo zjištěno porušení. Účinnost zjištěných porušení v rámci kontroly přepravy nebezpečných věcí se pohybuje okolo 10 %.

Obrázek 12 zobrazuje, kolik bylo zjištěno porušení v analyzovaném období 2019 – 2023. Dohromady bylo v tomto období zjištěno 28 porušení předpisů ADR. Z grafu vyplývá, že bylo nejvíce zjištěno porušení spadajících do kategorie rizik II, celkem 50 %. Výčet jednotlivých rizik (I, II, III) je popsán v kapitole 4 této práce.



Obrázek 12: Počty porušení v oblasti předpisů ADR za období v letech 2019 - 2023 (Zdroj: autor)

Kontrola vozidel jedoucích v režimu ADR není oproti kontrolám sociálních předpisů anebo kontrolám největší povolené hmotnost a rozměrů až tak častá. Dopravní jednotky se pohybují převážně po dálnici D1 a po sil. I/38. Kontrola těchto vozidel je podmíněna dle mého názoru hlavně skutečností, že ne všichni členové Kamion-Team absolvovali kurz „ADR“ a hlavně problematika kontroly vozidel přepravujících nebezpečné věci je velmi specifická. Nároky na všeobecné znalosti v oblasti ADR jsou oproti ostatním oblastem kontrol v silniční dopravě daleko vyšší. Dalším příčinou je skutečnost, že vozidel jedoucích v režimu ADR není na pozemních komunikacích oproti ostatním vozidlům až takové množství.

Navzdory všemu se jedná o velice důležitou oblast kontrol v rámci silniční dopravy. Případné dopravní nehody s účastí vozidla přepravujícího nebezpečné látky a předměty mohou mít fatální následky a vždy se jedná o mimořádné situace, při kterých platí zvláštní pravidla. Pro postup jednotek v případě dopravní nehody a dopravní nehody s účastí vozidla přepravujícího nebezpečné věci byl vytvořen tzv. soubor typové činnosti 10/IZS. Řidič dopravní jednotky má u sebe písemné pokyny, podle kterých postupuje v případě takové dopravní nehody.

8.4 Porovnání silniční dopravy se sousedními kraji a zhodnocení efektivity

Pro provedení komparace byla získána data ze 3 krajů, které sousedí s Krajem Vysočina, konkrétně kraj Středočeský, Jihomoravský a kraj Pardubický. Analyzované období bylo rovněž 5 let (2019 – 2023). Získaná data byla vyhodnocena a zpracována pro větší přehlednost do grafů a tabulek.

Ve Středočeském kraji se k 1.lednu 2023 nacházelo 9 656 km pozemních komunikací, z toho 361 km dálnic a 673 km silnic I. třídy. Nachází se zde 13 dopravních inspektorátů, 6 dálničních oddělení a 1 oddělení silničního dohledu. Činnost Kamion-Team je vykonávána na všech odděleních, kromě dálničního

oddělení Brodce. Toto oddělení je relativně nové. Bylo otevřeno v září 2020 a jeho působností je dálnice D10 v délce přes 70 km.⁸⁷

V Jihomoravském kraji se dle statistik Českého statistického úřadu k 1. lednu 2023 nacházelo 4 447 km pozemních komunikací. V kraji je 160 km dálnic a 426 km silnic I. třídy. Je zde 7 dopravních inspektorátů, 5 dálničních oddělení a 1 oddělení silničního dohledu. Všechna oddělení vykonávají problematiku Kamion-Team. V tomto kraji se spojují 2 důležité dálnice, a to dálnice D1 a dálnice D2 vedoucí od hranic se Slovenskem ke krajskému městu Brno.⁸⁸

V Pardubickém kraji se počátkem roku 2023 nacházelo 3 620 km pozemních komunikací. Pro porovnání je z toho 41 km dálnic a 446 km silnic I. třídy. V kraji se nachází 4 dopravní inspektoráty, 2 dálniční oddělení a 1 oddělení silničního dohledu. Tento kraj se co do počtu oddělení, ale i do počtu pozemních komunikací podobá nejvíce Kraji Vysočina.⁸⁹

Tabulka 4: Porovnání počtu kontrol a zjištěných porušení mezi jednotlivými kraji v letech 2019 - 2023 v oblasti sociálních předpisů (Zdroj: autor)

Sociální předpisy	Kraj Vysočina		Jihomoravský kraj		Pardubický kraj		Středočeský kraj	
	kontrolované	porušené	kontrolované	porušené	kontrolované	porušené	kontrolované	porušené
2019	3145	351	4938	1001	1495	157	2996	420
2020	1220	132	2642	488	1303	124	2102	330
2021	1284	150	2455	644	1274	133	2206	320
2022	1546	236	2360	673	1025	120	2567	363
2023	2194	333	2360	599	1075	96	3527	502

Výše zobrazená tabulka 4 zobrazuje porovnání zkontrolovaných vozidel/zjištěné porušení v oblastech sociálních předpisů v rámci všech 4 krajů za období 2019 – 2023. Lze si povšimnout 2 různých vývoje počtu kontrol mezi kraji. Kraj Vysočina a Středočeský kraj mají velice podobný průběh. Velký počet kontrol byl zaznamenán v roce 2019 a následný značný pokles kontrol v roce

⁸⁷ *Statistická ročenka Středočeského kraje – 2023*. Online. Český statistický úřad. 2023. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/17-doprava-2d6hcjdnbo>. [citováno 2024-19-1].

⁸⁸ *Statistická ročenka Jihomoravského kraje - 2023*. Online. Český statistický úřad. 2023. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/17-doprava-198hy9odmj>. [citováno 2024-19-1].

⁸⁹ *Statistická ročenka Pardubického kraje - 2023*. Online. Český statistický úřad. 2023. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/17-doprava-beu3x8nl8w>. [citováno 2024-19-1].

2020, způsobený již zmíněnou pandemií COVID-19. Následující roky je sledován postupný nárůst kontrol zpět k původním hodnotám. Naopak u Jihomoravského kraje a Pardubického kraje je znatelný pokles kontrol v rámci celých 5 let. U Pardubického kraje v roce 2023 oproti roku 2022 byl lehký nárůst počtu kontrol v oblasti sociálních předpisů. Nejvíce kontrol v posledních 2 letech provádí Středočeský kraj. Dle mého názoru je to způsobeno značnou hustotou dopravních sítí. Dalším faktorem může být vyšší personální obsazení Kamion-Team, což se projevuje na četnosti a počtu kontrol sociálních předpisů. Ovšem v porovnání počtu kontrol/zjištěných porušení z hlediska efektivity je na tom nejlépe Jihomoravský kraj. V tomto kraji je zhruba u každého čtvrtého kontrolovaného vozidla zjištěno porušení sociálních předpisů. Kraj Vysočina v porovnání s ostatními kraji z hlediska efektivity je zhruba uprostřed, s podobnou účinností jako Středočeský kraj. Nejhorší v efektivitě kontrol sociálních předpisů je Pardubický kraj s 10 %. Průměrná účinnost zjištěných porušení v oblastech kontrol sociálních předpisů v rámci všech krajů během celého porovnávaného období vychází zhruba 16,5 %, což není vysoké číslo.

Tabulka 5: Porovnání počtu kontrol a zjištěných porušení mezi jednotlivými kraji v letech 2019 - 2023 v oblasti nízkorychlostního kontrolního vážení (Zdroj: autor)

NKV	Kraj Vysočina		Jihomoravský kraj		Pardubický kraj		Středočeský kraj	
	kontrolované	porušené	kontrolované	porušené	kontrolované	porušené	kontrolované	porušené
2019	136	47	1497	810	160	102	108	70
2020	864	413	1541	904	105	84	253	122
2021	1125	592	915	470	85	76	352	148
2022	1197	648	826	371	202	130	266	118
2023	900	619	435	251	296	222	472	182

Tabulka 5 se týká počtu zkontrolovaných vozidel/zjištěných porušení v oblasti NKV mezi všemi 4 kraji. Jak již bylo uvedeno výše, v Kraji Vysočina byl enormní nárůst kontrol vozidel v rámci NKV od roku 2019. Oproti tomu v Jihomoravském kraji si lze povšimnout postupného poklesu kontrol. Během 5 let klesl počet kontrol zhruba o 70 %. Ve Středočeském kraji je stejně jako v Kraji Vysočina v průběhu porovnávaného období postupný nárůst kontrol, avšak není tak rapidní. V rámci efektivity je za rok 2023 na tom nejlépe Pardubický kraj. V tomto kraji v porovnání s ostatními kraji je prováděno o mnoho méně

kontrol v rámci NKV, avšak efektivita zjištěných porušení je cca 75 %. V roce 2021 byla dokonce účinnost zjištěných porušení skoro 90 %. Efektivita kontrol je oproti sociálním předpisům na daleko lepší úrovni. Kraj Vysočina v porovnání s ostatními kraji je opět v průměrné oblasti spolu s Jihomoravským krajem. Nejhorší je na tom Středočeský kraj, jehož efektivita kontrol není vůbec špatná, dosahuje zhruba 44 %. Z porovnání všech krajů v rámci celého období mezi roky 2019 a 2023 vychází průměrná účinnost zjištěných porušených z celkového počtu zkontrolovaných vozidel necelých 55 %.

Tabulka 6: Porovnání počtu kontrol a zjištěných porušení mezi jednotlivými kraji v letech 2019 - 2023 v oblasti přepravy nebezpečných látek a předmětů

(Zdroj: autor)

ADR	Kraj Vysočina		Jihomoravský kraj		Pardubický kraj		Středočeský kraj	
	kontrolované	porušené	kontrolované	porušené	kontrolované	porušené	kontrolované	porušené
2019	96	14	340	34	61	2	150	16
2020	21	2	196	10	30	1	158	9
2021	44	4	235	18	35	1	135	6
2022	38	3	178	20	53	6	190	10
2023	80	5	264	29	67	1	206	24

Výše uvedená tabulka 6 zobrazuje porovnání počtu kontrolovaných dopravních jednotek/zjištěných porušení v oblasti ADR v letech 2019 – 2023. Z tabulky vyplývá, že nejvíce kontrol vozidel jedoucích v režimu ADR je prováděno v Jihomoravském a Středočeském kraji. Je to způsobeno hlavně hustotou dopravní sítě a druhem pozemních komunikací. V Jihomoravském kraji se nachází dopravní uzel dálnice D1 a dálnice D2. Středočeským krajem prochází naprostá většina dálnic České republiky, a proto výskyt vozidel přepravujících nebezpečné předměty a látky je větší než v např. v Pardubickém kraji. V porovnání s ostatními kraji je Kraj Vysočina z hlediska efektivity na tom nejlépe. Druhým je Jihomoravský kraj, jehož účinnost zjištěných porušení se pohybuje kolem 9 %. Ve Středočeském kraji je efektivita kontrol zhruba 8 %. Nejhorší je na tom Pardubický kraj se 4 %. Průměrná účinnost zjištěných porušení v poměru všech zkontrolovaných dopravních jednotek v rámci porovnávaného období za všechny kraje pohybuje lehce nad 8 %. Není to nijak vysoké číslo. Z hlediska efektivity není příliš pozitivní, ovšem na druhou stranu je dobře, že zjištěných porušení je minimum, jelikož se jedná o přepravu

nebezpečných věcí. Je vidět, že dopravci i řidiči si uvědomují vážnost této specifické přepravy nákladu a snaží se co nejvíce dodržovat právní předpisy týkající se ADR.

9 Návrhy na zlepšení četnosti a efektivity kontrol

V letech 2019 – 2023 bylo na Vysočině v oblasti silniční dopravy zkontrolováno 13 890 vozidel. Každý pracovní den bylo zastaveno zhruba 10 vozidel. O víkendech se kontrola nákladní dopravy provádí v minimální počtu. Je to z důvodu, že platí určitá omezení jízdy některých vozidel a celkový provoz nákladních vozidel o víkendech je nízký. Zastavených 10 vozidel není vysoké číslo a dle mého názoru by tento počet zkontrolovaných vozidel měl být vyšší.

Zvýšení počtu kontrol by se dalo dosáhnout jednoznačně posílením personálního stavu příslušníků Policie ČR, respektive zvýšení počtu členů Kamion-Team. Jak již bylo zmíněno, v Kraji Vysočina činnost práce Kamion-Team vykonává 15 - 20 příslušníků Policie ČR. Kraj Vysočina se dělí na 5 okresů, v každém okresu jsou v Kamion-Team zařazeni 3 - 4 příslušníci Policie ČR. Jedná se o nízký počet, které by mělo být alespoň dvakrát větší, hlavně z důvodu, že ne každý den jsou členové Kamion-Team ve službě. Zvýšení počtu těchto členů by mělo za následek zvýšení počtu kontrol na pozemních komunikacích.

Dalším faktorem ke zvýšení počtu kontrol v silniční dopravě by měl být větší počet kontrolních míst. Jelikož se převážně kontrolují jízdní soupravy, klade to vyšší nároky na specifičnost kontrolního místa. Jedná se např. o rozměry kontrolního stanoviště. V rámci NKV je potřeba, aby kontrolní místo splňovalo spousty podmínek, jako je např. podélný a příčný sklon kontrolního stanoviště, aby nedocházelo ke zkreslení výsledků NKV. Další podmínkou je celková délka a šířka kontrolního stanoviště. Vozidlo musí při NKV najíždět na váhy naprosto srovnané, aniž by ještě zatáčelo. Podmínky pro kontrolní stanoviště v případě provozování NKV jsou uvedeny v Metrologickém předpisu MP 009. Při kontrole vozidel jedoucích v režimu ADR jsou kladeny extrémní požadavky na kontrolní stanoviště. Je potřeba dopředu počítat s variantou, že může v krajním případě dojít k úniku nebezpečné látky.

Proto nelze provádět kontroly např. poblíž ochranných pásem vodních zdrojů apod.⁹⁰

V Kraji Vysočina přispěly ke zvýšení efektivity např. v oblasti NKV bezesporu vysokorychlostní váhy umístěné na dálnici D1 poblíž Jihlavy. Příslušníci Policie ČR mají přístup k těmto váhám a dokážou se přes počítačovou techniku na ně připojit. Díky tomu mají informace o každém vozidle, které přes vysokorychlostní váhy přejede. Kontrola v oblasti NKV se tak stává vysoce efektivní, jelikož není vykonávána namátková kontrola, kdy jsou vozidla náhodně vybírána, ale jsou zastaveny přímo vozidla, u kterých je důvodné podezření nedodržení hodnot v oblasti NKV. Na základě této skutečnosti by bylo vhodné pořídit více těchto zařízení a rozšířit je na území Kraje Vysočina.

V oblasti kontrol sociálních předpisů je zvýšení efektivity závislé na technickém vybavení členů Kamion-Team. Dopracovníci a řidiči vynalézají stále pokročilejší způsoby, jak falšovat data zapisovaná do tachografu a na kartu řidiče. Ve firmě Mechanika Teplice bylo vyvinuto zařízení AMT II tzv. Antimanipulační tester, které dokáže odhalit sofistikovanou manipulaci u digitálního tachografu, obcházení systému SCR neboli obcházení katalytické reakce prostřednictvím Ad-Blue. Bohužel tímto zařízením je vybaveno v Kraji Vysočina pouze dálniční oddělení Velký Beranov. Dle mého názoru by pořízení tohoto zařízení na ostatní útvary vykonávající kontrolu silniční dopravy mělo za následek větší počet zjištěných porušení v oblasti neoprávněné manipulace s daty zapisovanými do tachografu a na kartu řidiče.⁹¹

Dle mého názoru by v neposlední řadě bylo dobré provádění častějších školení v rámci problematiky kontrol silniční dopravy u jednotlivých oblastí. Výsledkem by bylo prohlubování znalostí příslušníku Policie ČR vykonávající

⁹⁰ KRÍŽ, Ivan. *METROLOGICKÝ PŘEDPIS MP 009: PŘENOSNÉ MĚŘICÍ ZAŘÍZENÍ PRO ZJIŠŤOVÁNÍ KOLOVÝCH ZATÍŽENÍ, ZATÍŽENÍ NÁPRAV A CELKOVÉ HMOTNOSTI SILNIČNÍCH VOZIDEL PRO ÚČELY KONTROLY PROVOZU NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH - POŽADAVKY NA POUŽÍVÁNÍ*. Online. ČESKÝ METROLOGICKÝ INSTITUT (CMI). 2020. Dostupné z: https://www.cmi.cz/sites/all/files/public/download/Ostatni_sluzby/Metrologicke_predpisy/MP%20009_2020_web_rev1.pdf. [citováno 2024-03-03].

⁹¹ *Tachografy Děčín - AMT Anti Manipulační Tester*. Online. Mechanika Teplice. 2024. Dostupné z: <https://www.tachograf-obchod.cz/amt-anti-manipulacni-tester>. [citováno 2024-15-2].

činnost Kamion-Team. Vzhledem k dnešní technicky pokročilé době by stačilo, aby kurzy byly vedeny online, kde by členové Kamion-Team absolvovali tyto kurzy na základních útvarech, aniž by museli někam jezdit. Myslím si, že takové každoroční kurzy by přinesly pozitivní přínos v oblasti kontrol silniční dopravy.

Závěr

V teoretické části diplomové práce byla rozebrána obecně silniční doprava a její dělení. Literární rešerše obsahuje rozdělení na jednotlivé hlavní oblasti, u kterých je prováděna kontrola na pozemních komunikacích Policií ČR. Jedná se o oblast sociálních předpisů, která stanovuje řidičům požadavky na dobu řízení vozidla, bezpečnostní přestávky, doby odpočinku apod. Pozornost je také věnována vývoji tachografu, jde o zcela klíčové zařízení pro kontrolu dat v oblasti sociálních předpisů. Další rozebíranou oblastí je kontrola největších povolených hmotností a rozměrů vozidel (NKV). Nedodržování stanovených limitů v této problematice má za následek poškozování pozemních komunikací a zároveň zvyšování rizika vzniku dopravních nehod. Třetí sledovanou problematikou týkající se silniční dopravy, u které jsou prováděny kontroly, je přeprava nebezpečných látek a předmětů (ADR), jejichž případný únik může způsobit katastrofální následky nejen pro člověka samotného, ale i pro životní prostředí. Čtvrtou oblastí, kterou se práce zabývá, je kontrola technického stavu vozidel a poslední rozebíranou oblastí je problematika upevnění nákladu.

Praktická část práce je zaměřena na analýzu dat kontrol v oblasti silniční dopravy v Kraji Vysočina. V práci jsou porovnávána data počtu kontrolovaných vozidel a počtu zjištěných porušení z oblasti problematiky sociálních předpisů, NKV a ADR, z nichž je následně vyhodnocena efektivita těchto kontrol. Aby bylo dosaženo objektivních výsledků, byla zpracována data za delší časové období - 5 let, získaná ze systému KEP. Bylo zjištěno, že účinnost zjištěných porušení je dle analýzy dat z jednotlivých oblastí a jejich syntézou na velmi dobré úrovni, jelikož z celkového počtu 13 890 kontrolovaných vozidel bylo porušení zjištěno u 3 549 z nich, zhruba 25 % vozidel bylo zjištěno jako závadových. V oblasti sociálních předpisu a kontroly přepravy nebezpečných věcí by efektivita kontrol mohla dosahovat i vyšších výsledků, než je v Kraji Vysočina nyní (13 až 15 %). Oproti tomu efektivita v oblasti kontrol největších povolených hmotností a rozměrů dosahuje rok od roku vyšších čísel. V roce 2023 byla téměř 70 %.

Pro relevantní porovnání výsledků kontrol na území Kraje Vysočina je v praktické části dále provedena komparace dat se 3 sousedními kraji - Jihomoravský, Pardubický a Středočeský kraj. Analýzou získaných dat bylo zjištěno, že Kraj Vysočina v oblastech silniční kontroly se nachází v průměrných hodnotách v rámci sledovaných krajů. V porovnání počtu kontrol a zjištěných porušení za období 5 let v oblasti sociálních předpisů je na tom nejlépe z hlediska efektivity Jihomoravský kraj (23 %). Průměrná efektivita kontrol sociálních předpisů v Kraji Vysočina byla vyhodnocena na 13 %. Velmi překvapivé bylo zhodnocení efektivity v oblasti kontroly NKV, která se ve vybraných krajích pohybuje průměrně okolo 50 %. V Pardubickém kraji se však účinnost zjištěných porušení v této oblasti pohybuje v rámci celého analyzovaného období mezi 64 - 90 %, na Vysočině byla za dané období vyhodnocena 55 % efektivita kontrol NKV. V oblasti kontrol vozidel jedoucích v režimu ADR je z hlediska efektivity Kraj Vysočina na prvním místě (10 %). U ostatních krajů se účinnost kontrol v rámci sledovaného období pohybuje v rozmezí 5 – 9 %. I když je celková efektivita kontrol silniční dopravy v Kraji Vysočina na dobré úrovni, je zde stále prostor na zlepšení.

V diplomové práci jsou i navržena opatření, která by mohla zlepšit efektivitu činnosti Kamion-Team. Jedná se o zvýšení personálního stavu příslušníku Policie ČR vykonávajících kontroly silniční dopravy a zvýšení počtu kontrolních stanovišť. Přínosem by bylo také lepší technické vybavení hlídek Kamion-Team a zvýšení počtu vysokorychlostních vah na pozemních komunikacích. Dalším navrženým zlepšením je navýšení počtu kurzů, které by vedlo k prohlubování znalostí členů Kamion-Team. Uvedením těchto navržených opatření do praxe by vzrostla efektivita kontrol v silniční dopravě, což by mělo přínos pro zajištění větší bezpečnosti všech účastníků silničního provozu na pozemních komunikacích.

Ze statistik výslednosti ze systému KEP a komparace s ostatními kraji bylo zjištěno, že kontroly v silniční dopravě na území Kraje Vysočina ze strany Policie ČR jsou efektivní. Na základě vyhodnocených dat lze tak zjistit nárůst či případný pokles efektivity kontrol v průběhu let. Závěrem je nutné zmínit, že výsledky kontrol v oblasti silniční dopravy částečně ovlivnila pandemie

COVID-19. V roce 2020 s příchodem pandemie nastal pokles kontrol, který se ale následnými roky vrací zpátky k původním hodnotám.

Seznam použité literatury

Monografie

KOMÁREK, Jindřich. *Bezpečnost silničního provozu*. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, 2022. ISBN 978-80-7251-529-5.

KOPECKÝ, Zdeněk a PAVLÍČEK, Kamil. *Dopravně bezpečnostní činnost (zvláštní část)*. Praha: Police History, 2006, ISBN 8086477-32-0.

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

MACHUTOVÁ, Marcela; HODBOŇ, Michal; ČADEK, Jiří; SUDEK, Čeněk a TRŽIL, Leoš. *Století dopravní policie*. 2. rozšířené vydání. Praha: Moto Public, 2021. ISBN 978-80-906693-8-3.

MICHÁLEK, Rostislav. *Správní delikty na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu*. Právní rukověť (Wolters Kluwer ČR). Praha: Wolters Kluwer, 2014. ISBN 978-80-7478-489-7.

MIRVALD, Stanislav. *Geografie dopravy II: silniční a železniční doprava*. Plzeň: Západočeská univerzita, 2000. ISBN 80-7082-673-8.

PAVLÍČEK, Kamil a KOPECKÝ, Zdeněk. *Dopravně bezpečnostní činnost*. Praha: Police history, 2006. ISBN 80-86477-24-X.

ŠTIKAR, Jiří; HOSKOVEC, Jiří a ŠMOLÍKOVÁ, Jana. *Psychologie v dopravě*. Učební texty Univerzity Karlovy v Praze. Praha: Karolinum, 2003. ISBN 80-246-0606-2.

ŠUCHA, Matúš. *Dopravní psychologie pro praxi: výběr, výcvik a rehabilitace řidičů*. Praha: Grada, 2013. ISBN 978-80-247-4113-0.

Zákonná úprava a IAŘ (interní akty řízení)

Güterkraftverkehrsgesetz. Online. 1998 GüKG. Dostupné z: https://www.gesetze-im-internet.de/gkg_1998/BJNR148510998.html [citováno 2024-25-1].

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014 ze dne 4. února 2014 o tachografech v silniční dopravě, kterým se zrušuje nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovém zařízení v silniční dopravě a o změně nařízení (ES) č. 561/2006 Evropského parlamentu a Rady o harmonizaci některých sociálních právních předpisů týkajících se silniční dopravy. Online. 2014. EUR – Lex. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32014R0165&qid=1702807534535> [citováno 2024-15-2].

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 ze dne 15. března 2006 o harmonizaci některých sociálních právních předpisů v silniční dopravě a o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a kterým se zrušuje nařízení Rady (EHS) č. 3820/85. Online. 2006. EUR – Lex. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32006R0561&qid=1702806648244> [citováno 2024-15-2].

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/1054 ze dne 15. července 2020, kterým se mění nařízení (ES) č. 561/2006, pokud jde o minimální požadavky na maximální denní a týdenní dobu řízení, minimální přestávky v řízení a týdenní doby odpočinku, a nařízení (EU) č. 165/2014, pokud jde o určování polohy pomocí tachografů. Online. 2020. EUR – Lex. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2020/1054/oj/ces> [citováno 2024-15-2].

Nařízení Rady (EHS) č. 1463/70 ze dne 20. července 1970 o zavedení záznamového zařízení v silniční dopravě. Online. 1970. EUR – Lex. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/ALL/?uri=CELEX%3A31970R1463> [citováno 2024-15-2].

Nařízení vlády č. 589/2006 Sb., kterým se stanoví odchylná úprava pracovní doby a doby odpočinku zaměstnanců v dopravě, ve znění pozdějších předpisů.

Pokyn ředitele ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR č. 2/2017, kterým se upravuje činnost při provádění kontroly přeprav nebezpečných nákladů podle Evropské dohody o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (ADR), ve znění pozdějších předpisů.

Pokyn ředitele ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR č. 2/2021, kterým se upravuje postup při dohledu na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

Pokyn ředitele ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR č. 4/2019, kterým se upravuje činnost při provádění kontroly přeprav nadrozměrných nákladů a při kontrolním vážení, ve znění pozdějších předpisů.

Prawo o ruchu drogowym. Online. 1997. LexLege. Dostupné z: <https://lexlege.pl/prawo-o-ruchu-drogowym/> [citováno 2024-10-1].

Rechtsvorschrift für Arbeitsruhegesetz. Online. 1983. Gesamte. Dostupné z: <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10008541> [citováno 2024-25-1].

Rechtsvorschrift für Arbeitszeitgesetz. Online. 1969. Gesamte. Dostupné z: <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10008238> [citováno 2024-25-1].

Rechtsvorschrift für Güterbeförderungsgesetz. Online. 1995. Gesamte. Dostupné z: <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10007643> [citováno 2024-25-1].

Rechtsvorschrift für Kraftfahrzeuggesetz. Online. 1967. Gesamte. Dostupné z: <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10011384> [citováno 2024-25-1].

Rechtsvorschrift für Straßenverkehrsordnung. Online. 1960. Gesamte. Dostupné z: <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10011336> [citováno 2024-25-1].

Směrnice Evropského parlamentu A Rady 2002/15/ES ze dne 11. března 2002 o úpravě pracovní doby osob vykonávajících mobilní činnosti v silniční dopravě. Online. 2002. EUR – Lex. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/ALL/?uri=celex%3A32002L0015> [citováno 2024-15-2].

Straßenverkehrs-Ordnung. Online. 2013. StVO. Dostupné z: https://www.gesetze-im-internet.de/stvo_2013/BJNR036710013.html [citováno 2024-15-1].

Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung. Online. 2012. StVZO. Dostupné z: https://www.gesetze-im-internet.de/stvzo_2012/BJNR067910012.html [citováno 2024-15-1].

Ustawa o transporcie drogowym. Online. 2001. LexLege. Dostupné z: <https://lexlege.pl/ustawa-o-transporcie-drogowym/> [citováno 2024-10-1].

Vyhláška č. 82/2012 Sb., o provádění kontrol technického stavu vozidel a jízdních souprav v provozu na pozemních komunikacích (vyhláška o technických silničních kontrolách), ve znění pozdějších předpisů.

Vyhláška č. 104/1997 Sb., vyhláška Ministerstva dopravy a spojů, kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

Vyhláška č. 209/2018 Sb. o hmotnostech, rozměrech a spojitelnosti vozidel, ve znění pozdějších předpisů.

Vyhláška č. 522/2006 Sb., o státním odborném dozoru a kontrolách v silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů.

Zákon č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov. Online. 2009. Zakony pre ľudí.sk. Dostupné z: <https://www.zakonypreludi.sk/zz/2009-8> [citováno 2024-11-1].

Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

Zákon č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave Online. 2012. Zakony pre ľudí.sk. Dostupné z: <https://www.zakonypreludi.sk/zz/2012-56> [citováno 2024-16-1].

Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů.

Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů.

Zákon č. 462/2007 Z. z. o organizácii pracovného času v doprave a o zmene a doplnení zákona č. 125/2006 Z. z. o inšpekcii práce a o zmene a doplnení zákona č. 82/2005 Z. z. o nelegálnej práci a nelegálnom zamestnávání a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení zákona č. 309/2007 Z. z. Online. Zakony pre ľudí.sk. 2007 Dostupné z: <https://www.zakonypreludi.sk/zz/2007-462> [citováno 2024-11-1].

Webové stránky a elektronické zdroje

100 YEARS – VDO TACHOGRAPH. Online. VDO Fleet Europe. 2023. Dostupné z: https://www.fleet.vdo.com/media/kahhxgfx/vdo_100_years_booklet_en_web.pdf. [citováno 2024-10-1].

ADR 2023 - Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road. Online. United Nations Economic Commission for Europe (UNECE). 2023. Dostupné z: <https://unece.org/transport/standards/transport/dangerous-goods/adr-2023-agreement-concerning-international-carriage>. [citováno 2024-31-1].

Dohoda ADR 2023. Online. Ministerstvo dopravy ČR. 2023. Dostupné z: [https://www.mdcr.cz/Dokumenty/Silnicni-doprava/Nakladni-doprava-a-mezinarodni-osobni-doprava/Nakladni-doprava-\(1\)/Preprava-nebezpecnych-veci-dohoda-adr/Dohoda-ADR-2021](https://www.mdcr.cz/Dokumenty/Silnicni-doprava/Nakladni-doprava-a-mezinarodni-osobni-doprava/Nakladni-doprava-(1)/Preprava-nebezpecnych-veci-dohoda-adr/Dohoda-ADR-2021). [citováno 2024-12-2].

Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (AETR). Online. Doprava logistika – Profi. 2010. Dostupné z: <https://www.dlprofi.cz/33/evropska-dohoda-o-praci-osadek-vozidel-v-mezinarodni-silnicni-doprave-aetr-uniqueidmRRWSbk196FNf8-jVUh4Ei6uuHfcNrOclchZwg1SjLw/>. [citováno 2024-11-1].

FLORIAN, Luděk. et al. *Metodika upevnění nákladu*. Online. Centrum služeb pro silniční dopravu (CSPSD). 2010. Dostupné z: <https://www.cspsd.cz> [citováno 2024-03-03].

Krátká historie nákladních automobilů. Online. Trans.eu - ROAD TRANSPORT PLATFORM. 2018. Dostupné z: <https://www.trans.eu/cz/blog/kratka-historie-nakladnich-automobilu/>. [citováno 2024-03-03].

KŘÍŽ, Ivan. *METROLOGICKÝ PŘEDPIS MP 009: PŘENOSNÉ MĚŘICÍ ZAŘÍZENÍ PRO ZJIŠŤOVÁNÍ KOLOVÝCH ZATÍŽENÍ, ZATÍŽENÍ NÁPRAV A CELKOVÉ HMOTNOSTI SILNIČNÍCH VOZIDEL PRO ÚČELY KONTROLY PROVOZU NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH - POŽADAVKY NA POUŽÍVÁNÍ*. Online. ČESKÝ METROLOGICKÝ INSTITUT (CMI). 2020. Dostupné z: https://www.cmi.cz/sites/all/files/public/download/Ostatni_sluzby/Metrologicke_predpisy/MP%20009_2020_web_rev1.pdf. [citováno 2024-03-03].

METODIKA – Kontroly dodržování sociálních předpisů v silniční dopravě. Online. Ministerstvo dopravy ČR, Centrum dopravního výzkumu, v. v. i. 2017. Dostupné z: <https://www.mdcr.cz/getattachment/Dokumenty/Veda-a-vyzkum/Certifikovane-metodiky/Silnicni-metodiky/Methodika-kontroly-dodrzovani-socialnich-predpisu-v/Methodika-kontroly-dodrzovani-socialnich-predpisu-v-silnicni-doprave.pdf.aspx>. [citováno 2024-14-2].

METODIKA – Kontroly přepravy nebezpečných věcí po silnici. Online. Ministerstvo dopravy ČR, Centrum dopravního výzkumu, v. v. i. 2017. Dostupné z: <https://www.shopcdv.cz/cs/search?searchText=p%C5%99eprava+nebezpe%C4%8Dn%C3%BDch> [citováno 2024-16-2].

Nízkorychlostní kontrolní vážení - metodická příručka. Online. Centrum služeb pro silniční dopravu (CSPSD). 2022. Dostupné z: <https://www.cspsd.cz/storage/files/poskytnute-informace/2022/2022-4.pdf>. [citováno 2024-03-03].

Program pro stahování, archivaci a vyhodnocení dat z tachografů a karet řidičů pro všechny velké i malé společnosti nebo jednotlivce. Online. Tagra.eu – Truck Data Technology. 2020. Dostupné z: <https://www.tdt.cz/cs/cesky-program-tagraeu>. [citováno 2024-11-2].

Přeprava nebezpečných věcí – Identifikace nebezpečí ADR 2023. Online, obrázek. Ministerstvo dopravy ČR – Centrum služeb pro silniční dopravu. 2023. Dostupné z: https://www.cspsd.cz/storage/files/Identifikace_nebezpeci_ADR_2023.pdf. [citováno 2024-14-2].

Přeprava nebezpečných věcí: Kusy a volně ložené látky – ADR 2021. Online. DEKRA CZ a.s. 2021. Dostupné z: www.dekra.cz. [citováno 2024-16-1].

Silniční síť. Online. Krajská správa a údržba silnic Vysočiny. 2023. Dostupné z: <https://www.ksusv.cz/silnicni-sit/ds-1064>. [citováno 2024-20-2].

Statistická ročenka Jihomoravského kraje - 2023. Online. Český statistický úřad. 2023. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/17-doprava-l98hy9odmj>. [citováno 2024-19-1].

Statistická ročenka Pardubického kraje - 2023. Online. Český statistický úřad. 2023. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/17-doprava-beu3x8nl8w>. [citováno 2024-19-1].

Statistická ročenka Středočeského kraje – 2023. Online. Český statistický úřad. 2023. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/17-doprava-2d6hcjdnbo>. [citováno 2024-19-1].

Tachografy Děčín - AMT Anti Manipulační Tester. Online. Mechanika Teplice. 2024. Dostupné z: <https://www.tachograf-obchod.cz/amt-anti-manipulacni-tester>. [citováno 2024-15-2].

Tachografy jako záznamové zariadenie. Online, obrázek. Tamex spol. s. r. o. 2009. Dostupné z: http://tamex2.sk/data/vseobecne_informacie_tachografy.pdf. [citováno 2024-17-2].

Technical Instructions For The Safe Transport of Dangerous Goods by Air. Online. ICAO SAFETY. 2023. Dostupné z: <https://www.icao.int/safety/DangerousGoods/Pages/Doc9284-Technical-Instructions.aspx>. [citováno 2024-11-1].

Události: Nefunkční vysokorychlostní váhy pro kamiony na dálnicích. TV, ČT24, 24. listopadu 2023. Dostupné z: <https://ct24.ceskatelevize.cz/clanek/domaci/vysokorychlostni-vaha-na-d2-mela-problem-pri-kontrole-je-vypnuta-dopravci-chteji-vratit-zaplacene-po-343459>. [citováno 2024-03-03].

Výjimky z aplikace nařízení 561/2006 a nařízení 165/2014. Online. Ministerstvo dopravy ČR. 2022. Dostupné z: [https://www.mdcr.cz/Zivotni-situace/Silnicni-doprava/Nakladni-doprava-\(1\)/Legislativa-a-casto-kladene-dotazy/Vyjimky-z-aplikace-narizeni-561-2006-a-narizeni-16](https://www.mdcr.cz/Zivotni-situace/Silnicni-doprava/Nakladni-doprava-(1)/Legislativa-a-casto-kladene-dotazy/Vyjimky-z-aplikace-narizeni-561-2006-a-narizeni-16). [citováno 2024-03-03].

Výsledky celostátního sčítání dopravy. Online. Ředitelství silnic a dálnic. 2022. Dostupné z: <https://kraje.rsd.cz/vysocina/vysledky-celostatniho-scitani-dopravy/>. [citováno 2024-10-2].

ZEMAN, Petr. *Metodika využití dat digitálních tachografů v soudním inženýrství.* Online, Disertační práce, vedoucí Josef Libertín. Brno: Vysoké učení technické v Brně. Ústav soudního inženýrství. Ústav soudního inženýrství, 2018. Dostupné z: <http://hdl.handle.net/11012/136804>. [citováno 2024-02-29].

Seznam obrázků

Obrázek 1: Základní piktogramy pro jednotlivé činnosti řidiče (Zdroj: Tamex spol. s. r. o.)	29
Obrázek 2: Označení ADR (Zdroj: Ministerstvo dopravy ČR)	43
Obrázek 3: Označení přepravy nebezpečného zboží (Zdroj: Ministerstvo dopravy ČR, 2023)	44
Obrázek 4: Kontrola sociálních předpisů v Kraji Vysočina (Zdroj: autor).....	67
Obrázek 5: Nejčastější porušení v roce 2019 v oblasti sociálních předpisů v Kraji Vysočina (Zdroj: autor)	70
Obrázek 6: Nejčastější porušení v roce 2020 v oblasti sociálních předpisů v Kraji Vysočina (Zdroj: autor)	71
Obrázek 7: Nejčastější porušení v roce 2021 v oblasti sociálních předpisů v Kraji Vysočina (Zdroj: autor)	72
Obrázek 8: Nejčastější porušení v roce 2022 v oblasti sociálních předpisů v Kraji Vysočina (Zdroj: autor)	73
Obrázek 9: Nejčastější porušení v roce 2023 v oblasti sociálních předpisů v Kraji Vysočina (Zdroj: autor)	74
Obrázek 10: Kontrola největších povolených hmotností a rozměrů v silniční dopravě v Kraji Vysočina (Zdroj: autor)	75
Obrázek 11: Kontrola přepravy nebezpečných věcí (ADR) v Kraji Vysočina (Zdroj: autor)	78
Obrázek 12: Počty porušení v oblasti předpisů ADR za období v letech 2019 - 2023 (Zdroj: autor)	79

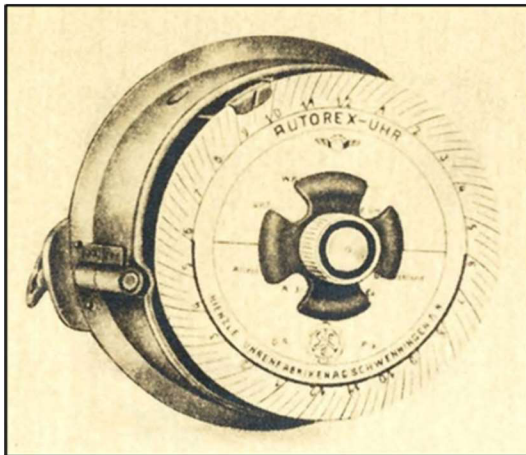
Seznam tabulek

Tabulka 1: Počet nejčastěji zastavených zahraničních vozidel na dálnici za účelem silniční kontroly v Kraji Vysočina	68
Tabulka 2: Počet nejčastěji zastavených zahraničních vozidel za účelem silniční kontroly na silnicích v Kraji Vysočina	69
Tabulka 3: Počet porušení/počet odmítnutí v rámci NKV	77
Tabulka 4: Porovnání počtu kontrol a zjištěných porušení mezi jednotlivými kraji v letech 2019 - 2023 v oblasti sociálních předpisů	81
Tabulka 5: Porovnání počtu kontrol a zjištěných porušení mezi jednotlivými kraji v letech 2019 - 2023 v oblasti nízkorychlostního kontrolního vážení	82
Tabulka 6: Porovnání počtu kontrol a zjištěných porušení mezi jednotlivými kraji v letech 2019 - 2023 v oblasti přepravy nebezpečných látek a předmětů ..	83

Seznam příloh

Příloha č. 1: Vývoj tachografu	103
Příloha č. 2: Vzor potvrzení o převzetí kauce dle zákona č. 111/1994 Sb.	105
Příloha č. 3: Vzor potvrzení o převzetí kauce dle zákona č. 13/1997 Sb.	106

Příloha č. 1: Vývoj tachografu



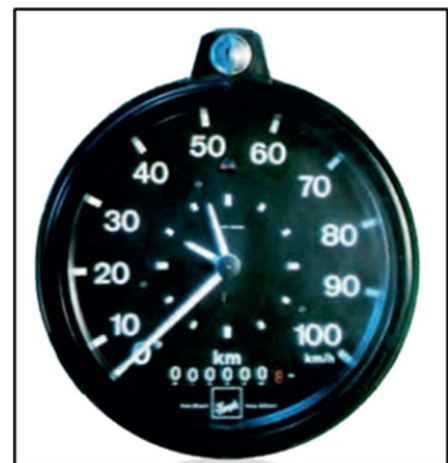
*Hodiny Autorex
(Zdroj: VDO Fleet Europe)*



*Model tachografu TCO 6
(Zdroj: VDO Fleet Europe)*



*Model tachografu TCO 8
(Zdroj: VDO Fleet Europe)*



*Model tachografu TCO 15
(Zdroj: VDO Fleet Europe)*



*Model tachografu TCO 1311
(Zdroj: VDO Fleet Europe)*



*Tachograf MTCO 1324
(Zdroj: VDO Fleet Europe)*




Tachograf DTCO (Zdroj: VDO Fleet Europe)



Tachograf DTCO 4.1 (Zdroj: VDO Fleet Europe)

Příloha č. 2: Vzor potvrzení o převzetí kauce dle zákona č. 111/1994 Sb.

Díl: A (4dílný průpis)			
Potvrzení o převzetí kauce dle zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě			
Díl A: Obdrží po složení kauce řidič	Díl B: Obdrží kontrolní orgán	Díl C: Obdrží správní orgán	Díl D: Obdrží dopravce
Pořadové číslo potvrzení	<input type="text" value="022439"/>		
Jméno a příjmení řidiče <input type="text"/>			
Datum narození (dd.mm.rrrr)	<input type="text"/>		
Adresa	<input type="text"/>	Číslo OP/ číslo pasu	<input type="text"/>
Dopravce (obch. firma/název/jméno a příjmení, sídlo/pobyt, stát) <input type="text"/>			
Celková výše převzaté kauce	<input type="text"/>	Kč slovy:	<input type="text"/>
Kauce vybrána za porušení (konkrétní popis porušení a příslušné ustanovení zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě): <input type="text"/>			
Místo kontroly (obec/komunikace/kraj)	<input type="text"/>		
Kdy bylo porušení zjištěno:	Datum (dd.mm.rrrr):	<input type="text"/>	Čas: <input type="text"/>
Datum zaplacení kauce (dd.mm.rrrr): <input type="text"/>			
Potvrzení o převzetí kauce bude spolu s kaucí zasláno správnímu orgánu, který povede řízení ve věci správního deliktu. Název a adresa tohoto správního orgánu: <input type="text"/>			
Razítko orgánu, který kauci vybral		<input type="text"/>	<input type="text"/>
	<u>Hodnost, jméno a příjmení</u>	<u>Identifikační číslo</u>	<u>Podpis</u>
S poučením jsem se seznámil a potvrzení převzal (podpis řidiče): <input type="text"/>			

Příloha č. 3: Vzor potvrzení o převzetí kauce dle zákona č. 13/1997 Sb.

Díl: A		(4 dílný průpis)	
Potvrzení o vybrání kauce			
podle zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích (dále jen „zákon“)			
Díl A: Řidič vozidla	Díl B: Policie ČR	Díl C: Správní orgán	Díl D: Provozovatel vozidla
Pořadové číslo potvrzení	P 017927		
Řidič vozidla Jméno a příjmení	<input type="text"/>		
Rodné číslo/datum narození	<input type="text"/>	St. přísl.	<input type="text"/>
Další údaje (adresa)	<input type="text"/>	Typ a číslo dokladu ověřující totožnost	<input type="text"/>
Provozovatel vozidla, sídlo, (IČ)			
<input type="text"/>			
Celková výše vybrané kauce	<input type="text"/>	Kč Slovy	<input type="text"/>
Kauce vybrána za porušení zákona (konkrétní porušení).			
<input type="text"/>			
Důvod uložení kauce	<input type="text"/>		
Kde bylo porušení zjištěno (obec/komunikace/okres)	<input type="text"/>		
Kdy k porušení zákona došlo	Datum: <input type="text"/>	Čas: <input type="text"/>	
Datum zaplacení kauce: <input type="text"/>	Číslo bank. účtu, na který má být kauce vrácena <input type="text"/>		
Potvrzení o složení kauce bude zasláno správnímu orgánu, který povede řízení ve věci správního deliktu a rozhodne o vrácení kauce. Adresa správního orgánu:			
<input type="text"/>			
Řidič byl seznámen s poučením uvedeným na zadní straně tiskopisu.		<input type="text"/>	
		Podpis řidiče	
<input type="text"/>		<input type="text"/>	<input type="text"/>
Hodnost, jméno a příjmení policisty (hůlkovým písmem)		OEČ	Podpis policisty
Razítko orgánu Policie ČR			