



Zemědělská  
fakulta  
Faculty  
of Agriculture

Jihočeská univerzita  
v Českých Budějovicích  
University of South Bohemia  
in České Budějovice

# JIHOČESKÁ UNIVERZITA V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH ZEMĚDĚLSKÁ FAKULTA

Katedra zootechnických věd

## Diplomová práce

Zajištění welfare při přepravě koní a přeprava problémových  
koní

Autorka práce: Bc. Denisa Kubešová

Vedoucí práce: Ing. Jana Zedníková, Ph.D.

České Budějovice, 2021

## **Prohlášení**

Prohlašuji, že jsem autorem této kvalifikační práce a že jsem ji vypracovala pouze s použitím pramenů a literatury uvedených v seznamu použitých zdrojů.

V Českých Budějovicích dne .....

.....  
Podpis

## Abstrakt

Diplomová práce se zabývá přepravou koní a jejich welfare při přepravě a chováním koní před, během a po transportu.

Sledování proběhlo v měsících červenec až prosinec 2020 a bylo sledováno celkem 83 koní různých plemen i pohlaví, věkových kategorií a rozdílných druhů využití. U každého převáženého koně byl zaznamenán projev jeho chování při naložení, během přepravy, po transportu před vykládkou a při vykládce.

Při naložení koní v 83 % stačilo použít ohlávku a vodítko, 11 % koní bylo při naložení postrojeno uzdečkou, kombinace štajgr a vodítko byla využita v 5 %.

Při čekání v přívěsu před vlastním vyjetím v 34 % docházelo k vokalizaci, shodně v 7 % případů koně slabě nebo silně přešlapovali, 55 % koní se projevovalo převážně klidně.

V průběhu transportu se polovina sledovaných koní se chovala převážně klidně. Ve 24 % případů koně v průběhu převozu vokalizovali, 12 % koní slabě přešlapovalo a 7 % ze sledovaných koní kopalo do stěn přepravníku.

Po jízdě, před vyložením, se většina koní v přepravníku projevovala vzrušeně a silně vokalizovala. Pouze 23 % ze sledovaných koní bylo v této situaci naprosto v klidu.

Z výsledků vyplývá, že se koně musí na transport postupně navykat. U problémových koní, kde nastal problém s naložením, lze využít pomocných prostředků jako je například bič, lonž, úzký prostor nebo metoda pomalého naložení koně a pokládání nohou na rampu. Chování koně v průběhu jízdy je možno pozitivně ovlivnit přítomností druhého koně, podáním sena a kontrolami. Klidným přístupem lze zmírnit či odstranit bázlivé a panické reakce koní.

**Klíčová slova:** kůň, přeprava koní, welfare, přeprava problémových koní

## **Abstract**

The thesis deals with the transport of horses and their welfare during transport and the behaviour of horses before, during and after transport.

The observation took place in the months of July and December 2020 and 83 horses of different gender, breed, age groups and type of use were monitored. For each transported horse a monitoring of their behaviour while loading, during transport, after transport and before loading and after loading was run.

While loading the horses only 83 % just needed a halter and a lead, 11 % of the horses were loaded with a bridle during loading, a combination of a “štajgr” and a lead were used in 5 % of the cases.

While waiting in the trailer before their own ride in 34 % there was vocalisation, equally in 7 % of the cases the horses weakly or strongly trampled, 55 % of horses were mostly calm.

During the transport, half of the observed horses mainly behaved calm. In 24 % of the cases the horses experienced vocalisations during transport, 12 % of the horses slightly trampled and 7 % of the monitored horses started to kick the walls of the carrier.

After the ride, before unload, most of the horses showed excitement and strong vocalisation. Only 23 % of the observed horses in this situation were completely at ease.

The results show that the horses must gradually get used to the transport. With problematic horses, where the problem with loading occurred, aids can be used in the form of a whip, a lead line, a narrow space or the method of slow loading of the horse and laying feet on the ramp. Behaviour of the horse during the ride can be positively affected with the presence of a second horse, hay filing and checkups. A calm approach can mitigate or eliminate timid or panic reactions of horses.

**Keywords:** horse, horse transport, welfare, transport of problematic horses

## **Poděkování**

Tímto bych chtěla poděkovat vedoucí diplomové práce, Ing. Janě Zedníkové, Ph. D. za její odborné rady, věnovaný čas a veškerou pomoc při vedení této diplomové práce. Dále bych ráda poděkovala všem majitelům pozorovaných koní za jejich vstřícnost a za poskytnutí potřebných informací.

# Obsah

Úvod.....	7
1 Literární přehled.....	8
1.1 Legislativní podmínky přepravy koní .....	8
1.2 Technické podmínky přepravy koní.....	12
1.3 Korektní způsoby nakládání, převozu a vykládání koní .....	19
1.4 Nejčastější chyby při nakládání a transportu koní.....	21
1.5 Projevy chování koní při transportu .....	23
1.6 Jak odstranit problémové chování koní při transportu .....	26
2 Cíl práce .....	27
3 Materiál a metodika.....	28
3.1 Materiál .....	28
3.2 Metodika.....	30
4 Výsledky a diskuse.....	31
4.1 Základní charakteristika sledovaného souboru koní .....	31
4.2 Chování sledovaných koní při nakládání, během přepravy a při vykládání .....	35
Závěr a doporučení pro praxi .....	43
Seznam použité literatury.....	45
Seznam obrázků, tabulek a grafů .....	50
Přílohy .....	51

---

## Úvod

Dříve žili koně divoce ve volné přírodě a byli loveni jako zdroj potravy. Poté byli domestikováni a postupem času se s nimi začalo pracovat na přirozené komunikaci a učili se žít v souladu s lidmi.

V poslední době počet koní v České republice značně roste a s ním i počet chovatelů a majitelů. Koně se dříve využívali jako dopravní prostředek, chovali se na maso, využívali se i ve válkách jako tažná síla, ulehčovali lidskou práci. Poté se různě šlechtila, selektovala a tvořila různá plemena koní podle výkonnosti, stavby těla a síly. Dnes jsou koně využíváni spíše k rekreaci a sportu, ale i při rehabilitaci lidí např. hippoterapie.

Denně se v České republice uskuteční až stovky přeprav koní. Přeprava koní je od jiných druhů přepravy odlišná. Koně mohou být přepravováni ve speciálně upraveném nákladním automobilu nebo v jízdní soupravě složené z osobního automobilu a přívěsu, nákladního automobilu a přívěsu, případně i tahače a návěsu. Při jejich přepravě mohou nastat situace, které u jiných přeprav nejsou obvyklé. Proto je důležité, aby personál zabezpečující přepravu koní měl řádné znalosti, zkušenosti a dokázal předvídat chování koní. Osádka vozidla musí dodržovat právní předpisy týkající se přepravy koní a v předepsaných intervalech musí koně krmit, napájet, případně jim dopřát potřebný odpočinek.

---

# 1 Literární přehled

## 1.1 Legislativní podmínky přepravy koní

### Legislativa dopravní (silniční)

Základní a směrodatný zákon je silniční zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a jeho novelizace 297/2011 Sb. Tento zákon řeší například řidičská oprávnění z hlediska přepravy koní, spojitelnost vozidel, nejvyšší dovolenou rychlost jízdní soupravy, záznamová zařízení např. tachograf (**ČECHOVSKÝ, 2012**).

### Skupiny vozidel

#### Do skupiny:

B jsou řazena motorová vozidla s výjimkou vozidel, jejichž největší povolená hmotnost nepřevyšuje 3 500 kg, s nejvýše 8 místy k sezení kromě místa řidiče, ke kterým smí být připojeno přípojně vozidlo o největší povolené hmotnosti nepřevyšující 750 kg, pokud největší povolená hmotnost této jízdní soupravy nepřevyšuje 3 500 kg.

B+E jsou zařazeny jízdní soupravy složené z vozidla a přípojného vozidla o největší povolené hmotnosti nepřevyšující 3 500 kg.

Pouze se skupinou B se může táhnout (přepravní) vlek těžší jak 750 kg, ale jen za podmínky, že maximální přípustná hmotnost celé soupravy nepřekročí 3.500 kg a maximální přípustná hmotnost přípojného vozidla nepřevyšuje pohotovostní hmotnost tažného motorového vozidla. Příklad takové jízdní soupravy může být následující: tažné motorové vozidlo o maximální přípustné hmotnosti 2 000 kg, s pohotovostní hmotností 1 500 kg, spojené s přípojným vozidlem o maximální přípustné hmotnosti nejvýše do 1 500 kg, tj. jízdní souprava o maximální přípustné hmotnosti do max. 3 500 kg (**zákon 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích**).

#### Spojitelnost vozidel:

Pro spojování vozidel do jízdních souprav s přípojnými vozidly kategorií O2 platí, že okamžitá hmotnost přívěsu kategorie O2 (750 - 3500 kg) nesmí být větší než největší povolená hmotnost brzděného přípojného vozidla stanovená pro tažné vozidlo, která je uvedena v technickém průkazu a osvědčení o registraci tažného vozidla, za



---

podmínky, že největší povolená hmotnost takového přípojného vozidla není větší než největší povolená hmotnost tažného vozidla u vozidel kategorií M1 (jsou vozidla, která mají nejvýše 8 míst k přepravě osob, kromě místa řidiče, nebo víceúčelová vozidla) a N1 (vozidla, jejichž nejvyšší přípustná hmotnost nepřevyšuje 3500 kg) a 1,5 násobek největší povolené hmotnosti tažného vozidla u vozidel kategorií M3 (vozidla, která mají více než osm míst k přepravě osob, kromě místa řidiče, a jejichž největší přípustná hmotnost převyšuje 5 000 kg) a N3 (vozidla, jejichž nejvyšší přípustná hmotnost převyšuje 12 000 kg) (**vyhláška č. 341/2002 Sb. o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích**).

### **Nebezpečí a nástrahy legislativy přepravy koní**

Mezi nebezpečí a nástrahy legislativy lze zařadit podle **ČECHOVSKÉHO (2014)** legislativu silniční dopravy, legislativu veterinární a legislativu živnostenského zákona.

Pokud majitel koně svěří přepravu do rukou profesionála, z pohledu legislativy má na starosti již jen to, aby kůň splňoval potřebné podmínky pro přemístění, tzn., musí mít Průkaz koně, kde musí být potvrzeno, že kůň byl očkovan dle vakcinačního schématu udaného výrobcem vakcíny a je v imunitě proti chřipce. Poslední očkování musela být provedena nejpozději 7 dní před datem přesunu a kůň od stáří 24 měsíců byl laboratorně vyšetřen s negativním výsledkem na infekční anemii. I toto vyšetření nesmí být starší 24 měsíců. Kůň nebyl 30 dnů před odběrem vzorků k laboratornímu vyšetření alergologicky vyšetřen. Pokud Průkaz tyto záznamy neobsahuje, je nutné vystavit Veterinární osvědčení k přemístění zvířete (formulář), které musí obsahovat všechny náležitosti § 4 odst. 8 vyhlášky č. 296/2003 Sb., včetně slovního a grafického popisu koně a jeho změn. Platnost Veterinárního osvědčení je 72 hodin (**ČECHOVSKÝ, 2014**).

Dle **ČECHOVSKÉHO (2014)** převoz na veterinární kliniku nebo k veterinárnímu lékaři a zpět, nepotřebuje dle evropských norem žádné zvláštní potvrzení. K akutním převozům nejsou nutné dokonce ani žádné výše uvedené dokumenty. Pokusy o zneužití tohoto ustanovení se velmi lehce odhalí a sankce potom bývají o to přísnější. Hodlá-li si majitel vézt své koně sám, nebo je dokonce ochoten kvůli vytížení s nimi přepravit i cizího koně, musí počítat s tím, že se na něj

---

budou vztahovat daleko přísnější pravidla. U přepravy cizího koně navíc spadá do kategorie komerční přepravy, která se řídí jinou legislativou.

### **Legislativa živnostenského zákona**

Pokud je řidič majitelem koně a sám si jej přepravuje ve vlastním vleku, nejedná se z hlediska živnostenského zákona o podnikání, proto řidič (majitel koně) nemusí dodržovat žádná jeho nařízení. Má-li komerční přepravce, nebo ten, kdo přepravu nabízí (i vytížení vleku) další příjmy (jako zaměstnanec nebo podnikatel) nad limitní částku za zdaňovací rok, musí příjem nad tuto hranici zdanit, včetně podání daňového přiznání. Pokud jeho činnost směřuje k zisku (tzn., že např. přepravu nabízí), musí mít živnostenské oprávnění na autodopravu, popř. související služby (**ČECHOVSKÝ, 2014**).

Dle **zákona 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích** řidič nesmí překročit nejvyšší povolenou rychlost vozidla, a pokud jde o jízdní soupravu, tak nejvyšší povolenou rychlost žádného z vozidel soupravy. Pokud ministerstvo dopravy při schvalování technické způsobilosti typu přívěsů kategorie O1 (přípojná vozidla o nejvyšší přípustné hmotnosti nejvýše 750 kg) a O2 (přípojná vozidla o nejvyšší přípustné hmotnosti přes 750 kg, ale nejvýše 3500 kg) nestanoví jinak, nesmí být největší rychlost přívěsu vyšší než 80 km/h.

Záznamové zařízení (tachograf) a jeho problematiku upřesňuje **nařízení Rady (ES) č. 561/2006 a nařízení Evropského parlamentu a rady (EU) č. 165/2014**. Z jejich znění vyplývá, že bude-li majitel koně řídit soupravu s max. příp. hmotností nad 3.500 kg může kontrola požadovat vybavení tachografem. I přesto, že si veze vlastní koně zájmového chovu. Výjimku tvoří osobní automobily (kategorie M1) provozované pro soukromé účely. „Firemní“ vozidla a vozidla kategorie N v soupravě nad 3500 kg tedy spadají pod povinnost vybavení záznamovým zařízením.

### **Legislativa veterinární**

Přepravy koní v podmínkách EU se velmi úzce dotýká zhruba patnáct důležitých právních předpisů. Přesto-alespoň nejpodstatnějším je **nařízení Rady (ES) č. 1/2005**. Předpis, který v případě rozporu s národní legislativou je nadřazený a také nejzmatenější.

---

U veterinární legislativy pro nekomerční přepravu jde o převoz pro vlastní potřebu, který nepřináší žádný zisk - např. přeprava koní na dovolenou. Ostatní případy naše legislativa považuje za činnost, směřující k dosažení zisku. Příkladem je komerční přeprava za úplatu, ale také všechny další případy, kdy majitel přepravníku naloží cizího koně. Evropská norma zmírňuje podmínky pro přepravu „evidovaných koňovitých“ oproti přísnější legislativě pro přepravu jatečných zvířat. Přesto je nezbytné při nekomerční přepravě dodržovat alespoň následující minimum dle **nařízení Rady (ES) č. 1/2005**.

Přeprava do 65 km – při dodržení základních legislativních a etických norem není potřeba žádných povolení ani osvědčení.

Přeprava nad 65 km do 8 hodin trvání cesty – kůň musí být zdravý, pohyblivý a schopný přepravy, přepravník musí být homologovaný pro přepravu zvířat, musí být bezpečný a nepoškozený, musí splňovat všechny podmínky dané výrobcem a právními předpisy pro přepravu zvířat. Alespoň jedna osoba přítomná přepravě musí mít splněnou odbornou způsobilost, tzn. osvědčení o způsobilosti pro přepravce a průvodce zvířat.

Legislativa komerční přepravy. Přeprava koně, která potenciálně přinese prospěch, nebo směřuje k dosažení zisku (jezdecké závody, svody atd.). Nebo jakákoliv přeprava jiného než vlastního koně.

Řidiči při cestě do 65 km postačuje základní minimum potřebné pro nekomerční přepravu. Od 65 km do 8 hodin trvání přepravy musí mít navíc registraci/povolení přepravce živých zvířat od Krajské veterinární správy, do jejíhož obvodu spadá. Povolení se vydává se na základě předložení Osvědčení o odborné způsobilosti, výpisu z Rejstříku trestů, seznamu dopravních prostředků, kopie technických průkazů, prohlášení o vybavenosti dopravními prostředky. Řidič dostane přidělené registrační číslo a stává se registrovaným přepravcem, a je zanesen do databáze Krajské veterinární správy a EU. Platnost registrace je 5 let od vystavení.

Ve vozidle musí být následující doklady: průkaz koně s platnými záznamy, vyplněný rejstřík vozidla pro přepravu zvířat, Osvědčení o způsobilosti pro řidiče a průvodce, povolení dopravce, příručka osvědčených postupů. Dále ve vozidle musí být technické prostředky pro nucené usmrcení přepravovaného zvířete v krajních případech.

Ani takto schválený řidič a přepravník nesmí absolvovat cesty delší než 8 hodin (zejména do zahraničí).

---

Na přepravu koní se kromě zákona na ochranu zvířat proti týrání vztahují i prováděcí vyhláška č. 4/2009 Sb., o ochraně zvířat při přepravě a vyhláška č. 342/2012 Sb., o zdraví zvířat a jeho ochraně, o přemísťování a přepravě zvířat a o oprávnění a odborné způsobilosti k výkonu některých odborných veterinárních činností. Na oblast přepravy zvířat se vztahují i některá přímo použitelná evropská nařízení. Jedná se o nařízení Rady (ES) č. 1/2005 ze dne 22. prosince 2004 o ochraně zvířat během přepravy a souvisejících činností a o změně směrnic 64/432/EHS a 93/119/ES (dále jen „nařízení o ochraně zvířat během přepravy“) a nařízení (ES) č. 1255/97 a nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 998/2003/ES ze dne 26. května 2003 o veterinárních podmínkách pro neobchodní přesuny zvířat v zájmovém chovu a o změně směrnice Rady 92/65/EHS (dále jen „nařízení o veterinárních podmínkách pro neobchodní přesuny zvířat v zájmovém chovu“). Celková právní úprava je tvořena větším množstvím předpisů, což snižuje její přehlednost. Nařízení o ochraně zvířat během přepravy navíc umožňuje, aby si členské státy stanovily přísnější právní úpravu.

## **1.2 Technické podmínky přepravy koní**

### **Zásady přepravy koní**

Dle ČECHOVSKÉHO (2014) sahá historie přepravy koní daleko do minulosti. Již ve středověku vyvstala potřeba, aby kůň cestou na rytířské kolbiště či bitevní pole neztratil sílu, proto tito koně byli přepravováni na místo na povozech, které tahali jiní koně. Koně jsou v dnešní době nejčastěji využíváni k rekreaci a zájmovým aktivitám svého vlastníka, z těchto důvodů jsou i často přepravováni. Nejčastěji bývají koně přepravováni při změně stáje, majitele, nebo pokud se účastní závodů. Zde se jedná o dopravu opodstatněnou. Koně bývají přepravováni také na trénink do jiné stáje, místo aby trenér přijel za nimi, nebo jako doprovod jinému koni, který se účastní závodů. Každá přeprava znamená pro koně určitý stres, ohrožuje jejich bezpečnost a narušuje welfare.

Nákladním autem je možné převézt najednou (podle velikosti auta) až čtyři koně. Koně se staví hlavami na levou stranu vozu, napříč vozu, tedy šikmo. Převážejí-li se dva koně, umístí se po délce vozu hlavami dopředu. Nákladní vůz pro dopravu koní je třeba upravit: zvýší se stěny do výšky 150 cm, opatří se bočními přívorami, zadní opěrou a nakládacím můstkem, upevní se kroužky na uvazování.

---

Během jízdy opatřuje vždy dva koně jeden průvodce. Dopravují-li se koně stojící napříč vozu, musí být i poslední kůň oddělen přívorou od zadní stěny vozu, aby při sklopení zadní stěny nevypadl. Přívory se zavěšují ve vzdálenosti 80 cm od sebe v přiměřené výši. Stojí-li koně po délce vozu, upevní se zadní opěra ve výši pod sedacími kostmi koní (**KOUBEK a kol., 1958**).

Při přepravě koní je třeba dbát na to, aby se dostali na místo určení bez újmy na zdraví a výkonnosti. Při větší vzdálenosti je možné přepravit jednotlivé koně nebo menší počet koní nákladními motorovými vozidly, výjimečně pak letadly. Tyto přepravní prostředky se uvnitř upraví tak, aby byl zajištěn bezpečný přesun koní, jak uvádí **KOUBEK a kol. (1958)**.

### **Konstrukce vozidel**

Vozidla používaná k přepravě koní musí být vyrobena, navržena, provozována a udržována tak, aby byla zajištěna bezpečnost zvířat a nedocházelo k jejich utrpení a zranění, musí být přijata i opatření proti uniknutí nebo vypadnutí zvířete. Přepravní prostředek musí chránit koně před nepříznivým počasím, extrémními teplotami a nepříznivými změnami klimatu, také zajistit, aby bylo možné zachovat kvalitu a množství vzduchu odpovídající přepravovaným druhům. Konstrukce vozidla musí zajistit dostatečné osvětlovací prostředky pro kontrolu i inspekci zvířat. Vozidlo musí mít vhodné vybavení pro nakládku a vykládku zvířat. Musí mít protiskluzovou podlahu a minimalizovat únik moči nebo stolice z vozidla. V přepravním prostoru musí být umístěny dostatečně silné přepážky, aby vydržely váhu zvířat, a pomohly zvířatům zmírnit stres z pohybu vozidla. Kování musí být uzpůsobeno pro rychlou a snadnou manipulaci. Vozidla, ve kterých jsou koně přepravováni, musí být viditelně a jasně označena informací, že jsou převážena živá zvířata. Vozidla, používaná k přepravě koní po dobu delší než osm hodin musí být zkontrolována a schválena autorizovaným orgánem (**www 1, 2020**).

### **Technický stav vozidla**

Technický stav vozidla řeší **zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích** a **vyhláška č. 341/2014 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích**. Při přepravě nákladu nesmí být překročena maximální přípustná hmotnost vozidla a maximální přípustná hmotnost na nápravu vozidla. Náklad musí být na vozidle

---

umístěn a upevněn tak, aby byla zajištěna stabilita a ovladatelnost vozidla a aby neohrožoval bezpečnost provozu na pozemních komunikacích, neznečišťoval nebo nepoškozoval pozemní komunikaci, nezpůsoboval nadměrný hluk, neznečišťoval ovzduší a nezakrýval stanovené osvětlení, odrazky a registrační značku, rozpoznávací značku státu a vyznačení nejvyšší povolené rychlosti; to platí i pro zařízení sloužící k upevnění a ochraně nákladu, jako jsou například plachta, řetězy nebo lana. Předměty, které lze snadno přehlédnout, jako jsou například jednotlivé tyče nebo roury, nesmějí po straně vyčnívat. Při přepravě živých zvířat nesmí být ohrožena bezpečnost řidiče, přepravovaných osob ani zvířat a ani bezpečnost provozu na pozemních komunikacích.

**Vyhláška č. 341/2014 Sb. o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích** stanovuje že, okamžitá hmotnost přívěsů kategorií O3 (přípojná vozidla o nejvyšší přípustné hmotnosti přes 3500 kg, ale nejvýše 10 000 kg) a O4 (přípojná vozidla o nejvyšší přípustné hmotnosti přes 10 000 kg) v jízdní soupravě nesmí být větší než největší povolená hmotnost brzděného přípojného vozidla stanovená pro tažné vozidlo, která je uvedena v technickém průkazu a osvědčení o registraci tažného vozidla. V případě více přípojných vozidel se jedná a součet jejich okamžitých hmotností.

Pro spojování vozidel do jízdních souprav s přípojnými vozidly kategorií O1 a O2 platí a) okamžitá hmotnost nebrzděného přípojného vozidla kategorie O1 nesmí být větší než největší povolená hmotnost nebrzděného přípojného vozidla stanovená pro tažné vozidlo, která je uvedena v technickém průkazu a osvědčení o registraci tažného vozidla, b) okamžitá hmotnost brzděného přívěsu kategorií O1, O2 nesmí být větší než největší povolená hmotnost brzděného přípojného vozidla stanovená pro tažné vozidlo, která je uvedena v technickém průkazu a osvědčení o registraci tažného vozidla, za podmínky, že okamžitá hmotnost takového přípojného vozidla není větší než největší povolená hmotnost tažného vozidla u vozidel kategorií M1 a N1 (vozidla, jejichž nejvyšší přípustná hmotnost nepřevyšuje 3500 kg) a 1,5násobek největší povolené hmotnosti tažného vozidla u vozidel kategorií M1G (terénní vozidlo) a N1G (motorové vozidlo, které má nejméně čtyři kola a používá se pro dopravu nákladů v závislosti na provedení jejich nástavby).

Technické požadavky pro provoz jízdních souprav **vyhláška č. 341/2014 Sb. o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu**

---

**vozidel na pozemních komunikacích.** V rámci jednotlivého schvalování technické způsobilosti přívěsů kategorií O1 a O2 nesmí být nejvyšší rychlost přívěsu vyšší než 80 km/hod. Na základě technického protokolu, vydaného technickou zkušebnou, který obsahuje hodnocení jízdních vlastností vozidla a ověření stability, je možné zvýšit největší rychlost vozidel, jímž je schvalována technická způsobilost, či vozidel již provozovaných kategorie O1 až na 130 km/hod, kategorie O2 až na 100 km/hod, kategorie O3 a O4 až na 90 km/hod. Přívěsy nesmí být používány k přepravě osob.

Vozidlo je před vyjetím třeba zkontrolovat z hlediska funkčnosti jeho osvětlení, stavu pneumatik, ale i dalších prvků. Zejména brzd, výhledu z vozidla atp.

### **Čištění a dezinfekce vozidel**

Na problematiku čištění a dezinfekce vozidel je zaměřena vyhláška o přepravě zvířat (čištění a dezinfekce) z roku 2003. Veškeré čištění a dezinfekce musí být prováděny tak, aby se snížil přenos chorob. Očištění musí být provedeno odstraněním veškerého krmiva, ke kterému měla zvířata přístup, podestýlky, výkalů a jiných materiálů živočišného původu, bahna a jiných kontaminujících látek pomocí vhodných prostředků, a poté vyčištěním vodou, párou nebo (je-li to vhodné) chemikáliemi, dokud není uvolněna špína. Po dokončení čištění musí být vše, co má být dezinfikováno, dezinfikováno schváleným dezinfekčním prostředkem. Každá osoba přepravující koně musí zajistit, aby koně byli naloženi na dopravní prostředek, který byl vyčištěn a případně dezinfikován, veškerá znečištěná podestýlka a výkaly byly odstraněny hned, jak to bylo možné (**vyhláška č. 296/2003 Sb. o zdraví zvířat a jeho ochraně, o přemísťování a přepravě zvířat a o oprávnění a odborné způsobilosti k výkonu některých odborných veterinárních činností**).

### **Naplánování trasy**

Před samotným usednutím za volant vozidla s koňmi v přívěsu je nutné detailně naplánovat trasu. Významnou roli při plánování trasy hrají zkušenosti. Ať už se samotným řízením vozidla, tak znalost jednotlivých úseků silnic a měst, které v průběhu plánování zaneseme do plánu jízdy. Jedná se o vyhledání nikoliv té nejkratší trasy, nebo nejrychlejší, ale trasy, která bude pro koně nejkomfortnější. Tedy trasa vedoucí po silnici nejvyšších možných tříd. Na těchto silnicích jsou zpravidla přednostně řešeny sjízdnosti v zimních obdobích a mimo ně je na těchto komunikacích přednostně udržovaný jejich technický stav (v porovnání

---

s komunikacemi nižších tříd v daném státě). Dále na těchto komunikacích můžeme nalézt více jízdních pruhů, zatačky s větším poloměrem a odpočívadla. Až na poslední zmíněné se jedná o prvky přispívající k plynulejšímu průběhu cesty. Z toho plynoucí i vyšší průměrná rychlost přepravy (**vyhláška č. 193/2004 Sb., o ochraně zvířat při přepravě**).

### **Naplánování přestávky**

Dle **vyhlášky č. 193/2004 Sb., o ochraně zvířat při přepravě**, je nutné dodržovat přestávky z několika důvodů. Mezi první důvod patří přepravovaný kuň a jeho kontrola. Druhým důvodem jsou povinné zastávky řidiče nákladního vozu, pokud přepravní transportér tvoří nákladní vozidlo, na jehož řízení je nutné řidičské oprávnění skupiny C nebo C+E. Zde jsou jasně specifikované časové intervaly, po nichž je nutné jízdu přerušit na přesně stanovenou dobu, po kterou řidič vozidla nesmí na voze samotném provádět žádný úkon spojený s technickým stavem vozidla (například výměna kola s defektem a podobně).

Pokud se jedná o řízení osobního vozidla, k jehož řízení je nutné pouze řidičské oprávnění skupiny B, v případě jízdní soupravy B+E zde nejsou délky ani počet přestávek zákonem nijak specifikovány. Řidič si jejich počet a délku určuje na základě vlastního úsudku a zkušenosti.

Dále, při plánování přestávek je nutné zohlednit také dojezd vozidla a jeho potřebu na načerpání paliva, výjimečné okolnosti na silnicích jako jsou například kyvadlově řízený provoz na některých silnicích. Nyní nemáme na mysli silnice, na nich probíhají práce a z toho důvodu je silnice průjezdná pouze kyvadlově, ale jedná se o úzké úseky silnic, které dlouhodobě umožňují jednosměrný provoz, jehož směr se v předem stanoveném čase mění. Často se jedná o úzké silnice, které nalezneme například v Alpách. Časové intervaly pro určitý směr lze zjistit například na webu. Případný prostoj tak lze naplánováním úplně eliminovat, nebo naopak využít pro případnou přestávku.

### **Pět Smithových pravidel defenzivního řízení:**

Zahrnuje předvídavost, periferní vidění, stálost očí v pohybu, stálé monitorování okolí svého vozidla a být viděn. Předvídavost je schopnost řidiče správně a včas odhadnout vývoj budoucí dopravní situace. Nejlepší řidiči mají vyvinut vysoký stupeň dopravní představivosti a předvídavosti (stupeň vyhodnocování informací



---

z provozu). Tato schopnost je někdy označována pojmem, že řidič „vidí a myslí dopředu“. Špičkoví řidiči tak předcházejí možným obtížím ještě dříve, než do nich přijedou. Jedná se o tzv. kooperativní způsob řízení (**www 2, 2020**).

### **Důležité momenty patřící k přepravě koní**

Vlek musí být dokonale připojen do tažného zařízení. Před rozjezdem je nutné zkontrolovat vnější osvětlení vleku a zvednout pomocné kolečko. Všechny manévry musí být plynulé, brzdná dráha je mnohem delší, proto je nutné sledovat provoz ve větší vzdálenosti před vozidlem. Průjezd zatáčkou s koňmi je naprosto odlišný od běžné jízdy. Chybně projetá zatáčka má za následek syndrom „lehacích koní“. Správný princip projetí zatáčky spočívá v tom, že se rychlost upraví ještě před zakřivením vozovky a zatáčka se pak projíždí konstantní rychlostí bez zrychlování či zpomalování. Plyn se přidá až je souprava opět na rovném úseku. Couvání s vlekem je nejsložitějším manévrem, pomoc od zkušenějšího řidiče je vhodná především pro méně zkušené řidiče. Pokud má dojít k předjetí jiného pomalejšího vozidla, je třeba si uvědomit, že bude trvat podstatně déle než při jízdě bez koní. Při zvýšení rychlosti a vlivem aerodynamických vírů může dojít k rozhoupání vleku. U odbočení je kromě včasného přibrzdění a podřazení dobré i znamení o změně směru dát více předem. Nic to nestojí a všichni okolo jsou dopředu informováni o snížení rychlosti a dalších záměrech řidiče soupravy zdůrazňuje přepravce **ČECHOVSKÝ (2012)**.

### **Zásady welfare při přepravě koní**

#### **Způsobilost koní k přepravě**

Kůň, který má být přepravován v souvislosti s hospodářskou činností, nesmí být přepravován, pokud není vhodný pro zamýšlenou cestu. Kůň není považován za vhodného pro přepravu, pokud je nemocný, zraněný, nemohoucí, unavený, neschopný pohybu bez bolesti nebo pomoci, prolaps, novorozené hříbě s nezahojeným pupkem, klisna, která porodila během předchozího týdne, klisna, která překračuje 90 % březosti, pokud není přepravena přímo na nejbližší dostupné místo pro veterinární ošetření nebo diagnostiku. Pokud zvířata během přepravy onemocní, musí být oddělena od ostatních zvířat a co nejdříve ošetřena (**www 1, 2020**).

Formy chování, které řeší fyziologické potřeby, mají spojovat a podporovat pohodu u koní. Patří sem nejzákladnější činnosti, jako je krmení, napájení

---

a poskytnutí přístřešku. Ze závěrů lze říci, že kde je kvalitní péče, je chování koní prostředkem k dosažení homeostáze. Měli bychom ji usnadnit prostřednictvím welfare pro každého koně a zejména pro klisny a jejich potomstvo. Základním faktem je, že jakákoliv forma utrpení potlačuje udržení dobrého stavu. Proto existují normy o zdraví a svobodě od utrpení. Správná výživa a také napájení jsou hlavními prvky welfare koní, jak konstatuje **FRASER (2010)**.

Podle **HROUZE (2007)** termín welfare je nejčastěji překládán jako „pohoda“ zvířat. Pro zajištění pohody zvířat je nutnou podmínkou kvalifikovaný, odpovědný, osobní a uvážlivý přístup člověka ke zvířatům. Je žádoucí, aby zvířata žila se svým prostředím v harmonii.

Vliv prostředí se projevuje na zdravotním stavu zvířat i na jejich užitkové hodnotě. Systém „welfare“ je formou technologie, která zvířatům vytváří optimální životní podmínky (volnost pohybu, klid, vyloučení stresu) s využitím schopností zvířat adaptace na určité prostředí, píší **HROUZ a ŠUBRT (2000)**.

Správná výživa je zjevně zásadním faktorem ve welfare tohoto zvířete. Je požadováno zdůraznit skutečnost, že krmení a napájení jsou hlavními prvky welfare koní (**FRASER, 2010**).

Navození pohody zvířat, projev uvolnění, radosti a spokojenosti lze u zvířat pozorovat. Zvířata jsou psychicky vnímající organismy a je povinností chovatelů, v souladu se směrnicemi o chovu zvířat, jejich požadavky na vhodné prostředí respektovat. Patří k nim: odpovídající kvalita prostředí, vzduchu, vody a krmení, v souladu s jejich biologickými potřebami, bezpečné ustájení a dostatečný prostor pro každé zvíře, aby se předešlo zraněním, atrofii svalstva a jiných orgánů, prostředí bohaté na podněty, aby se předešlo depresím a nudě, pravidelná denní kontrola stavu zvířete, prevence nemocí a citlivé zacházení se zvířaty, aj. (**HROUZ a ŠUBRT, 2000**).

Koncept welfare zvířat vychází z principu pěti svobod, shrnujících zásadní a obvyklé zdroje utrpení zvířat v chovech (**WEBSTER, 1999 a BARTOŠOVÁ, 2007**).

- 1) svoboda od žízně, hladu a podvýživy;
- 2) svoboda od nepohodlí;
- 3) svoboda od bolesti, zranění a onemocnění;
- 4) svoboda projevit přirozené chování;
- 5) svoboda od stresu, strachu a úzkosti.

---

V praxi je kladen důraz zejména na zdravotní stav, výživu a zajištění zdárného projevu vlastností zvířat přímo souvisejících s lidskými potřebami. Po nastolení přijatelného stavu v těchto oblastech přichází prostor pro zlepšení podmínek z pohledu uspokojování potřeb chování a mentální činnosti zvířat, jak píše **BARTOŠOVÁ (2007)**.

**WERMEULEN a kol. (2019)** uvádí, že fyzicky zdatný kůň je schopen lépe zvládat stres než fyzicky slabší kůň. Proto vlády zavedly řadu právních předpisů, které definovaly význam a stav fyzicky zdatného koně před přepravou. Stále však neexistuje žádná konvence týkající se některých aspektů vhodnosti pro cestování, což dokazují rozdíly v několika předpisech.

Za příznaky nevalné úrovně welfare v chovu lze považovat špatnou kondici, fyzický i sociální neklid, nadměrnou agresivitu nebo submisivitu koní, apatii a také stereotypní a sebepoškozující chování. Naopak známkami uspokojivých životních podmínek koní jsou dobrá fyzická kondice, živý zájem o okolí, hravé chování hříbat apod. (**NINOMIYA a kol., 2007 a BARTOŠOVÁ, 2007**).

### **1.3 Korektní způsoby nakládání, převozu a vykládání koní**

Cílem je korektně naložit koně a převézt v klidu a bezpečně pro člověka, pro koně bez poškození přepravníku. Důležitý je nácvik nastoupení vs. okamžité naložení, výcvik od jednoduchého ke složitému, od známého k neznámému. Využitím dříve osvědčených postupů, co nejvíce ulehčit nastoupení koni a usnadnit nakládání člověku při zachování maximální bezpečnosti obou. Usnadnit a zpříjemnit koni vše, co dělá správně a zkomplikovat a znepríjemnit mu to, co dělat nemá. Všechny pomůcky jsou k ničemu, pokud je neumíme správně používat, to platí obecně i o výcvikových metodách a zde popisovaných principech. Důležitá je schopnost podívat se na daný problém očima koně, vžít se do jeho myšlení. Ve fázi výuky nakládání nezáleží na tom, jakým způsobem kůň nastoupí. Pracovat s koněm na principu maximální důslednosti, ale současně i objektivní spravedlnosti. Odměna musí následovat okamžitě po sebemenším náznaku koně, že je ochoten vyhovět a daný (pod-) úkol splnit. Neváhat přizvat zkušenější osobu a problémové koně nakládat těsně před odjezdem a skládat první ihned po příjezdu. Vyvarovat se obcházení problému (sedativa, kapuce ...) není-li to v zájmu bezpečnosti, vyhradit si dostatečný prostor, neomezený čas a bezpečný přepravník, vybavit se vhodnými

---

pomůckami, znalostmi, empatií a nezměrnou trpělivostí. Celý proces přepravy musí být co nejkratší a pro koně co nejméně stresující. Přeprava koní začíná nakládkou prvního koně a končí vykládkou posledního koně. Koně musí mít během přepravy nasazenou ohlávku. Prostředky k přivázání musí být pevné, rychle uvolnitelné a dlouhé tak, aby nemohlo dojít k uškrcení koní (**ČECHOVSKÝ, 2014**).

### **Nakládka a vykládka**

Zařízení pro nakládku a vykládku (nakládací rampa) musí být čisté, dezinfikované a konstruované tak, aby byla zaručena bezpečnost zvířat vstupujících na rampu. Úhel rampy nesmí být větší než 25°. Pokud je úhel rampy větší než 10°, musí být rampa vybavena příčnými latěmi. Během nakládky a vykládky musí být prostor, ve kterém se zvířata pohybují, dostatečně osvětlen (**vyhláška č. 4/2009 Sb. a nařízení Rady (ES) č. 1/2005**).

### **Vymezený prostor pro koně v dopravním prostředku (viz tabulka 1)**

**Tabulka č. 1: Prostor pro koně v dopravním prostředku**

<b>Typ</b>	<b>Plocha (m<sup>2</sup>)</b>	<b>Šířka (m)</b>	<b>Délka (m)</b>
<b>Dospělý kůň</b>	1,75	0,70	2,50
<b>Mladý kůň (6 - 24 měsíců)</b>	1,20	0,60	2,00
<b>Hříbě</b>	1,40	1,00	1,40
<b>Poník (do 144 cm)</b>	1,00	0,60	1,80

### **(Nařízení Rady (ES) č. 1/2005 o ochraně zvířat během přepravy a souvisejících činností a o změně směrnic).**

Uvedené hodnoty se mohou v závislosti na hmotnosti, věku a tělesném stavu odchylovat o 10 % u dospělých koní, o 20 % u hříbat a mladých koní. Minimální vnitřní výška dopravního prostředku musí být o 75 cm vyšší, než je kohoutek nejvyššího přepravovaného zvířete (**nařízení Rady (ES) č. 1/2005**).

Koně významně odlišné velikosti lze přepravovat společně, jen pokud jsou na svou přítomnost zvyklí. Stejně tak dva a více hřebců lze přepravovat společně, jen pokud jsou na sebe zvyklí. Společně nelze přepravovat klisny v říji s hřebci, navzájem nepřátelské koně a přivázaného koně s nepřivázaným. Koně se smí přepravovat ve vícepodlažních vozidlech, jen pokud jsou naložena v nejnižším

---

podlaží a v horním podlaží se žádná zvířata nenacházejí. Nezkrocené koně lze přepravovat ve skupině maximálně čtyř zvířat (**nařízení Rady (ES) č. 1/2005**).

### **Ochranné pomůcky**

**ČECHOVSKÝ (2014)** radí, aby se předešlo poranění koně během přepravy, používají se různé ochranné pomůcky. Mezi ochranné pomůcky patří například příkrývka (dle povětrnostních podmínek a typu koně), bandáž nebo chránič ocasu a přepravní chrániče končetin.

### **Manipulace s koňmi**

Při manipulaci s koňmi je zakázáno bít je, kopat, působit na citlivé části těla a používat pomůcky se špičatými konci. Pro rychlejší, snadnější a bezpečnější manipulaci s koňmi je třeba znát a řídit se pěti pravidly: Dobrý ošetřovatel je vždy ve správnou dobu na správném místě, panika a hluk zvyšují aktivitu a vzrušení koní, ti jsou potom hůře ovladatelní, je třeba být sebejistý, koně vycítí strach a nejistotu a využijí ji ve svůj prospěch, zvířata se nerada nechávají pobízet, je třeba jim dát čas a je třeba zůstat ve střehu a předvídat chování zvířete. Mezi nejpoužívanější pomůcky k fixaci koní při přepravě patří nosní skřípec (fajfka). Jeho použitím je pozornost koně odváděna na místo se silnějším podmětem. Pokud kůň odmítá nastoupit do dopravního prostředku, lze mu zakrýt oči kusem látky nebo v krajním řešení lze použít sedativum (**Příručka osvědčených postupů; nařízení rady (ES) 1/2005 a www 1, 2020**).

Během sedace jsou koně citliví na běžné sluchové a zrakové stimuly, z těchto důvodů hlučné a rychlé pohyby mohou být příčinou přerušení vlastní sedace. Účinek po aplikaci sedace Sedalin Gelu nastupuje za 30-60 minut. Délka jeho působení je v průměru kolem 4 hodin. Přípravek se nesmí používat u dostihových koní (metabolity mohou být detekovány jako zakázané látky) a u koní, které se účastní závodů (**www 4, 2021**).

## **1.4 Nejčastější chyby při nakládání a transportu koní**

**ČECHOVSKÝ (2014)** píše, že předcestovní stres zkoumal tým Francouzské národní jezdecké školy v Saumuru a zjistil, že předcestovní stres se spouští u koní již 45 minut před naložením do přepravníku. Toto je způsobeno nezvyklým pohybem

---

a činností člověka ve stáji, a proto lze předcestovní přípravy zavést jako výcvikový prvek, aby se koně na tuto činnost otupili.

Problémem je také samotné naložení a uzavření koně do přepravníku, protože jeho přirozeným prostředím je volný prostor, při kterém je i možnost úniku, který je vrozený koni k ochraně před predátory. Vědomí nemožnosti záchranu útěkem může být i příčinou neochoty nastoupit do tmavého malého prostoru. Stres se vyvolá už jen při necitlivém nakládání a v lepším případě tento stres během cesty postupně odeznívá nebo se naopak vlivem různých dalších příčin může stupňovat. Jediným možným řešením je výcvik koní k vyvolání lhostejnosti k přepravníku a u problémovějších jedinců výuka nastupování do přepravníku píše **ČECHOVSKÝ (2014)**.

Při samotném nakládání by měly být dodrženy principy jako u dospělého koně. Jemně a v klidu vše, co je směrem dovnitř (pohled, kroky, hlava dolů atd.) nesmí být žádný tlak. Vše, co je směrem ven (pohled, couvání, hlava nahoru) musí být tlak, ale ne tak velký, aby se kůň bránil. To už pak nepřemýšlí. Pokud jste dva tak jeden člověk pracuje s vodítkem - tlak, netlak - hlídá čumák koně aby byl vždy za všech okolností směrem k vozíku (nikdy neatáčím koně). Druhý člověk může potkávat třeba tušírkou. Všechny ostatní lidi vyhodit. Nechat ho klidně párkrát vycouvat, když si o to řekne (se současným tlakem do vodítka, nebo v tušírce - směr ven), jakmile nastoupí nezavírat hned. Hladit ho a nechat ho tam uklidnit. Pokud budete mít čas tak klidně ho vycouvat znovu ven a znovu nastoupit až to zvládne. Jakmile přijde stres, hned se zklidnit (**BOŘÁNEK, 2020**).

Hříbata mají největší problém s rampou (o jak závidím Američanům ty jejich vozíky bez rampy) - pak je nejlepší nastlat slámou vozík a nastlat i tu rampu. Na tu vstoupí rádi - to znají. Ta guma je pro ně někdy dost nepřátelská věc. Pokud budete chtít použít žrádlo tak nikdy ne po cestě do vozíku. Nikdy. Bude se vám to zhoršovat. Když dáš na konec do kyblíku, nebo do žlábků něco dobrého, tak to je fajn. V okamžiku, kdy nastoupí (byť na chvíli), tak ta dobrota ho ještě pomáhá zklidnit (**BOŘÁNEK, 2020**).

Špatný stav vozovky ve spojení s havarijním stavem přepravníku bývá příčinou nervozity nevyrovnaného nebo nezkušeného koně. Tažné vozidlo se slabým motorem či opotřebovanou spojkou např. nedokáže plynule vyjet větší kopec a cuká vlekem, podvozek přepravníku bez odpružení přenáší všechny rázy do nohou koně.

---

Nemožnost otevření okének ve vleku nenabízí důležitou možnost větrání interiéru přepravníku.

Nepřítomnost dalšího koně (koní) v přepravníku po dlouhých zkušenostech a pozorování opakovaně potvrzuje, že samotný kůň zažívá několikanásobně větší stres, oproti variantě, kde se může psychicky „opřít“ o spolucestujícího. Není nutné, aby spolucestující jedinec byl kůň. Stejný efekt vyvolá přítomnost ovce, kozy, telete nebo i člověka.

U přítomnosti jiného koně může dojít k potyčce, kvůli např. skryté antipatii, je dost pravděpodobné že submisivní kůň bude ve stresu, neboť kdyby měl možnost (ve výběhu), tak se k druhému koni ani nepřiblíží. Na tento aspekt spousta i zkušených koňáků zapomíná a výsledkem jsou pokousaní koně, kteří odmítají další nástup do přepravníku.

Zbytečné prodlužování trvání transportu jednoznačně může zvyšovat stupeň nervozity koně v přepravníku. Paradoxně přepravu prodlužují mnohdy necitlivě nastavené legislativní požadavky na povinné přestávky během jízdy. Řešení z hlediska welfare radí rozdělit dlouhodobou cestu na několik úseků, v nejlepším případě i s možností přenocování v tranzitní stáji.

V létě nepříjemné teplo, v zimě abnormální chlad, a navíc nebezpečný průvan. Přepravníky schválené pro dlouhodobé cesty nad 8 hodin přepravy jsou povinně vybavené registračními teploměry a ventilátory tak, aby se klima v interiéru udrželo na požadovaném a pro zvířata přijatelném rozmezí. U koní máme jednu obrovskou výhodu, že v zimě je můžeme opatřit dekou, která nahradí umělé vytápění. Ale i při krátkodobých převozech dbejme na tělesnou pohodu našich svěřenců.

**(ČECHOVSKÝ, 2014)**

## **1.5 Projevy chování koní při transportu**

Koně neustále komunikují s prostředím, ve kterém žijí a ve kterém se neustále přizpůsobují měnícím se podmínkám. Také jsou informováni o stavu a procesech svých vlastních těl, přičemž své prostředí musí udržovat v rovnováze, aby za každých okolností vyhovovalo potřebám celého organismu. Na smyslové orgány působí různé podněty vnějšího prostředí. Každý smyslový orgán se vyznačuje specifickou citlivostí na příjem pouze určitého působení, tzv. adekvátního podnětu **(DURUTTYA, 2005)**.

---

### **Projevy problémového chování:**

Problémové chování pramení z pocitu nebezpečí a ohrožení. Mohou být přirozené, nezávislé na vlivu člověka, nebo vytvořené vlivem člověka.

Běžné potíže při nastupování do přepravníku jsou u koní, kteří se upřímně a z celého srdce bojí vkročit do přepravníku a v jejich hlavě to znamená jistou smrt. Donutit násilím vstoupit tak citlivého koně do přívěsu a jet s ním na závody znamená riskovat celou jeho kariéru. Na to není žádná geniální rada, pokud nechceme sáhnout k sedativům. Potřebujeme čas věnovat se přípravě takového koně na přepravu se stejným úsilím, jako jeho kondičnímu tréninku. Někdy kůň odmítá vlézt do přepravníku, protože má špatnou zkušenost (nehoda, převrácení v přívěsu, upadnutí, neklidná jízda). Je potřeba si uvědomit, že některé věci se skutečně napravit nedají a takového koně nejspíš bez sedace v případě potřeby nepřevezeme (**ČECHOVSKÝ, 2014**).

Problémy během jízdy jsou, navalování se na stěnu, hlava pod přední zábranu, zadek pod zadní zábranu, kopání do zadní rampy, hrabání a ohlížení se (v podstatě to není problém), vzpínání a únik z přepravníku (**ČECHOVSKÝ, 2012**).

Komplikacemi při vystupování z přepravníku jsou podle **ČECHOVSKÉHO (2012)** to, že kůň nechce couvat, panicky prchá z přepravníku nebo při couvání nedrží směr.

### **Zvířata mohou prožívat tři typy stresu**

Fyzický nastává při únavě nebo při zranění zvířete. Fyziologický nastává při hladu, žízni, tepelném diskomfortu. Psychický nastává při reakci s okolím, prostředím, neznámými osobami (**Příručka osvědčených postupů; nařízení rady (ES) 1/2005**).

Faktory vyvolávající stres se nazývají stresory. Mezi nejdůležitější stresory můžeme zařadit nadměrný hluk, vibrace a pohyb dopravního prostředku, nadměrné teplo, nadměrné chladno, nedostatek vody, nedostatek potravy nebo nedostatek odpočinku (**Příručka osvědčených postupů; nařízení rady (ES) 1/2005**).

### **Přirozené příčiny problémového chování:**

Mezi příčiny tohoto chování můžeme zařadit například stádový pud (samota), kůň je klaustrofobní druh, nemožnost úniku, odstav nebo přepravník jako neznámé prostředí **ČECHOVSKÝ (2012)**.



---

## Příčiny problémového chování způsobené člověkem

Mezi tyto příčiny patří špatná zkušenost s první přepravou, násilí a stres při nakládání, amatérský necitlivý styl jízdy s koněm, dezolátní stav přepravníku, prudké zabouchnutí zadní rampy a necitlivé spuštění zadní plachty, společná přeprava jedinců, kteří se navzájem tyranizují, havarijní stav vozovky, stresová situace během přepravy-autonehoda, krátké uvázání, vysoká zadní zábrana, hříbě v přepážce apod., nezvládnutý, nebo špatně provedený základní výcvik a výchova nebo kombinace výše uvedeného **ČECHOVSKÝ (2012)**.

Přeprava koní podle **BROOMA (2005)** bude vždy způsobovat stres, nepohodlí a ohrožovat jejich bezpečnost, vždy bude narušovat jejich welfare. Za welfare přepravovaných zvířat jsou zodpovědní všichni lidé, kteří se na transportu podílejí. Když už je koně nutné přemísťovat, necht' je to provedeno co nejohleduplněji, humánně a bezpečně.

Dle **MARS a kol. (1992)** je zvýšená srdeční frekvence při přepravě způsobena úsilím udržet rovnováhu, a tedy nejen vzrušením a stresem. Studií **DOHERTY a kol.** z roku **1997**, která se zabývala určením správné polohy během přepravy, bylo navrženo měření právě tepové frekvence jako indikátoru pohody. Ze studie vyplývá, že orientace koně proti směru jízdy je spojena s nižším výdejem energie a nižší tepovou frekvencí oproti orientaci po směru jízdy, nebo kolmo na osu směru jízdy. Toto tvrzení podporují i další autoři **SLADE (1987)** a **SMITH (1994)**, tvrdí že, orientace koně proti směru jízdy vykazuje menší ztrátu rovnováhy, méně kontaktu se stěnami přepravního boxu, koně nesou svoji hlavu níže a vykazují méně rigidní držení těla. U zvířat, kterým způsobuje nakládání obtíže je možné snížit stres jejich umístěním v přepravníku zádí ke směru jízdy.

Jakákoli výrazná změna optimálního stavu, zvláště pokud je náhlá, je pro organismus zátěží – stresem. Stres může ovlivnit i chování koní. Může být náhlý, nebo vzniknout dlouhodobým působením stresoru, tedy původce (**DUŠEK, 2011**).

**PADALINO a kol. (2018)** píše, že přepravní problémové chování (TRPB) je u koní běžné a může způsobit zranění jak koním, tak jejich manipulátorům. Tato studie se zaměřila na identifikaci možných rizikových faktorů pro TRPB za účelem informování o přístupech ke zmírnění výskytu TRPB a zvýšení dobrých životních podmínek koní. Byl proveden online průřezový průzkum, jehož cílem bylo prozkoumat prevalenci TRPB a jejich souvislost s faktory souvisejícími s člověkem, tréninkem a řízením dopravy na Novém Zélandu. Průzkum vygeneroval

---

1124 platných odpovědí, které byly analyzovány pomocí popisných statistik a logistických regresních analýz. Mít alespoň jednoho koně s TRPB uvedlo během předchozích dvou let 249/1124 (22,2 %) respondentů. Z nich 21/249 (8,4 %) se vyskytlo během předběžného nakládání, 78/249 (31,3 %) během nakládání, 132/249 (53,0 %) při cestování a 18/249 (7,3 %) během vykládky. Naše zjištění naznačují, že použití negativního vyztužení a pozitivního trestu jako tréninkových metod, používání biče nebo jídla k nakládání a cestování v přívěsu/plováku s přímým nakládáním při nabízení jídla bylo spojeno s vyšší pravděpodobností TRPB. Průřezové studie nemohou určit příčinnou souvislost a nálezy by měly být interpretovány s opatrností a hodnoceny v dalších experimentálních studiích. Autoři naznačují, že vzdělávání o vhodných tréninkových metodách pro přepravu a výběr vozidel může zmírnit riziko pro TRPB u koní.

## **1.6 Jak odstranit problémové chování koní při transportu**

Nejčastěji dáváme koním na cestu seno v síti nebo vaku. Je to velmi vhodná varianta, jak koně přivést na „jiné myšlenky“ aby se nesoustředil na samotnou pro něj nepříjemnou situaci. Seno v dosahu koně má pro přepravce ještě jeden podstatný význam – jakmile nervózní kůň začne jíst, bývá to znakem, že se dostává do pohody. Zajímavým poznatkem se jeví, že koně i v těch nejparnějších dnech odmítají nabízenou vodu. **DURUTTYA (2005)** píše, že voda patří k základním živinám a napájení koní je nedílnou složkou jejich výživy. Voda určená k napájení koní má být čerstvá a průzračná, bez vedlejších pachů, o teplotě 10 až 15 °C, bez výskytu usazenin. Když se jim podá během transportu, většinou si v ní vymáchají hubu a nechají ji být. Neznamená to, že by se jim vědro nemělo nabídnout, nebuďme ale vyplašeni, pokud se nenapijí. Kdyby měli opravdový nedostatek tekutin, poznáme to. Příčinou může být částečně stres a částečně odpor k „jiné vodě“. I když si vezeme vlastní ze stáje v barelu, už může mít pachů přepravní nádoby. Jako postupy řešení jsou například otupit (zvyknout) na přepravník, podpořit sebevědomí jedince (samostatnost), zaměřit pozornost na jinou činnost (např. krmivo), opravit výchovné chyby, zkušený řidič nebo zkusit odstranit všechny stresující prvky uvádí **ČECHOVSKÝ (2014)**.

---

## 2 Cíl práce

Cílem této diplomové práce bylo zpracovat ucelený literární přehled o podmínkách přepravy koní. Jelikož je nutné koně přepravovat na svody, tréninková soustředění, sportovní akce či na veterinární pracoviště, u majitelů vzrůstá potřeba bezpečné přepravy. Dále je v práci popsána legislativa, technologie a technika správné přepravy koní.

Na základě odborného individuálního i celkového sledování chování koní při nakládání, během přepravy a při vykládání, bylo provedeno zpracování a vyhodnocení výsledků, pomocí základních statistických metod. Cílem bylo zjistit příčiny problémového nakládání a poskytnout majitelům a přepravcům koní vhodnou a reálnou metodiku ke zlepšení pohody (welfare) koní při nakládání, během přepravy a při vykládání. Cílem bylo také zjistit některé triky/způsoby k nápravě chyb a k usnadnění přepravy problémových koní.

---

## 3 Materiál a metodika

### 3.1 Materiál

Celkem bylo sledováno 83 koní, z toho 42 valachů, 36 klisen a 5 hřebců různých plemen (tabulka č. 2) a věkových kategorií (tabulka č. 3). Přeprava byla provedena ve dne nebo v noci na různé vzdálenosti a pro různé účely jako jsou například svody, tréninková soustředění, sportovní akce, na veterinární pracoviště nebo při prodeji či koupě koně atp.

Tabulka č. 2: Seznam plemen a počet koní

Plemeno	Počet koní
Anglický plnokrevník	9
Český teplokrevník	40
Fríský kůň	3
Hafling	3
Hanoverský kůň	1
Holandský kůň	4
Holštýnský kůň	5
Irský cob	2
Oldenburský kůň	1
Pony	2
Quarter horse	1
Shagya arab	1
Slezský norik	1
Slovenský teplokrevník	1
Starokladrubský kůň	4
X (kříženci)	5

**Tabulka č. 3: Počet koní ve věkové kategorii**

Věk	Počet koní
Do 1 roka	6
2-5 roků	16
6-10 roků	28
11-15 roků	25
16-20 roků	7
21 a více roků	1

Sledování proběhlo v období od 1. 7. 2020 do 31. 12. 2020, u soukromého přepravce. Využito bylo vždy tažné vozidlo Audi SUV Q7 a typ přepravníku Bockmann Duo (pro 2 koně) (obrázek č. 1). Ke sledování během přepravy byla použita WEB kamera nainstalována přímo v přepravníku. Druh podestýlky v přepravníku byly piliny. Teplota v přepravníku v tomto období kolísala mezi -3 - 13 °C a vlhkost okolo 80 %. V přepravníku nebyla možnost napájení, a proto přepravce vždy vozil objemný kanystr s vodou s ohledem na počet přepravovaných koní, délky transportu a typu klimatu. Při přepravě měli koně vždy možnost požírat seno z dvou zavěšených vaků.

**Obrázek č. 1: Využití vozidlo a typ přepravníku**



---

## 3.2 Metodika

Pro každého koně byl vyplněn individuální evidenční list přepravovaného koně (příloha č. 1) ve kterém byla zaznamenána následující data: počet koní při přepravě, důvod přepravy, fyzická/psychická příprava koně před plánovanou přepravou, dekování koně při přepravě, ochranné prostředky při přepravě koně, zkušenost koně s nakládkou, pomůcky na vodění při nakládání koně, pomůcky při nakládání koně, doba nakládání koně, chování koně v přepravníku před jízdou, doba trvání jízdy, chování koně v přepravníku při jízdě, zastavení a kontrola koně/koní při přepravě, chování koně v přepravníku po jízdě, chování koně při vykládce, použití koňské „hračky“ nebo jiné zpříjemnění jízdy v přepravníku.

Hodnocení všech parametrů sledovaných koní při transportu bylo provedeno jedním posuzovatelem. Při každém transportu bylo použité vždy stejné tažné vozidlo i přepravník, který řídila vždy stejná osoba.

Poté bylo provedeno vyhodnocení a rozřídění shromážděných dat a data zpracována a vyhodnocena programem Microsoft Excel.

---

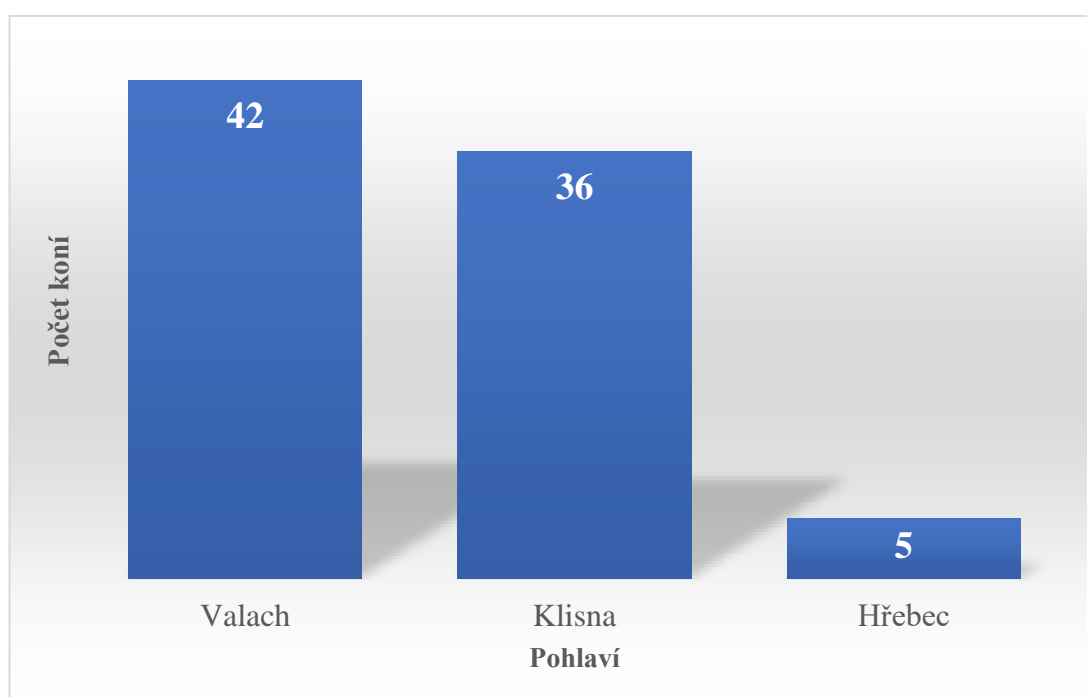
## 4 Výsledky a diskuse

### 4.1 Základní charakteristika sledovaného souboru koní

Do sledování bylo zapojeno 83 přepravovaných koní plemen anglický plnokrevník, český teplokrevník, fríský kůň, hafling, hanoverský kůň, holandský kůň, holštýnský kůň, irský cob, oldenburský kůň, pony, quarter horse, shagya arab, slezský norik, slovenský teplokrevník, starokladrubský kůň a kříženci.

Graf č. 1 znázorňuje počty přepravovaných koní dle pohlaví. V období červenec 2020 až prosinec 2020 byla provedena nakládka 42 valachů, 36 klisen a 5 hřebců.

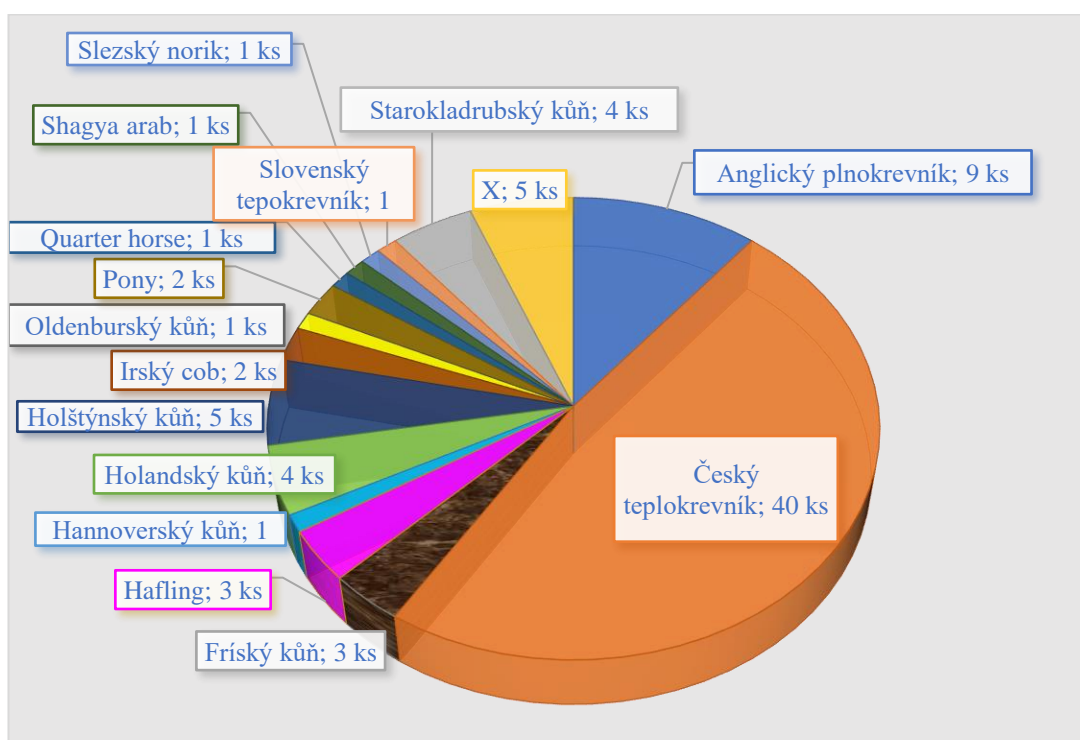
Graf č. 1: Počet koní při přepravě dle pohlaví



Z grafu č. 2 (rozdělení koní dle plemen) je zřejmé, že mezi nejběžněji přepravovaná plemena patří český teplokrevník (40 ks), následují další teplokrevná plemena (hannoverský, holandský, holštýnský, oldenburský kůň a slovenský teplokrevník), kterých bylo dohromady 12. Třetím nejvíce přepravovaným plemenem je pak anglický plnokrevník (9 ks).

Podle **OTRUBOVÉ (2020)** patří český teplokrevník v současné době k nejpočetnějšímu plemenu, tvoří 23 % z populace koní v ČR, což je zhruba 19 000 koní.

Graf č. 2: Plemena přepravovaných koní

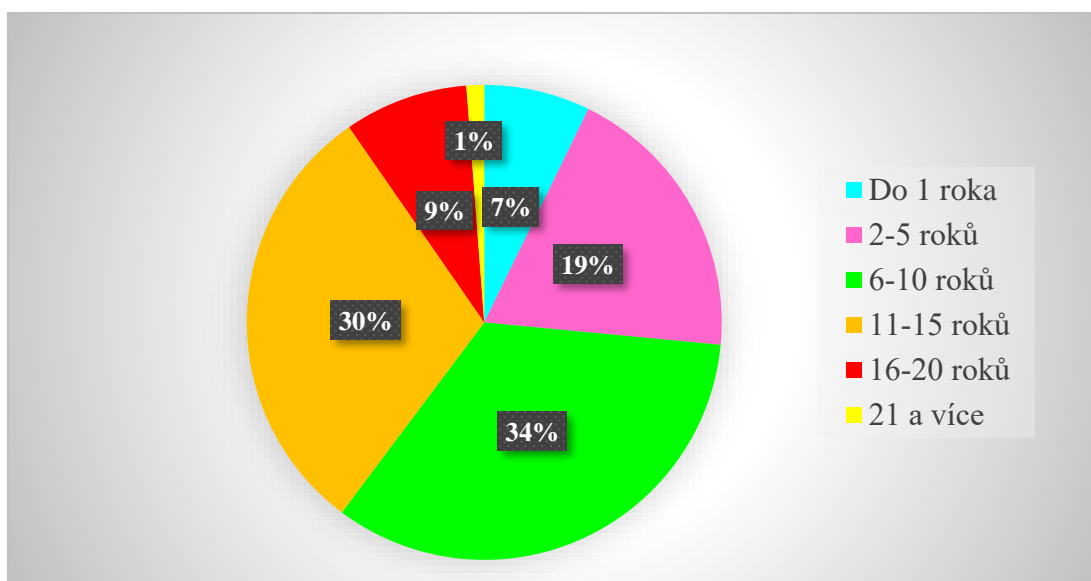


Dále byli koně rozděleni do 6 věkových kategorií viz graf č. 3. Z grafu je patrné, že byli přepravováni koně všech věkových kategorií, do přepravy byla nejvíce zapojena věková kategorie koní 6-10 let (34 %), následována 30 % koní ve věku 11-15 let a věkovou kategorií 2-5 let (19 %). Naopak nejméně byli transportováni koně starší 21 let (1 %).

Tuto skutečnost lze vysvětlit tím, že koně od 6 do 15 let jsou nejvíce využíváni ve sportu, a proto taky nejčastěji převáženi.

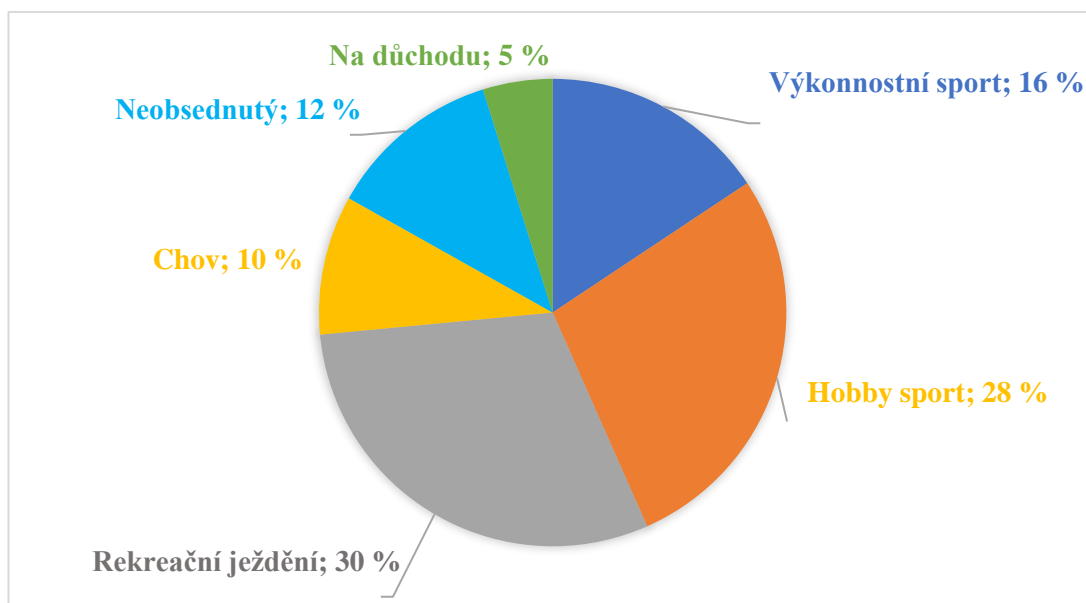


Graf č. 3: Věk přepravovaných koní



Graf č. 4 znázorňuje způsob využívání sledovaných koní majiteli. Přepravu nejvíce využili majitelé koní, kteří své koně využívají pouze k rekreačnímu ježdění (30 %). Druhým nejčastějším důvodem k přepravě byl přejezd z místa ustájení na hobby závody, tento důvod uvedli majitelé v 28 %. Dále se využívalo přepravy koní k výkonnostnímu sportu (16 %), také mladých neobsednutých koní, koní pro chovatelské účely a starších koní, kteří jsou na důchodu. Starší koně byli převáženi převážně z důvodu změny ustájení.

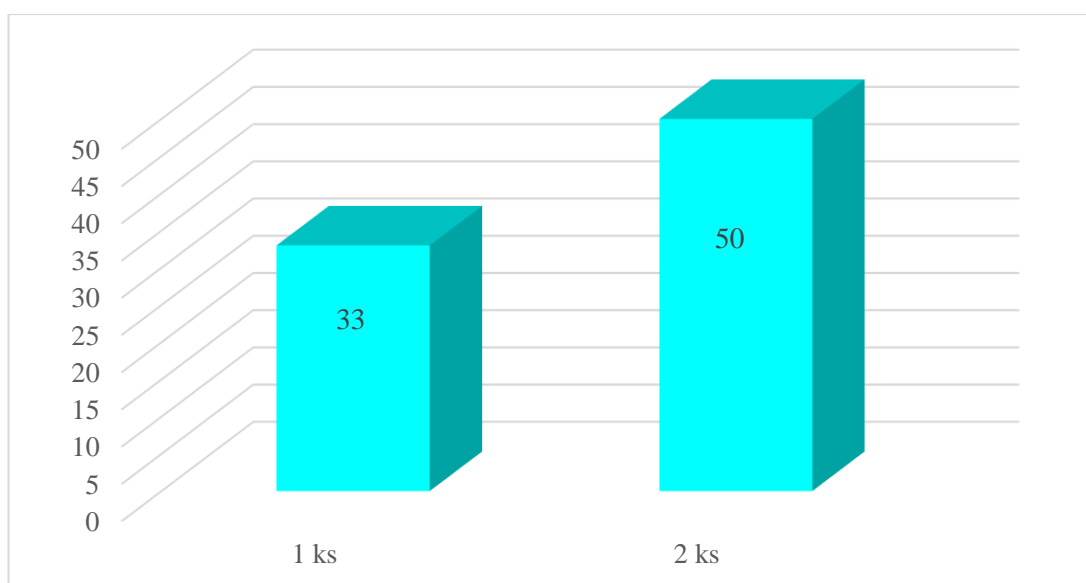
Graf č. 4: Způsob využití přepravovaných koní



Kůň je sociální zvíře, které nesnáší izolaci, a proto je z hlediska pohody koní při vlastním převozu velmi důležité, zda je kůň v přepravníku přepravovaný individuálně nebo ve dvojici s dalším koněm. Z grafu č. 5 je patrné, že 33 koní bylo přepravováno jednotlivě a 50 koní bylo převáženo po dvou (tj. 25 transportů).

Dlouhodobé zkušenosti a pozorování opakovaně potvrzují dle **ČECHOVSKÉHO (2014)**, že samotný kůň zažívá několikanásobně větší stres, oproti variantě, kdy se může psychicky „opřít“ o spolucestujícího. Je zajímavé, že většinou není nutné, aby spolucestující jedinec byl kůň. Stejný efekt vyvolá přítomnost ovce, kozy, telete, nebo i člověka.

**Graf č. 5: Způsob přepravy z hlediska počtu koní v přepravníku**



Dále byly zaznamenány důvody, z jakých byli sledovaní koně přepravováni.

Nejvíce koní bylo přepravováno do nové stáje, z důvodu stěhování majitelů nebo prodeje/koupe koně (39 případů). Z důvodu covidového opatření byl nižší počet koní přepravován na závodiště, pouhých 28 koní. Cílem přepravy bylo také vzdělávání jezdců a trénink koní na soustředěních (10 případů). Pouze v 6 případech byl převoz z důvodu nutného ošetření na veterinární klinice (tabulka č. 4). Na veterinární kliniku bylo převáženo pouze 6 koní (4 klisny a 2 valaši) s pohmožděním končetin, s kolikovými příznaky a na plánovanou operaci sarkomu.

Ať už se jedná o transport koní na závody, do jiné stáje nebo na připouštění, jedná se o behaviorální, fyziologické a imunologické změny organismu. **BARTOŠOVÁ (2014)** doporučuje během transportu myslet na fyziologické potřeby

---

koní a na jejich pohodlí. Při déletrvajících cestách je potřeba zajistit příjem vody a krmiva, přijatelnou teplotu vzduchu a vlhkost, snížit prašnost na minimum a kontrolovat koncentraci plynů.

**Tabulka č. 4: Důvod přepravy koní**

<b>Důvod přepravy koní</b>	<b>Počet přepravovaných koní</b>
Závody	28
Soustředění	10
Veterinární klinika	6
Nová stáj/nové místo	39

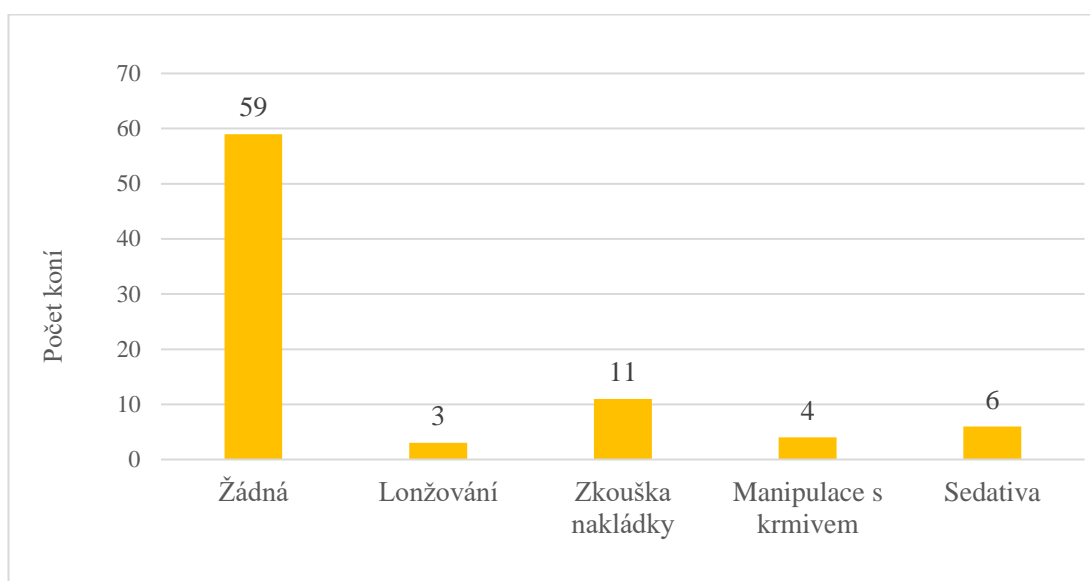
#### **4.2 Chování sledovaných koní při nakládání, během přepravy a při vykládání**

Majitelé se většinou snaží, aby přeprava koní proběhla v klidu a pohodě a koně byli nakládáním a vlastním transportem co nejméně stresováni. Proto se ti nejzodpovědnější snaží koně na tento proces dopředu připravit, minimálně v těch případech, kdy se koně mají přepravovat poprvé nebo jsou koně přepravováni během svého života minimálně a nemají tudíž možnost se na nakládání a převozy přirozeně zadaptovat.

Fyzická a psychická příprava koní je zaznamenána v grafu č. 6. Jednalo se o lonžování před nakládkou, zkoušku nakládky, manipulaci s krmivem nebo nakládání bez přípravy. Sedativa byla využita jen v krajní nouzi.

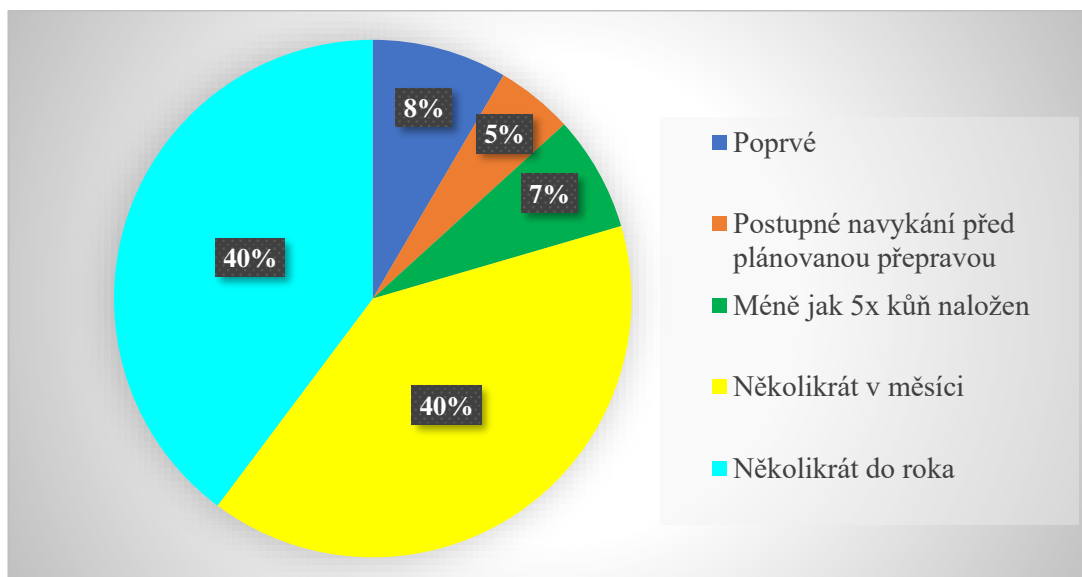
Převážná většina koní – 59 kusů, nepotřebovala před plánovanou přepravou žádnou psychickou či fyzickou přípravu. U 11 koní před plánovanou přepravou proběhla zkouška nakládky a u šesti koní muselo být využito sedativ (Sedalin Gel). U některých jedinců zafungovalo lákadlo pomocí krmiva (4 případy). Tři koně byli před nakládkou lonžováni pro uvolnění a snížení stresu.

**Graf č. 6: Fyzická/psychická příprava koně**



Zkušenosti koní s nakládkou byly různé. Podle grafu č. 7. bylo 8 % sledovaných koní nakládáno poprvé, jiní byli před plánovanou přepravou postupně navykáni na nakládání do vozíku (5 %). Většina koní byla přepravována několikrát v měsíci či několikrát do roka. Obě tyto kategorie činí shodně po 40 %. Lze tedy konstatovat, že 80 % ze sledovaných koní mělo s přepravou dostatek zkušeností.

**Graf č. 7: Zkušenosti koní s nakládkou**

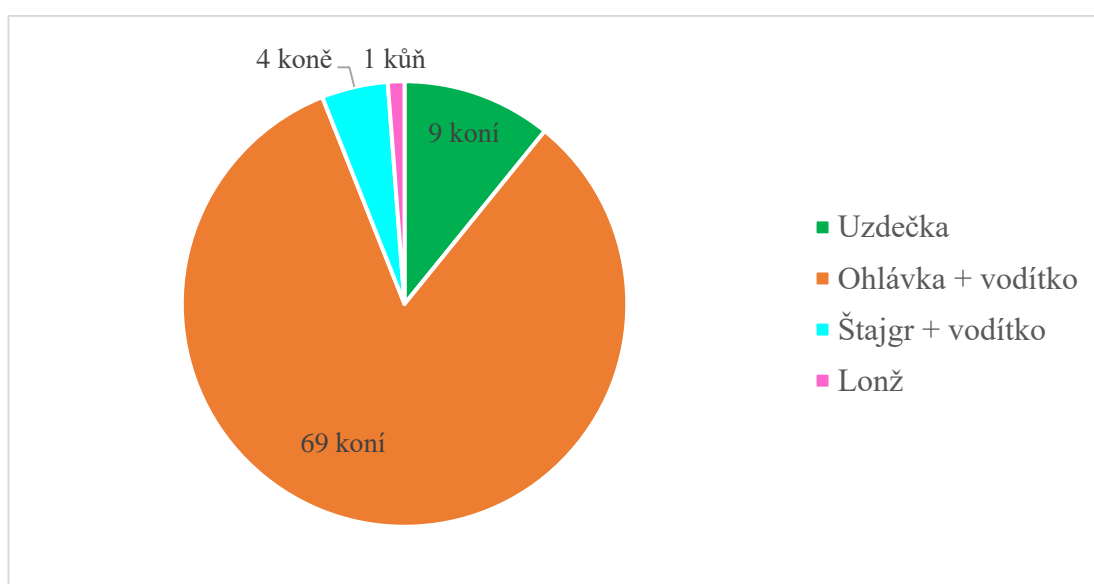


Při nakládce byly použity pomůcky (graf č. 8), jako je uzdečka, ohlávka, štajgr nebo lonž. Nejčastěji, v 83 %, stačilo při nakládání použít ohlávku a vodítko, 9 koní (11 %) bylo při nakládání postrojeno uzdečkou, na které je kůň díky udidlu lépe

ovladatelný, kombinace štajgru a vodítka byla využita v 5 %, u jednoho koně pak byla místo vodítka použita lonž o délce 8 metrů, aby v případě jeho neposlušnosti nedošlo k ohrožení vodiče i koně.

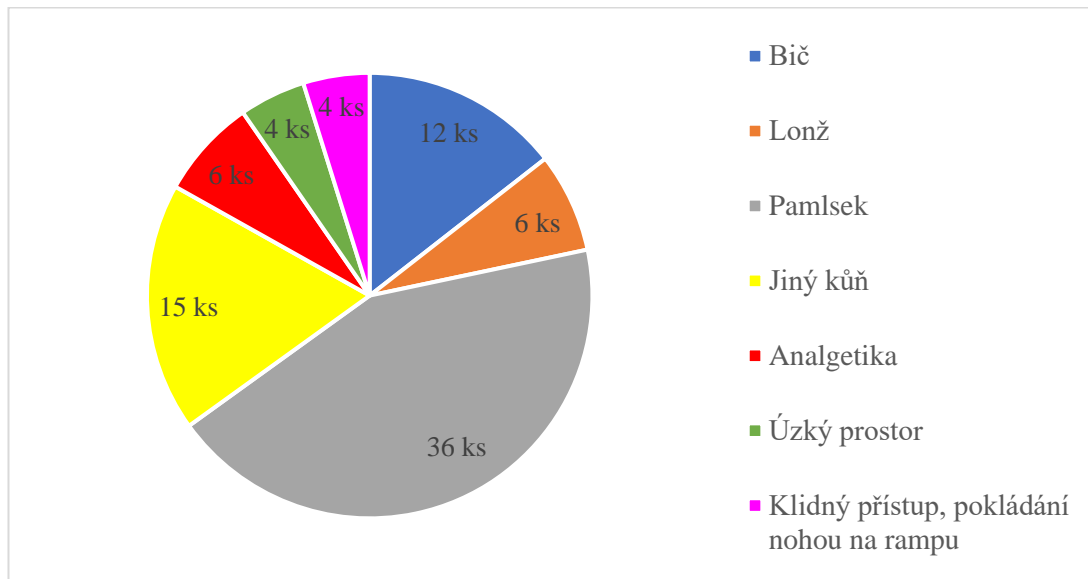
Dobry ošetřovatel je vždy ve správnou dobu na správném místě, panika a hluk zvyšují aktivitu a vzrušení koní (**nařízení rady ES 1/2005**), ti jsou potom hůře ovladatelní. Je třeba být sebejistý, koně vycítí strach a nejistotu a využijí ji ve svůj prospěch, zvířata se nerada nechávají pobízet, je třeba jim dát čas a je třeba zůstat ve střehu a předvídat chování zvířete.

**Graf č. 8: Způsob vedení koně při nakládání**



Z grafu č. 9 vyplývá, že nejefektivnější pomůckou při nakládání koní byl pamlsek (36 kusů). U 12 koní bylo zapotřebí využít bič, nebo lonž (6 kusů) a u 15 sledovaných koní byl zapotřebí vodící kůň, který nastupoval jako první. Ve 4 případech zafungovalo trpělivé nakládání a pomalé pokládání nohou na rampu, u 4 koní musel být přistaven vozík do úzkého prostoru. Pokud byl kůň opravdu hodně nervózní, bylo v rámci jeho bezpečí i bezpečí posádky nutno koně sedovat (6 ks).

Graf č. 9: Pomůcky při nakládání koní



Aby nedošlo k poranění koní během přepravy, je nezbytné používat různé ochranné pomůcky, například chránič ocasu, přepravní chrániče končetin a transportní deku, jak uvádí **ČECHOVSKÝ (2014)**.

Při přepravě se dekovalo devět koní, a to z důvodů nepřízně počasí nebo úpravy srsti koní jejich oholením. Ostatní přepravované koně nebylo potřeba dekovat.

Ochranné pomůcky (např. chránič kořene ocasu a ochrana nohou) během přepravy byly použity u 52 koní a u zbylých 31 koní na tyto pomůcky nezvyklých, za účelem minimalizování stresu použity nebyly.

Koně je třeba připravit předem na cestu vhodným krmivem. Měli by být navyklí na krmivo, které jim bude podáváno během cesty, nejvhodnější je seno. V posledních dnech před nakládáním by se mělo vyhýbat krmivu, které má tendenci kvasit nebo nabývat na objemu, nebo je jinak obtížně stravitelné. Rovněž by se koním nemělo podávat nadbytečné množství suchého krmiva. Před zahájením cesty by měli být koně nakrmeni pouze částečně a rozumně napojeni (**www 3, 2021**).

Správná výživa je zjevně zásadním faktorem ve welfare tohoto zvířete. **FRASER (2010)** zdůrazňuje skutečnost, že krmení a napájení jsou hlavními prvky welfare koní.

Nejčastěji dáváme koním na cestu seno v síti, nebo vaku. **DURUTTYA (2005)** konstatuje, že je to velmi vhodná varianta, jak koně přivést na „jiné myšlenky“, aby se nesoustředil na samotnou pro něj nepříjemnou situaci. Seno v dosahu koně má pro

---

přepravce ještě jeden podstatný význam – jakmile nervózní kůň začne jíst, bývá to znakem, že se dostává do pohody.

Co se týče doby nakládky, bezproblémoví a zkušení koně byli naloženi do 2 minut. V rozmezí 3 minut až 21 minut byl naložen zbytek koní s různými zkušenostmi s nakládkou. Pouze jednoho koně nebylo možné naložit. Jednalo se o 8letou klisnu, která doposud neměla zkušenost s nakládáním. Klisna byla nakládána na uzdečce a s pomocí biče, jevila mírné známky agrese. Majitelce byla navržena sedace koně, ta však odmítla a jelikož nechtěla dále klisnu stresovat, ustoupila od přepravy.

**PADALINO a kol. (2018)**, uvádí, že mít alespoň jednoho koně s přepravním problémovým chováním je normální. Tuto skutečnost uvedlo během předchozích dvou let 249/1124 (22,2 %) respondentů. Z nich 21/249 (8,4 %) se vyskytlo během předběžného nakládání, 78/249 (31,3 %) během nakládání, 132/249 (53,0 %) při cestování a 18/249 (7,3 %) během vykládky.

Většina koní, se při běžné manipulaci a při kontaktu s cizím člověkem, chovala naprosto adekvátně čili bez známek agrese či nedůvěry. Pouze u šesti koní byl zaznamenán lehký náznak agrese, který se obešel bez kousnutí či kopnutí. U několika koní byla zaznamenána bázlivost a nedůvěra, pravděpodobně si nesli špatné zkušenosti z minulosti.

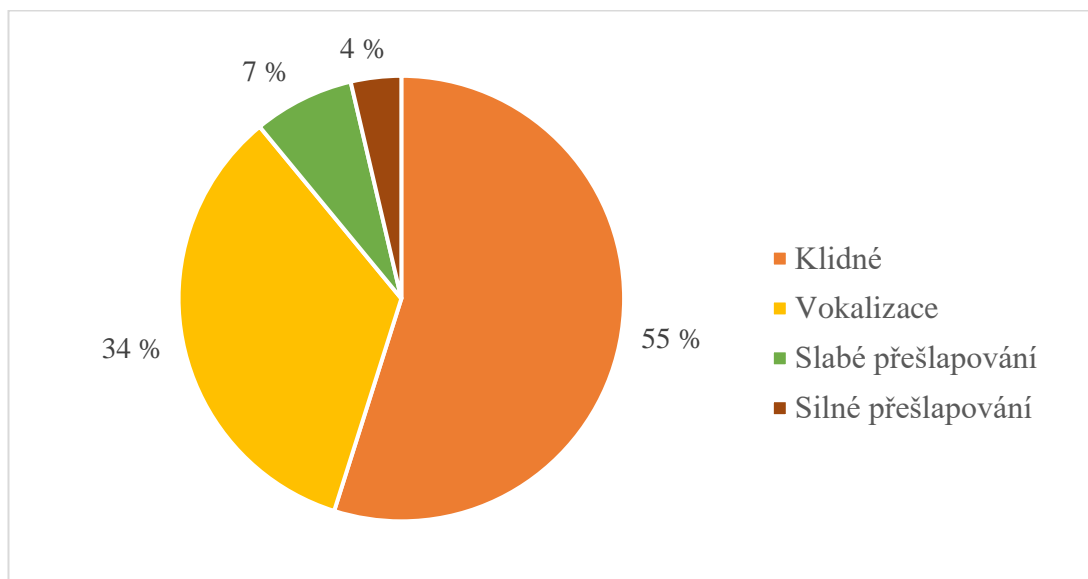
Jedná se o naučené chování u koní, píše **BARTOŠOVÁ (2014)**, které je potřeba nepodceňovat. Výše uvedené chování (bázlivost a nedůvěra) je často důsledkem špatné výchovy v mládí nebo jako projev nesprávného učení koně. Významná je proto socializace koně ve stádě. Běžný projev u bojácných koní v rámci obrany krmení/vody, obrana svobody – asociace jízdy s bolestí, bránění vstupu člověka do boxu, nebo jako projev dominance nad člověkem. Pro projevy agrese je typická řeč koně: uši stažené dozadu, přilepené ke krku (kůň se „šklebí“), stažené nozdry, švihání ocasem, kůň může kopat.

V grafu č. 10 jsou znázorněny zaznamenané projevy chování koní v přepravníku před vyjetím. Po nakládce, před jízdou, se koně v přepravníku projevovali různě. Ve 34 % docházelo k vokalizaci (řehtání po ostatních koních), shodně v 7 % koně slabě nebo silněji přešlapovali, ale 55 % koní se projevovalo převážně klidně.

**ČECHOVSKÝ (2014)** poukazuje na problém s naložením a uzavřením koně do přepravníku, protože jeho přirozeným prostředím je volný prostor, ve kterém je i možnost úniku, který je vrozeným chováním koní před predátory. Vědomí

nemožnosti záchrany útekem může být i příčinou neochoty koně nastoupit do tmavého malého prostoru. Již jen necitlivým nakládáním je vyvoláván stres. V lepším případě tento stres během cesty postupně odeznívá, nebo se může naopak stupňovat vlivem různých dalších příčin. Jediným možným řešením je u koně docílení naprosté ignorace přepravníku, a u problémovějších jedinců výuka nastupování do přepravníku.

**Graf č. 10: Chování koní v přepravníku před jízdou**



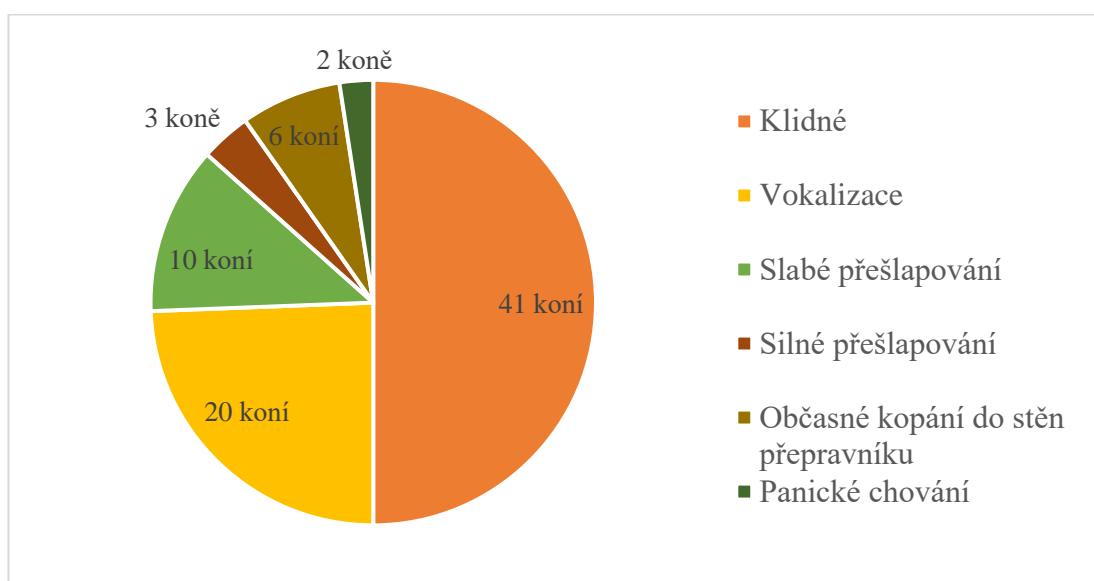
Chování koní v průběhu transportu je zaznamenáno v grafu č. 11. Přesně polovina sledovaných koní byla převážně klidná. Následovalo 24 % případů, kdy koně v průběhu cesty vokalizovali a 12 % koní slabě přešlapovalo. Šest ze sledovaných koní občas koplo do stěn přepravníku. U zanedbatelného počtu koní bylo zaznamenáno intenzivní přešlapování (3 koně) nebo panické chování (1 koně). V 21 případech bylo zapotřebí zastavit a zkontrolovat koně, zda je vše v pořádku. Koně byli kontrolováni z důvodu neklidu nebo při přepravě na delší vzdálenost.

**ČECHOVSKÝ (2014)** doporučuje, zvláště na delších trasách, udělat přestávku a zkontrolovat koně osobně. I sebedokonalejší monitoring totiž nemusí ukázat úplně všechno.

Pro zpříjemnění jízdy v přepravníku stačilo u převážné většiny koní seno v síti. U jednoho koně byl použit jiný kůň pro zklidnění a u 3 koní nebylo ze zdravotních důvodů použito nic.



**Graf č. 11: Chování koní v přepravníku v průběhu jízdy**



Po součtu najetých kilometrů, po přepravě celkového počtu koní (83) za období od července do prosince roku 2020 a po součtu časů věnovaných převozu koní za toto období, bylo vypočteno, že v průměru bylo najeto 65,6 km v průměrném čase 82,5 min. na jednoho koně.

Chování koní v přepravníku po jízdě znázorňuje tabulka č. 5. Bylo vysledováno různé chování koní, a to kategorie klidného chování, vokalizace, slabého a silného přešlapování a kopání do stěn přepravníku.

Po jízdě, před vykládkou, se většina koní v přepravníku projevovala převážně vzrušeně a koně vokalizovali. Pouze 19 koní bylo naprosto v klidu.

**Tabulka č. 5: Chování koní v přepravníku po jízdě**

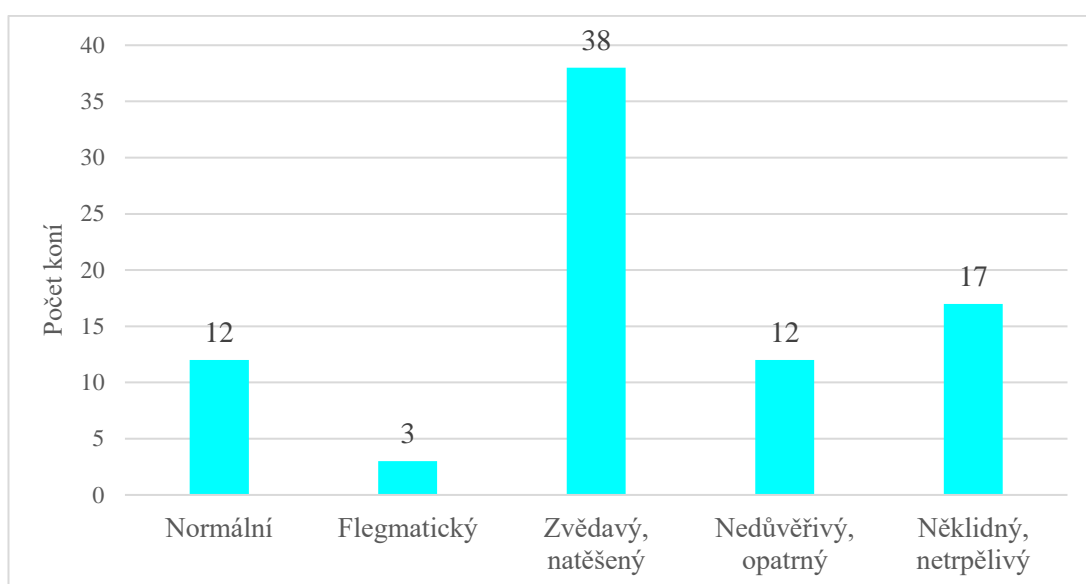
Chování koní v přepravníku po jízdě	Počet přepravovaných koní
Klidné	19
Vokalizace	43
Slabé přešlapování	17
Silné přešlapování	1
Kopání do stěn přepravníku	2

Po příjezdu na místo určení by měli být koně co nejdříve vyloženi, nakrmeni a napojeni, pokud je třeba, měl by jim být umožněn odpočinek. Činnost, kterou mají koně v budoucnu vykonávat, může indikovat, zda odpočinek je po dokončení

převozu nutný. Po vyložení by měli všichni koně být zevrubně prohlédnuti, a je-li nezbytné, měla by být zajištěna pomoc veterináře. Pokud je kůň následkem cestování ztuhlý, doporučuje se též lehký pohyb. Po dlouhotrvajícím transportu (36 hodin nebo více) by mělo být zdravé zvířata po čtyři nebo pět dnů sledováno (**www 3, 2021**).

Při vykládce byla většina koní (38 ks) zvědavých a natěšených. Další koně (17 ks) byli neklidní a netrpěliví, 12 koní bylo nedůvěřivých a opatrných. U ostatních koní jejich bezproblémové chování odpovídalo věku, pohlaví a využití a 3 % koní bylo flegmatických, viz graf č. 12.

**Graf č. 12: Chování koní při vykládce**



---

## Závěr a doporučení pro praxi

Cílem diplomové práce bylo zpracovat přehled o vhodnosti nakládky a přepravy koní, na základě literárních údajů, i na základě zkušeností z práce i s problémovějšími koňmi z hlediska welfare.

U každého sledovaného koně byl popsán jeho zdravotní stav, kolikrát byl kůň přepravován, způsob naložení i délka nakládky, dále bylo zaznamenáno jeho chování od manipulace cizím člověkem v den přepravy, po chování v přepravníku, chování před vykládkou až po vykládku koně.

Přepravu nejvíce využili majitelé koní, kteří koně kupovali či prodávali a potřebovali je převézt do jiné/nové stáje. Jako druhý nejčastější důvod přepravy byla přeprava na závodě. Dále se jezdilo na soustředění nebo na veterinární kliniku.

V rámci sledování všech koní se jich většina chovala korektně, čili plně respektovala požadavky od cizího člověka. Jen u mála koní bylo zaznamenáno nežádoucí chování, jako například bázlivost, agrese nebo nedůvěra.

Při nakládání byly využity klasické pomůcky jako je uzdečka, ohlávka, štajgr nebo lonž. Nejčastěji, v 83 %, stačilo při nakládání použít ohlávku a vodítko, 9 koní (11 %) bylo při nakládání postrojeno uzdečkou, kombinace štajgr a vodítko byla využita v 5 %, 1 kůň pak byl nakládán s pomocí lonže.

Po naložení, v době před vlastním vyjetím, v 34 % docházelo k vokalizaci, shodně v 7 % případů koně slabě nebo silněji přešlapovali, 55 % koní se projevovalo převážně klidně.

V průběhu transportu se polovina sledovaných koní chovala převážně klidně. Ve 24 % případů koně v průběhu převozu vokalizovali a 12 % koní slabě přešlapovalo.

Šest ze sledovaných koní občas koplo do stěn přepravníku. U zanedbatelného počtu koní bylo zaznamenáno intenzivní přešlapování nebo panické chování.

Po jízdě, ještě před tím, než byli koně vyloženi, se většina koní v přepravníku projevovala převážně vzrušeně a koně vokalizovali. Pouze 23 % ze sledovaných koní bylo v této situaci naprosto v klidu.

Analýzou chování koní při přepravě bylo zjištěno, že každá přeprava přináší koním nějaký druh stresu, i proto je nutné, aby celý tým, byl složen z profesionálů, kteří koním vytvářejí podmínky welfare.

---

Ze sledování vyplývají následující doporučení:

- Kůň je stádové zvíře, které je raději ve společnosti jiného koně. Proto je vhodné u problémovějších koní použít společnost druhého koně, problémový kůň se pak chová klidněji a zmírní se jeho stres.
- Pokud jsou si majitelé vědomi toho, že naložení jejich koní nebude snadné, je vhodné trénovat nakládku pár dní předem nebo alespoň v den nakládky uvolnit stres koně lonžováním.
- U koní, které se i přes přípravu nepovede naložit, je možné použít sedativum. Sedativa je však třeba aplikovat pouze v krajním případě, když není možné koně naložit jinými postupy.
- U temperamentnějších koní nebo u koní, kteří s přepravou nemají zkušenosti, je vhodnější při nakládání využít uzdečku a u hřebců štajgr.
- Při převozu koní, kteří mají z předchozích přeprav špatnou zkušenost, jsou více ve stresu a jsou v průběhu přepravy silně neklidní (intenzivní přešlapování, kopání do stěn přepravníku) je zapotřebí kontrola koně během jízdy. Kontrola je potřeba i při delších trasách přepravy.
- V přepravníku by měli koně mít vždy k dispozici seno, pro zabavení se při jízdě.
- U jedinců, kteří jsou zvyklí již několik let pouze na jeden typ přepravy, je důležité, dopřát jim maximální komfort i péči a typ přepravy jim neměnit.

---

## Seznam použité literatury

- 1) BARTOŠOVÁ J., 2007: Etologie: Welfare koní v chovech. Jezdectví, č. 12, str. 76-77
  - 2) BARTOŠOVÁ J. (2014). Biologické základy chování a chovu koní, In: Inovace v chovu koní: Etologie v praxi, VÚVŽ, v.v.i. Uhřetěves.
  - 3) BOŘÁNEK V., 2020: Horsemanship, Ranch 28, 4.1.2020, [cit. 10.9.2020], Dostupné z: <https://www.horsemanship.cz/forum/topic/nalozeni-kone/>
  - 4) BROOM D. M., 2005: The effects of land transport on animal welfare. [online]. Rev. sci. tech. Off. int. Epiz., 24 (2), 683-691., [cit. 10.4. 2021], Dostupné z: <http://www.oie.int/doc/ged/D2702.PDF>
  - 5) ČECHOVSKÝ P.: Etologie a etika přepravy koní., Aktuální problémy chovu a šlechtění koní v ČR., Brno, 2012, ISBN 9788073756598.
  - 6) ČECHOVSKÝ P.: Etologie, etika a welfare přepravy koní. In: Seminář inovace v chovu koní. Společnost mladých agrárníků České republiky. Praha 12. 12. 2014, 29 s.
  - 7) DOHERTY O., BOOTH M., WARAN N.K., SALTHOUSE C. and CUD-DELEFORD D., 1997: Study ofheartrate and energyexpenditureofponiesduring transport. VeterinaryRecords s. 141, 589-592.
  - 8) DUŠEK J.: Chov koní. Vyd. 3. Praha: Brázda, 2011. ISBN 978-80-209-0388-4.
  - 9) DURUTTYA M.: Velká etologie koní. 2, rozš. Vyd. Košice: HIPO-DUR, 2005. ISBN 80-239-5088-6.
  - 10) FRASER A. F., 2010: The Behaviour and Welfare of the Horse. Cabi Head Office, Wallingford, 255 s.
-

- 
- 11)** HROUZ J., 2007: Etologie hospodářských zvířat. Mendelova zemědělská a lesnická univerzita, Brno, 185 s.
- 12)** HROUZ J., ŠUBRT J., 2000: Obecná zootechnika. Mendelova zemědělská a lesnická univerzita, Brno, 205 s.
- 13)** KOUBEK K., AMBROŽ L., BÍLEK F., BLAŽEK K., DUŠEK J., HARTMANN K., KEIL H., KRÁL E., LERCHE F., MICHAL V., MUNK Z., MÜLLER V., PERNIČKA J., PÍŠA A., PROCHÁZKA V., PŘIBYL E., RICHTER L., ŘEČKA J., SEJKORA K., STEINITZ J.: Speciální zootechnika II., Chov koní 3. vydání, Praha, Státní zemědělské nakladatelství Praha, 1958, 1031 s.
- 14)** MARS L. A., KEISLING H. E., ROSS T. T., ARMSTONG J. B. and Murray L. 1992: Wateracceptance and intake in horsesundershipping stress. EquineVe-terinary Science 12, 17-21.
- 15)** Nařízení Rady (ES) č. 1/2005, o ochraně zvířat během přepravy a souvisejících činností a o změně směrnic 64/432/EHS a 93/119/ES a nařízení (ES) č. 1255/97, ve znění pozdějších předpisů [cit. 10.9.2020]. Dostupné z: <  
<http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32005R0001:CS:HTML>>.
- 16)** Nařízení Rady (ES) č. 561/2006 a Nařízení Evropského parlamentu a rady (EU) č. 165/2014. [cit. 10.9.2020]. Dostupné z: <https://www.dlprofi.cz/33/561-2006-narizeni-evropskeho-parlamentu-a-rady-es-o-harmonizaci-nekterych-predpisu-v-socialni-oblasti-tykajících-se-silnicni-dopravy-k-2-3-2015-uniqueidmRRWSbk196FNf8-jVUh4EqOxEdsjOd4avvCZYvkQfm0/?ns=1575719058>
-

- 
- 17)** NINOMIYA S., SATO S., SUGAWARA K., 2007: Weaving in stabled horses and its relationship to other behavioural traits. *Applied Animal Behaviour Science*, 106(1), 134-143.
- 18)** OTRUBOVÁ M., 2020: Národní plemena koní – český a moravský teplokrevník. [www.agropress.cz](http://www.agropress.cz) [cit. 12.4.2021]. Dostupné z: <https://www.agropress.cz/cesky-a-moravsky-teplokrevnik/>
- 19)** PADALINO B., ROGERS CH. W., GUIVER D., BRIDGES J. P., RILEY CH. B.: Risk factors for transport-related problem behaviors in horses: a New Zealand survey. *Animals* 2018, 8, 134; doi: 10.3390/ani8080134
- 20)** SLADE L. M. J., 1987: Trailer Transportation and Racing Performance. *Proceedings 10th Equine Nutrition and Physiology Symposium*, 11-13 June, pp. 511-514. Fort Collins, CO, Texas, USA.
- 21)** SMITH B. L., JONES J. H., CARLSON G. P. and PASCOE J. R., 1994: Body positions and direction preferences in horses during road transport. *Equine Veterinary Journal* 26, 374-377.
- 22)** Příručka osvědčených postupů; Nařízení rady (ES) 1/2005, o ochraně zvířat během přepravy a souvisejících činností a o změně směrnic 64/432/EHS a 93/119/ES a nařízení (ES) č. 1255/97 [online]. [cit. 10.9.2020]. Dostupné z: <[http://eagri.cz/public/web/file/49662/Prir\\_osv\\_post2007.pdf](http://eagri.cz/public/web/file/49662/Prir_osv_post2007.pdf)>.
- 23)** VERMEULEN L., Van THIELEN J., DRIESSEN B.: A review: Today's practises about fitness for travel on land of horses toward the slaughterhouse. *Journal of Veterinary Behavior* 20 (2019) 102-107.
- 24)** Vyhláška č. 4/2009 Sb., o ochraně zvířat během přepravy a souvisejících činností, ve znění pozdějších předpisů [cit. 10.9.2020]. Dostupné z: <<http://www.mvcr.cz/clanek/stejnopisy-sbirky-zakonu-93409.aspx>>.
-

- 
- 25)** Vyhláška č. 193/2004 Sb., o ochraně zvířat při přepravě [cit. 5.10.2020].  
Dostupné z: [https://www.epravo.cz/vyhledavani-  
aspi/?Id=57775&Section=1&IdPara=1&ParaC=2](https://www.epravo.cz/vyhledavani-<br/>aspi/?Id=57775&Section=1&IdPara=1&ParaC=2)
- 26)** Vyhláška č. 296/2003 Sb. o zdraví zvířat a jeho ochraně, o přemísťování  
a přepravě zvířat a o oprávnění a odborné způsobilosti k výkonu některých  
odborných veterinárních činností [cit. 10.9.2020]. Dostupné z:  
<https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2003-296>.
- 27)** Vyhláška č. 341/2002 Sb. o schvalování technické způsobilosti  
a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích  
[cit. 10.9.2020]. Dostupné z:  
[https://www.noveaspi.cz/products/lawText/1/53698/1/2/vyhlasaka-c-341-  
2002-sb-o-schvalovani-technicke-zpusobilosti-a-o-technickych-podminkach-  
provozu-vozidel-na-pozemnich-komunikacich](https://www.noveaspi.cz/products/lawText/1/53698/1/2/vyhlasaka-c-341-<br/>2002-sb-o-schvalovani-technicke-zpusobilosti-a-o-technickych-podminkach-<br/>provozu-vozidel-na-pozemnich-komunikacich).
- 28)** Vyhláška č. 341/2014 Sb. o schvalování technické způsobilosti  
a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích  
[cit. 10.9.2020]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2014-341>
- 29)** Vyhláška č. 342/2012 Sb. o zdraví zvířat a jeho ochraně, o přemísťování  
a přepravě zvířat a oprávnění a odborné způsobilosti k výkonu některých  
odborných veterinárních činnostech [cit. 10.9.2020]. Dostupné z:  
<https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2012-342>
- 30)** WEBSTER J., 1999: Welfare. Životní pohoda zvířat aneb střízlivé kázání o  
ráji. Překlad M. Špinko, Nadace na ochranu zvířat, 264 pp.
- 31)** Zákon 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích [cit. 10.9.2020].  
Dostupné z: [http://zakony.centrum.cz/zakon-o-provozu-na-pozemnich-  
komunikacich/cast-1-hlava-3-dil-1-paragraf-80a](http://zakony.centrum.cz/zakon-o-provozu-na-pozemnich-<br/>komunikacich/cast-1-hlava-3-dil-1-paragraf-80a).
-



---

**Internetové zdroje:**

www 1.: <https://www.businesscompanion.info/en/quick-guides/animals-and-agriculture/transporting-horses-by-road> cit. 10.9.2020

www 2.: <http://www.ifleet.cz/aktualni-cislo-1/fleet-3-2019/kde-se-vzala-defenzivni-jizda.html> cit. 10.9.2020

www 3.: [http://eagri.cz/public/web/file/1799/Tr Dop kone 1 .pdf](http://eagri.cz/public/web/file/1799/Tr_Dop_kone_1.pdf) cit. 13.4.2021

www 4.: <https://pribalovy-letak.info/sedalin-gel> cit. 13.4.2021

---

---

## Seznam obrázků, tabulek a grafů

Obrázek č. 1: Využité vozidlo a typ přepravníku .....	29
Tabulka č. 1: Prostor pro koně v dopravním prostředku.....	20
Tabulka č. 2: Seznam plemen a počet koní.....	28
Tabulka č. 3: Počet koní ve věkové kategorii .....	29
Tabulka č. 4: Důvod přepravy koní .....	35
Tabulka č. 5: Chování koní v přepravníku po jízdě.....	41
Graf č. 1: Počet koní při přepravě dle pohlaví .....	31
Graf č. 2: Plemena přepravovaných koní.....	32
Graf č. 3: Věk přepravovaných koní.....	33
Graf č. 4: Způsob využití přepravovaných koní.....	33
Graf č. 5: Způsob přepravy z hlediska počtu koní v přepravníku.....	34
Graf č. 6: Fyzická/psychická příprava koně.....	36
Graf č. 7: Zkušenosti koní s nakládkou.....	36
Graf č. 8: Způsob vedení koně při nakládání .....	37
Graf č. 9: Pomůcky při nakládání koní .....	38
Graf č. 10: Chování koní v přepravníku před jízdou .....	40
Graf č. 11: Chování koní v přepravníku v průběhu jízdy .....	41
Graf č. 12: Chování koní při vykládce .....	42

---

---

## Přílohy

**Příloha č. 1:** Evidenční list přepravovaného koně

**Datum hodnocení:** .....

### Kůň

Číslo koně: ..... Plemeno koně: .....

Pohlaví: ..... Valach/klisna/hřebec .....

Věk (ve dnech): .....

### **Způsob využití koně:**

- 1) Výkonnostní sport (drezura/parkur/cross-country/western)
- 2) Hobby sport
- 3) Rekreační ježdění
- 4) Chov
- 5) Neobsednutý
- 6) Na důchodu

### **Chování koně při běžné manipulaci a kontaktu s cizím člověkem:**

- 1) Normální – bez známek agrese či nedůvěry
- 2) Náznak agrese – bez kousnutí a kopnutí
- 3) Náznak nedůvěry, bázlivost
- 4) Agresivní – napadá zuby nebo kopyty
- 5) Bázlivý, nedůvěřivý – uhýbá doteku od cizího člověka
- 6) Jiné

.....

### **Zdravotní stav koně:**

- 1) Normální, zdravý – odpovídá věku, pohlaví a využití koně
- 2) Mírné nachlazení, kašel, výtok z nozder nebo očí
- 3) Postižení končetin: .....
- 4) Kolikové příznaky
- 5) Jiné: .....

---

### **Přeprava**

Typ auta: .....SUV Audi Q7..... Typ přepravníku: ..Bockmann Duo.....

Podestýlka v přepravníku: ..Piliny/sláma.. Teplota při přepravě: .....°C.....

Vlhkost: .....%....

Možnost napájení v přepravníku: ..Ano/ne..... Přítomnost sena v přepravníku: Ano/ne

### **Počet koní při přepravě:**

- 1) Jeden
- 2) Dva
- 3) Víc .....

### **Důvod přepravy:**

- 1) Závody
- 2) Soustředění
- 3) Veterinární klinika
- 4) Výstavy
- 5) Svody
- 6) Nová/é stáj/místo

### **Fyzická/psychická příprava koně před plánovanou přepravou:**

- 1) Žádná
- 2) Lonžování
- 3) Jezdecký trénink
- 4) Zkouška nakládky
- 5) Manipulace s krmivem
- 6) Sedativa
- 7) Jiné:

.....

### **Dekování koně při přepravě:**

- 1) Ano
  - 2) Ne
-

---

**Ochranné prostředky při přepravě koně:**

- 1) Ano (na končetinách, na kořen ocasu, jiné:  
.....)
- 2) Ne

**Zkušenost koně s nakládkou:**

- 1) Poprvé (nikdy nezkoušel)
- 2) Postupné navykání před plánovanou přepravou
- 3) Méně než 5krát kůň naložen
- 4) Několikrát v měsíci
- 5) Několikrát do roka

**Pomůcka na vodění při nakládání koně:**

- 1) Uzdečka
- 2) Ohlávka + vodítko
- 3) Štajgr + vodítko
- 4) Lonž
- 5) Jiné:  
.....

**Pomůcky při nakládání koně:**

- 1) Bič
- 2) Lonž
- 3) Pamlsek
- 4) Jiný kůň
- 5) Analgetika
- 6) Zakrytí očí
- 7) Úzký prostor
- 8) Klidný přístup a pomalé pokládání nohou na rampu přepravníku koní
- 9) Jiné: .....

**Doba nakládání koně (v minutách): ..... Naložen/nenaložen**

---

---

**Chování koně v přepravníku před jízdou:**

- 1) Klidné
- 2) Vokalizace
- 3) Slabé přešlapování
- 4) Silné přešlapování
- 5) Kopání do stěn přepravníku
- 6) Jiné:

.....

**Doba trvání jízdy (v minutách + kilometry):** .....

**Chování koně v přepravníku při jízdě:**

- 1) Klidné
- 2) Vokalizace
- 3) Slabé přešlapování
- 4) Silné přešlapování
- 5) Občasné kopání do stěn přepravníku
- 6) Panické chování
- 7) Jiné:

.....

**Zastavení a kontrola koně/koní při přepravě:**

- 1) Byla potřeba (1x/2x/3x, jiné: .....)
- 2) Nebyla potřeba

**Chování koně v přepravníku po jízdě:**

- 1) Klidné
- 2) Vokalizace
- 3) Slabé přešlapování
- 4) Silné přešlapování
- 5) Kopání do stěn přepravníku
- 6) Jiné:

.....

---

---

**Chování koně při vykládce:**

- 1) Normální – odpovídá věku, pohlaví a využití koně
- 2) Flegmatický
- 3) Zvědavý, natěšený
- 4) Nedůvěřivý, opatrný
- 5) Neklidný, netrpělivý
- 6) Agresivní (kopání, kousání)

**Použití koňské „hračky“ nebo jiné zpříjemnění jízdy v přepravníku:**

- 1) Ne
- 2) Lik-it (houpající se ochucený pamlsek)
- 3) Chrastící plastová láhev
- 4) Liz
- 5) Zavěšený míček
- 6) Druhý kůň
- 7) Rádio
- 8) Zavěšená dobrota (mrkev, jablko, jiné: .....)
- 9) Seno v síti
- 10) Člověk
- 11) Jiné:

.....  
.....

---