

Česká zemědělská univerzita v Praze

Provozně ekonomická fakulta

Katedra práva

DIPLOMOVÁ PRÁCE

Téma: Ohrožování životního prostředí v silniční dopravě

Vypracoval : Bc. Lenka Hrubá

Vedoucí diplomové práce: JUDr. Michael Kučera

© 2010 ČZU v Praze

Prohlášení

Prohlašuji tímto, že diplomovou práci na téma Vliv silniční dopravy na životní prostředí jsem zpracovala samostatně ke dni 20. března 2010. Všechny použité materiály a literární prameny jsem uvedla v seznamu použité literatury. Veškeré právní normy použité při zpracování diplomové práce jsou ve znění pozdějších předpisů platných ke dni 1.2.2010.

.....

Lenka HRUBÁ

Poděkování

Touto cestou bych chtěl poděkovat konzultantovi a vedoucímu mé diplomové práce, JUDr. Michaelu Kučerovi za veškerou pomoc, rady a cenné připomínky, které mi poskytl při jejím zpracování.

Ohrožování životního prostředí v silniční dopravě
Endangering the environment of road transport

Souhrn

Vliv silniční automobilové dopravy se neobejde bez závažných vlivů na kvalitu životního prostředí. Tyto specifické vlivy jednotlivých dopravních infrastruktur se neprojevují izolovaně, ale naopak ve vzájemných vztazích. Obsahem práce je snaha poukázat a možná rizika a důsledky, s kterými je spojena jedna ze specifických oblastí dopravy - přepravy nebezpečných věcí po pozemních komunikacích a její možný vliv katastrofických a nedozírných následků na životní prostředí. Ucelený základní náhled vybrané problematiky nákladní silniční přepravy nebezpečných věcí je pojímán zejména ve dvou základních rovinách, kterými jsou prevence a likvidace již vzniklých negativních vlivů na životní prostředí při haváriích.

Klíčová slova

Životní prostředí, silniční nákladní a osobní doprava, vozidlo, vozidla přepravující nebezpečné věci, řidič, doklady pro provoz a řízení vozidel, Dohoda ADR, dopravní nehoda a havárie, nehodovost, šetření dopravních nehod

Summary

Influence of the road automobile transport is not dispense without relevant influences on environmental quality. These specific effects of transport infrastructure are not in evidence with isolation but rather in their mutual relations. Content of working efforts is to highlight the possible risks and consequences, which is associated with one of the specific areas of transport - the transport of dangerous goods by road communications and its potential impact of enormous and catastrophic consequences for the environment. A comprehensive preview of selected dilemma of road transport of dangerous goods is viewed in two basic levels, which are the prevention and liquidation of already incurred negative effects on the environmental accidents.

Keywords

Environment, road freight and passenger transport, vehicle, vehicles carrying dangerous goods, motorist, documentation for the operation and vehicles control, agreement of ADR, traffic accident and crash, accident rate, rode - accident investigation

Obsah:

Obsah

| | |
|---|----|
| 1. ÚVOD | 9 |
| 2. CÍL A METODIKA | 11 |
| 3. ZÁKLADNÍ PRÁVNÍ NORMY PRO PROBLEMATIKU PŘEPRAVY NEBEZPEČNÝCH VĚCÍ SILNIČNÍ NÁKLADNÍ A OSOBNÍ DOPRAVOU | 12 |
| 4. ZÁKLADNÍ POŽADAVKY A POVINNOSTI SILNIČNÍ DOPRAVY PŘEPRAVUJÍCÍ NEBEZPEČNÉ LÁTKY VYPLÝVAJÍCÍ ZE ZÁKONNÝCH USTANOVENÍ..... | 14 |
| 4.1. POŽADAVKY A POVINNOSTI NA ŘIDIČE VOZIDEL PŘEPRAVUJÍCÍ NEBEZPEČNÉ LÁTKY | 14 |
| 4.1.1. VĚK A ŘIDIČSKÁ OPRÁVNĚNÍ..... | 14 |
| 4.1.2. ZDRAVOTNÍ A ODBORNÁ ZPŮSOBILOST | 17 |
| 4.1.3. PŘEDEPSANÉ DOKLADY PRO ŘÍZENÍ VOZIDLA | 21 |
| 4.1.4. BEZPEČNOSTNÍ PŘESTÁVKY A DOBY ŘÍZENÍ | 26 |
| 4.2. NA VOZIDLA PŘEPRAVUJÍCÍ NEBEZPEČNÉ LÁTKY | 29 |
| 4.2.1. PŘEDEPSANÉ DOKLADY PRO PROVOZ VOZIDLA PŘEPRAVUJÍCÍ NEBEZPEČNÉ LÁTKY A DOKLADY OD NÁKLADU..... | 29 |
| 4.2.2. TECHNICKÝ STAV VOZIDEL A EVIDENCE VOZIDEL | 33 |
| 4.2.3. POVOLENÉ ROZMĚRY A HMOTNOSTI VOZIDEL | 37 |
| 4.2.4. UMÍSTĚNÍ A UPEVNĚNÍ NÁKLADU | 41 |
| 4.2.5. OZNAČENÍ VOZIDEL | 42 |
| 4.2.6. POVINNÁ VÝBAVA VOZIDEL | 53 |
| 4.2.7. VYBAVENÍ VOZIDEL TACHOGRAFY | 55 |
| od 1.7.2001 | 57 |
| 4.2.8. OMEZENÍ JÍZDY NĚKTERÝCH VOZIDEL | 59 |
| 5. DOPRAVNÍ NEHODY VOZIDEL PŘEPRAVUJÍCÍCH NEBEZPEČNÉ VĚCI..... | 61 |
| 6. PŘEHLED O NEHODOVOSTI VOZIDEL PŘEPRAVUJÍCÍCH NEBEZPEČNÉ VĚCI NE POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH V ČESKÉ REPUBLICE V POSLEDNÍCH NĚKOLIKA LETECH..... | 75 |
| 6.1. ZÁKLADNÍ ÚDAJE O NEHODÁCH NA ÚZEMÍ ČESKÉ REPUBLIKY | 75 |
| 6.2. HLAVNÍ PŘÍČINA NEHOD..... | 78 |
| 6.3. PŘÍKLAD DOPRAVNÍ NEHODY VOZIDLA PŘEPRAVUJÍCÍ NEBEZPEČNÉ VĚCI..... | 81 |
| 7. NÁVRHY A MOŽNÁ OPATŘENÍ | 88 |
| ZÁVĚR..... | 93 |
| SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY | 95 |

1. ÚVOD

Úvodem této práce bych chtěla případné čtenáře seznámit s účelem, pro který jsem si dané téma vybrala, se základním rozdělením a vedením práce, jejich jednotlivých kapitolách, jakož i s pracovními metodami.

Doprava je symbolem moderní průmyslové civilizace. Zdokonalování, rozšiřování a celý rozvoj dopravy a dopravních systémů tvoří nedílnou součást národní ekonomiky státu a složku pokroku civilizace ve všech oblastech. Přepravní služby jsou ve svém systémovém logistickém pojetí doslova hnací silou rozvoje a kvality celosvětové obchodní výměny. Základem je vytváření kvantitativně, ale i kvalitativně jí odpovídající dopravní soustavy. Silniční doprava a kamionová zvláště, celosvětově náleží k velmi progresivně se rozvíjejícím dopravním oborům. Postupně se silniční doprava rozvinula v ucelený systém se stupňující se hustotou silniční sítě, zvyšující se technickou kvalitou používaných dopravních prostředků. V současnosti však právě v silniční dopravě stále přibývá nejrůznějších problémů, z nichž celá řada má zcela zásadní význam v její další působnosti. Nevyhovuje infrastruktura dopravy-narůstá intenzita silniční dopravy, zvyšuje se počet vozidel a četnost jejich využití, snižuje se kvalita a propustnost silniční sítě a v důsledku těchto faktorů rostou náklady na její rozšiřování a údržbu, s tímto objemem roste také nehodovost, prohlubují se negativní dopady silniční přepravy na životní prostředí a její závislost na neobnovitelných zdrojích fosilních paliv.

Negativní vliv automobilové dopravy na životní prostředí představuje rozsáhlé zábory půdy, pustošení polí, lesů, srovnání pahorků se zemí spojené s výstavbou silniční sítě, narušení ekosystémů, množství výfukových plynů, ohrožování prostředí ropnými produkty, saponáty, zvyšování hluchnosti, zmenšování prostoru v sídlech s ohledem na parkování vozů, úbytek zeleně v krajině díky údržbě vozovek solením. Denním snímekem médií jsou dopravní nehody a jejich následky na lidských životech. Skrytě se vynořuje i smrt statisíců ptáků a malých savců. V neposlední řadě se setkáme s problémem odpadů hromaděním vraků nepoužívaných vozidel.

Současný růst intenzity a objemu výroby, přepravy, skladování a manipulace s nebezpečnými látkami je často příčinou vzniku mimořádných událostí a představují pro člověka, ale také pro životní prostředí významné riziko. Je potřeba zdůraznit, že se

nejedná o problematiku vlastní pouze České republice, nýbrž o celoevropský, ne-li světový problém. Rozvoj průmyslu a aplikace nových vědeckotechnických poznatků a postupů do výrobní praxe vedly a vede k tomu, že je na různých pracovištích využívána celá řada nových látek a věcí, které jsou vyráběny často z nebezpečných komponentů či jsou sami nebezpečné. S tím vyvstala potřeba jejich přepravy v souvislosti s jejich výrobou, skladováním a využitím. Integrující se Evropa a zejména státy střední Evropy jsou v důsledku hospodářského růstu a liberalizace obchodu na evropském vnitřním trhu stále více a více zatěžovány přepravou nákladů na pozemních komunikacích. Zvýšené přírůstky vykazuje v posledních letech i přeprava nebezpečných látek po silnici.

2. CÍL A METODIKA

Cílem mé práce je snaha poukázat na rizika, s kterými je spojena přeprava nebezpečných věcí po silnici a její možný vliv katastrofických a nedozírných následků na životní prostředí a dále vytvořit ucelený základní náhled na problematiku nákladní silniční přepravy nebezpečných věcí ve dvou základních rovinách, kterými jsou zejména prevence a likvidace již vzniklých negativních vlivů na životní prostředí při haváriích. Obě tyto roviny jsou nedílnou součástí činností policistů využitelné při kontrole nákladních vozidel přepravujících nebezpečné věci v rámci každodenního dohledu nad silničním provozem a činností na místě dopravních nehod a havárií. V dnešní době však není ze strany příslušníků věnována této problematice dostatečná pozornost z důvodu neznalosti této oblasti a tím i nejistoty ve svém jednání a obavy z nesprávného rozhodnutí. Proto by následný souhrn základních povinností mohl sloužit jako základní pracovní pomůcka k orientaci v dané problematice a takto je celá práce pojímána.

Postu práce kopíruje posloupnost průběhu silniční kontroly od základních právních podkladů, oprávněních, povinnostech a činnosti stran při kontrole nákladních vozidel přepravujících nebezpečné věci se specifickými šetřeními dopravních nehod. Na začátku vycházíme z právní úpravy, jejichž základní povinnosti a oprávnění budou charakterizovány v následujícím bloku dávající základ preventivním opatřením, jejichž striktním dodržováním by se dalo předejít možným negativním následkům, zejména dopravním nehodám a haváriím. V případě, že již dojde porušením základních či souvisejících předpisů, kdy dojde k dopravní nehodě či havárii, je důležitou oblastí znalostí všech činností na místě dopravní nehody a zejména činnost policistů a dalších přítomných záchranných složek, jež může vést k eliminaci popřípadě alespoň snížení negativních následků.

Pracovní metody vycházejí z převážné části studií materiálů a právní literatury zaměřené na silniční nákladní a osobní dopravu, přepravy nebezpečných věcí a další témata související s danou problematikou. Neodmyslitelně je veškeré nahlížení prostoupeno vlastní zkušeností vycházející z šestileté praxe u dopravní policie a jejich specifik. Dále bylo využito komparativních (srovnávacích) metod, tak i metod sekundární analýzy na základě statistik.

3. ZÁKLADNÍ PRÁVNÍ NORMY PRO PROBLEMATIKU PŘEPRAVY NEBEZPEČNÝCH VĚCÍ SILNIČNÍ NÁKLADNÍ A OSOBNÍ DOPRAVOU

Nejdůležitější cestou ke kontrole a omezení rizik spojených s přepravou nebezpečných věcí silniční nákladní a osobní dopravou a zmírnění následků v souvislosti s nehodovostí je stanovit a dodržovat konkrétní podmínky pro činnost všech účastníků dopravního procesu, tj. odesílatelů, dopravců, řidičů, příjemců, ale i výrobců vozidel.

Problematiku silniční nákladní a osobní dopravy upravuje řada různorodých zákonů a jejich prováděcích předpisů - vyhlášek, nařízeních, směrnic, dohod, aj.. K základnímu přehledu zde budou uvedeny jen ty nejzávažnější předpisy pro specifickou oblast přepravy nebezpečných věcí silniční nákladní a osobní dopravou.

Obecné podmínky pro provoz na pozemních komunikacích upravuje zákon číslo 361/2000 Sb. ve znění pozdějších předpisů a jeho prováděcí předpisy a podmínky provozu vozidel na pozemních komunikacích zakotvené v zákoně číslo 56/2001 Sb. a jeho prováděcí vyhlášce MDS číslo 341/2002 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, vyhlášce MDS číslo 302/2001 Sb., o technických prohlídkách a měření emisí vozidel.

Některé pojmy a základní zásady obecně zakotvené ve výše uvedených předpisech vyžadují podrobnější úpravu v samostatných zákonech. Mezi tyto specifika patří také oblasti o pojištění odpovědnosti za škody způsobené provozem vozidla (zákon č. 168/1999 Sb.), o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel (zákon č. 247/2000 Sb.), a o stanovení zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel (vyhláška č. 277/2004 Sb.)

K nejdůležitějším normám platných v oblasti nákladní a osobní silniční dopravy patří zákon o silniční dopravě číslo 111/1994, který upravuje provozování silniční dopravy silničními motorovými vozidly, jakož i práva a povinnosti právnických a fyzických osob s tím spojené, a pravomoc a působnost orgánů státní správy na tomto úseku a jeho prováděcí vyhlášky číslo 478/2000 Sb.

Přeprava nebezpečných věcí po silnici se řídí Evropskou dohodou o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (ADR) Dohoda byla sjednána pod záštitou EHK

OSN dne 30. září 1957 v Ženevě, která sjednocuje pro 45 členských států, podmínky pro zařazení nebezpečných látek do jednotlivých tříd, požaduje zvláštní školení řidičů, požadavky na obaly a jejich značení, na technické podmínky vozidel ad. Československo k této dohodě přistoupilo v roce 1986. Dohoda ADR se rozděluje na dvě značně rozsáhlé přílohy Příloha „A“ (Všeobecná ustanovení pro přepravu nebezpečných věcí silniční dopravou). Tato příloha zařazuje jednotlivé látky a předměty podle jejich vlastností do tříd a stanoví podmínky pro jejich balení, značení a pro používání a vyplňování průvodních dokladů. Příloha „A“ je téměř společná i pro RID (Řád pro mezinárodní železniční přepravu nebezpečného zboží), který je přílohou předpisu CIM (mezinárodní úmluva o dopravě zboží po železnici). Příloha „B“ (Ustanovení o dopravních prostředcích a přepravě), upravuje provozní a přepravní podmínky, technické podmínky na vozidla určená pro tuto přepravu, která jsou zařazena do jednotlivých tříd, vybavení vozidel, označení, parkování, dozor, doprovod a podobně.

Mezi další rozšiřující oblast omezení jízdy některých vozidel vstoupila v platnost pro Českou republiku dne 7. listopadu 2003 úplné znění Dohody o mezinárodních přepravách zkazitelných potravin a o specializovaných prostředcích určených pro tyto přepravy (ATP) přijaté v Ženevě dne 1. září 1970 Evropskou hospodářskou komisí Organizace spojených národů, včetně všech změn a doplňků vyhláškou MZV číslo 61/1983 Sb.

Dalším stěžejním předpisem silniční nákladní a osobní dopravy je vyhláška ministerstva zahraničních věcí číslo 108/1976 Sb., o Evropské dohodě o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (AETR). Tato dohoda byla sjednána v Ženevě 1. července 1970 a roku 1976 vstoupila v platnost i pro Československou socialistickou republiku. Tato dohoda podporuje rozvoj a zlepšení mezinárodní osobní a nákladní dopravy, vyznačuje se snahou zvýšení bezpečnosti silniční dopravy, upravuje podmínky práce v mezinárodní silniční dopravě.

S touto problematikou je neodmyslitelně spjata i nařízení Evropského parlamentu a Rady číslo 561/2006 , o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkající se silniční dopravy, a o změně nařízení Rady (EHS) číslo 3821/1985 o záznamovém zařízení v silniční dopravě a nařízení Rady (EHS) 2135/1998 a o zrušení nařízení Rady (EHS) číslo 3821/1985 o harmonizaci určitých sociálních předpisů v silniční dopravě, která se vztahují na silniční dopravu v rámci Evropské unie.

4. ZÁKLADNÍ POŽADAVKY A POVINNOSTI SILNIČNÍ DOPRAVY PŘEPRAVUJÍCÍ NEBEZPEČNÉ LÁTKY VYPLÝVAJÍCÍ ZE ZÁKONNÝCH USTANOVENÍ

4.1. POŽADAVKY A POVINNOSTI NA ŘIDIČE VOZIDEL PŘEPRAVUJÍCÍ NEBEZPEČNÉ LÁTKY

4.1.1. VĚK A ŘIDIČSKÁ OPRÁVNĚNÍ

Řidičské oprávnění opravňuje jeho držitele k řízení motorového vozidla zařazeného do příslušné skupiny nebo podskupiny řidičského oprávnění. [13]

Řidičské oprávnění k řízení motorových vozidel se dělí podle skupin a podskupin. Následující výčet zahrnuje pouze vybrané skupiny a podskupiny mající vztah k silniční nákladní a osobní dopravě.

?Řidičské oprávnění skupiny **C** opravňuje k řízení motorových vozidel, s výjimkou vozidel uvedených v odstavcích oprávnění skupiny **D** a podskupiny **D1**, jejichž maximální přípustná hmotnost převyšuje 3 500 kg; k tomuto motorovému vozidlu smí být připojeno přípojně vozidlo, jehož maximální přípustná hmotnost nepřevyšuje 750 kg.

?Řidičské oprávnění podskupiny **C1** opravňuje k řízení motorových vozidel, s výjimkou vozidel uvedených v odstavcích oprávnění skupiny **D** a podskupiny **D1**, jejichž maximální přípustná hmotnost převyšuje 3 500 kg, avšak nepřevyšuje 7 500 kg; k tomuto motorovému vozidlu smí být připojeno přípojně vozidlo, jehož maximální přípustná hmotnost nepřevyšuje 750 kg.

?Řidičské oprávnění skupiny **D** opravňuje k řízení motorových vozidel určených pro přepravu osob s více než 8 místy k sezení, kromě místa řidiče; k tomuto motorovému vozidlu smí být připojeno přípojně vozidlo, jehož maximální přípustná hmotnost nepřevyšuje 750 kg.

?Řidičské oprávnění podskupiny **D1** opravňuje k řízení motorových vozidel určených pro přepravu osob s více než 8 místy k sezení, kromě místa řidiče, avšak ne s více než

16 místy k sezení, kromě místa řidiče; k tomuto motorovému vozidlu smí být připojeno přípojné vozidlo, jehož maximální přípustná hmotnost nepřevyšuje 750 kg.

Řidičské oprávnění skupiny **C + E** opravňuje k řízení jízdních souprav složených z motorového vozidla uvedeného v odstavci oprávnění skupiny C a přípojného vozidla, jehož maximální přípustná hmotnost převyšuje 750 kg.

Řidičské oprávnění podskupiny **C1 + E** opravňuje k řízení jízdních souprav složených z motorového vozidla uvedeného v odstavci oprávnění podskupiny C1 a přípojného vozidla, jehož maximální přípustná hmotnost převyšuje 750 kg. Maximální přípustná hmotnost soupravy však nesmí převyšovat 12 000 kg a maximální přípustná hmotnost přípojného vozidla nesmí převyšovat pohotovostní hmotnost motorového vozidla.

Řidičské oprávnění skupiny **D + E** opravňuje k řízení jízdních souprav složených z motorového vozidla uvedeného v odstavci oprávnění skupiny D a přípojného vozidla, jehož maximální přípustná hmotnost převyšuje 750 kg.

Řidičské oprávnění podskupiny **D1 + E** opravňuje k řízení jízdních souprav složených z motorového vozidla uvedeného v odstavci oprávnění podskupiny D1 a přípojného vozidla, jehož maximální přípustná hmotnost převyšuje 750 kg a nejsou v něm přepravovány osoby. Maximální přípustná hmotnost soupravy však nesmí převyšovat 12 000 kg a maximální přípustná hmotnost přípojného vozidla nesmí převyšovat pohotovostní hmotnost motorového vozidla. [13]

Udělení a držení řidičského oprávnění jsou podmíněny podmínkami, na jejichž základě je vymezen okruh osob, které mohou dané oprávnění získat. Tyto podmínky v souvislosti se silniční nákladní a osobní dopravou ve vztahu k věku a řidičským oprávněním jsou vyjmenovány v ustanovení § 82 odst. 1 písm. a, § 83 odst. 1 písm. d, e a další podmínky v ustanovení § 91 odst. 1, 2 z.č. 361/2000 Sb.

Předepsaný věk daný zákonem je legislativním opatřením, které vychází ve své podstatě z psychofyziologické úrovně vývoje lidského jedince. Proto byly stanoveny pro udělení jednotlivých skupin a podskupin řidičských oprávnění nejnížší možné věkové hranice, kdy člověk po všech stránkách zvládne řízení určitých motorových vozidel, která do těchto skupin a podskupin spadají. [3]

Další podmínky předpokládají již udělené řidičské oprávnění a s tím související

praxi v řízení vozidla uvedeného v té příslušné skupině či podskupině řidičského oprávnění.

Řidičské oprávnění lze udělit pouze osobě, která dosáhla věku stanoveného tímto zákonem [13]

Řidičské oprávnění lze udělit jen osobě starší

- 18 let, jedná-li se o řidičské oprávnění skupin A, B, B+E, C, C+E a podskupin C1 a C1+E,

21 let, jedná-li se o řidičské oprávnění skupin A, D, D+E a podskupin D1, D1+E a u vozidel hasičských sborů, zdravotnické a důlní záchranné služby, užívajících zvláštní zvukové a světelné výstražné znamení[13]

Řidičské oprávnění

- a) skupiny D nebo podskupiny D1 lze udělit jen žadateli, který je již držitelem řidičského oprávnění skupiny B,
- b) skupiny C nebo podskupiny C1 lze udělit jen žadateli, který je již držitelem řidičského oprávnění skupiny B, nestanoví-li zvláštní zákon jinak,
- c) skupiny B + E lze udělit jen žadateli, který je již držitelem řidičského oprávnění skupiny B,
- d) skupiny C + E lze udělit jen žadateli, který je již držitelem řidičského oprávnění skupiny C,
- e) podskupiny C1 + E lze udělit jen žadateli, který je již držitelem řidičského oprávnění podskupiny C1,
- f) skupiny D + E lze udělit jen žadateli, který je již držitelem řidičského oprávnění skupiny D,
- g) podskupiny D1 + E lze udělit jen žadateli, který je již držitelem řidičského oprávnění skupiny D1.

Řidičské oprávnění udělené pro skupinu

- a) C + E nebo D + E platí i pro skupinu B + E,

C + E platí i pro skupinu D + E, pokud má držitel řidičské oprávnění skupiny D. [13]

Udělení řidičského oprávnění k řízení motorových vozidel zařazených do příslušné skupiny nebo podskupiny řidičského oprávnění je zapisováno do řidičského

průkazu.

4.1.2. ZDRAVOTNÍ A ODBORNÁ ZPŮSOBILOST

Další podmínkou pro udělení řidičského oprávnění je zdravotní způsobilost k řízení motorových vozidel a odborná způsobilost k řízení motorových vozidel.

Obě tyto podmínky jsou obecně upraveny zákonem o provozu na pozemních komunikacích, kde však příslušná ustanovení odkazují na speciální úpravu prováděcím právním předpisem.

Zdravotní způsobilostí k řízení motorových vozidel se rozumí tělesná a duševní schopnost k řízení motorových vozidel

Zdravotní způsobilost posuzuje a posudek o zdravotní způsobilosti vydává posuzující lékař na základě prohlášení žadatele o řidičské oprávnění nebo držitele řidičského oprávnění, výsledku lékařské prohlídky a dalších potřebných odborných vyšetření.

Prováděcí právní předpis uvádí podmínky zdravotní způsobilosti, rozsah lékařské prohlídky a odborného vyjádření, obsah prohlášení žadatele o řidičské oprávnění nebo držitele řidičského oprávnění, nemoci, vady nebo stavy, které vylučují nebo podmiňují zdravotní způsobilost k řízení motorových vozidel. [13]

Na základě ustanovení zákona o provozu na pozemních komunikacích se musí řidiči vybraných vozidel, skupin a podskupin řidičských oprávnění, dosaženého věku a držitelé osvědčení pro učitele řidičů pro výcvik v řízení motorových vozidel, podrobit pravidelným lékařským prohlídkám a od 1. července 2006 též dopravně psychologickému vyšetření a vyšetření elektroencefalogramem.

Pravidelným lékařským prohlídkám je povinen se podrobovat

- a) řidič vozidla, který při plnění úkolů souvisejících s výkonem zvláštních povinností užívá zvláštního výstražného světla modré barvy, případně doplněného o zvláštní zvukové výstražné znamení,
- b) řidič, který řídí motorové vozidlo v pracovněprávním vztahu a u něhož je řízení

- motorového vozidla druhem práce sjednaným v pracovní smlouvě,
- c) řidič, u kterého je řízení motorového vozidla předmětem samostatné výdělečné činnosti prováděné podle zvláštního právního předpisu,
 - d) držitel řidičského oprávnění skupin C, C+E, D, D+E nebo podskupin C1, C1+E, D1 a D1+E, který řídí motorové vozidlo zařazené do příslušné skupiny nebo podskupiny řidičského oprávnění,
 - e) držitel osvědčení pro učitele řidičů pro výcvik v řízení motorových vozidel podle zvláštního právního předpisu.

Vstupní lékařské prohlídce je osoba výše uvedená povinna se podrobit před zahájením výkonu činnosti uvedené v předcházejícím odstavci, dalším pravidelným lékařským prohlídkám pak do dovršení 50 let věku každé dva roky a po dovršení 50 let věku každoročně.

Držitel řidičského oprávnění, který není výše uvedenou osobou, je povinen se podrobit pravidelné lékařské prohlídce nejdříve šest měsíců před dovršením 60, 65 a 68 let věku a nejpozději v den dovršení stanoveného věku, po dovršení 68 let věku pak každé dva roky. [13]

Dopravně psychologickému vyšetření a vyšetření neurologickému, včetně elektroencefalografického (dále jen „EEG“) je povinen se podrobovat

- a) držitel řidičského oprávnění skupin C, C+E a C1+E, který řídí nákladní automobil o největší povolené hmotnosti převyšující 7 500 kg nebo speciální automobil o největší povolené hmotnosti převyšující 7 500 kg nebo jízdní soupravu, která je složena z nákladního automobilu a přípojného vozidla nebo ze speciálního automobilu a přípojného vozidla a jejíž největší povolená hmotnost převyšuje 7 500 kg,
- b) držitel řidičského oprávnění skupin D a D+E a podskupin D1 a D1+E, který řídí motorové vozidlo zařazené do příslušné skupiny nebo podskupiny řidičského oprávnění.

Dopravně psychologickému vyšetření a neurologickému a EEG vyšetření je držitel řidičského oprávnění uvedený v předcházejícím odstavci povinen se podrobit před zahájením výkonu činnosti uvedené v předcházejícím odstavci, a dalšímu dopravně psychologickému vyšetření a neurologickému a EEG vyšetření nejdříve šest měsíců před dovršením 50 let a nejpozději v den dovršení 50 let a dále pak každých pět let.

Dopravně psychologické vyšetření provádí psycholog nebo klinický psycholog.

Po provedení pravidelné lékařské prohlídky vydá posuzující lékař povinné osobě posudek o zdravotní způsobilosti. Posudek o zdravotní způsobilosti musí mít písemnou formu. [13]

Povinná osoba (řidič), která nemá platný posudek o zdravotní způsobilost, je zdravotně nezpůsobilá k řízení motorových vozidel.

Řidičské oprávnění příslušné skupiny nebo podskupiny může být uděleno pouze osobě, která získala **odbornou způsobilost** k řízení motorových vozidel podle zvláštního právního předpisu, kterým je zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a jeho prováděcí vyhláška č. 167/2002 Sb. Těmito zvláštními právními předpisy je stanoven potřebný rozsah výuky a výcviku řidičů.

Výuka a výcvik řidičů silničních a zvláštních motorových vozidel je z pedagogického hlediska uzavřeným, komplexním výchovně vzdělávacím celkem, vnitřně strukturovanou na teoretickou a praktickou část, vymezenou závaznou učební osnovou, která určuje i jeho povinný minimální hodinový rozsah.. Velmi důležitá je pro udržení základní hranice bezpečnosti silničního provozu ta skutečnost, že tímto nosným úsekem dopravní výchovy musí projít každý žadatel o řidičské oprávnění.

Problematiku výcviku řidičů v autoškolách dělíme na jednotlivé druhy, které platná úprava umožňuje. Jsou to :

- a) základní výuka a výcvik
- b) sdružená výuka a výcvik
- c) rozšiřující výuka a výcvik
- d) výuka a výcvik podle individuálního studijního plánu
doplňující výuka a výcvik [3]

Z těchto uvedených druhů výuky a výcviku následující text podrobněji zaměří na tu část, která je v souvislosti s nákladní a silniční osobní dopravou.

Rozšiřující výuka a výcvik je příprava žadatele na rozšíření již získaného řidičského oprávnění o další skupinu, popřípadě skupiny nebo podskupiny, popřípadě podskupiny řidičského oprávnění. Rozšiřující výuku a výcvik nelze poskytnout žadateli, který získal řidičské oprávnění výlučně pro skupinu AM nebo skupinu T a žádá o získání řidičského oprávnění pro další skupinu nebo podskupinu řidičského oprávnění. [12]

Výuka a výcvik podle individuálního studijního plánu je příprava žadatele na získání řidičského oprávnění pro všechny skupiny a podskupiny řidičských oprávnění s výjimkou skupin D, D+E a podskupin D1, D1+E. [12]

Odborná způsobilost žadatelů o řidičská oprávnění je zjišťována zkouškou, které se musí po ukončení výuky a výcviku v autoškole každý žadatel podrobit. Zkouška se skládá z dílčích zkoušek, a to:

- z předpisů o provozu na pozemních komunikacích a zdravotnické přípravy
- ze znalosti ovládání a údržby vozidla
- z praktické jízdy

Zkoušku z odborné způsobilosti žadatelů o řidičská oprávnění provádí podle zvláštního zákony příslušný obecní úřad s rozšířenou působností. [3]

Odborná způsobilost řidičů se zdokonaluje školením zaměřeným na znalost právních předpisů na úseku dopravy, zejména pravidel provozu na pozemních komunikacích, teorie řízení a zásad bezpečné jízdy, ochrany životního prostředí před škodlivými důsledky provozu vozidel na pozemních komunikacích, zdravotnické přípravy,

ovládání a údržby vozidla, přepravy nebezpečných látek a věcí, dodržování povinností osádek vozidel v nákladní přepravě a na další otázky, jejichž znalost ovlivňuje chování řidiče v provozu na pozemních komunikacích. Školení je ukončeno přezkoušením znalostí a u řidičů mladších 21 let dále praktickou zkouškou dovedností v ovládání vozidla v délce trvání nejméně 15 minut. [12]

Zdokonalování odborné způsobilosti řidičů v rozsahu 16 hodin ročně a přezkoušení jednou za tři roky je povinna se zúčastnit osoba, která řídí

- a) motorové vozidlo vybavené zvláštním výstražným zařízením se zvláštním světelným zařízením modré barvy,
- b) vozidlo taxislužby,
- c) nákladní vozidlo, speciální vozidlo a jízdní soupravu, mimo takové jízdní soupravy, jejíž součástí je jako tažné vozidlo zemědělský nebo lesnický traktor, pokud největší povolená hmotnost vozidel nebo jízdní soupravy převyšuje 7 500 kg, vozidlo pro přepravu více jak 9 cestujících včetně řidiče. [12]

Řidičům, kteří úspěšně absolvovali zdokonalování odborné způsobilosti řidičů a

přezkoušení, vydá obecní úřad obce s rozšířenou působností příslušný podle bydliště řidiče osvědčení profesní způsobilosti řidiče, do kterého zapíše druh zdokonalování odborné způsobilosti řidiče. Pro další období prodlouží platnost osvědčení provozovatel autoškoly, v případě, že řidič absolvoval přezkoušení, prodlouží platnost osvědčení rovněž zkušební komisař nebo osoba pověřená k provádění zkoušek řidičů .

Osvědčení profesní způsobilosti řidiče je platné vždy 1rok od data úspěšného absolvování zdokonalování odborné způsobilosti řidiče, a nejdéle vždy tři roky od úspěšného složení přezkoušení. [12]

Řidiči vozidel přepravujících nebezpečné věci musí být, kromě dokladů stanovených pro ostatní řidiče, držitelé osvědčení o absolvování školení a úspěšném složení zkoušky ze zvláštních požadavků, které musí být splněny při přepravě nebezpečných věcí. Doba platnosti osvědčení je pět let. V průběhu posledního roku platnosti musí řidič absolvovat obnovovací školení a složit opět úspěšně zkoušku, která je zapsána do osvědčení. Nová lhůta platnosti osvědčení řidiči začíná datem skončení předchozí platnosti osvědčení.

4.1.3. PŘEDEPSANÉ DOKLADY PRO ŘÍZENÍ VOZIDLA

Doklady pro řízení vozidla, které má mít řidič při řízení u sebe obecně stanoví zákon o provozu na pozemních komunikacích a vlastnictví dalších speciálních dokladů, potřebných pro řízení vozidla upravují jednotlivá ustanovení zvláštních právních předpisů.

Podle zákona o provozu na pozemních komunikacích řidič motorového vozidla musí mít při řízení u sebe

- a) řidičský průkaz,
- b) osvědčení profesní způsobilosti řidiče, pokud jde o řidiče, který je povinen účastnit se zdokonalování odborné způsobilosti podle zvláštního předpisu,
- c) osvědčení o skolení řidiče vozidla
- d) doklad o zdravotní způsobilosti, pokud jde o řidiče, který je povinný tento doklad mít

Na výzvu policisty je řidič motorového vozidla povinen předložit výše uvedené doklady

policistovi ke kontrole. [13]

Dokladem dodržování dob řízení, bezpečnostních přestávek a odpočinků je záznamový list popřípadě výpis ze záznamového zařízení u digitálních tachografů u osob, které jsou tomuto povinni podle zvláštního právního předpisu.

Řidičský průkaz je veřejná listina, která osvědčuje udělení řidičského oprávnění k řízení motorových vozidel zařazených do příslušné skupiny nebo podskupiny řidičského oprávnění a kterou držitel prokazuje své jméno, příjmení, rodné číslo a podobu, jakož i další údaje v ní zapsané podle tohoto zákona. Řidičský průkaz nesmí být ponecháván a přijímán jako zástava a odebírán při vstupu do objektů nebo na pozemky. [13]

V České republice se vydává řidičský průkaz České republiky a mezinárodní řidičský průkaz vydaný Českou republikou.

K řízení motorových vozidel na území České republiky opravňují

- a) řidičský průkaz,
- b) řidičský průkaz vydaný členským státem Evropských společenství,
- c) řidičský průkaz vydaný cizím státem podle Úmluvy o silničním provozu (Vídeň 1968) a Úmluvy o silničním provozu (Ženeva 1949),
- d) mezinárodní řidičský průkaz vydaný cizím státem podle Úmluvy o silničním provozu (Vídeň 1968) a Úmluvy o silničním provozu (Ženeva 1949),

jsou-li v době řízení motorového vozidla na území České republiky platné, řidičský průkaz člena diplomatického personálu zastupitelského úřadu cizího státu, který požívá výsad a imunit podle zákona nebo mezinárodního práva, případně jiných osob požívajících výsad a imunit podle zákona nebo mezinárodního práva. [13]

Řidičský průkaz obsahuje tyto údaje:

- a) jméno a příjmení držitele,
- b) datum a místo narození držitele,
- c) rodné číslo držitele,
- d) fotografii nebo jinou formou pořízenou podobenku držitele,
- e) obec trvalého nebo přechodného pobytu držitele na území České republiky,
- f) podpis držitele,
- g) skupiny a podskupiny řidičského oprávnění, jejichž udělení držiteli řidičský průkaz

osvědčuje, a datum prvního udělení řidičského oprávnění pro každou skupinu a podskupinu řidičského oprávnění,

h) datum vydání řidičského průkazu,

i) datum platnosti řidičského průkazu,

j) název, sídlo a otisk razítka úřadu, který řidičský průkaz vydal,

k) sérii a číslo řidičského průkazu,

l) záznamy o omezení řidičského oprávnění [13]

Řidičský průkaz se vydá osobě, které bylo uděleno řidičské oprávnění. Řidičský průkaz vydá držiteli řidičského oprávnění příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností.

Řidičům, kteří úspěšně absolvovali zdokonalování odborné způsobilosti řidičů a přezkoušení, vydá obecní úřad obce s rozšířenou působností příslušný podle bydliště řidiče **osvědčení profesní způsobilosti řidiče**, do kterého zapíše druh zdokonalování odborné způsobilosti řidiče. Pro další období prodlouží platnost osvědčení provozovatel autoškoly, v případě, že řidič absolvoval přezkoušení, prodlouží platnost osvědčení rovněž zkušební komisař nebo osoba pověřená k provádění zkoušek řidičů. [3]

V osvědčení profesní způsobilosti řidiče se uvedou údaje o jeho držiteli, číslo řidičského průkazu, rozsah řidičského oprávnění, datum vydání osvědčení profesní způsobilosti nebo potvrzení a datum absolvování zdokonalování odborné způsobilosti řidiče. Osvědčení profesní způsobilosti řidiče je platné vždy 1rok od data úspěšného absolvování zdokonalování odborné způsobilosti řidiče, a nejdéle vždy tři roky od úspěšného složení přezkoušení. [12]

Dalším ze speciálních povinných dokladů je **osvědčení o skolení řidiče vozidla**, jež je požadováno od řidičů cisteren a bateriových vozidel s celkovým vnitřním objemem nad 1000 litrů, cisternových kontejnerů s vnitřním objemem každého z nich větším než 3000 litrů, dále pak u vozidel s největší povolenou hmotností nad 3,5 tuny a tam, kde je to předepsáno.

Osvědčení, které řidič obdrží po absolvování školení a úspěšném složení zkoušky musí odpovídat stanovenému vzoru. Musí být vystaveno v jazyce státu, který je vydal a pokud tímto jazykem není angličtina, francouzština nebo němčina, také

v některých z těchto jazyků

Po provedení lékařské prohlídky, popřípadě odborného vyšetření vydá posuzující lékař žadateli **posudek o zdravotní způsobilosti**. Posudek o zdravotní způsobilosti musí mít písemnou formu. Posuzující lékař v posudku o zdravotní způsobilosti uvede zjištěný zdravotní stav z hlediska zdravotní způsobilosti žadatele o řídičské oprávnění nebo držitele řídičského oprávnění a hodnocení jeho zdravotní způsobilosti.

Žadatel o řídičské oprávnění nebo držitel řídičského oprávnění je

- a) zdravotně způsobilý k řízení motorových vozidel,
- b) zdravotně způsobilý k řízení motorových vozidel s podmínkou,
- c) zdravotně nezpůsobilý k řízení motorových vozidel.

V hodnocení zdravotní způsobilosti, kdy je žadatel zdravotně způsobilý k řízení motorových vozidel s podmínkou se uvede důvod a podmínka zdravotní způsobilosti a v hodnocení zdravotní způsobilosti, kdy je žadatel zdravotně nezpůsobilý k řízení motorových vozidel se uvede důvod zdravotní nezpůsobilosti k řízení motorových vozidel. Prováděcí právní předpis stanoví obsah a vzor posudku o zdravotní způsobilosti a upraví podrobnosti hodnocení zdravotní způsobilosti. [13]

Záznam o době řízení a bezpečnostních přestávkách se vede prostřednictvím záznamového zařízení (tachografu), kterými jsou určená vozidla vybavena. Výstupem záznamového zařízení je **záznamový list** popřípadě **výpis ze záznamového zařízení** u digitálních tachografů.

Zaměstnavatel vydá dostatečný počet záznamových listů řidičům vozidel vybavených záznamovým zařízením s ohledem na individuální povahu těchto listů, na dobu trvání přepravy a na nutnost nahradit listy poškozené nebo odebrané pověřeným kontrolním pracovníkem. Zaměstnavatel smí vydat řidičům pouze listy schváleného vzoru vhodné pro použití v zařízení zabudovaném ve vozidle.

Řidiči nesmějí používat ušpiněné nebo poškozené záznamové listy nebo karty řidiče. Listy musí být proto vhodným způsobem chráněny. V případě poškození listu, který obsahuje záznamy, připojí řidič poškozený list k listu rezervnímu použitému jako jeho náhrada.

Řidiči používají záznamové listy každý den, kdy řídí, od okamžiku, kdy převezmou vozidlo. Záznamový list nesmí být vyjmut před koncem denní pracovní doby, pokud není jeho vyjmutí jinak povoleno. Žádný záznamový list nesmí být používán po dobu delší, než pro kterou je určen.

Jestliže v důsledku svého vzdálení se od vozidla nemůže řidič používat zařízení zabudované do vozidla, musí být časové

- a) zaznamenány na záznamovém listu ručně, automatickým záznamem nebo jinými prostředky čitelně a bez znečištění listu, je-li vozidlo vybaveno záznamovým zařízením v souladu s přílohou I, nebo
- b) zadány na kartu řidiče zařízením k ručnímu zadání údajů, je-li vozidlo vybaveno záznamovým zařízením

Řidič musí zajistit, aby doba zaznamenaná na listu souhlasila s úředním časem v zemi registrace vozidla, s přepínacím mechanismem zacházet tak, aby časové úseky byly zaznamenány odděleně, zřetelně a takto:

- a) pod značkou [volantu] : doba řízení;
- b) „jinou prací“ se rozumí jakákoli činnost, vyjma řízení ve smyslu čl. 3 písm. a) směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/15/ES ze dne 11. března 2002 o úpravě pracovní doby osob vykonávajících mobilní činnosti v silniční dopravě[7], a také jakákoli práce pro stejného nebo jiného zaměstnavatele v odvětví dopravy či jinde, a musí být zaznamenána pod značkou [zkřížená kladívka] ;
- c) „pracovní pohotovost“ ve smyslu čl. 3 písm. b) směrnice 2002/15/ES musí být zaznamenána pod značkou [úhlopříčně rozdělený čtverec] ;
- d) pod značkou [postel] : přerušování práce a denní doby odpočinku.

Každý člen osádky zapíše na svůj záznamový list v případě vedení záznamu kontrolním záznamovým zařízením tyto informace:

- a) na začátku používání listu své příjmení a jméno;
- b) datum a místo začátku a konce použití listu;
- c) registrační značka vozidla nebo vozidel, ke kterým byl řidič přidělen po dobu používání listu;
- d) stav počítadla ujetých kilometrů

- e) na začátku první jízdy zaznamenané na listu,
- f) na konci poslední jízdy zaznamenané na listu,
- g) při změně vozidla během pracovního dne (stav počítadla v dosavadním vozidle a stav počítadla v nově přiděleném vozidle);
- h) případně dobu, kdy dojde ke výměně vozidla.

A v případě vedení záznamu elektronickým kontrolním záznamovým zařízením nebo ručním zápisem tyto údaje:

- a) evidenční číslo záznamu,
- b) obchodní jméno dopravce,
- c) jméno a příjmení řidičů vozidla,
- d) státní poznávací značka vozidla,
- e) datum a stav počítadla km na počátku záznamu před jízdou,
- f) datum a stav počítadla km na konci záznamu
- g) doba řízení, bezpečnostní přestávky a doba odpočinku každého řidiče zvlášť.

. Řídí-li řidič vozidlo vybavené záznamovým zařízením, musí být schopen kdykoli na žádost kontrolora předložit

- a) záznamové listy z běžného dne a listy použité řidičem v předcházejících 28 dnech,
- b) kartu řidiče, má-li ji, a
- c) ručně provedený záznam nebo výtisk pořízený v běžném týdnu a v předchozích 15 dnech, jak je vyžadováno podle tohoto nařízení a nařízení (ES) č. 561/2006.

Zaměstnavatel a řidiči odpovídají za správné fungování a používání jak záznamového zařízení, tak karty řidiče.

4.1.4. BEZPEČNOSTNÍ PŘESTÁVKY A DOBY ŘÍZENÍ

Dodržování dob řízení, bezpečnostních přestávek a odpočinků – zákonná úprava
?vnitrostátní právní úprava

- zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě
 - v souladu s použitelným právním předpisem Evropských společenství
- ?právní úprava v zemích EU
- nařízení Evropského parlamentu a rady (ES) č. 561/2006, o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkající se silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/1985 a (ES) č. 2135/98 a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 (s účinností od 11.4.2007)
 - nařízení Rady (EHS) č. 3821/1985, o záznamovém zařízení v silniční dopravě
- ?právní úprava v tzv. třetích zemích
- vyhláška ministerstva zahraničních věcí č. 108/1976 Sb., o Evropské dohodě o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě AETR

Nařízení se nevztahuje na přepravu

- vozidly, která slouží pro přepravu nákladu a jejichž přípustná celková hmotnost včetně přívěsu nebo sedlového návěsu nepřekračuje 3,5 tuny;
- vozidly, která slouží pro přepravu osob, která podle druhu své konstrukce a svého vybavení jsou určena pro přepravu nejvýše devíti osob včetně řidiče;
- vozidly, která slouží pro přepravu osob v linkové dopravě, jejichž délka trasy nepřesahuje 50 km;
- vozidly, jejichž nejvyšší povolená rychlost nepřesahuje 30 km/h;
- vozidly, používanými ozbrojenými silami, civilní ochranou, požárními sbory a silami příslušnými k udržování veřejného pořádku samotnými nebo použitými pod jejich dohledem;
- vozidly, která jsou nasazena příslušnými místy pro služby kanalizace, protipovodňové ochrany, pro zásobování vodou, plynem a elektřinou, pro silniční správy, pro odvoz odpadků, telegrafní a telefonní služby, přepravu poštovních zásilek, pro rozhlas a televizi nebo pro zjišťování rozhlasových a televizních přenosů nebo příjmů;
- vozidly, která jsou nasazována v případech nouze nebo při záchranných akcích;
- specializovanými vozidly pro lékařské účely;
- vozidly, používanými pro přepravu cirkusů nebo lunaparků;
- speciálními havarijními a asistenčními vozidly;

- vozidla, používanými pro účely technického vývoje nebo pro zkušební jízdy na silnici při opravárenských a údržbářských pracích, a novými nebo přestavěnými vozidly, která ještě nebyla uvedena do provozu;
- vozidla, používanými pro nepodnikatelskou přepravu nákladu pro soukromé účely;
- vozidla, používanými pro svoz mléka ze zemědělských farem a pro vracení kontejnerů na mléko nebo dopravu mléčných výrobků pro krmení dobytka na tyto farmy.

Vymezení pojmů:

Přestávka – doba během níž nesmí řidič vykonávat žádnou jinou činnost. Doba čekání a doba nevěnování se řízení strávená ve vozidle při jízdě na trajektu nebo ve vlaku se nepovažuje za jinou činnost.

Řidičem – každá osoba, která řídí vozidlo jen krátkou dobu nebo je ve vozidle, aby je mohla případně řídit.

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

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

Doba řízení

- celková doba řízení mezi dvěma denními odpočinky nebo jedním odpočinkem denním a jedním týdenním nesmí přesáhnout 9 hodin. Dvakrát za týden může být prodloužena na 10 hodin
- po nejvýše šesti denních dobách řízení musí mít řidič týdenní odpočinek
- celková doba řízení nesmí přesáhnout 90 hodin za období dvou po sobě následujících týdnů

Přerušení jízdy (bezpečnostní přestávka)

- po čtyřech a půl hodinách řízení musí mít řidič přestávku nejméně čtyřicet pět minut, pokud nezačíná doba odpočinku
- tuto přestávku může nahradit nejméně patnácti minutovými přestávkami zařazenými do doby řízení nebo bezprostředně po této době tak, aby bylo dosaženo souladu
- přestávky nesmějí být považovány za denní odpočinek

Doba odpočinku (denní)

- v průběhu každých 24 hodin musí mít řidič odpočinek nejméně jedenáct po sobě následujících hodin, který smí být zkrácen na nejméně devět po sobě následujících hodin nejvýše třikrát týdně za podmínky, že bude náhradou poskytnuta odpovídající doba odpočinku před koncem následujícího týdne
- ve dnech, ve kterých se odpočinek nezkracuje (viz. výše na 9 hodin), smí být čerpán ve dvou nebo třech oddělených částech během 24 hodin, přičemž jedna z těchto částí musí trvat nejméně osm po sobě následujících hodin. V takovém případě se minimální doba odpočinku prodlužuje na 12 hodin
- jsou-li ve vozidle nejméně dva řidiči, musí mít každý z nich denní odpočinek nejméně osm po sobě následujících hodin za každé období 30 hodin
- řidič smí trávit denní dobu odpočinku v zaparkovaném vozidle, je-li vybaveno lehátkem

Doba odpočinku (týdenní)

- v každém týdnu musí být jedna doba odpočinku jako týdenní odpočinek v celkovém trvání 45 po sobě následujících hodin. Tato doba odpočinku smí být zkrácena na minimum 36 po sobě následujících hodin, je-li čerpána v místě obvyklého odstavení vozidla, nebo na minimum 24 po sobě následujících hodin, je-li čerpána mimo tato místa. Každé zkrácení musí být vyrovnáno odpovídající dobou odpočinku vybranou v celku před koncem třetího týdne následujícího po dotyčném týdnu

týdenní doba odpočinku, která začíná v jednom týdnu a pokračuje do týdne následujícího, může být připojena k jednomu nebo druhému z těchto týdnů. [7]

4.2. NA VOZIDLA PŘEPRAVUJÍCÍ NEBEZPEČNÉ LÁTKY

4.2.1. PŘEDEPSANÉ DOKLADY PRO PROVOZ VOZIDLA PŘEPRAVUJÍCÍ NEBEZPEČNÉ LÁTKY A DOKLADY OD NÁKLADU

Mezi povinné doklady od vozidla, které řidič motorového vozidla musí mít při řízení u sebe patří:

A. osvědčení o registraci vozidla podle zvláštního právního předpisu,
doklad prokazující pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla podle zvláštního právního předpisu. [13]

Kromě těchto základních dokladů jsou u nákladních vozidel a autobusů vyžadovány další dokladující oprávnění provozovat dopravu, původ nákladu, provoz vozidla aj..

Tuzemský dopravce je povinen zajistit, aby v každém vozidle byly při provozu tyto doklady:

- A. záznam o provozu vozidla, pokud je povinen jej vést
- B. záznam o době řízení vozidla a bezpečnostních přestávkách, pokud je povinen je vést (viz. záznamový list)

C. doklad o nákladu a vztahu dopravce k němu

Kdo hodlá provozovat silniční dopravu pro cizí potřeby, musí mít dobrou pověst, být odborně způsobilý a musí mít

D. koncesi, pokud je provozování silniční dopravy pro cizí potřeby živností, nebo

E. povolení od dopravního úřadu v ostatních případech.

Tuzemský dopravce provozující silniční dopravu vozidly určenými k přepravě osob je povinen vést záznam o provozu vozidla. Tento záznam je povinen uchovávat po dobu pěti let od ukončení přepravy. [10]

Jednotlivá ustanovení zákona o silniční dopravě vyjmenovávají doklady potřebné při provozování mezinárodní nákladní dopravy.

- A. Doklad o nákladu – nákladní list (CMR), který se vystavuje ve třech vyhotoveních podepsaných odesílatelem a dopravcem. Jedno vyhotovení obdrží odesílatel, druhé doprovází zásilku a třetí si ponechá dopravce.

Nákladní list musí obsahovat tyto údaje

- a) Místo a datum vystavení
- b) Jméno a adresu odesílatele
- c) Jméno a adresu dopravce
- d) Místo a datum převzetí zásilky a místo jejího doručení
- e) Jméno a adresu příjemce
- f) Obvyklé pojmenování povahy přepravované věci a druhy obalu
- g) U věcí nebezpečné povahy jejich obecně uznávané označení
- h) Hrubou váhu zásilky nebo jiným způsobem vyjádřené množství

zboží

- i) Náklady spojené s přepravou
- j) Údaje potřebné pro celní a jiná úřední jednání

B. Platné vstupní povolení – zahraniční dopravce může uskutečnit dopravu do místa na území ČR, jakož i přes území ČR (tranzitem) jen na základě přiděleného vstupního povolení. Vstupní povolení se nevyžaduje, jedná-li se o silniční přepravu osobním automobilem pro vlastní potřebu, příležitostnou dopravu nebo dopravu v rámci Evropského společenství. Zvláštní povolení vydává Ministerstvo dopravy na dobu jednoho roku

C. Eurolicence – musí být předložena tím, kdo na území států Evropského společenství z území členského státu Evropského společenství provozuje nákladní dopravu pro cizí potřeby vozidlem jehož celková hmotnost přesahuje 6t a užitečná hmotnost přesahuje 3,5t. Při silniční kontrole řidič předkládá opis eurolicence, kdy držitel licence, který je oprávněn provádět mezinárodní dopravu musí být totožný s dopravcem uvedeným v nákladním listu (CMR). U eurolicence se dále kontroluje její platnost.

Opis „Osvědčení řidiče“ pro silniční cizí potřeby, musí mít řidič, který nepochází z členského státu Evropského společenství, ale je zaměstnán jako řidič v některém ze států Evropského společenství. [10]

Přeprava nebezpečných věcí vyžaduje vlastnictví dalších dokladů pro provoz vozidel, mezi něž patří:

1) Nákladní list

- odesílatel musí potvrdit buď přímo v nákladním listě nebo v připojeném prohlášení, že látku předávanou k přepravě je dovoleno přepravovat silniční dopravou podle ustanovení ADR a že její stav, úprava, obal a bezpečnostní značky odpovídají ustanovení ADR
- při společném balení nebo ukládání několika nebezpečných věcí je odesílatel povinen deklarovat, že toto společné balení není zakázáno
- pokud je přeprava prováděna podle zvláštní dvojstranné nebo mnohostranné dohody, musí být v nákladním listu uveden příslušný zápis: „Přeprava dohodnuta podle

podmínek bodu.....“ a řidič musí mít kopii hlavního textu této zvláštní dohody sebou

- Druhy:

- a) Mezinárodní nákladní list „CMR“
- b) „Nákladní list pro přepravu nebezpečných věcí a nebezpečných odpadů po území ČR silničními motorovými vozidly“

2) Přepravní doklady, které zahrnují všechny přepravované věci a (pokud je to vhodné) osvědčení o naložení kontejneru a musí obsahovat dále uvedené údaje pro každou nebezpečnou látku nebo předmět podaný k přepravě:

- UN číslo s předřazenými písmeny „UN“
- oficiální pojmenování pro přepravu případně doplněné technickým názvem
- pokud je stanoveno, obalová skupina pro látku
- počet a popis kusů
- kromě prázdných nevyčištěných obalových, přepravních a dopravních prostředků celkové množství každé položky nebezpečných věcí označené různým UN číslem, oficiálním pojmenováním pro přepravu nebo případně obalovou skupinu (jako objem nebo celková hmotnost nebo jako čistá hmotnost
- jméno a adresa odesílatele
- jméno a adresa příjemců
- prohlášení vyžadované podmínkami případné zvláštní dohody

Údaje uvedené v dokladu musí být v úředním jazyce odesílající země a též, pokud tímto jazykem není angličtina, francouzština nebo němčina, v angličtině, francouzštině nebo němčině, pokud případné tarify pro mezinárodní silniční dopravu nebo dohody uzavřené mezi zeměmi zainteresovanými na přepravě nestanoví jinak

3) Pokyny pro případ dopravní nehody obsahují zejména

- a) Náklad – pojmenování a třídu nebezpečné látky nebo předmětu podle dohody a jejich identifikačních (UN) čísel
- b) Povaha nebezpečných vlastností těchto věcí, jakož i opatření, která musí provést řidič a ochranné pomůcky, které musí použít
- c) Základní opatření – zastavit motor, žádný otevřený plamen, nekouřit,

označit vozovku a varovat ostatní účastníky, informovat veřejnost o nebezpečí a radit ji, informovat policii a hasiče

- d) Dodatečná opatření proti malým únikům a rozsypaní a k zamezení jejich rozšíření, jestliže toho může být dosaženo bez osobního rizika
- e) Zvláštní opatření pro určité věci, pokud to přichází v úvahu – např. zabránit vniknutí látky do kanalizace, pokyn pro případ požáru, poskytnutí první pomoci apod.
- f) Nezbytná vybavy pro případné dodatečné nebo zvláštní činnosti, např. písek, lopata, koště, sorbety,...

- musí být sepsány v jazyce, ve kterém je řidič schopen je přečíst, rozumět jim a v jazycích země původu, tranzitu a určení

- musí být uloženy na zřetelně identifikovatelném místě v kabině řidiče a nesmí být společně s jinými písemnostmi

4) Osvědčení o schválení vozidla pro přepravu nebezpečných věcí – vyžaduje se pro:

- cisternová vozidla, nosná vozidla snímatelných cisteren a vnitřním objemem větším než 1000 litrů, bateriová vozidla s vnitřním objemem větším než 1000 litrů, vozidla určená pro přepravu cisternových kontejnerů o vnitřním objemu větším než 3000 litrů

- pokud to předepisuje příloha B dohody ADR, též jiná vozidla (např. pro výbušné látky třídy 1)

- osvědčení musí být vydáno v jazyce nebo v jednom z jazyků vydávajícího státu, není-li tento jazyk anglický, francouzský nebo německý, též v jednom z nich, pokud v dohodách uzavřených mezi státy zúčastněnými na přepravě není stanoveno jinak

4.2.2. TECHNICKÝ STAV VOZIDEL A EVIDENCE VOZIDEL

Podmínky pro technickou způsobilost a evidenci vozidel platí obecně pro všechny kategorie vozidel.

Na pozemních komunikacích lze provozovat pouze takové silniční vozidlo, které je technicky způsobilé k provozu na pozemních komunikacích podle zákona o

podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích.

Provozovatel silničního vozidla je povinen udržovat vozidlo v řádném technickém stavu podle pokynů pro obsluhu a údržbu stanovených výrobcem.

Technický stav silničních vozidel v provozu na pozemních komunikacích je oprávněna v rámci dohledu na bezpečnost silničního provozu kontrolovat Policie České republiky podle zvláštního zákona. [9]

Provozovatel silničního motorového vozidla a přípojného vozidla nesmí provozovat na pozemních komunikacích vozidlo,

- a) které je technicky nezpůsobilé k provozu
 - pro závady v technickém stavu bezprostředně ohrožuje bezpečnost provozu na pozemních komunikacích,
 - poškozuje životní prostředí nad míru stanovenou prováděcím právním předpisem,
 - provozovatel vozidla neprokáže jeho technickou způsobilost k provozu na pozemních komunikacích způsobem stanoveným tímto zákonem,byly na vozidle provedeny neschválené změny anebo zásahy do identifikátorů vozidla, například VIN. [9]
- b) které není zaregistrováno v registru silničních vozidel v České republice nebo v registru silničních vozidel jiného státu,
- c) které není opatřeno registrační značkou nebo registrační značkou jiného státu,
- d) k němuž není sjednáno pojištění odpovědnosti z provozu vozidla,
- e) které nemá platné osvědčení o technické způsobilosti vydané stanicí měření emisí a stanicí technické kontroly,
- f) které nemá identifikační údaje v souladu s údaji uvedenými v registru silničních vozidel.

Provozovatel silničního motorového vozidla a přípojného vozidla musí při jízdě do zahraničí umístit na silničním motorovém vozidle mezinárodní rozlišovací značku České republiky. Mezinárodní rozlišovací značka České republiky obsahuje označení CZ.

Provozovatel silničního vozidla je na svůj náklad povinen přistavit silniční vozidlo k pravidelné technické prohlídce a silniční motorové vozidlo i k pravidelnému měření emisí ve lhůtách stanovených zákonem.

Pravidelné technické prohlídky

- nákladní automobil, jehož přípustná hmotnost převyšuje 3 500 kg, speciální automobil, autobus, silniční vozidlo s právem přednosti v jízdě, cvičné silniční vozidlo autoškoly, vozidlo taxislužby, vozidlo půjčovny automobilů určené k nájmu, kromě nebrzděného přívěsu, jehož přípustná hmotnost nepřevyšuje 750 kg, přípojné vozidlo, jehož přípustná hmotnost převyšuje 3 500 kg, nejpozději ve lhůtě jednoho roku po zaregistrování silničního vozidla a potom pravidelně nejpozději v jednoročních lhůtách, nebrzděný přívěs, jehož přípustná hmotnost nepřevyšuje 750 kg, motocykl, jehož zdvihový objem pístového spalovacího motoru pohonu silničního vozidla nepřevyšuje 50 cm³ nebo jehož nejvyšší konstrukční rychlost nepřevyšuje 50 km.h⁻¹, s výjimkou motocyklu opatřeného šlapadly, nejpozději ve lhůtě šest let po zaregistrování silničního vozidla a potom pravidelně nejpozději ve lhůtách čtyř let. [9]

Kontrola technického stavu vozidel z hlediska bezprostředního ohrožení bezpečnosti silničního provozu je zaměřena na závady v osvětlení vozidel, zasklení, deformace karoserií nebo podvozku, závady na pneumatikách, řádně fungující brzdový a řídicí systém, závady v zapojení vozidel do souprav, znečišťování životního prostředí aj. [18]

Přeprava nebezpečných věcí vyžaduje svá specifika technické způsobilosti vozidel. Proto si nejprve charakterizujeme druhy vozidel z hlediska jejich speciálního použití a technické specifikace.

Druh vozidla přepravující nebezpečné věci je chápán jako silniční speciálně upravený typ vozidla, jehož úprava směřuje vždy k maximální bezpečnosti přepravy a je odvislá od příslušné třídy látek k jejichž přepravě je určen.

Tohoto důvodu se druhy vozidel svým konstrukčním uspořádáním a speciálním vybavením podle přepravy látek dané třídy liší a v rámci této třídy se mohou dělit na typy s úpravou pro přepravu konkrétních látek vzhledem k úrovni jejich nebezpečnosti.

Pro účely části 9 Dohody ADR se rozumí pojmem:

Vozidlo – jakékoliv vozidlo ať kompletní (např. skříňová vozidla, nákladní automobily,

tahače, přípojná vozidla), nekompletní (např. podvozky, podvozky s kabinou, podvozky přípojných vozidel) nebo zkompleťované (např. podvozky s kabinou a namontovanou nástavbou) určené pro silniční přepravu nebezpečných věcí

Základní vozidlo – vozidlo s podvozkem a kabinou, tahač návěsů, podvozek přípojného vozidla nebo přípojného vozidla nebo přípojně vozidlo se samostatnou karoserií určené pro přepravu nebezpečných věcí, na které se vztahují požadavky na konstrukci základních vozidel

Vozidlo EX/II nebo vozidlo EX/III – vozidlo určené pro přepravu výbušných látek a předmětů (třída 1)

Vozidlo FL – vozidlo určené pro přepravu kapalin s bodem vzplanutí nejvýše 61° C (kromě motorové nafty, plynového oleje a lehkého topného oleje) nebo hořlavých plynů v cisternových kontejnerech, přenosných cisternách nebo MEGC (vícečlánkový kontejner na plyn) v vnitřním objemem větším než 3 m³, v nesnímatelných cisternách nebo snímatelných cisternách s vnitřním objemem větším než 1 m³ nebo v bateriových vozidlech s vnitřním objemem větším než 1 m³ určených pro přepravu hořlavých plynů

Vozidlo OX – vozidlo určené pro přepravu peroxidu vodíku stabilizovaného nebo peroxidu vodíku, vodného roztoku stabilizovaného s více než 60% peroxidu vodíku v cisternových kontejnerech nebo přenosných cisternách v vnitřním objemem větším než 3 m³ nebo v nesnímatelných cisternách nebo snímatelných cisternách s vnitřním objemem větším než 1 m³ nebo bateriových vozidlech s vnitřním objemem větším než 1 m³ určených pro přepravu hořlavých plynů

Vozidlo AT – vozidlo, kromě vozidla FL a OX, určené pro přepravu nebezpečných věcí v cisternových kontejnerech, přenosných cisternách nebo MEGC s vnitřním objemem větším než 3 m³, v nesnímatelných cisternách nebo v bateriových vozidlech s vnitřním objemem větším než 1 m³ nebo v bateriových vozidlech s vnitřním objemem větším než 1 m³

Vozidla typů EX/II, EX/III, FL, OX a AT musí být podrobena roční technické prohlídce v zemi jejich registrace, aby mohlo být zajištěno, že odpovídají příslušným ustanovením části 9 Dohody ADR a všeobecným bezpečnostním předpisům platným v zemi jejich registrace. Pokud jsou těmito vozidla přívěsy nebo návěsy připojované za tažné vozidlo, musí být toto vozidlo podrobeno technické prohlídce za stejným účelem. Shodnost vozidel EX/II, EX/III, FL, OX a AT s požadavky části 9 Dohody ADR je předmětem Osvědčení o schválení vydaného příslušným orgánem státu registrace pro každé vozidlo, při jehož kontrole bylo dosaženo uspokojujících výsledků. Pro vozidla jiná než jsou vozidla typu EX/II, EX/III, FL, OX a AT se nevyžaduje zvláštní osvědčení o schválení.

Platnost osvědčení o schválení končí nejpozději jeden rok po dni technické prohlídky vozidla předcházející vydání osvědčení. [2]

4.2.3. POVOLENÉ ROZMĚRY A HMOTNOSTI VOZIDEL

Mezi závady na vozidle, které ohrožují bezpečnost provozu na pozemních komunikacích patří překročení největší povolené hmotnosti vozidla nebo největší povolené hmotnosti vozidla na nápravu nebo překročení největších povolených rozměrů vozidla nebo jízdní soupravy.

Nejvyšší povolené hmotnosti a rozměry vozidel, zvláštních vozidel a jejich rozdělení na nápravy stanoví obecně závazné předpis upravující schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích.

Největší povolené hmotnosti na nápravu vozidla nesmí překročit

- a) u jednotlivé nápravy10,00 t,
- b) u jednotlivé hnací nápravy11,50 t,
- c) u dvojnápravy motorových vozidel součet zatížení obou náprav dvojnápravy nesmí překročit při jejich dílčím rozvoru
 - 1. do 1,0 m11,50 t,
 - 2. od 1,0 m a méně než 1,3 m.....16,00 t,

3. od 1,3 m a méně než 1,8 m 18,00 t,
4. od 1,3 m a méně než 1,8 m, je-li hnací náprava vybavena dvojitou montáží pneumatik a vzduchovým pérováním nebo pérováním uznaným za rovnocenné nebo pokud je každá hnací náprava opatřena dvojitou montáží pneumatik a maximální zatížení na nápravu nepřekročí 9,50 t..... 19,00 t,
- d) u dvojnápravy přípojných vozidel součet zatížení obou náprav dvojnápravy nesmí překročit
- při jejím dílčím rozvoru
1. do 1,0 m11,00 t,
2. od 1,0 m a méně než 1,3 m 16,00 t,
3. od 1,3 m a méně než 1,8 m 18,00 t,
- e) u trojnápravy přípojných vozidel součet zatížení tří náprav trojnápravy nesmí překročit při
- jejich dílčím rozvoru jednotlivých náprav
1. do 1,3 m včetně 21,00 t,
2. nad 1,3 m do 1,4 m včetně 24,00 t.
- Dvojnápravou se rozumí dvě za sebou umístěné nápravy, jejichž středy jsou při přípustné hmotnosti od sebe vzdáleny (dílčí rozvor) nejvýše 1,8 m. Trojnápravou se rozumí tři za sebou umístěné nápravy, jejichž součet dílčích rozvorů činí nejvýše 2,8 m. Hmotnost připadající na jednu nápravu dvojnápravy a trojnápravy přípojných vozidel nesmí překročit 10 t.
- Největší povolená hmotnost silničních vozidel nesmí překročit
- a) u motorových vozidel se dvěma nápravami 18,00 t,
- b) u motorových vozidel se třemi nápravami 25,00 t,
- je-li hnací náprava vybavena dvojitou montáží pneumatik a vzduchovým pérováním nebo pérováním uznaným za rovnocenné nebo pokud je každá hnací náprava opatřena dvojitou montáží pneumatika maximální zatížení na nápravu nepřekročí 9,50 t 26,00 t,
- c) u motorových vozidel se čtyřmi a více nápravami 32,00 t,
- d) u přívěsů se dvěma nápravami 18,00 t,
- e) u přívěsů se třemi nápravami 24,00 t,
- f) u přívěsů se čtyřmi a více nápravami 32,00 t,

| | |
|---|----------|
| g) u dvoučlánkových kloubových autobusů | 28,00 t, |
| h) u tříčlánkových kloubových autobusů | 32,00 t, |
| i) u jízdních souprav | 48,00 t, |
| j) u pásových vozidel | 18,00 t, |

[18]

Největší povolená hmotnost vozidla nesmí překročit hodnotu největší technicky přípustné hmotnosti vozidla. Největší povolená hmotnost jízdní soupravy nesmí překročit hodnotu největší technicky přípustné hmotnosti jízdní soupravy. Největší povolená hmotnost na nápravu nesmí překročit hodnotu největší technicky přípustné hmotnosti na nápravu.

Okamžitá hmotnost vozidla (soupravy) nesmí překročit největší povolenou hmotnost vozidla (soupravy).

Ke kontrole tohoto stavu je řidič na výzvu policisty povinen podrobit vozidlo kontrole nejvyšší povolené hmotnosti. K tomuto účelu slouží kolové váhy. V ČR je používán zejména způsob postupného vážení jednotlivých náprav vozidel a výpočet celkové hmotnosti pomocí elektromagnetických vah výrobce HAENNI AND Cie AG CH-3303 JEGENSTORF. Elektromagnetické váhy firmy Haenni je zařízení sloužící k rychlému zjištění tlaků kol a os jakož i celkových vah vozidel. Sestává se z ploché vážní plošiny s ukazatelovou částí, vyrovnávacích podložek, propojovacích kabelů, usměrňovače napětí a osobního počítače s tiskárnou. [23]

Největší povolené rozměry vozidel a jízdních souprav včetně nákladu jsou

a) největší povolená šířka

| | |
|---|---------|
| 1. vozidel kategorie M1 | 2,50 m, |
| 2. vozidel kategorií M2, M3, N, O, OT, T | 2,55 m, |
| 3. vozidel s tepelně izolovanou nástavbou, u které je tloušťka stěn větší než 45 mm | 2,60 m, |
| 4. dvoukolových mopedů | 1,00 m, |
| 5. ostatních vozidel kategorie L | 2,00 m, |
| 6. přípojných vozidel za dvoukolová motorová vozidla | 1,00 m, |
| 7. samojízdných a výměnných tažených strojů, nesených pracovních strojů v soupravě | |

| | |
|---|--------------------|
| s nosičem a traktorů..... | 3,00 m, |
| 8. tramvají | 2,65 m, |
| b) největší povolená výška | |
| 1. vozidel, včetně sběračů tramvají a trolejbusů v nejnižší pracovní poloze..... | 4,00 m, |
| 2. vozidel kategorie L | 2,50 m, |
| 3. vozidel kategorií N3, O4, určených pro přepravu vozidel | 4,20 m, |
| 4. souprava tahače s návěsem | 4,00 m + 2% výšky, |
| c) největší povolená délka | |
| 1. jednotlivého vozidla s výjimkou autobusu a návěsu | 12,00 m, |
| 2. a) autobusu se dvěma nápravami | 13,50 m, |
| b) autobusu se třemi a více nápravami | 15,00 m, |
| 3. kloubového dvoučlankového autobusu a trolejbusu | 18,75 m, |
| 6. kloubového tříčlankového autobusu a trolejbusu | 22,00 m, |
| do největší povolené délky autobusů se započítává jakákoliv odnímatelná výbava, například schrána na lyže, | |
| 5. soupravy tahače s návěsem | 16,50 m, |
| 6. soupravy motorového vozidla s jedním přívěsem | 18,75 m, |
| 7. soupravy motorového vozidla s jedním přívěsem kategorie O4 určeným pro přepravu vozidel | 20,75 |
| m, | |
| 8. vozidla kategorie L | 4,00 |
| m, | |
| 9. tramvaje (sólo) včetně spřáhel | 18,00 |
| m, | |
| 10. soupravy tramvají a kloubové tramvaje včetně spřáhel | 40,00 |
| m, | |
| 11. soupravy traktoru s jedním přívěsem (návěsem) | 18,00 |
| m, | |
| 12. soupravy traktoru s přípojným pracovním strojem | 18,00 |
| m, | |
| 13. soupravy samojízdného stroje s podvozkem pro přepravu pracovního zařízení stroje | 20,00 m, |

14. soupravy se dvěma přívěsy nebo s návěsem a jedním přívěsem 22,00 m,

Do celkové délky vozidla (jízdni soupravy) se nepočítá délka nakládacího satelitního vozíku, který je v přepravní poloze namontován vzadu na vozidle, pokud nepřesahuje vozidlo o více než 1,20 m.

Délka přípojného vozidla za dvoukolové motorové vozidlo nesmí být větší než délka tažného vozidla, nejvýše však 2,50 m.

Délka zadního převisu vozidla, s výjimkou přívěsu s nápravami uprostřed, nesmí být větší než 1/3 celkové délky, nejvýše však 3,50 m; toto ustanovení se nepoužije pro vozidla homologovaná nebo schválená podle směrnic 96/53/ES a/nebo 97/27/ES.

Vzdálenost předního obrysu vozidla kategorie M nebo N (včetně nástaveb) nesmí být větší než 3,00 m od středu volantů a u vozidel kategorií T a SS (včetně nástaveb a pracovních strojů nesených) nejvýše 4,00 m; toto ustanovení se nepoužije pro vozidla homologovaná nebo schválená podle směrnic 96/53/ES a/nebo 97/27/ES. [18]

Pro měření délek se běžně používají různé druhy metrů, popřípadě laserové dálkoměry.

4.2.4.UMÍSTĚNÍ A UPEVNĚNÍ NÁKLADU

Předměty umístěné ve vozidle musí být umístěny tak, aby neomezovaly a neohrožovaly řidiče nebo osoby přepravované ve vozidle a nebránily výhledu z místa řidiče.

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, nezpůsobil 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.

Přečnívá-li náklad vozidlo vpředu nebo vzadu více než o 1 m nebo přečnívá-li náklad z boku u motorového vozidla nebo jízdní soupravy vnější okraj obrysových světel více než o 400 mm a u nemotorového vozidla jeho okraj více než o 400 mm, musí být přečnívající konec nákladu označen červeným praporkem o rozměrech nejméně 300 x 300 mm, za snížené viditelnosti vpředu neoslňujícím bílým světlem a bílou odrazkou a vzadu červeným světlem a červenou odrazkou. Odrazky nesmějí být trojúhelníkového tvaru a smějí být umístěny nejvýše 1,5 m nad rovinou vozovky.

Při přepravě živých zvířat nesmí být ohrožena bezpečnost řidiče, přepravovaných osob ani zvířat a ani bezpečnost provozu na pozemních komunikacích.

Při přepravě sypkých substrátů musí být náklad zajištěn tak, aby nedocházelo k jeho samovolnému odlétávání. [13]

Náklad na vozidle (i v soupravě) musí být rovnoměrně rozložen a řádně zajištěn vhodným technickým zařízením proti pohybu. Pokud je k připevnění nákladu použita poutací a upínací souprava, musí být v řádném technickém stavu a vázací síla uvedená na štítku musí odpovídat hmotnosti přepravovaného nákladu.

4.2.5.OZNAČENÍ VOZIDEL

Třídy nebezpečných věcí

Nebezpečné věci jsou jednotlivě členěny podle druhu nebezpečí do 13-ti tříd:

| | | | |
|-----------|---|--------------------------|------------------|
| Tříd a | 1 | Výbušné látky a předměty | Výlučná třída |
| Tříd | 2 | Plyny | Volná třída |

| | | | |
|-----------|---------|--|------------------|
| a | | | |
| Tříd a | 3 | Hořlavé kapaliny | Volná třída |
| Tříd a | 4. 1 | Hořlavé tuhé látky | Volná třída |
| Tříd a | 4. 2 | Samozápalné látky | Volná třída |
| Tříd a | 4. 3 | Látky, které při styku s vodou vyvíjejí hořlavé plyny | Volná třída |
| Tříd a | 5. 1 | Látky podporující hoření | Volná třída |
| Tříd a | 5. 2 | Organické peroxidy | Volná třída |
| Tříd a | 6. 1 | Jedovaté látky | Volná třída |
| Tříd a | 6. 2 | Infekční látky | Volná třída |
| Tříd a | 7 | Radioaktivní látky | Výlučná třída |
| Tříd a | 8 | Žíravé látky | Volná třída |
| Tříd a | 9 | Jiné nebezpečné látky a předměty | Volná třída |

[2]

Dále jsou zde látky zařazené do hromadného pojmenování pod položku “**j.n.**“ (jinak nepojmenované), jsou to látky, směsi, roztoky nebo předměty, které nejsou jmenovitě uvedeny v jednotlivých třídách. V příloze “A“ , v bodě 2002 je stanoveno, které nebezpečné látky jsou vyloučeny z mezinárodní silniční přepravy a které nebezpečné věci smějí být k takovéto přepravě převzaty za určitých podmínek. Nebezpečné věci jsou zařazeny do výlučných a volných tříd. **Výlučná třída** (1 a 7) – zde smějí být

k přepravě převzaty ty věci, které jsou zde vyjmenovány a to jen za určitých podmínek. Ostatní věci jsou z přepravy vyloučeny. **Volná třída** – z přepravy jsou vyloučeny jen ty látky, které jsou v třídách výslovně uvedeny, ostatní látky těchto tříd zde neuvedené je možno přepravovat bez omezení. Podle překladu z nové právní úpravy by se měly nebezpečné věci zařazovat pouze do volné třídy.

Identifikace nebezpečných věcí

a) Bezpečnostními značkami

Nebezpečné látky nebo předměty musí být označeny bezpečnostními značkami, jež odpovídají barvami, symboly a tvarem předepsaným a schváleným vzorům. Musí mít tvar čtverce postaveného na vrchol (kosočtverce) pod úhlem 45° s nejmenším rozměrem 100 x 100 mm. Po celé délce obvodu rovnoběžně s ním jsou opatřeny černou linkou umístěnou 5 mm od jejich okraje. Jestliže to vyžadují rozměry kusu, mohou být rozměry značek zmenšeny za předpokladu, že značky zůstanou dobře viditelné. Značky, které se umísťují na cisterny s větším objemem než 3 m nebo na velké kontejnery, musí mít rozměry nejméně 250 x 250 mm.

U bezpečnostních značek pro třídy 1, 2, 3, 5.1, 5.2, 7, 8 a 9 se musí číslo příslušné třídy umístit v jejich dolním rohu. Pro bezpečnostní značky tříd 4.1, 4.2, a 4.3, jakož i tříd 6.1 a 6.2 se musí v dolním rohu umístit číslice 4, případně 6. [2]

Na bezpečnostních značkách s výjimkou bezpečnostní značky pro třídu 7 uvedení jakéhokoli případného textu (jiného než číslo třídy) v prostoru pod symbolem musí být omezeno na údaje o povaze nebezpečí a bezpečnostní opatření při manipulaci.







Symboly, text a číslice musí být zřetelně čitelné a nesmazatelné a na všech bezpečnostních značkách v černé barvě kromě:




- bezpečnostní třídy 8, na kterých je eventuální text a číslice uvedeny v barvě bílé
- bezpečnostní značky se zeleným, červeným nebo modrým podkladem, na kterých eventuální text a číslice mohou být uvedeny v barvě bílé




Všechny bezpečnostní značky musí být schopné odolat povětrnostním účinkům bez podstatného snížení jejich funkční účinnosti. [2]






Má-li látka či předmět obsažený v kusu více nebezpečných vlastností, objeví se na kusu též více bezpečnostních značek – maximálně však jen tři, kromě UN 1950.

Značka pro zahřáté látky se použije pro cisternová vozidla, cisternové kontejnery, přemístitelné cisterny, speciální vozidla nebo kontejnery nebo speciálně vybavená vozidla nebo kontejnery, pro které je vyžadována značka pro zahřáté látky zvláštním ustanovením musí být na obou bočních stranách a na obou koncích značkou rovnostranného trojúhelníku o straně nejméně 250 mm v červené barvě. [2]

| Bezpečnostní značky a velké bezpečnostní značky | Charakteristiky nebezpečí |
|--|---|
| (1) | (2) |
| <p>Výbušné látky a předměty</p>  <p>1 1.5 1.6</p> | <p>Mohou mít řadu vlastností a účinků, jako jsou hromadný výbuch; rozlet úlomků; intenzivní oheň/tepelné záření; vytváření jasného světla, hlasitého hluku nebo kouře.</p> <p>Citlivé na otřesy a/nebo nárazy a/nebo teplo.</p> |
| <p>Výbušné látky a předměty</p>  <p>1.4</p> | <p>Malé nebezpečí výbuchu a ohně.</p> |
| <p>Hořlavé plyny</p>  <p>2.1</p> | <p>Nebezpečí ohně.</p> <p>Nebezpečí výbuchu. Mohou být pod tlakem. Nebezpečí udušení. Mohou způsobit popáleniny a/nebo omrzliny. Obsah může při zahřátí vybuchnout.</p> |
| <p>Nehořlavé, netoxické plyny</p>  <p>2.2</p> | <p>Nebezpečí udušení. Mohou být pod tlakem. Mohou způsobit omrzliny. Obsah může při zahřátí vybuchnout.</p> |
| <p>Toxické plyny</p>  <p>2.3</p> | <p>Nebezpečí otravy. Mohou být pod tlakem. Mohou způsobit popáleniny a/nebo omrzliny. Obsah může při zahřátí vybuchnout.</p> |
| <p>Hořlavé kapaliny</p>  <p>3</p> | <p>Nebezpečí ohně. Nebezpečí výbuchu. Obsah může při zahřátí vybuchnout.</p> |
| <p>Hořlavé tuhé látky, samovolně se rozkládající látky a znečtivěné výbušné látky</p> | <p>Nebezpečí ohně. Hořlavé nebo zápalné, mohou být zapáleny teplem, jiskrami nebo plameny.</p> <p>Mohou obsahovat samovolně se rozkládající látky, které jsou náchylné k exotermickému rozkladu v případě přívodu tepla, styku s jinými látkami (jako</p> |

| | |
|---|--|
|  4.1 | jsou kyseliny, sloučeniny těžkých kovů nebo aminy), tření nebo otřesu. Toto může vést k vyvíjení škodlivých a hořlavých plynů nebo par. Obsah může při zahřátí vybuchnout. |
| Samozápalné látky  4.2 | Nebezpečí samovznícení, jsou-li kusy poškozeny, nebo jejich obsah vyteče nebo se vysype. Mohou prudce reagovat s vodou. |
| Látky, které ve styku s vodou vyvíjejí hořlavé plyny  4.3 | Nebezpečí ohně a výbuchu ve styku s vodou. |

| Bezpečnostní značky a velké bezpečnostní značky | Charakteristiky nebezpečí |
|---|---|
| (1) | (2) |
| Látky podporující hoření  5.1 | Nebezpečí vznícení a výbuchu. Nebezpečí prudké reakce ve styku s hořlavými látkami. |
| Organické peroxidy  5.2 | Nebezpečí exotermického rozkladu při zvýšených teplotách, styku s jinými látkami (jako jsou kyseliny, sloučeniny těžkých kovů nebo aminy), tření nebo otřesu. Toto může vést k vyvíjení škodlivých a hořlavých plynů nebo par. |
| Toxické látky  6.1 | Nebezpečí otravy. Nebezpečí pro vodní prostředí a kanalizační systém. |

| | |
|--|---|
| <p>Infekční látky</p>  <p>6.2</p> | <p>Nebezpečí infekce. Nebezpečí pro vodní prostředí a kanalizační systém.</p> |
| <p>Radioaktivní látky</p>  <p>7A 7B 7C 7D</p> | <p>Nebezpečí absorpce a vnějšího ozáření.</p> |
| <p>Štěpné látky</p>  <p>7E</p> | <p>Nebezpečí jaderné řetězové reakce.</p> |
| <p>Žiravé látky</p>  <p>8</p> | <p>Nebezpečí popálenin. Mohou prudce reagovat spolu vzájemně, s vodou a s jinými látkami. Nebezpečí pro vodní prostředí a kanalizační systém.</p> |
| <p>Jiné nebezpečné látky a předměty</p>  <p>9</p> | <p>Nebezpečí popálenin. Nebezpečí ohně. Nebezpečí výbuchu. Nebezpečí pro vodní prostředí a kanalizační systém.</p> |

POZNÁMKA 1: Pro nebezpečné věci s více nebezpečnými vlastnostmi a pro smíšené náklady se musí dodržet všechna odpovídající opatření.

POZNÁMKA 2: Dodatečná opatření uvedená výše smějí být přizpůsobena tak, aby odrážela třídy nebezpečných věcí, které se mají přepravovat a jejich dopravní prostředky. [2]

b) Identifikační čísla nebezpečnosti

Látkám zařazeným do jednotlivých tříd je přiřazen čtyřmístný číselný kód, který jednoznačně látku identifikuje a nazývá se UN-kód nebo též UN-číslo. Dále se identifikuje druh a intenzita nebezpečnosti látky – KEMLEROVO ČÍSLO (též číslo nebezpečnosti). Sestává se ze dvou nebo tří číslic. Obecně označují číslice tato nebezpečí:

- 2 – Unikání plynu tlakem nebo chemickou reakcí
- 3 – Hořlavost kapalin (par) a plynů
- 4 – Hořlavost tuhých látek
- 5 – Vznětlivost (podporující hoření)
- 6 – Jedovatost
- 7 – Radioaktivita
- 8 – Žíravost
- 9 – Jiné nebezpečí nebo nebezpečí prudké samovolné reakce

Zdvojením číslice se označí intenzifikace příslušného druhu nebezpečí. Postačí-li k označení nebezpečnosti látky jediná číslice, doplní se na druhém místě nulou např. 30 – hořlavá kapalina (s bodem vzplanutí mezi 23°C a 61°C včetně), ale zdvojením číslice se intenzifikuje její nebezpečnost např. 33 – lehce hořlavá kapalina (bod vzplanutí pod 23°C) a nejnebezpečnější je ztrojení číslice např. 333 – samozápalná látka. Před číslem nebezpečnosti se může také uvádět písmeno X, to znamená, že látka reaguje nebezpečně s vodou např. X333 – samozápalná kapalina reagující nebezpečně s vodou.

Podle stávající dohody jsou jednotlivé látky v jednotlivých třídách uspořádány podle

číslic, kdy pod jednou číslicí jsou zpravidla zařazeny látky s podobným fyzikálněchemickými vlastnostmi. Zde uvedená písmena vyjadřují míru nebezpečnosti:

- a/ velmi nebezpečná látka nebo předmět
- b/ nebezpečná látka nebo předmět
- c/ méně nebezpečná látka nebo předmět

Podle překladu z nového dodatku k příloze "A" dohody ADR se ruší jak pojem číslice, tak písmeno a stupeň nebezpečnosti vyjadřují obalové skupiny:

- I. velmi nebezpečné látky
- II. středně nebezpečné látky
- III. málo nebezpečné látky

Nebezpečné věci v kusech smějí být přepravovány v jedné dopravní jednotce aniž se použije předpisů přílohy "B" (tzv. podlimitní množství [20], také označované jako LQ), pokud množství přepravované v jedné dopravní jednotce nepřevyší hodnoty uvedené pro tu kterou látku. Jinak musí být jednotka označena podle dohody "B". Musí být opatřena dvěma pravoúhlými oranžovými tabulkami o základně 400 mm a výšce nejméně 300 mm s černým okrajem širokým nejméně 15 mm. Tabulky musí být připevněny na přední a zadní straně dopravní jednotky a obě kolmo k její podélné ose dopravní jednotky. Tabulky musí být dobře viditelné. Mohou být vzhledem k rozměrům, konstrukci vozidla a jejich možnému nedostatečnému upevnění zmenšeny na šířku 300 mm, výšku 120 mm s okrajem 10 mm. Výstražné tabulky musí být z jednotky odstraněny nebo zakryty, pokud nejsou na jednotce naloženy nebezpečné věci. U cisteren toto platí pouze pokud byly vyčištěny a mají doklad o vyčištění. Identifikační čísla i pokud jsou zakryta, musí zůstat celistvé a zakryté a musí být účinné vůči přímému působení ohně po dobu 15 minut.

Identifikační tabulka



Do horní části tabulky se vyznačuje KEMLER-KÓD nebo-li číslice nebezpečnosti (zde lehce hořlavá kapalina) a do spodní části UN kód (zde látka Acetal), neboli identifikační číslo látky. Pokud se jedná o jednotku přepravující jednu látku bude označena v předu a v zadu oranžovou tabulkou s identifikačními čísly. Jedná-li se o cisternové vozidlo nebo soupravu vozidel s více komorami, kde v každé komoře je přepravovaná jiná látka umístí se výstražné tabulky také z obou stran na každou komoru rovnoběžně s podélnou osou vozidla a uvede se zde její identifikace. Pak v předu a vzadu jednotky budou buď pouze čisté oranžové tabule nebo jen u cisternového vozidla (ne při jízdě s návěsem nebo s přívěsem) můžou být v předu i v zadu identifikační čísla nejvíce nebezpečné látky přepravované ve vozidle, ale jen u těchto pěti UN kódů: 1202-motorová nafta, plynový olej nebo topný olej lehký; 1203-benzín; 1223-kerosin nebo letecký petrolej; 1863-palivo pro letecké turbínové motory; 3295-okten, uhlovodíky kapalné nebo trimethylpenten.

Označování vozidel a kontejnerů

Podnikatel v silniční dopravě je povinen označit vozidla taxislužby, autobusy, tahače a nákladní vozidla o celkové hmotnosti vyšší než 3,5 tuny, které používá k podnikání, svým obchodním jménem.

Označení silničního motorového vozidla obchodním jménem dopravce musí být provedeno nesmazatelně přímo na vozidle nebo na štítku nebo nálepce připevněné k

vozidlu. Magnetické, pneumatické nebo jiné rychle snímatelné uchycení štítků není dovoleno. Nápis musí být zřetelně viditelný a čitelný o výšce písmen nejméně 30 mm. Označení musí být umístěno na obou dveřích kabiny řidiče nebo v přední polovině obou bočních stran karoserie; u vozidla taxislužby na obou předních dveřích. Pokud velikost písma nápisu je větší než 300 mm, může být nápis umístěn kdekoli na bočních stranách karoserie. [19]

Na zahraniční dopravce se nevztahují ustanovení o označení vozidel a vedení záznamu o provozu vozidla..

Dopravní jednotky přepravující nebezpečné věci musí být opatřeny na přední a zadní straně, kolmo k podélné ose vozidla, dvěma pravoúhlými reflexními oranžovými tabulkami o základně 400 mm a výšce 300 mm s černými okrajem širokým 15 mm. Tabulky mohou být ve středu rozděleny vodorovnou čarou o šířce 15 mm. Jestliže rozměry a konstrukce vozidel jsou takové, že disponibilní povrch je nedostatečný pro upevnění těchto oranžových tabulek, jejich rozměry smějí být zmenšeny na šířku 300 mm, výšku 120 mm se šířkou černého okraje 10 mm.

Pokud tabulky obsahují identifikační čísla, musí být tato čísla černá, vysoká 100 mm se šířkou písma 15 mm. Čísla musí nesmazatelná a musí zůstat čitelná po 15 minutách přímého působení ohně.

Dopravní jednotky a kontejnery přepravující volně ložené tuhé nebezpečné látky, musí mít navíc, pokud nejsou označeny vpředu a vzadu oranžovými tabulkami s identifikačními čísly, na každé straně dopravní jednotky nebo kontejneru umístěny rovnoběžně s podélnou osou vozidla oranžové tabulky s identifikačními čísly. Dále musí být po obou stranách a vzadu označeny příslušnými velkými bezpečnostními značkami.

Cisternová vozidla nebo dopravní jednotky s jednou nebo více cisternami musí kromě toho na bočních stranách každé cisterny nebo cisternové komory rovnoběžně s podélnou osou vozidla umístěny oranžové tabulky opatřené identifikačními čísly každé z látek přepravovaných v cisterně nebo cisternové komoře. Cisterny s vnitřním objemem do 3m a malé kontejnery mohou být označeny bezpečnostními značkami 100 x 100 mm.

Na dopravních jednotkách přepravujících pouze jednu nebezpečnou látku nemusejí být oranžové tabulky na bocích, pokud oranžové tabulky umístěné na přední a zadní straně jsou opatřeny identifikačními čísly.

Označeny musí být i vyprázdňené, nevyčištěné a neodplyněné nesnímatelné

cisterny, cisternové kontejnery a bateriová vozidla i vyprázdněná, nevyčištěná vozidla a kontejnery, ve kterých byly přepravovány volně ložené tuhé nebezpečné látky.

Oranžové tabulky, které se nevztahují na přepravované nebezpečné věci nebo jejich zbytky, musí být sejmuty nebo zakryty. Pokud jsou tabulky zakryty, jejich kryty musejí zůstat celistvé a účinné je zakrývat po dobu 15 minut v otevřeném ohni. [2]

Jestliže vozidlo, podrobené schválení podle Přílohy B, splňuje požadavky technické specifikace typů, udělí se schválení typu vozidla. Každému schválenému typu se přidělí schvalovací číslo. Jeho první dvě číslice musí udávat série změn zahrnující poslední hlavní technické změny a doplňky předpisů v době vydání schválení. Tatáž smluvní strana nesmí přidělit stejné číslo žádnému jinému vozidlu.

Na každém vozidle shodném s typem schváleným podle tohoto dokladu musí být umístěno na nápadném a snadno přístupném a viditelném místě specifikovaném ve schvalovacím formuláři mezinárodní schvalovací značkou, kterou tvoří:

- a) písmena ADR v kruhu následovaná rozlišovacím číslem země, který vydala

schválení:

- | | |
|---------------|------------------------------------|
| 1. Německo | 7. Maďarsko |
| 2. Francie | 8. Česká republika |
| 3. Itálie | 9. Španělsko |
| 4. Nizozemsko | 10. Jugoslávie |
| 5. Švédsko | + všechny ostatní státy Dohody ADR |
| 6. Belgie | |

Schvalovací číslo se uvádí napravo od kruhu s písmeny ADR

- b) dodatečný symbol oddělený od schvalovacího čísla a tvořený symbolem identifikujícím typ vozidla podle uvedené typologie základních vozidel

Schvalovací značka musí být jasně čitelná, nesmazatelná a musí být umístěna vedle nebo na štítku s údaji o vozidle umístěném výrobcem. [2]

[2]

4.2.6. POVINNÁ VÝBAVA VOZIDEL

Pro vozidla kategorií M a N se požaduje vždy tato výbava:

- a) náhradní elektrické pojistky, po jedné od každého užitého druhu, pokud jsou v elektrické instalaci používány,
- b) po jedné náhradní žárovce (výměnného zdroje světla s výjimkou výbojek) od každého druhu užívaného v zařízeních k vnějšímu osvětlení a ke světelné signalizaci a nářadí nutné k jejich výměně, s výjimkou zvláštního světelného výstražného zařízení,
- c) příruční zvedák o nosnosti rovnající se alespoň největší technicky přípustné hmotnosti na nápravu nejvíce zatížené nápravy vozidla nebo jízdní soupravy nebo rovnající se hmotnosti zvedané části vozidla z největší technicky přípustné hmotnosti vozidla při zvedání této části způsobem stanoveným výrobcem pro použití zvedáku,
- d) klíč na matice (šrouby) kol vozidla,
- e) náhradní kolo (ráfek s pneumatikou), které je dostatečně upevněno v držáku zajišťujícím, že síla při snímání kola z držáku nebo vkládání do držáku nepřesáhne 490 N; v případě, kdy je na vozidle použito více rozměrů kol, musí být náhradní kolo použitelné pro všechny tyto rozměry nebo musí být vozidlo vybaveno náhradními koly pro všechny rozměry.

Přívěsy a návěsy s výjimkou vozidel kategorií O1 a OT1 a požárních přívěsů musí mít náhradní kolo s ráfkem a s pneumatikou předepsaného druhu a rozměru upevněné v držáku, který zajišťuje, že síla při snímání kola z držáku nebo vkládání do držáku nepřesáhne 490 N. Tahač návěsu může mít náhradní kolo umístěno na připojeném návěsu. V provozu může jízdní souprava, v případě stejných rozměrů pneumatik a stejného provedení kola, mít jedno společné náhradní kolo.

Každé motorové vozidlo, kromě mopedu a motokola, jednonápravového traktoru s přívěsem a motorového vozíku, musí být vybaveno příslušným druhem lékárničky pro poskytnutí první pomoci. Pro požární automobily je výbava příslušným druhem lékárničky stanovena zvláštním právním předpisem. Obsah lékárničky se ukládá do samostatného pouzdra s charakteristickým označením. Lékařnicka se ve vozidle ukládá v takovém prostoru, aby na ni nemohlo dopadat přímé sluneční světlo (záření). Úložný

prostor pro lékárničku musí být suchý a čistý a musí být snadno přístupný. U vozidel pro hromadnou přepravu cestujících se lékárnička umísťuje na označeném a přístupném místě v prostoru vozidla určeném pro cestující. Provozovatel vozidla musí lékárničku udržovat v řádném stavu a jednotlivé druhy zdravotnických potřeb obměňovat. Doba použitelnosti jednotlivých druhů zdravotnických potřeb je na nich vyznačena.

Pro vyznačení nouzového stání vozidla na pozemní komunikaci musí být motorová vozidla, s výjimkou vozidel kategorie L, jednonápravových traktorů s přívěsem, speciálních nosičů pracovních adaptérů, motorových vozíků a vozidel o celkové šířce menší než 1,00 m, vybavena přenosným homologovaným výstražným trojúhelníkem.

Autobus, který má nejvýše 22 míst k přepravě osob kromě místa řidiče, se vybavuje jedním nebo několika hasicími přístroji.

Silniční motorová vozidla o největší povolené hmotnosti větší než 3,50 t a přípojná vozidla o největší povolené hmotnosti větší než 750 kg musí být vybavena nejméně jedním zakládacím klínem. Silniční motorová a přípojná vozidla se třemi a více nápravami, jednonápravové přívěsy o největší povolené hmotnosti větší než 750 kg a návěsy musí být vybaveny nejméně dvěma zakládacími klíny. Klíny musí účinně zajistit vozidlo proti samovolnému pohybu, musí být lehce přístupné obsluze a bezpečně uchopitelné. Zakládací klíny musí být na vozidle upevněny tak, aby se v provozu nemohly samovolně uvolnit. [18]

Všechna motorová vozidla s celkovou dovolenou hmotností převyšující 12 tun a uvedená do provozu po 31.12.1997 musí být vybavena omezovačem rychlosti odpovídajícím ustanovením aktuálního znění předpisu EHK číslo 89. Nastavená rychlost nesmí překročit 90 km/hod.

Vybavení vozidel přepravujících nebezpečné věci předepsaným způsobem

- pro každé vozidlo alespoň jedním zakládacím klínem, jehož rozměry odpovídají hmotnosti vozidla a průměru jeho kol
- vhodnou fluoreskující výstražnou vestou nebo oděvem pro každého člena osádky

vozidla

- dvěma stojacími výstražnými prostředky – např. reflexní kužele nebo trojúhelníky nebo oranžově blikající svítlny, které jsou nezávislé na elektrickém systému vozidla
- jednou ruční svítlnou pro každého člena osádky vozidla
- respiračním ochranným přístrojem
- nezbytným vybavením pro provedení základních bezpečnostních opatření uvedených v písemných pokynech pro případ nehody
- nezbytným vybavením pro provedení dodatečných a zvláštních opatření uvedených v písemných pokynech pro případ nehody
- ochrannými pomůckami pro ochranu posádky a životního prostředí, které jsou uvedeny v písemných pokynech pro případ nehody
- nejméně jeden hasící přístroj s minimálním obsahem 2 kg pro kabinu a
 - o do 3,5 t dalším hasicím přístrojem minimálně 2 kg,
 - o od 3,5 t – 7,5 t dalším hasicím přístrojem minimálně 6 kg
 - o nad 7,5 t dalším minimálně 6 kg + další 4 kg hasební hmoty

4.2.7. VYBAVENÍ VOZIDEL TACHOGRAFY

Vozidla kategorie M a N, u nichž největší povolená hmotnost vozidla včetně připojitelného přívěsu nebo návěsu přesáhne 3,5 t, musí být vybavena tachografem nebo elektronickým kontrolním záznamovým zařízením s registrací pracovní činnosti řidiče, homologovaným podle nařízení Rady EHS č.3821/85.

Výše uvedené tachografy nebo elektronická kontrolní záznamová zařízení, pokud jsou homologovány podle výše uvedených nařízení a jejich použití je předepsáno, musí být ověřovány nejdéle jednou za dva roky pracovištěm pověřeným Úřadem pro technickou normalizaci, měření a zkušebnictví a registrovaným ministerstvem a musí být včetně jejich pohonu zaplombovány. Pokud jsou tyto tachografy nebo elektronická kontrolní záznamová zařízení namontovány ve vozidlech, kde není jejich použití

předepsáno, musí být ověřovány Úřadem pro normalizaci, měření a zkušebnictví nejdéle jednou za pět let.

Ve vnitrostátní dopravě může být toto zařízení nahrazeno jiným kontrolním záznamovým zařízením schváleného typu, které splňuje nejméně podmínky pro elektronické kontrolní záznamové zařízení s registrací pracovní činnosti řidiče nařízení Rady EHS č.3821/85, které však není dle tohoto nařízení homologováno.

Vozidlo uvedené do provozu musí svým provedením odpovídat provedení, ve kterém bylo schváleno, jestliže nebylo předcházejícími právními úpravami stanoveno jinak.

Vyplývá zde povinnost zabezpečit správné fungování záznamového zařízení a zajistit přezkoušení tachografů nejméně 1x za dva roky.

Vozidla, na něž se nevztahuje povinnost vybavení tachografem:

- a) vozidla určená pro přepravu nákladu, jejichž největší povolená hmotnost včetně povolené hmotnosti přívěsu nebo návěsu nepřekračuje 3,5 t,
- b) vozidla pro přepravu cestujících, která podle druhu své konstrukce a svého vybavení jsou určena pro přepravu nejvýše 9 osob včetně řidiče,
- c) vozidla používaná pro přepravu cestujících na pravidelných linkách, kde délka tratě této linky nepřesahuje 50 km,
- d) vozidla, jejichž nejvyšší dovolená rychlost nepřesahuje 30 km.hod¹,
- e) vozidla používaná nebo řízená ozbrojenými silami, civilní obranou, jednotkami požární ochrany a Policií ČR,
- f) vozidla používaná pro zvláštní účely, tj. údržbu a opravy kanalizací, vody, plynu a elektřiny, údržbu a kontrolu silnic, odvoz a likvidaci odpadků, telegrafní a telefonní služby, přepravu poštovních zásilek, rozhlasové a televizní vysílání a detekce rozhlasových a televizních vysílačů a přijímačů,
- g) vozidla používaná za mimořádných okolností nebo při záchranných akcích,
- h) specializovaná vozidla používaná pro lékařské účely,
- i) vozidla přepravující cirkus a lunapark,
- j) speciální havarijní vozidla,

- k) vozidla používaná při silničních jízdách pro účely vývoje, opravy nebo údržby a nová nebo přestavěná vozidla, která ještě nebyla uvedena do provozu,
- l) vozidla používaná pro nekomerční přepravu nákladů pro osobní užití,
- m) vozidla používaná pro svoz mléka z farem a zpětnou přepravu kontejnerů na mléko nebo mléčných výrobků určených pro krmení dobytka na farmy,
- n) vozidla Správy státních hmotných rezerv při zajišťování přepravy materiálů státních hmotných rezerv, humanitární pomoci státu za krizových situací.

| uvedení do provozu KATEGORIE | 1.7.1972 až 30.6.1984 | 1. 7.1984 až 31.12.1989 | 1. 1. 1990 až 30. 6.2001 | od 1.7.2001 |
|------------------------------------|--|--|------------------------------------|---|
| M ₁ | — | — | — | „EC“ - při největší povolené hmot. soupravy nad 3,5 t - kromě vj |
| M ₂ | „TC“ - nad 7,0 t - nad 40 km.h ⁻¹ - mimo městské autobusy | „TC ₁ “ - nad 7,0 t - nad 40 km.h ⁻¹ - mimo městské autobusy | „EC“ - kromě vj | „EC“ - kromě vj |
| M ₃ | „TC“ - nad 40 km.hod ⁻¹ - mimo městské autobusy | „TC“ - nad 40 km.hod ⁻¹ - mimo městské autobusy | „EC“ - kromě vj | „EC“ - kromě vj |
| N ₁ | — | — | „EC“ - při největší povolené | „EC“ - při největší povolené |

| | | | hmotnosti nad 3,5 t - kromě vj - pro vozidla uvedená do provozu po 1.7.1995 | hmotnosti nad 3,5 t - kromě vj |
|----------------|--|---|--|---|
| N ₂ | „TC“ - nad 7,0 t - nad 40 km.hod ⁻¹ | „TC ₁ “ - nad 7,0 t - nad 40 km.hod ⁻¹ | „EC“ - kromě vj | „EC“ - kromě vj |
| N ₃ | „TC“ - nad 40 km.hod ⁻¹ | „TC ₁ “ - nad 40 km.hod ⁻¹ | „EC“ - kromě vj | „EC“ - kromě vj |

LEGENDA:

Povinnost vybavení tachografem nebo jiným záznamovým zařízením se vztahuje i na vozidla kategorií M1 a N1, která jsou vybavena spojovacím zařízením v případě, že největší povolená hmotnost jízdní soupravy přesahuje 3,5 t.

„TC“ - nehomologovaný tachograf, který včetně jeho náhonu musí být u nákladních automobilů a autobusů plombován; to neplatí pro tachografy s elektrickým pohonem. Tachografový záznam musí odpovídat svými průběhy údajům počítače ujeté vzdálenosti, rychloměru a času jízdy i stání při spolehlivé čitelnosti bez pomocných přístrojů; tachografový hodinový strojek a jeho údaje nesmí vykazovat při jednom natažení strojku odchylky větší než ± 2 minuty za 24 hodin. Doba chodu strojku na jedno natažení musí být nejméně pro záznam

3hodinový24 hodin,

6hodinový48 hodin,

12hodinový62 hodin,

24 hodinový168 hodin.

„TC₁“ shodné s „TC“, avšak tachograf jakož i jeho pohon musí být možné u vozidel všech kategorií zaplombovat.

„EC“ - tachograf homologovaný podle nařízení Rady EHS č.3821/85 a označený homologační značkou, musí být ověřen nejméně jednou za dva roky pracovištěm pověřeným Úřadem pro technickou normalizaci, měření a zkušebnictví a registrovaným ministerstvem a musí být včetně jeho pohonu zaplombován. Pokud je tento tachograf nebo elektronické kontrolní záznamové zařízení namontováno ve vozidlech, kde není jeho použití předepsáno, musí být ověřen Úřadem pro technickou normalizaci, měření a zkušebnictví nejméně jednou za pět let. [18]

4.2.8. OMEZENÍ JÍZDY NĚKTERÝCH VOZIDEL

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

- a) v neděli a ostatních dnech pracovního klidu podle zvláštního právního předpisu 19) (dále jen "den pracovního klidu") v době od 00.00 do 22.00 hodin,
- b) v sobotu v období od 1. července do 31. srpna v době od 7.00 do 20.00 hodin.

Na silnici I. třídy mimo obec je v období od 15. dubna do 30. září zakázána jízda zvláštním vozidlům, 2) potahovým vozidlům a ručním vozíků o celkové šířce větší než 600 mm

- a) v poslední pracovní den před sobotou nebo dnem pracovního klidu v době od 15.00 do 21.00 hodin,
- b) v první den pracovního klidu a v sobotu, pokud následuje po pracovním dnu, v době od 7.00 do 11.00 hodin,

c) v poslední den pracovního klidu v době od 15.00 do 21.00 hodin.

Zákaz jízdy podle výše uvedených odstavců neplatí pro vozidla užitá při

- a) kombinované přepravě zboží po železnici nebo po vnitrozemské vodní cestě a pozemní komunikaci od zasilatele až k nejbližšímu překladišti kombinované dopravy nebo z nejbližšího překladiště kombinované dopravy k příjemci,
- b) nezbytné zemědělské sezónní přepravě,
- c) činnostech bezprostředně spojených s prováděnou údržbou, opravami a výstavbou pozemních komunikací,
- d) přepravě zboží podléhajícího rychlé zkáze,²⁰⁾ pokud toto zboží zabírá nebo v průběhu přepravy zabíralo nejméně jednu polovinu objemu nákladového prostoru vozidla nebo jízdní soupravy,
- e) přepravě živých zvířat,
- f) přepravě pohonných hmot určených k plynulému zásobování čerpacích stanic pohonných hmot,
- g) nakládce a vykládce letadel, lodí nebo železničních vagónů na vzdálenost nepřesahující 100 km,
- h) přepravě poštovních zásilek,
- i) jízdě bez nákladu, která je v souvislosti s jízdou podle písmen a) až h),
- j) živelní pohromě,
- k) jízdě vozidel ozbrojených sil, ozbrojených sborů a hasičských záchranných sborů,
- l) přepravě chemických látek podléhajících teplotním změnám nebo krystalizaci,
- m) výcviku řidičů.

Také neplatí pro vozidla vybavená zvláštním světelným zařízením modré barvy a zvláštním zvukovým výstražným znamením.

Ze zákazu jízdy může místně příslušný krajský úřad z důvodu hodného zvláštního zřetele povolit výjimku. Výjimky přesahující působnost kraje povoluje Ministerstvo dopravy a spojů. Povolení musí být časově omezeno, nejdéle však na dobu jednoho roku. [13]

5. DOPRAVNÍ NEHODY VOZIDEL PŘEPRAVUJÍCÍCH NEBEZPEČNÉ VĚCI

Na úvod této kapitoly je základem uvést obecné vymezení pojmu dopravní nehoda, jehož definici nalezneme v zákoně číslo 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů a to v § 47.

Dopravní nehoda je událost v provozu na pozemních komunikacích, například havárie nebo srážka, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu.

S účastí na dopravní nehodě vyplývají pro řidiče a účastníky speciální povinnosti, jež jsou zakotvené v druhém odstavci § 47 a jsou následující:

Řidič, který měl účast na dopravní nehodě, je povinen

- a) neprodleně zastavit vozidlo,
- b) zdržet se požití alkoholického nápoje a jiných návykových látek po nehodě po dobu, do kdy by to bylo na újmu zjištění, zda před jízdou nebo během jízdy požil alkoholický nápoj nebo návykovou látku.

Účastníci dopravní nehody jsou povinni

- a) učinit vhodná opatření, aby nebyla ohrožena bezpečnost provozu na pozemních komunikacích v místě dopravní nehody; vyžadují-li to okolnosti, jsou oprávněni zastavovat jiná vozidla,
- b) oznámit, v případech stanovených tímto zákonem, nehodu policii; došlo-li k zranění poskytnout podle svých schopností první pomoc a k zraněné osobě přivolat zdravotnickou záchrannou službu,
- c) označit místo dopravní nehody,
- d) umožnit obnovení provozu na pozemních komunikacích, zejména provozu vozidel hromadné dopravy osob,
- e) neprodleně ohlásit policii poškození pozemní komunikace, obecně prospěšného zařízení nebo životního prostředí, pokud k němu při dopravní nehodě došlo,
- f) prokázat si na požádání navzájem svou totožnost a sdělit údaje o vozidle, které mělo

účast na dopravní nehodě,

g) v případech, kdy nevznikne povinnost oznámit nehodu policii, sepsat společný záznam o dopravní nehodě, který podepíše a neprodleně předají pojistiteli; tento záznam musí obsahovat identifikaci místa a času dopravní nehody, jejích účastníků a vozidel, její příčiny, průběhu a následků.

Dojde-li při dopravní nehodě k usmrcení nebo zranění osoby nebo k hmotné škodě převyšující zřejmě na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí částku 100 000 Kč, jsou účastníci dopravní nehody povinni

a) neprodleně ohlásit dopravní nehodu policistovi,

b) zdržet se jednání, které by bylo na újmu řádného vyšetření dopravní nehody, zejména přemístění vozidel; musí-li se však situace vzniklá dopravní nehodou změnit, zejména je-li to nutné k vyproštění nebo ošetření zraněné osoby nebo k obnovení provozu na pozemních komunikacích, především provozu vozidel hromadné dopravy osob, vyznačit situaci a stopy,

c) setrvat na místě dopravní nehody až do příchodu policisty nebo se na toto místo neprodleně vrátit po poskytnutí nebo přivolání pomoci nebo ohlášení dopravní nehody.

Povinnost podle předchozího odstavce platí i v případě, kdy při dopravní nehodě

a) dojde ke hmotné škodě na majetku třetí osoby, s výjimkou škody na vozidle, jehož řidič má účast na dopravní nehodě nebo škody na věci přepravované v tomto vozidle,

b) dojde k poškození nebo zničení součásti nebo příslušenství pozemní komunikace podle zákona o pozemních komunikacích, nebo

účastníci dopravní nehody nemohou sami bez vynaložení nepřiměřeného úsilí zabezpečit obnovení plynulosti provozu na pozemních komunikacích. [13]

Postup policistů a dalších složek IZS na místě dopravní nehody vozidla přepravujícího nebezpečné věci

Na místě dopravní nehody policisté získávají základní údaje o příčinách vzniku

dopravní nehody, o průběhu nehodového děje a o následcích dopravní nehody. Místo dopravní nehody zajišťují a provádí jeho ohledání, ohledání vozidel, jenž se na nehodě podílela a další prvotní úkony. Jejich postup se při tom řídí ustanoveními Závazného pokynu PP číslo 85 ze dne 26. června 2006, kterým se upravuje postup příslušníků Policie České republiky při dohledu na bezpečnost a plynulost silničního provozu a šetření dopravních nehod, zejména hlavy III, Šetření dopravních nehod, čl. 96- 112 a to následovně:

Čl. 96

Činnost na místě dopravní nehody

(1) K zajištění vlastní bezpečnosti a ochrany zdraví při plnění služebních úkolů v souvislosti s šetřením dopravních nehod, jsou policisté povinni využívat osobní ochranný pracovní prostředek reflexní vestu, pokud není nahrazena novým typem výstrojní součástky obsahující reflexní a bezpečnostní prvky.

(2) Na místě dopravní nehody výjezdová služba získává základní údaje o příčinách vzniku dopravní nehody, o průběhu nehodového děje, o následcích dopravní nehody, zajišťuje a provádí ohledání a další prvotní a neodkladné úkony¹.

(3) Ihned po provedení prvotních a neodkladných úkonů, které nesnesou odkladu, např. poskytnutí první pomoci, zajištění místa dopravní nehody, informuje výjezdová služba příslušné operační středisko policie o charakteru dopravní nehody a o stavu, včetně rozsahu omezení dopravy¹⁴³).

(4) Podle charakteru dopravní nehody výjezdová služba přizve na místo dopravní nehody další osoby (policistu pověřeného vyšetřováním, velitele vojenského útvaru, Vojenskou policii, funkcionáře útvaru policie apod.), zpravidla prostřednictvím operačního střediska policie, kde může požádat i o další pomoc a úkony.

(5) Zjistí-li výjezdová služba po příjezdu na místo dopravní nehody, že jde o podezření z trestného činu příslušného do vyšetřování, které koná služba kriminální policie a vyšetřování, ihned vyrozumí policistu pověřeného vyšetřováním. Do doby jeho příjezdu zajišťuje provádění prvotních, neodkladných a neopakovatelných úkonů¹. Po převzetí věci policistou pověřeným vyšetřováním se policisté výjezdové služby řídí jeho pokyny.

(6) Nestanoví-li tento závazný pokyn jinak, postupuje výjezdová služby v souladu

s interním aktem řízení¹⁵⁵⁾.

Čl. 97

Prvotní a neodkladné úkony a neodkladná opatření na místě dopravní nehody

Mezi prvotní a neodkladné úkony a neodkladná opatření prováděné na místě dopravní nehody náleží zejména

- a. poskytnutí první pomoci a zajištění zdravotnického ošetření zraněným osobám, zajištění technické nebo jiné pomoci, např. vyproštění osoby z havarovaného vozidla,
- b. zajištění odstranění hrozícího nebezpečí vzniklého při dopravní nehodě (překážka na vozovce, únik plynu, poškození elektrického vedení, rozlité hořlavé látky, výbušniny, radioaktivní materiál, jedy apod.),
- c. předběžná informace operačnímu středisku policie o situaci na místě dopravní nehody s uvedením, zda jde o mimořádnou událost,
- d. označení místa dopravní nehody v případech, že tak nemůže učinit řidič, který měl účast na dopravní nehodě,
- e. uzavření místa dopravní nehody, zajištění stop a jiných důkazů před poškozením nebo zničením,
 - a. zajištění, cestou příslušného operačního střediska policie, okamžitého opatření, jestliže účastník dopravní nehody ujel nebo utekl; je-li důvodná obava, že se pokusí překročit státní hranici, zajistit cestou operačního střediska policie též opatření na hraničních přechodech¹⁾ v součinnosti se službou cizinecké a pohraniční policie,
 - b. v případě, že k dopravní nehodě došlo v místě, které spadá do oblasti s řízeným silničním provozem z centrální úrovně (dálnice nebo město s provozovaným telematickým systémem), spolupracuje úzce s jeho obsluhou,
 - c. zjištění totožnosti účastníků dopravní nehody (včetně rodného čísla, pokud je přiděleno) a svědků dopravní nehody, u zraněných zjištění zdravotní pojišťovny, u které jsou pojištěni; při práci s osobními údaji účastníků dopravní nehody dbá na jejich ochranu¹⁾,
 - d. obnovení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu a v případě potřeby provedení odklonu silničního provozu včetně předání potřebných informací cestou operačního střediska policie¹⁾,

- e. po předchozí výzvě provedení dechové zkoušky, zda účastníci dopravní nehody nejsou ovlivněni alkoholem; v kladném případě po předchozí výzvě zajištění lékařského vyšetření, zejména odběru vzorku biologického materiálu¹⁾; v případě odmítnutí jedné z výzev policista o tomto učiní záznam do části III. “Učiněná opatření:” Protokolu o nehodě v silničním provozu,
- f. v případě podezření, že účastníci dopravní nehody jsou ovlivněni jinou návykovou látkou, po předchozí výzvě zajištění lékařského vyšetření, zejména odběr vzorku biologického materiálu¹⁵⁹⁾; v případě odmítnutí výzvy policista o tom učiní záznam do části III. “Učiněná opatření:” Protokolu o nehodě v silničním provozu,
- g. provedení dalších potřebných úkonů s ohledem na charakter jednotlivého případu dopravní nehody, např. zaznamenání platnosti zdravotní prohlídky u řidiče staršího 60 let¹⁾,
- h. prostřednictvím operačního střediska policie (popřípadě při využití jiných dostupných technických prostředků) provedení lustrace zúčastněných vozidel na dopravní nehodě v informačním systému Pátrání po odcizených vozidlech (PATRMV)”,
- i. prostřednictvím operačního střediska policie (popřípadě při využití jiných dostupných technických prostředků) provedení lustrace účastníků dopravní nehody v informačním systému Pátrání po hledaných osobách (PATROS), v případě pochybnosti o totožnosti osoby v evidenci obyvatel,
- j. při postupu ve zkráceném přípravném řízení poučit podezřelého o možnosti zvolit si obhájce¹⁾.

Čl. 98

Ohledání místa dopravní nehody

(1) Po provedení prvotních a neodkladných úkonů podle čl. 97 se místo dopravní nehody, věci, zúčastněné osoby a vozidla podrobně ohledají¹⁾. Účelem ohledání je

- a. zjištění a zajištění důkazů a skutečností rozhodných pro posouzení příčin, podmínek a okolností dopravní nehody,
- b. zjištění porušení pravidel silničního provozu na pozemních komunikacích jednotlivými účastníky dopravní nehody.

(2) Při ohledání místa dopravní nehody se pozornost věnuje zejména

- a. dopravní situaci na místě dopravní nehody, tj. významu jednotlivých komunikací, způsobu řízení provozu, povrchu, stavu a povaze vozovky, okolí místa dopravní nehody, přehlednosti, umístění dopravních značek a zařízení, jejich viditelnosti, čitelnosti, maximální dovolené rychlosti apod.,
- b. povětrnostním podmínkám a jiným souvisejícím okolnostem (např. viditelnosti, denní době, stínům, oslnění, směru větru, dešti, sněžení),
- c. stopám na místě dopravní nehody a v okolí (na vozovce, vozidlech, osobách, nákladu a dalších předmětech), poloze vozidel, předmětů, usmrčených osob apod.,
- d. technickému stavu zúčastněných vozidel včetně konečného stavu a polohy ovládacích prvků vozidla, postavení kol, charakteru poškození apod.; jestliže je vozidlo vybaveno tachografem, zajistí se v případě potřeby tachografický kotouč popřípadě výpis záznamového zařízení z digitálního tachografu; při dopravních nehodách s účastí vlaku rychloměrný proužek, který bude vyjmut, pokud to okolnosti dovolí, pracovníkem generální inspekce drah, aby nedošlo k jeho znehodnocení; tento pracovník rychloměrný proužek vyhodnotí pro potřeby policie,
- e. stavu účastníků dopravní nehody (zranění, zdravotní potíže, únava, známky po požití alkoholických nápojů, léků či jiných návykových látek apod.).

(3) Jestliže je podezření, že k dopravní nehodě došlo vlivem technické závady vozidla nebo takovou závadu uplatňuje účastník dopravní nehody, vyrozumí se o tom neprodleně, jakmile to okolnosti dovolí, příslušný správní orgán, který je oprávněn přibírat znalce a v době co nejkratší (zpravidla do 48 hodin) se věc oznámí příslušnému správnímu orgánu pro podezření z naplnění skutkové podstaty dopravního přestupku. Spisový materiál v takovém případě obsahuje

- a) ohledání místa dopravní nehody,
- b) plánek místa dopravní nehody,
- c) výtěžení účastníků dopravní nehody a výslech toho, kdo technickou závadu uplatňuje s konkrétním dotazem na uvedenou technickou závadu, a jak se tato projevovala.

Zbylý spisový materiál se příslušnému správnímu orgánu doručí do 30 dnů ode dne, kdy se policejní orgán o skutku dozvěděl. V případě, že věc dopravní nehody je šetřena jako trestný čin, přibere policejní orgán znalce nebo konzultanta dle právního předpisu¹.

(4) Vznikne-li podezření, že k dopravní nehodě došlo vlivem technické závady vozidla nebo takovou závadu uplatňuje účastník dopravní nehody, a k potvrzení nebo vyloučení této závady bude postačovat zkoumání v odvětvích kriminalistická defektoskopická a metalografická expertiza a kriminalistická elektrotechnická expertiza¹⁵⁵⁾, policista postupuje v souladu s interním aktem řízení¹⁵⁵⁾.

(5) Uplatňuje-li účastník dopravní nehody závadu ve sjízdnosti komunikace nebo komunikační závadu jako příčinu dopravní nehody, vyrozumí se neprodleně cestou operačního důstojníka správce komunikace a následně se požádá o vyjádření k uplatňované závadě.

(6) K ohledání usmrcené osoby se vždy přizve lékař. Odvoz usmrcené osoby z místa dopravní nehody povolí policista až poté, co bylo provedeno řádné ohledání mrtvolky. Před jejím odvozem se zadokumentuje zejména její poloha a viditelné stopy na oděvu a na těle.

(7) Po skončení ohledání místa dopravní nehody učiní výjezdová služba taková opatření, aby nedošlo k následnému ohrožení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, např. vlivem znečištění vozovky olejem, střepey, vlivem překážky, poškození vozovky, poškození dopravního značení. O skončení šetření dopravní nehody informuje místně příslušné operační středisko policie.

(8) Je-li důvodné podezření, že řidič motorového vozidla se bude vyhýbat přestupkovému řízení postupuje hlídka podle čl. 71.

Čl. 99

(1) Výjezdová služba vyhotoví náčrtek místa dopravní nehody (dále jen "náčrtek"), kde zakreslí zejména stav dopravního značení, polohu vozidel, těl, stop a předmětů na vozovce. Před vyměřováním místa dopravní nehody výjezdová služba zvolí výchozí bod měření, který musí být pevný a neměnný. Vyměřování místa dopravní nehody a pořizování náčrtku provádí policista zpravidla za přítomnosti účastníků dopravní nehody nebo nezúčastněné osoby, které policista požádá o podepsání náčrtku. V případě, že na místě dopravní nehody není přítomen účastník dopravní nehody nebo nezúčastněná osoba, či tito nepodepíší náčrtek, policista tuto skutečnost zaznamená na náčrtek, který podepíše.

- (2) Náčrtek se zhotovuje i u dopravních nehod, jejichž šetření je ukončeno na místě v blokovém řízení na Protokol o nehodě v silničním provozu s projednáním, popř. na Záznam o dopravní nehodě zaviněné zvěří.
- (3) Místo dopravní nehody se vždy zadokumentuje fotograficky nebo na videozáznam. Fotografie nebo videozáznam musí poskytovat názornou a úplnou představu o místě a rozsahu dopravní nehody (poškození vozidel, poloha vozidel, stopy, dopravní značení, výhledové možnosti apod.). Před provedením fotodokumentace policista označí dokumentované předměty, zejména stopy na místě dopravní nehody, čísla, jichž bude později využito při zpracování Protokolu o nehodě v silničním provozu.
- (4) Náčrtek místa dopravní nehody podle odstavců 1 a 2 a fotografickou dokumentaci podle odstavce 3 vyhotoví výjezdová služba ke každé dopravní nehodě i k dopravní nehodě zpracovávané na Protokol o nehodě v silničním provozu s projednáním.
- (5) Dovolují-li to okolnosti, na místě dopravní nehody se po předchozím poučení požádají o podání vysvětlení, případně se vytěží, účastníci a svědci dopravní nehody. Nelze-li tak učinit, provede policista nezbytná šetření ke zjištění osoby podezřelé ze spáchání dopravního přestupku nebo trestného činu a učiní veškeré úkony směřující k zajištění důkazních prostředků nezbytných pro pozdější dokazování před správním orgánem nebo soudem. O zjištěných skutečnostech následně sepíše úřední záznam, který přiloží k Oznámení o dopravním přestupku¹. V případě, že dojde ke změně právní kvalifikace, přiloží tento záznam k trestnímu spisu.
- (6) Pokud účastník dopravní nehody požádá o poskytnutí právní pomoci, je policista povinen mu vyhovět¹.
- (7) Při šetření dopravní nehody s účastí vozidla, které je povinně vybaveno kontrolním zařízením
- a. EC tachografem¹, policista vždy provede kontrolu záznamového listu z tohoto kontrolního zařízení a současně vyzve řidiče k předložení
1. záznamových listů z běžného týdne a listů použitých řidičem v předcházejících 15 dnech, v němž řídil¹ nebo
 2. záznamových listů za uplynulé dny probíhajícího kalendářního týdne a posledního dne týdne předcházejícího, v němž řídil, anebo potvrzení vystavené dopravcem, že řídil

vozidlo v uvedeném období¹,

3. karty řidiče, pokud je jejím držitelem, a výpisy ze záznamového zařízení (digitálního tachografu), jestliže řídil vozidlo vybavené tímto zařízením během doby uvedené v bodě 1.,

b. digitálním tachografem⁶⁸), policista vyzve řidiče o předložení

1. karty a výpisu ze záznamového zařízení týkající se období uvedeného v písmenu a) nebo tyto údaje zjistí pomocí displeje digitálního tachografu,

2. záznamových listů odpovídajících době uvedené v písm. a) bodě 1., pokud během této doby řídil vozidlo vybavené EC tachografem.

Zjistí-li jejich vyhodnocením, že řidičem došlo k závažným porušením právního předpisu¹, oznámí tuto skutečnost místně příslušnému úřadu obce s rozšířenou působností pro podezření z dopravního přestupku¹. Pokud při vyhodnocení zjistí, že došlo k závažnému porušení právního předpisu¹⁷⁰) ze strany dopravce, oznámí toto porušení příslušnému dopravnímu úřadu⁶³). V obou případech zajistí kopii záznamového listu. Nejistí-li kontrolou záznamového listu nedostatek, záznamový list vrátí.

Čl. 100

(1) Pokud je důvodné podezření, nebo provedenou dechovou zkouškou je zjištěno, že řidič řídil pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky, výjezdová služba řidiči zabráni v jízdě, popřípadě mu zakáže jízdu na nezbytně nutnou dobu¹.

(2) Jestliže je jako příčina dopravní nehody zjištěna nebo uplatňována technická závada, nebo v důsledku dopravní nehody došlo k takovému poškození vozidla, že jeho technický stav nesplňuje právními předpisy stanovené podmínky¹, výjezdová služba zakáže řidiči s tímto vozidlem další jízdu.

Čl. 101

Jsou-li dány důvody pro zadržení řidičského průkazu, policista postupuje podle právního předpisu¹ a v souladu s čl. 73.

Čl. 102

(1) Jestliže se účastník dopravní nehody nemůže postarat o vozidlo, náklad nebo jiné věci sám, pořídí výjezdová služba, za přítomnosti nezúčastněné osoby, seznam takových věcí, který nezúčastněná osoba podepíše. V případě, že nelze zabezpečit přítomnost

nezúčastněné osoby, poznamená tuto skutečnost na vyhotovený seznam. Výjezdová služba následně zabezpečí tyto věci před ztrátou, poškozením, zneužitím či odcizením. Zjištěné věci se zaevidují v Knize zajištěných, odňatých a uschovaných věcí¹. Při manipulaci se zajištěnými věcmi se postupuje podle interního aktu řízení¹.

(2) Jestliže účastník dopravní nehody nemůže sám zajistit odtah poškozeného vozidla, nebo požádá-li o zprostředkování odtahu, výjezdová služba zajistí odtah prostřednictvím operačního střediska policie nebo prostřednictvím Správy a údržby dálnic. Operační středisko policie při tomto využívá asistenčních služeb jednotlivých pojišťoven. V případě, že tak nemůže učinit, využije jiné odtahové služby. To, o jakou asistenční službu se jedná, sděluje operačnímu středisku policie výjezdová služba na podkladě zjištění povinně smluvního pojištění poškozeného vozidla.

Čl. 103

Dopravní nehody s usmrcením

(1) Dojde-li v souvislosti s dopravní nehodou k usmrcení osoby, policista vždy postupuje podle právního předpisu¹.

(2) Je-li důvodné podezření, že smrt osoby byla způsobena trestným činem, policista vždy nařídí soudní pitvu¹, včetně provedení toxikologické analýzy, k čemuž přibere znalce z oboru soudního lékařství nebo příslušný ústav.

(3) Dojde-li při dopravní nehodě k usmrcení osoby, výjezdová služba za přítomnosti nezúčastněné osoby, např. lékaře či jiného účastníka dopravní nehody, zajistí věci usmrcené osoby. Výjezdová služba sepíše seznam takto zajištěných věcí, který nezúčastněná osoba podepíše.

Čl. 104

Výjezdová služba zjišťuje i ostatní poškozené, kteří nejsou účastníky silničního provozu, např. majitele poškozeného plotu, zábradlí, domu, stožáru.

Čl. 112

Zvláštnosti postupu policistů při šetření dopravních nehod vozidel přepravujících nebezpečné věci v souladu s Evropskou dohodou(ADR)

(1) Dopravní nehoda, u které je podezření ze zavinění řidičem vozidla přepravujícího nebezpečné věci v souladu s Evropskou dohodou (ADR)¹³, se zaznamenává na Protokol

o nehodě v silničním provozu. Obdobně se postupuje v případě, že dojde k úniku nebezpečné věci (látky) z vozidla poškozeného účastníka. Jestliže nedojde k úniku látky, není porušena Evropská dohoda (ADR) a jsou dodrženy veškeré podmínky pro ukončení šetření dopravní nehody na místě v blokovém řízení, lze takovou dopravní nehodu zpracovat na Protokol o nehodě v silničním provozu s projednáním.

(2) Při provádění prvotních a neodkladných úkonů policista do Protokolu o nehodě v silničním provozu zaznamená i způsob, jakým byla vozidla (souprava) označena (oranžové tabule, bezpečnostní značky), včetně čísel uvedených na oranžových tabulích.

(3) Spisová dokumentace k dopravní nehodě či havárii vozidla (soupravy) přepravujícího nebezpečné věci po silnici vedle základních náležitostí bude obsahovat fotokopii nákladového (dodacího) listu, fotokopii osvědčení o školení řidičů vozidel přepravujících nebezpečné věci, fotokopii písemných Pokynů a u cisternových vozidel (souprav) i fotokopii osvědčení o schválení vozidel pro přepravu některých nebezpečných věcí.

(4) Skupina dopravních nehod je povinna vyrozumět správu kraje o takovéto dopravní nehodě tak, aby bylo možné odeslat prvotní informaci do databáze ADR. Vlastní odeslání do databáze ADR zabezpečí krajský administrátor LOTUS NOTES. Po ukončení šetření dopravní nehody vozidla přepravujícího nebezpečné věci, skupina dopravních nehod o této skutečnosti vyrozumí správu kraje, která zabezpečí aktualizaci dat v databázi ADR. U těchto dopravních nehod je nutno veškerý spisový materiál včetně fotodokumentace pořídit i v elektronické podobě. V případě Policie České republiky správy hl. m. Prahy probíhá komunikace cestou administrátora LOTUS NOTES.

(5) V případě porušení Evropské dohody (ADR) postupuje policista v souladu s čl. 49 odst. 3.

(6) Postup podle odstavců 1 až 5 u dopravní nehody či havárie vozidla (soupravy) přepravujícího nebezpečné věci podle Evropské dohody (ADR)¹³⁾ je nutno dodržet jak ve vnitrostátní přepravě, tak i v dopravě mezinárodní. [22]

Konkrétní praktický postup a obsah specifických činností policistů na místě dopravní nehody vozidel přepravujících nebezpečné věci

V souvislosti s dopravními nehodami vozidel přepravujících nebezpečné věci však policisté musí respektovat určité zvláštnosti, se kterými se na místě nehod setkávají, a které vyplývají jednak z vlastností převážené látky a jednak z postupu dalších záchranných složek při likvidaci následků dopravní nehody.

Při provádění zásahu na místě nehody platí zásada, že po příjezdu hasičů na místo přebírá velení vedoucí jednotky hasičů, který dále celý zásah řídí. Štáb zásahu pracuje ve složení . hasič – policista- lékař (dle IZS). Na místě zásahu se nesmí jíst, pít a kouřit.

Při oznámení dopravní nehody vozidla přepravujícího nebezpečné věci by policisté měli dbát následující zásady:

- 1) Po obdržení oznámení o dopravní nehodě je nutné provést prvotní průzkum, zda se jedná o dopravní nehodu vozidla přepravujícího nebezpečné věci a zda došlo k úniku této látky do okolí nebo tato látka neuniká
 - a) v případě, že se policistům podaří zjistit z označeného havarovaného vozidla identifikační číslo látky a číslo její nebezpečnosti, okamžitě vyrozumí hasiče a čísla jim sdělí
 - b) nezjistí-li policisté o jakou látku se jedná, učiní veškerá opatření, aby zabránili vážným následkům nehody.

V první řadě je však bezpodmínečně nutné zabezpečit ochranu zúčastněných osob, zabránit ekologické katastrofě a dalším možným následkům.

- 2) Přivolat pomoc dalších zainteresovaných složek – okamžitě vyrozumět hasiče, zdravotníky, v případě potřeby zavolat další specialisty dle rozsahu a charakteru havárie (pyrotechniky, vodaře, jaderný výzkum, životní prostředí, Co, apod.). V případě potřeby využít i záchranného systému TRINS k provedení odborného a rychlého zásahu.

Policisté se musí co nejdříve snažit výjezdové jednotce sdělit ze zajištěných dokladů zejména o jakou látku se jedná, v jakém rozsahu nehoda ohrožuje okolní prostředí, jakým směrem vane vítr, apod.

- 3) Snížit rizika havárie – do příjezdu hasičů a záchranných jednotek se snažit odstranit to, co mohlo být ještě únikem nebezpečné látky přímo ohroženo nebo co by mohlo mít jakýkoliv vliv na rozsah havárie (odstranit zejména zápalné

zdroje). Pokud je to v silách a možnostech policistů, snažit se o poskytnutí první pomoci zraněným osobám, případně se pokusit o identifikaci obětí.

- 4) Laická identifikace prostředí – vzhledem k té skutečnosti, že při příjezdu na místo nehody policisté neví jakou látku dopravní jednotka převážela, přichází v úvahu tzv. laická identifikace nebezpečné látky – tj. identifikace látky na základě laického posouzení situace. Při tom musí vždy a nejdříve zjistit směr větru a s ohledem na směr větru zajistit dostatečný odstup od místa nehody dalším osobám, které se v tomto prostoru pohybují. Minimální odstup na vzdálenost 100 m.

Policisté musí uzavřít místo nehody před všemi nepovolanými osobami s cílem:

- nezničit stopy pro vyšetření příčin nehody
- zamezit ohrožení životů dalších osob, zvířat a životního prostředí
- zamezit přístupu k havarovaným vozidlům a do vozidel

Vytyčení nebezpečné zóny – jedná se o oblast, ve které nebezpečná látka přímo působí a s ní spojenou bezpečnostní zónu. Vždy je nutné vycházet z charakteru havárie a látky, ale také specifik prostředí, kde k nehodě došlo.

Orientační doporučení velikosti nebezpečné zóny:

- | | | |
|-------------------------------------|---|-----------------|
| - hořlavé kapaliny, louhy, kyseliny | - | 5 metrů |
| - hořlavé plyny, páry, prachy | - | 15 metrů |
| - látky schopné výbuchu | - | 30 metrů |
| - radioaktivní látky | - | 50 metrů |
| - třaskaviny, rozsáhlá oblaka par | - | 100-1000 metrů, |

kdy se jedná o poloměry vzdálenosti nebo vzdálenosti od nejdále uniklé látky

Požadavky na vytyčování nebezpečné zóny:

- zamezit nekontrolovatelnému pohybu osob a vozidel
- zabezpečit bezproblémové trasy přístupu záchranných jednotek k místu nehody a bezproblémové trasy při odsunu zraněných osob
- ve směru působení nebezpečných látek zřídit neprůchodné uzávěry ve stanovené vzdálenosti. Do místa z tohoto směru nepustit sanitky, hasiče či další zasahující

složky. Vždy je odkázat pouze na přístupovou trasu

- na přístupové trase zřídit polopropustné uzávěry – na místo propouštět pouze záchranné jednotky

- zabezpečit podpůrnou zónu, tj. zónu s vyčkávacím prostorem, kde se soustředí podpůrné síly. Do této zóny nepouštět nepovolané osoby včetně žurnalistů, televize

Další povinnosti na místě nehody:

- a) omezit rozsah havárie
- b) chránit majetek
- c) identifikace a zajištění účastníků a svědků nehody
- d) zamezit nekontrolovatelnému pohybu osob a vozidel na přístupových trasách
- e) dekontaminace
- f) obnovení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu
- g) provedení dalších potřebných úkonů [2]

6. PŘEHLED O NEHODOVOSTI VOZIDEL PŘEPRAVUJÍCÍCH NEBEZPEČNÉ VĚCI NE POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH V ČESKÉ REPUBLICE V POSLEDNÍCH NĚKOLIKA LETECH

6.1. ZÁKLADNÍ ÚDAJE O NEHODÁCH NA ÚZEMÍ ČESKÉ REPUBLIKY

Statistický přehled uvedený v následujících tabulkách je zpracován na základě údajů systému počítačové evidence nehod v silničním provozu Policejního prezidia České republiky. Počínaje 1. lednem 1979 podléhají statistickému sledování všechny nehody v silničním provozu, které byly dopravní policii nahlášeny a počínaje lednem 2001 jsou ve statistice vedeny nehody, které byly Policii České republiky nahlášeny (povinnost hlásit policii nehodu, převyšující 20000,- Kč, nebo dojde-li ke zranění, usmrcení, nebo ke škodě na majetku třetí osoby), od 1.7.2006 se tato hranice zvýšila na 50000,- Kč a od 1.1.2009 na 100000,- Kč a byl odstraněn institut tzv. „třetí osoby“.

| Rok | Počet nehod celkem | Počet nehod nákladních vozidel | Počet nehod při přepravě nebezpečných věcí | Při nehodě došlo k úniku nebezpečných látek |
|------|--------------------|--------------------------------|--|---|
| 2002 | 190 718 | nezjištěno | 255 | 89 |
| 2003 | 195 851 | nezjištěno | 218 | 10 |
| 2004 | 196484 | 29 234 | 176 | 11 |
| 2005 | 199 262 | 30 867 | 209 | 20 |
| 2006 | 187 965 | 31 329 | 186 | 5 |
| 2007 | 182 736 | 30 073 | 172 | 10 |
| 2008 | 160 376 | 26 841 | 166 | 6 |

| | | | | |
|------|--------|-------|----|---|
| 2009 | 74 815 | 9 783 | 91 | 7 |
|------|--------|-------|----|---|

K dopravní nehodovosti v České republice lze konstatovat, že od roku 1989 je zaznamenáván policisty neustálý nárůst dopravních nehod a havárií. Po neustálém zvyšování dopravních nehod na našich silnicích nastal úbytek těchto nehod a havárií. V roce 2009 je dle statistik počet nehod na pozemních komunikacích v České republice od roku 1990 nejnižší, když nejvíce nehod bylo v roce 1999 a to 225 690. V roce 2009 Policie ČR šetřila celkem 74 815 nehod, při kterých bylo 832 osob usmrceno, 3 536 těžce zraněno a 23 777 osob zraněno lehce. Odhad způsobené škody je ve výši 4 981,09 mil. Kč. V porovnání s rokem 2008 zaznamenáváme pokles u všech základních ukazatelů nehod, tak že pokles počtu nehod je o 85 561, počet usmrcených osob o 160, počet těžce zraněných o 273, lehce zraněných o 999 a odhad hmotné škody o 2 750,4 mil. Kč. Vývoj následků nehod v roce 2009 byl velmi příznivý, neboť zaznamenáváme významný pokles počtu usmrcených a zraněných osob a vysoký je i pokles počtu nehod, který lze především přisoudit legislativní změně.

Jako každý rok bylo nejvíce dopravních nehod zaviněno řidiči motorových vozidel. V roce 2009 se na celkem 67 222 nehodách motorových vozidel podílelo 44 177 řidičů osobních vozidel a 9 783 řidičů nákladních vozidel. [23]

Nemalou měrou se na nepříznivém vývoji dopravní nehodovosti podílí i řidiči vozidel přepravující nebezpečné věci po silnici. K této kategorii nejsou známá žádná přesná čísla, ačkoliv při nehodách má Policie ČR v evidenci dopravních nehod položky jako jsou údaje o vozidle, tj. údaj o jakou přepravu se jedná – přeprava nebezpečných nákladů pevných, kapalných, plyných, nadměrných nákladů apod. Tato položka se již však nenachází v ročním statistickém přehledu nehodovosti v České republice, každoročně vydávaným ředitelstvím služby dopravní policie ČR na základě údajů z počítačové evidence nehod v silničním provozu Ministerstva vnitra. Přes všechny skutečnosti byly získány údaje z policejních statistik počítačového programu Lotus Notes.

Počet dopravních nehod při přepravě nebezpečných věcí (Česká republika):

| Rok | Počet dopravních nehod při přepravě nebezpečných látek | | | | Při nehodě došlo k úniku nebezpečných látek | | | |
|------|--|-----------|----------|--------|---|-----------|----------|--------|
| | Pevný ch | Kapalných | Plynných | Celkem | Pevných | Kapalných | Plynných | Celkem |
| 2002 | 91 | 139 | 25 | 255 | 1 | 82 | 6 | 89 |
| 2003 | 84 | 118 | 16 | 218 | 3 | 7 | 0 | 10 |
| 2004 | 13 | 146 | 17 | 176 | 1 | 10 | 0 | 11 |
| 2005 | 31 | 163 | 15 | 209 | 3 | 15 | 2 | 20 |
| 2006 | 12 | 149 | 25 | 186 | 0 | 5 | 0 | 5 |
| 2007 | 17 | 131 | 24 | 172 | 1 | 9 | 0 | 10 |
| 2008 | 25 | 124 | 17 | 166 | 0 | 5 | 1 | 6 |
| 2009 | 5 | 72 | 14 | 91 | 1 | 5 | 1 | 7 |

Počet nehod se podle těchto údajů pohybuje řádově okolo 90 až 250 nehod za rok. V těchto číslech jsou ale zahrnuty i tzv. „malé dopravní nehody“, které spočívají jen v drobných kolizích, nárazech ze zadu apod., to znamená, že z hlediska obecného ohrožení se jedná o nehody téměř zanedbatelné. Při dopravních nehodách se dále sledují doplňující údaje o únicích přepravovaných látek kde se hodnoty pohybují ve značném rozmezí 5-90 nehod s únikem přepravovaných látek.

Je zřejmé, že dopravní nehody vozidel přepravujících nebezpečné věci přinášejí pro zdraví osob, jejich majetek a ekologické prostředí největší rizika a jako takové by měly být sledovány na prvním místě.

6.2. HLAVNÍ PŘÍČINA NEHOD

Deset nejčtenějších příčin nehod řidičů motorových vozidel:

| Rok | 2009 | 2008 |
|--------|---|---|
| Pořadí | Nejčastější příčiny DN | Nejčastější příčiny DN |
| 1 | Řidič se plně nevěnoval řízení vozidla | Řidič se plně nevěnoval řízení vozidla |
| 2 | Nepřízpůsobení rychlosti stavu vozovky | Nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem |
| 3 | Nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem | Nesprávné otáčení nebo souvání |
| 4 | Nesprávné otáčení nebo souvání | Nepřízpůsobení rychlosti stavu vozovky |
| 5 | Nepřízpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky | Nedání přednosti upravené zn. „Dej přednost v jízdě“ |
| 6 | Jiný druh nesprávné jízdy | Nepřízpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky |
| 7 | Nezvládnutí řízení vozidla | Nezvládnutí řízení vozidla |
| 8 | Nedání přednosti upravené zn. „Dej přednost v jízdě“ | Jiný druh nesprávné jízdy |
| 9 | Vjetí do protisměru | Vjetí do protisměru |
| 10 | Vyhýbání bez dostatečného bočního odstupu | Vyhýbání bez dostatečného bočního odstupu |

[23]

Ze statistik dopravních nehod a havárií vozidel přepravujících nebezpečné věci je zřejmé, že největší měrou se na jejich zavinění podílejí řidiči vozových souprav, převážející nebezpečné věci a nikoliv řidiči protijedoucích či jiných vozidel. Příčin dopravních nehod vozidel přepravujících nebezpečné věci po silnici je několik. V první řadě je příčinou selhání člověka, jeho nekázeň a nepozornost. Protože nerespektování platných obecně závazných norem, včetně pravidel provozu na pozemních komunikacích a značná nekázeň na našich silnicích vede každý rok nejen k značným škodám, ale i ke ztrátám na životech. Rozebráním příčin dopravních nehod vozidel přepravujících nebezpečné látky po silnici musím upozornit na několik aspektů, které byly zjištěny z těchto nehod.

Osoby řidičů vozidel přepravujících nebezpečné věci

Přeprava nebezpečných látek po silnici je specifická a na znalost předpisů náročná činnost. Zaměstnavatelé by měli při přijímání zaměstnanců požadovat kromě náležitého proškolení k této přepravě, dostatečné praxe a kázně také i výpis z evidenční karty řidiče, kterou má veden každý řidič na příslušném Městském úřadu spravující agendu řidičů podle místa trvalého pobytu. Tím by se mohlo zamezit tomu, aby Osvědčení o školení řidičů vozidel přepravujících nebezpečné věci bylo vydáno osobě, která nerespektuje základní pravidla provozu na pozemních komunikacích a u které lze předpokládat opakování i za volantem soupravy převážející nebezpečné látky, jejíž havárie či dopravní nehoda by mohla vážně ohrozit zdraví osob a majetek, popř. i způsobit ekologickou katastrofu. Dále by dle mého názoru měla být zvýšena věková hranice, po jejímž dovršení by řidiči mohla být po provedeném školení svěřena k řízení vozová souprava či vozidlo přepravující nebezpečné látky.

Bezpečnostní přestávky a doby řízení

Řada dopravních nehod je způsobena únavou řidičů. Je zřejmé, že řidiči často nedodržují příslušná ustanovení vyhl.č. 213/1991 Sb., o bezpečnosti práce a technických zařízení při provozu, údržbě a opravách vozidel, kde se pojednává o bezpečnostních přestávkách a dobách řízení pro vnitrostátní přepravu nebo vyhl. č. 108/1976 Sb., o Evropské dohodě o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (AETR), kde se také pojednává o bezpečnostních přestávkách a dobách řízení, ale pro mezinárodní provoz. V praxi se velmi často setkáváme s porušování maximálních dob řízení a nedodržování bezpečnostních přestávek. Tyto doby nedodržují jak řidiči vozidel přepravující nebezpečné látky, tak i řidiči ostatních nákladních automobilů, ale i autobusů.

Umístění a upevnění nákladu

Z Dohody ADR vyplývá, že jednotlivé kusy nákladu nebezpečných látek musí být ve vozidle náležitě uloženy a vhodnými prostředky zajištěny tak, aby se zabránilo znatelnému posunu mezi nimi navzájem, ale i posunu ve vztahu ke stěnám vozidla. To znamená že při nakládání musí být spolehlivě zabezpečeno, že ani řidič, ani ostatní účastníci silničního provozu nebudou přepravovaným nákladem ohroženi a nedojde k poškození přepravovaných věcí. Přitom základní podmínka je použití vhodného

vozidla pro přepravu, správně rozdělit náklad na ložné ploše nebo správně upevnit a zajistit náklad proti pohybu za jízdy. Řidič tak může učinit např. upevňovacími pásy bočnic, posuvnými přepážkami se stavitelnými opěrkami, vzduchovými vaky, protiskluzovými upevňovacími přípravky nebo vlastním přepravovaným zbožím, pokud je každá vrstva celého ložného prostoru zcela vyplněna kusy. Za naložení a zajištění nákladu je zcela odpovědný řidič. Musí dbát na to, aby náklad byl správně naložen, bezpečně zajištěn a způsob jeho jízdy odpovídal druhu naloženého zboží. Náklad nesmí řidiči nijak bránit ve výhledu, ani jej omezovat při bezpečném řízení vozidla. Měla by být dodržena také celková hmotnost vozidla i dovolené zatížení na nápravu. Závady nákladu mohou v průběhu jízdy vést k poškození vozidla, ke smyku, k jeho neovladatelnosti a dokonce i k jeho převrácení. Řada dopravních nehod souvisí s tím, že řidiči často podceňují chování nákladu při jízdě. Toto převážně platí pro řidiče cisternových souprav, kdy se vozidla chovají různě podle druhu nákladu, zda se jedná o tekuté, zrnité či práškové látky. Přechod z běžného nákladního vozidla na cisternu nezvládá okamžitě každý řidič. Proto by i takové informace měly být probírány na pravidelném školení řidičů. Množství látky ovlivňuje chování cisterny jak při projíždění zatáčkami, tak i při brždění či akceleraci. Sypké látky se nemusí ihned po průjezdu zatáčkou vrátit do původní polohy a tím způsobují změnu těžiště vozidla i jeho další chování na silnici. Tekuté látky zase reagují na každé vychýlení a může se při průjezdu nepřiměřenou rychlostí několika zatáčkami stát, že se látka v cisterně přelévá z boku na bok a rozhoupe vozovou soupravu, tak že se stane neovladatelnou a může dojít k jejímu převrácení, v lepším případě pouze na bok.

Vliv alkoholu

Dalšími příčinami dopravních nehod je řízení motorového vozidla pod vlivem alkoholu či omamných a psychotropních látek. Zhoršené reakce a únava v těchto případech vede k závažným dopravním nehodám. V poslední době se v praxi často setkávám i s řízením vozidla pod vlivem alkoholu nejen ve večerních a nočních hodinách, ale čím dál tím častěji se tak děje i přes den a v pracovní době.

Technický stav vozidel

Dalším původcem dopravních nehod je špatný a nevyhovující technický stav vozidel. Při kontrolách policisté často zjišťují, že vozidlo nemá platnou technickou prohlídku a tudíž nemá být co provozováno po pozemních komunikacích, zvláště pokud se jedná o přepravu nebezpečných věcí. Mezi další technické závady lze zařadit špatný technický stav brzdové soustavy, unik provozních kapalin z motorů vozidel, či převodových částí a někdy i ve velkém množství. Přitom špatný technický stav může vést ke změnám jízdních vlastností vozidel a zvýšení nebezpečí jejich selhání v kolizních situacích.

Ostatní příčiny

Ty se shodují obecně s deseti nejčtenějších příčin nehod řidičů motorových vozidel a to například tím, že řidiči nedodržují předepsané rychlosti, zejména při průjezdu zatáčkami, nedodržují bezpečné vzdálenosti, nevěnují se plně řízení vozidel.

6.3. PŘÍKLAD DOPRAVNÍ NEHODY VOZIDLA PŘEPRAVUJÍCÍ NEBEZPEČNÉ VĚCI

Jako názornou ukázkou dopravní nehody s nemalými následky představují jako příklad následující dvě nehody nákladních vozidel přepravujících nebezpečné věci.

K první dopravní nehodě nákladního vozidla přepravující nebezpečnou látku – butylacetát došlo na silnici vedoucí z Karlových Varů na Prahu u obce Lubence.

Butylacetát – $\text{CH}_3\text{COOC}_4\text{H}_9$, je pohyblivá, čirá, bezbarvá, nebo slabě nažloutlá kapalina, nejčastěji používaná jako rozpouštědlo pro barvy, laky, aj. Látka je uvedena v seznamu závazně klasifikovaných nebezpečných chemických látek podle přílohy 1 k Vyhlášce č. 369/2005 Sb. Symbol nebezpečnosti ADR/RID UN 3082, 9, III.

Nepříznivé účinky rychle se odpařující látky jsou hořlavost, kdy páry jsou lehce vznětlivé, výpary jsou těžší než vzduch a při smíchání se vzduchem mohou způsobit výbušnou směs, vdechování par má narkotické účinky a může způsobit ospalost či závratě, opakovaná expozice může způsobit popraskání nebo vysušení kůže, Je škodlivý

pro ryby a plankton.

Technickou příčinou dopravní nehody byla únava řidiče, který na neopatrný mikrookamžik usnul, čímž se plně nevěnoval řízení vozidla.





K druhé dopravní nehodě došlo dne 26.06.2009 kolem 13:20 hod na silnici I/6 v kilometru 127,92 u obce Lotek . K nehodě došlo tak, že řidič návěsové soupravy - tahač návěsů + speciální návěs, jel po silnici I/6 ve směru od Chebu na Karlovy Vary. Z neznámých příčin vyjel pravými koly na krajnici a strhl řízení doleva. Návazně dostal se soupravou smyk, který skončil převrácením soupravy na pravý bok. Řidič měl jet tak, aby obě vozidla soupravy byla stále na vozovce.

Nákladní vozidlo převáželo

sirouhlí

k

| | |
|------------|---|
| UN kód | 1131 |
| Vlastnosti | Lehce vznětlivá, jedovatá kapalina s ostrým zápachem, páry jsou těžší vzduchu, se vzduchem tvoří jedovaté a výbušné směsi, má narkotické a leptavé účinky, způsobuje křeče, ochrnutí dýchání až smrt. |
| Kemler | 336 |





7. NÁVRHY A MOŽNÁ OPATŘENÍ

Silniční nákladní doprava se vzhledem ke své intenzitě stává velmi aktuálním a závažným problémem, který vyžaduje systematická a závažná řešení. Nebezpečné faktory, spojené s přepravou a manipulací nákladu, mohou vést ve svém konečném projevu k ohrožení života a zdraví osob, k vážnému poškození životního prostředí a k ohrožení veřejného i soukromého majetku. Zvláště závažnými riziky je doprovázena přeprava nebezpečných věcí po silnici. Dosavadní statistika dopravní nehodovosti poukazuje zejména na havárie a dopravní nehody vozidel přepravujících plyny, hořlavé kapaliny a žíraviny, při kterých v důsledku úniku přepravovaných látek muselo dojít k evakuaci osob (Ostrava, Frýdek-Místek) nebo byly ohroženy přímo obytné celky (Pardubice) nebo byla natolik kontaminovaná okolní půda nebezpečnými látkami, že její dekontaminace trvala několik týdnů a měsíců (Poděbrady, Uhy).

Není to však jen přeprava nebezpečných látek po silnici, která ohrožuje velké městské aglomerace. Je nezbytné si uvědomit, že v současné době nákladní vozidla kategorie N3 obsahují při přepravě takové množství pohonných hmot (až 1 500 l), jejichž únik v důsledku nehody či havárie může vyvolat značné škody. Z tohoto důvodu je skutečně nezbytné stanovit základní opatření, která by eliminovala tato závažná rizika, spojená s průjezdem nákladních vozidel a nákladních souprav velkými aglomeračními celky, zejména v jejich kritických místech (křižovatky, mosty, nemocnice, kulturní zařízení, školní a výchovná zařízení apod.) .

Základním a vcelku nejjednodušším opatřením je omezení silniční nákladní přepravy hustě obytnými aglomeracemi zejména tam, kde jsou k dispozici objízdné trasy nebo kde byly vybudovány silniční obchvaty. Při analýze silniční sítě (pozemních komunikací) měst a jejich okolí je zřejmé, že jedním ze základních preventivních opatření je vyloučení tranzitní silniční nákladní dopravy z města, zejména z jejich centrální části. Toto lze vhodně provést instalací dopravních značek zakazujících tranzit silniční nákladní dopravy středem města a vést ji na objízdné trasy. Pro objektivní posouzení těchto objízdných tras lze vhodně využít i obsah Havarijního plánu měst, který je k dispozici Integrovanému záchrannému systému pro případ mimořádných a krizových událostí, havárií, živelných pohrom apod.

Současný stav pozemních komunikací větších měst a přilehlé okolí umožňuje soustředit

veškerou tranzitní silniční dopravu mimo centrum města tak, aby vyhovovala požadavku plynulého provozu automobilové nákladní dopravy a současně aby byla eliminována výše uvedená rizika ohrožující život a zdraví občanů, jejich majetek a životní prostředí. Uvedené opatření přispěje i k zlepšení situace městské hromadné dopravy, k její plynulosti a bezpečnosti a rovněž tak zlepši situaci v individuální automobilové dopravě občanů.

Jako druhé opatření (druhou fází) lze stanovit omezení spočívající ve stanovení zón se zákazem vjezdu nákladních vozidel nad 3,5 tuny nejvyšší povolené hmotnosti a nad 7,5 tuny nejvyšší povolené hmotnosti (viz opatření v hl. městě Praze). Uvedené omezení by do značné míry zamezilo dalšímu znečišťování ovzduší města a omezilo by hlučnost a prašnost. Toto opatření nevyvolává problémy v zásobování a výstavbě a vede ke korigování nákladní silniční dopravy tak, aby byl povolen vjezd jen skutečně potřebným a požadovaným vozidlům. Opět je to další cesta ke zlepšení hromadné městské přepravy osob.

Určitě bude nutné řešit technický stav vozidel provozovaných na pozemních komunikacích. Ač za posledních několik let dochází ke značnému rozvoji technologií a zlepšování materiálů. Původně cisterny byly z laminátu, u nichž docházelo ke snadnému porušení a prasknutí, soudobé materiály jsou značně odolné, kdy je minimum případů jejich lehkému poškození a úniku nebezpečných látek do prostředí. I přesto se technický stav vozidel přepravujících nebezpečné látky vzhledem ke zvyšujícímu se stáří vozidel snižuje. K tomuto by mohlo napomoci zvýšení silniční daně na základě stáří vozidel tak, aby se vozidlo starší dvaceti let nevyplatilo provozovat oproti mladším vozidlům. Ty nejstarší vozy jsou samozřejmě větší zátěží pro životní prostředí, ale také neplní dnešní bezpečnostní standardy. Vzhledem k průměrnému stáří vozového parku v České republice, který činí 14,5 roku, byl od 1.1.2009 zaveden poplatek ekologické daně, která se platí při registraci čtyřkolového motorového vozidla do 3,5t. Daň se platí jak při registraci vozidla v ČR při dovozu z ciziny tak i při změně vlastní v ČR. Daň se platí jen jednou, při dalších změnách majitele se daň již neplatí. Daň neplatí motorky, vozidla nad 3,5t a oficiální veteráni.

- 1) 10.000Kč - automobily s normou EURO 0, většinou vyrobené do roku 1992.
- 2) 5.000Kč - automobily s normou EURO I, většinou vyrobené do roku 1995.
- 3) 3.000Kč - automobily s normou EURO II, většinou vyrobené do roku 1999.

Tímto opatření je znevýhodněn pouze převod vozů na nové majitele a ten, kdo nadále jezdí svým starým vozidlem, není nijak postižen a emisní norma u těchto vozidel je většinou nevyhovující.

Velice ožehavé a médii probíranou problematikou je přetěžování nákladních vozidel, které má za následek zhoršování technického stavu pozemních komunikací, ale zejména technického stavu samotných vozidel a pozemní komunikace, čímž je ohrožena bezpečná jízda vozidla a neodmyslitelně i možné ohrožení ostatních účastníků.

Vyvstává i problém označování vozidel přepravujících nebezpečné věci, neboť tabulka s UN kódem označující přepravovanou látkou se do rámečku skládá z jednotlivých čísel, jejichž sadu má řidič, který podle konkrétní přepravované látky z těchto čísel sestaví identifikační znak této látky stanovený zákonem, avšak pak netvoří nerozdělitelný celek. Z praxe je časté, že při nehodě dojde k poškození rámečku obsahující tato čísla, které se uvolní a často vypadají ven, tím se znemožní okamžitá identifikace přepravované látky a tak i rychlé zjištění hrozícího nebezpečí.

Nesmíme zapomenout ani na nejdůležitější faktor – samotného řidiče nákladního vozidla, neboť největší podíl na nehodovosti má selhání lidského faktoru. Zejména řidiči porušují platné právní předpisy tím, že nedodržují předepsanou rychlost, bezpečné vzdálenosti, doby řízení a přestávek, nevěnují se plně řízení, aj.. Zde by bylo možné zpřísnit legislativu k povolování řízení nákladního vozidla tak, aby řízení nákladního vozidla předcházela dostatečná praxe v řízení v souladu s vyzrálostí, odpovědností a vzdělaností řidiče.

Mezi další z navrhovaných řešení a preventivních či represivních opatřeních a dále likvidaci již vzniklých následků je zřízení v rámci skupiny dohledu na bezpečnost a plynulost silničního provozu každého dopravního inspektorátu samostatné oddělení a zajisti tak odborné a kvalitní zvládnutí úzké specializace jednotlivých policistů se vzděláním zaměřeným na silniční nákladní a osobní dopravu spojenou s přepravou nebezpečných věcí, čímž by se odstranila neznalost této problematiky samotnými policisty a tím i prolomení jejich psychické bariéry při komplexní kontrole nákladních vozidel, které jsou v současné době prováděny v co nejmenší míře a jejich zaměření je omezeno na kontrolu nejvyšších

povolných rychlostí vozidel ze záznamových listů.

Vzdělání by mělo být rozšířeno o získání dobré znalosti alespoň jednoho světového jazyka, což by napomohlo ke kvalitnějšímu dorozumívání se s řidiči cizích států, pro něž je Česká republika, vzhledem k zeměpisné poloze, převážně tranzitní zemí. Jazykové vzdělávání policistů specializovaného oddělení by mělo probíhat v pravidelných týdenních seminářích doplněné krátkodobými kurzy k problematice silniční nákladní dopravy a ADR, kde by mělo docházet k výměně zkušeností a získávání nových informací a poznatků v souvislosti se stále probíhající změnou právních norem.

V rámci specializovaného oddělení by bylo nutné zajistit potřebné komplexní vybavení výjezdového vozidla technickými prostředky (dokumentační technické prostředky, prostředky k vážení vozidel, ke zjištění přítomnosti alkoholu a jiných návykových látek v těle řidiče, komplexní počítačové vybavení s výstupem, připojení do policejních databází a systémů.

Oddělení by mělo také úzce spolupracovat s výjezdovou skupinou dopravních nehod. Při dopravní nehodě, na níž mělo účast nákladní vozidlo přepravující nebezpečné látky by se dostavila i hlídka specializovaného oddělení, aby byly řádně a důkladně vyšetřeny všechny příčiny dopravní nehody a kontrola plnění všech náležitostí nutných pro provozování silniční nákladní dopravy..

Další součinnost by probíhala s hlídkami celní správy, jež by měla za výsledek komplexní kontroly nákladu, čímž by se zvýšila možnost odhalení neoprávněně převážených věcí a osob, nalezení hledaných či odcizených předmětů a vozidel.

Spolupráce by měla být také s obecními úřady s rozšířenou působností a s krajskými úřady v oblasti porušení právních norem a ukládání sankcí za přestupky. Nepostačí zde pouze hrozby postihů vyplývající ze zákonů, ale je třeba, aby peněžité sankce a zákazy činnosti nebyly postihovány pouze na spodních hranicích své výše, zvýšit obavu z postihu a také přimět řidiče a dopravce k odpovědnosti.

Bylo by také potřebné řešit otázku výběru vhodných míst k provádění kontrol na pozemních komunikacích. Zvolit a zajistit taková místa, kde je soustředěna zvýšená průjezd nákladních vozidel a místa se zvýšenou nehodovostí vyplývající ze statistik dopravních nehod nákladních vozidel. Místa musí splňovat všechna bezpečnostní opatření tak, aby nebyla ohrožena bezpečnost zastavených vozidel, okolního provozu ani samotného kontrolujícího

policisty. Dále volit místa, kde by bylo možné vozidlo, v případě závažných závad na vozidle zjištěných při kontrole, ponechat bezpečně odstavené, aniž by tvořilo překážku silničního provozu.

Řešení citlivých problémů a nalezení co nejoptimálnějších a nejefektivnějších prostředků bude do budoucna velmi potřebné a aktuální, neboť je třeba v rámci zvyšování bezpečnosti a plynulosti silničního provozu na pozemních komunikacích přistoupit k účelnému vytváření komplexně přijatelných podmínek pro odpovědný přístup a chování řidičů a dopravců, sestavení a realizaci preventivních opatření vedoucí ke zlepšení současné nelichotivé skutečnosti.

ZÁVĚR

Po proniknutí do základů problematiky silniční nákladní dopravy přepravující nebezpečné látky a s využitím praktických zkušeností, které jsem získávala po pětiletou dobu působení na dopravním inspektorátu, vyvstává mnoho otevřených a širokou veřejností diskutovaných problémů v souvislosti s bezpečností a plynulostí silničního provozu na pozemních komunikacích. V této kapitole bych chtěla některé problémy vyzvednout a navrhnout možné podněty k jejich řešení, která by bylo možné uplatnit v preventivní i represivní složce a formulovat několik možných doporučení, které by mohly alespoň částečně přispět k zlepšení dopravně bezpečnostní situace na pozemních komunikacích a vlivu silniční doprava na životní prostředí

I když je již tato problematika silniční nákladní dopravy poměrně obsáhle zakotvena v zákonech, mezinárodních smlouvách a jiných právních úpravách, postihy přestupků s tím souvisejících jsou minimální, morálka na pozemních komunikacích je uvolněná, převládají snahy dopravců maximalizovat zisky na úkor bezpečnosti samotných řidičů a tím i vážné ohrožení životů ostatních účastníků, životního prostředí, technického stavu pozemních komunikací aj..

Vzhledem k rozsahu problematiky silniční nákladní a osobní dopravy, včetně přepravy nebezpečných věcí v silniční dopravě, text práce stručně shrnuje základní informace a má za úkol uvést čtenáře do pojmů a základních vztahů a připravit a motivovat jej k pečlivějšímu studiu této problematiky. Tím se mi nepodařilo zcela naplnit předpokládaný cíl vlastní práce a dané téma zpracovat v komplexním vlivu na životní prostředí a určit veškerá rizika s tím související.

Text by měl pomoci přiblížit problematiku přepravy nákladů a nákladů nebezpečných látek po pozemních komunikacích zejména řidičům nákladních vozidel přepravující nebezpečné věci a příslušníkům Policie ČR, aby se v praxi bez obav a zdokonalovali své odborné znalosti a dovednosti.

Zvýšenou prevencí by tak mohli přispět k tomu, aby silniční nákladní a osobní doprava po pozemních komunikacích a porušování předpisů s ní spojených se zlepšila a aby nedocházelo k dopravním nehodám, které se nemusí vždy obejít bez lidských

tragédií nebo ekologických katastrof.

Byly použity pracovní metody vycházející ze studia materiálů a právní literatury zaměřené na silniční nákladní a osobní dopravu a dalších témat souvisejících s danou problematikou. Dále bylo využito komparativních (srovnávacích) metod a sekundární analýzy na základě statistik ke zjištění příčin dopravních nehod na nichž mají účast nákladní vozidla.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

1/ BARTLOVÁ, I., *Nebezpečné látky I*. Ostrava: Sdružení požárního a bezpečnostního inženýrství Spektrum, 2000.151s.

ISBN: 80-86111-60-1

2/ BÍLÝ, F., PLACHÝ, R., PŘIBYL, M., *Přeprava nebezpečných věcí v silniční dopravě podle dohody ADR*. 1. vyd. Praha: MV ČR, odbor personální práce a vzdělávání, 2004. 108 s.

3/ KOPECKÝ, Z., PAVLÍČEK, K., *Dopravně bezpečnostní činnost (zvláštní část)*. 1. vyd. Praha: Police History, 2006. 351 s. ISBN 8086477-32-0

4/ MARES, P., ČECHMÁNEK, B., HROMÁDKA, M., KRAMÁŘ, K., RAJMAN J., *Policejní právo, právní předpisy s komentářem*. 2. vyd. Praha: Linde, 2004. 359 s.

ISBN 80-7201-482-X

5/ PAVLÍČEK, K., KOPECKÝ, Z., *Dopravně bezpečnostní činnost (obecná část)*. 1. vyd. Praha: Police History, 2004. 199s. ISBN 8086477-24-X

6/ PETRUNČÍK, P., *ADR 2005, Přeprava nebezpečných věcí po silnici*. 1. vyd. Praha: Sdružení automobilových dopravců ČESMAD Bohemia, 2005. 204 S.

ISBN 80-903427-2-8

7/ *Skriptá AETR*. [cit. 1.2.2007]. Dostupné na ŘSDP: <http://ppportal.pcr.cz/rsdp/rsdp.htm>

8/ Zákon č. 12/1997 Sb., o bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích.

- 9/ Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích.
- 10/ Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě.
- 11/ Zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla.
- 12/ Zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů.
- 13/ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změně některých zákonů.
- 14/ Vyhláška č. 31/2001 Sb., o řidičských průkazech a o registru řidičů.
- 15/ Vyhláška č. 108/1976 Sb., o Evropské dohodě o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (AETR).
- 16/ Vyhláška č. 167/2002 Sb., kterou se provádí zákon č. 247/2000 Sb., o získávání odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změně některých zákonů.
- 17/ Vyhláška č. 277/2004 Sb., o stanovení zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel, zdravotní způsobilost k řízení motorových vozidel s podmínkou a náležitosti lékařského potvrzení osvědčujícího zdravotní důvody, pro něž se za jízdy nelze na sedadle motorového vozidla připoutat bezpečnostním pásem.
- 18/ Vyhláška č. 341/2002 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích.
- 19/ Nařízení Rady (EHS) č. 561/2006, o harmonizaci některých předpisů v sociální

oblasti týkajících se silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) 2135/98 a o zrušení nařízení Rady EHS) č. 3820/85 (s účinností dne 11.4.2007).

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

21/ ZP PP č. 85/2006, kterým se upravuje postup příslušníků Policie ČR při dohledu na bezpečnost a plynulost silničního provozu a šetření dopravních nehod.

22/ Statistika nehodovosti – Policie České republiky. Dostupné na:
<http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-178464.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d>

23/ MP ředitele služby dopravní policie PP ČR č. 2/2001, kterým se upravuje postup příslušníků Policie ČR při používání elektronických vah výrobce HAENNI AND Cie AG CH – 3303 JEGENSTORF, Švýcarsko.