

**UNIVERZITA PARDUBICE**  
**DOPRAVNÍ FAKULTA JANA PERNERA**

**NÁVRH OPATŘENÍ KE ZLEPŠENÍ PRACOVNÍCH  
PODMÍNEK PRÁCE ŘIDIČE V MEZINÁRODNÍ  
A VNITROSTÁTNÍ KAMIONOVÉ DOPRAVĚ**

Bc. Hana Vokurková

Diplomová práce

2009

Univerzita Pardubice  
Dopravní fakulta Jana Pernera  
Katedra dopravního managementu, marketingu a logistiky  
Akademický rok: 2008/2009

## ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Bc. Hana VOKURKOVÁ**

Studijní program: **N3708 Dopravní inženýrství a spoje**

Studijní obor: **Dopravní management, marketing a logistika**

Název tématu: **Návrh opatření ke zlepšení pracovních podmínek práce řidiče v mezinárodní a vnitrostátní kamionové dopravě**

Z á s a d y   p r o   v y p r a c o v á n í :

Úvod

1. Charakteristika legislativy vztahující se k práci řidiče v mezinárodní a vnitrostátní kamionové dopravě
2. Analýza současného stavu působení legislativy na pracovní podmínky a náplň práce řidiče v mezinárodní a vnitrostátní kamionové dopravě
3. Návrh opatření pro zlepšení pracovních podmínek řidičů v mezinárodní a vnitrostátní kamionové dopravě
4. Vyhodnocení provozních a ekonomických dopadů vyplývajících ze zlepšení pracovních podmínek řidičů ve vnitrostátní a mezinárodní kamionové dopravě

Závěr

Rozsah grafických prací: **dle doporučení vedoucího**  
Rozsah pracovní zprávy: **50 - 60 stran**  
Forma zpracování diplomové práce: **tištěná**  
Seznam odborné literatury:  
**dle pokynů vedoucího práce**

Vedoucí diplomové práce: **Dr. Jan Kunhart, CSc.**  
Katedra dopravního managementu, marketingu  
a logistiky

Datum zadání diplomové práce: **28. listopadu 2008**

Termín odevzdání diplomové práce: **25. května 2009**



prof. Ing. Bohumil Culek, CSc.  
děkan

L.S.



prof. Ing. Vlastimil Melichar, CSc.  
vedoucí katedry

V Pardubicích dne 28. listopadu 2008

*Prohlašuji:*

*Tuto práci jsem vypracovala samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využila, jsou uvedeny v seznamu použité literatury.*

*Byla jsem seznámena s tím, že se na moji práci vztahují práva a povinnosti vyplývající ze zákona č. 121/2000 Sb., autorský zákon, zejména se skutečností, že Univerzita Pardubice má právo na uzavření licenční smlouvy o užití této práce jako školního díla podle § 60 odst. 1 autorského zákona, a s tím, že pokud dojde k užití této práce mnou nebo bude poskytnuta licence o užití jinému subjektu, je Univerzita Pardubice oprávněna ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložila, a to podle okolností až do jejich skutečné výše.*

*Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v Univerzitní knihovně Univerzity Pardubice.*

*V Pardubicích dne 25. 5. 2009*

*Bc. Hana Vokurková*

## ANOTACE

Diplomová práce se zabývá pracovními podmínkami řidiče v mezinárodní a vnitrostátní kamionové dopravě. Jsou zde uvedeny legislativní předpisy vztahující se k práci řidiče kamionu, dále náplň práce, návrh opatření pro zlepšení pracovních podmínek a vyhodnocení provozních a ekonomických dopadů vyplývajících ze zlepšení pracovních podmínek řidiče kamionu. Práci provázela snaha o naplnění dvou základních cílů: analyzovat pracovní podmínky řidiče kamionu a navrhnout vhodná opatření k jejich zlepšení.

## KLÍČOVÁ SLOVA

řidič, pracovní podmínky, kamionová doprava, náplň práce řidiče, Nařízení č. 561/2006

## TITLE

Proposal of improvement of working conditions of drivers in international and domestic haulage

## ANNOTATION

The diploma thesis deals with the working conditions in international and inland haulage. It presents the legislative regulations applicable for of truck drivers, the scope of their job, a proposal of measures to be taken in order to improve the working conditions, and an evaluation of operational and economic impacts arising from the improvement to the truck drivers' working conditions. The thesis has been accompanied by the effort to fulfil the two basic goals: the truck drivers working conditions analysis, and the proposal of suitable measures to be applied so as to improve those conditions.

## Keywords

driver, working conditions, truck transport, scope of drivers job, Statute nr. 561/2006

# OBSAH

ÚVOD.....	10
1 Charakteristika legislativy vztahující se k práci řidiče v mezinárodní a vnitrostátní kamionové dopravě.....	12
1.1 Základní předpisy .....	12
1.1.1 Evropská dohoda o práci osádek v mezinárodní silniční dopravě (dále jen „Dohoda AETR“) .....	13
1.1.2 Nařízení evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006, o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy (dále jen „Nařízení č. 561“) .....	14
1.1.3 Vozidla, na jejichž řidiče se nevztahuje Dohoda AETR ani Nařízení č. 561 a tedy ani povinnost vybavení tachografem .....	14
1.1.4 Vozidla, na jejichž řidiče se nevztahuje Dohoda AETR a tedy ani povinnost vybavení tachografem.....	15
1.1.5 Vozidla, na jejichž řidiče se nevztahuje Nařízení č. 561 a tedy ani povinnost vybavení tachografem.....	15
1.2 Další předpisy platné v České Republice .....	16
1.3 Pravidla práce řidičů v mezinárodní a vnitrostátní silniční dopravě .....	16
1.3.1 Kvalifikace řidičů v silniční dopravě v rámci EU .....	16
1.4 Pracovní režimy řidičů.....	18
1.4.1 Základní pojmy.....	18
1.4.2 Pracovní režimy řidičů podle Nařízení č. 561 .....	21

1.4.3	Pracovní režim řidiče podle Dohody AETR .....	25
1.4.4	Odchytky a výjimky .....	28
1.5	Záznamová zařízení .....	29
1.5.1	Analogový (kotoučový) tachograf.....	30
1.5.2	Digitální tachograf.....	35
1.6	Doklady nezbytné pro řízení a provoz vozidla .....	39
1.7	Zdravotní způsobilost řidiče .....	41
2	Analýza současného stavu působení legislativy na pracovní podmínky a náplň práce řidiče v mezinárodní a vnitrostátní kamionové dopravě .....	43
2.1	Nedostatek řidičů .....	43
2.2	Porušování předpisů.....	45
2.3	Nedostatek odpočivných míst a parkovišť pro kamiony .....	46
2.3.1	Průzkum odstavných ploch a stání .....	46
2.3.2	EUROWAG truckparky .....	49
2.4	Projekt jedeme v tom spolu .....	51
2.5	Zákazy jízd kamionů.....	52
2.5.1	Dopady rozšíření zákazů jízd na pátek po celý rok.....	53
2.6	Profesní způsobilost řidiče.....	56
2.7	Nehodovost nákladních vozidel.....	58

2.8	Náplň práce řidiče v mezinárodní a vnitrostátní kamionové dopravě .....	59
3	Návrh opatření pro zlepšení pracovních podmínek řidičů v mezinárodní a vnitrostátní kamionové dopravě.....	61
3.1	Důslednější kontroly dopravců .....	61
3.2	Řádný plat .....	61
3.3	Vybudování více parkovacích míst pro kamiony .....	62
3.4	Možnost parkování kamionů ve městech a zastavení u supermarketů .....	62
3.5	Lékařská pomoc na cestách .....	63
3.6	Sociální zázemí pro řidiče v místech nakládky/vykládky.....	63
3.7	Změna výcviku budoucích řidičů skupiny C a E v autoškolách.....	64
3.8	Zavedení profesního postupu.....	65
3.9	Zavedení učebního oboru „řidič kamionové dopravy“ .....	66
3.10	Zvýšení bezpečnosti na silnicích a ohleduplnosti mezi řidiči.....	67
3.11	Zákazy jízd kamionů .....	68
3.12	Vybava nákladních automobilů.....	69
4	Vyhodnocení provozních a ekonomických dopadů vyplývajících ze zlepšení pracovních podmínek řidičů ve vnitrostátní a mezinárodní kamionové dopravě .....	70
	Závěr.....	75
	Použitá literatura.....	77
	Seznam tabulek.....	79



Seznam obrázků.....	80
Seznam příloh.....	82

# ÚVOD

Silniční nákladní doprava během svého vývoje dosáhla významného místa v dopravní soustavě a její význam nestále vzrůstá. Je to dáno zejména řadou výhod, které svým uživatelům poskytuje a snadnějším přístupem provozovatelů silniční nákladní dopravy na dopravní trh. Nedílnou součástí provozování silniční nákladní dopravy jsou řidiči nákladních vozidel.

Práce řidiče kamionu je specifická a namáhavá, vyžaduje trvalou pozornost, množství specifických znalostí a dovedností a neustálou adaptabilitu. Stinnou stránkou práce řidiče kamionu je nepopulární rozložení pracovní doby a odloučení od domova, rodiny, přátel. Pryč jsou doby, kdy mělo zaměstnání řidiče nákladního vozidla kouzlo dalekých krajín. Dnes málokoho přiláká k profesi řidiče „volání dalek“, tedy ve skutečnosti fakt, že bude trávit na cestách celé dny a rodinu uvidí dva dny v týdnu nebo třeba jen dva dny v měsíci. Logicky proto z branže odcházejí právě řidiči ve věku mezi třiceti a pětatřiceti lety, kteří zakládají rodiny a již je neláká trávit většinu času mimo domov. Stejně s tím, jak upadá atraktivita povolání řidiče, upadá i jeho společenská prestiž. Lze opět vzpomínat na doby, kdy byl řidič kamionu pan někdo, protože dostával diety v tuzexových bonech. Pohled na řidiče kamionu je dnes ve společnosti téměř opačný.

Cílem této práce je analyzovat pracovní podmínky práce řidiče v mezinárodní a vnitrostátní kamionové dopravě a navrhnout vhodná opatření k jejich zlepšení. V první kapitole charakterizují legislativu vztahující se k práci řidiče v mezinárodní a vnitrostátní kamionové dopravě. Druhá kapitola je věnována analýze současného stavu působení legislativy na pracovní podmínky a náplni práce řidiče v mezinárodní a vnitrostátní kamionové dopravě. Ve třetí kapitole navrhuji opatření pro zlepšení pracovních podmínek řidičů v mezinárodní a vnitrostátní kamionové dopravě. V závěrečné čtvrté kapitole se pokouším vyhodnotit provozní a ekonomické dopady vyplývající ze zlepšení pracovních podmínek řidiče ve vnitrostátní a mezinárodní kamionové dopravě.

Ke zpracování Diplomové práce na téma „Návrh opatření ke zlepšení pracovních podmínek práce řidiče v mezinárodní a vnitrostátní kamionové dopravě“ jsem se rozhodla, protože již od malička bylo mým velkým snem stát se řidičkou kamionu. Tento sen jsem si minulý rok splnila a nyní jsem zaměstnána u jedné menší dopravní firmy jako řidička kamionu. I přes náročnost a stinné stránky tohoto povolání je pro mě tato práce potěšením a zároveň koníčkem. Doufám, že to tak bude i nadále.

# 1 Charakteristika legislativy vztahující se k práci řidiče v mezinárodní a vnitrostátní kamionové dopravě<sup>1</sup>

Česká republika se vstupem do Evropské unie v květnu 2004 zavázala dodržovat veškerou legislativu, která dosud platila a platí v rámci Evropské unie, přistoupit na podmínky jednotného trhu a dodržovat pravidla rovné konkurence. V oblasti silniční dopravy to mimo jiné znamená dodržování jednotných tzv. sociálních podmínek, kam patří zejména doby řízení vozidel, doby přestávek a doby odpočinků řidičů apod. Tyto jednotné a přesně dané sociální parametry pro práci řidičů mají vliv na konkrétní pracovní podmínky řidičů, a tím zároveň ovlivňují i bezpečný provoz na silnicích. Řidiči, kteří příliš dlouho řídí vozidlo a v důsledku toho jsou unavení a nepozorní, ohrožují nejen sebe, ale i ostatní účastníky silničního provozu a poškozují i své kolegy, kteří se chovají a jednají podle předpisů. To je také hlavní důvod, proč jsou pracovní režimy řidičů do takových detailů rozpracovány a především proč jsou také tak intenzivně kontrolovány v rámci celé Evropské unie.

## 1.1 Základní předpisy

Pracovní režimy řidičů v mezinárodní kamionové dopravě jsou upraveny dvěma základními předpisy: *Evropskou dohodou o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě* a *Nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006, o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy*. I když jsou si velmi podobné, nelze oba tyto předpisy zaměňovat.

---

<sup>1</sup> Zpracováno podle: *Pracovní režimy řidiče*. Praha: Springer Media CZ. ISBN 978-80-86411-85-9

### **1.1.1 Evropská dohoda o práci osádek v mezinárodní silniční dopravě (dále jen „Dohoda AETR“)**

Dohoda AETR byla sjednána 1. července 1970 v Ženevě. Jedná se o mnohostrannou mezinárodní dohodu. Tehdejší ČSSR přistoupila k dohodě 5. prosince 1970 s tím, že dohoda vstoupila v platnost pro ČSSR dnem 2. června 1976. Dohoda AETR upravuje věk řidičů, dobu řízení, přestávky a doby odpočinku, dále technické požadavky na kontrolní zařízení (kotoučové tachografy), jejich používání a kontroly.

Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě platí na území všech smluvních států Dohody AETR. V současné době jsou to následující země:

- všechny členské státy EU: Belgie, Bulharsko, Česká Republika, Dánsko, Estonsko, Finsko, Francie, Irsko, Itálie, Kypr, Litva, Lotyšsko, Lucembursko, Maďarsko, Malta, Německo, Nizozemsko, Polsko, Portugalsko, Rakousko, Rumunsko, Řecko, Slovensko, Slovinsko, Spojené království Velké Británie a Severního Irska, Španělsko, Švédsko
- státy náležící do Evropského společenství volného obchodu (ESVO): Norsko, Island a Lichtenštejnsko
- Švýcarsko
- další státy dohody AETR: Andorra, Ázerbájdžán, Bělorusko, Bosna a Hercegovina, Chorvatsko, Kazachstán, Makedonie, Moldávie, Ruská federace, Srbsko a Černá Hora, Turecko, Turkmenistán, Uzbekistán

Dohoda AETR platí místo existujících předpisů pro přepravy zboží a cestujících v přeshraniční silniční dopravě:

- z a/nebo do třetích zemí, které jsou smluvními státy Dohody AETR, nebo při průjezdu přes tyto země na celé jízdě trase, pokud jsou přepravy zajišťovány vozidly registrovanými v členském státě EU nebo v jedné ze zemí Dohody AETR

- z a/nebo do třetích země, která není smluvní stranou Dohody AETR, vozidly registrovanými v takové třetí zemi, na všech jízdních trasách uvnitř EU nebo na území smluvních států Dohody AETR

Dohodou AETR se řídí doprava mezi členským státem EU a jiným „nečlenem“ EU (který však podepsal dohodu AETR). Např. doprava mezi Českou republikou a Ruskou federací se pro vozidla registrovaná v Česku řídí po celé jízdní trase dohodou AETR.

### **1.1.2 Nařízení evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006, o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy (dále jen „Nařízení č. 561“)**

Nařízení č. 561 je obdobou vnitrostátního zákona. Je to obecně závazný předpis pro právnické i fyzické osoby a platí přímo ve všech členských státech EU. Obdobně jako Dohoda AETR upravuje minimální věk členů osádek, dobu řízení, přestávky v řízení, denní a týdenní dobu odpočinku a dále zejména povinnosti dopravců. Na tento předpis úzce navazuje další Nařízení (EHS) č. 3821/85, které se podrobně zabývá technickými požadavky na záznamová zařízení, a to jak na kotoučové, tak na digitální tachografy, včetně zásad pro jejich používání.

Nařízení č. 561 a Nařízení č. 3821/85 platí pro silniční přepravy *výhradně uvnitř Evropské unie* nebo mezi zeměmi EU, Švýcarskem a zeměmi EHP (Norskem, Lichtenštejnskem, popř. Islandem). Řidiči vozidel registrovaných v zemích mimo Dohodu AETR se na území EU musí řídit Nařízením 561.

### **1.1.3 Vozidla, na jejichž řidiče se nevztahuje Dohoda AETR ani Nařízení č. 561 a tedy ani povinnost vybavení tachografem**

- vozidla pro přepravu nákladů, jejichž největší povolená hmotnost včetně přívěsu nebo návěsu nepřekračuje 3 500 kg (vozidlo bez schváleného tažného zařízení)

- vozidla pro přepravu cestujících s počtem míst k sezení maximálně 1 + 8 osob (vozidlo bez schváleného tažného zařízení i v případě komerčního užití)
- vozidla pro přepravu cestujících na pravidelných linkách, kde délka tratě nepřesahuje 50 km
- vozidla ozbrojených sil, civilní obrany, požární ochrany a policie
- vozidla používaná za mimořádných okolností nebo při záchranných akcích, včetně vozidel používaných při neobchodní přepravě humanitární pomoci
- specializovaná vozidla používaná pro lékařské účely
- vozidla pro zvláštní účely (údržba a opravy kanalizace, plynu, elektřiny, údržba a kontrola silnic, odvoz a likvidace odpadků, telegrafní a telefonní služby, poštovní služby, rozhlasové a televizní vysílání)
- vozidla přepravující cirkus a lunapark
- vozidla používaná pro svoz mléka z farem a zpětnou přepravu kontejnerů na mléko nebo mléčných výrobků určených pro krmení dobytka na farmy

#### **1.1.4 Vozidla, na jejichž řidiče se nevztahuje Dohoda AETR a tedy ani povinnost vybavení tachografem**

- speciální havarijní vozidla
- vozidla, jejichž nevyšší dovolená rychlost nepřesahuje 30 km/h
- vozidla používaná pro nekomerční přepravu nákladů pro osobní užití

#### **1.1.5 Vozidla, na jejichž řidiče se nevztahuje Nařízení č. 561 a tedy ani povinnost vybavení tachografem**

- speciální havarijní vozidla, operující-li v okruhu 100 km od místa obvyklého stanoviště
- vozidla, jejichž nejvyšší dovolená rychlost přesahuje 40 km/h
- vozidla používaná pro nekomerční přepravu nákladů pro osobní užití, jejichž maximální přípustná hmotnost nepřesahuje 7 500 kg

- užitková vozidla, která jsou považována podle příslušných předpisů za historická a používají se k neobchodní přepravě cestujících nebo zboží

## **1.2 Další předpisy platné v České Republice**

- Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě
- Vyhláška č. 478/2000 Sb., kterou se provádí zákon o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů
- Vyhláška č. 341/2002 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů
- ZP PP č. 85/2006, kterým se upravuje činnost dopravní policie při dohledu na silniční provoz, ve znění pozdějších změn a doplňků

## **1.3 Pravidla práce řidičů v mezinárodní a vnitrostátní silniční dopravě**

Požadavky na řidiče v silniční dopravě v rámci členských zemí EU se sjednocují. Důvodem je na jedné straně snaha o to, aby se pokud možno co nejvíce vyrovnaly podmínky pro přístup k řidičskému povolání a pro jeho výkon. Na druhé straně je cílem zvyšovat kvalifikaci řidičů především v zájmu dodržování sociálních předpisů, vyšší bezpečnosti silničního provozu, hospodárnosti provozu apod.

### **1.3.1 Kvalifikace řidičů v silniční dopravě v rámci EU**

V jednotlivých členských zemích EU postupně vstupují v platnost zákony, které zpracovávají Směrnici Evropského parlamentu a Rady 2003/59/ES o výchozí kvalifikaci a pravidelném školení řidičů některých silničních vozidel pro nákladní dopravu. Parlament



České republiky schválil novelu zákona, který se kvalifikací řidičů zabývá. Tento Zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti řidičů nabyt účinnosti dne 1. ledna 2008.

Novinkou pro řidiče v silniční dopravě v rámci EU je povinnost absolvovat *povinné vstupní školení* se zkouškou a následná *pravidelná školení* (7 hodin ročně) v rámci zdokonalování odborné způsobilosti řidičů. Tato povinnost se týká každého řidiče pokud řídí motorové vozidlo, k jehož řízení opravňuje řidičské oprávnění skupiny C, C+E, D, D+E nebo podskupiny C1, C1+E, D1, D1+E nebo řidičské oprávnění uznávané jako rovnocenné, který:

- je občanem členského státu EU a má na území ČR trvalý pobyt
- je občanem členského státu EU a má na území ČR přechodný pobyt, který trvá alespoň 185 dnů v kalendářním roce
- je občanem jiného než členského státu EU a vykonává závislou práci pro zaměstnavatele usazeného na území ČR nebo podniká na území ČR

### **Povinné vstupní školení**

Provádí se formou výuky a výcviku a je zakončeno zkouškou. Předmětem výuky je získání a prohloubení znalostí teorie řízení a zásad bezpečné jízdy, ovládání a údržba vozidla, předpisů o silniční dopravě a provozu vozidel, zdravotnické přípravy, zdravotních rizik a jejich předcházení v provozu na pozemních komunikacích, prevence a řešení mimořádných událostí v provozu na pozemních komunikacích, hospodářského prostředí a dopravního trhu a ekologického provozu vozidla.

V souvislosti se změnami nároků na povinnou kvalifikaci řidičů se změnila věkové hranice pro řízení jednotlivých kategorií vozidel. Řidič, který absolvuje vstupní školení v základním rozsahu 140 hodin, bude oprávněn řídit vozidla skupiny C, C+E až od 21 let. Řidič, který absolvuje vstupní školení v rozšířeném rozsahu 280 hodin, bude oprávněn řídit vozidla skupiny C, C+E od 18 let.

## **Pravidelné školení**

Řidič se zúčastní pravidelného školení v celkové rozsahu 35 hodin do konce pátého roku od data vydání průkazu. Pravidelné školení je rozděleno do ročních kurzů v rozsahu 7 hodin. Dokladem o absolvování takového školení je průkaz profesní způsobilosti řidiče, který je jednotný a uznávaný ve všech zemích EU. Jeho platnost je 5 let.

Plně platné budou v EU tyto předpisy od 10. září 2009 pro řidiče nákladních vozidel (skupiny řidičských oprávnění C, C+E, C1, C1+E).

Řidiči, kteří již jsou držiteli platného osvědčení profesní způsobilosti, si budou muset požádat o vydání nového průkazu profesní způsobilosti. Nebudou muset absolvovat vstupní školení a zkoušku, týkají se jich pouze pravidelná školení.

## **1.4 Pracovní režimy řidičů**

### **1.4.1 Základní pojmy**

**Doba řízení** – doba trvání činnosti řízení (zaznamenává se buď tachografem, nebo ručně). Začíná okamžikem, kdy řidič začne řídit vozidlo po skončení jedné doby odpočinku nebo přestávce, do okamžiku, kdy začne další doba odpočinku nebo přestávka (tj. „od odpočinku do odpočinku“). Doba řízení může být nepřetržitá nebo přerušovaná přestávkami.

**Denní doba řízení** – celková doba řízení mezi skončením jedné denní doby odpočinku a začátkem druhé denní doby odpočinku nebo mezi denní dobou odpočinku a týdenní dobou odpočinku (tj. mezi dvěma denními odpočinky nebo mezi jedním denním a jedním týdenním odpočinkem).

**Týdenní doba řízení** – celková doba řízení během jednoho týdne. Týdenní doba řízení je součet jednotlivých denních dob řízení během kalendářního týdne. Sleduje se doba řízení během jednoho týdne a během dvou po sobě následujících týdnů.

**Týden** – období mezi 00.00 hodin v pondělí a 24.00 hodin v neděli (pojmy „týdenní doba řízení“, „pracovní týden“ apod. se vztahují ke kalendářnímu týdnu).

**Provoz s více řidiči** – stav, kdy jsou mezi dvěma po sobě následujícími denními dobami odpočinku nebo mezi denní dobou odpočinku a týdenní dobou odpočinku ve vozidle přítomni nejméně dva řidiči, aby je řídili. Během první hodiny provozu s více řidiči není přítomnost dalšího řidiče nebo řidičů povinná, ve zbývajících době však povinná je.

**Jiná práce** – je doba, kdy řidič nemůže volně nakládat se svým časem a musí být přítomen na svém pracovišti, aby mohl kdykoliv začít se svou obvyklou prací, tzn. řízením vozidla (zejména nakládka a vykládka, technická údržba vozidla, administrativní práce spojené s řízením vozidla, vyřizování správních záležitostí např. s policií nebo celníky a jakákoli další práce pro téhož nebo jiného zaměstnavatele v odvětví dopravy či jinde). Předběžná délka této doby řidiči není známa. Jako jinou práci řidič zaznamená i řízení jiného vozidla, na které se Nařízení nevztahuje a které je používáno k obchodním účelům. Tento zápis provede ručně na záznamový list, výtisk nebo zadá ručně na tachografu.

**Pracovní pohotovost** – doba, kdy člen osádky sice nemusí být na svém pracovišti, ale musí být k dispozici a být připraven na pokyn zahájit jízdu, pokračovat v řízení nebo provádět jinou práci. Předběžná délka této doby musí být řidiči předem známa. Zápis o době pracovní pohotovosti od poslední denní nebo týdenní doby odpočinku řidič provede ručně na záznamový list, výtisk nebo zadá ručně na tachografu.

**Přestávka v řízení** – doba, během níž řidič nesmí řídit ani vykonávat jinou práci a která je určena výhradně k jeho zotavení.

**Doba odpočinku** – nepřerušená doba nejméně 1 hodiny, během níž může řidič volně nakládat se svým časem.

**Běžná denní doba odpočinku** – doba odpočinku v celkovém trvání nejméně 11 hodin. Lze ji případně rozdělit do dvou časových úseků, z nichž první musí být nepřerušovaná doba v celkovém trvání nejméně 3 hodiny a druhá část nepřerušené doby odpočinku v celkovém trvání nejméně 9 hodin (tzn.  $9 + 3 = 12$  hodin).

**Zkrácená denní doba odpočinku** – doba odpočinku v celkovém trvání nejméně 9 hodin, ale kratší než 11 hodin.

**Týdenní doba odpočinku** – týdenní doba, během níž může řidič volně nakládat se svým časem. Zahrnuje běžnou a zkrácenou týdenní dobu odpočinku.

**Běžná týdenní doba odpočinku** – doba odpočinku je doba odpočinku v celkovém trvání nejméně 45 hodin.

**Zkrácená týdenní doba odpočinku** – doba odpočinku kratší než 45 hodin, která smí být zkrácena na nejméně 24 po sobě jdoucích hodin.

**Časový úsek 24 hodin** – představuje tzv. „plovoucí den“, který vzhledem k probíhajícímu reálnému času „plave“, pohybuje se, může tedy začít v jednom kalendářním dni a pokračovat do dalšího kalendářního dne. Plovoucí den obsahuje denní dobu řízení a denní dobu odpočinku (tyto pojmy se vztahují k úseku 24 hodin, nikoliv ke kalendářnímu dni).

## 1.4.2 Pracovní režimy řidičů podle Nařízení č. 561

### Doba řízení

**Denní doba řízení** nesmí přesáhnout **9 hodin**, nejvýše dvakrát za týden může být prodloužena na **10 hodin**.

- ⇒ **týdenní doba řízení** (tj. doba v kalendářním týdnu) nesmí přesáhnout **56 hodin**
- ⇒ **celková doba řízení** za dva po sobě následující týdny nesmí přesáhnout **90 hodin**

Denní a týdenní doba řízení zahrnují celkovou (sečtenou) dobu řízení na území EU nebo třetí země. To znamená, že u jednoho řidiče se sčítají všechny doby řízení dohromady bez ohledu na to, ve které zemi řidič řízení vykonal. Totéž platí i o odpočincích, jiných pracích a pohotovostech.

### Přestávky v řízení

**Po 4,5 hodinách řízení** musí řidič zařadit nepřerušenu přestávku nejméně **45 minut**, pokud nezapočne dobu odpočinku. Tato přestávka smí být nahrazená přestávkou nejméně **15 minut, po které následuje přestávka nejméně 30 minut** (nikoliv naopak), zařazeným do doby řízení nebo okamžitě po této době. **Přestávky** může řidič trávit pouze ve **stojícím vozidle** nebo **mimo vozidlo** (také v trajektu nebo po železnici), nebo **v pohybujiícím se vozidle, které řídí jiný řidič**. Během těchto přestávek nesmí řidič vykonávat žádné jiné práce (jinou činnost). Doba čekání a doba nevěnovaná řízení strávená v jedoucím vozidle, na trajektu nebo ve vlaku se nepovažují za jinou práci. To znamená, že doby přestávek v řízení lze trávit v jedoucím vozidle – pokud dotyčná osoba neřídí – nebo na trajektu či ve vlaku. **Přestávky nesmí být považovány za denní odpočinek.**

## Příklady správného rozložení denní doby řízení a přestávek

**Obr. č. 1:** Rozložení doby řízení a přestávek

do ba řízení 4,5 h	přestávka 45 min	do ba řízení 4,5 h
-----------------------	---------------------	-----------------------

Zdroi: Autor

**Obr. č. 2:** Rozložení denní doby řízení a přestávek

do ba řízení 3 h	přestávka 45 min	do ba řízení maximálně 4,5 h
---------------------	---------------------	---------------------------------

Zdroi: Autor

*V tomto případě by řidič mohl v rámci denní doby řízení řídit ještě 1,5 hodiny, ale až po přestávce 45 minut (případně 2,5 hodiny po přestávce 45 minut, pokud by šlo o první nebo druhou pracovní dobu prodlouženou na 10 hodin v jednom týdnu).*

**Obr. č. 3:** Rozložení denní doby řízení a přestávek

do ba řízení 3 h	přestávka 15 min	do ba řízení 1,5 h	přestávka 30 min	do ba řízení maximálně 4,5 h
---------------------	---------------------	-----------------------	---------------------	---------------------------------

Zdroi: Autor

**Obr. č. 4:** Rozložení denní doby řízení a přestávek

do ba řízení 1 h	přestávka 15 min	do ba řízení 1,5 h	přestávka 30 min	do ba řízení maximálně 4,5 h
---------------------	---------------------	-----------------------	---------------------	---------------------------------

Zdroi: Autor

*V tomto případě by řidič mohl v rámci denní doby řízení řídit ještě 2 hodiny, ale až po přestávce 45 minut (případně 3 hodiny po přestávce 45 minut, pokud by šlo o první nebo druhou pracovní dobu prodlouženou na 10 hodin v jednom týdnu).*

**Obr. č. 5: Rozložení denní doby řízení a přestávek**

doba řízení 2 h	přestávka 15 min	doba řízení 1,5 h	jiná práce 15 min	doba řízení 1 hod	přestávka 30 min	doba řízení maximálně 4,5 h
--------------------	---------------------	----------------------	----------------------	----------------------	---------------------	--------------------------------

Zdroj: Autor

**Obr. č. 6: Rozložení denní doby řízení a přestávek**

doba řízení 2 h	jiná práce 15 min	doba řízení 1,5 h	jiná práce 15 min	doba řízení 1 hod	přestávka 45 min	doba řízení maximálně 4,5 h
--------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	---------------------	--------------------------------

Zdroj: Autor

**Obr. č. 7: Rozložení denní doby řízení a přestávek**

doba řízení 1 h	přestávka 30 min	doba řízení 3,5 h	přestávka 30 min	doba řízení maximálně 4,5 h
--------------------	---------------------	----------------------	---------------------	--------------------------------

Zdroj: Autor

*Vzhledem k tomu, že Nařízení č. 561 vyžaduje, aby rozdělená přestávka měla v první části nejméně 15 minut a v druhé nejméně 30 minut, nic nebrání tomu, aby řidič zařadil přestávku delší – v tomto případě 2 x 30 minut.*

## **Denní odpočinek**

Denní odpočinek je doba, během níž může řidič volně nakládat se svým časem.

**Běžná denní doba odpočinku** je doba odpočinku v celkovém trvání nejméně za sebou následujících **11 hodin** v průběhu 24 hodin.

**Zkrácení denní doby odpočinku** – běžný denní odpočinek smí být zkrácen na **nejméně 9 za sebou následujících hodin** (tzn. je-li denní odpočinek v průběhu 24 hodin alespoň 9 hodin, ale kratší než 11 hodin, považuje se dotyčná denní doba odpočinku za zkrácenou). **Běžný odpočinek** smí být zkrácen **nevýše třikrát týdně**. Mezi dvěma týdenními

dobami odpočinku smí mít řidič maximálně tři zkrácené denní doby odpočinku. Zkrácená doba denního odpočinku se nenahrazuje, doba týdenních odpočinku však ano.

**Rozdělení denního odpočinku** – ve dnech, ve kterých odpočinek není zkrácen, smí být čerpán **ve dvou oddělených částech během 24 hodin**. První část musí být nepřerušovaná doba v celkovém trvání **nejméně 3 hodiny** a druhá část nepřerušované doby odpočinku musí trvat **nejméně 9 za sebou následujících hodin**. V případě rozdělení musí tedy běžný denní odpočinek trvat nejméně 12 hodin (3 + 9).

**Provoz se dvěma řidiči** – jsou-li ve vozidle nejméně dva řidiči, musí mít každý z nich denní odpočinek **nejméně 9 za sebou následujících hodin v průběhu každých 30 hodin** od skončení předchozího denního nebo týdenního odpočinku. Při provozu se dvěma řidiči není možné dělit doby odpočinku ani odpočinek zkracovat. Během první hodiny provozu není přítomnost dalšího řidiče povinná, ve zbývajícím době však ano.

Pokud se řidič rozhodne, smí strávit denní dobu odpočinku mimo místo obvyklého odstavení vozidla **v zaparkovaném vozidle**, pokud je vybaveno lehátkem (pro každého řidiče).

## **Týdenní odpočinek**

Běžná týdenní doba odpočinku musí mít trvání **nejméně 45 po sobě následujících hodin**. V každém týdnu musí být jedna z denních dob odpočinku použita jako týdenní odpočinek, tj. prodloužena na celkové trvání 45 po sobě následujících hodin. **Týdenní doba odpočinku** musí začít **nejpozději po uplynutí šesti 24hodinových časových úseků** (plovoucích dnů) od skončení předchozí týdenní doby odpočinku. V kterýchkoliv **dvou po sobě následujících kalendářních týdnech** musí mít řidič **dvě běžné týdenní doby odpočinku** (2 x 45 hodin) nebo **jednu běžnou a jednu zkrácenou dobu odpočinku** (45 hodin + 24 hodin). Dvě zkrácené týdenní doby za sebou nejsou povoleny.



**Zkrácení týdenní doby odpočinku** – běžný týdenní odpočinek smí být **zkrácen na 24 hodin** za podmínky, že toto zkrácení bude **vyrovnáno/nahrazeno odpovídající dobou odpočinku** vybranou vcelku před koncem třetího týdne následujícího po dotyčném týdnu. Jakákoli doba odpočinku vybraná náhradou ze zkrácení doby týdenního odpočinku musí být připojena k jinému odpočinku trvajícím nejméně 9 hodin a musí být zajištěna na žádost řidiče na stanovišti vozidla nebo v místě pobytu řidiče. Pokud se řidič rozhodne, smí strávit zkrácenou týdenní dobu odpočinku mimo místo obvyklého odstavení vozidla v zaparkovaném vozidle, pokud je vybaveno lehátkem (pro každého řidiče). Týdenní doba odpočinku, která začíná v jednom týdnu a pokračuje do týdne následujícího, smí být připojena k jednomu nebo k druhému z těchto týdnů, nikoli k oběma.

### **1.4.3 Pracovní režim řidiče podle Dohody AETR**

#### **Doba řízení**

- ⇒ denní doba řízení **nesmí přesáhnout 9 hodin**, dvakrát za týden může být prodloužena na **10 hodin**
- ⇒ **po nejvýše 6 denních dobách řízení** musí řidič zařadit **týdenní odpočinek**, týdenní doba odpočinku smí být přesunuta na konec šestého dne, jestliže celková doba řízení po dobu 6 dnů nepřesahuje maximum odpovídající 6 denním dobám řízení
- ⇒ **celková doba řízení nesmí překročit 90 hodin** v období dvou po sobě následujících týdnů

#### **Přestávky v řízení**

Po 4,5 hodinách řízení musí mít řidič přestávku nejméně 45 minut (pokud nezapočte dobu odpočinku). Tato přestávka smí být nahrazena nejméně 15minutovými přestávkami, zařazenými do doby řízení nebo okamžitě po této době (3 přestávky, 3 x 15 minut). Během těchto přestávek nesmí řidič vykonávat žádné jiné práce (jinou činnost). Pro účely tohoto

článku se doba čekání a době nevěnovaná řízení strávená v jedoucím vozidle, na trajektu nebo ve vlaku nepovažují za „jiné práce“. Přestávky nesmí být považovány za denní odpočinek.

### **Denní odpočinek**

V průběhu každých 24 hodin musí mít řidič odpočinek nejméně **11 za sebou následujících hodin**.

**Zkrácení denního odpočinku** – denní odpočinek smí být **zkrácen na nejméně 9 za sebou následujících hodin** nejvýše **tříkrát týdně** za podmínky, že bude poskytnuta odpovídající doba odpočinku pro vyrovnání před koncem následujícího týdne (3 x 9 hodin). Zkrácený denní odpočinek nutno vyrovnat nejpozději před koncem následujícího týdne.

**Rozdělení denního odpočinku** – ve dnech, ve kterých odpočinek není zkrácen, smí být čerpán ve dvou nebo třech oddělených částech během 24 hodin, přičemž jedna z těchto částí musí trvat nejméně 8 za sebou následujících hodin. V takovém případě se minimální doba denního odpočinku **prodlužuje na 12 hodin** (např. 8 + 4 hodin). Řidič smí trávit denní odpočinek ve vozidle, pokud je vozidlo vybaveno lehátkem a při odpočinku vozidlo nejede.

**Provoz se dvěma řidiči** – jsou-li ve vozidle nejméně dva řidiči, musí mít každý z nich denní odpočinek **nejméně 8 za sebou následujících hodin** v průběhu každých **30 hodin**. Při osádce dvou řidičů je při řízení vozidla jedním z řidičů nutná přítomnost i druhého řidiče ve vozidle, a to během celého sledovaného 30hodinového časového úseku (kromě první hodiny po zahájení časového úseku po skončení denního nebo týdenního odpočinku). Aby tedy dva řidiči mohli využít výhod provozu s více řidiči, tj. aby pro ně platil 30 hodinový časový úsek a 8hodinové (podle AETR), resp. 9hodinové doby odpočinku (podle Nařízení č. 561), musí tuto podmínku přítomnosti ve vozidle splnit.

## Týdenní odpočinek

V každém týdnu musí být jedna z denních dob odpočinku použita jako týdenní odpočinek, tzn. prodloužena na celkové trvání **45 po sobě následujících hodin**.

**Zkrácení týdenního odpočinku** – týdenní doba odpočinku smí být zkrácena na **nejméně 36 po sobě následujících hodin**, je-li vybírána na stanovišti vozidla nebo v místě pobytu řidiče, nebo na **nejméně 24 po sobě následující hodiny**, je-li vybírána mimo tato místa. Každé **zkrácení musí být vyrovnáno** odpovídající dobu odpočinku vybranou vcelku před koncem třetího týdne následujícího po dotyčném týdnu. Týdenní doba odpočinku, která začíná v jednom týdnu a pokračuje do týdne následujícího, smí být započítána do jednoho nebo do druhého z těchto týdnů. Jakákoli doba odpočinku vybraná náhradou za zkrácení dob odpočinku denního a/nebo týdenního musí být připojena k jinému odpočinku trvajícím nejméně 8 hodin a musí být zajištěna na žádost řidiče na stanovišti vozidla nebo v místě pobytu řidiče.

## Příklad správného rozložení denní doby řízení a přestávek

Obr. č. 8: Rozložení denní doby řízení a přestávek

doba řízení 2 h	přestávka 15 min	doba řízení 1,5 h	přestávka 15 min	doba řízení 1 h	přestávka 15 min	doba řízení maximálně 4,5 h
--------------------	---------------------	----------------------	---------------------	--------------------	---------------------	--------------------------------

Zdroj: Autor

*Tento příklad ukazuje rozdíl ve způsobu dělení přestávky mezi oběma předpisy: přísnější Nařízení č. 561 toto dělení přestávek neumožňuje.*

#### 1.4.4 Odchylky a výjimky

**Odchylky pro trajekty a železnici** – pokud řidič nákladní nebo osobní dopravy doprovází vozidlo přepravované na trajektu nebo po železnici, smí přerušit denní odpočinek, a to pouze dvakrát jinými činnostmi, které nepřesáhnou jednu hodinu (podle AETR smí řidič takto přerušit denní odpočinek pouze jednou). Podle AETR musí řidič zároveň splnit následující podmínky:

- část denního odpočinku strávená na zemi se musí nacházet před nebo po části denního odpočinku stráveného na palubě trajektu nebo vlaku
- doba **mezi** oběma částmi přerušeno denního odpočinku musí být co nejkratší a v žádném případě **nesmí přesáhnout jednu hodinu** před najetím vozidla (na loď nebo vlak), nebo jednu hodinu po opuštění (lodi nebo vlaku), přičemž celní formality se započítávají do doby najetí (na loď či vlak) nebo do doby opuštění (lodi nebo vlaku).
- během obou výše uvedených částí denního odpočinku musí mít řidič **k dispozici lůžko nebo lehátko**

Pokud se řidič řídí Dohodou AETR, smí takto přerušeno odpočinek prodloužit o dvě hodiny. Řídí-li se Nařízením č. 561, pak se přerušeno denní odpočinek neprodlužuje.

**Odchylky pro cestu k vozidlu a od vozidla** – jakákoli doba, kterou řidič stráví na cestě do místa nebo z místa, kde se ujme vozidla, které spadá do působnosti Nařízení č. 561 a které se nenachází v místě řidičova bydliště ani v provozovně zaměstnavatele, kde má řidič obvyklou základnu, se nezapočítává jako doba odpočinku. Výjimka je pouze v případě, že se řidič nachází na trajektu nebo ve vlaku a má přístup k lůžku či lehátku (pak se tato doba počítá jako doba odpočinku). Pokud je řidič na cestě ke svému vozidlu nebo od svého vozidla, které se nenachází v místě jeho bydliště ani v provozovně zaměstnavatele, nucen řídit jiné vozidlo, které nespadá do působnosti Nařízení č. 561 (např. osobní vozidlo), je tato doba řízení jiného vozidla započítávána jako jiná práce.

**Jiné odchylky** – řidič se může odchýlit od ustanovení Nařízení č. 561 nebo Dohody AETR pouze v míře nezbytné pro dojetí na vhodné místo zastávky tak, aby zajistil bezpečnost osob, vozidla které řídí, nebo jeho nákladu, pokud neohrozí bezpečnost silničního provozu. Důvod odchylky uvede řidič ručně na záznamovém listu záznamového zařízení (tachografu), na výtisku ze záznamového zařízení nebo ve svém pracovním plánu nejpozději po dojetí na vhodné místo zastávky.

## **1.5 Záznamová zařízení**

Povinnost mít vozidlo vybaveno tachografem nebo elektronickým kontrolním záznamovým zařízením s registrací pracovní činnosti řidiče, homologovaným podle nařízení Rady (EHS) č. 3821/85, stanoví českým dopravcům vyhláška č. 341/2002 Sb. Tachografy musí být ověřovány jednou za dva roky pracovištěm pověřeným Úřadem pro technickou normalizace, měření a zkušebnictví a musí být včetně jejich pohonu zaplombovány.

Na silniční dopravu na území Evropské unie se vztahuje nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovém zařízení v silniční dopravě, které stanovuje technické podmínky pro instalaci, kontroly, používání a provoz tachografů, a to jak analogových, tzv. kotoučových, tak digitálních. Vozidla, která jsou registrována v některém z členských států Evropské unie a používána pro silniční přepravu cestujících nebo zboží (s výjimkou některých druhů vozidel, viz kapitoly 1.1.3, 1.1.4 a 1.1.5.), musí mít zabudováno záznamové zařízení. Vozidla, která jsou poprvé přihlášena do provozu od 1. května 2006, musí být vybavena výhradně digitálním tachografem.

Dohoda AETR kromě úpravy pracovního režimu osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě také stanovuje podmínky pro zabudování a používání kontrolního záznamového zařízení (tachografu), a to zatím pouze analogového. Tyto podmínky platí na území každého smluvního státu Dohody AETR pro veškerou mezinárodní silniční dopravu (kromě výjimek pro některé druhy vozidel, viz kapitoly 1.1.3, 1.1.4 a 1.1.5). V současné době se připravuje změna Dohody, tak aby byla sjednocena pravidla pro zavedení digitálních

tachografů podle pravidel, která již byla schválena v rámci zemí EU. Země AETR, které dosud tyto změny nezavedly, by však již dnes měly bez problémů přijímat a kontrolovat vozidla registrovaná v EU a vybavená digitálními tachografy.

### 1.5.1 Analogový (kotoučový) tachograf

Analogové kontrolní záznamové zařízení, tzv. kotoučový nebo EC tachograf je přístroj určený k zabudování do vozidla pro automatickou nebo poloautomatickou indikaci záznamů o provozu těchto vozidel a o pracovních režimech řidičů. Záznamový list z tohoto přístroje je ve tvaru kotouče. Montáž a opravy záznamového zařízení mohou provádět pouze oprávnění pracovníci nebo schválené dílny. Přístroj je označen schvalovacím (popisovým) štítkem. Na dobře viditelném místě na vozidle nebo na přístroji je umístěn montážní štítek, který je při každé kontrole nebo jakémkoli jiném zásahu vyžadujícím úpravu nastavení vyměněn za nový. Pravidelné kontroly a cejchování zařízení zabudovaného ve vozidle se provádějí jednou za dva roky a mohou být prováděny v rámci kontrol technické způsobilosti motorových vozidel.

Kontrolní záznamové zařízení (tachograf) zaznamenává tyto údaje:

- vzdálenost ujetou vozidlem
- rychlost vozidla
- dobu řízení (symbol volantu)
- dobu jiné práce (symbol kladívka) nebo pracovní pohotovosti (symbol čtverečku)
- přerušení práce a denní doby odpočinku (symbol lůžka)
- otevření skříňky obsahující záznamový list
- přerušení dodávky proudu nebo přerušení signálu mezi snímačem a přístrojem (u elektronických typů)

Obr. č. 9: Symboly činnosti řidiče na záznamovém zařízení



Zdroj: Autor

Záznamová zařízení vozidel se dvěma řidiči musí zaznamenat souběžně, ale odděleně na dvou samostatných záznamových listech údaje o době řízení, době ostatní práce nebo pracovní pohotovosti a přerušení práce a denní doby odpočinku.

**Obr. č. 10: Analogový tachograf**



Zdroj: Autor

### **Záznamové listy (tachografické kotouče)**

Záznamové listy se vkládají do kontrolního záznamového zařízení (tachografu). Jsou určeny k přijímání a zaznamenávání údajů, které na něm průběžně provádí zapisovací zařízení záznamového přístroje.

Přední strana záznamového listu obsahuje tato pásma záznamů:

- oblast vyhrazenou pro záznamy týkající se rychlosti
- oblast vyhrazenou pro záznamy ujeté vzdálenosti
- jedno nebo více pásem pro záznamy doby řízení , dalších dob pro práci a pracovní pohotovost, dob přerušení práce a odpočinku řidičů

Na listu je také volný prostor pro rukopisné zápisy řidiče, které řidič vyplní před jízdou:

- příjmení a jméno
- datum a místo začátku a konce použití listu
- registrační značka vozidla nebo vozidel, k nimž byl řidič přidělen po dobu používání listu
- záznamy z počítadla kilometrů vozidla nebo vozidel, k nimž byl řidič přidělen po dobu používání listu

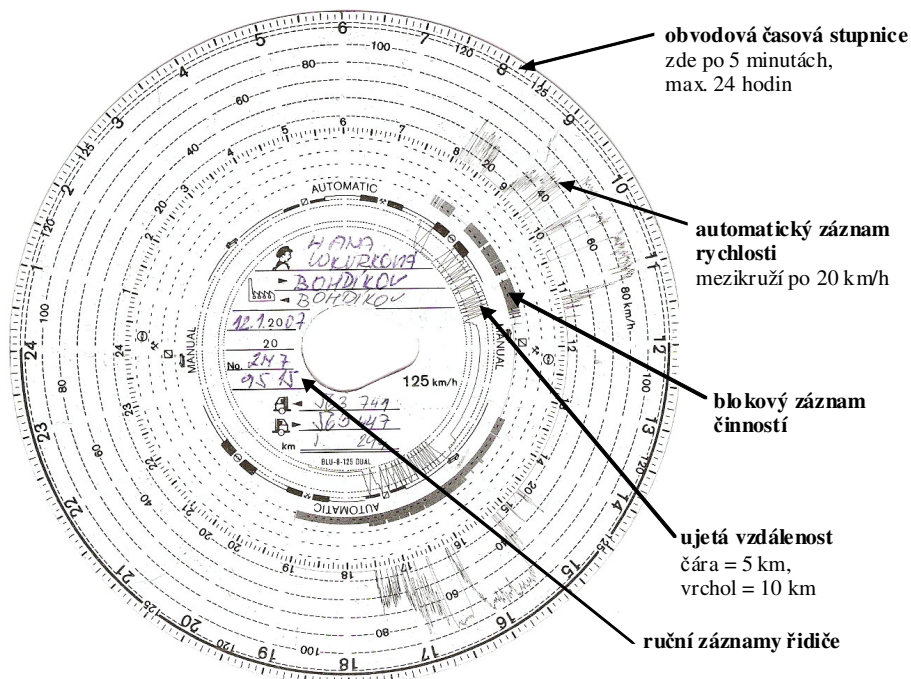
Prostor pro rukopisné záznamy řidiče je také na zadní straně záznamového listu:

- oblast pro dobu, kdy dojde k výměně vozidla (střed zadní strany kotouče, při první výměně se píše do oblasti 1, při další do oblasti 2, 3 atd.)
- oblast pro ruční záznamy činností řidiče: řízení vozidla bez tachografu, činnosti řidiče, pokud je tachograf porouchán, činnosti řidiče bez přidělení vozidla nebo při vzdálení vozidla.

Na zadní straně jsou dále vytištěné údaje o výrobci, schvalovací značka pro vzor listu, schvalovací značka pro typy tachografů, pro které je daný list použitelný a horní hranice registrovatelné rychlosti uvedená v km/h. Spodní část zadní strany kotouče je vyhrazena pro další ruční záznamy řidiče nebo kontrolního orgánu.



Obr. č. 11: Přední strana záznamového kotouče



obvodová časová stupnice zde po 5 minutách, max. 24 hodin

automatický záznam rychlosti mezikruží po 20 km/h

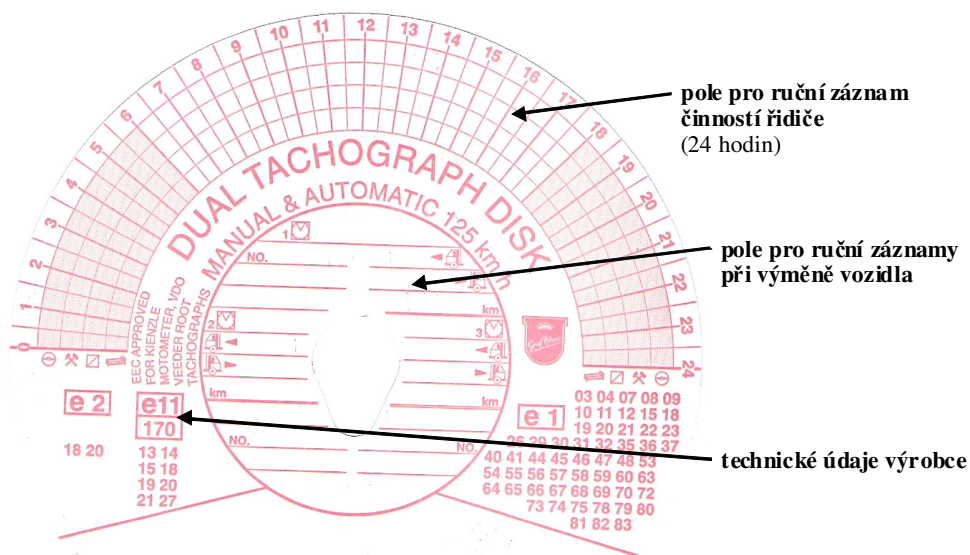
blokový záznam činnosti

ujetá vzdálenost čára = 5 km, vrchol = 10 km

ruční záznamy řidiče

Zdroj: Autor

Obr. č. 12: Zadní strana záznamového kotouče



pole pro ruční záznam činnosti řidiče (24 hodin)

pole pro ruční záznamy při výměně vozidla

technické údaje výrobce

Zdroj: Autor

## Používání analogového tachografu

Za správné fungování a používání záznamového zařízení odpovídají dopravce (zaměstnavatel) i řidiči.

**Povinnosti dopravce** – dopravce je povinen zajistit, aby řidič vedl záznam o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku. Pokud je vozidlo povinně vybaveno tachografem nebo jiným kontrolním záznamovým zařízením, je takovým záznamem výhradně výstup z tohoto záznamového zařízení. Tento záznam je dopravce povinen uchovávat nejméně po dobu 1 roku od ukončení přepravy. Na žádost řidiče dopravce vydá řidiči kopie záznamových listů.

**Povinnosti řidiče** – řidič nesmí používat ušpiněné nebo poškozené záznamové listy. V případě poškození listu, který obsahuje záznamy, připojí řidič poškozený list k rezervnímu listu, který byl použit jako jeho náhrada. Řidič používá záznamový list každý den, kdy řídí, a to od okamžiku, kdy převezme vozidlo. V tento okamžik vloží záznamový list do tachografu. Záznamový list se nesmí vyjmout před koncem pracovní doby, pokud není jeho vyjmutí jinak povoleno (např. když se má řidič vzdálit od vozidla a nemůže záznamové zařízení ve vozidle používat – pak zapisuje na list ručně). Žádný záznamový list nesmí být používán po dobu delší, než pro kterou je určen (většinou 24 hodin). **Při provozu se dvěma nebo více řidiči má každý z řidičů vlastní záznamový list.** Řidiči záznamové listy mění tak, aby zaznamenané údaje z tachografu byly vždy na záznamovém listu toho řidiče, který v danou dobu skutečně řídil. **Řidič, který vozidlo řídí,** je povinen záznam o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku **mít s sebou ve vozidle po celou dobu jeho provozu.** Dále musí mít s sebou záznamy a musí být schopen kdykoliv na žádost kontrolora předložit záznamové listy za **běžný den a předchozích 28 (kalendářních) dnů.**

## 1.5.2 Digitální tachograf

Vozidla pro přepravu cestujících nebo zboží, registrovaná v některém členském státě EU, která byla přihlášena poprvé do provozu po 1. květnu 2006, musí být povinně vybavena digitálním tachografem. U vozidel přihlášených do 30. dubna 2006 nebyla instalace digitálního tachografu povinná, tato vozidla mohla být přihlášena i s analogovým tachografem. Pokud je však u takových vozidel nutná výměna záznamového zařízení (např. při jeho poruše), musí už být vybavena digitálním tachografem. Montáž a opravy záznamového zařízení mohou provádět pouze oprávnění pracovníci nebo schválené servisní dílny.

Pravidelná kontrola a cejchování zařízení zabudovaného ve vozidle se provádí po každé opravě záznamového zařízení, po jakékoliv změně charakteristického součinitele vozidla, efektivního obvodu pneumatik kol, odchylce referenčního času o více než 20 minut nebo při změně registračního čísla vozidla, **nejméně však jednou za dva roky** od poslední kontroly.

Zásadní rozdíl mezi analogovým a digitálním kontrolním zařízením je v používání čipových (paměťových) karet namísto dosavadních záznamových listů. Uživatelé záznamového zařízení (řidiči, dopravci, servisní dílny a kontrolní orgány) se v zařízení prostřednictvím těchto čipových karet identifikují a mají podle typu nebo identity uživatele přístup k různým údajům a funkcím tachografu, mohou je stahovat a analyzovat. Digitální tachograf zaznamenává a ukládá příslušná data do své paměti a na čipové karty tachografu. Je schopen uchovávat veškerá data o činnosti řidičů a o pohybu vozidla za období posledních 12 měsíců (365 dnů). Zaznamenává také data vztahující se k chybám systému a pokusům narušit systém, registruje překračování nejvyšší povolené rychlosti, údaje o kalibraci a také kdy a komu byla data zpřístupněna.

Obr. č. 13: Digitální tachograf



Zdroj: Autor

### Čipové karty tachografu

Karty tachografu jsou čipové karty určené k užití se záznamovým zařízením. Umožňují v záznamovém zařízení identifikaci totožnosti držitele karty, převod údajů a jejich ukládání. Podle platných právních předpisů EU se rozlišují čtyři druhy čipových karet:

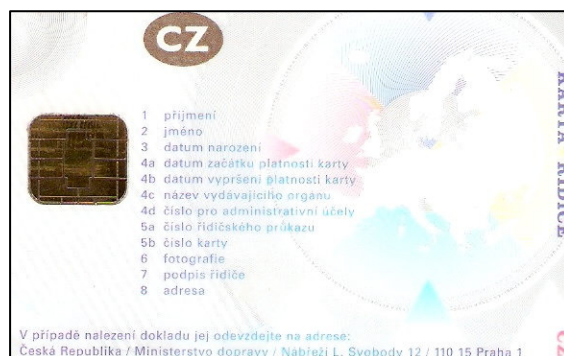
- *karta řidiče* umožňuje řidiči obsluhu digitálního tachografu, má bílou barvu
- *karta podniku* umožňuje dopravci kontrolu a zálohování dat, má žlutou barvu
- *servisní karta* umožňuje servisní dílně kontrolu a kalibraci zařízení, má červenou barvu a platnost 1 rok
- *kontrolní karta* umožňuje kontrolnímu orgánu přístup k digitálnímu záznamovému zařízení a kontrolu uložených dat, má modrou barvu

## Karta řidiče

Karta řidiče identifikuje řidiče (jeho jméno a příjmení, datum narození, obvyklý jazyk, číslo řidičského průkazu místo vydání) a umožňuje ukládání údajů o jeho činnostech. Uchovává údaje za každý kalendářní den, kdy byla použita, a to zejména:

- datum a čas prvního použití vozidla
- údaj počítadla ujeté vzdálenosti v této době
- registrační číslo vozidla a stát, v němž je vozidlo registrováno
- celkovou vzdálenost, kterou řidič v průběhu dne ujel
- stav řidiče v 00.00
- jakoukoli změnu činnosti řidiče, změnu jeho stavu, vložení nebo vyjmutí karty
- místa (stát nebo region) a časy, kde úseky denní práce začínají a končí
- údaje o událostech (časové překrytí, vložení karty v průběhu jízdy, přerušení elektrického napájení, pokus o narušení bezpečnosti systému atd.)
- údaje o závadách (chyba karty, chyba tachografu, kód chyby, datum a čas závady atd.)
- údaje o kontrolách (datum a čas, typ kontroly, dobu stahování dat apod.)

Obr. č. 14: Karta řidiče



Zdroj: Autor

Podmínky vydávání karet řidiče stanovuje pro Českou republiku zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Karta řidiče se vydává tomu, kdo hodlá řídit vozidlo vybavené digitálním tachografem a je držitelem příslušného řidičského oprávnění. Od 1. 1. 2007 vydávají paměťové karty řidiče příslušné obecní úřady obcí s rozšířenou působností, a to na základě žádosti řidiče. Při podání žádosti řidič zaplatí správní poplatek 700,- Kč, karta je vyrobena do 15 dnů a má platnost 5 let ode dne vydání. Vydává se k platnému řidičskému průkazu (jeho číslo je uvedeno přímo na kartě). Pokud je platnost řidičského průkazu kratší než tato doba, omezí se doba platnosti karty řidiče na dobu platnosti řidičského průkazu.

### **Povinnosti řidiče**

- řidič smí být držitelem pouze jedné platné karty řidiče a je oprávněn používat jen svou vlastní osobní kartu
- řidič nesmí používat kartu řidiče, která je vadná nebo jejíž platnost uplynula
- pokud je karta řidiče poškozena, nefunguje správně, je ztracena nebo ukradena, musí řidič během 7 dnů podat žádost o její náhradu na obecním úřadě s rozšířenou působností příslušném podle řidičova bydliště
- pokud si řidič přeje obnovit svou kartu řidiče, podá nejpozději 15 dnů před uplynutím platnosti karty žádost na příslušném obecním úřadě s rozšířenou působností
- při změně pobytu v jiném členském státě EU může řidič požádat o výměnu karty řidiče
- řidič odpovídá za správné fungování a používání karty řidiče a musí s kartou nakládat tak, aby nedošlo k padělání nebo ničení zaznamenaných dat
- řidič je povinen na požádání kdykoli předložit kartu řidiče pověřenému kontrolnímu pracovníkovi

Řidič používá karty řidiče každý den, kdy řídí, od okamžiku, kdy převezme vozidlo. Karta řidiče nesmí být vyjmuta před koncem denní pracovní doby, pokud není její vyjmutí jinak povoleno. Všechna zaznamenaná data na kartě řidiče jsou uchovávána 28 dnů, v záznamovém zařízení jsou uchovávána 1 rok.

Karta řidiče je osobní, za žádných okolností nesmí být během své platnosti odejmuta nebo pozastavena. Výjimkou jsou pouze případy, kdy kontrolní orgán zjistí, že karta byla padělaná, že řidič používá cizí kartu nebo že karta byla získána na základě nesprávných prohlášení nebo padělaných dokladů. Kartu řidiče navzájem uznávají všechny členské státy EU. Jejich příslušné úřady mohou požadovat předložení karty řidiče na každém řidiči, na kterého se vztahuje Nařízení č. 561 a který své obvyklé bydliště na území některého členského státu.

## **1.6 Doklady nezbytné pro řízení a provoz vozidla**

### **Doklady řidiče předepsané pro řízení a provoz vozidla**

Řidič motorového vozidla musí mít podle zákona č. 361/2000 Sb. při řízení u sebe a při silniční kontrole předložit následující doklady:

- *platný řidičský průkaz*
- *osvědčení o registraci vozidla*
- *doklad prokazující pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla*
- *osvědčení profesní způsobilosti řidiče*
- *doklad zdravotní způsobilosti*
- *kartu řidiče, má-li ji vystavenou (týká se řidiče vozidla povinně vybaveného digitálním tachografem)*

### **Doklady, které musí být ve vozidle při jeho provozu**

Dopravce je povinen zajistit, aby v každém vozidle používaném k podnikání byly při provozu tyto doklady:

- *záznam o době řízení a bezpečnostních přestávkách (tachokotouč, digitální záznam, popř. výtisk z tachografu)*

- *záznamy o režimu práce řidiče za uplynulé dny, a to záznamové listy z předchozích dnů a období, v němž řidič řídil:*
  - řidič jedoucí podle Nařízení č. 561 musí mít s sebou záznamové listy za běžný den a předchozích 28 dnů
  - řidič jedoucí podle Dohody AETR musí mít u sebe záznamy za uplynulé dny probíhajícího kalendářního týdne a poslední den týdne předcházejícího nebo musí řidič mít potvrzení vystavené dopravcem, že neřídil vozidlo v uvedeném období včetně uvedení důvodů, případně potvrzení o výkonu jiné práce, než je řízení vozidla v tomto období
- *ručně provedený záznam nebo výtisk pořízený v běžném dnu a v předchozích 28 dnech, jak je vyžadováno podle Nařízení č. 3821/85 a Nařízení č. 561*
- *koncesní listina (obecně doklad o právním podnikání) – týká se řidičů ČR v případě dopravy zboží v rámci obchodních vztahů (nepředkládá se v případě jízdy prázdného vozidla nebo přepravy zboží v rámci podniku)*
- *doklady o nákladu a vztahu dopravce k němu – při tuzemské dopravě musí mít řidič nákladní list, v mezinárodní dopravě je to nákladní list CMR*
- *eurolicence – týká se mezinárodní dopravy v rámci EU (nepředkládá se ani při mezistátní dopravě v rámci podniku)*
- *platné vstupní povolení – týká se mezinárodní nákladní doprava ze/do třetích zemí (mimo EU)*
- *osvědčení řidiče pro silniční přepravu zboží pro cizí potřeby podle licence EU – týká se řidiče, který provádí silniční přepravu ve členském státě EU a je občanem třetího státu (např. turecký řidič jedoucí v německém kamionu)*
- *při přepravě nebezpečných věcí v režimu ADR musí mít řidič u sebe písemné pokyny pro řidiče a musí splňovat další zvláštní podmínky (např. speciální školení)*

### **Potvrzení pro řidiče**

Pokud řidič z jakéhokoli důvodu (nemoc, dovolená, volno apod.) neřídil vozidlo v uvedeném kontrolovaném období, vystaví mu dopravce **potvrzení o tom, že neřídil,**



případně **potvrzení o výkonu jiné práce**, než je řízení vozidla v uvedeném období. Evropská komise pro tyto případy vydala jednotný formulář Potvrzení o činnostech podle Nařízení (ES) č. 561/2006 nebo podle Evropské dohody o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (AETR) (viz Příloha č. 1).

Pro toto potvrzení platí:

- členské státy nemají povinnost požadovat toto potvrzení, požadují-li však potvrzení pro případy v něm uvedené, musí být toto potvrzení uznáno
- není to jediný přijatelný dokument, má-li dopravce/řidič i další dokumenty dokazující, že řidič v daném období neřídil, mohou být uznány, jednotná forma však zaručuje bezproblémové uznávání potvrzení ve všech státech EU
- aby bylo potvrzení platné, musí být kompletně vyplněno (před jízdou) a podepsáno jak dopravcem, tak řidičem
- potvrzení musí být vyplněno strojově, nesmí být vypsáno ručně
- text potvrzení nesmí být měněn
- potvrzení může být vytisknuto na papír s logem dopravce a kontaktními údaji, ale kolonky s informacemi o dopravci musí být vyplněny také, identifikaci dopravce lze nahradit razítkem, obsahuje-li všechny předepsané údaje

## **1.7 Zdravotní způsobilost řidiče**

Řidič se musí podrobit lékařským prohlídkám stanoveným zvláštními právními předpisy. Na základě prohlášení žadatele o řidičské oprávnění nebo držitele řidičského oprávnění lékař vydá posudek o výsledku lékařské prohlídky.

Povinnost podrobit se lékařské prohlídce:

- před zahájením výkonu činnosti řízení motorového vozidla

- řidiči do 50 let věku se musí podrobit lékařské prohlídce každé 2 roky
- řidiči nad 50 let věku se musí podrobit lékařské prohlídce každý rok

Řidič se musí podrobit pravidelné lékařské prohlídce nejpozději v den před ukončením platného zdravotního posudku o zdravotní způsobilosti.

Podle zákona č. 411/2005 Sb., který nabyl účinnosti 1. 7. 2006, je řidič povinen absolvovat **dopravně psychologické vyšetření a neurologické vyšetření včetně vyšetření elektrokencefalografem (EEG)** před zahájením výkonu činnosti v řízení motorového vozidla. Stejně vyšetření musí absolvovat nejdříve šest měsíců před dovršením 50 let a nejpozději v den dovršení 50 let a dále pak každých 5 let. Tomuto vyšetření je povinen se podrobovat držitel řidičského oprávnění skupin C, C + E a C1 + E, který řídí nákladní automobil, speciální automobil nebo jízdní soupravu o největší povolené hmotnosti převyšující 7 500 kg.

Dopravně psychologické vyšetření a neurologické vyšetření včetně EEG se vyhotovuje písemnou formou a je podkladem k posudku o zdravotní způsobilosti (viz Příloha č. 2)..

## **2 Analýza současného stavu působení legislativy na pracovní podmínky a náplň práce řidiče v mezinárodní a vnitrostátní kamionové dopravě**

### **2.1 Nedostatek řidičů**

V dnešní době je tlak na řidiče poměrně vysoký a atraktivita tohoto zaměstnání prudce klesá. Položme si otázku: Kdo je ochotný trávit většinu z měsíce na cestách a svoji rodinu vidět maximálně dva dny v týdnu (v tom lepším případě)? Když se vrátíme do doby před dvaceti až třiceti lety, bylo všechno jiné, a to právě z pohledu společenského zařazení řidičů. Ten, kdo jezdil na mezinárodní kamionové dopravě a dostával diety v tuzexových pokladnách, byl zdánlivě pán. Nemluvě o tom, že se dostal za hranice, kam jiní mohli jen ztěžka. Ten kdo jezdil na vnitrostátní kamionové dopravě, zase profitoval z čilého pohybu po republice a z různých známostí. Ne nadarmo si první osobní automobily s naftovými motory v republice pořizovali právě profesionální řidiči nákladních vozidel. Tato doba je ale dávno pryč. Pokroucený žebříček společenského zařazení se přehoupl do normálu, podmínky pro černé výdělký téměř vymizely a tak řidiči nezbývá než standardní platové ohodnocení ze strany svého zaměstnavatele. A tím je ve velké míře většinou soukromá osoba, které jde především o vlastní profit. Povolání profesionálního řidiče nákladních vozidel tak ztratilo na exkluzivitě.

Podstatným způsobem se na nedostatku řidičů podílí například i profesionalizace naší armády. Před rokem 1989 byla československá armáda doslova výrobcem potenciálních řidičů z povolání. Z tzv. „krátkodobých kurzů řidičů“ vycházeli absolventi poměrně kvalitního školení v řízení nákladních vozidel skupin C a E. Nejen, že byli vybaveni řidičskými průkazy, které získali prakticky zadarmo, ale navíc prošli jistou praxí. V současné době stojí pořízení zmíněných řidičských průkazů desítky tisíc korun a navíc praxi za

volantem je potřeba získat doslova za pochodu. Dopravním firmám tak nezbyvá než najímat mnohdy řidiče, kteří vlastně „nic neumí“.

V blízké budoucnosti bude z pohledu dostupnosti řidičských oprávnění vhodných pro práci v dopravních firmách ještě hůř. Podle novely zákona 247/2000 Sb. dostane budoucí adept řidičského povolání profesní průkaz až po absolvování zhruba tříměsíčního školení, jehož náklady se odhadují na cca 50 000 Kč. Nebude se to sice vztahovat na stávající řidiče, ale všichni další již budou muset takovým školením projít. Nabízí se otázka: Kdo to zaplatí? Pokud se o kurzovné nepostará například sama dopravní firma, která si tak bude „vychovávat“ do budoucna své nové řidiče, kdo z uchazečů o sedadlo za volantem nákladního vozidla „vysype“ požadovaný obnos z vlastní kapsy? Podobná situace nastala se zavedením povinného dopravně psychologického vyšetření a neurologického vyšetření včetně EEG. Potencionální řidič nákladních vozidel se tak dostává pomaličku do situace, kdy si bude muset zaplatit poměrně vysoké náklady na to, aby se o svoji profesi mohl vůbec ucházet.

Odhady potřeby nových řidičů provedené mezi jedenácti vyspělými státy Evropy hovoří o růstu v průměru 3 % každý rok. Sdružení Českých a moravských automobilových dopravců (ČESMAD) odhadovalo (podle potvrzení profesních osvědčení), že na pracovním trhu ČR v roce 2007 bylo zhruba 330 000 řidičů. Další odborný odhad hovořil o každoročním uvolnění zhruba 20 000 pracovních míst (odchod do důchodu, odchod z profese atd.). Jestliže je od roku 2006 roční přírůstek řidičů s oprávněním pro skupiny C a D cca 17 500, pak rozdíl činí každý rok minimálně 2 500 řidičů. Faktem tak je, že řidiči chybí, a že se takový trend bude za stávající situace spíše zvyšovat. Co je tedy řešením? Postarat se budou muset samotné dopravní společnosti a nejspíše podle modifikovaného hesla: „dopravci přičiňte se a stát vám možná pomůže“.<sup>2</sup>

---

<sup>2</sup> Zdroj: PIKOUS, Zdeněk. České firmy trápí nedostatek řidičů. *Transport magazín*, 2007, č. 9, s.24 – 27.

V současnosti je situace poněkud odlišná. Světem otřásá hospodářská krize a ta se zákonitě projevila i v dopravě. Dopravní výkony v poslední době klesly kvůli útlumu hospodářství o 20 až 30 % a někteří dopravci proto začali propouštět řidiče a odstavovat nákladní vozidla. Odhaduje se, že začátkem roku přišlo o práci nejméně 600 řidičů nákladních vozidel. Přitom ještě na začátku minulého roku na trhu chybělo 2 500 až 5 000 řidičů (viz odkaz č. 2). Pokles zakázek je zejména u dopravců, kteří přepravují zboží firem z nejvíce postižených oborů, hlavně automobilového. Problémy dopravců ale může způsobit i tlak výrobců na snižování nákladů. Aby dopravní firmy získaly snadněji zakázky, musejí nyní dolů s cenou. Ta v některých případech poklesla až o pětinu. Někteří dopravci jezdí dokonce i pod náklady, aby si vydělali alespoň na splátky leasingu. Jejich plány na obnovu vozového parku či modernizaci zázemí ustupují do pozadí. Jak se situace bude vyvíjet dál je ve hvězdách. Nám řidičům nezbývá nic jiného než doufat, že hospodářská krize brzy pomine a bude líp.

## **2.2 Porušování předpisů**

Někteří dopravci nutí řidiče porušovat předpisy ať už se jedná o dobu řízení a bezpečnostních přestávek, maximální rychlost, přetěžování vozidel (zejména u nákladních vozidel přepravujících dřevo nebo sypké materiály ve vnitrostátní dopravě) proto, aby vozidlo bylo na místě nakládky a vykládky včas, aby se odvezlo co největší množství zboží atd. Dokonce část dopravců ochotně proplácí řidičům pokuty, pokud jsou přistiženi při porušování těchto předpisů, jiní jim strhávají určitou částku ze mzdy za nedodržení času dopravy. Vše se pak odráží na zvyšujícím se počtu nehod nákladních vozidel. Co proti tomu dělají inspektoráty práce? Proč důkladněji neprověřují dopravce, kteří bezohledně nutí řidiče porušovat předpisy?

## 2.3 Nedostatek odpočivných míst a parkovišť pro kamiony

Možnost odstavit nákladní vozidlo na trase úzce souvisí s ustanovením Dohody AETR a Nařízením č. 561. Jedním z problémů, které jsou řidiči z povolání nuceni prakticky denně řešit, je odstavení vozidla při povinné přestávce, vyplývající z nutnosti dodržování dopravních zákonů. Střetává se tu snaha dopravce po co největším výdělku a nutnost ochrany majetku a životů zúčastněných stran. Často se objevují názory samotných řidičů, které hovoří nejen o jakési nezbytnosti nařízení porušovat, ale také o možnosti v některých úsecích české silniční sítě vozidlo ostavit. Je nasnadě, že k nařízení by měly být vytvořeny také podmínky, které ho umožní splnit.

Dopravní zákony stanovuje a jejich dodržování vymáhá stát, lépe řečeno státní správa. Odpočivná místa, odstavné plochy a vhodná parkoviště by tedy měl opět garantovat stát, ministerstvo dopravy, ředitelství silnic a dálnic atd. Jenže skutečnost je trochu jiná. Skutečně využitelné počty stání na dálnicích a státních silnicích se prakticky zmenšují o plochy nepřístupné z důvodů uzavírek či policejních akcí. Prakticky jistá stání a parkoviště jsou jen u čerpacích stanic. Čerpací stanice ale provozují soukromé společnosti a kdo donutí soukromého investora aby zohledňoval ohromný nárůst nákladních vozidel na našich silnicích?

### 2.3.1 Průzkum odstavných ploch a stání<sup>3</sup>

Na základě zadání společnosti ČESMAD byl proveden průzkum odstavných ploch a stání na trasách Rozvadov – Praha (D5), Praha – Brno (D1), Brno – Břeclav (D2), průjezd Prahou (D5 – Jižní spojka – D1), a to obousměrně, navíc proběhl i průzkum na každé

---

<sup>3</sup> Zdroj: OLŠANSKÝ, Milan. Odpočivná místa a stání pro kamiony. *Trucker*, 2008, roč. 18, č. 1, s. 22 – 25.

mimoúrovňové křižovatce se silnicí I. nebo II. třídy do vzdálenosti 10 km vpravo i vlevo s cílem zjistit obdobné veřejné příležitosti na těchto trasách. Při průjezdu velkými městy (Praha a Brno) byl průzkum veden po oficiální značené transnitní trase. Obslužná zařízení mimo transnitní trasu byla zkoumána pouze, byla-li viditelně směřována na hlavní trasu. Na všech trasách byly zjišťovány možnosti a příležitosti služeb pro kamiony a jejich posádku ve členění: umístění (km), umístění vpravo/vlevo, typ zařízení, počet parkovacích míst – oficiálně označených pro nákladní vozidla, z toho obsazená, potenciální počet nevyznačených míst, počet vozidel parkujících mimo oficiální stání, služby, případné omezení pro nákladní vozidla.

Průzkum byl proveden pro střední zátěž dané trasy, úseky v blízkosti Prahy a Brna jsou navíc zatížené lokální dopravou. Celková délka trasy Rozvadov – Břeclav je 415 km, z toho po dálnici D5 je to 150 km, průtah Prahou 21 km, po dálnici D1 196 km a po dálnici D2 48 km. Zkoumalo se na 160 odpočinkových míst, z toho 37 na trase Rozvadov – Břeclav, 37 na trase Břeclav – Rozvadov a 86 mimo trasu do 10 km.

Celkový počet parkovacích příležitostí byl stanoven na 1344, z toho na trase Rozvadov – Břeclav 533, na trase Břeclav – Rozvadov 620 a mimo trasu do 10 km 191.

**Tab. č.: 1: Průměrné vzdálenosti mezi jednotlivými zařízeními v kilometrech**

Trasa	Čerpací stanice	WC	Strava	Obchod	Ubytování
Rozvadov - Břeclav	13,8	12,2	14,8	16,0	83,0
Břeclav - Rozvadov	14,3	11,9	16,0	16,6	103,8

Zdroj: Autor

Sledovaná míra využití odpočinkových míst a parkovacích kapacit během pracovního dne (úterý) činila více než 75 % na trase z Rozvadova do Břeclavi a více než 90 % v opačném směru.

Z průzkumu vyplývá, že počty odstavných stání se jeví jako zcela nedostačující především na dálnici D2 a při průtahu Prahou. Nedostatečný počet odstavných míst nutí řidiče

parkovat na problematických místech či v horším případě nedodržovat zákon. Stravování a kvalitní sociální zázemí je jen u některých čerpacích stanic a motorestů. Například při průtahu Prahou nelze prakticky počítat s kvalitní přestávkou. A to průzkum proběhl v pracovním dni úterku. Co se stane, když dojde na zákaz jízdy nákladních vozidel od pátku do neděle? Kdo bude zodpovědný za dostačující počet parkovacích míst pro kamiony? Učiní Ministerstvo dopravy, Ředitelství silnic a dálnic či Státní fond dopravní infrastruktury potřebná opatření?

Dle výpočtu vycházejícího z doby odpočinku řidičů, z proudu vozidel ve špičkovém provozu, průměrné rychlosti proudu (uvažovaná 60 km/h) a s přihlédnutím k podílům času pro odpočinek na daných úsecích a k výsledkům sčítání dopravy v roce 2006, je současný potřebný počet parkovacích míst, na sledované trase, pro nákladní vozidla o celkové hmotnosti nad 12 t na hranici cca 2 800. Z toho plyne, že chybí přibližně 1 500 parkovacích míst.

Na odpovědi na tyto otázky si budeme muset ještě počkat. Zatím se musíme smířit s tím, že parkovacích míst pro kamiony je zkrátka málo.

**Obr. č. 15: Přeplněné parkoviště před hraničním přechodem Rozvadov**



Zdroj: Autor



### 2.3.2 EUROWAG truckparky

Profesionální řidiči užitkových vozidel potřebují zařízení projektovaná výhradně pro ně – specializované čerpací stanice a na ně navazující další služby. Společnost W.A.G. minerální paliva, a.s., v rámci svého produktu „EUROWAG Diesel Credit Tank Systém“ otevřela v České republice první značkové truckparky. Tato zařízení poskytují evropský standart exkluzivně profesionálním řidičům užitkových vozidel. EUROWAG truckparky mají nonstop střežené a oplocené parkovací plochy s wifi připojením, čerpací stanice na motorovou naftu a Ad Blue, myčku, levné stravování, obchod s širokým sortimentem zboží, hygienické zázemí pro řidiče (sprchy, toalety), odpočinkovou místnost a řidičům nabízejí další užitečné služby. Držitelé karet EUROWAG mohou využívat služeb stejnojmenných truckparků v přednostním režimu a s výraznými slevami.

Již nyní disponuje společnost velmi komplexní sítí partnerských stanic, pokrývajících hlavní dopravní uzly dopravy nákladu v České republice. V závěru roku 2006 uvedl EUROWAG do provozu dva truckparky – na R6 v Chebu a u Prahy na D1, exitu 11. Na jaře 2008 byl uveden do provozu další truckpark na Rozvadově o celkovém počtu 70 parkovacích míst pro soupravy od délce až 21 metrů.

Měla jsem možnost vyzkoušet truckpark na Rozvadově z pozice profesionální řidičky. Bohužel jsem byla docela zklamaná. Parkovacích míst pro kamiony je sice dostatek, ale je to jen jedna velká betonová plocha a v horkých letních dnech není zrovna moc příjemné dělat pauzu na rozpáleném betonu a nemít se kam schovat před sluncem. Chybí mi zde více zeleně a příjemné posezení chráněné před sluncem. Nepříjemně překvapená jsem byla i ze sociálního zařízení. Řidiči sice mají sprchy i toalety k dispozici, ale jen pro pány – řidiče. Na ženy řidičky se jaksi zapomnělo a tak mají k dispozici pouze malé stísněné WC a nezbývá jim nic jiného než se v případě potřeby vydat do sprch na pánské toalety. Myslím, že by se mělo na ženy – řidičky v tomto ohledu víc pamatovat.

Obr. č. 16: Síť partnerských stanic Eurowag



Zdroj: [www.eurowag.cz](http://www.eurowag.cz)

Obr. č. 17: Parkoviště Eurowag Rozvadov



Zdroj: Autor

## 2.4 Projekt jedeme v tom spolu

Sdružení automobilových dopravců ČESMAD Bohemia odstartovalo v březnu 2006 mediální kampaň s názvem „Jedem v tom spolu“. Cílem kampaně je, prostřednictvím billboardů u silnic či reklamy na čerpacích stanicích a také kampaně formou Public Relations, vysvětlit lidem, že kamiony nekřižují silnice jen tak zbůhdarma, ale že jezdí proto, aby vyhověli potřebám nás všech. Je totiž mnoho argumentů, faktů a statistik, které mohou vyvrátit mýty a nepravdy o kamionech a jejich řidičích. Kampaň se zaměřila zejména na objasnění a zdůraznění role kamionové dopravy pro ekonomiku České republiky i Evropy a její reálnou nenahraditelnost při dopravě zboží. Lidé by si měli uvědomit, že tím, jak roste blahobyt společnosti a poptávka spotřebitelů, zákonitě roste i kamionová doprava, která jedinečně umožňuje nejpružnější a nejefektivnější pohyb zboží pro republiku.

Obr. č. 18: Billboard projektu Jedeme v tom spolu



Zdroj: [www.jedeme-v-tom-spolu.cz](http://www.jedeme-v-tom-spolu.cz)

Obr. č. 19: Billboard projektu Jedem v tom spolu



Zdroj: [www.jedeme-v-tom-spolu.cz](http://www.jedeme-v-tom-spolu.cz)

## 2.5 Zákazy jízd kamionů

Na dálnici a na silnici I. třídy je zakázána jízda nákladním a speciálním automobilům a zvláštním vozidlům o maximální přípustné hmotnosti převyšující 7 500 kg a nákladním a speciálním automobilům a zvláštním vozidlům o maximální přípustné hmotnosti převyšující 3 500 kg s připojeným přípojným vozidlem:

- v neděli a ostatních dnech pracovního klidu v době od 13.00 do 22.00 hodin
- v sobotu v období od 1. července do 31. srpna v době od 7.00 do 13.00 hodin
- v pátek v období od 1. července do 31. srpna v době od 17.00 do 21.00 hodin

Tyto zákazy jízd neplatí pro vozidla užitá např. při:

- nezbytné zemědělské sezónní přepravě
- přepravě zboží podléhajícího rychlé zkáze
- přepravě živých zvířat
- přepravě pohonných hmot určených k plynulému zásobování čerpacích stanic pohonných hmot
- přepravě chemických látek podléhajících teplotním změnám nebo krystalizaci
- atd.

Ve Sněmovně leží hned dva návrhy na omezení kamionové dopravy. Zatímco vláda chce nákladním vozidlům o hmotnosti nad 7,5 tuny zakázat jízdu po celý rok v pátek mezi patnáctou a osmáctou hodinou, poslankyně zelených Jakubková navrhuje zákaz nerozšiřovat, ale místo toho v pátek zvýšit sazby mýtného. To má ve Sněmovně větší šanci projít než vládní předloha. Česko by bylo v Evropě výjimkou. O chystaný páteční celoroční zákaz jízd kamionů se už začala zajímat Evropská komise, která žádá od Česka vysvětlení. Naše republika by totiž byla tímto zákazem v Evropě unikátem. Jízda kamionů je v pátek celoročně omezena pouze v Řecku s ohledem na turistický ruch. Nikde jinde v EU k tomu nepřikročili.

Podle ČESMADU Bohemia by celoroční víkendové zákazy jízd v pátek odpoledne měly fatální dopad na celou českou ekonomiku. Zřetelné je to na příkladu automobilového průmyslu, který tvoří asi pětinu průmyslové produkce České republiky. Nákladní automobilová doprava je páteří ekonomiky v době, kdy průmysl i služby využívají systému „just in time“. Zákaz jízd kamionů by proto znamenal i zastavení výroby a nedodání zboží včas. Je to naprosto nekonceptní řešení, nejen, že nenavazuje na úpravy v okolních státech Evropy, ale způsobí i kolaps dopravy, respektive celé ekonomiky. Vzpomeňme si na loňské prázdniny, kdy kamiony musely zastavit, ale neměly kde. Odstavná parkoviště stále chybí. Svévolně zaparkované kamiony pak určitě chatařům cestu na jejich chaty neusnadnily.

### **2.5.1 Dopady rozšíření zákazů jízd na pátek po celý rok**

Pracovní skupina pro rozšíření zákazů jízdy se pod vedením náměstka ministra dopravy Petra Šlegra sešla v roce 2007 celkem třikrát. Zúčastnění experti se shodli na nutnosti analyzovat data o nehodovosti nákladních vozidel v inkriminovaných časech zejména na dálnici D1, data ze systému elektronického mýta o intenzitách provozu v těchto časech na vybrané síti a jejich porovnání s disponibilními odstavnými plochami a zejména studii dopadů nejen na sektor silniční dopravy, ale i výrobu a obchod se zvláštním zřetelem na zásobování obyvatelstva a automobilový průmysl.

Bohužel ani jedna z těchto studií nebyla zpracována v požadovaném rozsahu a kvalitě, byť se jedná o základní předpoklad kvalifikovaného rozhodnutí ve věci zákazů jízdy se znalostí jeho dopadů. Jediným dostupným dokumentem je základní analýza dopadů zpracovaná Centrem dopravního výzkumu v.v.i. z počátku roku 2007, která popisuje základní dopady a negativa takto:

⇒ **Nedostatek parkovacích míst** – na zastavení silniční dopravy v pátek odpoledne po celý rok není objektivně dostatek parkovacích míst. Hrozbou je dopravní kolaps a zablokování čerpacích stanic s negativním dopadem na ostatní motoristy. Řidiči si budou moci vybrat ze dvou zel: špatně zaparkovat kvůli nedostatku místa a vystavit se pokutě, nebo

pokračovat v jízdě i přes zákaz a vystavit se postihu pokutou a trestnými body s možností ztráty zaměstnání.

- ⇒ **Dopady na řidiče a jejich sociální podmínky** – pracovní výkon profesionálních řidičů regulují velmi striktní legislativní normy. Mimo jiné se jedná o jasná pravidla pro doby řízení, bezpečnostní přestávky a doby denního a týdenního odpočinku. Při vynuceném přerušení výkonu řidiče po dobu pěti hodin (15-18 hod. navrhovaný zákaz jízdy v pátek) musí řidič pauzu protáhnout na minimálně devět hodin tak, aby mu byla počítána do denního odpočinku. Z tohoto důvodu bude muset nucen vyložit náklad v lepším případě až v sobotu a nastoupit povinný týdenní odpočinek v rozsahu 45 hodin později. Tím pádem nebude moci opět nastoupit do práce na začátku dalšího pracovního týdne. Tím se zvýší potřeba řidičů a aut, nehledě na fakt, že mnoha řidičům bude znemožněno trávit víkendy s rodinou.
- ⇒ **Zvýšení intenzity provozu v období mimo zákazy** – vyšší počet vozidel nezbytný pro vyrovnání výpadků v důsledku rozšíření zákazů jízdy zvýší intenzitu silničního provozu s období mimo zákazy s výraznými špičkami před a po zákazech se všemi důsledky do kongescí a nehodovosti.
- ⇒ **Dopady na ekonomiku** – zásadní mohou být dopady na ekonomiku ČR závislou z větší části na spotřebě a automobilovém průmyslu. Většina výrobních a obchodních firem funguje systémem „just in time“ a drží nulové nebo jen minimální skladové zásoby, tímto omezením dojde k narušení a ve většině případů i k nemožnosti včasného dodání zboží a tím k ohrožení výroby, či další následné distribuce jednotlivých komodit v pátečních odpoledních a sobotních směnách.
- ⇒ **Další argumenty a dopady:**
  - rozšířením Schengenského prostoru není možné zadržet nákladní vozidla na hranicích, čímž se ještě zhorší situace ve vnitrozemí
  - přesun zboží na železnici je nereálný, většina hlavních železničních tratí je skoro na maximu kapacity a pro současnou strukturu a systémy výroby a obchodu je málo flexibilní a bezpečná
  - rozšíření zákazů jízdy bude paradoxně znamenat zvýšení nároků na počet vozidel a řidičů se všemi důsledky na hustotu provozu a nehodovost

- pokles efektivity vozidel ještě více prohloubí ekonomické problémy českých dopravních firem a ztrátu jejich konkurenceschopnosti
- často zmiňovaným důvodem je problematika nehodovosti nákladních vozidel, ale čísla hovoří o něčem jiném – nákladní vozidla nad 10 tun způsobila v roce 2008 jen cca 5 % nehod a zavinila cca 4 % úmrtí na silnicích, daleko větším problémem z hlediska nehodovosti jsou vozidla do 3,5 tuny (dodávky)
- páteční omezení nákladní silniční dopravy v takovémto rozsahu neexistuje nikde v ostatních státech Evropské unie

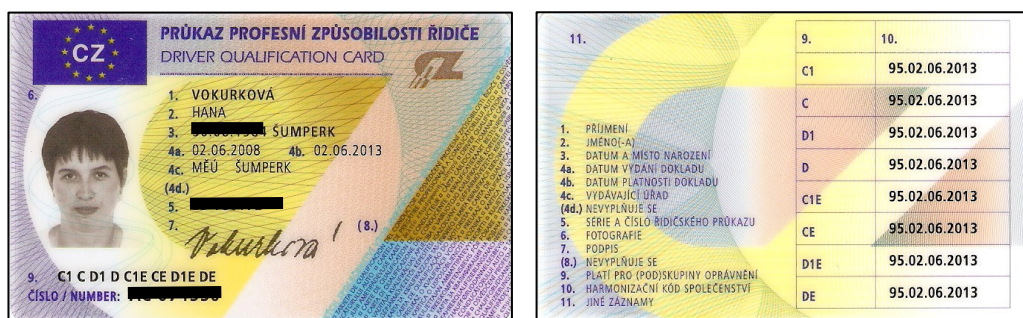
Z těchto důvodů je rozšíření zákazů jízdy na páteční odpoledne prakticky nerealizovatelné, nebo jen za citelných dopadů na dopravní firmy, řidič, průmysl i veřejnost.

Podle průzkumu mezi řidiči, který realizoval Česmad Bohemia na přelomu dubna a května loňského roku, vnímají řidiči zakazy jízd zcela negativně. Pro 40 % řidičů jsou zakazy výrazem nesmyslné byrokracie a 11 % je dokonce vnímá jako křivdu. Především páteční zakazy v kombinaci s povinnými přestávkami komplikují řidičům situaci, téměř všichni řidiči (96 %) mají obavy, že se kvůli pátečním zákazům nedostanou včas domů na víkend. 93 % řidičů má opodstatněné obavy, že zakazy výrazně ovlivní jejich pracovní dobu. Pokud je řidič nucen zastavit na pět hodin, pravděpodobně využije tento čas pro splnění povinných přestávek a protáhne tak státní o další čtyři hodiny. Vykládku pak dokončí až v sobotu, kdy nastoupí povinný týdenní odpočinek a do práce se vrátí až v úterý. Téměř tři čtvrtiny řidičů se proto obávají, že jim v důsledku víkendových zákazů klesnou příjmy. V souvislosti se zakazy jízd uvažuje 55 % řidičů, že změní profesi, což je pro dopravní sektor v době, kdy se potýká s fatálním nedostatkem řidičů, katastrofální zpráva. Pokud by si řidiči mohli vybrat, zrušili by nejraději zákaz jízd pro kamiony v pátek odpoledne. Shodly se na tom tři čtvrtiny zpovídaných řidičů. Naopak nejvíce tolerantní jsou řidiči k zákazům jízd v neděli.

## 2.6 Profesní způsobilost řidiče

Od 1. dubna 2008 musí mít takzvaný profesní průkaz způsobilosti nově i profesionální řidiči vozidel nad 3,5 tuny a do 7,5 tuny. Dosud museli mít profesní průkaz jen profesionální řidiči vozidel těžších než 7,5 tuny.

Obr. č. 20: Průkaz profesní způsobilosti řidiče



Zdroj: Autor

Novinka se ovšem vztahuje i na těžší osobní automobily, které jsou vybaveny tažným zařízením. Tento průkaz tak nově musí mít i řidiči vozidel do 3,5 tuny s tažným zařízením, pokud hmotnost celé soupravy převyšuje 3,5 tuny. To, že vozidlo momentálně jede bez přívěsu, přitom nikdo neřeší.

Průkaz způsobilosti budou moci získat řidiči na tzv. vstupním školení, které se ale nevztahuje na dosavadní profesionální řidiče. Pokud ti již platné osvědčení profesní způsobilosti vlastní, měli možnost si nejpozději do 1. září 2008 zažádat na obcích s rozšířenou působností o jejich výměnu. A každý rok, po dobu pěti let, budou muset absolvovat školení v rozsahu 7 hodin ročně. Pokud tak neučiní, nebude jim po pěti letech profesní průkaz vydán.

Řidičům, kteří vlastní řidičské oprávnění skupiny C nebo C+E, ale dosud jako profesionálové nejezdili a neměli tak osvědčení o profesní způsobilosti řidiče, bylo doporučeno, aby se do konce března 2008 podrobili zdokonalování odborné způsobilosti



s přezkoušením a získali toto osvědčení nebo alespoň nárok na jeho vydání. Nové vstupní školení by pak nemuseli absolvovat.

Za určitých podmínek jsou od vstupního školení osvobozeni i čerství řidiči. V tomto případě je pro uplatnění výjimky nutné, aby získali řidičské oprávnění v období od 1. října 2007 do 10. září 2009, půjde-li o oprávnění k řízení nákladních vozidel (skupiny C a C+E). Většinu nových řidičů profesionálů ale čekají od dubna 2008 povinná vstupní školení. Jde o 280 hodin v rozšířeném rozsahu nebo 140 hodin ve zkráceném rozsahu. Absolvování školení bude podmínkou pro získávání průkazů způsobilosti řidiče, bez kterého se v budoucnu v EU profesionální řidiči nákladních vozidel neobejdou.

Veškeré náklady na vstupní školení, závěrečnou zkoušku či vydání průkazu si řidič bude muset zaplatit sám. Cena se přitom odhaduje na cca 40 000 až 50 000 Kč. Existuje samozřejmě možnost, že toto školení za řidiče zaplatí jeho zaměstnavatel. Ten ale nebude mít žádnou jistotu, že jim takto „zasponzorovaného“ řidiče nepřetáhne konkurenční firma. Zde se nabízí možnost podepsat s řidičem, kterému firma zaplatí školení, že může odejít až po určité době, jinak si náklady zaplatí sám. Budou ale řidiči ochotni na tohle přistoupit? Dalším nezanedbatelným faktem je, zda budou mít řidiči čas vstupní školení v takovém rozsahu vůbec absolvovat.

## 2.7 Nehodovost nákladních vozidel<sup>4</sup>

V roce 2008 Policie ČR šetřila celkem 160 376 nehod, při kterých bylo usmrceno 992 osob. Odhad způsobené hmotné škody je ve výši 7,741 mld. Kč. V následující tabulce je uvedena závažnost nehod u vybraných druhů vozidel, čísla vyjadřují počet usmrcených osob připadajících na 1 000 nehod.

Tab. č.: 2: Závažnost nehod u vybraných druhů vozidel

Druh vozidla	Závažnost nehod rok 2008	Závažnost nehod rok 2007	Závažnost nehod rok 2006
Malý motocykl	15,2	13,3	12
Motocykl	38	38,7	41,3
Osobní automobil	6,9	6,3	5,1
<b>Nákladní automobil</b>	<b>4,2</b>	<b>5,1</b>	<b>3,9</b>
Autobus	4	4,3	7
Traktor	9,3	9,6	2,6
Jízdní kolo	19,6	28,1	18,4

Zdroj: www.policie.cz

---

<sup>4</sup> Zpracováno podle: *Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích České republiky za rok 2008* [online]. Praha: Policie ČR, [cit. 2009-04-03]. Dostupný na WWW.<<http://www.policie.cz/soubor/2008-12-informace-pdf-152104.aspx>>.

V následující tabulce je uvedeno členění nehod a jejich následků u nehod zaviněných řidiči nákladních automobilů podle hmotnostních kategorií za rok 2008.

**Tab. č.: 3: Členění nehod a jejich následků, které zavinili řidiči nákladních automobilů**

Nákladní automobily	Počet nehod	Usmrceno osob
do 3,5 tuny	13 106	54
3,6 až 10 tun	4 633	15
nad 10 tun	8 588	41
nezjištěno	514	0
<i>celkem</i>	<i>26 841</i>	<i>110</i>
<b>z toho nad 3,5 t</b>	13221	56

Zdroj: [www.policie.cz](http://www.policie.cz)

Nejvíce nehod zavinili řidiči nákladních automobilů kategorie do 3,5 tun (kategorie N1, což jsou i osobní vozidla s přidělanou tzv. přepážkou kvůli odpočtu DPH) a na jimi zaviněné nehody připadá nejvíce usmrcených tedy 54 osob.

Pokud nebereme v úvahu nákladní vozidla do 3,5 tuny (kategorie N1), tak z výše uvedených údajů vyplývá, že počet nehod nákladních automobilů nad 3,5 tuny činil v loňském roce 13 221 z celkového počtu 160 376 nehod tedy cca 8,2 %. Řidiči kamionů způsobily cca 5,6 % úmrtí na silnici, což představuje 56 usmrcených osob z celkového počtu 992 osob. Každý zmařený život je velmi smutná věc, nicméně, i přes obecné přesvědčení nejsou kamiony tím největším zlem na našich silnicích.

## **2.8 Náplň práce řidiče v mezinárodní a vnitrostátní kamionové dopravě**

Hlavní náplní práce řidiče je řízení svěřeného vozidla – nákladního automobilu a s tím související doprava nákladu. Ostatní pracovní povinnosti upravují pracovní smlouvy uzavřené

mezi zaměstnavatelem (dopravce) a zaměstnancem (řidič). Jedná se většinou např. o drobnou údržbu vozidla, kontrolování stavu vozidla před jízdou, administrativu spojenou s provozem vozidla a dopravou zboží, odpovědnost za vozidlo a náklad, komunikaci se zaměstnavatelem, dodržování platných předpisů vztahujících se na práci řidiče, zachování mlčenlivosti o věcech tvořící obchodní tajemství a technologické postupy zaměstnavatele, aj.

Mnoho lidí si myslí, že práce řidiče je vlastně takové pohodové sezení za volantem a že se řidič zadarmo podívá do světa a ještě za to dostane zaplaceno. Bohužel to tak není. Pro většinu řidičů je „jejich“ nákladní vozidlo tak trochu druhým domovem. Nejen že jej řídí, ale také v něm spí, odpočívají, jedí, čekají atd., zkrátka tráví v něm mnoho hodin, dnů či týdnů bez rodin a přátel.

Toto povolání je specifické a namáhavé, vyžaduje trvalou pozornost, stálou adaptabilitu a výkonnost. Práce řidiče přináší zátěž z trvalé odpovědnosti za vozidlo, přepravovaný náklad, čas vymezený na jízdu, dodržení pravidel provozu, za další účastníky provozu, atd. Řidič by měl stále předvídat i to nepředvídatelné a musí se spoléhat jen sám na sebe. I když je ve spojení s „dispečerskou základnou“, ostatními řidiči a světem okolo, tak většinu času zůstává sám a musí se vypořádat se situací teď a tady, s povinnostmi, technikou, s administrativou, a k tomu ještě při mezinárodní dopravě cizí jazyk na informačních tabulích, při komunikaci s lidmi v cílové firmě, na pumpách. Jako komplikace se přidávají požadavky úředníků v zemi, kde se jezdí a i ve své vlastní zemi – a před těmi nikdo neochrání.

Řidiči nákladních vozidel kriticky vnímají současný stav dopravní infrastruktury v ČR a celkovou bezohlednost na silnicích. Navzdory dopravní situaci i častému odloučení od rodiny však pro většinu z nich zůstává práce řidiče z povolání potěšením i posláním.

## **3 Návrh opatření pro zlepšení pracovních podmínek řidičů v mezinárodní a vnitrostátní kamionové dopravě**

### **3.1 Důslednější kontroly dopravců**

Jako žádoucí se jeví přísnější a častější kontroly ze strany inspektorátů práce. V konečném důsledku by se určitě omezil nebezpečný postup dopravců, kdy nutí řidiče porušovat dopravní a bezpečnostní předpisy (např. dobu jízdy, zkracování bezpečnostních přestávek atd.). Při porušení předpisů řidičem, by měl být částečně potrestán (sankcionován) i dopravce, což by vedlo ke společnému zájmu na dodržování stanovených bezpečnostních pravidel. Nemělo by se stávat, že za nehodu, zaviněnou porušením bezpečnostních předpisů z příkazu zaměstnavatele, nese následky pouze řidič.

Pro posílení možnosti obrany řidičů proti neoprávněným příkazům zaměstnavatele by stálo za úvahu zřízení anonymní konzultační telefonní linky, která by zajišťovala nepřetržitý informační servis o aktuální legislativě, právech a povinnostech řidičů i dopravců, popř. návrh postupu nebo pomoc v řešení konkrétního problému.

### **3.2 Řádný plat**

Ačkoliv je odměňování řidičů poměrně složitou kombinací různého výkonového ohodnocení a cestovních náhrad a v jednotlivých firmách se může značně lišit. V roce 2008 byla střední hodnota měsíční hrubé mzdy řidiče nákladního vozidla v České republice 21 300 Kč a pohybovala se v rozmezí od 14 700 do 29 200 Kč<sup>5</sup>.

---

<sup>5</sup> Zdroj: <http://ktp.istp.cz/charlie/expert2/act/h1-karta.act?id=2109&lh=0>

Velké množství dopravců odměňuje své řidiče velmi nízkou základní mzdou cca 8.000 (minimální mzda v ČR) – 14.000 Kč a k tomu přidávají cestovní náhrady (diety). Dopravce tak sice ušetří náklady na mzdy, ale pro řidiče to představuje mnoho nevýhod. Pokud např. dostane základní mzdu 10 000 Kč + cestovní náhrady 10 000 Kč + 10 000 Kč tzv. „bokem“, tak si sice vydělá dohromady 30 000 Kč, ale při výpočtu důchodu nebo nemocenských dávek se vychází pouze ze základní mzdy, v tomto případě tedy z 10 000 Kč, takže řidič v případě pracovní neschopnosti dostane velmi malé nemocenské dávky. Další problém pro řidiče nastává např. při žádosti o finanční půjčku, kdy se opět vychází ze základní mzdy. Pozitivním jevem v konkurenci dopravních firem a určitým znakem jejich kvalit se ale postupem času stává právě dodržování mzdových předpisů a zákoníku práce. Důsledné a pravidelné finanční kontroly a postihy pro firmy, které nedodržují mzdové předpisy, by měly zamezit těmto případům.

### **3.3 Vybudování více parkovacích míst pro kamiony**

V současné době je v ČR velký nedostatek parkovacích míst pro kamiony a pokud by došlo k zavedení rozšířeného celoročního zákazu jízd pro tyto vozidla, byla by situace ještě horší. Je proto více než nutné vybudovat další parkovací místa. Tam, kde to dovolují podmínky, rozšířit stávající parkoviště nebo vybudovat úplně nová, dostatečně zabezpečená proti zlodějům a vandalům a s odpovídajícím zázemím (sociální zařízení, občerstvení, obchod s potravinami, možnost připojení na internet, venkovní posezení, myčka, aj.).

### **3.4 Možnost parkování kamionů ve městech a zastavení u supermarketů**

Nepříliš vhodné se jeví zákazy stání pro kamiony od 22.00 do 6.00 v některých městech. Stojící kamion přes noc nikoho neobtěžuje a i intenzita dopravy je v této době nejnižší. Myslím, že by bylo lepší tyto zákazy zrušit a vybudovat záchytná parkoviště na okraji měst s dostatečnou kapacitou.

Řidiči kamionů by měli mít možnost zastavit s nákladním vozidlem u dostupných supermarketů a zajít si nakoupit. Často jsou několik dní až týdnů na cestách a možnost zajet s kamionem k obchodu je mnohdy nemožná či zakázaná. U supermarketů by tak bylo vyhrazené stání např. pro 2 kamiony na omezenou dobu např. 30 minut. S tím souvisí i zavedení informačních a směrových tabulí, které by řidiče informovaly o možnosti zastavit u vybraných supermarketů, nebo na záchytném parkovišti.

### **3.5 Lékařská pomoc na cestách**

Velkým problémem řidičů, jezdících zejména dlouhé turnusy (např. až 3 týdny na cestách), je vyhledání a návštěva lékaře při zdravotních komplikacích. Řidič je tak odkázán odstavit nákladní vozidlo někde na kraji města a vydat se hledat zdravotnickou pomoc. Myslím, že by stálo za to, zřídit na vybraných místech lékařské ordinace pro řidiče. Tyto ordinace by byly součástí určitých čerpacích stanic na hlavních tazích. Lékař by byl k dispozici na stálé telefonní lince a pokud by to situace vyžadovala, přijel by do této ordinace. Řidiči by tak měli možnost nechat se prohlédnout lékařem a zkonzultovat s ním svůj zdravotní stav, popř. léčbu.

### **3.6 Sociální zázemí pro řidiče v místech nakládky/vykládky**

Řidiči, kteří přijedou na nakládku nebo vykládku do firmy by měli mít automaticky přístup k sociálnímu zařízení (WC a sprcha). V některých firmách již taková zařízení existují. Velmi často jezdím nakládat zboží do jedné německé papírny. Mají zde zřízenou místnost pro řidiče. Její součástí je kromě posezení kávovar, lednice, zařízení pro ohřev párků a nechybí zde ani denní tisk. Řidiči tady mají k dispozici také toalety a sprchu. Bohužel je stále ještě mnoho firem, kde řidiče berou jako něco podřadného, a ti tak často nemají ani možnost odskočit si někde na WC. Zřízení sociálního zázemí pro řidiče je dalším krokem k zlepšení jejich pracovních podmínek.

### 3.7 Změna výcviku budoucích řidičů skupiny C a E v autoškolách

Od 1. dubna loňského roku u nás platí nový zákon, který se týká profesionálních řidičů (viz kapitola 2.6 Profesionální způsobilost řidičů). Původně snad bylo záměrem zvýšit bezpečnost a odbornost řidičů. Jenže se ukazuje, že tvůrcům a předkladatelům šlo spíše o finance. K těmto financím se dostane skupina lidí, kteří budou školit. Nebo si snad opravdu někdo myslí, že po 140 hodinách teorie, ale pouze po 10 hodinách jízdy vznikne zkušený řidič?

Myslím, že by byla mnohem lepší varianta z dob ČSAD, kdy nový řidič musel odjezdít 220 hodin zácviku se strašim kolegou. Ten ho naučil, jak to skutečně chodí ve firmě s dokumentací a nováček si osahal vozidla, které měl podnik k dispozici. Dnes ovšem nový řidič zaplatí 40 až 50 tisíc, aby získal duplikát řidičáku. A po deseti hodinách stejně nebude umět ani zacouvat s návěsem k rampě, o přívěsu ani nemluvě.

Je také otázkou, kdo bude řidiče připravovat resp. školit. V prováděcí vyhlášce je totiž řečeno, že vyučovat může člověk s vysokoškolským nebo vyšším odborným vzděláním. Nemám nic proti vzdělání, vážím si odborníků, avšak kolik lidí s tímto vzděláním má opravdu praxi v řízení kamionu? A takoví, co opravdu něco umí a mají praxi, zas mnohdy tuto podmínku nesplní. Proč nestačí úplně středoškolské vzdělání?

Další možnou variantou je změna výukových jízd. Jejich součástí by byl i určitý počet jízd s naloženým vozidlem, odpovídající skutečné praxi a s tím související zavedení spolupráce autoškol s dopravními nebo spedičními firmami. Budoucí řidiči by si tak mohli „vyzkoušet“ práci řidiče a chování a ovládání nákladního automobilu v různých situacích a získali by tak alespoň částečnou praxi pro budoucí povolání řidiče kamionu. Součástí výcviku by také byl kurz bezpečné jízdy na autodromech.



### 3.8 Zavedení profesního postupu

V následující tabulce navrhuji možný kariérní postup řidičů v mezinárodní a vnitrostátní kamionové dopravě.

Tab. č.: 4: Kariérní postup řidičů kamionů

Pracovní zařazení	Délka praxe letech	Kategorie vozidel	Podmínky postupu
Řidič 1. stupně	0 až 1	do 7,5 t	praxe bez zaviněné dopravní nehody, potvrzení praxe a doporučení od zaměstnavatele, praktická a teoretická zkouška
Řidič 2. stupně	1 až 2	od 7,5 t do 12 t	
Řidič 3. stupně	2 až 3	nad 12 t	
Řidič specialista	3 a více	bez omezení	

Zdroj: Autor

Zájemce o povolání profesionálního řidiče by nejdříve musel jezdit nejméně jeden rok s nákladním vozidlem do 7,5 tun bez zaviněné nehody, aby získal praxi, a zároveň úspěšně složit praktickou a teoretickou zkoušku, která by se týkala dopravních a bezpečnostních předpisů, základů první pomoci, údržby nákladního vozidla a vlastní jízdy s vozidlem. Poté by směl řídit nákladní vozidla do 12 tun. Po absolvování roční praxe a splněním stejných podmínek jako v předchozím „stupni“ by mohl postoupit do kategorie řidič 3. stupně. Nejvyšším stupněm, tedy řidičem specialistou, by se řidič stal nejdříve po úspěšné 3leté praxi bez zaviněných nehod a po absolvování daných zkoušek.

Tím by se zamezilo případům, kdy mladí nezkušení řidiči v 18 letech bez jakékoliv předchozí praxe sednou za volant 40ti tunové soupravy a vydají se na cestu. Myslím, že není zrovna nejlepší a nejbezpečnější pustit nevyježděného řidiče s takovým kolosem do silničního provozu.

Jednotlivé získané stupně pracovního zařazení by rovněž měly být podkladem pro stanovení základního platu zaměstnavatelem.

### **3.9 Zavedení učebního oboru „řidič kamionové dopravy“**

Vzhledem k nedostatku profesionálních řidičů nákladních vozidel se nabízí možné řešení v podobě zavedení nového učebního oboru „řidič kamionové dopravy“. Na rozdíl od okolních zemí, kde takový učební obor již déle existuje, u nás takový obor chyběl. Noví řidiči se dosud většinou rekrutovali z řad automechaniků nebo bývalých vojenských řidičů, kteří dostali patřičný základ v podobě řidičského průkazu, nebo byli postupně zaškolení v rámci firemního systému z malých aut na větší a z vnitrostátní na mezinárodní dopravu.

ČESMAD BOHEMIA již v minulém století podnikl první pokusy situaci změnit a prosadit samostatný učební obor pro budoucí profesionální řidiče. Z této aktivity nakonec vznikl alespoň popis profese řidiče v Integrovaném systému typových pozic Ministerstva práce a sociálních věcí, který do té doby neexistoval.

Střední škola automobilní v Holicích patří mezi ty školy, které mezi prvními zareagovaly na problém nedostatku profesionálních řidičů. V této škole byl 1. 9. 2008 otevřen nový učební obor automechanik – řidič kamionové a autobusové dopravy. Učební obor je určeno pro absolventy učebních nebo maturitních oborů, kteří již vlastní řidičský průkaz skupiny B. Studium probíhá tzv. zkrácenou formou, a proto trvá pouze 1,5 roku. Celé studium je zakončeno závěrečnou učňovskou zkouškou. Studenti oboru získají řidičské oprávnění skupiny C a C + E (případně D a D + E), výuční list v oboru automechanik – řidič kamionové a autobusové dopravy, Certifikát způsobilosti k výkonu práce řidiče v kamionové a autobusové dopravě a Evropský souborný doklad o vzdělání a pracovních zkušenostech – Europass.

Studiem si posluchač osvojí vědomosti z oblasti nejen dopravních prostředků, ale i organizace kamionové a autobusové dopravy, což bude základem pro pochopení dalších teoretických oblastí dopravy. Kromě teoretických znalostí získá student praktické dovednosti z oblasti ekonomiky provozu, správného, bezpečného a předpisům odpovídajícího využívání vozidla a zabezpečení nákladu. Získá informace o sociálně právním prostředí silniční dopravy

a naučí se respektovat související předpisy a nařízení pro práci osádek vozidla. Naučí se znát závazky plynoucí ze standardních smluv i mezinárodních dohod. Seznámí se s riziky vyplývajícími z dopravních nehod a jiných rizikových situací. Získá informace o dopravní legislativě a předpokládaných mimořádných situacích, které nejsou v souladu s legislativou dopravy, ale jsou mnohdy jejími průvodními jevy. Osvojí si oblast problematiky zdraví, a to jak v reálné podobě, tak i v prevenci zachování fyzického i duševního zdraví. Pochopí nebezpečnost alkoholu a návykových látek při řízení vozidla, nebezpečí únavy a stresu a význam střídání práce a odpočinku. Naučí se zásadám asertivního chování a jednání, které bude vizitkou nejen jeho samotného, ale i firmy, která ho zaměstnává. Nedílnou součástí této oblasti bude osvojení si základů německého a anglického jazyk pro uplatnění v komunikaci při mezinárodní dopravě. Podstatnou součástí studia je výuka a praktický výcvik v opravárenství a diagnostice motorových vozidel, včetně stáží v dopravních firmách. V závěru kurzu si prohloubí techniky správného a bezpečného ovládní vozidla a jízdních souprav.

### **3.10 Zvýšení bezpečnosti na silnicích a ohleduplnosti mezi řidiči**

Sdružení Česmad Bohemia začátkem letošního roku představilo svůj dopravně bezpečnostní projekt „Rok smíření“. Cílem tohoto projektu je omezit negativní jevy doprovázející pohyb kamionů po silnicích a dosáhnout vzájemné tolerance a ohleduplnosti, a to prostřednictvím působení na členy sdružení, jejich řidiče a celou motoristickou veřejnost. Česmad Bohemia tak bude na každý měsíc vyhlášovat jednu dopravně bezpečnostní prioritu (např. na měsíc leden to byla priorita Ani jeden kamion bez zimní výbavy, na měsíc únor pak Ani jedna kalamita vinou kamionu), na jejíž naplňování dopravce a řidiči zaměří svou pozornost. Priority jsou odvozeny od aktuálních problémů v kamionové dopravě.

Autodopravci hodlají aktivně reflektovat výhrady ostatních řidičů k chování profesionálních řidičů, a to bez ohledu na to, zda jsou více či méně oprávněné. Zpětnou vazbu by dopravním firmám mělo poskytnout mimo jiné telefonní centrum, které bude spuštěno na

jaře. Do něj budou moci ostatní motoristé volat a informovat o nepříjemných zkušenostech s chováním řidičů kamionů. Pokud budou znát i dopravní firmu, která konkrétní vozidlo provozuje, bude možné danou stížnost předat přímo kompetentním pracovníkům dopravce, kteří chování řidiče projednají. Podle sdružení je právě tato zpětná vazba silnou devízou a umožňuje účinně eliminovat některé negativní jevy spojené s provozem nákladních automobilů. Česmad Bohemia hodlá tyto poznatky navíc využívat i při školení řidičů, která organizuje, a zároveň upozorňovat ostatní účastníky provozu, včetně dětí, na některá specifika a rizika spojená s kamionovou dopravou.

Sdružení proškolí více než 7 000 řidičů a jeho členské firmy mají cca 20 000 vozidel. Je tedy předpoklad, že tato akce zasáhne významný počet řidičů kamionů.

### **3.11 Zákazy jízd kamionů**

Myslím si, že úvahy o celoročním zákazu pátečních jízd pro kamiony nepředstavují dobré řešení. Ve státech Evropské unie páteční zákazy zavedeny nejsou (vyjma Řecka). Proč by měla být ČR výjimkou? Zároveň si nedokážu představit jak v pátek před 15. hodinou řidiči odstavují stovky kamionů po celé ČR, když je u nás tak zoufalý nedostatek parkovacích míst. Co s kamiony, které už nenajdou místo na parkovišti? Budou muset odstavit vozidlo přímo na silnici nebo dokonce na dálnici? Nebo budou muset jet dál v „zakázaném čase“ a riskovat tak možnou pokutu? Také délka zákazu je z pohledu bezpečnostních přestávek nevyhovující. Za 3 hodiny řidič neudělá denní odpočinek a bude muset minimálně o 6 hodin pauzu protáhnout, aby splnil 9 hodinový limit zkráceného denního odpočinku. Celková doba přepravy zboží se tak protáhne, zákazník dostane své zboží se zpožděním a řidič stráví na cestách o jeden den déle. A to vše zbytečně.

Proč je v pátek a v neděli nejhustší provoz na našich silnicích? Protože mnoho lidí jede na víkend někam na chatu, ke známým, na dovolenou atd. a v neděli se vracejí. Spousta těchto lidí patří do kategorie svátečních řidičů, kdy se svým vozidlem vyjedou jednou za čas, mají většinou málo zkušeností a nejsou vyježdění. Právě oni jsou v těchto dnech největším

zlem na přeplněných silnicích a ne kamiony, které řídí profesionální řidiči, jež se na cestách pohybují dennodenně.

Jsem pro ponechání celoročního zákazu jízd kamionu v neděli a ve dnech státního svátku od 0.00 do 22.00 hodin a v období červenec až srpen v sobotu od 7.00 do 20.00 hodin. Tento systém velmi dobře funguje např. v Německu nebo na Slovensku.

### **3.12 Výbava nákladních automobilů**

Pryč jsou doby, kdy řidiči nákladních vozidel jezdili na starých liazkách či avíích bez klimatizace, nezávislého topení, autorádia, navigace, různých bezpečnostních systémů, atd. V současnosti je výbava nákladních automobilů na vysoké úrovni. Výše uvedené prvky výbavy usnadňují nejen život řidiče, ale zároveň přispívají k bezpečnosti řízení. Záleží však na majiteli vozidla (ve většině případů je to dopravce), jak vozidlo nechá vybavit.

Základem, zejména pro vozidla sloužící k dálkové přepravě, by měla být nezávislá klimatizace a lednička. Řidič tráví ve vozidle mnoho dní a často i několik týdnů. V horkých letních měsících je hodně nepříjemné a vyčerpávající čekat v rozpálené kabině na nakládku/vykládku nebo dělat denní popř. týdenní (téměř 2 dny) odpočinek. Nezávislá klimatizace umožňuje udržení zvolené teploty v kabině aniž by muselo být vozidlo nastartováno.

## **4 Vyhodnocení provozních a ekonomických dopadů vyplývajících ze zlepšení pracovních podmínek řidičů ve vnitrostátní a mezinárodní kamionové dopravě**

### **Kontroly dopravců**

Pravidelné kontroly dopravců a vysoké pokuty za porušování předpisů by měly vést k větší disciplinovanosti. Pro dopravce není ekonomicky výhodné platit vysoké pokuty. Proto by se měli snažit dodržovat stanovené předpisy a nenutit řidiče tyto předpisy porušovat.

### **Parkovací místa pro kamiony**

Koncem loňského roku přislíbilo ministerstvo dopravy vybudování cca 60 moderních odstavných parkovišť pro kamiony kolem dálnic, tzv. truck center. Že by tak konečně začala příprava systému kvalitních parkovacích center, kde by mohly být nabízené služby srovnatelné s obdobnými centry v zemích západní Evropy? Všechno je to o penězích a také o legislativě, která by umožnila rychlé jednání s majiteli pozemků. Nezbývá než doufat, že se plán budování truck center začne co nejrychleji realizovat.

Ministerstvo dopravy má naplánované, že na českých dálnicích se rozdělí truck centra na dvacetikilometrové zóny, kde by se mohly vybudovat daná parkoviště. Vybudování truck centra bude hradit buď majitel pozemku nebo jeho nájemce, dle ministerstvem dopravy zadaných parametrů. Stát nezaplatí nic, pouze připojí tento pozemek na dálnici a za to získá pozemky do budoucna. V praxi to bude fungovat tak, že majitel truck centra bude provozovat svou službu například 30 let a poté pozemky předá státu. Řidiči kamionů by měli mít v těchto nově vybudovaných centrech k dispozici například ubytování, čerpací stanici, myčku, toaletu, sprchu nebo relaxační středisko. Vždyť kvalitní podmínky pro odpočinek i kapacitní parkoviště nebudou přínosem jen pro řidiče kamionů, ale pomohou zkvalitnit podmínky pro bezpečnější jízdu všech účastníků silničního provozu.

## **Parkovací místa pro kamiony ve městech a u supermarketů**

Cílem odstavného parkoviště pro kamiony je odlehčit částem města, ve kterých nákladní vozidla parkují a vytvořit pro řidiče prostor se zázemím. Pokud chce město docílit toho, aby řidiči kamionů parkovaly nákladní vozidla na kraji města, musí jim to umožnit. Důležité je vybrat vhodnou lokalitu pro výstavbu parkoviště. Mezi základní aspekty výběru vhodné lokality patří především: dostupnost, vlastnictví pozemků a existence inženýrských sítí. Při budování parkovišť by měly být brány v potaz i zkušenosti, připomínky a návrhy provozovatelů kamionové dopravy a jejich řidičů. K možnostem financování patří především čerpání peněz z různých podpůrných fondů nebo financování soukromým sektorem.

V mnoha městech ČR jsou místa vhodná k odstavení kamionu, ale bohužel označená značkou zakazující stání nákladních automobilů v nočních hodinách, většinou od 22.00 do 6.00, tedy v době, kdy by neměla nikomu překážet. Tyto značky jsou umístěny zejména na začátku a konci obce a platí tak na celém jejich území. Proč nelze používat tyto značky jen na vybrané části měst, např. v blízkosti lékařských zařízení? Zvýšil by se tak počet parkovacích míst pro kamiony a nemuselo by se budovat tolik nových odstavných ploch.

Při zavedení možnosti zastavit s kamionem u vybraných supermarketů by se podstatně ulehčilo řidičům, kteří si potřebují obstarat potřebné zásoby potravin. Ušetřili by jak čas tak i zbytečně najeté kilometry.

## **Lékařská pomoc**

Zřízení lékařských stanic, na vybraných čerpacích stanicích by velmi přispělo ke zlepšení pracovních podmínek řidiče. Práce řidiče je specifická především náročností na čas, nepravidelností a neustále se měnícím místem výkonu práce. Myslím, že řidiči by určitě uvítali možnost nechat se vyšetřit na cestách při akutních zdravotních problémech, a to i po zaplacení určitého poplatku. Dopravce by tak nemusel v některých případech zbytečně

stahovat řidiče i s kamionem na základnu, popř. nasadit jiného řidiče, a tím by ušetřil na provozních nákladech.

### **Sociální zázemí v místech nakládky a vykládky**

Zřízení sociálního zázemí pro řidiče v místech nakládky nebo vykládky obnáší určité investice, ale zároveň přispívá k lepším pracovním podmínkám řidičů. Tato zařízení by měla fungovat především ve větších firmách. Pokud se jedná o malé firmy, kam přijede kamion jednou za týden postačí možnost využití sociálního zázemí určeného pro zaměstnance dané firmy.

### **Změna výcviku budoucích řidičů**

Myslím si, že vysoké finance, které zájemce o povolání řidiče vynaloží na získání řidičského oprávnění a především na vstupní profesní školení, nejsou efektivně zhodnoceny. Za tyto peníze se z člověka nestane kvalitní řidič, jen se pár „vyvolených“ pěkně obohatí. Proč místo vstupního profesního školení nezavést zácvik řidiče přímo v dopravní firmě? Uchazeč by si tak místo vstupního profesního školení zaplatil zácvik pod dohledem zkušeného řidiče a získal zkušenosti z reálného provozu.

### **Zavedení profesního postupu a učebního oboru řidič nákladního automobilu**

Zavedení těchto změn by přispělo k větší profesionalizaci řidičů kamionů.

### **Zákazy jízd kamionů**

Pokud by došlo k zavedení celoročních pátečních zákazů jízd, vedlo by to spíše k negativním provozním a ekonomickým dopadům. Jak již bylo uvedeno výše (viz kapitola 2.5.1 Dopady rozšíření zákazů jízd na pátek po celý rok) šlo by zejména: o nedostatek parkovacích míst, negativní dopady na sociální podmínky řidičů, zvýšení intenzity provozu v období mimo zákazy jízd, narušení včasného dodání zboží, atd.



Pro omezení pátečních jízd kamionů by bylo určitě rozumnější zavést v tento den vyšší sazby mýtného. Odpadl by problém kam tisíce kamionů v pátek v 15 h zaparkovat, řidiči by nemuseli kvůli pár hodinám nuceného zastavení prodlužovat bezpečnostní přestávku a zboží by bylo dodáno včas podle plánu. Jen by páteční cesta dopravce a přepravce stála víc a stát by vybral více peněz na mýtném. Je otázkou, o kolik by se mýtné navýšilo a zda by to pro dopravce i přepravce zůstalo únosné.

*Zdroj možného financování výstavby parkovišť: finanční podpora z fondů EU*

Finanční podpora z fondů Evropské unie pro sektor dopravy v České republice je pro období 2007 – 2013 realizována zejména prostřednictvím Operačního programu Doprava. Ministerstvo dopravy vykonává prostřednictvím Odboru fondů EU pro tento operační program roli Řídícího orgánu. Operační program Doprava je největší operační program v České republice – připadá na něj 5,774 mld. EUR, tj. zhruba 22 % ze všech prostředků pro ČR z fondů EU pro období 2007 – 2013.

Tímto programem jsou realizovány zejména dopravní aspekty hlavních strategických cílů Národního rozvojového plánu. Program je zaměřen na sledování priorit evropského a nadregionálního významu, přičemž je v jejich plnění komplementární s dopravními intervencemi v rámci Regionálních operačních programů. Operační program Doprava je zároveň zaměřen na realizaci priorit a cílů daných Dopravní politikou České republiky na léta 2005 – 2013 a dalšími strategickými dokumenty.

Podpora z EU pro sektor dopravy prostřednictvím OP Doprava přímo navazuje na podporu realizovanou v období 2004 – 2006, kdy byla a stále ještě je (až do roku 2010) pro sektor dopravy poskytována podpora z fondů EU zejména prostřednictvím Fondu soudržnosti a Operačního programu Infrastruktura.

OP Doprava obsahuje 8 prioritních os rozdělujících operační program na logické celky, a ty jsou dále konkretizovány prostřednictvím tzv. oblastí podpor, které vymezují, jaké typy projektů mohou být v rámci příslušné prioritní osy podpořeny.

## Závěr

Práce řidiče kamionu má své světlé i stinné stránky tak jako každá jiná profese. Díky již téměř ročnímu zaměstnání v tomto oboru, jsem měla možnost poznat pracovní podmínky práce řidiče ve vnitrostátní i mezinárodní nákladní dopravě. Pokusila jsem se své zkušenosti popsat, zhodnotit a navrhnout opatření k jejich zlepšení.

Jako největší problém řidičů kamionů se jeví nedostatek parkovacích míst pro kamiony s odpovídajícím zázemím pro řidiče. Ti jsou tak často nuceni porušovat dopravní a bezpečnostní předpisy a odstavit nákladní vozidlo na zakázaném místě nebo překročit dobu jízdy a zastavit až na dalším možném parkovišti pro kamiony. Již tak zoufalý nedostatek parkovišť by případě zavedení navrhovaného celoročního zákazů jízd kamionů v pátek situaci ještě více zhoršil.

K dalším problémům patří zejména nízká základní mzda, tlak na řidiče ze strany některých dopravců porušovat dopravní a bezpečnostní předpisy, sociální zázemí v místech nakládky a vykládky, málo efektivní a drahé získávání profesní způsobilosti, omezení parkování ve městech nebo nemožnost zastavit s nákladním vozidlem u supermarketů.

Ke zlepšení pracovních podmínek řidičů kamionů jsem navrhla tato opatření: důslednější kontroly dopravců, vybudování více parkovacích míst pro kamiony, možnost parkování ve městech a u vybraných supermarketů, zavedení lékařské služby na stanovených čerpacích stanicích, zlepšení sociálního zázemí pro řidiče v místech nakládky a vykládky, změny systému výpočtu mezd, změna výcviku budoucích řidičů skupiny C a E v autoškolách, zavedení učebního oboru „řidič kamionové dopravy“ a profesního postupu, přizpůsobení zákazů jízd kamionů okolním státům (Německo, Slovensko) a stanovení povinné výbavy kamionů.

Jsem přesvědčena, že navrhovaná opatření by alespoň z části přispěla ke zlepšení pracovních podmínek řidičů kamionů. Většina opatření však vyžaduje nemalé finance a tak vzniká otázka: kde na to vzít? Řešení se nabízí v zapojení soukromého sektoru nebo v dotacích z fondů EU.

## Použitá literatura

- [1] *Pracovní režimy řidiče*. Praha: Springer Media CZ. ISBN 978-80-86411-85-9
- [2] PIKOUS, Zdeněk. České firmy trápí nedostatek řidičů. *Transport magazín*, 2007, č. 9, s. 24 – 27.
- [3] OLŠANSKÝ, Milan. Odpočivná místa a stání pro kamiony. *Trucker*, 2008, roč.18, č. 1, s. 22 – 23.

### Elektronické dokumenty

- [4] *Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích České republiky za rok 2008* [online]. Praha: Policie ČR [cit. 2009-04-03]. Dostupný na WWW: <<http://policie.cz/soubor/2008-12-informace-pdf-152104.aspx>>.
- [5] *Řidič nákladních automobilů a tahačů* [online]. Praha: Kartotéka typový pozic, aktualizováno 23. 4. 2009 [cit. 2009-05-01]. Dostupný na WWW: <<http://ktp.istp.cz/charlie/expert2/act/h1-karta.act?id=2109&1h=0>>.
- [6] *Automechanik řidič* [online]. Holic: SŠA Holic, [cit. 2009-05-01]. Dostupný na WWW: <[http://spsauto.cz/cz/automechanik\\_-\\_ridic.htm](http://spsauto.cz/cz/automechanik_-_ridic.htm)>.
- [6] *Dopravci hodlají zlepšit vztah veřejnosti ke kamionům* [online]. Praha: Přehled zpráv [cit. 2009-05-01]. Dostupný na WWW: <<http://prodopravce.cz/upload/file/OI/Monitoring/090212.pdf>>.
- [7] *Eurowag* [online]. Praha: Eurowag [cit. 2008-10-01]. Dostupný na WWW: <<http://eurowag.com>>.

- [8] *Operační program doprava – základní informace* [online]. Praha: Operační program doprava [cit. 2009-05-01]. Dostupný na WWW: <<http://opd.cz/cz/Zakladni-informace>>.

## Seznam tabulek

Tab. č.: 1: Průměrné vzdálenosti mezi jednotlivými zařízeními v kilometrech.....	47
Tab. č.: 2: Závažnost nehod u vybraných druhů vozidel.....	58
Tab. č.: 3: Členění nehod a jejich následků, které zavinili řidiči nákladních automobilů.....	59
Tab. č.: 4: Kariérní postup řidičů kamionů.....	65

## Seznam obrázků

Obr. č. 1: Rozložení doby řízení a přestávek.....	22
Obr. č. 2: Rozložení denní doby řízení a přestávek.....	22
Obr. č. 3: Rozložení denní doby řízení a přestávek.....	22
Obr. č. 4: Rozložení denní doby řízení a přestávek.....	22
Obr. č. 5: Rozložení denní doby řízení a přestávek.....	23
Obr. č. 6: Rozložení denní doby řízení a přestávek.....	23
Obr. č. 7: Rozložení denní doby řízení a přestávek.....	23
Obr. č. 8: Rozložení denní doby řízení a přestávek.....	27
Obr. č. 9: Symboly činnosti řidiče na záznamovém zařízení .....	30
Obr. č. 10: Analogový tachograf .....	31
Obr. č. 11: Přední strana záznamového kotouče .....	33
Obr. č. 12: Zadní strana záznamového kotouče.....	33
Obr. č. 13: Digitální tachograf.....	36
Obr. č. 14: Karta řidiče .....	37
Obr. č. 15: Přeplněné parkoviště před hraničním přechodem Rozvadov .....	48



Obr. č. 16: Síť partnerských stanic Eurowag.....	50
Obr. č. 17: Parkoviště Eurowag Rozvadov.....	50
Obr. č. 18: Billboard projektu Jedeme v tom spolu.....	51
Obr. č. 19: Billboard projektu Jedem v tom spolu .....	51
Obr. č. 20: Průkaz profesní způsobilosti řidiče .....	56

## **Seznam příloh**

Příloha č. 1: Potvrzení o činnostech podle Nařízení č. 561/2006 nebo podle AETR

Příloha č. 2: Posudek o zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel

**POTVRZENÍ O ČINNOSTECH PODLE NAŘÍZENÍ (ES) Č. 561/2006  
NEBO PODLE EVROPSKÉ DOHODY O PRÁCI OSÁDEK  
V MEZINÁRODNÍ SILNIČNÍ DOPRAVĚ (AETR)**

1. Jméno podnikajícího subjektu: AB Autodoprava
2. Adresa ulice, PSČ, město, země: Hlavní 92, 789 01 Šumperk
3. Telefonní číslo: 586 896 456
4. Číslo faxu: 586 896 456
5. E-mailová adresa: abdoprava@seznam.cz



Já, níže podepsaný/á

6. Jméno a příjmení: Jan Novák
7. Pozice ve firmě: dispečer

potvrzuji, že řidič

8. Jméno a příjmení: Petr Kašpar
9. Datum narození: 5. 9. 1979
10. Číslo ŘP nebo číslo OP nebo číslo pasu: 8796826

v období

11. Od (čas-den-měsíc-rok): 1. 4. 2009, 0:00
12. Do (čas-den-měsíc-rok): 28. 4. 2009, 13:30
13.  měl volno z důvodu nemoci
14.  čerpal řádnou dovolenou
15.  řídil jiné vozidlo vyňaté z oblasti působnosti nařízení (ES) č. 561/2006 nebo AETR
16. Za podnikající subjekt, místo Šumperk, datum 28. 4. 2009, podpis 
17. Já řidič, potvrzuji, že jsem neřídil vozidlo spadající do oblasti působnosti nařízení (ES) č. 561/2006 nebo AETR během výše uvedeného období
18. Místo Šumperk, datum 28. 4. 2009, podpis 

Posudek o zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel

(§ 85 a 88 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů)

Jméno a příjmení posuzované osoby VOKURKOVÁ HANA

datum narození 30. 7. 1974 průkaz totožnosti, jeho číslo<sup>1)</sup> 101 101 101

adresa trvalého pobytu Rosovice 157

Skupina nebo podskupina řidičského oprávnění, ke které je posudek vydáván  
B, C, D, BE, CE, DE

Posuzovaná osoba uvedená v § 87 odst. 1 zákona<sup>2)</sup>

Jiná posuzovaná osoba<sup>2)</sup>

- a) je zdravotně způsobilá
- b) není zdravotně způsobilá
- c) je zdravotně způsobilá s podmínkou<sup>3)</sup>

*EEG, neurologii  
psychologicky 11/07  
norma  
ploti do 50 let*

Datum ukončení platnosti posudku<sup>4)</sup> 2

datum vydání posudku 3. 7. 2008 J. Kaban  
otisk razítka jmenovky lékaře  
otisk razítka zdrav. zařízení



Poučení:

Proti tomuto posudku je možno podat podle ustanovení § 77 odst. 2 zákona č. 20/1966 Sb., o péči o zdraví lidu, ve znění pozdějších předpisů, návrh na jeho přezkoumání do 15 dnů ode dne, kdy byl oprávněné osobě doručen. Návrh se podává písemně vedoucímu zdravotnického zařízení, které posudek vydalo, nebo lékaři provozujícímu zdravotnické zařízení svým jménem.

Posuzovaná osoba, popřípadě osoba, pro kterou v souvislosti s vydáním tohoto posudku vyplývají povinnosti se seznámili s posudkem a poučením.

Dne 31. 2008 [Signature]  
Podpis posuzované osoby

Dne .....  
Za osobu, pro kterou z posudku vyplývají povinnosti

<sup>1)</sup> Občanský průkaz, u cizinců cestovní doklad, u uprchlíků doklad totožnosti.  
<sup>2)</sup> Nehodící se škrtněte  
<sup>3)</sup> Uvede se podmínka, která podmiňuje zdravotní způsobilost k řízení motorových vozidel (nezbytný zdravotnický prostředek, technická úprava motorového vozidla nebo jiné omezení, například podrobení se odbornému vyšetření podmiňujícím zdravotní způsobilost a tím i platnost posudku).  
<sup>4)</sup> Vyplní se v případech stanovených v § 3 odst. 1 vyhlášky č. 277/2004 Sb., o stanovení zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel, zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel s podmínkou a náležitosti lékařského potvrzení osvědčujícího zdravotní důvody, pro něž se za jízdy nelze na sedadle motorového vozidla připoutat bezpečnostním pásem (vyhláška o zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel).