

**Česká zemědělská univerzita v Praze**

**Provozně ekonomická fakulta**

**Katedra systémového inženýrství**



**Bakalářská práce**

**Aplikace systémové teorie pro řízení Centra služeb pro  
silniční dopravu**

**Kamil BERAN**

© 2014 ČZU v Praze

# ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE

Katedra systémového inženýrství

Provozně ekonomická fakulta

## ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Beran Kamil

Podnikání a administrativa Hradec Králové

Název práce

**Aplikace systémové teorie pro řízení Centra služeb pro silniční dopravu**

Anglický název

**System Theory Application for Management Service Center for Road Transport**

---

### Cíle práce

Navrhnout systém řízení, vedoucí k zabránění poškození životního prostředí a přetěžování komunikací kamionovou dopravou a k eliminaci havárií nedodržením pracovního řádu.

### Metodika

1. Teoretická analýza zkoumaného objektu
2. Specifikace typu dopravních úloh
3. Multikriteriální analýza technických prostředků dopravy
4. Analýza kritických míst kamionové přepravy
5. Systém informačního managementu kamionové dopravy

### Harmonogram zpracování

- do 5.11.12 Rozpracování osnovy
- do 10.11.12 Literární rešerše
- do 15.11.12 Vlastní řešení
- do 30.11.12 Odevzdání práce

**Rozsah textové části**

35 str.

**Klíčová slova**

Kamionová doprava, technická kontrola, speciální přepravy ADR, identifikace harmonogramu tras, harmonogram řidiče, kvantitativní metody, analýzy.

**Doporučené zdroje informací**

1. ASHBY, X.R.: Kybernetika. Praha, Orbis, 1960.
2. HRON, J.: Kybernetika v řízení. Praha, Akademie J.A. Komenského, 1993.
3. HRON, J.: Teorie řízení, Praha ČZU, 1995.
4. Platná legislativa - Zákon č.13/1997, Sb. 361/2000 Sb. 111/1994 Sb., Vyhláška č. 341/2002, 478/2000.
5. ŠUBRT, T. a kol.: Ekonomicko-matematické metody. Vydavatelství Aleš Čeněk, s.r.o., 2011, ISBN 978-80-7380-345-2.

**Vedoucí práce**

Švasta Jaroslav, doc. Ing., CSc.

**Termín odevzdání**

březen 2014

Elektronicky schváleno dne 1.11.2012

**doc. Ing. Tomáš Šubrt, Ph.D.**

Vedoucí katedry

Elektronicky schváleno dne 4.3.2014

**Ing. Martin Pelikán, Ph.D.**

Děkan fakulty

## Čestné prohlášení

Prohlašuji, že svou bakalářskou práci „Aplikace systémové teorie pro řízení Centra služeb pro silniční dopravu“ jsem vypracoval samostatně pod vedením vedoucího bakalářské práce a s použitím odborné literatury a dalších informačních zdrojů, které jsou citovány v práci a uvedeny v seznamu literatury na konci práce. Jako autor uvedené bakalářské práce dále prohlašuji, že jsem v souvislosti s jejím vytvořením neporušil autorská práva třetích osob.

V Praze, březen 2013

---

Beran Kamil

## Poděkování

Rád bych touto cestou poděkoval panu doc. Ing. Jaroslavu Švastovi, CSc. Za odborné rady a cenné informace při zpracování bakalářské práce.

Dále bych rád poděkoval panu Ing. Pavlovi Bergmanovi ze společnosti Centrum služeb pro silniční dopravu za ochotu a radu které mi poskytl.

# **Aplikace systémové teorie pro řízení Centra služeb pro silniční dopravu**

## **Souhrn**

Záměrem této práce je zmapování zatížení našich komunikací zejména přetíženou kamionovou dopravou na základě kontrol a měření provedených Centrem služeb pro silniční dopravu a kontroly sociálních předpisů ohledně dodržování doby řízení, doby odpočinku a bezpečnostních přestávek.

Silnice jsou v posledních letech nadměrně zatěžovány těžkou kamionovou dopravou, zejména u silničních spojení k hraničním přechodům a v koridorech pro převoz sypkých stavebních materiálů, či v tomto období začíná přeprava řepy z polí do cukrovarů.

Zavedení mýtného na dálnicích a také na silnicích I. třídy přivádí nemálo kamionů na silnice nižších tříd. Spolu s dalšími těžkými nákladními vozy stále častěji projíždějí i obcemi a městy, kde dříve tento problém neznali. Nákladní auta představují značný problém, ať už se jedná o zničené komunikace s vyjetými koleje, jejich znečištění i bezpečnost a plynulost provozu. Škody v případě újmy na zdraví nebo úmrtí účastníků silničního provozu jsou nevyčíslitelné.

CSPSD je státní příspěvkovou organizací, zřízenou Ministerstvem dopravy ČR, která disponuje 15 mobilními expertními jednotkami, operujícími na celém území ČR. Spolupráce probíhá i na mezinárodní úrovni (Německo – BAG, Maďarsko a další státy EU).

Její účelem je dodržování právního řádu v oblasti práce osádek silničních vozidel (AETR), přepravy nebezpečných věcí (ADR), provádění kontrolního vážení, silničních technických kontrolách, zahrnuje práci stanic technické kontroly a stanic měření emisí.

## **Klíčová slova**

Silniční doprava, pozemní komunikace, technická kontrola, vážení, mobilní váhy, hmotnost vozidla, přetížené vozidlo, řidič.

# **System Theory Application for Management Service Center for Road Transport**

## **Summary**

The aim of this work is to analyze the load off our congested roads especially truck traffic on the basis of the controls and measurements Center services for road transport and control of social rules regarding compliance with driving and rest periods and breaks security.

Roads are overexploited in recent years burdened with heavy truck traffic, especially for road links to border crossings and corridors for the transport of bulk building materials, and in this period begins transport from fields to beet sugar factories.

The introduction of tolls on highways and in 172 kilometers of primary roads brings quite a few trucks on the road lower classes. Along with other heavy trucks are increasingly being crossed and towns and cities, where previously unknown to this problem. Trucks represent a significant problem, whether it is a broken communication with ruts, pollution and safety and traffic flow. Damages for injury or death of a road are incalculable.

CSPSD is an organization set up by the Ministry of Transport, which has 15 expert mobile units operating in the entire country. Cooperation also takes place at the international level (Germany - BAG, Hungary and other EU countries).

Its purpose is to follow the rule of law in the area of work crews, road vehicles (AETR), transport of dangerous goods (ADR), the implementation of checkweighing, technical roadside inspection stations includes work stations, engineering controls and emission measurements.

## **Keywords**

Road transport, roads, technical inspection, weighing, portable scales, vehicle weight, overloaded vehicle, driver.

## Obsah

<b>1</b>	<b>ÚVOD.....</b>	<b>10</b>
<b>2</b>	<b>CÍL PRÁCE.....</b>	<b>11</b>
<b>3</b>	<b>LITERÁRNÍ REŠERŠE.....</b>	<b>12</b>
3.1	Historie silniční dopravy.....	12
3.2	Historie silnic v česku.....	12
3.3	Základní údaje o naší dálniční a silniční síti k 1.1.2013.....	14
<b>4</b>	<b>VLASTNÍ PRÁCE.....</b>	<b>16</b>
4.1	Charakteristika, obsahové vymezení základních pojmů.....	16
4.2	Oprávnění k provádění kontrolního vážení CSPSD.....	19
4.2.1	Kontrolní stanoviště, výběr.....	21
4.2.2	Vyznačení kontrolního stanoviště.....	21
4.2.3	Postup vážení.....	22
4.2.4	Váhy mobilní kontra váhy pevně zabudované.....	29
4.3	Technické silniční kontroly.....	29
4.3.1	Základní seznam kontrolních úkolů pro kontrolu technického stavu vozidel.....	29
4.3.2	Ukázky některých zásadních nedostatků technického stavu.....	30
4.3.3	Výsledky technických kontrol MEJ za rok 2011.....	31
4.4	Kontrola sociálních předpisů.....	32
4.4.1	Nařízení Evropského parlamentu č. 561/2006.....	33
4.4.2	Odpovědnost dopravce a řidiče.....	35
4.5	ADR - Přeprava nebezpečných věcí.....	36
4.5.1	Klasifikace nebezpečných věcí, Třídy.....	37
4.5.2	Klasifikační kódy.....	37
4.5.3	Označování UN číslem a identifikační číslo nebezpečnosti.....	38
4.5.4	Označování oranžovými tabulkami.....	40
4.5.5	Označování bezpečnostními značkami.....	40
4.5.6	Podmínky přepravy nebezpečných věcí po pozemních komunikacích.....	42
4.5.7	Kontrola přepravy nebezpečných věcí prováděná MEJ.....	43
4.6	Mezinárodní spolupráce.....	44
4.6.1	Organizace Euro Controle Route.....	44



4.6.2	Hlavní cíle organizace ECR.....	45
4.6.3	Účast ČR na multilaterálních výměnných akcích pořádaných pod záštitou ECR.....	45
4.6.3.1	Holandsko, manipulace se záznamovými zařízeními.....	47
4.6.3.2	Francie, problematika kabotáže.....	48
4.6.4	Srovnání kontrolní činnosti v České republice s EU.....	48
<b>5</b>	<b>ZÁVĚR.....</b>	<b>49</b>
<b>6</b>	<b>SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK.....</b>	<b>51</b>
<b>7</b>	<b>SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ.....</b>	<b>52</b>
<b>8</b>	<b>SEZNAM OBRÁZKŮ A TABULEK.....</b>	<b>53</b>

## 1 Úvod

Silnice jsou v posledních letech nadměrně zatěžovány těžkou kamionovou dopravou, zejména u silničních spojení k hraničním přechodům a v koridorech pro převoz sypkých stavebních materiálů, či v období konce kalendářního roku přepravou řepy z polí do cukrovarů. Zavedení mýtného na dálnicích a také na silnicích I. třídy přivádí nemálo kamionů na silnice nižších tříd, kdy pak společně s dalšími těžkými nákladními vozy stále častěji projíždějí i obcemi a městy, kde dříve tento problém neznali.

Nákladní vozidla, zejména jsou-li přetížena, však výrazně poškozují vozovky. Poškození komunikace ale nejsou jediným důsledkem husté a přetížené kamionové dopravy. Nehody nákladních vozidel mají mnohdy fatální důsledky na životní prostředí a porušováním předpisů v sociální oblasti jde o zdraví a životy nejen řidičů těchto vozidel, ale i ostatních účastníků silničního provozu. Tyto nehody bývají mnohdy závažnější z důvodu velikosti těchto vozidel.

## 2 Cíl práce

Hlavním cílem bakalářské práce je popsat a zmapovat systém kontrolní činnosti mobilních expertních jednotek Centra služeb pro silniční dopravu.

Jednotlivé cíle práce jsou:

- vymezit zkoumanou problematiku v širším pojetí
- charakteristika organizace
- popis kontrolních činností
- vyhodnocení informací

Prováděné kontroly mobilními expertními jednotkami by měly vést k:

- zavedení pořádku a dodržování předpisů a tím ke snížení negativních dopadů z provozování kamionové dopravy
- dosažení komplexního souladu s právními požadavky
- zlepšení vztahů a komunikace s veřejnou správou
- minimalizování rizika havárií a ekologických nehod

### 3 Literální rešerše

#### 3.1. Historie silniční dopravy <sup>1</sup>

Rozvoj veškeré dopravy souvisel s rozvojem lidské civilizace. Prehistorii silniční dopravy tvoří přeprava zboží lidmi a zvířaty po prašných a nijak neupravených pěšinách. S rozvojem obchodu byly stezky srovnávány a rozšiřovány. Jejich nevýhodou však byla jejich vysoká prašnost a obtížná schůdnost po deštích, kdy docházelo k vyjetí hlubokých kolejí (byly pod terénem a hromadila se v nich voda).

Dalším vývojovým stupněm byly zpevněné cesty, které se stavěly nad úrovní okolního terénu. Měly kamenné podloží, které umožňovalo odtok vody a cesty byly lépe schůdné. Na začátku 19. století vynalezl John McAdfam materiál na stavbu silnic z hlíny a štěrku, který dostal jméno po něm – tedy makadam. Následně se při stavbě silnic používal tarmak, což byl makadam zpevněný dehtem a pískem – předchůdce našich asfaltových povrchů. S asfaltováním se u nás pak začalo po roce 1945, kdy se do roku 1970 podařilo asfaltovou silnici zajistit téměř do každé obce.

#### 3.2. Historie silnic v Česku <sup>2</sup>

Nejstarší zemské stezky procházely naším územím už od nepaměti. To bylo zajisté dáno naší zeměpisnou polohou, kdy naším územím procházely početné karavany, které přepravovaly cenné zboží – jantar, sůl, dobytek atd.

Zrušením otrokářství koncem 12. Století docházelo k osidlování dosud pustých krajů, vzrůstal obchod a ten vyžadoval, aby se stezky postupně měnily v cesty. Nové cesty vznikaly živelně, docházelo k jejich zpevnění pískem a oblázky, ale ani tyto nebyly řádně udržovány.

Od 13. století, docházelo k systematickému budování cest, protože se obchodní spoje přesouvaly od starých pohraničních hradů k branám nově zakládaných měst. Jejich údržba se ale nezlepšila. Údržba byla povinností vrchnosti, která vybírala za použití cest mýtné,

---

<sup>1</sup> [www.vitejtenazemi.cz/cenia/index.php?p=historie\\_silnicni\\_dopravy&site=doprava](http://www.vitejtenazemi.cz/cenia/index.php?p=historie_silnicni_dopravy&site=doprava)

<sup>2</sup> <http://www.ssok.cz/historie.php>

ale zajímala ji spíše tržba z mýtného a do údržby nutila poddaný lid. Kupecké vozy byly často přepadány loupežníky a vrchnost paradoxně stav omlouvala tvrzením, že dobré cesty jsou pro zemi nevýhodou, poněvadž usnadňují nepřátelské vpády cizích vojsk.

O systematickém budování silnic v českých zemích a jejich bezpečí lze hovořit od doby vlády Karla IV. Cesty se začaly opravovat, na nebezpečných místech byly stráženy strážemi a přepadání vozů bylo přísně trestáno.<sup>3</sup>

V roce 1736 byl vydán mýtný patent, který sjednotil systém vybírání mýt. Výnosy z mýt se odváděly do silničního fondu. Prostředky silničního fondu, které kromě mýtného tvořily také daně od kupců, clo, mostné a zdroje z císařské pokladny, a robotní povinnost poddaných na stavbě císařských silnic byly příčinou, že se stav silnic nejen zlepšil, ale silniční síť se i rozšířila. Z této doby jsou také první předpisy upravující nejen stavbu a údržbu silnic, ale i ochranu silnic před poškozováním a nadměrným opotřebením.

Koncem vlády Karla IV. byla také legislativně zakotvena povinnost vysazování a údržby zeleně podél silnic a také povinnost zřizovat vedle silnic postavených na měkkých půdách zřídit úzké vedlejší silnice, které se daly použít za nepříznivého počasí.

V začátcích vlády Marie Terezie došlo k utlumení výstavby silnic z důvodu války. Došlo k úlevám v placení silničního fondu i odvádění mýtného. Po skončení války došlo k obnově výstavby silnic, ale na úkor nákladů při jejich údržbě. Znamenalo to propuštění cestářů a silničních dozorců a na silnicích s poštovní přepravou k předání údržby silnic poštmistřům, kteří měli pro výkon této služby přiděleny v každé stanici pracovní síly. Toto však nefungovalo a údržba byla znovu předána cestářům. 17. března 1778 vydala Marie Terezie tzv. tereziánský patent, který je prvním uceleným silničním zákonem na našem území řada ustanovení se dochovala do dnešní doby, jen v jiných formulacích. Tereziánský patent přikládá velkou váhu údržbě silnic a také personálu dává velkou pravomoc k ochraně silnic. Ustanovení patentu platila na státních silnicích a postupně přecházela i na silnice nestátní, tedy zemské a okresní. Marie Terezie si byla vědoma, že na kvalitě a množství komunikací závisí rozvoj hospodářství a obchodu, ale výnosy silničního fondu nestačily potřebu pokrýt, takže silnice postupně chátraly.<sup>3</sup> Za vlády Josefa II. se stav silnic spíše zhoršil, některé silnice byly převedeny k jejich neprospěchu do údržby panství a obcí

---

<sup>3</sup> [http://cs.wikipedia.org/wiki/Pozemn%C3%AD\\_komunikace\\_v\\_%C4%8Cesku](http://cs.wikipedia.org/wiki/Pozemn%C3%AD_komunikace_v_%C4%8Cesku)

a nově vybudovaných nebylo mnoho. Vláda Josefa II. je známa svými reformami, ale v oblasti silnic nebyly příliš k jejich prospěchu. Ke zlepšení výstavby státních silnic dochází od roku 1804 zavedením tzv. „dobrovolné konkurence“, kdy náklady hradila vrchnost, poddaní zajišťovali dovoz a svoji pracovní sílu, zbytek byl hrazen ze silničního fondu. Někteří šlechtici, jež vedla ctižádost byli císařem vyznamenáni za vynakládání nemalých prostředků na tyto stavby – například hrabě Valdštejn, ale jiní zase byli k placení donuceni až vojenskou asistencí.<sup>4</sup>

Do konce 18. století bylo v Čechách vybudováno necelých 1400 kilometrů silnic, na Moravě a ve Slezsku byla výstavba pomalejší. Na počátku 19. století byla vlivem růstu objemu přepravy zboží urychlena výstavba silnic v českých zemích. Kolem roku 1850 byla základní silniční síť v Čechách a na Moravě v zásadě dobudována a dosáhla délky přes 4000 kilometrů.<sup>4</sup>

### **3.3. Základní údaje o naší dálniční a silniční síti k 1. 1. 2013**

Naše republika má celkem 55 716,5 kilometrů komunikací, z toho dálnice tvoří 751,2 km, rychlostní silnice 442,1 km, silnice I. třídy (včetně rychlostních komunikací) 6 250,1 km, silnice II. třídy 14 542,9 km a silnice III. třídy tvoří 34 172,3 km. Silnice celkem tedy představují 54 965,3 km.<sup>5</sup>

Se vzrůstajícím tlakem na rychlost, bezpečnost a komfort přepravy přichází požadavek na finanční zajištění k realizaci dálničních a silničních staveb. Celkové investiční výdaje do dopravní infrastruktury klesají již pátý rok. V roce 2012 byl meziroční pokles 25 %, což je o 3 % méně než v předchozím roce a celkově činil pokles asi 11 miliard korun.<sup>6</sup> I v roce 2012 pocházela většina investičních finančních prostředků ze Státního fondu dopravní infrastruktury. Investiční výdaje z tohoto fondu poklesly meziročně o cca 10 mld

---

<sup>4</sup> [http://cs.wikipedia.org/wiki/Pozemn%C3%AD\\_komunikace\\_v\\_%C4%8Cesku](http://cs.wikipedia.org/wiki/Pozemn%C3%AD_komunikace_v_%C4%8Cesku)

<sup>5</sup> Ministerstvo dopravy, Ročenka dopravy 2012, tab. 3.2.1. Infrastruktura silniční dopravy

<sup>6</sup> Ředitelství silnic a dálnic, 2013, Silnice a dálnice v České republice, s. 3-4

korun, což činí 26 %. Finanční podpora z fondů Evropské unie pro sektor dopravy v České republice byla pro období roků 2007 – 2013 realizována prostřednictvím Operačního programu Doprava, jež je největší operační program v České republice a připadá na něj zhruba 22 % ze všech prostředků pro naši republiku z fondů EU pro období 2007 – 2013<sup>7</sup>.

Celkové výdaje na opravu a údržbu dopravní infrastruktury nekopírují strmý pokles investičních výdajů, naopak v roce 2012 došlo k nepatrnému nárůstu, který činil 1,5 %. Úsporná opatření se zde příliš neprojevila. Nárůst se týká všech druhů dopravy mimo železniční. Výdaje na opravu a údržbu vzrostly u pozemních komunikací v roce 2012 o přibližně 340 milionů korun, což představuje zhruba 2,5 %<sup>7</sup>.

---

<sup>7</sup>Ředitelství silnic a dálnic, 2013, Silnice a dálnice v České republice, s. 3-4

## 4 Vlastní práce

### 4.1. Charakteristika - obsahové vymezení používaných pojmů

(dle zákona č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích, zákona 111/1994 Sb. o silniční dopravě, vyhlášky č. 341/2002 Sb. o schvalování technické způsobilosti a technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů)

#### **Pozemní komunikace<sup>8</sup>**

je dopravní cesta určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci, včetně pevných zařízení nutných pro zajištění tohoto užití a jeho bezpečnosti.

Pozemní komunikace se dále dělí na dálnice, silnice, místní komunikace a účelové komunikace. O tom o jakou komunikaci se jedná rozhoduje příslušný silniční správní úřad na základě jejího určení, jejího významu a stavebně technickému vybavení.

#### **Dálnice<sup>8</sup>**

je pozemní komunikace určená pro rychlou dálkovou a mezistátní dopravu silničními motorovými vozidly, je budována bez úroňových křížení s oddělenými místy napojení pro vjezd a výjezd.

#### **Silnice<sup>8</sup>**

je veřejně přístupná pozemní komunikace určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci. Silnice se podle svého určení a dopravního významu dělí do tří tříd a to na:

- silnice I. třídy, která jsou určené zejména pro dálkovou a mezistátní dopravu
- silnice II. třídy, která je určena pro dopravu mezi okresy
- silnice III. třídy, která je určena k vzájemnému spojení obcí nebo jejich napojení na ostatní pozemní komunikace

---

<sup>8</sup>Zákon č. 13/1997 o pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpis



### **Silnice I. třídy vystavěná jako rychlostní silnice<sup>9</sup>**

je určena pro rychlou dopravu a je přípustná pouze silničním motorovým vozidlům, jejichž nejvyšší povolená rychlost není nižší, než stanoví zvláštní předpis a to zákon č. 12/1997 Sb. o bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích. Rychlostní silnice má obdobné stavebně technické vybavení jako dálnice.

### **Místní komunikace<sup>9</sup>**

jedná se o veřejně přístupnou pozemní komunikaci, která slouží převážně místní dopravě na území obce. Místní komunikace může být vystavěna jako rychlostní místní komunikace, která je určena pro rychlou dopravu a přístupná pouze silničním motorovým vozidlům, jejichž nejvyšší povolená rychlost není nižší, než stanoví zvláštní předpis (t. j. zákon č. 12/1997 Sb. o bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích). Místní komunikace jsou pak dále děleny podle dopravního významu, určení a stavebně technického vybavení do čtyř tříd.

### **Silniční doprava<sup>10</sup>**

Silniční doprava je dle zákona 111/1994 Sb. o silniční dopravě ve znění pozdějších předpisů souhrn činností, jimiž se zajišťuje přeprava osob, zvířat a věcí (nákladní doprava) vozidly, jakož i přemísťování vozidel samých po silnicích, dálnicích místních komunikacích a veřejně přístupných účelových komunikacích.

### **Silniční vozidlo<sup>11</sup>**

je motorové nebo nemotorové vozidlo, které je vyrobené za účelem provozu na pozemních komunikacích pro přepravu osob, zvířat nebo věcí.

### **Jízdní souprava<sup>11</sup>**

je spojení motorového vozidla s jedním přípojným vozidlem nebo více přípojnými vozidly.

---

<sup>9</sup>Zákon č. 13/1997 o pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů

<sup>10</sup>Zákon č. 111/1994 Sb. o silniční dopravě

<sup>11</sup>Vyhláška č. 341/2002 Sb. o schvalování technické způsobilosti a technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích

### **Okamžitá hmotnost vozidla nebo jízdní soupravy<sup>12</sup>**

je hmotnost zjištěná v určitém okamžiku při jejich provozu na pozemních komunikacích.

### **Největší povolená hmotnost<sup>12</sup>**

je největší hmotnost, se kterou smí být vozidlo užíváno v provozu na pozemních komunikacích.

### **Největší technická přípustná hmotnost na nápravu<sup>12</sup>**

je hmotnost odpovídající největšímu technicky přípustnému statickému svislému zatížení, kterým působí náprava na povrch vozovky.

### **Dvojkolí (dvoumontáž)<sup>12</sup>**

Dvojkolí je u silničního vozidla používáno z důvodu zmenšení zatížení vozovky zdvojnásobením jeho dosedací plochy; místo jednoho kola jsou montována vedle sebe kola dvě (tzv. dvoj montáž) a na nápravě jsou pak celkem čtyři kola.

### **Náprava<sup>12</sup>**

Osa vozidla zahrnující dvě nebo více kolových montáží se středy ležícími přibližně na obecné ose orientované kolmo na nominální směr pohybu vozidla

### **Dvounáprava<sup>12</sup>**

Dvě za sebou umístěné nápravy, jejichž středy jsou při přípustné hmotnosti od sebe vzdáleny (dílčí rozvor) nejvýše 1,8 metru.

### **Trojnáprava<sup>12</sup>**

Tři za sebou umístěné nápravy, jejichž součet dílčích rozvorů činí nejvýše 2,8 metru.

### **Rozvor<sup>12</sup>**

Vzájemná vzdálenost jednotlivých os náprav vozidla.

---

<sup>12</sup>Vyhláška č. 341/2002 Sb. o schvalování technické způsobilosti a technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích

**Další pojmy:**<sup>13</sup>

### **Mobilní váhy (statické)**

Jsou přenosné ploché vážicí plošiny s vyhodnocovacím zařízením, doplněné vyrovnávacími rohožemi (podložkami) umožňujícími stanovit a vyhodnotit hmotnosti motorových vozidel a jejich jízdních souprav s přípojnými vozidly.

### **Statické vážení**

Je vážení vozidla za jeho klidu.

### **Vážení po částech**

Je vážení vozidla postupně po jednotlivých nápravách na jednom páru vážících plošin.

### **Nízkorychlostní kontrolní vážení**

Nízkorychlostní, děle jen „kontrolní vážení“ je zjišťování okamžité celkové hmotnosti vozidla, celkové hmotnosti jízdní soupravy, hmotností na nápravy a měření rozměrů vozidla technickými zařízeními, při kterém dochází k odklonění vozidla z provozu.<sup>13</sup>

## **4.2. Oprávnění k provádění kontrolního vážení, Centrum služeb pro silniční dopravu**

Kontrolní vážení podle zákona č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích zajišťuje správce komunikace nebo jím pověřené osoby v součinnosti s Policií České republiky nebo s Celní správou.<sup>14</sup>

Centrum služeb pro silniční dopravu (CSPSD) je státní příspěvkovou organizací jejímž zřizovatelem je Ministerstvo dopravy České republiky.

Jejím účelem je mimo jiné zabezpečení a provádění kontrol při dodržování právního řádu a mezinárodních smluv, kterými je ČR vázána v oblasti práce osádek silničních vozidel (AETR – nařízení ES 561/2006), přepravy nebezpečných věcí (ADR), provádění kontrolního vážení motorových silničních vozidel a jízdních souprav, práci stanic

---

<sup>13</sup>Huser, Jan, Metodika nízkorychlostního vážení CSPSD, pro vnitřní potřebu, 2009

<sup>14</sup>Zákon č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích

technické kontroly a stanic měření emisí a systému získávání odborné způsobilosti a dalšího vzdělávání řidičů motorových vozidel.

Odbor silniční kontroly Centra služeb pro silniční dopravu disponuje celkem 15 mobilními expertními jednotkami (dále MEJ). Mobilní expertní jednotky byly zřízeny za účelem posílení úrovně, odborné kvality, efektivnosti a výkonnosti úkonů zajišťujících realizaci a výkon odborného dozoru v silniční dopravě.

Těžiště odborného zaměření spolupůsobení mobilních expertních jednotek při silničních kontrolách orgánů ze zákona oprávněných k výkonu státního odborného dozoru v silniční dopravě a při silničních kontrolách nákladních a užitkových vozidel, kontrolovaných orgány PČR, bylo položeno zejména do oblasti dodržování podmínek provozování silniční dopravy, stanovených platnou národní legislativou, především však zákonem č. 111/1994 Sb. o silniční dopravě.

Priorita byla položena do oblasti kontroly dodržování podmínek, vyplývajících z mezinárodních dohod, kterými je ČR vázána s důrazem na dodržování platné sociální legislativy a dodržování podmínek, stanovených pro přepravu nebezpečných nákladů po silnici.

MEJ Centra služeb jsou tříčlenné, pracovníci jsou vyškoleni, absolvovali k této činnosti odbornou zkoušku a jejím úspěšným složením před komisí získali osvědčení o odborné způsobilosti bezpečnostního poradce pro přepravu nebezpečných věcí. Osvědčení vydává Ministerstvo dopravy ČR a má platnost pět let. Pracovníci MEJ jsou také v souladu s platnou legislativou řádně vyškoleni v problematice silničních technických kontrol a následně své znalosti uplatňují v praxi při komplexních kontrolách na silnicích. Svým každodenním nasazením 15 mobilních expertních jednotek do systému silničních kontrol jsou oporou a odbornou podporou pracovníkům všech 14 krajských úřadů, příslušníkům služby dopravní policie ČR a příslušníkům Celní správy.



#### **4.2.1 Kontrolní stanoviště, výběr**

Výběr stanoviště na kontrolní vážení je třeba provést z pohledu prostorových potřeb, potřeb kontrolních pracovníků pro zajištění rychlého a bezpečného provedení kontroly a požadavků Policie ČR nebo Celní správy zejména z důvodu bezpečného zastavení a odklonu vozidla.

Současně je také třeba vzít v úvahu požadavky výrobce vah na kontrolní stanoviště. Jako pracoviště pro kontrolní vážení vozidel a v souladu se zákonnou úpravou se předpokládá využití odstavných ploch jako jsou odpočívky a veřejná parkoviště. Jako kontrolní pracoviště nejsou vyloučeny i prostory správce komunikace.

Výběr stanoviště podle požadavků na prostor, povrch a sklon provádějí pracovníci MEJ Centra služeb pro silniční dopravu ve spolupráci se správcem komunikace. Jedná se o měření úhlů, sklonů (podélných i příčných) a hloubky vyjetých kolejí vozovky pomocí měřidel, kterými jsou jednotky vybaveny.

Je také nutno provést kontrolu kvality povrchu vozovky a velikosti ploch pro měření a odstavování vozidel. Povrch vozovky, kde se provádí kontrolní vážení musí být co se týká materiálu s kvalitním betonovým nebo živičným povrchem bez výtluků a nerovností, maximální hloubka vyjetých kolejí nesmí překročit 4 mm.

Co do čistoty musí být povrch zbaven nečistot, tedy kamínků, hlíny a podobně. Vážní místa jsou na územích jednotlivých MEJ vytipována s ohledem na možné rozměry kontrolovaných motorových vozidel již od samého počátku a kontrolní vážení na nich jsou prováděna střídavě.

#### **4.2.2. Vyznačení kontrolního stanoviště**

Vyznačením kontrolního stanoviště a přístupové komunikace k němu se rozumí vlastní vyznačení pracoviště a přístupové cesty dopravním značením. Samotný prostor kontrolního stanoviště je vymezeno kužely.



Zdroj: interní materiál firmy

#### 4.2.3 Postup vážení

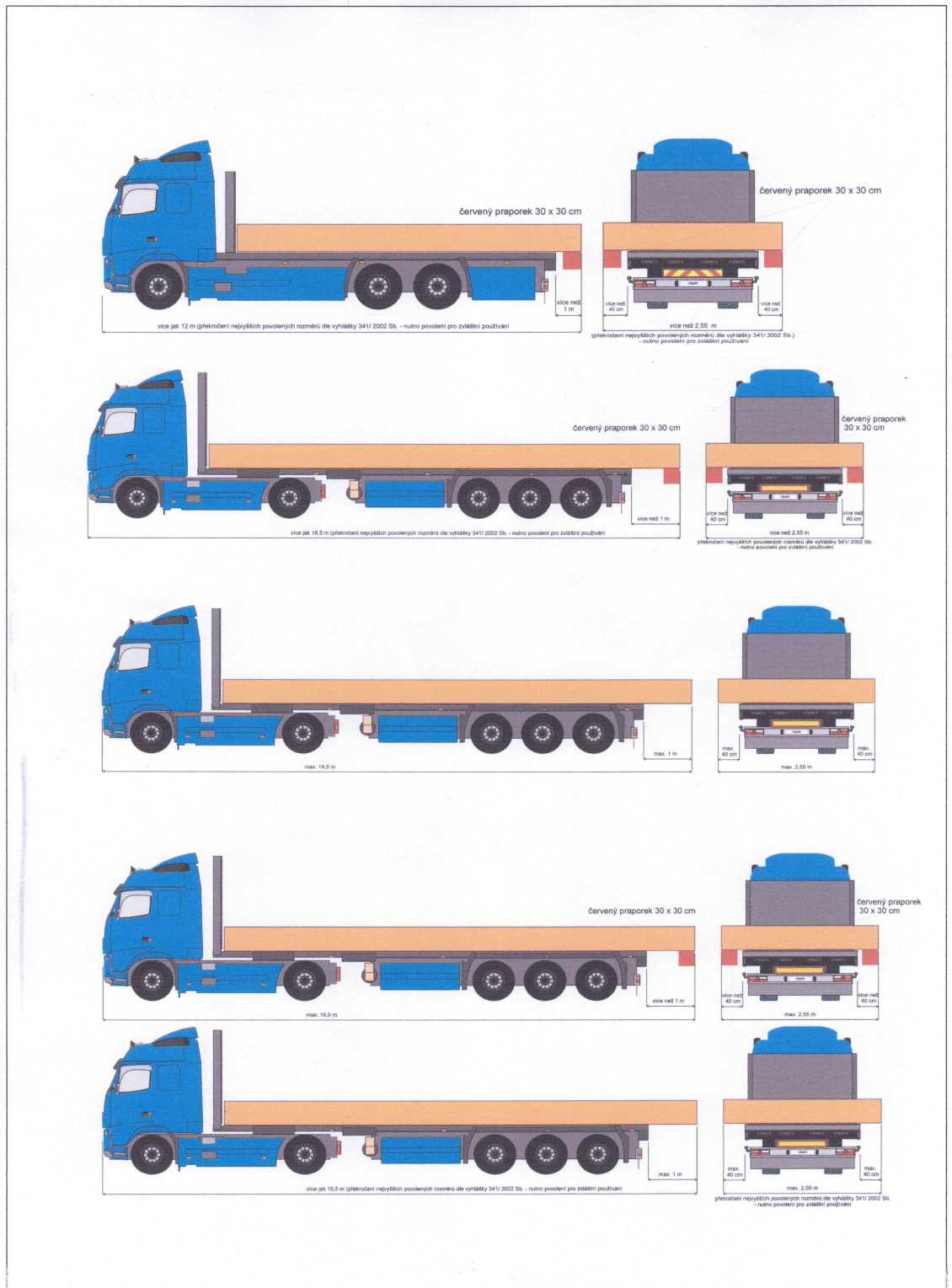
Zákon ukládá řidiči vozidla povinnost na výzvu příslušníka Policie České republiky nebo příslušníka Celní správy podrobit vozidlo kontrolnímu vážení. Zajížďka ke kontrolnímu vážení včetně cesty zpět na pozemní komunikaci nesmí být delší než 16 kilometrů. Při vlastním vážení dává řidiči pokyny pracovník obsluhy váhy mobilní expertní jednotky. Vážení se provádí za přítomnosti řidiče či dalších členů osádky.

- a) Vybrané kontrolní stanoviště se musí vyznačit včetně přístupové komunikace k němu. Prostor kontrolního pracoviště je vymezen kužely z vybavení MEJ.
- b) Prostředkem k provedení kontrolního vážení jsou silniční váhy HAENNI WL 103/10, které jsou schváleny a pravidelně jednou ročně kalibrovány. Váhy musí být opatřeny platným štítkem a plombou úředního ověření. Výrobce vah stanoví požadavky na maximální nerovnost 10 mm a požadavek na maximální příčný sklon

5 %. Na kontrolním stanovišti musí být při provádění měření doklady o schválení tohoto měřidla.

- c) Kontrolní pracovníci jsou povinni používat osobní ochranné pomůcky a řídit se předpisy o bezpečnosti práce. Pro vzájemnou komunikaci používají osobní radiostanice. Standardně obsluhují vážní zařízení tři pracovníci. Dva se pohybují u vlastních vah (provádějí mimo jiné i měření rozměrů vozidla), jeden je u vyhodnocovací jednotky. Výjimečně mohou zařízení obsluhovat jen dva pracovníci.
- d) Obsahem kontrolního vážení je kontrola nejvyšší povolené hmotnosti silničního vozidla, kontrola nejvyšší povolené hmotnosti na nápravu a skupiny náprav vozidla a další hmotnostní poměry vozidla a kontrola nejvyšších povolených rozměrů vozidel a jízdních souprav. Zastavení vozidla provede příslušník Policie České republiky nebo příslušník Celní správy v souladu s pravidly silničního provozu. Osloví řidiče, seznámí jej s předmětem kontroly a vyzve řidiče ke kontrole hmotnosti. Současně ho požádá o doklady, tzn. průkaz totožnosti, řidičský průkaz a doklady od vozidla. Doklady předá oprávněné osobě mobilní expertní jednotky.
- e) Zákon o pozemních komunikacích stanoví, že součástí kontroly je také měření rozměrů vozidel. Jedná se o rozměry, které určuje vyhláška č. 341/2002 Sb a to délka vozidla, šířka vozidla, výška vozidla a dílčí rozvor dvounápravy nebo trojnápravy (pro stanovení povoleného statického zatížení). Délka, šířka a výška vozidla nesmí překročit nejvyšší povolené hodnoty stanovené vyhláškou. Naměřené hodnoty jsou zaznamenávány do příslušného protokolu.

## Měření vozidla – příklady rozměrů vozidel a jejich označení



Zdroj: interní materiál firmy



Délka, šířka a výška (ta může být problémem například u přeprav osobních automobilů, které mají sice výjimku, ale přesto mnohdy svými rozměry neodpovídají požadavku legislativy, což je vyhláška č. 341/2002 Sb. ) jsou měřeny měřícím pásmem dvěma pracovníky.

**Celková délka vozidla** se měří od předního obrysu vozidla, tj. například od nárazníku po zadní obrys vozidla, nebo obrys nákladu, který přesahuje obrys vozidla.

**Šířka vozidla** se měří od nejširšího obrysu jedné strany vozidla k nejširšímu obrysu druhé strany vozidla.

**Vzdálenosti náprav** se měří od středu nápravy (náboje kola) ke středu následující nápravy.

**Výška vozidla** je měřena teleskopickou tyčí od místa styku vozidla s vozovkou po nejvyšší horní obrys vozidla tj. kabinu vozidla, skříň vozidla nebo náklad, který přesahuje horní obrys.

**Měření rozvoru** dvojnáprav nebo trojnáprav je důležité pro určení maximálního možného zatížení obou náprav dvounápravy nebo pro určení maximálního možného zatížení tří náprav trojnápravy, které povoluje vyhlášky č. 341/2002 Sb. Měřením rozvoru se rozumí stanovení vzdálenosti středů náprav. U dvounáprav se jedná o vzdálenost středů těchto náprav a u trojnáprav se jedná o vzdálenost určenou jako součet dílčích rozvorů.



Zdroj: interní materiál firmy

- f) Při vlastním vážení navede pracovník obsluhy váhy vozidlo před vážní zařízení, vyzve řidiče k zastavení motoru a opuštění kabiny. Následně provede zaklínování vozidla. Pracovníci obsluhy zjistí hodnoty rozvorů a rozměry vozidla a nákladu. Zjištěné hodnoty nahlásí obsluze softwaru, která je nastaví do vyhodnocovacího programu. Po odklínování vozidla poučí obsluha vah řidiče o postupu při vážení a pomocí závazných signálů provede vážení jednotlivých náprav.
- g) Poté následuje vyhodnocení výsledků vážení. S výsledkem vážení seznámí obsluha řidiče kontrolovaného vozidla. Pokud jsou dodrženy hodnoty může řidič pokračovat v další jízdě a nejsou mu účtovány žádné náklady vážení. Zjistí-li se při vážení, že hmotnost na nápravu nebo skupiny náprav nebo celková hmotnost překračuje hodnotu stanovenou vyhláškou č. 341/2002 Sb., nesmí řidič pokračovat v jízdě.
- h) Výsledky kontrolního vážení jsou uvedeny v dokladu, který se skládá z protokolu o kontrolním vážení a vážního lístku. Tento doklad předá osoba obsluhující zařízení řidiči. Tento doklad je vydán vždy bez ohledu na výsledek kontroly. Jsou-li zjištěny nedostatky dochází k uplatnění sankcí podle zákona č. 13/1997 Sb. (správní řízení), lze uložit pokutu do výše 500 000 korun, v blokovém řízení lze uložit pokutu do výše 15 000 korun.

#### **Vážní lístek a protokol – příklad:**

V dále uvedeném dokladu (str. 28) jsou uvedeny základní údaje, kdo vážení provedl, datum a čas měření a další již konkrétní:

**Povolená hmotnost vozidla:** pod zkratkami je v počítačovém programu uveden typ vozidla – zde T2N3 – b, se rozumí tahač se dvěma nápravami a třinápravový návěs dle rozvoru kol. Počítačový program vypíše přípustné zatížení na nápravy a to plně v souladu s platnou legislativou, v tomto případě zákonem 13/1997 Sb. ve znění pozdějších předpisů.

**Srážka tolerance:** údaj uvádí procentuelní toleranci s níž se počítá a o níž jsou naměřené hodnoty poníženy. Dále je zde uvedena specifikace vah, jejich evidenční

číslo a datum poslední certifikace. Nejen váhy, ale všechna používaná měřidla musí být pravidelně certifikována.

**Hmotnost (bez srážky tolerance):** váha/hmotnost zjištěná kontrolním vážením, zatížení na jednotlivé nápravy bez toleranční srážky.

**Hmotnost ( s toleranční srážkou):** váha/hmotnost ponížená již o 3 % na jednotlivých nápravách.

Údaje uvedené v závorkám (50/50, 51/49, ...) – jedná se o procentuelní rozložení nákladu na ložné ploše.

**Převážení:** údaj uvádí na kterých nápravách došlo k převážení o kolik kilogramů a procentuelní vyjádření tohoto stavu. U tohoto konkrétního vozidla je převážení na nápravě 3, 4 a 5 o 2439 kg, což činí 10,2 % .

Poslední část obsahuje: poznávací značku, stát, registraci vozidla, typ vozidla, jméno, příjmení a datum narození řidiče, obchodní jméno dopravce, kdo provedl kontrolu, kde byla kontrola provedena, kdo provedl měření a vážení a dle jakého právního předpisu. Součástí protokolu je i informace o zaplacení poplatku za vážení (platí se při převážení vozidla).

CSPSD MEJ 806 HRADEC KRÁLOVÉ  
DOKLAD O VÝSLEDKU KONTROLNÍHO VÁŽENÍ  
VÁŽNÍ LÍSTEK - PROTOKOL  
\*\*\*\*\*

Číslo měření 2012-006037

Datum 20.3.2012  
Čas 14:48:18

POVOLENÉ HMOTNOSTI VOZIDLA:

T2N3 - b  
Hmotnost Rozsah tol. Osová skupina  
10000 kg 0 kg 1  
11500 kg 0 kg 2  
18000 kg 0 kg 1,2  
24000 kg 0 kg 3,4,5  
10000 kg 0 kg 3  
10000 kg 0 kg 4  
10000 kg 0 kg 5  
48000 kg 0 kg 1,2,3,4,5

SRÁŽKA TOLERANCE:

na jedno kolo:  
Procentuální srážka 3.00 %  
Vážení na vahách WL 103 ev. číslo 2907 a 2908; certifikace 27.10.2011.  
Za správce komunikace vážení provedla MEJ 806 - Hradec Králové  
Poplatek za provedené vážení (hradí se při vážení podle zák. č. 13/1997  
sb. §38b odst.5 a vyhl. č. 341/2002 sb. §15 a §16 při překročení  
stanovených hodnot): 600,- Kč.

HMOTNOSTI (BEZ TOL. SRÁŽKY):

Osa 1 (50/50) 6920 kg  
Osa 2 (50/50) 10440 kg

Mezisuma 1 17360 kg

Osa 3 (51/49) 9140 kg  
Osa 4 (51/49) 9060 kg  
Osa 5 (50/50) 9060 kg

Mezisuma 2 27260 kg

Celková hmotnost (50/50) 44620 kg

HMOTNOSTI (S TOL. SRÁŽKOU):

Osa 1 (50/50) 6711 kg  
Osa 2 (50/50) 10126 kg

Mezisuma 1 16837 kg

Osa 3 (51/49) 8865 kg  
Osa 4 (51/49) 8787 kg  
Osa 5 (50/50) 8787 kg

Mezisuma 2 26439 kg

Celková hmotnost (50/50) 43276 kg

PŘEVÁŽENÍ:

Osa(y) 3,4,5 10.2 % 2439 kg

Reg. značka; stát reg. vozidla:

Typ vozidla; stav tachometru:

Jméno řidiče; datum narození:

Obch. jméno dopravce; sídlo; IČO:

Kontrolní orgán: Policie ČR

Komunikace: I/37 Pardubice

Měření a vážení provedl:

CSPSD s.p.o., Nerudova 104, Hradec Králové

+Vážení dle zák. č. 13/1997 Sb., §38a,b,c, a vyhl. 341/2002 Sb., §15, §16

Poplatek: 600 Kč - nezaplaceno

Překročení rozměrů: NE

Vyjádření a podpis řidiče:



CENTRUM SLUŽEB PRO SILNIČNÍ DOPRAVU

nábř.L.Svobody 1227/12, 110 15 Praha 1

IČ: 70898219 DIČ: CZ70898219

Hradec Králové, Nerudova 104, 500 02 Hradec Králové

Zdroj: interní materiál firmy

#### **4.2.4 Váhy mobilní kontra pevně zabudované**

V podstatě existují dva způsoby vážení vozidel. První spočívá v pevném zabudování vysokorychlostních vah do vozovky. Jejich snímací senzory WIM dokáží identifikovat druh vozidla a zatřídit je do příslušné tabulky. Zároveň elektronicky vyhodnotí nejen celkovou hmotnost vozidla projíždějícího i plnou rychlostí, ale také s vysokou přesností zjistí hmotnost připadající na jednotlivé nápravy či poměr zatíženosti levé a pravé strany u jednotlivých náprav. Zařízení WIM okamžitě vyše signál, že projíždějící vozidlo je přetíženo, a to může být následně policisty nebo celníky odkloněno z jízdního pruhu a na vhodném místě převáženo na stacionární či mobilní váze. Systém WIM vážení je ovšem nejen velmi nákladný, nýbrž také „dočasný“, protože řidiči těžkých vozidel si totiž časem začnou hledat trasu, kterou by se mu mohli vyhnout. Systému WIM je v ČR zatím nasazeno pouze pět a jsou umístovány na dálnice či silnice I. třídy.

Mobilní váhy oproti výše uvedenému zařízení umožňují poměrně rychle měnit stanoviště, a proto navzdory vzájemné informaci řidičů kamionů o místech vážení pomocí vysílaček mohou dopravcům, kteří neváhají svá vozidla vědomě přetěžovat, značně ztřídit jejich činnost a výrazně je sankcionovat. Pro silnice nižších tříd je efektivnější nasazovat mobilní soupravy vah.

Počty mobilních vah jsou následující: Policie ČR 10 a Celní správa ČR 17 včetně tří zapůjčených od správců či vlastníků pozemních komunikací (města Kladno a Sokolov a Liberecký kraj), celkem 15 vah mají mobilní expertní jednotky (MEJ) příspěvkové organizace Ministerstva dopravy ČR – Centra služeb pro silniční dopravu (CSPSD).

### **4.3 Technické silniční kontroly**

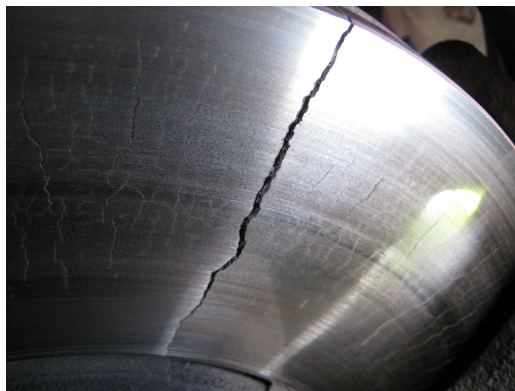
#### **4.3.1 Základní seznam kontrolních úkolů pro kontrolu technického stavu vozidel**

Pracovníci MEJ provádí technickou kontrolu vozidel dle následujících bodů:

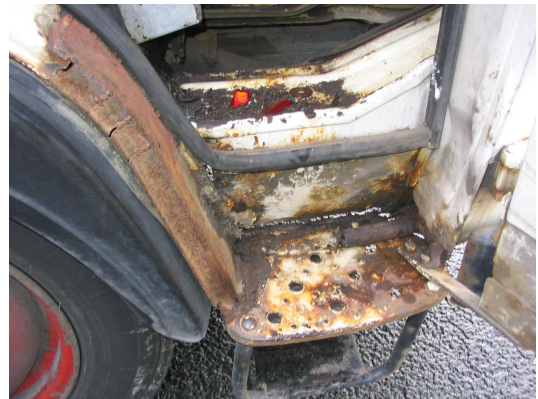
- indentifikace vozidla
- brzdové zařízení
- řízení
- výhledy
- svítilny – světlomety
- odrazky a elektrická zařízení

- nápravy, kola, pneumatiky, zavěšení náprav
- podvozek a části připevněné k podvozku
- jiná vybavení (např. bezpečnostní pásy, zádržné systémy, hasící přístroje, lékárnička)
- obtěžování okolí (hlučnost, emise z výfuku, elektromagnetická odrušení a ostatní položky týkající se životního prostředí – úniky kapalin)

#### 4.3.2 Ukázky některých zásadních nedostatků



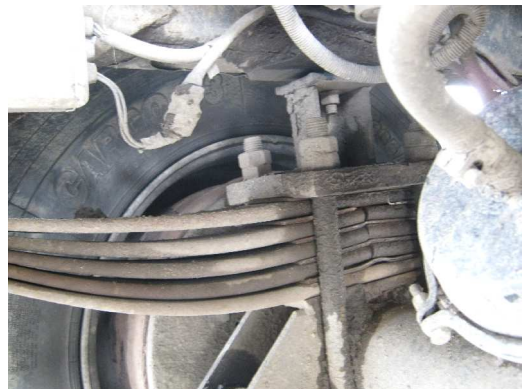
... prasklý kotouč brzd ...



... zásadní koroze vozidla ...




... únik provozních kapalin ...



... zcela prasklá listová péra ...

Zdroj: interní materiál firmy

### 4.3.3 Výsledky technických silničních kontrol – kompletní přehled všech MEJ za rok 2011

	Počet kontrol na silnici	Kontrolováno vozidel	STK kontroly vozidla	STK závady	STK % závad
Ústí nad Labem	221	1965	<b>1898</b>	<b>709</b>	37,35
Plzeň	202	1507	<b>1507</b>	<b>435</b>	28,87
Jihlava	232	1570	<b>1463</b>	<b>985</b>	67,33
Brno	230	2247	<b>2136</b>	<b>842</b>	39,42
Ostrava	194	1377	<b>1124</b>	<b>773</b>	68,77
Hradec Králové	184	1469	<b>943</b>	<b>279</b>	29,58
středočeská	240	1509	<b>1441</b>	<b>909</b>	63,08
České Budějovice	207	1625	<b>786</b>	<b>290</b>	36,90
Liberec	232	2106	<b>2106</b>	<b>815</b>	38,70
Karlovy Vary	203	1110	<b>849</b>	<b>481</b>	56,65
Prostějov	213	1490	<b>922</b>	<b>470</b>	50,98
Zlín	229	1868	<b>1266</b>	<b>560</b>	44,23
Pardubice	229	1760	<b>714</b>	<b>142</b>	19,89
Praha	205	1283	<b>1014</b>	<b>367</b>	36,19
Jihlava-dálniční	216	1266	<b>1145</b>	<b>919</b>	80,26
<b>CELKEM:</b>	3237	24152	<b>19314</b>	<b>8976</b>	<b>% 46,47</b>

Zdroj: interní materiál firmy

#### 4.4 Kontrola sociálních předpisů

Dříve byly tyto předpisy známy jako AETR, který v současnosti platí pro státy mimo Evropskou unii. Pracovníci centra služeb provádějí kontroly i podle tohoto předpisu, dle trasy kontrolovaného vozidla. Ke zvýšení bezpečnosti na evropských silnicích, zlepšení pracovních podmínek řidičů i k vyrovnání podmínek mezi dopravci vzniklo Evropské nařízení č. 561/2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkající se silniční dopravy.

Bohužel se najdou stále dopravci, kteří toto nařízení záměrně porušují s tím, aby měli konkurenční výhodu nad ostatními. Jeho porušováním snižují bezpečnost na silnicích, ztěžují svým zaměstnancům pracovní podmínky přetěžováním jejich organismu a snižují cenu dopravy, protože si to díky najetým kilometrům mohou dovolit.

Opakovaně se setkáváme s případy, kdy jsou řidiči svými zaměstnavateli – dopravci nuceni porušovat nebo obcházet předpisy, pravidelné přestávky. S požadavkem ze strany dopravce o překročení doby řízení se setkal téměř každý řidič. Dále má většina dopravních firem postaven systém odměňování zaměstnanců – řidičů tak, aby si ti „jdoucí na ruku“ svému zaměstnavateli vydělali podstatně více peněz, než ti kteří chtějí pracovat podle předpisů. I případy kdy řidič odmítne předpisy porušovat a je mu hroženo výpovědí nejsou ojedinělé.

Kontroly sociálních předpisů se týkají nejen silniční přepravy zboží s celkovou hmotností překračující 3,5 tuny ale i řidičů autobusů, tedy silniční přepravy osob vozidly s úpravou pro přepravu více než devíti osob. Některá vozidla spadající do této kategorie však mají výjimku z tohoto evropského nařízení a to jsou například linkové autobusy, jejichž linka nepřesahuje 50 kilometrů, vozidla ozbrojených sil a hasičů, dále vozidla používaná za mimořádných okolnostech, záchranných akcích a také třeba historická vozidla, která nejsou používána pro komerční účely.

Ministerstvo dopravy uvádí ve statistických datech za rok 2011, že stále více řidičů autobusů nedodrжуje přestávky a ohrožují tím zdraví své, ale i cestujících, které přepravují. Kontrolou bylo zjištěno, že pravidla byla porušena ve více než 7 tisících případech.



Kontrolní akce byly prováděny převážně v letních měsících, kdy z Česka vyrazí řada lidí na dovolené do zahraničí

Za prohřešky týkající se povinných přestávek, následují prohřešky řidičů co se týká neoprávněné manipulace s tachografem, na kterém se zaznamenávají data o průběhu jízdy, přestávkách, řidiči či druhém řidiči. U digitálních tachografů se také setkáváme s tím, že řidiči používají do digitálního tachografu dvě karty. Druhá karta je buď půjčená nebo a to častěji nahlásí řidič ztrátu a nechá si vydat duplikát. Pak jezdí na obě karty. Při důkladné kontrole se pak – porovnáním dat z karty a „vyčtením“ tachografu se na tento prohřešek snadno přijde, zjištěním odlišných čísel karet. Závažnějším problémem je, že se mezi řidiči začínají objevovat tzv. naklonované karty, tedy karty, které mají stejné číslo. Ty se již odhalují obtížněji.

Zajímavým přestupkem je použití magnetu k oklamání tachografu, který není častým přestupkem, ale ani ne ojedinělým.

Ze statistiky sekretariátu ECR vyplývá, že naše republika se řadí s počtem 5269 odhalených podvodů s tachografy v roce 2011 mezi mimořádně aktivní země, za Německo, Španělsko a Polsko. Počet těchto odhalených případů již zcela jistě vypovídá o situaci na našich silnicích a o dopravcích samotných.<sup>15</sup>

#### **4.4.1 Nařízení Evropského parlamentu č. 561/2006**

Jak už z výše uvedených řádků vyplývá, nařízení se týká denní doby řízení, týdenní doby řízení, doby řízení po sobě dvou následujících týdnů, povinných přestávek, denní doby odpočinku, týdenní doby odpočinku atd. – viz tabulka pro lepší přehled povinností řidiče.

Díky změně v platné legislativě došlo k zásadnímu nárůstu kontrolních úkonů a celkovému prodloužení doby nezbytně nutné k realizaci silniční kontroly u kontrolovaného vozidla. Jedná se o navýšení počtu dnů z původně 7 na 15 dnů a následně na 29 dnů u každého řidiče.

---

<sup>15</sup> <http://www.cspds.cz/index.php/dopravci/139-srovnani-kvality-kontrolni-cinnosti-v-ramci-ecr>

Doby řízení, přestávek v řízení a odpočinků podle AETR/ Nařízení (ES) 561/2006

	AETR	Nařízení ES č. 561/2006
Denní doba řízení	max. 9 hodin (možné zvýšení 2x týdně na 10 hod.) mezi dvěma odpočinku	
Týdenní doba řízení	max. 56 hod (10 + 10 + 9 + 9 + 9 + 9)	max. 56 hod
Týdenní pracovní doba Nař. vlády č.589/2006 Sb. §5 odst. 1	48 hod., lze prodloužit na max. 60 hod, pokud za 26 po sobě jdoucích týdnů nebude překročena průměrná pracovní doba 48 hod. (včetně ostatních pracovních činností (bez přesčasů) )	
Celková doba řízení za období dvou po sobě jdoucích týdnů	Max. 90 hod	
Přestávka v řízení	nejpozději po 4,5 hodinách řízení nejméně 45 minut. Lze rozdělit na trvajících nejméně 15 min	nejpozději po 4,5 hodinách řízení nejméně 45 minut. Lze rozdělit pouze na 2 úseky: první 15 min a druhý 30 min.
Běžná denní doba odpočinku	nejméně 11 hod v průběhu 24 hod. od skončení předchozí doby odpočinku	
Rozdělení běžné denní doby odpočinku	při prodloužení na nejméně 12 hod lze rozdělit až do 3 úseků, přičemž jeden úsek musí být nejméně 8 souvislých hodin	při prodloužení na nejméně 12 hod lze rozdělit pouze do 2 úseků: První úsek nejméně 3 hod, druhý úsek nejméně 9 hod.
Přerušení běžné denní doby odpočinku na trajektu	1x nejvýše na 2 hod. za podmínek uvedených v čl.9 nařízení. Řidič však musí mít během odpočinku dispozici lůžko nebo lehátko	Nanejvýš 2x jinými činnostmi, které nepřesahují dobu trvání celkem 1 hod. Řidič však musí mít během odpočinku dispozici lůžko nebo lehátko
Zkrácená denní doba odpočinku	možné zkrácení max. 3x týdně až na 9 hod. s tím, že dojde do konce týdne k odpovídajícímu vyrovnání	možné zkrácení max. 3x až na 9 hod. mezi dvěma týdenními odpočinku, bez vyrovnání
Denní doba odpočinku (nejméně 2 řidiči)	8 hodin za každé časové období 30 hod	nejméně 9 hod. za každé období 30 hod. od skončení poslední doby odpočinku. Přítomnost druhého řidiče ve vozidle povinná s výjimkou první hodiny.
Běžná týdenní doba odpočinku	nejméně 45 hod.	
Zkrácená týdenní doba odpočinku	nejméně 36 hod (v místě obvyklého odstavení vozidla) nebo nejméně 24 hod. (mimo místo obvyklého odstavení vozidla), s vyrovnáním do konce 3 následujícího týdne	nejméně 24 hod. s vyrovnáním do konce 3 následujícího týdne ( podmínka-předcházející doba týdenního odpočinku musí být běžná )
Začátek týdenního odpočinku	Po nejvýše šesti denních dobách řízení (v případě mezinárodní osobní příležitostné dopravy po nejvýše 12-ti denních dobách řízení)	Nejpozději po uplynutí šesti 24hodinových časových úseků od skončení předchozího týdenního odpočinku.
Přesun řidiče do místa, kde se ujme vozidla		Nelze vykázat jako odpočinek. Pokud řídí vozidlo nespádající do působnosti tohoto nařízení musí vykázat jako jinou práci
Povinnost řidičů předložit záznamové listy ke kontrole	z běžného týdne a posledního dne týdne předcházejícího, během něhož řídili	z běžného dne a předchozích 28 kalendářních dní

Zdroj: interní materiál firmy

#### 4.4.2 Odpovědnost dopravce a řidiče<sup>16</sup>

- Dopravce nesmí odměňovat řidiče příplatky nebo prémiovým zvýhodněním za ujetou vzdálenost nebo objem přepravovaného zboží, pokud by tyto odměny mohly vést k ohrožení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích nebo by podněcovaly k porušování tohoto nařízení.
- Dopravce organizuje práci řidičů tak, aby mohli dodržet výše uvedené nařízení. Řidiče řádně poučí a provádí pravidelné kontroly.
- Dopravce odpovídá za porušení, kterých se řidič dopustí a to i tehdy, pokud k tomuto porušení došlo na území jiného členského státu nebo třetí země. Členské státy mohou zvážit jakýkoli důkaz, že dopravce nelze důvodně považovat za odpovědného za porušení, ke kterému došlo.
- Dopravce, který používá vozidla vybavená digitálním tachografem zajistí, aby se veškeré údaje pravidelně stahovaly z přístroje ve vozidle a z karty řidiče, aby se odpovídající údaje stahovaly častěji, aby se zjistilo, že jsou staženy údaje o všech činnostech, které dopravce provedl nebo které pro něj byly provedeny. Dále zajistit, aby veškeré stažené údaje z přístroje vozidla a z karty řidiče byly uchovány po dobu nejméně 12 měsíců po jejich zaznamenání a na žádost kontrolora byly tyto údaje dostupné.

#### Další povinnosti dopravce<sup>17</sup>

- Povinnost vybavit vozidlo záznamovým zařízením
- Povinnost opravy při poruše nebo chybné funkci záznamového zařízení (do 1 týdne)
- Povinnost přezkoušení záznamového zařízení nejméně 1x za dva roky
- Povinnost vydávat záznamové listy schváleného vzoru a uchovávat záznamové listy a výtisky v chronologickém pořadí a čitelné nejméně jeden roku po jejich použití
- Povinnost vystavit řidiči potvrzení o činnostech nebo jiný doklad prokazující, že v uvedeném období neřídil vozidlo spadající pod působnost nařízení č. 561/2006.

---

<sup>16</sup>Nařízení 561/2006, čl.10

<sup>17</sup>Nařízení 3821/1985, čl 14-16

### **Společné povinnosti dopravce a řidiče<sup>18</sup>**

- Zaměstnavatel a řidič odpovídají za správné fungování a používání jak záznamového zařízení, pokud je vozidlo vybaveno digitálním tachografem a karty řidiče.
- Je zakázáno padělat, potlačovat nebo ničit údaje zaznamenané na záznamovém listu, uchovávané v záznamovém zařízení nebo kartě řidiče nebo ve výstupních sestavách vytištěných záznamovým zařízením. Rovněž je zakázána každá manipulace se záznamovým zařízením, záznamovým listem nebo kartou řidiče, která může mít za následek padělání vytisknutých informací, jejich potlačení nebo zničení. Ve vozidle se nesmí nacházet žádný přístroj umožňující provádět takové manipulace.<sup>19</sup>

### **4.5 ADR – Accord Dangereuses Route (Přeprava nebezpečných věcí)**

S nárůstem nových technologií jsou stále více používány a tedy i přepravovány různé nebezpečné látky a tento trend stále stoupá. S narůstající hustotou a rychlostí silničního provozu se tyto přepravy považují za značně rizikové a ohrožující.

Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí udává podmínky pro přepravu nebezpečných nákladů, což jsou látky jejichž významnými vlastnostmi je hořlavost, výbušnost, žíravost a další vlastnosti, jejichž přepravou může být ohrožena bezpečnost lidí, majetku a životního prostředí .

Tato dohoda sjednocuje podmínky pro zařazování nebezpečných látek do jednotlivých tříd, požadavky na balení a obaly a jejich značení. Stanovuje také požadavky na školení řidičů. Řidiči musí absolvovat všeobecné bezpečnostní školení, kdy jsou seznámeni se všeobecnými ustanoveními předpisů o přepravě nebezpečných věcí, dále specifické školení přiměřeně ke svým povinnostem o ustanoveních předpisů týkajících se dopravy nebezpečných věcí a bezpečnostní školení jež je seznámí s riziky a nebezpečími, které tyto věci představují přiměřeně stupni možného rizika zranění nebo ozáření při nehodě při

---

<sup>18</sup>Nařízení 3821/1985 o záznamovém zařízení v silniční dopravě, čl 13

<sup>19</sup>Nařízení 3821/1985 o záznamovém zařízení v silniční dopravě, čl 14-16

přepravě těchto věcí, včetně jejich nakládky a vykládky. Školení musí být provedeno způsobem, aby se řidiči seznámili s bezpečnou manipulací a nouzovými postupy. Školení musí být periodicky doplňováno prostřednictvím obnovovacího školení s ohledem na změny v předpisech.

Dohoda dále uvádí technické požadavky na vozidla podle jednotlivých tříd, na vybavení vozidel, na množství přepravovaných nebezpečných věcí, dozor nad nimi, unifikuje průvodní doklady atd.

#### **4.5.1 Klasifikace nebezpečných věcí, Třídy nebezpečných věcí**

V ADR je následujících třináct tříd nebezpečných věcí, které se dále dělí podle svých vlastností na další podtřídy. Některé nebezpečné látky mohou mít vedle své hlavní nebezpečné vlastnosti ještě další jednu případně i více nebezpečných vlastností.

- třída 1 Výbušné látky a předměty
- třída 2 Plyny
- třída 3 Hořlavé kapaliny
- třída 4 .1 Hořlavé tuhé látky, samovolně se rozkládající látky a znečtivěné tuhé výbušné látky
- třída 4.2 Samozápalné látky
- třída 4.3 Látky, které při styku s vodou vytvářejí hořlavé plyny
- třída 5.1 Látky podporující hoření
- třída 5.2 Organické peroxidy
- třída 6.1 Toxické látky
- třída 6.2 Infekční látky
- třída 7 Radioaktivní látky
- třída 8 Žíravé látky
- třída 9 Jiné nebezpečné látky a předměty

#### **4.5.2 Klasifikační kódy**

A dusivé látky

F hořlavé látky

- D výbušné látky
- SR samovolně se rozkládající látky
- S samozápalné látky
- W látky, které při styku s vodou vyvíjejí hořlavé plyny
- O látky podporující hoření
- P organické peroxidy
- T toxické látky
- I infekční látky
- C žíravé látky
- M látky, které mohou vytvořit nebezpečí

#### **4.5.3 Označování UN číslem a identifikačním číslem nebezpečnosti**

Ke každé položce ve výše uvedených třídách je přiřazeno UN číslo. Jedná se o čtyřčíslí, které je přiřazeno asi třem tisícům látek a jejich směsím. Musí být společně s Kemlerovým kódem - identifikačním číslem nebezpečnosti uvedeno na každém vozidle používaném při přepravě látek, které spadají do ADR. Kemlerův kód slouží k rychlému zjištění přibližných vlastností a je umístěn v horní polovině tabulky. Dolní polovina tabulky obsahuje kód podrobnější, který přesně určuje o jakou přepravovanou látku se jedná. Toto má velký význam například při dopravních nehodách pro složky záchranného systému, kdy je na první pohled jasné, co lze od látky očekávat a o jakou konkrétní látku se jedná.

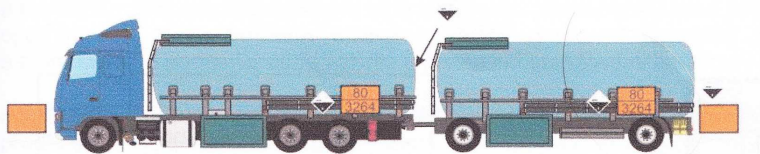
Velikost oranžových tabulek je přesně dána a to 40 centimetrů široké a 30 centimetrů vysoké s černým okrajem, mohou být ve středu vodorovně rozděleny černou čarou o předepsané tloušťce 15 milimetrů. Tabulky se nesmí uvolnit ze svého držáku po patnácti minutách přímého působení ohně a musí zůstat upevněny bez ohledu na orientaci vozidla. Označení vozidel těmito tabulkami je pak odlišné pro různé typy přepravních vozidel – cisteren jednokomorových či vícekomorových, dále dle přepravy jedné či více nebezpečných látek.



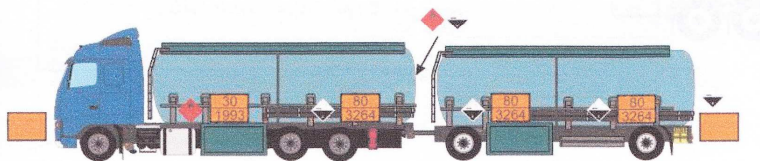
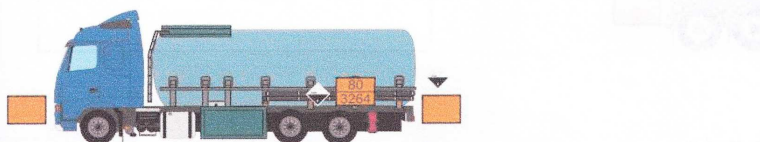
Jednokomorová cisterna,  
Jedna nebezpečná látka



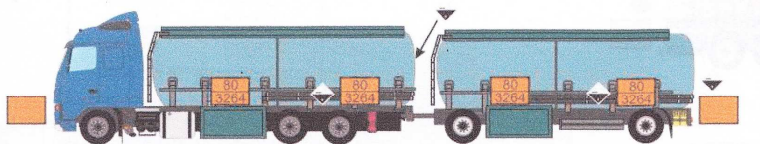
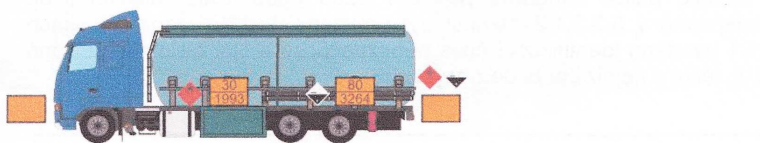
Vícekomorová cisterna,  
Více nebezpečných látek



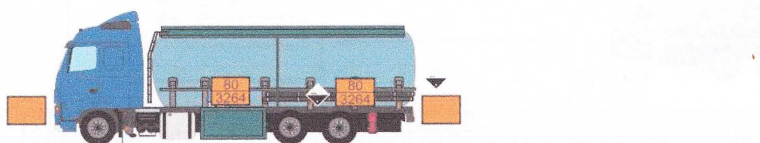
Jednokomorová vozidla,  
Jedna nebezpečná látka



Vícekomorová vozidla,  
Více nebezpečných látek



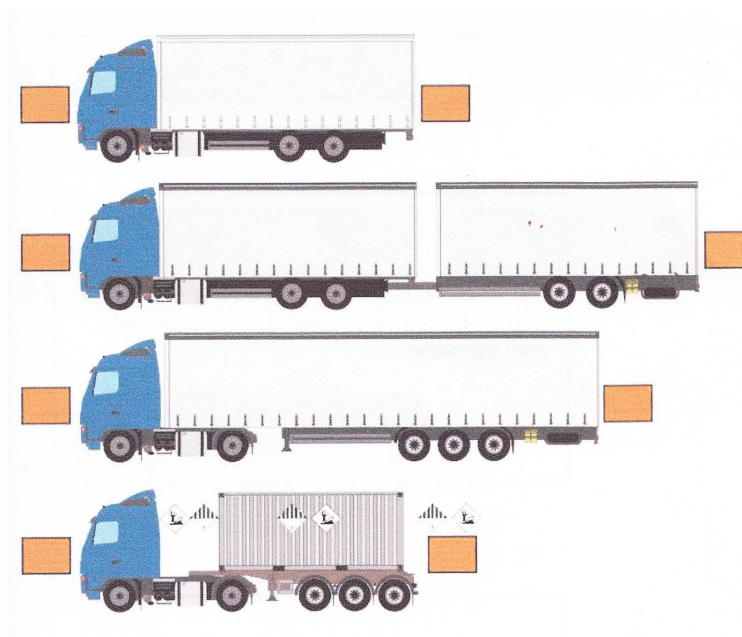
Více komorová vozidla,  
Jedna nebezpečná látka



Zdroj: interní materiál firmy

#### 4.5.4 Označování oranžovými tabulkami

Dopravní prostředky přepravující nebezpečné věci musí být opatřeny dvěma pravoúhlými oranžovými tabulkami, přičemž jedna je umístěna na přední straně a druhá na zadní straně dopravní jednotky.



Zdroj: interní materiál firmy

#### 4.5.5 Označování bezpečnostními značkami

Další povinné označení přepravovaných nebezpečných látek je označení bezpečnostními značkami - malými k označení obalů (sudů, IBC obalů) a velkými určenými pro dopravní jednotky - vozidla. Značení se umísťuje na zadní část vozidla a na oba boky, v případě komorového systému na jednotlivé komory.



**Vzory bezpečnostních značek:**

Nebezpečí třídy 1  
Výbušné látky  
a předměty



Nebezpečí třídy 2  
Plyny



Nebezpečí třídy 3  
Hořlavé kapaliny



Nebezpečí třídy 4.1  
Hořlavé tuhé látky,  
samovolně se rozkládající látky  
a znečtivěné tuhé výbušné látky



Nebezpečí třídy 4.2  
Samozápalné látky



Nebezpečí třídy 4.3  
Látky, které ve styku s vodou  
vyvíjejí hořlavé plyny



Nebezpečí třídy 5.1  
Látky podporující hoření



Nebezpečí třídy 5.2  
Organické peroxidy



platnost do 31.12.2010

Nebezpečí třídy 6.1  
Toxické látky



Nebezpečí třídy 6.2  
Infekční látky



Nebezpečí třídy 7  
Radioaktivní látky



Nebezpečí třídy 8  
Žravé látky



Nebezpečí třídy 9  
Jiné nebezpečné látky a předměty



Zdroj: interní materiál firmy

#### Příklad úplné klasifikace nebezpečných věcí

	např.	pozn.
<b>Třída</b>	<b>3</b>	hořlavé kapaliny
<b>Klasifikační kód</b>	<b>FT1</b>	hořlavé kapaliny, toxické
<b>UN číslo</b>	<b>1230</b>	každé položce (látce nebo skupině) je přiřazeno tzv. identifikační číslo látky – UN číslo
<b>Pojmenování</b>	<b>Methanol</b>	
<b>Obalová skupina</b>	<b>II</b>	látky středně nebezpečné

Zdroj: interní materiál firmy

#### 4.5.6 Podmínky přepravy nebezpečných věcí po pozemních komunikacích

- a) přepravovat lze pouze věci, které jsou vyjmenovány v mezinárodní dohodě ADR
- b) věci zvlášť nebezpečné se smí přepravovat pouze na základě povolení ministerstva dopravy
- c) k přepravě jaderného materiálu musí dát souhlas Státní úřad pro jadernou bezpečnost
- d) v přepravním dokladu musí být látka správně zařazena, pojmenována, s přiděleným UN číslem, musí obsahovat údaje o odesílateli i příjemci. Informace musí být v jazyce odesílatele a také v anglickém, německém nebo francouzském jazyce. Jedno paré tohoto dokladu musí mít řidič u sebe v kabině, psáno v jazyce, kterému řidič rozumí. Pokyny pro případ nehody zajišťuje dopravce.
- e) co se týká výbavy vozidla, tak tam, pokud to charakter látky vyžaduje, musí být úniková maska pro každého člena posádky
- f) součástí povinné výbavy je také hasicí práškový přístroj velikosti a počtu dle velikosti vozidla
- g) vozidla přepravující nebezpečné látky musí být řádně označena tabulkami, značkami a piktogramy
- h) řidič musí mít u sebe osvědčení o proškolení řidičů vozidel přepravujících nebezpečné věci

#### 4.5.7 Kontrola přepravy nebezpečných věcí prováděná MEJ

Kontrolní orgán vyznačí výsledky kontroly přepravy nebezpečných věcí v kontrolním seznamu jehož součástí je část týkající se **průvodních dokladů** (přepravní doklad, písemné pokyny, vnitrostátní povolení, osvědčení o schválení vozidla, osvědčení o školení řidiče), část týkající se **přepravy** (věci připuštěny k přepravě, schválení vozidla pro přepravované věci, ustanovení o způsobu přepravy – tj. volně ložené, v kusech, v cisterně, zákaz společné nákladky, zajištění nákladu, únik látek nebo poškození, značení obalů, značení cisterny bezpečnostními značkami, označení vozidla) a část **výbavy vozidla** (bezpečnostní výbava pro všeobecné účely předepsaná ADR, zvláštní výbava pro přepravované věci, ostatní výbava uvedená v písemných dokladech, hasící přístroj).

Zjištěné porušení právní povinnosti je zařazeno do tří kategorií rizik, přičemž kategorie I představuje nejzávažnější rizika. Za ně je považována přeprava nebezpečných věcí, jejichž přeprava je zakázána, únik nebezpečných látek, přeprava prováděná nevhodnými dopravními prostředky, přeprava ve vozidle bez odpovídajícího osvědčení o schválení, použití neschváleného obalu, přeprava nebezpečných věcí bez identifikace a neznámého původu, přeprava neoznačeným vozidlem, nedodržení zákazu kouření. Pokud nedodržení příslušných předpisů ADR představuje vysoké riziko úmrtí, závažného poranění osoby nebo významného poškození životního prostředí jsou provedena okamžitá nápravná opatření, jako je odstavení vozidla. Porušení předpisů ADR spadajících do kategorie II je řešeno okamžitou nápravou na místě kontroly, pokud je to možné, nejpozději však po dokončení příslušné přepravy. V případě nedodržení příslušných předpisů spadajících do III. kategorie, tedy nízké riziko poranění osoby nebo poškození životního prostředí a pokud vhodná nápravná opatření není třeba provést na místě, lze je provést později na základně dopravce.

V případě, že je v rámci jedné dopravní jednotky zjištěno více případů porušení, je pro účely podání zprávy použita pouze kategorie nejzávažnějšího rizika. Porušené právních povinností je upřesněno fotodokumentací a opis kontrolního seznamu je vždy předán řidiči vozidla.

## 4.6 Mezinárodní spolupráce

### 4.6.1 Organizace Euro Controle Route



Počátky organizace se datují k roku 1994, kdy země Beneluxu ustanovily spolupráci v oblasti silničních kontrol. K pracovní skupině se v roce 1997 připojila Francie a společně se pak tyto čtyři země rozhodly intenzivně pracovat na spolupráci v oblasti silničních kontrol. V roce 1999 čtyři kompetentní ministři dopravy podepsali dohodu vytvářející Euro Controle Route (ECR). ECR nebyla limitována pouze těmito čtyřmi zeměmi, byla otevřená i ostatním členským státům Evropské unie, nebo evropského ekonomického prostoru a také budoucím členům Unie.

Hlavní důvody vzniku této organizace byly počty lidí zabitých při silničních nehodách (v roce 2008 v Evropě bylo 39 051 mrtvých a 1,6 milionu zraněných lidí). Tyto počty ve srovnání s např. přírodními katastrofami nebo s teroristickými útoky jsou několikanásobně vyšší. Miliardy dolarů jsou vynakládány na boj s terorismem, ale bezpečnost v silniční dopravě stále nedosahuje přijatelné úrovně. V 16 % případů byla do silničních nehod zapojena nákladní vozidla přičemž nehody s těmito vozidly mají závažnější dopady z důvodu jejich velikosti.

Euro Controle Route je organizací, sdružující evropské orgány, které provádějí kontrolu v silniční dopravě. Tyto orgány v rámci organizace ECR spolupracují na zlepšování bezpečnosti silniční dopravy, dále na spravedlivosti hospodářské soutěže v silniční dopravě prostřednictvím kontrolní činnosti a v neposlední řadě i na udržitelnosti pracovních podmínek.

V současné době má ECR následující členy: Belgie, Lucembursko, Holandsko, Francie, Německo, Irsko, Spojené Království Velké Británie a Severního Irska, Španělsko, Polsko, Rakousko, Rumunsko, Bulharsko, Itálie a Maďarsko. Dále jsou v organizaci ECR sdruženi jako aktivní pozorovatelé: Litva, Slovinsko a Česká republika. Malta a Lotyšsko k ECR náleží jako pasivní pozorovatelé.

#### **4.6.2 Hlavní cíle Organizace Euro Controle Route**

Mezi hlavní cíle organizace ECR patří:

- dosažení vysoké úrovně bezpečnosti dopravy, pravidelná výměna informací
- provádění společných akcí na bilaterální či multilaterální úrovni
- vývoj společných školicích programů a přednášek pro kontrolní orgány
- vyvíjení jednotných kontrolních postupů
- vytváření jednotných norem pro technické vybavení
- průběžné konzultování konkrétních oblastí týkajících se silniční dopravy především u užitkových vozidel

#### **4.6.3 Účast ČR na multilaterálních výměnných akcích pořádaných pod záštitou ACR**

ČR se po zapojení do struktur mezinárodní organizace Euro Controle Route zavázala účastnit multilaterálních výměn, jejichž účelem je vzájemná výměna informací, postupů a výkladů při silničních kontrolách v různých oblastech silniční dopravy, tak aby bylo ve všech státech postupováno při silničních kontrolách jednotně.

Pracovníci CSPSD se pravidelně účastní multilaterálních výměnných akcí pod záštitou organizace ECR.

Tyto akce se skládají jak z teoretické, tak i z praktické části, kde se pracovníci aktivně zapojují do společné činnosti. Akce jsou přínosné především z důvodu získání nových poznatků a nových trendů při silničních kontrolách.

V září loňského roku byla velmi zajímavá akce pořádaná v Manchesteru, kde se účastníci seznámili s prací VOSA (Vehicle and Operator Services Agency). Nosným tématem byla prezentace činnosti VOSA a dále identifikace manipulací a podvodů s tachografy. Další částí této akce byl postup u dopravců, kteří opakovaně porušují předpisy.

VOSA dostala současné podoby v roce 2003 sloučením dvou organizací a to Vehicle Inspectorate a Traffic Area Network division of the department for Transport. VOSA v současné době zajišťuje širokou škálu činností od podpory vydávání licencí, testování vozidel, kontrolní činnosti v dopravě, vše se zaměřením na zlepšení situace v dopravě jako celku, s důrazem na to, aby dopravci i řidiči konali svoji činnost v souladu s platnou

legislativou. VOSA je výkonná organizace Ministerstva dopravy a má 2400 zaměstnanců. Ochrana lidských životů, bezpečnější silnice, menší kriminalita a ochrana životního prostředí jsou hlavními prioritami, kterými se řídí. Neexistuje tedy vozidlo, u kterého byla zjištěna závada, jež by mohla ohrozit ostatní účastníky silničního provozu, mohlo pokračovat ve své jízdě bez uvedení do souladu s platnou legislativou.

Mezi hlavní body souladu s legislativou patří:

- Testování a inspekce
- Licence a autorizace
- Kontrolní činnost
- Vzdělávání odborné veřejnosti a zajištění dostatku informací

VOSA tedy zajišťuje celou řadu činností.

- Zabezpečuje dohled nad soukromými stanicemi technických kontrol pro osobní vozidla, užitková vozidla a autobusy, tak aby byla zajištěna kvalita prováděné činnosti.
- Poskytuje administrativní podporu dopravním komisařům v otázce sankcí souvisejících s licencemi pro dopravce nákladních vozidel a autobusů a také poskytuje podporu těmto komisařům při řešení závažných porušení právních předpisů ze strany dopravců.
- V oblasti kontrolní činnosti provádí rutinní i cílené silniční kontroly, zda účastníci dodržují příslušné právní normy (např. denní doby řízení, vážení vozidel,...) provádí specializované kontroly v provozovnách (sociální předpisy, nebezpečné věci,...). Největší předností kontrolorů je, že mají před kontrolou konkrétního vozidla k dispozici dostatečné množství dat, nejen o licenci dopravce a technických vlastnostech vozidla, ale i data z předcházejících kontrol jak na silnicích, tak v provozovnách dopravců a na STK. Z těchto dat je sestaveno tzv. „risk skóre“, podle něhož se inspektor rozhodně, zda bude vozidlo kontrolovat či nebude a jak důkladná kontrola bude prováděna. Skóre je rozděleno do dvou skupin o čtyřech bodech. První skupina je kategorie porušení sociálních předpisů a podmínek provozování dopravy, druhá skupina se týká porušení technických podmínek provozu vozidla. Body ve skupinách se liší počty porušení od nulových nebo s velmi malým počtem, přes střední počet porušení atd. Protože lze kontrolovat jen

určité procento vozidel, zaměřují se kontroloři na kontrolu převážně vozidel těch dopravců, kteří ve statistikách vykazují neustálé nedostatky.

VOSA rozděluje kontrolní pracovníky na dvě specializace, kterým se tito pracovníci věnují výhradně. A to „Traffic examiner“, kteří kontrolují sociální předpisy, ADR a vážení vozidel (234 kontrolorů) a „Vehicle examiner“, kteří kontrolují technický stav vozidel (320 techniků).

#### **4.6.3.1 Holandsko - manipulace se záznamovými zařízeními**

Asi největší zkušenosti a postupy při odhalování manipulací se záznamovými zařízeními používanými pro registraci činností řidiče mají pracovníci v Holandsku. Nejenže mají v tomto směru velkou praxi a náskok, mají i vybavení, které umožňuje manipulaci jednoduše detekovat pomocí speciálního software – kontrolou dat řídicí jednotky, ale mají zákony postaveny tak, že podvodným jednáním nenahrávají. Pokud se kontrolor dotazuje řidiče a nedostane pravdivou odpověď, lze toto počínání kvalifikovat jako trestný čin.

Jaké jsou pravděpodobné důvody manipulací se záznamovými zařízeními:

- lepší ekonomická bilance společnosti
- zlepšení finanční situace řidičů
- lepší pozice v soutěži s ostatními společnostmi
- tlak ze strany dopravce
- tlak ze strany silničních kontrol

Holandsko je malá země, ale silniční doprava zde díky návaznosti na dopravu po moři dosahuje obrovských rozměrů. Filozofií holandských kontrolních složek je nekontrolovat zbytečně „dobré“ dopravce a věnovat tak více pozornosti těm méně dobrým. Mají vypracovaný systém supervize u dopravců.

#### **4.6.3.2 Francie – problematika kabotáže**

Multilaterální výměna konaná ve Francii měla jako jeden z pilotních bodů problematiku kabotáže, která je pro Francii a okolní státy velmi důležitou otázkou. Ve Francii provozuje svoji činnost mnoho zahraničních dopravců neoprávněně, proti pravidlům nařízení ES. Sankce jsou při zjištění takového počínání vysoké, což je pochopitelné s ohledem na ochranu pracovního trhu. Porovnáním skutečně ujeté vzdálenosti (výstup ze záznamového zařízení) s deklarovaným místem nakládky a vykládky podpořeným ještě výpočtem vzdálenosti počátečního a kontrolního bodu, přibližně určí možnost provádění neoprávněných přeprav. Pokud řidič není schopen prokázat, jaké přepravy konal, vystavuje se nebezpečí velkého postihu. V naší republice platí sice stejná pravidla, sankce jsou také vysoké, nicméně se často setkáváme s neochotou policie se kontrolou dodržování podmínek kabotáže zabývat.

#### **4.6.4 Srovnání kontrolní činnosti v České republice s EU**

Při srovnání ostatních států EU a České republiky jsou procesy vlastní kontroly, ale hlavně administrace v ostatních zemích mnohem snazší. Nižší administrativní zátěž přináší vyšší množství kvalitně zkontrolovaných vozidel. Jako aktivní pozorovatel ECR je Česká republika zkoumána ze strany ostatních zemí a určitě nepatříme na spodní příčku žebříčku v kvalitě prováděných kontrol. Kontrolní jednotky v České republice pracují na vysoké úrovni a s velmi dobrým technickým vybavením. Jen skutečnost, že pracovníci CSPSD nemají možnost pracovat samostatně a vykonávaná činnost je pouze podpůrná či pomocná to poněkud kazí. Žádná jiná členská země v podobné situaci není.



## 5. Závěr

Cílem této bakalářské práce bylo charakterizovat a přiblížit problematiku a stav silniční kamionové dopravy a způsob její kontroly v souvislosti s poškozováním a přetěžováním pozemních komunikací, nedodržováním sociálních předpisů ze stran dopravců a jejich zaměstnanců řidičů, špatný technický stav používaných vozidel jež společně vedou k riziku poškozování životního prostředí a zdraví obyvatelstva.

Odbornou kontrolu provádí organizace Centrum služeb pro silniční dopravu, zřízená Ministerstvem dopravy České republiky prostřednictvím svých vysoce erudovaných pracovníků sdružených do mobilních expertních jednotek rozmístěných v jednotlivých částech naší republiky.

Úvodní část práce popisuje základní informace o vzniku prvních komunikací a jejich podobě, stručnou informaci o komunikacích v minulých stoletích. O skutečném budování komunikací lze hovořit od doby vlády Karla IV. a dále prokazatelně v období vlády Marie Terezie.

V hlavní části práce jsem se zaměřil na přiblížení jednotlivých činností Centra služeb pro silniční dopravu se zaměřením na hlavní jednotlivé druhy kontrolní činnosti tj., vážení, měření rozměrů vozidel, technický stav, kontrolu sociálních předpisů i spolupráci s jejich kolegy v zahraničí.

Za kalendářní rok bylo provedeno 3237 silničních kontrol při nich bylo zkontrolováno 24152 vozidel, přičemž počet vozidel, která porušila Zákon č. 111/1994 o silniční dopravě činil 3375, což představuje 13,97 % vozidel z celkového počtu kontrolovaných. 1143 vozidel z celkového počtu byla vozidla v režimu ADR a u 148 z nich byly zjištěny závady v dodržování předpisů pro přepravu nebezpečných věcí. Zjištěné přestupky vedly k udělení 6106 podnětů ke správnímu řízení, 930 kaucí, 6602 blokových pokut uložených na místě řidiči vozidla a 1484 zákazy další jízdy s vozidlem.

Mobilní expertní jednotky se výraznou měrou spolupodílejí na naplňování úkolů a cílů, vyplývajících z Nařízení vlády ČR k realizaci silničních kontrol při dohledu nad bezpečností a plynulostí provozu na dálniční síti ČR, zejména pak na dálnici D1. Jejich

práci lze kladně hodnotit dle mnohých hledisek. Jde hlavně o aktivní podíl pracovníků MEJ při realizaci úkonů státního odborného dozoru v silniční dopravě. Nižší trend v absolutním čísle kontrol je důsledkem směru vývoje posilování kvality odváděné práce na úkor kvantity a nárůstu četnosti prováděných úkolů. Časově nejnáročnějším kontrolním úkonem je kontrola zaměřená na odhalování manipulací se záznamovými zařízeními vozidel a to ať již jde o používání magnetů nebo zjišťování přítomnosti dalšího zdroje impulzů pro záznamové zařízení vozidla.

Nasazení mobilních jednotek CSPSD není pouze o práci při silničních kontrolách, jednotky se také aktivně podílí na výpomoci krajským úřadům při provádění úkonů státního odborného dozoru v rámci kontrol v provozovných dopravců, přestože prioritní nasazení vyškolených pracovníků a materiálně technicky vybavených jednotek předurčuje jejich prioritní nasazení na výkon silničních kontrol.

Organizace Centrum služeb pro silniční dopravu představuje v uvedené problematice ochrany životního prostředí, ochrany lidských životů a bezpečnějších silnic silný nástroj, nastavený správným směrem díky vysoce erudovaným pracovníkům ve výborně technicky vybavených mobilních expertních jednotkách. O Centru služeb pro silniční dopravu lze říci, že jde o celistvý systém jehož jednotlivé komponenty – mobilní expertní jednotky pracují dle jednotných postupů, které jsou vypracovány metodiky-specialisty dle platných právních norem a je schopno dosahovat vytyčených cílů.

## **6. Seznam použitých zkratk**

**ADR** – Accord Dangereuses Route, Přeprava nebezpečných věcí

**AETR** – Accord européen sûr les transports routiers, Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě

**CSPSD** – Centrum služeb pro silniční dopravu

**ECR** - Euro Controle Route

**MEJ** – Mobilní expertní jednotka

**VOSA** - Vehicle and Operator Services Agency

## **7. Seznam použitých zdrojů:**

### **Sborníky a brožury:**

Ministerstvo dopravy, 2013, Ročenka dopravy České republiky 2012

Ředitelství silnic a dálnic, 2013, Silnice a dálnice v České republice

### **Právní předpisy:**

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

Zákon č. 11/1994 Sb. o silniční dopravě ve znění pozdějších předpisů a další související zákony

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

Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 478/2000 Sb., kterou se provádí zákon o silniční dopravě

Nařízení EP 561/2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy (Úř. věst. L102)

### **Internetové zdroje:**

[www.vitejtenazemi.cz/cenia/index.php?p=historie\\_silnicni\\_dopravy&site=doprava](http://www.vitejtenazemi.cz/cenia/index.php?p=historie_silnicni_dopravy&site=doprava)

[www.ssok.cz/historie.php](http://www.ssok.cz/historie.php)

[http://cs.wikipedia.org/wiki/Pozemn%C3%AD\\_komunikace\\_v\\_%C4%8Cesku](http://cs.wikipedia.org/wiki/Pozemn%C3%AD_komunikace_v_%C4%8Cesku)

[www.cpspd.cz/index.php/dopravci/139-srovnani-kvality-kontrolni-cinnosti-v-ramci-ecr](http://www.cpspd.cz/index.php/dopravci/139-srovnani-kvality-kontrolni-cinnosti-v-ramci-ecr)

### **Ústní sdělení:**

Bergman, Pavel: Ústní sdělení - konzultace s pracovníkem CSPSD, Pardubice

## 8. Seznam obrázků a tabulek

Obrázek 1 Logo Centra služeb pro silniční dopravu .....	20
Obrázek 2 Kontrolní stanoviště pro vážení vozidel .....	22
Obrázek 3 Měření rozměrů vozidel – schéma .....	24
Obrázek 4 Měření rozměrů vozidla – foto .....	25
Obrázek 5 Vážní lístek .....	28
Obrázky 6 – 9 Nedostatky v technickém stavu .....	30
Tabulka - Výsledky technických silničních kontrol, dle jednotlivých MEJ.....	31
Obrázek 10 Doby řízení , přestávek v řízení a odpočinků podle AETR/ nařízení (ES) 561/2006 .....	34
Obrázek 11 Označení vozidel UN číslem a číslem nebezpečnosti látky při přepravě ADR – cisternová vozidla .....	39
Obrázek 12 Označování vozidel oranžovými tabulkami při přepravě ADR – kusové zásilky.....	40
Obrázek 13 Bezpečnostní značky dle tříd nebezpečnosti .....	41
Obrázek 14 Logo ECR (Euro Controle Route) .....	44