

Česká zemědělská univerzita v Praze
Technická fakulta

AETR a tachografy
bakalářská práce

Vedoucí bakalářské práce: Ing. František Lachnit, Ph.D.
Autor práce: Karel Pavlík

Praha 2016

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Karel Pavlík

Silniční a městská automobilová doprava

Název práce

AETR a tachografy

Název anglicky

AETR and speedometers

Cíle práce

Uvést legislativní podmínky práce řidičů v silniční nákladní dopravě. Analyzovat příčiny dopravních nehod řidičů nákladních automobilů. Charakterizovat systémy pro dodržování pracovní doby řidičů a doby odpočinku.

Metodika

Na základě platné legislativy uvést podmínky práce řidičů nákladních automobilů a jejich odpočinku. Analyzovat příčiny dopravních nehod řidičů nákladních automobilů. Charakterizovat kontrolní zařízení sledování práce řidičů. Uvést příklady možných schémat práce řidičů a jejich odpočinku. Popsat způsoby kontroly práce a odpočinku řidičů a metodické postupy kontrol.

Doporučený rozsah práce

30 stran

Klíčová slova

AETR, tachograf, digitální tachograf, karta řidiče, bezpečnostní přestávka

Doporučené zdroje informací

Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě AETR – (82/2010 Sb.m.s)

Nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovém zařízení v silniční dopravě

Porada, V. Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi. Praha: Linde, 2000, ISBN 80-7201-212-6.

Vyhláška č. 341/2002 Sb. o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích v platném znění

Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě v platném znění

Zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích v platném znění

Předběžný termín obhajoby

2014/15 LS – TF

Vedoucí práce

Ing. František Lachnit, Ph.D.

Garantující pracoviště

Katedra vozidel a pozemní dopravy

Elektronicky schváleno dne 14. 1. 2014

doc. Ing. Boleslav Kadleček, CSc.

Vedoucí katedry

Elektronicky schváleno dne 3. 2. 2014

prof. Ing. Vladimír Jurča, CSc.

Děkan

V Praze dne 02. 03. 2016

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci na téma AETR a tachografy vypracoval samostatně a použil jen pramenů, které cituji a uvádím v seznamu použitých zdrojů.

Jsem si vědom, že odevzdáním bakalářské práce souhlasím s jejím zveřejněním dle zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů, a to i bez ohledu na výsledek její obhajoby.

Jsem si vědom, že moje bakalářská práce bude uložena v elektronické podobě v univerzitní databázi a bude veřejně přístupná k nahlédnutí.

Jsem si vědom že, na moji bakalářskou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, především ustanovení § 35 odst. 3 tohoto zákona, tj. o užití tohoto díla.

V Praze dne 2. března 2016, Karel Pavlík

.....

Poděkování

Tímto bych rád poděkoval svému vedoucímu bakalářské práce Ing. Františku Lachnitovi, Ph.D., za užitečné informace, inspiraci a čas, který mi věnoval. Dále bych rád poděkoval Mgr. Anetě Preislerové za pomoc a užitečné informace ohledně zpracování jazykové stránky této bakalářské práce.

AETR a tachografy

Abstrakt: Bakalářská práce se zabývá shrnutím platných předpisů v oblasti silniční dopravy, zejména dohodou AETR, předpisů z této dohody vyplývajících a předpisů s ní souvisejících. V této práci jsou vysvětlena pravidla, která musí profesionální řidiči a dopravci dodržovat při přepravě zboží a osob. Zároveň jsou v této práci uvedeny základní informace o záznamových zařízeních, tzv. tachografech, která slouží jako nástroj pro kontrolu dodržování těchto předpisů, s rozbořením výstupů, která tato záznamová zařízení poskytují. Nakonec tato práce zprostředkovává základní informace o dopravních nehodách a způsobu jejich řešení Policií ČR. Obsahuje také analýzu dopravních nehod řidičů nákladních vozidel s naznačením celého postupu Policie ČR u vybrané skutečné konkrétní dopravní nehody, která byla zaviněna řidičem nákladního automobilu a při které bylo zjištěno porušení předpisů v silniční dopravě.

Klíčová slova: AETR, tachograf, digitální tachograf, karta řidiče, bezpečnostní přestávka

AETR and tachographs

Summary: This bachelor thesis summarizes valid regulations concerning road transport, especially the AETR treaty and prescriptions related with it. There are rules explained in the thesis that professional drivers and forwarding agents have to obey when they transport commodities and individuals. There is also written down essential information about recording devices, so-called tachographs. These serve as a tool for controlling adherence to the regulations and there are shown examples of results that these devices offer. This thesis mediates fundamental information about road traffic accidents and processes that the police use to deal with them. The final part of the thesis is formed as an analysis of traffic accidents with lorries involved. To demonstrate the whole police procedure, there is an example of an actual accident, that was caused by a lorry driver and there were regulations branched.

Keywords: AETR, tachographs, digital tachograph, driver card, break time

Obsah

1	Úvod	1
2	Cíl a metodika práce	3
3	Předpisy v silniční dopravě.....	3
3.1	Dohoda AETR a Nařízení (ES) č. 561/2006.....	3
3.2	Předpisy v silniční dopravě.....	5
3.3	Základní pojmy dle nařízení (ES) 561/2006.....	6
4	Doby řízení, přestávek a odpočinků	9
4.1	Doby řízení, přestávek a odpočinků dle nařízení (ES) 561/2006	9
4.1.1	Denní doba řízení a odpočinku.....	9
4.1.2	Týdenní doba řízení a odpočinku	11
4.1.3	Celková doba řízení	13
4.1.4	Řízení v osádce.....	13
4.1.5	Výjimky.....	14
4.1.6	Porovnání nařízení (ES) 561/2006, nařízení (ES) 165/2014 a dohody AETR..	14
5	Tachografy.....	15
5.1	Použití analogového tachografu.....	16
5.2	Použití digitálního tachografu.....	17
5.3	Karty používané v digitálních tachografech	19
5.4	Postup při poškození záznamového listu, karty řidiče a při poruše tachografu....	20
6	Metodika kontrol dodržování předpisů	21
6.1	Metodika	21
6.1.1	Kontrolní složky	21
6.1.2	Průběh a předmět kontroly	22
7	Dopravní nehody	23
7.1	Co je dopravní nehoda	23
7.2	Šetření dopravní nehod	24
7.2.1	Dopravní nehody bez ohlašovací povinnosti Policii ČR.....	25
7.2.2	Dopravní nehody s ohlašovací povinností Policii ČR.....	26
7.2.3	Nezaviněné dopravní nehody	27
7.3	Analýza dopravních nehod řidičů nákladních vozidel.....	28
7.3.1	Statistika	29

7.4.	Dopravní nehoda se zjištěným porušením nařízení (EU) 165/2014	32
7.4.1	Postup Policie ČR na místě dopravní nehody	32
7.4.2	Rozbor skutečné dopravní nehody	35
8	Závěr	41
9	Seznam použitých zdrojů.....	43
	Zákony, nařízení, vyhlášky.....	43
	Internetové zdroje:	44
	Ostatní literatura	44
10	Seznam použitých zkratk	45
11	Seznam obrázků.....	46
12	Seznam tabulek a grafů.....	48
13	Seznam příloh.....	49
14	Přílohy	50

1 Úvod

Práce řidičů nákladních automobilů a autobusů patří mezi velmi náročná povolání. Řidič mnohatusenového vozidla nenesou svým jednáním odpovědnost pouze za sebe, ale i za zboží nebo osoby, které veze a rovněž i za ostatní účastníky silničního provozu. Vzhledem k vysoké intenzitě dopravy, tlaku na řidiče, aby v cíli byli včas, a složitosti ovládnutí takových vozidel není žádoucí, aby profesionální řidiči řídili ve stavech příliš vysoké únavy a nepozornosti. Takové stavy poté vedou ke vzniku závažných dopravních nehod s následky na životech a zdraví osob nebo na vysokých hmotných škodách na majetku. Povolání profesionálního řidiče je oproti některým ostatním povoláním specifické v tom, že řidič musí po celou dobu vykonávání své pracovní činnosti zůstat soustředěný a bdělý, neboť i jen chvilková nepozornost může mít v nejhorším případě za následek úmrtí osob. Zároveň je třeba mít na paměti, že řidiči nákladních vozidel a autobusů často vykonávají svou pracovní činnost v noci nebo začínají řídit ve velmi časných ranních hodinách, což může jejich stav nepříznivě ovlivnit. Z běžných zkušeností lze soudit, že člověk je jednorázově schopen vyšší pracovní zátěže snést. Ovšem v případě opakované vysoké pracovní zátěže se únava přirozeně zvyšuje a schopnost koncentrace snižuje. Jako příklad lze uvést situaci, kdy řidič zřejmě dokáže řídit vozidlo např. 12 hodin v kuse, bez odpočinku. Ovšem kdyby takovou činnost měl vykonávat pravidelně každý den, jistě by stav jeho bdělosti byl velice nízký.

Aby se snížilo pracovní zatížení řidičů a zmenšilo riziko vzniku závažných dopravních nehod způsobených únavou a nepozorností, byla dne 1. července 1970 v Ženevě sjednána Evropská dohoda o silniční dopravě AETR (z francouzského Accord européen sûr les transports routiers).¹ Jejím účelem je stanovení pravidel pro dopravce a řidiče v osobní i nákladní mezinárodní silniční dopravě pro zajištění, resp. zvýšení bezpečnosti silničního provozu, dále upravení pracovních podmínek řidičů, vyrovnání podmínek hospodářské soutěže dopravců a v neposlední řadě stanovení způsobu provádění kontrol dodržování těchto pravidel.

Aby bylo zajištěno, že tyto předpisy budou respektovány, musí existovat kontrolní záznamové zařízení, které dokáže – pokud možno automaticky – sledovat a zaznamenávat informace o době jízdy a rychlosti vozidel a o dobách řízení a odpočinků jejich řidičů.

¹ *Sbírka mezinárodních smluv: Česká republika*. Praha: Ministerstvo vnitra, 2000-, sv. ISSN 1801-0393. Vychází nepravidelně. [online]. [cit. 2016-01-02]. Dostupné na: <http://www.mvcr.cz/soubor/sbirka-zakonu-dokumenty-sb029-10m-pdf.aspx>.

Takové záznamové zařízení se nazývá tachograf a povinně jsou jím vybavena vozidla určená k přepravě zboží, kdy jejich maximální přípustná hmotnost včetně návěsu překračuje 3,5 tuny, nebo vozidla určená k přepravě více než devíti osob včetně řidiče.² V současné době se používají tachografy analogové a digitální. Pro vozidla, která byla uvedena do provozu od 1. 5. 2006 a která mají povinnost být tachografem vybavena, platí, že musí být vybavena tachografem digitálním.³

Pomocí zaznamenaných dat pak může kontrolní orgán několika způsoby zjistit, zda skutečně byla tato pravidla řidiči a dopravci dodržována. U analogových tachografů se kontrola dodržování předpisů provádí zejména vizuálně, analýzou záznamového kotouče, na kterém jsou jednotlivá data „vepsána“ jehlou tachografu, u digitálních záznamových zařízení se kromě vizuální kontroly výtisku z tiskárny digitálního tachografu provede tzv. „vyčtení“ karty řidiče a „vyčtení“ vozidla s následnou analýzou nejčastěji pomocí softwaru *Tagra.eu*, případně *TachoScan*. Vyčtení karty řidiče spočívá v jejím vložení do zařízení na stahování dat, které je připojeno k počítači, a v následném uložení dat z této karty do počítače tak, aby mohla být výše uvedeným softwarem analyzována. Obdobně se zpracují data přímo z tachografu, pouze s tím rozdílem, že do příslušné zdířky v tachografu se vloží tzv. stahovací klíč, pomocí kterého lze data ze záznamového zařízení uložit např. na paměťovou kartu a pomocí ní je poté přenést do počítače za účelem analýzy výše uvedeným softwarem.

Vyhodnocení takových dat poté slouží jako podklady pro případné sankce pro dopravce a řidiče v případě porušení předpisů v silniční dopravě. Dále rovněž slouží Policii ČR jako podklady při šetření dopravních nehod, neboť lze usuzovat, že nedodržování těchto předpisů k nehodovosti přispívá a ovlivňuje závažnost následků dopravních nehod. V poslední kapitole této práce je znázorněna skutečná dopravní nehoda i se zjištěným porušením předpisů v silniční dopravě, a to s celým policejním postupem. Obsah této kapitoly vychází zejména z vlastních zkušeností z praxe inspektora dopravních nehod Policie ČR.

² NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (ES) č. 561/2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85. [online]. [cit. 2016-01-02]. Dostupné na: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?qid=1451731197466&uri=CELEX:32006R0561>. Článek 2.

³ Nařízení Rady (ES) č. 2135/98 ze dne 24. září 1998, kterým se mění nařízení (EHS) č. 3821/85 o záznamovém zařízení v silniční dopravě a směrnice 88/599/EHS o používání nařízení (EHS) č. 3820/84 a (EHS) č. 3821/85. [online]. [cit. 2016-01-03]. Dostupné na: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?qid=1456825361976&uri=CELEX:31998R2135>. Článek 2.

2 Cíl a metodika práce

Cílem této práce je uvést legislativní podmínky práce řidičů v silniční nákladní dopravě, analyzovat příčiny dopravních nehod řidičů nákladních automobilů a charakterizovat systémy pro dodržování pracovní doby řidičů a doby odpočinku.

Metodikou této práce je uvést podmínky práce řidičů nákladních automobilů a jejich odpočinku na základě platné legislativy, analyzovat příčiny dopravních nehod řidičů nákladních automobilů, charakterizovat kontrolní zařízení sledování práce řidičů, uvést příklady možných schémat práce řidičů a jejich odpočinku, popsat způsoby kontroly práce a odpočinku řidičů a metodické postupy kontrol.

3 Předpisy v silniční dopravě

3.1 Dohoda AETR a Nařízení (ES) č. 561/2006

Dohoda AETR upravuje doby řízení, přestávek a odpočinků řidičů nákladních vozidel i vozidel určených k přepravě osob. Dále stanovuje technické podmínky a způsoby používání záznamových zařízení (tachografů). V roce 2015 jsou smluvními státy dohody AETR všechny státy Evropy, Kazachstán, Turecko, Turkmenistán a Uzbekistán.⁴

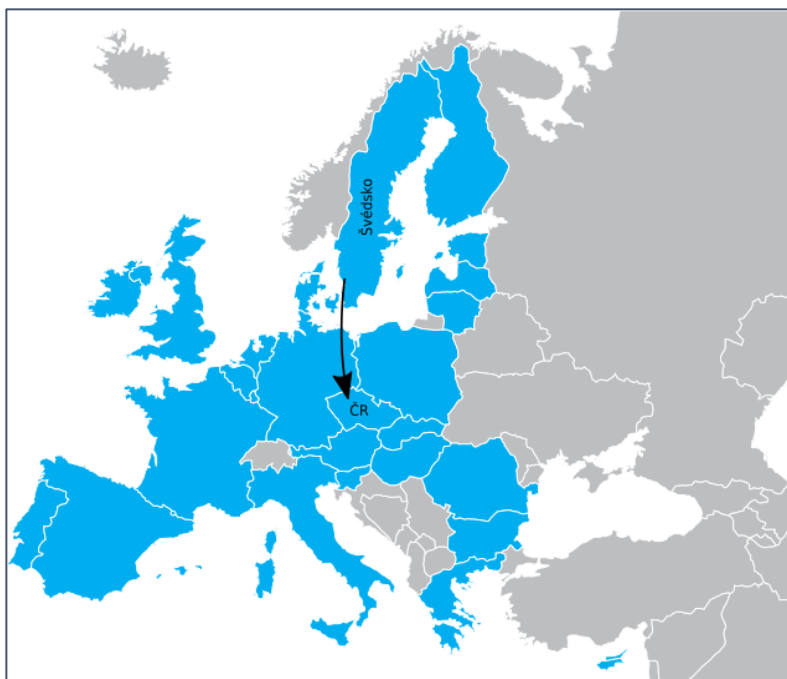
Z dohody AETR vycházejí předpisy Evropského společenství, které upravují podmínky, jimiž se řídí mezinárodní silniční doprava v zemích ES. Jedná se zejména o nařízení (ES) č. 561/2006, které stanovuje pravidla pro doby řízení, přestávek a odpočinků řidičů a nařízení (EU) 165/2014, o tachografech v silniční dopravě. Nařízení (ES) 561/2006 se vztahuje na přepravu zboží vozidly, jejichž maximální přípustná hmotnost včetně návěsu nebo přívěsu překračuje 3,5 tuny, nebo cestujících vozidly, která jsou svou konstrukcí nebo trvalou úpravou určena pro přepravu více než devíti osob včetně řidiče.

Mezinárodní silniční přeprava se řídí nařízením (ES) 561/2006 uvnitř ES nebo mezi členskými státy ES, zeměmi Evropského hospodářského prostoru EHP a Švýcarskem, a to bez ohledu na stát registrace vozidla (viz Obr. 1). Pokud alespoň část jízdní trasy leží na území smluvního státu AETR, který není členem ES, řídí se mezinárodní doprava dohodou

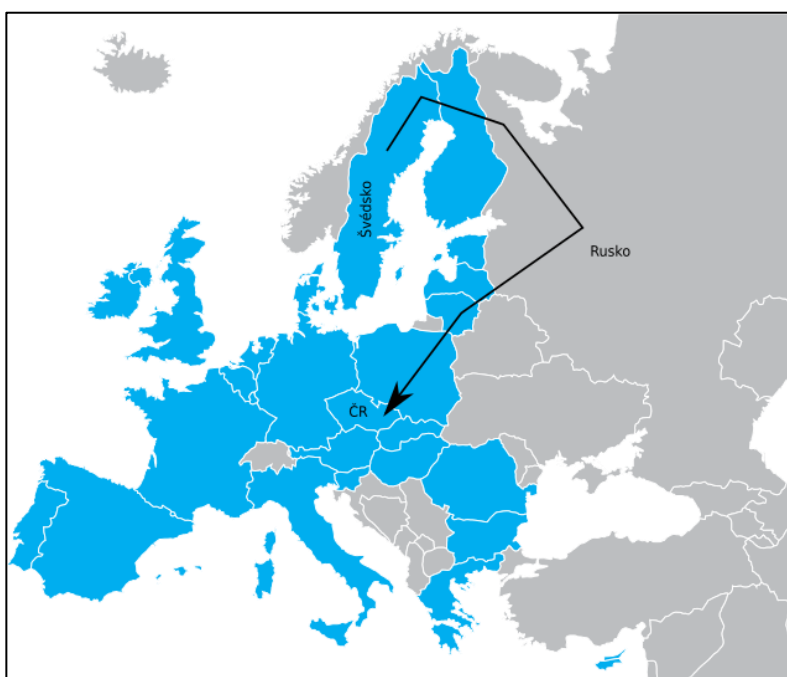
⁴ MACHAČKA, Filip – Ivo MACHAČKA. Nařízení 561/2006, 165/2014, AETR a české předpisy do kabiny: rukověť řidiče pro země Evropské unie a Českou republiku. 7. rozš. vyd. Pardubice: Systemconsult, 2015, 123 s. ISBN 978-80-85629-31-6. str. 7.

AETR (viz Obr. 2). Mimo území EU nebo mimo státy dohody AETR se řidiči mezinárodní dopravy řídí vnitrostátními předpisy jednotlivých států. Od roku 2010 jsou až na některé výjimky pravidla dohody AETR a nařízení 561 téměř shodná.⁵

Obr. 1 – Průjezd členskými státy, Nařízení (ES) 561/2006.



Obr 2 – Průjezd členskými a mimočlenskými státy, dohoda AETR.



⁵ MACHAČKA, Filip – Ivo MACHAČKA. Nařízení 561/2006, 165/2014, AETR a české předpisy do kabiny: rukověť řidiče pro země Evropské unie a Českou republiku. 7. rozš. vyd. Pardubice: Systemconsult, 2015, 123 s. ISBN 978-80-85629-31-6. str. 9.

3.2 Předpisy v silniční dopravě

Práce osádek v silniční dopravě je určena jak mezinárodními, tak českými předpisy. Mezi důležité evropské a mezinárodní předpisy pro silniční nákladní dopravu patří zejména:

- NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (ES) č. 561/2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85.

- NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU) č. 165/2014 o tachografech v silniční dopravě, o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovém zařízení v silniční dopravě a o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy.

- Evropská dohoda o práci osádek v mezinárodní silniční dopravě AETR. Dohoda AETR je vyhlášena ve sbírce mezinárodních smluv:

- Sdělení ministerstva zahraničních věcí č. 62/2010 Sb. m. s., 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).

- 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).

- Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/15/ES ze dne 11. března 2002 o úpravě pracovní doby osob vykonávajících mobilní činnosti v silniční dopravě.

Mezi důležité české předpisy pro silniční nákladní dopravu patří zejména:

- Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě.

Dále je pro úplnost vhodné zmínit některé další významné české zákony, které se netýkají pouze nákladní silniční dopravy, ale silničního provozu v České republice jako takového:

- Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu)
- Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění zákona č. 307/1999 Sb.
- Zákon č. 13/1997 o pozemních komunikacích

3.3 Základní pojmy dle nařízení (ES) 561/2006

V následující podkapitole jsou uvedeny některé důležité pojmy, které jsou přímo definovány v nařízení (ES) č. 561/2006 a které jsou z hlediska nákladní silniční dopravy a pro další text důležité. K výkladu pojmů bylo zvoleno nařízení (ES) 561/2006, neboť lze předpokládat, že pro české řidiče a dopravce je toto nařízení aplikováno častěji než samotná dohoda AETR. Porovnání rozdílů mezi nařízením (ES) 561/2006 a dohodou AETR je uvedeno v kapitole 3.1.6. Mimo jiné je vhodné vysvětlit i pojem „pracovní pohotovost“, který je definován ve SMĚRNICI EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY 2002/15/ES ze dne 11. března 2002 o úpravě pracovní doby osob vykonávajících mobilní činnosti v silniční dopravě.

Silniční dopravou se rozumí doprava prováděná po veřejných pozemních komunikacích prázdnými nebo loženými silničními vozidly používanými pro přepravu cestujících nebo zboží.

Vozidlem se rozumí motorové vozidlo, tahač, přívěs nebo návěs a jejich kombinace.

Motorovým vozidlem se rozumí silniční vozidlo s vlastním mechanickým pohonem, s výjimkou vozidla trvale jezdícího po kolejích, zpravidla používané pro přepravu cestujících nebo zboží.

Tahačem se rozumí silniční vozidlo s vlastním mechanickým pohonem, s výjimkou vozidla trvale jezdícího po kolejích, určené speciálně pro tahání, tlačení nebo přemísťování přívěsů, návěsů, zařízení nebo strojů.

Přívěsem se rozumí vozidlo, které se připojuje za motorové vozidlo nebo tahač.

Návěsem se rozumí přívěs bez přední nápravy, který se s motorovým vozidlem nebo tahačem spojuje tak, že se na motorové vozidlo nebo tahač přenáší podstatná část jeho hmotnosti nebo nákladu.

Řidič je osoba, která řídí vozidlo, třeba jen krátkou dobu, nebo je přítomna ve vozidle, aby je popřípadě v rámci svých povinností mohla řídit.

Dopravcem se rozumí fyzická nebo právnická osoba, sdružení nebo skupina osob bez právní subjektivity, zisková či nezisková, nebo veřejnoprávní subjekt s právní subjektivitou nebo podléhající orgánu s právní subjektivitou zabývající se silniční dopravou, ať na cizí účet a za úplatu, nebo na vlastní účet.

Týdnem se rozumí období mezi 00:00 hodin v pondělí a 24:00 hodin v neděli.

Jinou prací se rozumí činnosti, které jsou definovány jako pracovní doba v čl. 3 písm. a) směrnice 2002/15/ES, vyjma „řízení“, a také jakákoli práce pro téhož nebo jiného zaměstnavatele v odvětví dopravy či jinde.⁶

Dobami pracovní pohotovosti se rozumí:

- Jiné doby, než doby přestávek v práci a doby odpočinku, během nichž se od mobilního pracovníka nevyžaduje, aby pobýval na svém pracovišti, ale během nichž musí být k dispozici, aby byl na pokyn připraven zahájit jízdu či pokračovat v řízení nebo provádět jinou práci. Tyto doby pracovní pohotovosti zejména zahrnují doby, během nichž mobilní pracovník doprovází vozidlo přepravované trajektem nebo vlakem, čekací doby na hranicích a čekací doby z důvodu zákazu jízdy.

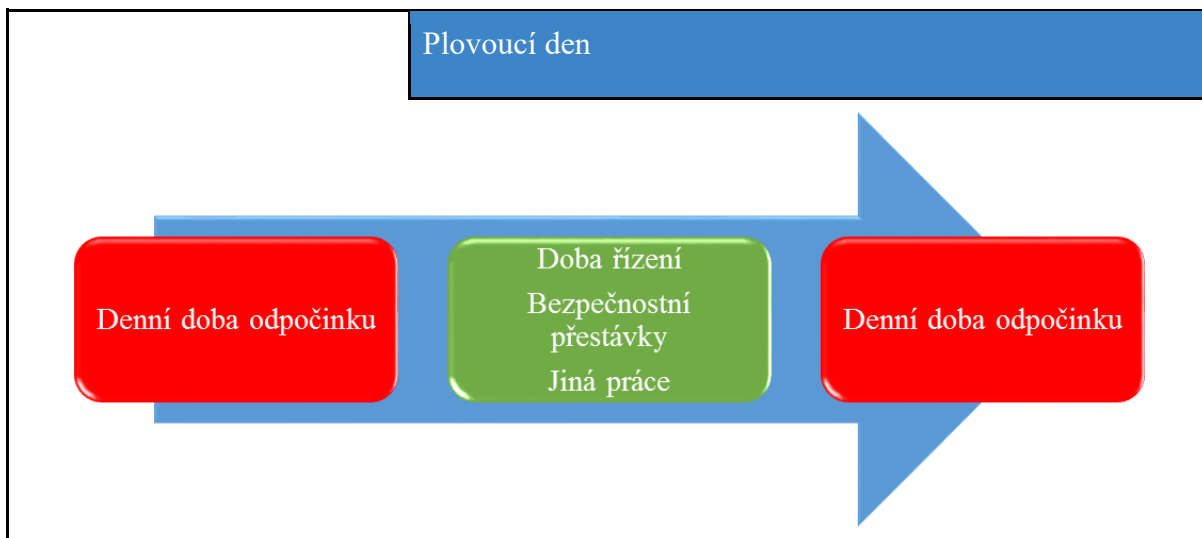
- U mobilních pracovníků, kteří jsou členy osádky vozidla, doby strávené za jízdy na sedadle vedle řidiče nebo na lehátku.

Velmi důležitým pojmem, který ale není v nařízení (ES) č. 561/2006 definován přímo, je tzv. **plovoucí den**, který představuje časový úsek o délce maximálně 24 hod., ale který neodpovídá dni kalendářnímu, tedy době od 00:00 hod. do 24:00 hod. téhož dne. Plovoucí den tedy může začít v jednom kalendářním dni a skončit následující kalendářní den. Plovoucí den může představovat tři rozdílné časové úseky, jak ilustrují obrázky 3, 4 a 5.⁷

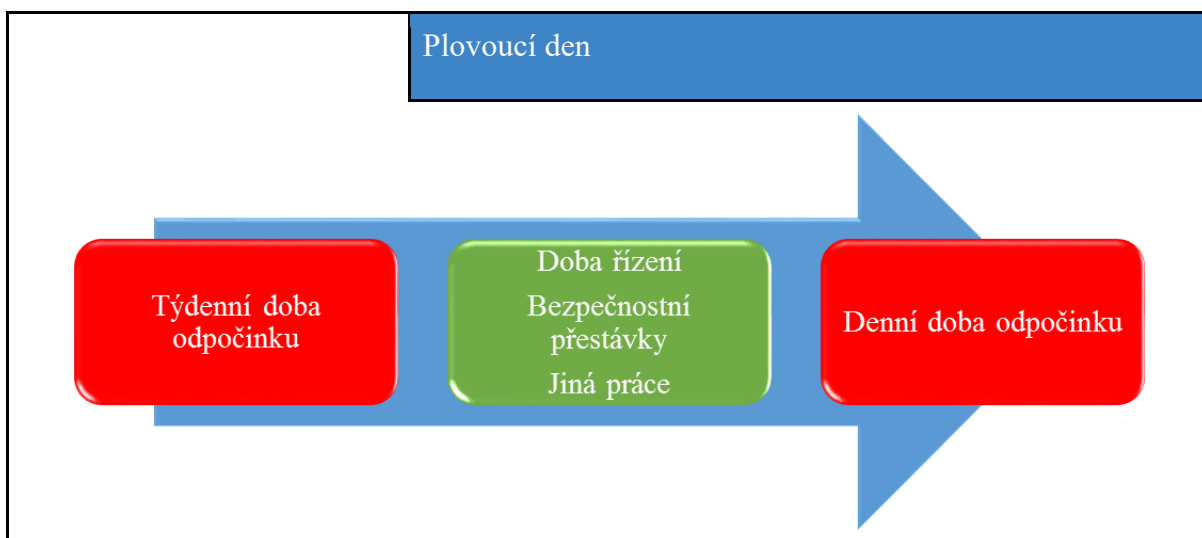
⁶ Např. nakládka a vykládka, čištění a technická údržba.

⁷ MACHAČKA, Filip – Ivo MACHAČKA. Nařízení 561/2006, 165/2014, AETR a české předpisy do kabiny: rukověť řidiče pro země Evropské unie a Českou republiku. 7. rozš. vyd. Pardubice: Systemconsult, 2015, 123 s. ISBN 978-80-85629-31-6. str. 17–18.

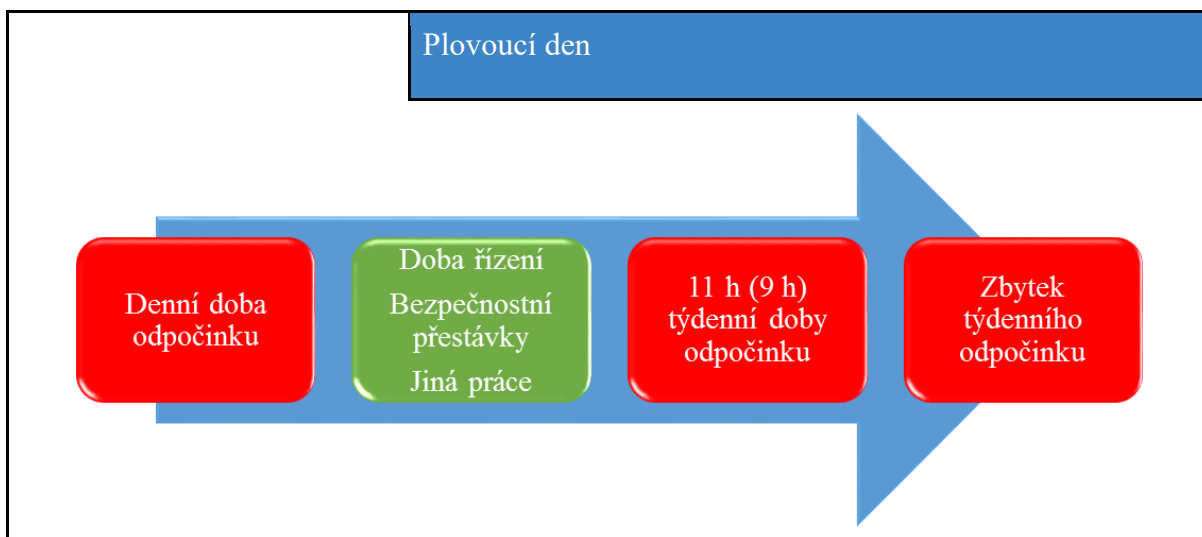
Obr. 3 – Konec jedné denní doby odpočinku – konec další denní doby odpočinku.



Obr. 4 – Konec týdenní doby odpočinku – konec první následující denní doby odpočinku.



Obr. 5 – Konec denní doby odpočinku – prvních 11, resp. 9 hodin z následujícího týdenního odpočinku.



Jednotlivé pojmy používané ve výše uvedených schématech jsou vysvětleny v následující kapitole, pojednávající o dobách řízení, přestávek a odpočinků.

4 Doby řízení, přestávek a odpočinků

4.1 Doby řízení, přestávek a odpočinků dle nařízení (ES) 561/2006

4.1.1 Denní doba řízení a odpočinku

„Denní dobou řízení se rozumí celková doba řízení mezi skončením jedné denní doby odpočinku a začátkem druhé denní doby odpočinku nebo mezi denní dobou odpočinku a týdenní dobou odpočinku.“⁸

Denní doba řízení může trvat nejdéle 9 hodin, dvakrát týdně (mezi dvěma týdenními odpočinku) může být prodloužena až na 10 hodin. V souladu s bezpečností silničního provozu je však velmi nežádoucí, aby řidič řídil motorové vozidlo celých 9 hodin, resp. 10 hodin, proto musí nejpozději po 4,5 hodinách řízení vykonat bezpečnostní přestávku (přestávku v řízení) o délce 45 minut, (viz Obr. 6). Tuto bezpečnostní přestávku lze v průběhu 4,5 hodin řízení rozdělit na dva časové úseky, kdy první musí trvat minimálně 15 minut a druhý musí trvat minimálně 30 minut, (viz Obr. 7). Poté, co je bezpečnostní přestávka o délce 45 minut vyčerpána, začíná se počítat nový 4,5 hodinový úsek doby řízení. V případě běžné denní doby řízení o délce 9 hodin tímto úsekem končí denní doba řízení a řidič musí vykonat denní odpočinek. V případě prodloužené denní doby řízení na 10 hodin (viz Obr. 8) následuje po druhém 4,5 hodinovém úseku doby řízení bezpečnostní přestávka o délce 45 minut, kterou již nelze nijak rozdělit, a po ní může řidič vykonat další jednu hodinu řízení před denním odpočinkem.⁹

⁸ NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (ES) č. 561/2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85. [online]. [cit. 2016-01-02]. Dostupné na:

<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?qid=1451731197466&uri=CELEX:32006R0561>

⁹ Tamtéž.

Obr. 6 – Denní doba řízení.



Obr. 7 – Příklad denní doby řízení s dělenou přestávkou v průběhu prvních 4,5 h řízení. Lze rozdělit i jiným způsobem, avšak v průběhu prvních 4,5 h řízení musí být vyčerpána bezpečnostní přestávka o délce min. 45 min s rozdělením na dva časové úseky o délkách min. 15 min a 30 min (v tomto pořadí).



Obr. 8 – Prodloužená doba řízení (max. dvakrát týdně).



Bezpečnostní přestávka je součástí pracovní doby řidiče, kterou řidič může trávit ve stojícím vozidle nebo mimo vozidlo, jako spolujezdec vozidla, na trajektu nebo po železnici ve vozidle (pokud neřídí). Během bezpečnostní přestávky nesmí řidič řídit ani vykonávat žádnou jinou pracovní činnost, neboť slouží výhradně k jeho zotavení.¹⁰

Denní dobou odpočinku se rozumí denní doba, během níž může řidič volně nakládat se svým časem a která zahrnuje „běžnou denní dobu odpočinku“ nebo „zkrácenou denní dobu odpočinku“.¹¹ Denní dobu odpočinku může řidič vykonat i v zaparkovaném vozidle, ale pouze za splnění dvou podmínek:

- 1) Vozidlo musí být zaparkováno mimo obvyklé místo odstavení vozidla (např. mimo dvůr přepravní společnosti).
- 2) Vozidlo musí být vybaveno lehátkem pro každého řidiče.

¹⁰ MACHAČKA, Filip – Ivo MACHAČKA. Nařízení 561/2006, 165/2014, AETR a české předpisy do kabiny: rukověť řidiče pro země Evropské unie a Českou republiku. 7. rozš. vyd. Pardubice: Systemconsult, 2015, 123 s. ISBN 978-80-85629-31-6. str. 20.

¹¹ NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (ES) č. 561/2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85. [online]. [cit. 2016-01-02]. Dostupné na: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?qid=1451731197466&uri=CELEX:32006R0561>

Běžnou denní dobou odpočinku se rozumí doba odpočinku v celkovém trvání nejméně 11 hodin. Tuto běžnou dobu odpočinku lze případně rozdělit do dvou časových úseků, z nichž první musí být nepřerušená doba v celkovém trvání nejméně 3 hodin a druhý nepřerušovaný úsek v celkovém trvání nejméně 9 hodin (viz Obr. 9 a 10).

Obr. 9 – Běžná denní doba odpočinku.



Obr. 10 – Dělená denní doba odpočinku.



Zkrácenou denní dobou odpočinku se rozumí doba odpočinku v celkovém trvání nejméně 9 hodin, ale kratší než 11 hodin. Zkrácenou denní dobu odpočinku smí mít řidič maximálně třikrát mezi dvěma týdenními dobami odpočinku a nelze ji již dělit jako běžnou denní dobu odpočinku.¹² Zkrácenou denní dobu odpočinku znázorňuje obrázek č. 11. Týdenní doba odpočinku je vysvětlena v následující kapitole.

Obr. 11 – Zkrácená denní doba odpočinku (max. třikrát mezi dvěma dobami týdenními dobami odpočinku).



4.1.2 Týdenní doba řízení a odpočinku

Týdenní doba řízení je celková doba řízení během jednoho týdne.

Týdenní doba řízení nesmí přesáhnout 56 hodin a nesmí být překročena maximální týdenní pracovní doba stanovená ve směrnici 2002/15/ES.¹³ Týdenní doba řízení tedy

¹² NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (ES) č. 561/2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85. [online]. [cit. 2016-01-02]. Dostupné na: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?qid=1451731197466&uri=CELEX:32006R0561>

¹³ Tamtéž.

v případě maximálního možného využití možností dob řízení odpovídá dvěma prodlouženým denním dobám řízení (2×10 hodin) a čtyřem běžným denním dobám řízení (4×9 hodin) tak, jak je znázorněno na obrázku č. 12.¹⁴

Obr. 12 – Týdenní doba řízení.

Celkem max. 56 hod řízení ($9 + 9 + 9 + 9 + 10 + 10$)



Týdenní doba odpočinku představuje časový úsek, během něhož nesmí řidič řídit, vykonávat jinou pracovní činnost nebo držet pracovní pohotovost, neboť se jedná o volný čas řidiče, který slouží výhradně k jeho zotavení a odpočinku. Tak jako u denní doby odpočinku lze rozlišit běžnou týdenní dobu odpočinku v trvání o délce minimálně 45 hodin a zkrácenou týdenní dobu odpočinku v trvání o délce minimálně 24 hodin¹⁵, která však může být čerpána pouze za podmínek stanovených článkem 8 odst. 6 nařízení (ES) 561/2006. Ve kterýchkoli dvou po sobě následujících týdnech musí mít řidič buď dvě běžné týdenní doby odpočinku, nebo jednu běžnou týdenní dobu odpočinku a jednu zkrácenou dobu odpočinku v celkové délce 24 hodin. Zkrácení však musí být vyrovnáno odpovídající dobou odpočinku vybranou vcelku před koncem třetího týdne následujícího po dotyčném týdnu.¹⁶

Zkrácenou týdenní dobu odpočinku smí řidič vozidla trávit ve vozidle za stejných podmínek jako denní dobu odpočinku (viz text výše). Běžná týdenní doba odpočinku není nařízením (ES) 561/2006 povolena, dokonce je zákony některých zemí (v roce 2015 Francie a Belgie) přímo zakázána, v Německu je takový zákon připravován.¹⁷

¹⁴ Směrnice 2002/15/ES v článku 4 písm. a) stanovuje, že členské státy přijmou nezbytná opatření, aby průměrná týdenní pracovní doba nepřekračovala 48 hodin. Maximální týdenní pracovní dobu je možné prodloužit na 60 hodin, pokud za čtyři měsíce průměr nepřevyší 48 hodin.

¹⁵ NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (ES) č. 561/2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85. [online]. [cit. 2016-01-02]. Dostupné na: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?qid=1451731197466&uri=CELEX:32006R0561>. Článek 4, písm. h).

¹⁶ Tamtéž.

¹⁷ MACHAČKA, Filip – Ivo MACHAČKA. Nařízení 561/2006, 165/2014, AETR a české předpisy do kabiny: rukověť řidiče pro země Evropské unie a Českou republiku. 7. rozš. vyd. Pardubice: Systemconsult, 2015, 123 s. ISBN 978-80-85629-31-6. str. 28.

4.1.3 Celková doba řízení

Celková doba řízení nesmí přesáhnout 90 hodin za období dvou po sobě následujících týdnů. Denní a týdenní doba řízení zahrnuje celkovou dobu řízení na území Evropského společenství nebo třetí země.¹⁸ Celková doba řízení je znázorněna na obrázku č. 13.

Obr. 13 – Celková doba řízení.

Celková doba řízení nesmí přesáhnout 90 hodin za období dvou po sobě následujících týdnů



4.1.4 Řízení v osádce

Při řízení vozidla nejméně dvěma řidiči se mění délka plovoucího dne z max. 24 h na nejvýše 30 h. To znamená, že v případě řízení vozidla jedním řidičem platí, že „v průběhu každých 24 hodin po skončení předchozí denní nebo týdenní doby odpočinku musí mít řidič novou denní dobu odpočinku.“¹⁹ Naproti tomu platí, že „jsou-li ve vozidle přítomni nejméně dva řidiči, musí mít každý z nich denní odpočinek nejméně 9 hodin za každé období 30 hodin od skončení denní nebo týdenní doby odpočinku (viz Obr. 14).“²⁰

Obr. 14 – Denní doba odpočinku dvou řidičů v plovoucím dni o délce 30 h. Denní dobu odpočinku nelze dělit, při střídání řidičů není nutno vykonávat přestávky, ty jsou nahrazeny pracovní pohotovostí.



¹⁸ NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (ES) č. 561/2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85. [online]. [cit. 2016-01-02]. Dostupné na: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?qid=1451731197466&uri=CELEX:32006R0561>. Článek 6, body 3 a 4.

¹⁹ Tamtéž, Článek 8, odst. 2.

²⁰ Tamtéž, Článek 8, odst. 5.

4.1.5 Výjimky

Nařízení (ES) 561/2006 stanovuje v článku 3 druhy vozidel, na které se toto nařízení nevztahuje. Jedná se o vozidla linkové dopravy do 50 km, vozidla, jejichž nejvyšší dovolená rychlost nepřesahuje 40 km/h, vozidla ozbrojených sil, vozidla požárních sborů, vozidla používaná při neobchodní přepravě humanitární pomoci, specializovaná vozidla používaná pro lékařské účely, speciální havarijní vozidla operující do 100 km od místa obvyklého odstavení vozidla, vozidla používaná při jízdách zkouškách, vozidla s maximální přípustnou hmotností do 7,5 t používaná k neobchodní přepravě zboží a historická vozidla.

Dále toto nařízení stanovuje ve člancích 11–15 možné výjimky z dodržování stanovených předpisů. Rozbor těchto výjimek však nespadá do rozsahu této práce.

4.1.6 Porovnání nařízení (ES) 561/2006, nařízení (ES) 165/2014 a dohody AETR

Jak již bylo uvedeno v kapitole 2.1, v současné době se dohoda AETR a nařízení (ES) 561/2006 až na některé výjimky shoduje. Praktická příručka pro řidiče vydaná Centrem služeb pro silniční dopravu (viz Přílohy) dokonce popisuje pravidla v obou uvedených předpisech jako sjednocená.²¹ Ve skutečnosti však existuje jeden rozdíl mezi dohodou AETR a nařízením (ES) 561/2006 a jeden rozdíl mezi dohodou AETR a nařízením (ES) 165/2014.



V prvním případě se dohoda AETR odchyluje v tom, že „neplatí, že dvě zkrácené týdenní doby odpočinku ve kterýchkoli dvou po sobě následujících týdnech nejsou povoleny.“²² Toto ustanovení však platí pouze při jízdě v osádce.

Rozdíl dohody AETR a nařízení (ES) 165/2014 spočívá v tom, že v režimu dohody AETR nemusí řidič rozlišovat činnosti „jiná práce“ a „pohotovost“ při nastavení tachografu (viz kapitola 5).

²¹ Praktická příručka pro řidiče. [online]. [cit. 2016-01-02]. Dostupné na: http://www.cspsd.cz/storage/files/Pracovni_rezim_ridicu.pdf

²² MACHAČKA, Filip – Ivo MACHAČKA. Nařízení 561/2006, 165/2014, AETR a české předpisy do kabiny: rukověť řidiče pro země Evropské unie a Českou republiku. 7. rozš. vyd. Pardubice: Systemconsult, 2015, 123 s. ISBN 978-80-85629-31-6. str. 95.

Obr. 15 – Piktogramy Jiná práce a Pohotovost.





Jiná práce	Pohotovost
	

5 Tachografy

Tachografem se rozumí zařízení, které slouží k zobrazení a zaznamenání rychlosti a dalších informací o pohybu silničního vozidla a také informací o dobách řízení a odpočinku řidičů těchto vozidel. Podle způsobu záznamu se rozlišují tachografy analogové, které pro ukládání záznamů využívají záznamový list (ve tvaru papírového kotouče, lidově „kolečko“) a na tachografy digitální, které ke své funkci a ukládání záznamů využívají kartu tachografu a vnitřní paměť tachografu. Nařízení (EU) 165/2014 nově definuje i tzv. inteligentní tachograf, který kromě funkce záznamu informací o jízdě a o dobách činnosti řidiče bude propojen se satelitním navigačním systémem za účelem sledování vozidla a kontrolní činnosti na dálku.

Je nezbytné, aby každý řidič, který řídí vozidlo vybavené tachografem, byl seznámen s ovládáním tachografu a uměl jej správně používat, zejména správně navolit přepínač tachografu dle činnosti, kterou vykonává. Jedná se o následující čtyři činnosti, které se označují příslušnými piktogramy:

Obr. 16 – Piktogramy činností řidiče.

řízení	jiná práce	pracovní pohotovost	přestávka nebo odpočinek
			

Obr. 17 – Analogový tachograf.



Obr. 18 – Digitální tachograf.



5.1 Použití analogového tachografu

Analogový tachograf musí na záznamový list automaticky zaznamenávat alespoň následující údaje:²³

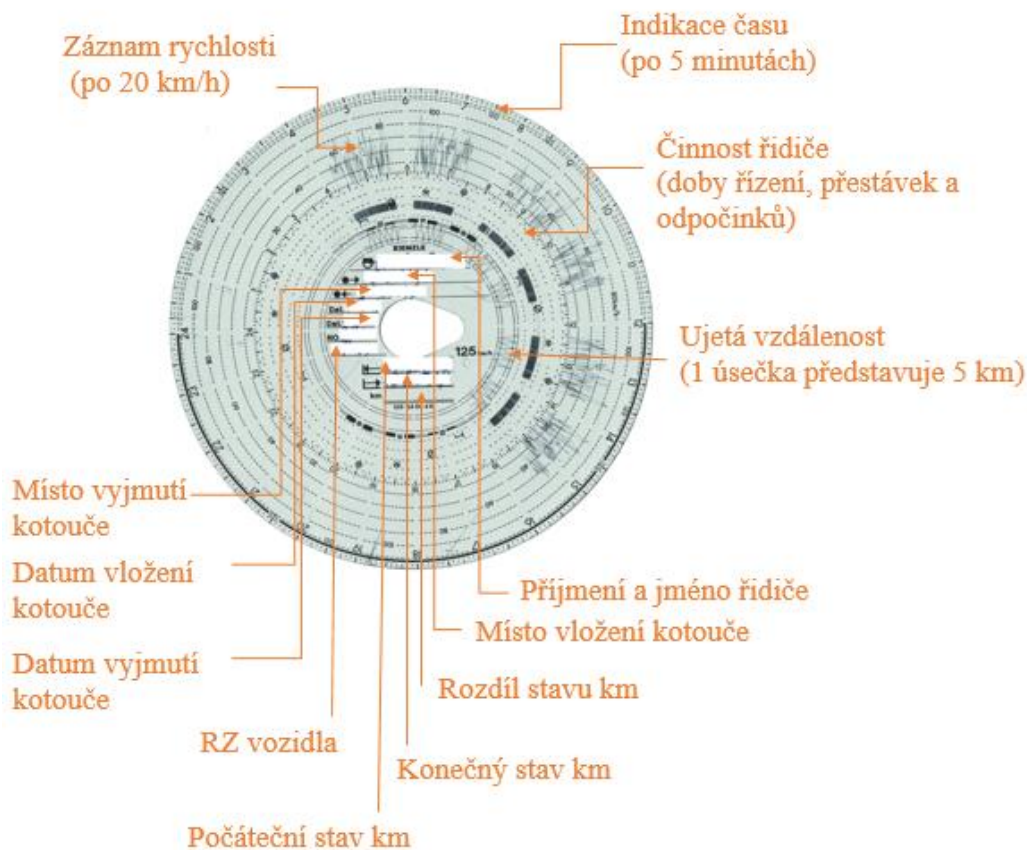
- ujetou vzdálenost a rychlost vozidla
- časové údaje
- činnost řidiče

Nařízení (EU) 165/2014 v článku 34 řidiči, který používá analogový tachograf, ukládá několik povinností, které musí dodržovat. Mezi takové povinnosti patří řádné ruční vyplnění informací v záznamovém listu, jako jsou jméno a příjmení, datum a místo začátku a konce použití záznamového listu, registrační značku vozidla, a stav ujetých kilometrů na začátku a konci jízdy, případně při změně vozidla v průběhu pracovního dne. Dále musí řidič zajistit, aby zaznamenaný čas na záznamovém listu souhlasil s časem země registrace vozidla.

²³ NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU) č. 165/2014 ze dne 4. února 2014 o tachografech v silniční dopravě, o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovém zařízení v silniční dopravě a o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy. Text s významem pro EHP. [online]. [cit. 2016-01-02]. Dostupné na: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX%3A32014R0165>. Článek 4, odst. 4.

Samozřejmostí je, že je řidič povinen používat záznamové listy každý den, během kterého řídí, a to od doby převzetí vozidla. Každý záznamový list smí být použit jen po dobu, ke které je určen. Další povinností řidiče je chránit záznamové listy před poškozením nebo ušpiněním a takové záznamové listy nepoužívat. Ukázka záznamového listu s popisem vyplněných a automaticky zaznamenaných oblastí je na obrázku č. 19.

Obr. 19 – Popis přední strany záznamového listu analogového tachografu.



5.2 Použití digitálního tachografu

Digitální tachograf musí automaticky zaznamenávat následující údaje:²⁴

- ujetou vzdálenost a rychlost vozidla
- časové údaje

²⁴ NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU) č. 165/2014 ze dne 4. února 2014 o tachografech v silniční dopravě, o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovém zařízení v silniční dopravě a o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy. Text s významem pro EHP. [online]. [cit. 2016-01-02]. Dostupné na: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX%3A32014R0165>. Článek 4, odst. 3.

- polohu míst (platné pro inteligentní tachografy)
 - začátku denní pracovní doby
 - polohu vozidla každé tři hodiny řízení
 - konce denní pracovní doby
- totožnost řidiče
- činnost řidiče
- kontrolní a kalibrační údaje a údaje o opravě tachografu, včetně určení dílny
- události a závady

Tak jako při používání analogových tachografů stanovuje Nařízení (EU) 165/2014 v článku 34 řidiči povinnosti při použití digitálního tachografu. Zásadní rozdíl je zde v tom, že řidič nevyplňuje žádné údaje a informace ručně, takže se jedná především o správné zacházení s tachografem a ochranu karty řidiče před poškozením a znečištěním. Ukázka výtisku z digitálního tachografu je na obrázku č. 20.

Obr. 20 – Popis výtisku denních činností z digitálního tachografu



5.3 Karty používané v digitálních tachografech

Kartou tachografu se rozumí čipová karta určená k použití s tachografem, který umožňuje identifikaci role držitele karty a přenos a ukládání údajů tachografem.²⁵

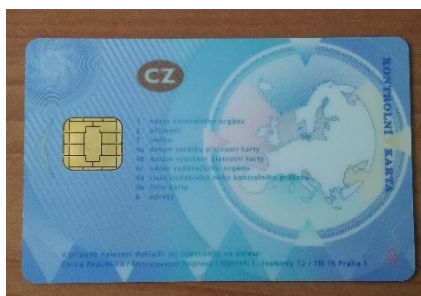
Kartou řidiče se rozumí „karta tachografu vystavená orgány členského státu konkrétnímu řidiči.“²⁶

Kartou podniku se rozumí „karta tachografu vydaná dopravci, jenž provozuje vozidla vybavená digitálním tachografem, která identifikuje dopravce a umožňuje zobrazení, stahování a tisk údajů uložených v tachografu uzamčených daným dopravcem.“²⁷

Kartou dílny se rozumí „karta tachografu vydaná orgány členského státu pověřenému personálu výrobce tachografů, montéra, výrobce vozidel nebo dílny schválených členským státem, která identifikuje držitele karty a umožňuje zkoušení, kalibraci a aktivaci tachografů nebo stahování údajů z nich.“²⁸

Kontrolní kartou se rozumí „karta tachografu vydaná orgány členského státu příslušnému vnitrostátnímu kontrolnímu orgánu, která identifikuje kontrolní subjekt a případně kontrolora a která umožňuje přístup k údajům uloženým v datové paměti nebo na kartě řidiče a případně na kartách dílny pro čtení, tisk nebo stahování.“²⁹

Obr. 21 – Kontrolní karta



²⁵ NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU) č. 165/2014 ze dne 4. února 2014 o tachografech v silniční dopravě, o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovém zařízení v silniční dopravě a o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy. Text s významem pro EHP. [online]. [cit. 2016-01-02]. Dostupné na: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX%3A32014R0165>. Článek 2, odst. 2.

²⁶ Tamtéž.

²⁷ Tamtéž.

²⁸ Tamtéž.

²⁹ Tamtéž.

5.4 Postup při poškození záznamového listu, karty řidiče a při poruše tachografu

V případě, že dojde k poškození záznamového listu, řidič je povinen použít jiný, rezervní záznamový list a poškozený, na kterém jsou již některé informace o jízdě zaznamenány, k tomuto rezervnímu záznamovému listu přiložit.³⁰

Pokud je jakýmkoliv způsobem poškozena digitální karta řidiče nebo došlo k její ztrátě nebo odcizení, je řidič povinen na začátku jízdy provést papírový výtisk z tachografu s údaji o vozidle, které řídí, a na tento výtisk ručně poznamenat několik údajů. Tyto ručně zaznamenané informace jsou identifikační údaje řidiče, stvrzené podpisem, a informace o dobách jiné práce, pracovní pohotovosti a o dobách přestávek a odpočinků. Po skončení jízdy řidič vyhotoví nový výtisk s informacemi o časových úsecích zaznamenaných automaticky digitálním tachografem v průběhu jízdy a tyto údaje ručně doplní o informace o době jiné práce, o době pracovní pohotovosti, o době přestávek a odpočinků, a to od doby od vyhotovení výtisku při zahájení jízdy. I tento výtisk následně doplní identifikačními údaji o řidiči, které následně stvrdí svým podpisem.³¹

V případě, že v průběhu jízdy došlo k poškození, respektive jakékoli jiné nefunkčnosti tachografu, musí řidič údaje o proběhlých časových úsecích, které již tachografem zaznamenány automaticky nebyly, ručně uvést na záznamový list nebo na papír určený pro výtisky z digitálního tachografu. Rovněž jako v předchozích případech vyplní řidič i identifikační údaje o své osobě. Dopravce je, jakmile to okolnosti dovolí, povinen nechat tachograf opravit schváleným servisem a za předpokladu, že vozidlo není schopné návratu do provozovny dopravce do doby jednoho týdne od zjištění závady, musí být oprava provedena v průběhu cesty.³²

³⁰ NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU) č. 165/2014 ze dne 4. února 2014 o tachografech v silniční dopravě, o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovém zařízení v silniční dopravě a o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy. Text s významem pro EHP. [online]. [cit. 2016-01-02]. Dostupné na: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX%3A32014R0165>. Článek 2, odst. 2.

³¹ Tamtéž, článek 35, odst. 2.

³² Tamtéž, článek 37.

6 Metodika kontrol dodržování předpisů

6.1 Metodika

Obsah kapitoly o metodice kontrol dodržování sociálních předpisů vychází především ze zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, kterým je mimo jiné stanovena pravomoc a působnost orgánů státní správy v oblasti silniční dopravy, a dále z vyhlášky č. 522/2006 Sb., o státním odborném dozoru a kontrolách v silniční dopravě. Kontrolní činnost orgánu Policie ČR vychází zejména ze zákona č. 273/2008 o Policii České republiky a ze zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů.

6.1.1 Kontrolní složky

Kontrolními složkami v oblasti silniční dopravy jsou orgány státní správy vykonávající státní odborný dozor, dále Policie ČR, orgán inspekce práce a z hlediska technické a odborné podpory i mobilní expertní jednotky CSPSD (Centrum služeb pro silniční dopravu). Smyslem kontrolních složek je dohlížení nad tím, zda zejména dopravci, odesilatelé a řidiči dodržují pravidla stanovená zákonem o silniční dopravě a přímo použitelné předpisy Evropské unie. Oblast působnosti jednotlivých kontrolních složek je uvedena v tabulce č. 1.

Státní odborný dozor v silniční dopravě vykonávají Ministerstvo dopravy, Dopravní úřady a Celní úřady. „Ministerstvo dopravy vykonává státní odborný dozor v mezinárodní autobusové linkové silniční dopravě osob.“³³ „Dopravní úřady a celní úřady vykonávají ve svém správním obvodu státní odborný dozor ve všech věcech, které nenáleží Ministerstvu dopravy.“³⁴ Dopravními úřady jsou jednotlivé krajské úřady dle jejich působnosti a „Magistrát hlavního města Prahy, magistráty statutárních měst a obecní úřady obcí s rozšířenou působností ve věcech městské autobusové dopravy a taxislužby.“³⁵

Orgány Policie České republiky provádějí dohled nad bezpečností a plynulostí silničního provozu, kdy při kontrolách zjišťují, zda je vozidlo a řidič vybaven potřebnými doklady,

³³ Zákon č. 111 ze dne 26. dubna 1994 o silniční dopravě. In: Sběrka zákonů České republiky. 1994, č. 37, s. 1154. Dostupný také na:

<https://portal.gov.cz/app/zakony/download?idBiblio=41984&nr=111~2F1994~20Sb.&ft=pdf>. § 34 odst. 3.

³⁴ Tamtéž.

³⁵ Tamtéž. § 34 odst. 1.

zda je vozidlo označeno předepsaným způsobem a zda jsou dodrženy doby řízení, bezpečnostní přestávky a doby odpočinku řidičů. Orgán Policie ČR oznamuje zjištěná porušení předpisů dopravcem příslušnému dopravnímu úřadu, v jehož obvodu bylo porušení zjištěno.

Orgán inspekce práce kontroluje splnění takových podmínek, které souvisejí s bezpečností práce, tedy např. doby řízení, bezpečnostní přestávky a doby odpočinku.

Mobilní expertní jednotky CSPSD slouží k poskytování odborné a technické pomoci kontrolním složkám při kontrolních akcích. Mobilní expertní jednotky byly vytvořeny usnesením č. 171 ke koncepci výkonu státního odborného dozoru v silniční dopravě Vlády České republiky ze dne 20. února 2002.³⁶ Zřizovatelem Centra služeb pro silniční dopravu je Ministerstvo dopravy.³⁷

Tab. 1 – Oblast působnosti jednotlivých kontrolních orgánů.

Kontrolní orgán	Nákladní doprava		Doprava osob	
	mezinárodní	tuzemská	mezinárodní	tuzemská
Ministerstvo dopravy	NE	NE	ANO (pouze linková)	NE
Krajský úřad	ANO	ANO	ANO (mimo linková)	ANO
Celní úřad	ANO	ANO	ANO (mimo linková)	ANO
Policie ČR	ANO	ANO	ANO	ANO
Inspekce práce	ANO (pouze tuzemský dopravce)	ANO	ANO (pouze tuzemský dopravce)	ANO

6.1.2 Průběh a předmět kontroly

Dle vyhlášky o státním odborném dozoru a kontrolách v silniční dopravě existují dva způsoby provádění kontrol, a to silniční kontrola, prováděná přímo na pozemních komunikacích a kontrola prováděná v provozovnách dopravců.

Při **silniční kontrole** kontrolní orgán sleduje:

- Zda byly dodrženy doby řízení, doby bezpečnostních přestávek a odpočinků.
- Doklady prokazující doby řízení v předcházejících obdobích a doklady vystavené dopravcem, které potvrzují, že v daném období řidič neřídil. Řidič musí být tedy schopen

³⁶ <http://www.cpspd.cz/mobilni-expertni-jednotky>

³⁷ <http://www.cpspd.cz/o-organizaci>

při kontrole předložit záznamové listy za předcházejících 28 kalendářních dní (respektive výtisky z digitálního tachografu), kartu řidiče, je-li jejím držitelem, a potvrzení o „neřízení“ vystavené dopravcem.³⁸ V případě nefunkčnosti tachografu, poškození záznamového listu nebo karty řidiče musí řidič ke kontrole předložit náhradní doklady uvedené v kapitole 5.4.

- Označení vozidla, doklady a výbavu vozidla vztahující se k dané přepravě.
- Funkčnost a správnost používání tachografu včetně odhalení manipulace s tachografem z důvodu, aby nedocházelo k úmyslnému zaznamenávání nesprávných údajů, tedy falšování informací o dobách jízd, přestávek a odpočinků.
- V případě přepravy nebezpečných věcí dle dohody ADR dodržení podmínek dle této dohody.³⁹

V případě **provádění kontrol v provozovně dopravce** provede kontrolní orgán kromě výše uvedených skutečností kontrolu:

- Zda je správně dodržováno omezení čtrnáctidenních dob řízení.
- Záznamových listů, digitálních karet řidičů, údajů ze záznamového zařízení vozidla a výtisky z těchto zařízení.
- Potřebných dokladů dopravce.

7 Dopravní nehody

7.1 Co je dopravní nehoda

Pojem dopravní nehody definuje § 47 odst. 1 Zákona č. 361/2000 Sb. takto: „Dopravní nehoda je událost v provozu na pozemních komunikacích, například havárie nebo srážka, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a při níž dojde

³⁸ NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (ES) č. 561/2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85. [online]. [cit. 2016-01-02]. Dostupné na: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?qid=1451731197466&uri=CELEX:32006R0561>. Článek 36, body 1 a 2.

³⁹ Vyhláška č. 64/1987 Sb., o Evropské dohodě o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (ADR). [online]. [cit. 2016-02-25]. Dostupné na: http://www.epravo.cz/_dataPublic/sbirky/archiv/sb13-87.pdf

k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu.“

Z uvedené definice vyplývá, že za dopravní nehodu nelze považovat například srážku vozidel na dvoře nebo na zahradě rodinného domu, v areálu firmy apod. s výjimkou situace, kdy se dopravní nehoda stala např. na pozemní komunikaci v areálu nebo na soukromém pozemku firmy se schváleným dopravním režimem.⁴⁰ Za taková místa lze považovat parkoviště před obchodními domy, areály velkých firem a jiná, byť i soukromá místa, kde jsou používány silniční dopravní prostředky. Rovněž za dopravní nehodu nelze považovat ani situaci, ke které sice dojde na pozemní komunikaci, nicméně nedojde k úmrtí nebo zranění osob ani ke škodě na majetku. Tedy například, pokud vozidlo vyjede mimo komunikaci do pole, přičemž nedojde k žádnému poškození majetku, a to i přesto, že k vyproštění poté řidič potřebuje odbornou asistenci. Tento druh události v silničním provozu, při které nedojde k žádné škodě na majetku ani ke zranění nebo úmrtí, je ovšem velmi vzácný a statisticky nijak evidovaný právě proto, že se o dopravní nehodu nejedná.

Naopak o dopravní nehodu se s jistotou jedná, pokud k ní sice došlo na soukromém pozemku (dvůr rodinného domu), ale byla započata na pozemní komunikaci. Konkrétně se může jednat o situaci, kdy vozidlo jede po silnici, dojde k jeho smyku a následnému nárazu do zaparkovaného vozidla na dvoře rodinného domu.

7.2 Šetření dopravní nehod

Obsah této kapitoly vychází ze zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, a dále z některých interních předpisů Policie ČR, zejména ze závazného pokynu policejního prezidenta č. 160/2009, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu a který je k nahlédnutí na webu policie.⁴¹ Dále je metodika šetření dopravních nehod upravena pokynem ředitele ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR č. 4/2010, kterým se upravuje činnost při šetření silničních dopravních nehod. Uvedené informace jsou však obecně známé a je možné je zveřejnit.

Při šetření a evidenci dopravních nehod Policie ČR rozlišuje několik druhů zpracování dopravních nehod, a to podle způsobu jejich ukončení. Tímto způsobem lze

⁴⁰ § 2 odst. 1 Zákona č. 13/1997 stanovuje pozemní komunikaci jako dopravní cestu, určenou k užití silničními a jinými vozidly a chodci, včetně pevných zařízení nutných pro zajištění tohoto užití a jeho bezpečnosti. § 2 odst. 2 stejného zákona stanovuje, že pozemní komunikace se dělí na dálnici, silnici, místní komunikaci a účelovou komunikaci.

⁴¹ <http://www.policie.cz/clanek/zverejnene-informace-2014-bezpecnost-a-plynulost-silnicniho-provozu.aspx>

dopravní nehody rozdělit do dvou kategorií, a to na dopravní nehody bez ohlašovací povinnosti policii a na dopravní nehody s ohlašovací povinností policii. Dopravní nehody bez ohlašovací povinnosti lze zpracovat jak s účastí policie, tak i bez ní. Dopravní nehody s ohlašovací povinností se dále dělí na dopravní nehody zpracované pomocí *Protokolu o nehodě v silničním provozu s projednáním* a *Protokolu o nehodě v silničním provozu*. Schéma jednotlivých možností ukončení šetření dopravních nehod je uvedeno na obrázku č. 20.

7.2.1 Dopravní nehody bez ohlašovací povinnosti Policii ČR

Aby účastníci dopravní nehody nebyli povinni hlásit tuto událost Policii ČR, musí být splněno několik podmínek, které jsou uvedeny v § 47 odst. 4 a 5 Zák. č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. Pokud by byť i jediná podmínka splněna nebyla, jedná se o dopravní nehodu, ke které by měli její účastníci Policii ČR na místo přivolat.

Při takovéto dopravní nehodě nesmí dojít k úmrtí nebo k sebemenšímu zranění jakýchkoli osob a na některém ze zúčastněných vozidel (nebo přepravovaných věcí) nesmí dojít ke zřejmé škodě vyšší než 100 000 Kč.

Dále je nutné policii ČR k nehodě přivolat, pokud dojde k jakékoli hmotné škodě na majetku třetí osoby, což může být např. poškozený plot rodinného domu, poškozený sloup veřejného osvětlení, zaparkované vozidlo u okraje komunikace, kdy vlastník, resp. řidič tohoto vozidla se na místě nenachází, atd. Za třetí osobu není ovšem při dopravní nehodě považován vlastník vozidla (rodinný příslušník, známý, firma, které vozidlo patří apod.), i když se na místě dopravní nehody nenachází. To znamená, že pokud dojde k dopravní nehodě, při které jsou splněny všechny podmínky k tomu, aby se dopravní nehoda nemusela hlásit Policii ČR, a u které řidič některého ze zúčastněných vozidel není jeho vlastníkem, lze i takovou dopravní nehodu vyřešit bez účasti policie.

V praxi se poměrně často ukazuje, že řidiči tzv. firemních vozidel jako účastníci dopravní nehody považují za třetí osobu podnik, kterému vozidlo patří.

Pokud při dopravní nehodě dojde k poškození pozemní komunikace nebo jejího příslušenství, jako jsou dopravní značky, svodidla, městská zeleň apod., rovněž zde vzniká povinnost dopravní nehodu nahlásit policii.

Poslední podmínka k samostatnému vyřešení dopravní nehody je, že účastníci musí být schopni bez vynaložení nepřiměřeného úsilí obnovit plynulost silničního provozu.

Samozřejmostí je i to, že se účastníci dopravní nehody musí být mezi sebou schopni dohodnout na tom, který z nich je viníkem.

Při splnění všech výše uvedených podmínek si účastníci mezi sebou vymění osobní údaje a dopravní nehodu ohlásí pojišťovně, u které má sjednáno povinné ručení vozidlo, které řídil viník dopravní nehody. Za tímto účelem je nejvhodnější vyplnit záznam o dopravní nehodě, tzv. euroformulář (viz Přílohy). Pokud i při splnění všech výše uvedených podmínek je řidiči nabouraných vozidel vyžadována účast Policie ČR, řidiči si rovněž sami vypíší formulář pro pojišťovnu, policista vyřeší zjištěný přestupek viníka, respektive všechny zjištěné přestupky, a na zadní straně euroformuláře potvrdí, že na místě dopravní nehody byla přítomna Policie ČR, kdo je viníkem dopravní nehody, a že přestupek viníka byl zákonným způsobem vyřešen.

Uvádíme shrnutí uvedených pěti podmínek pro lepší přehlednost:

- Nedošlo k úmrtí ani ke zranění osob.
- Škoda na některém ze zúčastněných vozidel nedosáhla 100 tisíc Kč.
- Nedošlo k poškození pozemní komunikace ani jejího příslušenství.
- Účastníci jsou sami schopni obnovit plynulost silničního provozu.

7.2.2 Dopravní nehody s ohlašovací povinností Policii ČR

Pokud nejsou splněny podmínky uvedené v předchozí kapitole a účastníkům dopravní nehody vznikne povinnost dopravní nehodu ohlásit policii, existují ze strany policie dva způsoby administrativního ukončení šetření dopravní nehody. Jedním z nich je zpracování na *Protokol o nehodě v silničním provozu s projednáním*. Ten se použije v případě, že nedošlo k úmrtí ani ke zranění osob a zároveň jsou splněny podmínky blokového řízení.⁴² To znamená, že šetření dopravní nehody může uzavřít policista vydáním rozhodnutí v blokovém řízení. Zjednodušeně řečeno, policista může za spáchaný přestupek uložit na místě blokovou pokutu.

V případě, že z jakéhokoli důvodu nemůže policista na místě rozhodnout o zavinění dopravní nehody (např. proto, že se zaviněním účastníci nesouhlasí, došlo ke zranění nebo usmrcení osob, nejsou splněny podmínky blokového řízení nebo se viník dopustil přestupku, který nelze v blokovém řízení vyřešit – tím je např. řízení pod vlivem alkoholu, předjíždění v místech, kde je to obecnou, místní nebo přechodnou úpravou zakázáno

⁴² Zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích. In: Sbíрка zákonů České republiky. 1990, č. 35, s. 0810. § 84 odst. 1.

apod.), policista dopravní nehodu zpracuje na *Protokol o nehodě v silničním provozu*. Během třiceti dní pak provede šetření a zajištění důkazů proti viníkovi dopravní nehody a následně celou věc oznámí příslušnému správnímu orgánu.⁴³ V případě, že při dopravní nehodě existuje podezření ze spáchání trestného činu, policista rovněž dopravní nehodu zpracuje na *Protokol o nehodě v silničním provozu* a dále postupuje dle trestního řádu.⁴⁴

7.2.3 Nezaviněné dopravní nehody

Mezi zvláštní druhy dopravních nehod lze zařadit dopravní nehody, které nebyly zaviněny řidičem, ale ani jiným účastníkem silničního provozu. Jedná se o tzv. nezaviněné dopravní nehody.

Do této kategorie dopravních nehod můžeme zařadit např. **srážku se zvěří**, kterou lze administrativně vyřešit pomocí tzv. *Záznamu o dopravní nehodě zaviněné zvěří*, který je v podstatě velmi zjednodušenou formou *Protokolu o nehodě v silničním provozu*. Zásadní rozdíl spočívá v tom, že v *Záznamu o dopravní nehodě zaviněné zvěří* je uvedeno, že věc spáchaného přestupku řidičem se odkládá, neboť k žádnému protiprávnímu jednání řidiče vozidla nedošlo. Z definice pojmu přestupku vyplývá, že přestupek (obecně) je zaviněné jednání.⁴⁵ Aby mohl být střet zvěří zpracován pomocí *Záznamu o dopravní nehodě zaviněné zvěří*, musí být splněny čtyři základní podmínky:

- V místě střetu nebo v blízkosti místa střetu se musí nacházet sražená zvěř nebo její jakákoli biologická část.
- Střetem se zvěří nedošlo ke zranění osob.
- Na vozidle, se kterým ke střetu se zvěří došlo, nebyla uplatňována technická závada, která by mohla být příčinou dopravní nehody.
- U řidiče vozidla, se kterým došlo ke střetu se zvěří, nebyla zjištěna přítomnost alkoholu nebo jiných návykových látek.

Kromě výše uvedených podmínek, stanovených ZPPP č. 160/2009 je zřejmé, že pro řidiče (respektive majitele, provozovatele) vozidla, u nějž došlo ke střetu se zvěří, je nutné, aby k předmětnému vozidlu bylo sjednáno příslušné havarijní pojištění, respektive připojištění, které zahrnuje úhradu škody způsobené při střetu se zvěří. *Záznam o dopravní*

⁴³ Zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích. In: Sbíрка zákonů České republiky. 1990, č. 35, s. 0810. § 58 odst. 2.

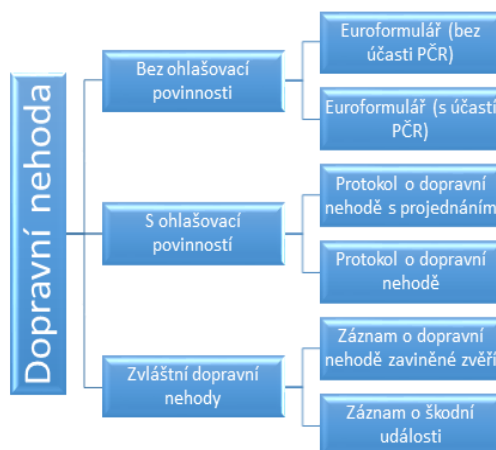
⁴⁴ Zákon č. 141/1961 Sb., o trestním řízení soudním (trestní řád). In: Sbíрка zákonů České republiky. 1961, č. 66, s. 0513.

⁴⁵ Zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích. In: Sbíрка zákonů České republiky. 1990, č. 35, s. 0810. § 2 odst. 1.

nehodě zaviněné zvířítí tedy ve skutečnosti slouží zejména jako podklad pro pojišťovny, ze kterého vyplývá, že byly splněny podmínky plnění škody pojišťovnou.

Nakonec je vhodné zmínit, že pokud ke střetu nedojde se zvířítí, ale s domácím nebo chovným zvířetem, jedná se o zaviněnou dopravní nehodu, neboť vlastník tohoto zvířete se dopustil přestupku proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu tím, že nezabránil pobíhání těchto zvířat po pozemní komunikaci.⁴⁶

Obr. 22 – Schéma možností ukončení šetření dopravních nehod.



7.3 Analýza dopravních nehod řidičů nákladních vozidel

Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky zpracovává velmi rozsáhlou statistiku dopravních nehod, ke kterým dochází na území České republiky. Tato statistika je jednou ročně vydávána v knižní podobě a zahrnuje statistické informace o dopravních nehodách jako například rozdělení dopravních nehod podle příčin, podle míst, podle času, podle kategorií vozidel, kategorií osob apod.

Význam dohody AETR a Nařízení (ES) 561/2006 je pro bezpečnost silničního provozu značný a je zřejmé, že s nedodržením těchto předpisů souvisí počet dopravních nehod a jejich následky. Přesto v současné době neneviduje Policie ČR žádnou statistiku, která by přímo srovnávala porušení uvedených předpisů s vlivem na dopravní nehodovost. Tedy pokud dojde k dopravní nehodě nákladního vozidla a při vyšetřování dopravní nehody bude zjištěno, že výše uvedené předpisy byly porušeny, nebude tato informace statisticky v přehledu dopravních nehod vedena a příčina dopravní nehody a porušení

⁴⁶ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In: Sbirka zákonů České republiky. 2000, č. 98, s. 4570. § 60 odst. 1.

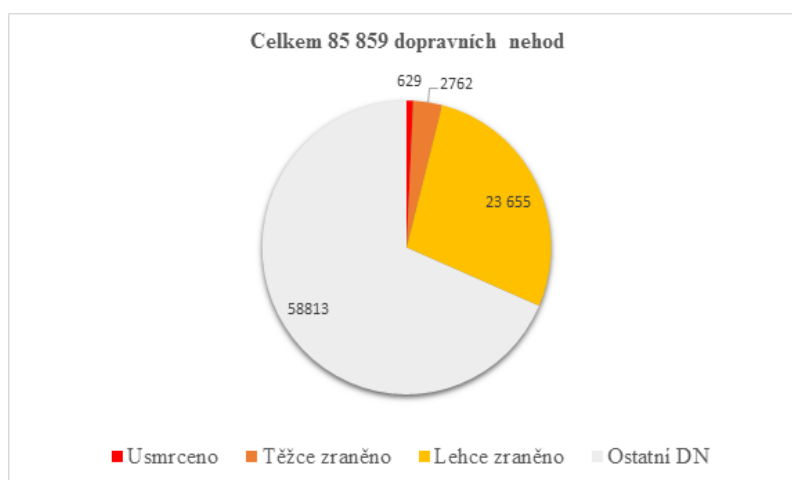
těchto předpisů bude formálně řešena zvlášť. Propojenost dopravních nehod a porušení výše uvedených předpisů lze pak pouze nepřímo dovozovat, např. z příčin, jako je únava a následný spánek řidiče nákladního automobilu v časných ranních hodinách.

V této kapitole jsou informace zpracovány na základě výše uvedené publikace, kterou je Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2014, publikaci vydalo Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky v Praze v květnu 2015.

7.3.1 Statistika

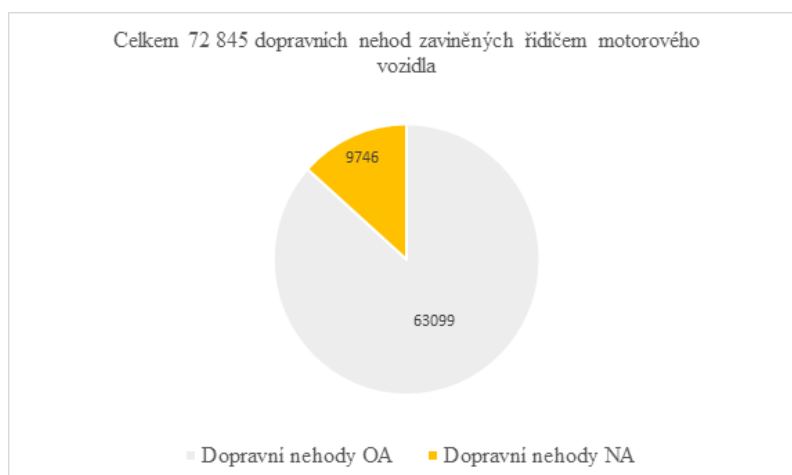
V roce 2014 bylo na území České republiky policií šetřeno celkem 85 859 dopravních nehod, při kterých zemřelo 629 osob, 2 762 osob bylo těžce zraněno a 23 655 osob bylo zraněno lehce. Tuto základní statistiku znázorňuje graf 1. Výše policií odhadnuté hmotné škody činila celkem 4 933,23 mil. Kč.

Graf 1 – Základní přehled dopravních nehod.

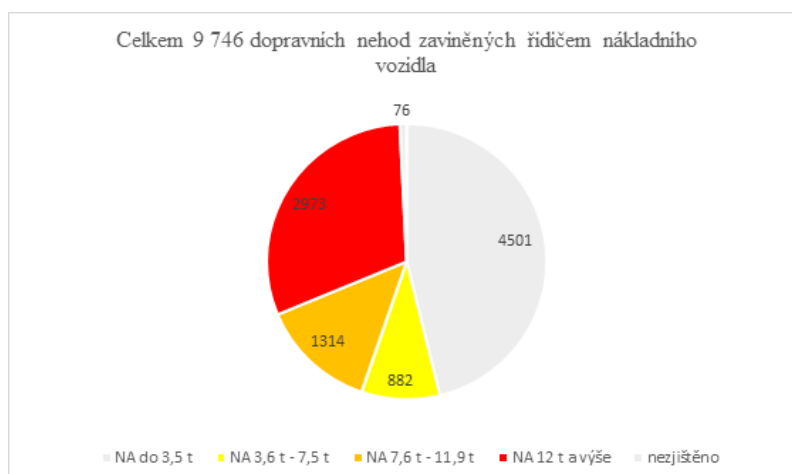


72 845 dopravních nehod bylo zaviněno řidičem motorového vozidla, což je 84,8 % z celkového počtu dopravních nehod v roce 2014. Z toho 9 746 zavinění dopravních nehod připadá na řidiče nákladních automobilů, kdy řidiči nákladních automobilů kategorie nad 3,5 t zavinili celkem 5 169 dopravních nehod. Základní statistické údaje o dopravních nehodách řidičů nákladních automobilů jsou shrnuty v grafech 2 a 3.

Graf 2 – Počet dopravních nehod NA z celkového počtu dopravních nehod zaviněných řidiči motorových vozidel.



Graf 3 – Přehled dopravních nehod nákladních vozidel různých kategorií.

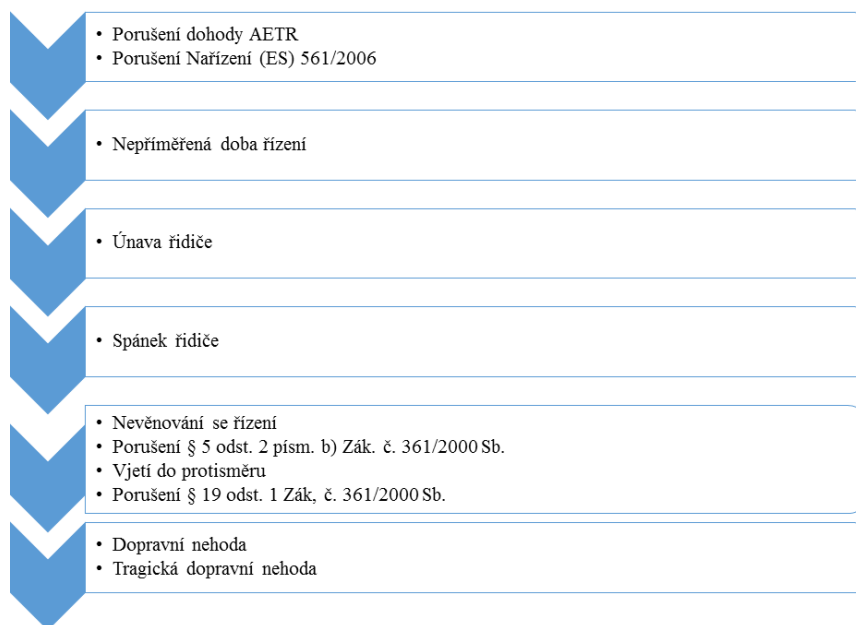


Jednoznačně nejčastější příčinou dopravních nehod nákladních automobilů v roce 2014 bylo, že se řidič plně nevěnoval řízení vozidla. Kvůli této příčině bylo řidiči nákladních automobilů způsobeno 2 434 dopravních nehod. Zároveň se jedná i o nejtragičtější příčinu dopravních nehod, neboť na jejím základě bylo usmrceno 18 osob. Statisticky se tato příčina uvádí, pokud řidič poruší ustanovení § 5 odst. 1 písm. b) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, které říká, že povinností řidiče je „věnovat se plně řízení vozidla nebo jízdě na zvěřeti a sledovat situaci v provozu na pozemních komunikacích.“ Toto ustanovení v sobě zahrnuje velmi rozličné možnosti nevěnování se řízení, které ale jednotlivě nejsou zákonem vyjmenovány. Prakticky se jedná např. o situace, kdy řidič během řízení pije, jí, kouří, ladí rádio, sleduje filmy na notebooku, čte noviny, čte v mapě, něco hledá na podlaze apod. Mezi nevěnování se řízení ovšem patří i situace, kdy řidič během jízdy **usnul**. Druhou nejtragičtější příčinou dopravních nehod řidičů nákladních automobilů byla

jízda po nesprávné straně vozovky, vjetí do protisměru apod. Při takovýchto dopravních nehodách bylo usmrceno 9 osob.

Jak již bylo uvedeno výše, samostatná statistika, shrnující souvislost mezi dopravními nehodami řidičů nákladních vozidel a porušením předpisů v silniční dopravě (dle dohody AETR) neexistuje. Na základě uvedeného rozboru lze však předpokládat, že může existovat přímá spojitost s tímto porušením a nejčastější a nejtragičtější příčinou dopravních nehod řidičů nákladních vozidel. Nelze ovšem ani opomenout předpoklad, že příčina vjetí do protisměru může rovněž vycházet z únavy a následného spánku, neboť lze dovodit, že ke vjetí do protisměru při řízení nákladního automobilu nedojde samovolně a z ničeho nic. Schéma tohoto rozboru je uvedeno na obrázku č. 23. Pochopitelně je nutno zohlednit i skutečnost, že řidiči nákladních automobilů a autobusů vykonávají svou pracovní činnost, tedy řízení, v průběhu nočních hodin, nebo začínají řídit ve velmi časných ranních hodinách, což může vést k vyšší únavě při řízení vozidla.

Obr. 23 – Schéma analýzy nejčastějších příčin dopravních nehod řidičů nákladních automobilů.



Za zmínku stojí rovněž i fakt, že plné nevěnování se řízení stojí i za nejvyšším počtem dopravních nehod řidičů autobusů. Počet zaviněných dopravních nehod těmito řidiči a s touto příčinou bylo v roce 2014 celkem 255 a byly při nich usmrceny 3 osoby.

7.4. Dopravní nehoda se zjištěným porušením nařízení (EU) 165/2014

Tato kapitola ukáže z praktického pohledu skutečnou dopravní nehodu, která byla zaviněna řidičem nákladního vozidla, u něž bylo následně zjištěno porušení Nařízení (EU) 165/2014. Obsah kapitoly vychází ze zdrojů, tak jak je uvedeno v úvodu kapitoly 6.2 a dále z vlastních praktických zkušeností při šetření dopravní nehod. Při této dopravní nehodě nedošlo k žádnému zranění osob, nicméně došlo k poměrně rozsáhlé hmotné škodě na majetku. Osobní a další údaje, které by mohly vést k identifikaci osob nebo zúčastněných vozidel, nejsou v této práci uvedeny.

7.4.1 Postup Policie ČR na místě dopravní nehody

Obecně, pokud nejsou splněny podmínky, aby se účastníci dopravní nehody mezi sebou dohodli sami (viz kapitola 6.2.1), vyjíždí na místo dopravní nehody tzv. výjezd skupiny dopravních nehod příslušného dopravního inspektorátu PČR. Na místě dopravní nehody provede prvotní a neodkladné úkony, mezi něž patří např. poskytnutí první pomoci, zajištění stop před jejich znehodnocením, zjištění totožnosti svědků, zjištění, zda řidiči nejsou pod vlivem alkoholu případně jiné návykové látky apod. Po provedení takovýchto úkonů přichází na řadu fotodokumentace a topografická dokumentace, které se stávají podkladem pro zjištění průběhu dopravní nehody, případně podkladem pro následné znalecké zkoumání.

Při fotodokumentaci je nutné zachytit celkový stav místa dopravní nehody, tedy vytvořit fotografii z větší vzdálenosti, pokud možno ze všech směrů pozemní komunikace nebo křižovatky. Dále se vyfotí všechna zúčastněná vozidla celkovým pohledem ze všech stran, poté detailně jejich poškození a identifikační údaje. Nakonec musí být dobře zachyceny všechny stopy, které s předmětnou dopravní nehodou souvisí. Mezi takové stopy patří například střepy a úlomky, předměty, které odlétly z vozidel, stopy od brzdění vozidel, smykové stopy apod.

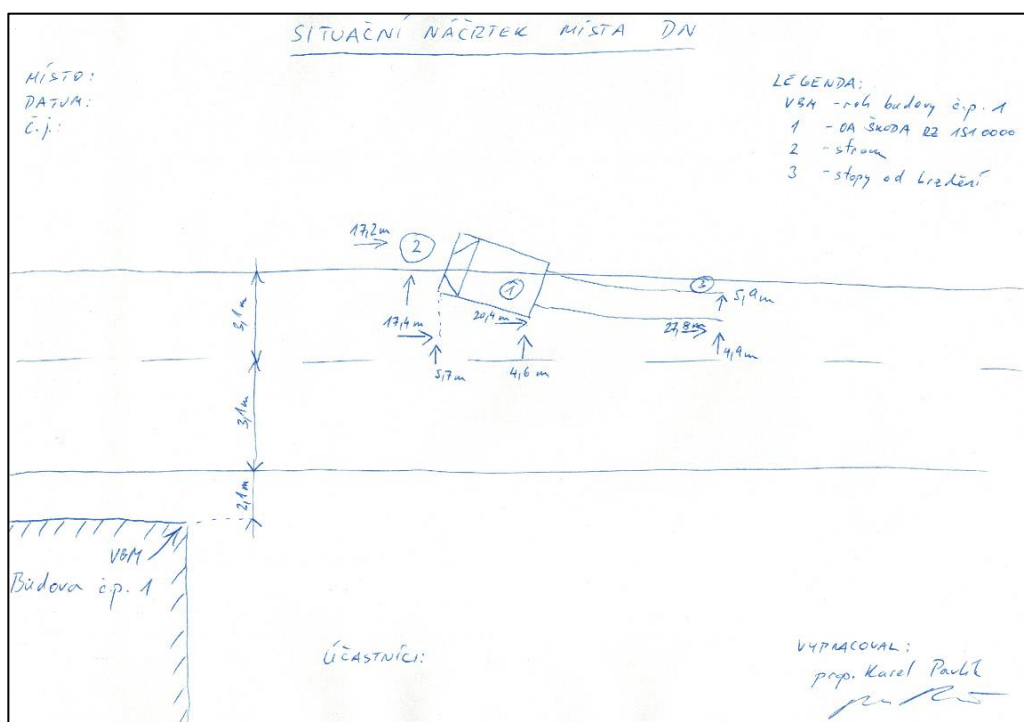
Topografická dokumentace spočívá v přesném určení místa jednotlivých vozidel a stop, tak jak se nacházejí v konečném postavení po dopravní nehodě. Za tímto účelem se na místě dopravní nehody ručně nakreslí tzv. *Situační náčrtek místa DN*, ze kterého je konečné postavení zúčastněných vozidel a stop patrné. Současně se pomocí rolmetru (viz obrázek č. 24), pásma nebo laserového zaměřovače změří vzdálenosti k jednotlivým vozidlům a stopám. K měření se nejčastěji používá tzv. „pravoúhlá metoda“, jejímž

principem je v první řadě volba výchozího bodu měření (VBM), který musí být pevný a relativně neměnný. Může se jednat o roh budovy, roh oplocení pozemku, kilometrovník u pozemní komunikace apod. Od výchozího bodu měření se poté postupuje po pomyslné přímce, kterou může být například okraj pozemní komunikace a měří se vzdálenosti k jednotlivým stopám tak, aby bylo možné je přesně identifikovat v rovině. Od pomyslné přímky se následně postupuje po kolmicích na ni a měří se vzdálenosti k jednotlivým stopám od této pomyslné přímky. Znázornění náčrtku místa dopravní nehody a pravoúhlé metody měření je na obrázku č. 25.

Obr. 24 – Rolmetr .



Obr. 25 – Situační náčrtek místa dopravní nehody, pravoúhlá metoda měření.



Vzhledem k tomu, že vozidla určená k objasňování dopravních nehod disponují mobilní kanceláři, provede se ještě na místě lustrace osob, tedy ověření v policejních evidencích, zda některý z řidičů nemá vysloven platný zákaz řízení motorových vozidel, nebo zda některý z účastníků není veden v evidenci pátrání po osobách. Poté následuje označení místa dopravní nehody pomocí přenosné GPS navigace a dále se pokračuje vkládáním základních osobních údajů o účastnících dopravní nehody do prostředí programu *Lotus Notes*,⁴⁷ který Policie ČR používá primárně právě pro zpracování a evidenci dopravních nehod, ale i pro analýzu statistických údajů.

V případě dopravní nehody s účastí vozidla, které je povinně vybaveno tachografem, se provede rozbor záznamového listu v případě analogového tachografu, nebo se stáhnou data z karty řidiče a záznamového zařízení v případě digitálního tachografu. K získání dat z karty řidiče se používá speciální čtečka karet (Obr. 26), k získání dat přímo z digitálního tachografu se používá tzv. stahovací klíč (Obr. 27). Získaná data se následně zanalyzují pomocí softwarového nástroje *Tagra.eu*, jehož pracovní prostředí je znázorněno v Přílohách.

Nakonec jsou účastníci dopravní nehody na místě poučeni o dalším postupu, případně je s nimi sepsán *Úřední záznam o podání vysvětlení*.⁴⁸ Další administrativní záležitosti, které musí být řešeny po odjezdu z místa dopravní nehody, budou popsány při ukázce konkrétní dopravní nehody v následující podkapitole (6.4.2).

Obr. 26 – Čtečka karet tachografu.



⁴⁷ https://cs.wikipedia.org/wiki/IBM_Notes/Domino

⁴⁸ Lidově výslech. Na místě dopravní nehody bývá prováděn, pokud nejsou v danou chvíli v pořadí další dopravní nehody, ke kterým musí hlídka PČR odjet. V takovém případě je podání vysvětlení ze strany policie vyžadováno později.

Obr. 27 – Stahovací klíč.



7.4.2 Rozbor skutečné dopravní nehody

V roce došlo k dopravní nehodě, kterou zavinil řidič nákladního vozidla, u něž bylo zjištěno porušení Nařízení (EHS) č. 3821/85 o záznamovém zařízení v silniční dopravě. Vzhledem k tomu, že toto nařízení bylo nahrazeno Nařízením (EU) 165/2014 o tachografech v silniční dopravě, jsou v rozboru aplikovány a porovnány články z obou těchto nařízení.

Na místě dopravní nehody byly provedeny veškeré úkony, tak jak je uvedeno výše, a později v průběhu 30 dní byla vypracována kompletní spisová dokumentace. Administrativně bylo nutné celou věc rozdělit na dvě části, a to na oznámení přestupku resp. přestupků řidiče, který dopravní nehodu zavinil,⁴⁹ a odevzdání věci pro zjištěný jiný správní delikt dopravce.⁵⁰ Jednotlivé formuláře, použité při oznámení přestupku při dopravní nehodě, jsou rozebrány v následujícím textu.

Oznámení přestupku je základní vypracovaný formulář, jehož obsahem jsou osobní údaje přestupce, osobní údaje dalších účastníků dopravní nehody a základní technické údaje zúčastněných vozidel, tak jak jsou uvedeny v centrální evidenci vozidel (CRV). Poté následuje časové a místní určení, kdy a kde k dopravní nehodě (přestupku) došlo a poté slovní vyličení události, jak se dopravní nehoda stala. Zde se uvádí, odkud kam řidič jel, co se stalo bezprostředně před dopravní nehodou, popisuje se průběh samotného střetu, ale i způsobené následky po dopravní nehodě, jako jsou zranění účastníků a výše hmotných

⁴⁹ Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích. In: Sbirka zákonů České republiky. 1997, č. 3, s. 47. § 58 odst. 1.

⁵⁰ Tamtéž, § 58 odst. 3 písm. a).

škod na zúčastněných vozidlech. Výše vzniklé hmotné škody při této konkrétní dopravní nehodě je uvedena v tabulce č. 2, přičemž se jedná pouze o odhad policisty, který dopravní nehodu zpracovává. Odhadnutá výše škody pak rozhodně není podkladem při plnění náhrady skutečné škody pojišťovnou.

Tab. 2 – Výše hmotné škody při dopravní nehodě

Nákladní automobil Tatra T 815	30 tisíc Kč
Osobní automobil Škoda Superb	800 tisíc Kč
Nákladní automobil Mercedes 2527	300 tisíc Kč
Poškozená dopravní značka	5 tisíc Kč
Poškozený sloup světelného a akustického zabezpečovacího zařízení železničního přejezdu	5 tisíc Kč
Ostatní škoda (osobní předměty, převážené zboží)	16 tisíc Kč
Celkem	1,156 mil. Kč

V oznámení přestupku nesmí chybět uvedení jednotlivých ustanovení zákonů, které řidič porušil. V tomto konkrétním případě řidič vyjel s nákladním vozidlem do protisměru, čímž porušil ustanovení § 11 odst. 1 Zák. č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů,⁵¹ dále nepřizpůsobil rychlost svým schopnostem, vlastnostem vozidla a nákladu, čímž porušil ustanovení § 18 odst. 1 stejného zákona⁵² a z téhož zákona porušil i ustanovení § 19 odst. 1.⁵³ Statisticky je taková dopravní nehoda vedena jako „vjetí do protisměru“, což je druhou nejčastější příčinou dopravních nehod řidičů nákladních automobilů, tak jak je uvedeno v kapitole 6.3.1. Porušením těchto jednotlivých ustanovení se řidič stal podezřelým ze spáchání přestupku dle § 125c odst. 1 písm. k) téhož zákona.⁵⁴ Velmi důležité je při takové dopravní nehodě zjištění porušení předpisů vycházejících z dohody AETR. Oznámení přestupku se zasílá na příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností.

V tomto konkrétním případě řídil řidič vozidlo Tatra T 815, rok výroby 1987. Vzhledem k roku výroby nemusí být vozidlo vybaveno digitálním tachografem, musí ovšem být vybaveno funkčním tachografem analogovým. Při kontrole řidič předložil

⁵¹ „Na pozemní komunikaci se jezdí vpravo, a pokud tomu nebrání zvláštní okolnosti, při pravém okraji vozovky, pokud není stanoveno jinak.“

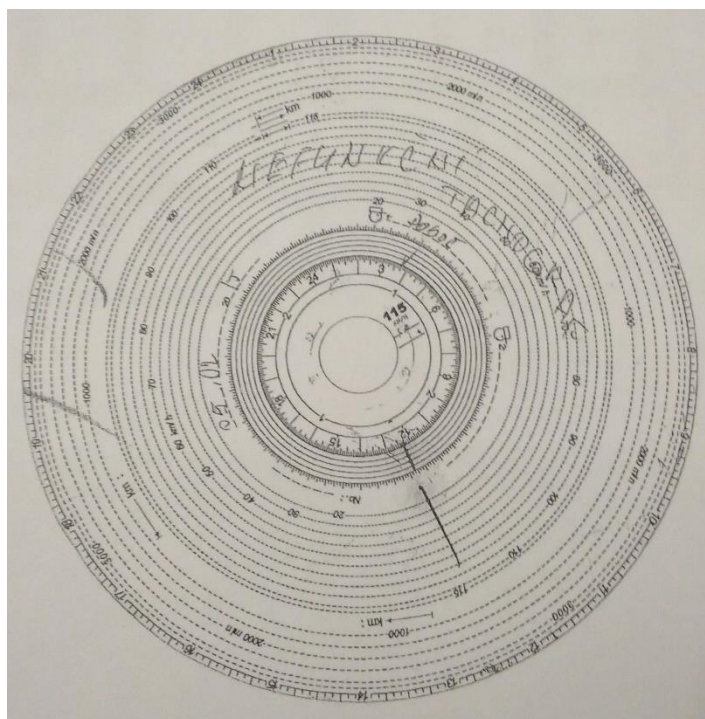
⁵² „Rychlost jízdy musí řidič přizpůsobit zejména svým schopnostem, vlastnostem vozidla a nákladu, předpokládanému stavebnímu a dopravně technickému stavu pozemní komunikace, její kategorii a třídě, povětrnostním podmínkám a jiným okolnostem, které je možno předvídat; smí jet jen takovou rychlostí, aby byl schopen zastavit vozidlo na vzdálenost, na kterou má rozhled.“

⁵³ „Řidič vozidla jedoucí za jiným vozidlem musí ponechat za ním dostatečnou bezpečnostní vzdálenost, aby se mohl vyhnout srážce v případě náhlého snížení rychlosti nebo náhlého zastavení vozidla, které jede před ním.“

⁵⁴ Fyzická osoba se dopustí přestupku „jiným jednáním, než které je uvedeno pod písmeny a) až j), nesplní nebo poruší povinnost stanovenou v hlavě II tohoto zákona.“

prázdný záznamový list s nápisem „NEFUNKČNÍ TACHOGRAF“, který ale nebyl řádně vyplněn, viz obrázek č. 27. Řidič vozidla později přiznal, že tachograf je nefunkční již „delší dobu“. Vzhledem k tomuto pak vůbec není možné určit, jak dlouhou dobu řidič ve skutečnosti řídil, zda dostatečně odpočíval a lze tak předpokládat souvislost mezi porušením daných předpisů v silniční dopravě a příčinou dopravní nehody. Kromě výše uvedeného řidič tedy porušil článek 13 Nařízení (EHS) č. 3821/85 o záznamovém zařízení v silniční dopravě⁵⁵ a tím je podezřelý z přestupku dle § 23 odst. 1 písm. f) Zák. č. 200/1990 Sb., o přestupcích.⁵⁶ Dle platné legislativy by řidič porušil článek 32 odst. 1 Nařízení (EU) č. 165/2014,⁵⁷ podezření z přestupku zůstává stejné.

Obr. 27 – Předložený záznamový list



Úřední záznam o podání vysvětlení je součástí spisové dokumentace, ve které se řidič, případně jiní účastníci mohou vyjádřit. Lidově se jedná o tzv. „výslech“. Policista, který

⁵⁵ „Zaměstnavatel a řidiči odpovídají za správné fungování a používání jak záznamového zařízení, tak karty řidiče, jestliže je na řidiči požadováno řídit vozidlo vybavené záznamovým zařízením v souladu s přílohou IB.“

⁵⁶ Přestupku se dopustí ten kdo „jako řidič vozidla při kontrole není držitelem dokladů, předložil neplatný doklad nebo nepředložil doklady požadované zvláštním právním předpisem, nevede stanoveným způsobem záznam o době řízení, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku, záznam o provozu vozidla nebo nedodrжуje stanovené doby řízení, bezpečnostní přestávky a dobu odpočinku, nepředložil záznam o době řízení, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku nebo záznam o provozu vozidla požadovaných zvláštním právním předpisem.“

⁵⁷ „Dopravce a řidiči zajistí správné fungování a náležitě používání digitálních tachografů a karet řidiče. Dopravce a řidiči používající analogové tachografy zajistí jejich správné fungování a náležitě používání záznamových listů.“

Úřední záznam o podání vysvětlení sepisuje, klade vyslýchané osobě otázky, které mohou pomoci objasnit příčinu a způsob dopravní nehody. Výslech se provádí ve formě zápisu v 1. osobě a vyslýchaná osoba může i sama určit, jaká slova se v úředním záznamu objeví.

Protokol o nehodě v silničním provozu patří rovněž mezi velice důležitou součást spisu. Zde se objevují podobné informace, jako v *Oznámení přestupku*, nicméně tyto informace jsou doplněny o „ohledání místa dopravní nehody“ a učiněná opatření hlídkou policie na místě.

Ohledání místa dopravní nehody doplňuje topografickou a fotografickou dokumentaci. V podstatě se jedná o slovní přepis situace na místě dopravní nehody a popis umístění jednotlivých stop. V ohledání místa dopravní nehody se objevují informace o šířkových a spádových poměrech komunikace, stavu dopravního značení, přehlednosti provozu, informace o povětrnostních podmínkách, informace o stavech účastníků dopravní nehody apod. Dále je dle náčrtku místa dopravní nehody proveden podrobný popis umístění jednotlivých stop, který může vypadat např. následovně: „Stopa č. 1 – NA Tatra. Pravý přední roh vozidla zaměřen ve vzdálenosti 3,4 m od VBM, 2,1 m v kolmém směru od okraje komunikace. Pravý zadní roh vozidla se nachází ve vzdálenosti 6,7 m od VBM, 2,4 m v kolmém směru od okraje komunikace.“ Tímto způsobem se pokračuje v popisu ostatních stop. *Protokol o nehodě v silničním provozu* je poměrně rozsáhlým dokumentem, neboť obsahuje kompletní informace o dopravní nehodě.

Plánek místa dopravní nehody rovněž navazuje na topografickou dokumentaci provedenou na místě dopravní nehody. Jedná se o v měřítku překreslený náčrtek místa dopravní nehody, k jehož vypracování se používá softwarový nástroj *PC Crash*,⁵⁸ který slouží pro rekonstrukci dopravních nehod. Při kreslení plánu místa dopravní nehody se nepoužívají kóty. Ukázka plánu místa dopravní nehody je přiložena na konci této práce.

Fotodokumentace včetně popisu v tištěné formě se rovněž zasílá správnímu orgánu jako součást spisu za účelem vizuálního zobrazení místa po dopravní nehodě. Vzhledem k tomu, že konečné rozhodnutí vydává osoba, která se na místě dopravní nehody nenacházela, je kvalitní zpracování fotodokumentace velmi důležité. Obrázek č. 28 znázorňuje celkový pohled na místo dopravní nehody.

⁵⁸ <http://www.pccrash.cz/>

Obr. 28 – Dopravní nehoda



Jako závěrečné listy se ke spisu připojuje **výpis z evidenční karty řidiče (EKŘ)**, aby správní orgán mohl při rozhodování přihlídnout k historii chování řidiče v silničním provozu. Prostě řečeno se jedná o posouzení, zda jde o slušného nebo problémového řidiče.

Obsahem spisu mohou být v jiných případech i další dokumenty, které mají příčinnou souvislost s danou dopravní nehodou a které jsou při jejím objasňování důležité. Může se jednat např. o lékařské zprávy zraněných osob nebo znalecké posudky znalců v různých oborech.

Odevzdání věci. Jak již bylo uvedeno výše, věc nefunkčního tachografu je z hlediska postupu policie nutno vyřešit zvlášť, a to v podstatě novou spisovou dokumentací, která je v daném případě mnohem stručnější. Za tímto účelem se sepíše formulář *Odevzdání věci* a tento se pak odešle na příslušný Krajský úřad, v jehož kompetenci je správní delikt dopravce vyřešit. Obsahem tohoto formuláře jsou údaje o firmě, stručné vylíčení toho, co bylo zjištěno, porušená ustanovení příslušných předpisů a slovní vylíčení porušeného článku/článků příslušného předpisu. V daném případě dopravce porušil ustanovení článku 3⁵⁹ a článku 16 odst. 1⁶⁰ Nařízení (EHS) č. 3821/85.

⁵⁹ „Záznamové zařízení musí být zabudováno a užíváno ve vozidlech, která jsou registrována v členském státě a používána pro silniční přepravu cestujících nebo zboží, s výjimkou vozidel uvedených v článku 3 nařízení (ES) č. 561/2006. Vozidla uvedená v čl. 16 odst. 1 nařízení (ES) č. 561/2006, a vozidla vyňatá z oblasti působnosti nařízení (EHS) č. 3820/85, která již nejsou vyňata podle nařízení (ES) č. 561/2006, musí tomuto požadavku vyhovět do 31. prosince 2007.“

⁶⁰ „Jestliže dojde k poruše nebo vadné činnosti zařízení, musí je zaměstnavatel nechat opravit schváleným pracovníkem nebo dílnou, jakmile to okolnosti dovolí.“

Dle platné legislativy by tak došlo k porušení článku 3 odst. 1⁶¹ a článku 37 odst. 1⁶² Nařízení (EU) 165/2014.

Ke spisu se poté přiloží zjištěný důkazní materiál, v tomto konkrétním případě tedy fotokopie zajištěného záznamového listu s nápisem „NEFUNKČNÍ TACHOGRAF“. V případě zjištěného porušení předpisů vycházejících z dohody AETR se dále na Krajský úřad zasílají data vyhodnocená programem *Tagra.eu*.

⁶¹ „Tachografy musí být namontovány a používány ve vozidlech, která jsou registrována v členských státech a používána pro silniční přepravu cestujících nebo zboží a na která se vztahuje nařízení (ES) č. 561/2006.“

⁶² „Jestliže dojde k poruše nebo vadné činnosti tachografu, nechá ho dopravce opravit schváleným montérem nebo dílnou, jakmile to okolnosti dovolí.“

8 Závěr

Účelem této práce bylo shrnout určitá legislativní pravidla, která jsou důležitá zejména v nákladní silniční dopravě, ale i při přepravě osob, a poukázat na důsledky nedodržování takových pravidel analýzou dopravních nehod. V práci byla uvedena a vysvětlena nejdůležitější pravidla vyplývající z dohody AETR, která musí řidiči nákladních vozidel a autobusů dodržovat v rámci nejen Evropské unie, ale v podstatě v rámci celé Evropy. V souvislosti s tím bylo naznačeno, jakým způsobem se na dodržování takových pravidel dohlíží, kdo a jakým způsobem je k tomu oprávněn s větším důrazem na postup a technické vybavení Policie ČR při kontrolách dodržování předpisů v silniční dopravě.

V další části bylo vysvětleno, co je dopravní nehoda, jaké druhy dopravních nehod existují a jak postupuje Policie ČR při šetření a objasňování dopravních nehod. V souvislosti s touto kapitolou byla provedena analýza dopravních nehod řidičů nákladních vozidel, ze které vyplývá, že důležitost dohody AETR spočívá v zajištění dostatečného odpočinku profesionálních řidičů a nedodržování této dohody vede k vyšší únavě, menší soustředěnosti a v krajních případech až ke spánku řidičů. Důsledkem takového jednání je potom vysoký počet dopravních nehod, a to i dopravních nehod se smrtelnými následky. V roce 2014 zavinili řidiči nákladních vozidel na území České republiky celkem 9 746 dopravních nehod a nejčastější příčinou bylo, že se řidič dostatečně nevěnoval řízení vozidla. Na základě této příčiny bylo usmrceno celkem 18 osob.

Ke konci této bakalářské práce byl proveden rozbor skutečné dopravní nehody nákladního automobilu, u kterého bylo zjištěno porušení předpisů v silniční dopravě. Při tomto rozboru byl podrobně vysvětlen praktický postup Policie ČR v rámci šetření dopravních nehod nákladních automobilů, zejména s ohledem na administrativní náležitosti spisové dokumentace.

Nelze nijak prokázat, že stoprocentní dodržování předpisů v silniční dopravě by vedlo k úplnému odstranění dopravních nehod zaviněných řidiči nákladních vozidel. Vzhledem k nejčastější příčině takových dopravních nehod (nedostatečné věnování se řízení) lze ovšem předpokládat, že by mohlo dojít k výraznému snížení dopravních nehod s uvedenou příčinou a tím ke snížení následků těchto dopravních nehod. Lze ovšem předpokládat, že k odstranění takové příčiny ve skutečnosti nemůže nikdy dojít, neboť motivací řidičů a dopravců pro nedodržování uvedených předpisů jsou finance. Logicky

můžeme dojít k úvaze, že více odpracovaných hodin vede k vyšším výdělkům, proto bývají profesionální řidiči ochotni vykonávat svou pracovní činnost mnohem delší dobu, než jim zákon umožňuje. Subjektivně pak mohou považovat některá pravidla uvedených předpisů za nesmyslná, neboť se sami cítí, že vydrží řídit mnohem déle a jejich motivací pro dodržování takovýchto předpisů není ohled na bezpečnost silničního provozu, ale spíše obavy z toho, že by mohli být přistiženi a následně potrestáni. Vzhledem k vlastním zkušenostem pak bývají ochotní toto riziko podstoupit, neboť z jejich pohledu pravděpodobnost, že budou přistiženi, je vzhledem k množství nákladních vozidel a k množství policejních hlídek, velmi malá. Navíc tyto řidiči neustále hledají způsoby, jak zfalšovat příslušné dokumenty, prokazující jejich doby řízení a odpočinků. Z tohoto důvodu dochází k technickému pokroku a snaze o vylepšování záznamových zařízení tak, aby pro řidiče bylo složitější předpisy v silniční dopravě obcházet. Např. při použití analogových tachografů nebyl pro řidiče problém, aby v případě překročení doby řízení zlikvidoval záznamový list a do tachografu vložil list nový. Toto eliminuje tachograf digitální, jímž zapsané údaje nelze tímto způsobem nijak změnit. Lze ovšem používat technické prostředky, které způsobují, aby digitální tachograf zapisoval nesprávné údaje. Nejmodernějším řešením se tak stává inteligentní tachograf, který umožňuje i sledování na dálku.

Z vlastní zkušenosti mohu potvrdit, že z pohledu řidiče nákladního vozidla je pravděpodobnost jeho odhalení v případě porušení předpisů v silniční dopravě skutečně nízká. Prakticky je mi známo, že důkladná kontrola nákladního vozidla, a to i bez zjištěného porušení pravidel, může trvat až dvě hodiny. Kromě dokladů řidiče, dokladů vozidla, dokladů od nákladu a dohody AETR, se kontroluje i technický stav vozidla, respektive soupravy. Za jeden den, tedy dvanáctihodinovou směnu, je tedy jednou policejní hlídkou zkontrolováno maximálně pět nákladních vozidel. V rámci jednotlivých dopravních inspektorátů tyto kontroly provádí vesměs pouze jedna hlídka, a to ani ne každý den, neboť členové takové hlídky musí být odborně proškoleni a poté se de facto jedná o jejich specializaci. Zjednodušeně řečeno, v rámci jednoho územního odboru PČR (dříve v rámci okresu) je za jeden den zkontrolováno zhruba pět nákladních vozidel, což vzhledem k počtu vozidel, který se na území ČR pohybuje, je očividně počet nedostatečný.

Řešením by mohlo být zvýšení frekvence kontrol nákladních vozidel a zvýšení sankcí pro řidiče a dopravce tak, aby nenabývali pocitu, že porušování předpisů v silniční dopravě se jim vyplatí i za cenu relativně občasných sankcí.

9 Seznam použitých zdrojů

Zákony, nařízení, vyhlášky

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (ES) č. 561/2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85. [online]. [cit. 2016-01-02]. Dostupné na: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?qid=1451731197466&uri=CELEX:32006R0561>.

Nařízení Rady (ES) č. 2135/98 ze dne 24. září 1998, kterým se mění nařízení (EHS) č. 3821/85 o záznamovém zařízení v silniční dopravě a směrnice 88/599/EHS o používání nařízení (EHS) č. 3820/84 a (EHS) č. 3821/85. [online]. [cit. 2016-01-03]. Dostupné na: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?qid=1456825361976&uri=CELEX:31998R2135>.

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU) č. 165/2014 ze dne 4. února 2014 o tachografech v silniční dopravě, o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovém zařízení v silniční dopravě a o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy. Text s významem pro EHP. [online]. [cit. 2016-01-02]. Dostupné na: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX%3A32014R0165>.

Sbírka mezinárodních smluv: Česká republika. Praha: Ministerstvo vnitra, 2000-, sv. ISSN 1801-0393. Vychází nepravidelně. [online]. [cit. 2016-01-02]. Dostupné na: <http://www.mvcr.cz/soubor/sbirka-zakonu-dokumenty-sb029-10m-pdf.aspx>

Vyhláška č. 64/1987 Sb., o Evropské dohodě o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (ADR). [online]. [cit. 2016-02-25]. Dostupné na: http://www.epravo.cz/_dataPublic/sbirky/archiv/sb13-87.pdf

Zákon č. 141/1961 Sb., o trestním řízení soudním (trestní řád). In: Sbírka zákonů České republiky. 1961, č. 66, s. 0513.

Zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích. In: Sbírka zákonů České republiky. 1990, č. 35, s. 0810.

Zákon č. 111 ze dne 26. dubna 1994 o silniční dopravě. In: Sbírka zákonů České republiky. 1994, č. 37, s. 1154 Dostupný také na:
<https://portal.gov.cz/app/zakony/download?idBiblio=41984&nr=111~2F1994~20Sb.&ft=pdf>

Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích. In: Sbírka zákonů České republiky. 1997, č. 3, s. 47.

Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In: Sbírka zákonů České republiky. 2000, č. 98, s. 4570.

Internetové zdroje:

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

<http://www.cspds.cz/o-organizaci>

<http://www.policie.cz/clanek/zverejnene-informace-2014-bezpecnost-a-plynulost-silnicniho-provozu.aspx>

https://cs.wikipedia.org/wiki/IBM_Notes/Domino

<http://www.pccrash.cz/>

Ostatní literatura

MACHAČKA, Filip – Ivo MACHAČKA. Nařízení 561/2006, 165/2014, AETR a české předpisy do kabiny: rukověť řidiče pro země Evropské unie a Českou republiku. 7. rozš. vyd. Pardubice: Systemconsult, 2015, 123 s. ISBN 978-80-85629-31-6.

Praktická příručka pro řidiče. [online]. [cit. 2016-01-02]. Dostupné na:
http://www.cspds.cz/storage/files/Pracovni_rezim_ridicu.pdf

Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2014. Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, Praha 2015.

10 Seznam použitých zkratek

AETR	Evropská dohoda o silniční dopravě (Accord européen sûr les transports routiers)
ES	Evropské společenství
EU	Evropská unie
EHP	Evropský hospodářský prostor
RZ	Registrační značka
DN	Dopravní nehoda
ADR	Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (Accord Dangereuses Route)
PČR	Policie České republiky
EKŘ	Evidenční karta řidiče
NA	Nákladní automobil
OA	Osobní automobil
CRV	Centrální registr vozidel

11 Seznam obrázků

- Obr. 1 – Průjezd členskými státy, Nařízení (ES) 561/2006
- Obr. 2 – Průjezd členskými a mimočlenskými státy, dohoda AETR.
- Obr. 3 – Konec jedné denní doby odpočinku – konec další denní doby odpočinku.
- Obr. 4 – Konec týdenní doby odpočinku – konec první následující denní doby odpočinku.
- Obr. 5 – Konec denní doby odpočinku – prvních 11, resp. 9 hodin z následujícího týdenního odpočinku.
- Obr. 6 – Denní doba řízení.
- Obr. 7 – Příklad denní doby řízení s dělenou přestávkou v průběhu prvních 4,5 h řízení. Lze rozdělit i jiným způsobem, avšak v průběhu prvních 4,5 h řízení musí být vyčerpána bezpečnostní přestávka o délce min. 45 min s rozdělením na dva časové úseky o délkách min. 15 min a 30 min (v tomto pořadí).
- Obr. 8 – Prodloužená doba řízení (max. dvakrát týdně).
- Obr. 9 – Běžná denní doba odpočinku.
- Obr. 10 – Dělená denní doba odpočinku.
- Obr. 11 – Zkrácená denní doba odpočinku (max. třikrát mezi dvěma dobami týdenními dobami odpočinku).
- Obr. 12 – Týdenní doba řízení.
- Obr. 13 – Celková doba řízení.
- Obr. 14 – Denní doba odpočinku dvou řidičů v plovoucím dni o délce 30 h. Denní dobu odpočinku nelze dělit, při střídání řidičů není nutno vykonávat přestávky, ty jsou nahrazeny pracovní pohotovostí.
- Obr. 15 – Piktogramy Jiná práce a Pohotovost.
- Obr. 16 – Piktogramy činností řidiče.
- Obr. 17 – Analogový tachograf.⁶³
- Obr. 18 – Digitální tachograf⁶⁴
- Obr. 19 – Popis přední strany záznamového listu analogového tachografu.
- Obr. 20 – Popis výtisku denních činností z digitálního tachografu
- Obr. 21 – Kontrolní karta
- Obr. 22 – Schéma možností ukončení šetření dopravních nehod.

⁶³ Ibo69100 [cit. 2016-03-13]. Dostupný na: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Chronotachygraphe_analogique_Ibou.JPG

⁶⁴ Elkawe [cit. 2016-03-13]. Dostupný na: <https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Black-Box.JPG>

Obr. 23 – Schéma analýzy nejčastějších příčin dopravních nehod řidičů nákladních automobilů.

Obr. 24 – Rolmetr

Obr. 25 – Situační náčrtek místa dopravní nehody, pravoúhlá metoda měření

Obr. 26 – Čtečka karet tachografu

Obr. 27 – Stahovací klíč

Obr. 27 – Předložený záznamový list

Obr. 28 – Dopravní nehoda

12 Seznam tabulek a grafů

Tab. 1 – Oblast působnosti jednotlivých kontrolních orgánů.

Tab. 2 – Výše hmotné škody při dopravní nehodě

Graf 1 – Základní přehled dopravních nehod.

Graf 2 – Počet dopravních nehod NA z celkového počtu dopravních nehod zaviněných řidiči motorových vozidel.

Graf 3 – Přehled dopravních nehod nákladních vozidel různých kategorií.

13 Seznam příloh

Příloha 1 – Praktická příručka pro řidiče vydaná Centrem služeb pro silniční dopravu

Příloha 2 – Záznam o dopravní nehodě (euroformulář)

Příloha 3 – Vstupní prostředí programu Tagra.eu

Příloha 4 – Vyhodnocení dat z karty řidiče programem Tagra.eu

Příloha 5 – Prostedí programu Tagra.eu pro tisk formuláře

Příloha 6 – Plánek místa dopravní nehody

14 Přílohy

Příloha 1

Doba týdenního odpočinku

Běžná týdenní doba odpočinku musí činit nejméně 45 hodin.

Zkrátit lze týdenní dobu odpočinku až na 24 hodin.

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

Týdenní doba odpočinku musí začít vždy nejpозději:

- po uplynutí šesti 24 hodinových časových úseků od skončení předchozí týdenní doby odpočinku.
- po vyčerpání maximální týdenní doby řízení 56 hodin.

Ve dvou po sobě jdoucích týdnech musí mít řidič dvě běžné nebo jednu běžnou a jednu zkrácenou týdenní dobu odpočinku.

Doba řízení a odpočinku osádky

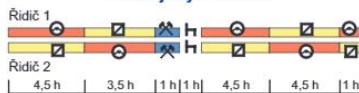
Za provoz se dvěma nebo více řidiči je považován takový, kdy jsou řidiči přítomni ve vozidle, přičemž první hodinu jízdy není přítomnost druhého řidiče nutná.

Řidič trávící čas jako spolujezdec musí mít nastavenou pohotovost.

U řidiče trávícího pohotovost na vedlejším sedadle lze tuto dobu považovat za přestávku v řízení.

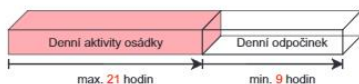
Odpočinek nelze trávit v jedoucím vozidle.

Příklad jízdy v osádce



Denní odpočinek osádky

Řidiči jedoucí v osádce musí mít v průběhu každých 30 hodin nejméně 9 hodin odpočinku.



Několik dobrých rad

Nepoužívejte záznamové listy (kotoučky) po dobu delší jak 24 hodin.

Nezapomeňte doplnit chybějící záznamy ručně z druhé strany kotoučku, případně výtisku, včetně podpisu. U digitálního tachografu doplňujte činnost, kdy karta nebyla v tachografu.

Týdenní odpočinek je zaznamenán automaticky (tachografem), ručním vložením (digitální tachograf) nebo ručním záznamem (analogový tachograf).

U digitálních tachografů zadávejte vždy zemi začátku a konce pracovní směny.

Při jakémkoliv odchylce od těchto pravidel zaznamenejte ručně z druhé strany kotoučku nebo výtisku důvod odchylky včetně podpisu.

Informační servis, nabídka školení
www.cspspd.cz
tel.: +420 725 480 832



Praktická příručka pro řidiče

Základní informace o pracovním režimu řidičů



© 2015 CSPSD s. p. o.

Úvod





Tento leták Vám poskytne jednoduchý přehled základních ustanovení, týkajících se dodržování předpisů v nákladní dopravě podle nařízení (ES) č. 561/2006 a mezinárodní dohody AETR.

Dva předpisy - jedna pravidla

- Nařízení (ES) č. 561/2006** - platí pro dopravu uvnitř EU a dále ve Švýcarsku, Norsku, Lichtenštejnsku a na Islandu.
Mezinárodní dohoda AETR - platí pro celou trasu pouze tehdy, jede-li se *do/ze/přes* země mimo Evropskou unii.

Znění dohody AETR bylo sjednoceno s nařízením (ES) č. 561/2006, i v režimu dohody AETR tak musí řidič dokládat činnost za aktuální den a předchozích 28 kalendářních dní a dodržovat všechny doby jako v případě nařízení (ES) č. 561/2006.

Vysvětlivky značek

-  = označuje dobu řízení
 = označuje dobu pohotovosti
 = označuje dobu odpočinku nebo bezpečnostní přestávky
 = označuje jinou práci (nakládka, vykládka apod.)

Doba řízení a přestávek v řízení



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

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

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

Další zásady

- Jakmile je přestávka v řízení vyčerpána, začíná se počítat nový 4,5 hodinový úsek doby řízení.
- Celková doba řízení v jednom týdnu (pondělí 0:00 h až neděle 23:59 h) může činit **nanejvýš 56 hodin**.
- Celková doba řízení ve dvou po sobě jdoucích týdnech **nesmí překročit 90 hodin**.
- Doby přerušení řízení se do celkové doby řízení nezapočítávají.

Doba denního odpočinku

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



Denní odpočinek (běžný, dělený i zkrácený)

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

Zkrácený denní odpočinek

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

Dělený denní odpočinek

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



Záznam o dopravní nehodě

Slouží k dokumentaci průběhu nehody za účelem rychlejšího vytížení náhrady škody.

Vyplní řidiči obou vozidel.

1. Datum nehody		Hodina		2. Místo (ulice, č. domu resp. kilometrovník)		3. Zranění? ne <input type="checkbox"/> ano <input type="checkbox"/>	
4. Jiná škoda než na vozidlech A a B ne <input type="checkbox"/> ano <input type="checkbox"/>				5. Svědci (jméno, adresa, telefon - spolujezdce podtrhnout)		5a. Poloejně šetřeno? ne <input type="checkbox"/> ano <input type="checkbox"/> Kým:	

Vozidlo A		12. Zaškrtněte odpovídající body vozidlo:		Vozidlo B	
6. Pojištěný (jméno a adresa)		1		6. Pojištěný (jméno a adresa)	
Telefon (od 9.00 do 16.00)		2		Telefon (od 9.00 do 16.00)	
Plátce DPH? ne <input type="checkbox"/> ano <input type="checkbox"/>		3		Plátce DPH? ne <input type="checkbox"/> ano <input type="checkbox"/>	
7. Vozidlo Tov. značka, typ		4		7. Vozidlo Tov. značka, typ	
Rok výroby		5		Rok výroby	
Státní poznávací značka		6		Státní poznávací značka	
8. Pojišťitel		7		8. Pojišťitel	
Adresa pobočky		8		Adresa pobočky	
Číslo poj. odpovědnosti		9		Číslo poj. odpovědnosti	
Číslo zelené karty		10		Číslo zelené karty	
Hraníční pojištění platné do		11		Hraníční pojištění platné do	
Je vozidlo pojištěno havarijně? ne <input type="checkbox"/> ano <input type="checkbox"/>		12		Je vozidlo pojištěno havarijně? ne <input type="checkbox"/> ano <input type="checkbox"/>	
Pojišťitel		13		Pojišťitel	
9. Řidič Příjmení		14		9. Řidič Příjmení	
Jméno		15		Jméno	
Adresa		16		Adresa	
Číslo řidičského průkazu		17		Číslo řidičského průkazu	
Skupina Vydal		Počet označených políček		Skupina Vydal	
10. Označte šipkou body vzájemného střetu		13. Náčrt		10. Označte šipkou body vzájemného střetu	
		Označte: 1. silnice, 2. směr jízdy vozidel A a B, 3. postavení vozidel v okamžiku střetu, 4. dopravní značky, 5. jiná úlc			
11. Viditelná poškození		15. Podpisy řidičů		11. Viditelná poškození	
14. Poznámky		A B		14. Poznámky	

Po podpisu a oddělení listů nelze již údaje měnit.

Příloha 3

Kontrola

Kontrola

Řidiči

Vozidla

Vyčtená data

Tisk

Uzamknout kontrolu

Zavřít kontrolu

Uložit a zavřít kontrolu

Typ kontroly Stlniční **Číslo jednací** **Stát** Česká rep. **Pokuta** **Měna**

Poznámka

Místo kontroly

Typ silnice Místo kontroly
Silnice 1. a 2. třídy

Firma

Název firmy **IČO** **DIČ** Eurolicence

Ulice Město PSC Stát Kontakt

Přeprava osob Přeprava zboží Pro vlastní potřebu Pro cizí potřebu Vnitrostátní Mezinárodní

Kontrolu provedli

Kontrolu provedl Spolupracovníci
Administrator Uživatel

Příloha 4

Wyřízení karty a vozidla

Uložit Zrušit Uložit soubory do složky

Stransky Jiří

04.06.2015 22:28
 04.06.2015 06:05
 26.06.2015 05:16
 26.06.2015 12:29
 09.07.2015 07:13
 09.07.2015 14:50
 10.07.2015 05:03
 10.07.2015 12:53
 14.07.2015 06:06
 14.07.2015 13:45
 11.08.2015 04:48
 11.08.2015 13:18
 01.09.2015 09:43
 01.09.2015 16:35
 08.09.2015 07:59
 08.09.2015 16:58
 22.09.2015 06:12
 22.09.2015 12:29
 19.10.2015 00:00
 02.11.2015 00:00
 30.10.2015 06:07

2016
 Leden (1)
 Únor (2)
 Březen (3)
 Duben (4)
 Květen (5)

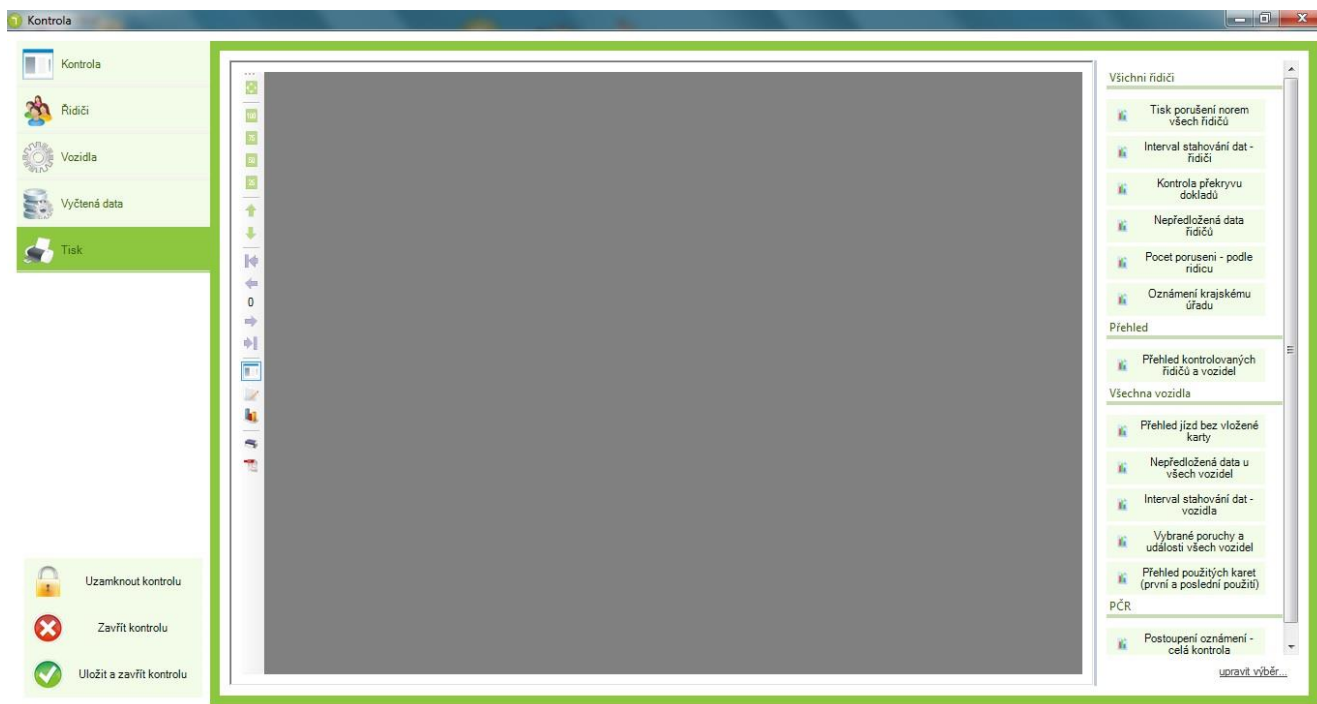
Vyhodnocení norem

Podrobnosti porušení Měření času

Čas od	Čas do	Norma	%	Text
Stransky Jiří				
NR(ES) č.561/2006				
24.06.2015 06:05	24.06.2015 13:51	NR(ES) č.561/2006, č.7	40%	Nedodržení přestávky v řízení, 6h 17m řízení
26.06.2015 05:16	26.06.2015 12:29	NR(ES) č.561/2006, č.7	36%	Nedodržení přestávky v řízení, 6h 7m řízení
09.07.2015 07:13	09.07.2015 14:50	NR(ES) č.561/2006, č.7	24%	Nedodržení přestávky v řízení, 5h 35m řízení *** Pouze metodou čistého šiftu.
10.07.2015 05:03	10.07.2015 12:53	NR(ES) č.561/2006, č.7	46%	Nedodržení přestávky v řízení, 6h 35m řízení
14.07.2015 06:06	14.07.2015 13:45	NR(ES) č.561/2006, č.7	36%	Nedodržení přestávky v řízení, 6h 6m řízení
11.08.2015 04:48	11.08.2015 13:18	NR(ES) č.561/2006, č.7	51%	Nedodržení přestávky v řízení, 6h 47m řízení
01.09.2015 09:43	01.09.2015 16:35	NR(ES) č.561/2006, č.7	16%	Nedodržení přestávky v řízení, 5h 14m řízení *** Pouze metodou čistého šiftu.
08.09.2015 07:59	08.09.2015 16:58	NR(ES) č.561/2006, č.7	64%	Nedodržení přestávky v řízení, 7h 22m řízení
22.09.2015 06:12	22.09.2015 12:29	NR(ES) č.561/2006, č.7	5%	Nedodržení přestávky v řízení, 4h 44m řízení
19.10.2015 00:00	02.11.2015 00:00	NR(ES) č.561/2006, č.8 o.6		Dva za sebou následující zkrácené týdenní odpočinky ! (43h 15m)(42h 42m)
30.10.2015 06:07	30.10.2015 15:18	NR(ES) č.561/2006, č.7	73%	Nedodržení přestávky v řízení, 7h 47m řízení

Podpis dat je platný.

Příloha 5



Příloha 6

Licence Policie ČR		
PC-CRASH	C.j. KRPS [REDACTED]	04/08/15
<p>Vozidla :</p> <ul style="list-style-type: none"> 1 Tatra 815 S 3 2 Mercedes Benz mix 3 Škoda Superb <p>Měřítko 1: 400</p>	<p>Plánek místa nehody Melník, kriz. ulic Klasterní x Ripská Vypracoval: prap. [REDACTED]</p> <p style="text-align: center;">[Handwritten signature]</p>	