

# Povinnosti dopravce

Zákon o silniční dopravě nadále rozlišuje povinnosti podnikatele v dopravě (kterými má na mysli vždy povinnosti tuzemského podnikatele, upravené v ustanoveních § 9 tohoto zákona) a povinnosti dopravce, které je třeba rozlišit na povinnosti tuzemského dopravce a povinnosti zahraničního dopravce. Povinnosti tuzemského dopravce novelou doznaly několika změn, kterými došlo k určitému zjednodušení situace.

## 1. Státní poznávací značka

**Tuzemský dopravce je povinen provozovat silniční dopravu vozidlem, kterému byla přidělena státní poznávací značka** (dále jen „SPZ“) **České republiky** a které je zapsáno v registru silničních vozidel podle zákona č. **56/2001 Sb.** Ačkoliv zákon o silniční dopravě výslovně uvádí, že dopravce musí mít českou SPZ na vozidlech, rozumí se tím na „silničních motorových vozidlech“, a to z důvodu použité zkratky pro toto sousloví (jak uvedeno výše). Návěsy a přívěsy proto nemusejí mít českou SPZ. Tato povinnost se proto nemění a zůstává nadále v platnosti, jako byla před novelou zákona o silniční dopravě. Nová a zásadní je však skutečnost, že za porušení povinnosti provozovat dopravu vozidly s českými SPZ lze v současné době udělit pokutu podle § 35 odst. 1 písm. a) zákona o silniční dopravě, a to až do výše 100 000 Kč.

Protože před novelou zákona o silniční dopravě dopravci sice stejnou povinnost měli, avšak zákon pro porušení této povinnosti nestanovil přímo pokutu (bylo proto možné uložit pokutu jen podle zákona o přestupcích, která byla v praxi aplikovatelná jen pro fyzické osoby, a to jen do výše 5 000 Kč), dopravci – zejména právnické osoby – tuto povinnost často porušovali. Doporučujeme proto věnovat zvýšenou pozornost této „staré“ povinnosti, neboť získává nový význam. Kontrola i vedení správního řízení o pokutě pro porušení této povinnosti jsou totiž poměrně snadné, neboť bude lehce prokazatelné, jakou SPZ v okamžiku kontroly tažené vozidlo mělo, neboť většina kontrolních skupin je vybavena fotoaparátem.

Naproti tomu zákon o silniční dopravě nově **nepožaduje**, aby dopravce při provozování silniční motorové dopravy **používal vozidlo s platnou technickou prohlídkou a změřenými emisemi**. Tato povinnost sice nezmizela úplně, a dopravci ji tudíž nadále mají, protože **zůstala zachována v zákoně č. 56/2001 Sb.**, nebude však již nadále sankcionována podle zákona o silniční dopravě. Novela zákona o silniční dopravě tak zohlednila skutečnost, že povinnost používat vozidlo s platnou technickou prohlídkou a změřenými emisemi byla stanovena dvěma zákony, tj. jak zákonem č. 56/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů, tak zákonem o silniční dopravě, což bylo zbytečné a ve svém důsledku mohlo vést k dvojímu řízení pro porušení dvou předpisů při jediném jednání. Navíc problematika technických prohlídek a emisí věcně není problematikou dopravy, ale technického stavu vozidel, a proto jak dopravní veřejnost, tak zaměstnanci dopravních úřadů tuto změnu vítají.

## 2. Zajištění dodržení stanovených dob řízení, bezpečnostních přestávek a dob odpočinku

Zákon o silniční dopravě stanoví dopravci povinnost zajistit, aby řidiči (rozumí se řidiči, kterými disponuje) dodržovali stanovené doby řízení, bezpečnostních přestávek a doby odpočinku tak, **jak stanoví předpisy Evropské unie** (před novelou zákona o silniční dopravě se užívalo termínu „Evropské společenství“ – nově používaný termín nepřináší věcnou změnu, neboť jde jen o změnu termínu), pokud **mezinárodní dohoda nebo prováděcí předpis** nestanoví pro určité kategorie vozidel doby řízení, bezpečnostních přestávek a doby odpočinku jinak. Takto uvedenou mezinárodní smlouvou je Evropská dohoda o práci osádek v mezinárodní silniční dopravě (dále jen „AETR“), prováděcím předpisem pak je vyhláška č. **478/2000 Sb.**, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „vyhláška č. 478/2000 Sb.“). Protože je této problematice věnována zvláštní kapitola, připomínáme pouze zjednodušeně, že předpisem Evropské unie je nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. **561/2006 z 15. 3. 2006** (dále jen „nařízení č. 561/2006/ES“, které se využívá pro jízdy uvnitř Společenství a mezi Společenstvím a Švýcarskem, Norskem, Islandem a Lichtenštejnskem. Mimo tato území se využívá dohoda AETR. V případě přeprav stanovených v čl. 13 nařízení č. 561/2006/ES, tj. tzv. „výjimečných přeprav“, se pak využívá vyhláška č. 478/2000 Sb.

Na tomto místě je nutné připomenout, že zajištění dodržení stanovených dob řízení **nabylo nového významu** po 4. 12. 2011, kdy vešlo v účinnost nařízení Evropského parlamentu a Rady

(ES) č. **1071/2009** z 21. 10. 2009, kterým se zavádějí společná pravidla týkající se závazných podmínek pro výkon povolání podnikatele v silniční dopravě a zrušuje směrnice Rady 96/26/ES (dále jen „nařízení č. **1071/2009/ES**), neboť toto nařízení v čl. 6 odst. 2 uvádí, že byla-li odpovědnému zástupci nebo dopravci uložena sankce za porušení pravidel Společenství uvedených v příloze IV tohoto nařízení, bude po nabytí právní moci rozhodnutí následovat kontrola v podniku dopravce a správní orgán povede (pro nás) nový druh správního řízení, ve kterém bude určovat, zda dopravce v důsledku takového porušení předpisů ztrácí dobrou pověst či zda by ztráta dobré pověsti byla nepřiměřeným následkem. Přitom v příloze IV tohoto nařízení č. 1071/2009/ES je pak, mezi jinými skutky uvedeno i překročení šestidenního nebo dvoutýdenního omezení maximální doby řízení o 25 % nebo více a též překročení maximální denní doby řízení během denní pracovní doby o 50 % nebo více, aniž by byly čerpány bezpečnostní přestávky nebo nepřerušovaný odpočinek v délce alespoň 4,5 hodiny.

Překročení týdenního omezení maximální doby řízení o 25 % pak při maximálně 56 hodinách povolené doby řízení činí **70 hodin a více**. Překročením dvoutýdenního omezení maximální doby řízení o 25 % nebo více je při maximálně 90 povolených hodinách doba **112,5 hodiny a více**. Překročení maximální denní doby řízení během denní pracovní doby o 50 % a více při maximální povolené denní době řízení 9 hodin činí **13,5 hodiny a více**, v případě dvakrát za týden prodloužené denní doby řízení na 10 hodin půjde o **15 hodin a více**.

Nově proto při porušení povinnosti v oblasti dob řízení hrozí dopravci nejen pokuta (a to až do výše 500 000 Kč), ale v některých (závažnějších) případech i ztráta dobré pověsti jako základního předpokladu pro výkon povolání podnikatele v silniční dopravě (viz podnikání v silniční dopravě).

### **3. Zajištění školení a lékařských prohlídek**

Dopravcům zůstala nadále zachována povinnost zajistit, aby práce řidiče z povolání vykonávala **osoba, která se zúčastnila školení** řidičů z povolání a úspěšně absolvovala přezkoušení z pravidel silničního provozu. Zajištění odbornosti řidiče z povolání je řešeno zákonem č. **247/2000 Sb.**, který v § 46 a následujících upravuje vstupní a následná pravidelná školení řidičů, kterých se musejí účastnit řidiči, pokud řídí motorové vozidlo, k jehož řízení opravňuje řidičské oprávnění skupiny C, C+E, D a D+E nebo podskupiny C1, C1+E, D1 a D1+E nebo řidičské oprávnění uznávané jako rovnocenné. Co se týče přezkoušení, pak aktuální znění zákona č. **247/2000 Sb.** požaduje, aby byli řidiči zkoušeni z profesní způsobilosti (což je širší termín), nikoli z pravidel silničního provozu, jak uvádí zákon o silniční dopravě. Školení (přičemž zjednodušeně lze uvést, že půjde vždy o školení řidičů řídicích vozidla o tonáži vyšší než 3,5 tuny) musí probíhat v akreditovaných střediscích. Dopravce je však povinen školit všechny řidiče, tedy i ty, kteří řídí vozidla o tonáži 3,5 tuny a nižší. V těchto případech však délka a způsob školení závisí toliko na dopravci jakožto zaměstnavateli, je na něm, jakou délku a obsah školení zvolí. Může řidiče proškolit dokonce sám.

Zároveň je třeba připomenout, že v některých případech je nutnost určitého druhu školení dána též smluvně; například některé z pojišťoven ve smluvních podmínkách pro pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorového vozidla vyžadují, aby řidiči byli školeni podle zákona č. 247/2000 Sb. nejen co do rozsahu, ale i obsahu, v takových případech je pak přirozeně nutné dodržet smluvní podmínky.

Zákon o silniční dopravě ani zákon č. 247/2000 Sb. neuvádějí, kdo bude požadované školení hradit. Původně sice zákon č. 247/2000 Sb. uváděl, že školení hradí žadatel, přičemž nespécifikoval, zda je žadatelem školený řidič, nebo jeho zaměstnavatel – dopravce. V současné době tento předpis nestanoví o tom, kdo bude školení hradit, nic a ponechává řešení této otázky na vůli stran (v praxi je však většinou hradí řidiči sami).

Zajištění pravidelných **lékařských prohlídek** podrobněji řeší zákon č. **361/2000 Sb.**, který uvádí, kdo a jak často se musí podrobit lékařské prohlídce a být uznán zdravotně způsobilým řídit vozidlo. Tento zákon je navíc přesnější, neboť též určuje, že náklady na pravidelnou lékařskou prohlídku u osob v pracovněprávním vztahu hradí zaměstnavatel, ostatní osoby hradí tyto náklady samy.

### **4. Podmínky použití najatého vozidla v mezinárodní dopravě**

Další povinnost dopravce se týká pouze mezinárodní dopravy, kdy se dopravci stanoví povinnost **zajistit, aby používal najaté vozidlo pouze za předpokladu, že je najato bez řidiče**, vozidlo řídí dopravce sám nebo jeho zaměstnanec, a dále, aby ve vozidle byla při jeho

provozu smlouva o nájmu s uvedením registrační značky najatého vozidla a pracovní smlouva řidiče, pokud není řidič zároveň dopravcem (zde má zákonodárce na mysli případy leasingových smluv). **Za porušení této povinnosti zákonodárce nově stanovuje sankci** (do účinnosti novely nebylo porušení této povinnosti možné sankcionovat podle zákona o silniční dopravě, ale pouze jako přestupek, což neumožňovalo v praxi pokutování právnických osob), a to až do výše 100 000 Kč.

## 5. Záznam o provozu vozidla

Zákon o silniční dopravě již nezná kromě oblasti taxislužby záznam o provozu vozidla, neboť celé ustanovení o tomto dokladu bylo ze zákona vyňato. Pro oblast nákladní dopravy toto vynětí nemá žádný význam, neboť pro nákladní dopravu záznam o provozu vozidla byl zrušen již před několika lety. Byl však využíván v osobní dopravě. V současné době již tento doklad není předepsán, kontrolní orgány jej proto nemohou požadovat a nelze uložit pokutu proto, že jej řidič při sobě nemá.

## 6. Vedení záznamů o době řízení, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku

Kromě povinnosti zajistit dodržení stanovených dob řízení, bezpečnostních přestávek a dob odpočinku je tuzemský dopravce v nákladní dopravě, který provozuje silniční dopravu vozidlem nebo jízdní soupravou o největší povolené hmotnosti přesahující 3,5 tuny určenými k přepravě zvířat nebo věcí, povinen zajistit, aby **řidič řádně vedl záznam** o době řízení, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku, a to podle zákona o silniční dopravě, přímo použitelného předpisu Evropské unie, nebo mezinárodní smlouvy (tj. dohody AETR), a tento záznam uchovával po dobu 1 roku od ukončení přepravy. Stejně tak je povinen uchovávat doklad o nákladu, tj. po dobu 1 roku od ukončení přepravy.

Způsob, jak požadovaný záznam vést, je pro přepravy, na které se vztahuje nařízení č. **561/2006/ES**, dán nařízením č. **3821/85/EHS**. Pro přepravy prováděné podle dohody AETR je způsob vedení těchto záznamů stanoven v této dohodě. Podrobnosti pro všechny tři způsoby vedení záznamů o dodržování dob řízení, bezpečnostních přestávek a dob odpočinku (tj. podle nařízení č. 561/2006/ES, dohody AETR nebo vyhlášky č. **478/2000 Sb.**) jsou stanoveny ve vyhlášce č. 478/2000 Sb.

Z důvodu různých možností dodržování dob řízení, bezpečnostních přestávek a dob odpočinku (ve státech EU, ve státech dohody AETR nebo v případě výjimek z těchto předpisů) vyhláška č. 478/2000 Sb. rozčleňuje způsob vedení záznamu o době řízení, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku na tři ustanovení následujícím způsobem:

A) § 1 upravující způsob vedení záznamu o době řízení, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku, u přeprav, na něž se **vztahuje dohoda AETR**,

B) § 1a upravující způsob vedení záznamu o době řízení, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku u vozidel, na něž se **nevztahuje nařízení č. 561 ani dohoda AETR**,

C) § 1b upravující způsob vedení záznamů o době řízení, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku **pro všechny druhy** přeprav a vozidel (tj. jak podle nařízení č. 561/2006/ES, tak podle dohody AETR, tak přepravy spadající do výjimek podle čl. 13 nařízení č. 561/2006/ES).

Ad A)

U přeprav, které se podřazují pod dohodu AETR, dopravce zajistí, aby byl záznam o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku pořízen u vozidel vybavených záznamovým zařízením podle nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 jako výstup z tohoto zařízení. Řidič vozidla s sebou musí mít ve vozidle záznamové listy z období stanoveného v dohodě AETR (ta to stanoví shodně jako nařízení č. 561/2006/ES) a paměťovou kartu řidiče, pokud mu byla vydána. Dopravce zajistí, aby řidič jím provozovaného vozidla v záznamu o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku uváděl konkrétně stanovené údaje, které se částečně liší podle toho, zda jde o analogový či digitální tachograf, přičemž zároveň stanoví, které z požadovaných údajů musí být vyplněny před zahájením jízdy a které neodkladně po ukončení jízdy.

Ad B)

U přeprav, na které se nevztahuje nařízení č. 561/2006/ES ani dohoda AETR, dopravce zajistí, aby byl záznam o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku pořízen jako výstup z **analogového nebo digitálního tachografu**, nebo zajistí, aby jej řidič vedl **ručně nebo formou výstupu ze záznamového zařízení** (samozřejmě jiného, než jsou digitální či analogový tachograf – půjde o různé elektronické knihy jízd, které umožní vést potřebné údaje). Řidič vozidla s sebou musí mít ve vozidle záznam o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku z právě probíhajícího a z předchozího dne, pokud řídil, a paměťovou kartu řidiče, pokud mu byla vydána. Dopravce zajistí, aby řidič jím provozovaného vozidla v záznamu o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku uváděl konkrétně stanovené údaje (ty se liší pro případy analogového digitálního tachografu, nebo ručně či jiným záznamovým zařízením vedeného záznamu). **U těchto přeprav je zřejmý úmysl výrazně zjednodušit způsob vedení, což je vyjádřeno možností vést záznam i ručně a tím, že se uchovává toliko záznam aktuální a z jediného předchozího dne, kdy řidič řídil.**

Ad C)

Pro všechny druhy přeprav je pak nutné, aby dopravce zajistil, aby s sebou měl řidič kromě záznamů o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku a paměťové karty řidiče, pokud mu byla vydána, **též potvrzení o tom, že neřídil, včetně uvedení důvodu, proč řidič neřídil vozidlo.** Nejvhodnější forma tohoto potvrzení je uvedena v rozhodnutí Komise č. 2009/959/ES, kterým se mění rozhodnutí Komise č. 2007/230/ES, o formuláři o předpisech v sociální oblasti týkajících se činností v silniční dopravě. Potvrzení je řidiči vystaveno dopravcem. Není však jedinou možností, jak prokázat, že řidič vozidlo neřídil, kontrolní orgány by měly uznávat i jiné doklady prokazující, že vozidlo řidič v určitém období neřídil. Pokud však řidič užije předemtný formulář, měl by být podle rozhodnutí č. 2009/959/ES uznáván všemi tuzemskými i zahraničními kontrolními orgány. Důvodem, proč vůbec mají řidiči prokazovat, že v určitém období neřídili, je skutečnost, že pokud by řidič takový doklad neměl, nebylo by možné u řidiče v průběhu jízdy, tj. při silniční kontrole, doby režimu práce řádně spočítat a zkontrolovat. K zjednodušení prokazování, že řidič neřídil, stanovila Komise (ES) jednotný vzor formuláře, který lze nalézt na internetových stránkách ministerstva dopravy ([www.mdcr.cz](http://www.mdcr.cz)) pod heslem silniční doprava, SOD – státní odborný dozor, potvrzení pro řidiče.

## 7. Doklad o nákladu

Další povinností dopravce je zajistit, aby ve vozidle při jeho provozu byl (kromě výše uvedených dokladů o době řízení a bezpečnostních přestávkách či době odpočinku) doklad o nákladu.

### **Nařízení č. 11/60/EHS**

Také pro tuto oblast je nutné uplatnit předpis EU. Je jím nařízení č. 11/60/EHS, o odstranění diskriminace v oblasti přepravních sazeb a podmínek, kterým se provádí čl. 79 odst. 3 Smlouvy o založení Evropského hospodářského společenství, a který upravuje existenci, náležitost a používání **přepravního dokladu**. Toto nařízení se vztahuje na přepravu zboží z míst nebo do míst na území členského státu nebo mezi členskými státy a třetími nebo přidruženými státy, a to pouze na úseky tras uvnitř Společenství. Podle tohoto nařízení musí přepravní doklad obsahovat: jméno a adresu odesílatele, druh a hmotnost zboží, místo a datum přijetí zboží k přepravě, místo určení zboží (od července 2008 již přepravní doklad nemusí obsahovat údaj o trase, přepravní vzdálenost, a to ani pokud tyto faktory odůvodňují sazby lišící se od běžně používaných sazeb, nemusí obsahovat ani údaj o případných hraničních přechodech).

Povinnost dopravce mít doklad o nákladu ve vozidle při provádění přepravy je výslovně uvedena v zákoně o silniční dopravě, v § 3 odst. 3 písm. b). V § 3 odst. 2 téhož zákona se pak stanoví navazující povinnost, a to **doklad o nákladu uchovávat 1 rok od ukončení přepravy.**

### **Povinnosti podnikatele v silniční dopravě**

Jak uvedeno výše, zákon o silniční dopravě kromě povinností dopravce (které musejí splňovat všichni dopravci, ať již provozují dopravu pro vlastní, či cizí potřebu) **ukládá podnikatelům v silniční dopravě, jakožto profesionálům**, kteří provádějí dopravu pro cizí potřeby na základě koncese, ještě **další povinnosti**. Ty jsou uvedeny v § 9 zákona o silniční dopravě. Jsou to povinnosti

- a) označit vozidlo obchodním jménem,
- b) mít ve vozidle doklad prokazující oprávnění k podnikání,
- c) zajistit, aby řidič byl spolehlivý,
- d) zajistit provádění oprav vozidel na plochách k tomu určených,
- e) sdělovat dopravnímu úřadu požadované údaje.

#### **ad a) Povinnost označit vozidlo obchodním jménem**

Povinnost označit vozidlo již není povinností všech dopravců, ale jen těch, kteří jsou podnikateli v dopravě, tj. těch, kteří mají koncesi pro provozování dopravy – v oblasti, ve které se pohybujeme, tedy pro ty, kteří mají koncesi pro živnost silniční motorová doprava, druh nákladní nebo osobní, a používají k podnikání motorová vozidla s nejvyšší povolenou hmotností (zákon o silniční dopravě používá termín „celková hmotnost“, zachováme proto tuto dikci, i když správnější je pojmenování „nejvyšší povolená hmotnost“) vyšší než 3,5 tuny, nyní nově pojmenovaná jako „velká vozidla“ (pro úplnost uvádíme, že v osobní dopravě půjde také o velká vozidla, tj. vozidla určená pro přepravu více než 9 osob včetně řidiče).

Vozidlo přitom musí označit podnikatel-fyzická osoba svým jménem a příjmením, právnická osoba tak, jak je zapsána v obchodním rejstříku včetně dodatku o právní formě (tj. včetně „s. r. o.“ nebo „spol. s r. o.“ „a. s.“, „v. o. s.“ atd., přitom i dodatek musí být užít v takovém znění, jaký je zaznamenán v obchodním rejstříku, resp., jak je patrný z výpisu z obchodního rejstříku). Způsob, jakým se vozidlo označí, je určen ve vyhlášce č. 478/2000 Sb. v § 7, který stanoví, že označení musí být provedeno nerasatelně, přímo na vozidle nebo štítku nebo nálepce připevněné k vozidlu. Výslovně se uvádí, že magnetické nebo pneumatické či jiné rychle snímatelné uchycení štítků není dovoleno. Nápis pak musí být zřetelně viditelný (tím se rozumí nejlépe proveden barvou písma kontrastní proti podkladu) a čitelný o výšce písmen nejméně 30 mm. Tím se rozumí, že výška i nejmenšího písmene musí mít požadovanou velikost – např. i označení právní formy „a. s.“ musí být nejméně 30 mm – v důsledku čehož bude označení velkých písmen ještě vyšší. Označení přitom nemůže být kdekoli, ale u nákladních vozidel na obou předních dveřích kabiny řidiče nebo v přední polovině obou bočních stran karoserie. Pokud podnikatel provede označení písmem o velikosti větší než 30 cm, může jej umístit kdekoli na bočních stranách karoserie. Na základě výše uvedeného je zřejmé, že označení na plachtě nákladního vozidla nebo spoileru, což bývá častý případ, nesplňuje podmínky pro umístění označení, jak je stanoví zákon o silniční dopravě.

Kontrola zjišťuje, zda je vozidlo označeno řádně a na správném místě, a pokud nikoli, je možné tuzemskému podnikateli uložit pro porušení § 9 odst. 1 podle § 35 odst. 1 písm. e) pokutu do výše 100 000 korun. Zahraničnímu podnikateli ani dopravci za neoznačení vozidla pokutu uložit nelze, neboť ten povinnost označit vozidlo podle našich předpisů nemá. Ačkoliv neoznačení vozidla není dosud výjimkou, pokuty se obvykle pohybují v nižších částkách, vzhledem k tomu, že toto porušení předpisu není také nebezpečnost jako například porušení ustanovení o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku.

Pouze pro úplnost připomínáme, že musí být označeno „vozidlo“, tj. silniční motorové vozidlo, resp. tažné vozidlo; návěsy být označeny nemusejí.

#### **ad b) Povinnost mít ve vozidle doklad prokazující oprávnění k podnikání**

Druhou povinností pro dopravce v nákladní dopravě je mít ve vozidle používaném k podnikání při jeho provozu doklad o oprávnění k podnikání a další doklady vztahující se k prováděné přepravě vydané podle zákona o silniční dopravě, přímo použitelného předpisu Evropské unie nebo mezinárodní smlouvy. Půjde proto o různé doklady, podle druhu přepravy. Může proto jít například o eurolicenci, doklad o nákladu, zahraniční vstupní povolení atd.

#### **ad c) Povinnost zajistit, aby řidič byl spolehlivý**

Povinnost zajistit, aby řidič byl spolehlivý, je dána jen u řidičů v osobní dopravě (přitom ji zákon o silniční dopravě specifikuje pro řidiče velkých vozidel mírněji nežli pro řidiče malých vozidel). V nákladní dopravě tato povinnost dána není.

#### **ad d) Povinnost provádět opravy na plochách k tomu určených**

I po novele zákona o silniční dopravě zůstala zachována povinnost podnikatelů v dopravě provádět opravy vozidel s výjimkou drobných oprav na plochách k tomu určených a doklad o provádění údržby mimo vlastní prostory uchovávat po dobu 2 let. Zákon o silniční dopravě výslovně nestanoví, odkdy se lhůta 2 let bude počítat, ale v praxi se počítá ode dne provedení opravy. Drobné opravy pak může podnikatel v silniční dopravě provádět kdekoliv. Vzhledem k tomu, že nikde zákon o silniční dopravě nedefinuje, co považuje za drobné opravy a co již drobnou opravou není, může být v některých případech splnění či porušení takto nepřesně stanovené povinnosti sporné.

#### **ad e) Povinnost sdělovat dopravnímu úřadu požadované údaje**

Poslední povinností podnikatele v silniční dopravě je povinnost sdělovat před zahájením provozování dopravy dopravnímu úřadu počet vozidel, se kterými bude provozovat dopravu, jejich státní poznávací značku České republiky, největší povolenou hmotnost, celkový počet míst k přepravě osob včetně řidiče, tovární značku a obchodní označení a dále povinnost nahlásit do 30 dnů od vzniku rozhodné skutečnosti každou změnu v těchto údajích. Tovární značkou se pak rozumí například, MAN, Mercedes, a další; obchodní označení stanoví výrobce většinou slovy (Mercedes má například obchodní označení nákladních vozidel ACTROS, ATEGO a další), někdy však výrobce obchodní označení určuje číselnou řadou (MAN například má obchodní označení TGS 35448x4BB atp.)

Pokud podnikatel v silniční dopravě neuvedl alespoň jedno vozidlo již v žádosti o vydání koncese, musí neprodleně po udělení koncese nahlásit dopravnímu úřadu, jakými vozidly podniká, neboť to je i povinnost stanovená v nařízení č. 1071/2009, protože mít alespoň jedno vozidlo je atributem usazení, jakožto zásadní podmínky pro přístup k povolání dopravce. Pokud by se proto dopravní úřad dozvěděl, že byla nějakému subjektu vydána koncese, a ten by neprodleně nehlásil, jakými vozidly podniká, měl by jej dopravní úřad upozornit na to, že má podezření, že není plněna podmínka usazení.

#### **Povinnosti, které již podnikatelé nemají**

Nadále již podnikatelé v silniční dopravě nemají povinnost zajistit **bezúhonnost řidičů** v nákladní dopravě, **praxi** řidiče na vozidle o největší povolené hmotnosti vyšší než 3,5 tuny, pokud by řidič měl řídit vozidlo o největší povolené hmotnosti vyšší než 7,5 tuny, skutečnost, že doprava nesmí být provozována **po dobu delší, než je platnost vydaného stanoviska**, a ani to, aby odstavení a dlouhodobé **stání vozidel**, jejichž celková hmotnost přesahuje 3,5 tuny, muselo být zajištěno mimo veřejně přístupné komunikace, **v prostorách k tomu určených**. Uložení těchto povinností se v minulosti v praxi neosvědčilo, buď z důvodu, že tyto povinnosti jsou právně upraveny v jiných předpisech, nebo že (například povinnost zajistit odstavení a dlouhodobé stání na plochách k tomu určených) bylo pro praxi nesmyslné, neboť nesplnění této povinnosti nebylo možné nikomu prokázat, když zákon nedefinoval použité výrazy a každý si při jejich výkladu mohl představit jiný obsah; navíc byla tato povinnost uložena jen podnikatelům v silniční dopravě a nikoli všem dopravcům, a proto dopravci provozující dopravu pro vlastní potřebu, tj. závodovou dopravu, tuto povinnost neměli (přitom je pro provoz či využívání komunikací lhostejné, zda zde parkují vozidla podnikatelů v silniční dopravě či dopravců pro vlastní potřebu – všechna vozidla buď překážejí, či nepřekážejí stejnou měrou).