

UNIVERZITA JANA AMOSE KOMENSKÉHO PRAHA

BAKALÁŘSKÉ KOMBINOVANÉ STUDIUM

2011 – 2014

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

Filip Koubek

Dohody AETR a ADR a jejich význam pro bezpečnost a plynulost silniční dopravy

Praha 2014

Vedoucí bakalářské práce: JUDr. Jozef Bandžak, Ph.D.

JAN AMOS KOMENSKY UNIVERSITY PRAGUE

BACHELOR COMBINED (PART TIME) STUDIES

2011 - 2014

BACHELOR THESIS

Filip Koubek

**AETR a ADR agreements and their importance to safety and fluency
of road transport**

Prague 2014

The Bachelor Thesis Work Supervisor: JUDr. Jozef Bandžak, Ph.D.

Prohlášení

Prohlašuji, že předložená bakalářská práce je mým původním autorským dílem, které jsem vypracoval samostatně. Veškerou literaturu a další zdroje, z nichž jsem při zpracování čerpal, v práci řádně cituji a jsou uvedeny v seznamu použitých zdrojů.

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v univerzitní knihovně.

V Praze dne:

Filip Koubek

.....

Poděkování

Chtěl bych poděkovat JUDr. Jozefu Bandžakovi, Ph.D. za vstřícné vedení při zpracování mé bakalářské práce. Dále bych poděkoval všem řidičům, kteří byli trpěliví a vstřícní při vyplňování dotazníku.

Anotace

Bakalářská práce se zabývá pohledem studenta bakalářského studia oboru Bezpečnostní studia a pracovníka Oddělení dopravních nehod Krajského ředitelství policie hlavního města Prahy na problematiku mezinárodních dohod AETR a ADR v souvislosti s pácháním přestupků a dopravních nehod v mezinárodní kamionové dopravě, zejména se zaměřením na souvislost s bezpečnostními přestávkami v době řízení.

První polovina práce se zaměřuje na teoretické výklady norem a pramenů mezinárodních dohod AETR a ADR. Následuje praktická část ve formě dotazníku a analýza dopadu dohod na bezpečnost a plynulost mezinárodní kamionové dopravy.

Klíčové pojmy

AETR, ADR, analýza, bakalářská práce, bezpečnost silničního provozu, doby řízení, doby přestávek, dotazník, nebezpečné věci, tachografy

Annotation

This Bachelor thesis is concerned with the view of a Bachelor student and employee in the Traffic accident department of the Regional directorate of the Police of the Czech Republic of the AETR and ADR international agreements issue in the connection with the commission of offences and traffic accidents within the international road transport, especially with a view to the connection with the safety breaks between the driving periods.

The first part of the thesis is focused on the theoretical interpretation of the regulations and sources of the AETR and ADR international agreements. It is followed by a practical part in the form of a questionnaire and an analysis of the agreements' impact on the safety and fluency of the international road transport.

Key words

AETR, ADR, analyses, Bachelor thesis, safety of road transport, driving period, break, questionnaire, dangerous goods, tachographs

OBSAH

Úvod.....	9
1. Dohody AETR.....	11
1.1 AETR.....	12
1.2 Nařízení EU č. 561/2006.....	14
1.2.1 Působnost nařízení č. 561/2006	15
1.2.2 Doba řízení vozidla	16
1.2.3 Přestávka v řízení vozidla	16
1.2.4 Doba odpočinku řidiče	17
1.2.5 Výjimky z nařízení č. 561/2006	18
2. Nařízení č. 3821/85	19
2.1 Mechanický tachograf.....	20
2.2 Digitální tachograf	21
2.3 Dopravce a jeho povinnosti.....	22
2.4 Řidič a jeho povinnosti	23
3. Dohoda ADR.....	25
3.1 Dohoda ADR – příloha A	26
3.1.1 Třídění nebezpečných látek	28
3.1.2 Bezpečnostní značky.....	29
3.1.3 Identifikační číslo látky - UN číslo	30
3.1.4 Identifikační číslo nebezpečnosti - Kemmlerův kód	30
3.1.5 Označování vozidel převážejících nebezpečné věci	32
3.2 Dohoda ADR – příloha B	35
3.2.1 Požadavky na dopravní jednotky a jejich vybavení.....	35
3.2.2 Požadavky na konstrukci vozidel.....	37

3.3. Doprava nebezpečných věcí v ČR	38
4. Přestupky páchané na úseku silničního hospodářství	39
5. Dopravní nehody v souvislosti s porušením dohod AETR a ADR.....	43
5.1 Příčiny vzniku dopravních nehod	44
5.2. Statistiky dopravních nehod na území ČR.....	45
6. Vliv dohody AETR a ADR na bezpečnost a plynulost dopravy.....	48
6.1. Analýza dohody AETR a nařízení č. 561/2006	48
6.1.1 Analýza dob řízení vozidla	49
6.1.2 Analýza dob odpočinku řidiče	50
6.1.3 Shrnutí analýzy AETR a nařízení č. 561/2006	50
6.2. Analýza nařízení č. 3821/85.....	50
6.3. Analýza dohody ADR.....	51
6.4. Výzkum formou dotazníku	52
6.5 Shrnutí analýzy dohod a výzkumu dotazníkem	59
Závěr	62
Seznam použitých zdrojů.....	66
Seznam použitých zkratk	69
Seznam obrázků	70
Seznam grafů.....	71
Seznam příloh	73
Bibliografické údaje	83

ÚVOD

Mezinárodní i vnitřní silniční nákladní doprava na území České republiky zaznamenala po roce 1989 převratný a překotný vývoj a přinesla s sebou také mnohé problémy, spojené zejména s jejím zvýšeným pohybem. Česká republika se tímto, i částečně po vstupu do Schengenského prostoru stala v kamionové dopravě tranzitní zemí mezi Východem a Západem. Na našich pozemních komunikacích se objevili noví dopravci, přepravující většinou nákladními vozidly velké objemy zboží a dalších potřeb pro každodenní život člověka. Zvýšený pohyb nákladní kamionové dopravy tak měl negativní vliv na vyšší počet přestupků a tím i na vývoj dopravní nehodovosti v České republice.

Po připojení České republiky k Evropské unii v květnu 2004 byla naše země nucena přijmout legislativu Evropské unie včetně oblasti mezinárodní kamionové dopravy. Změna přinesla řadu nařízení a směrnic, kterými se museli a dodnes musí naši dopravci řídit. Tato legislativa pro mezinárodní kamionovou dopravu byla přijata zeměmi Evropské unie dříve, než do EU vstoupila i ČR. Ještě před rokem 1989 však přistoupilo tehdejší Československo k dohodám AETR a ADR. Tato bakalářská práce se bude zabývat dohodami AETR a ADR a jejich souvisejícími předpisy, které mají přímý vliv na dodržování bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.

Cílem bakalářské práce bude analýza významu a vlivu mezinárodních dohod AETR a ADR na bezpečnost a plynulost mezinárodní kamionové dopravy v příčinné souvislosti a ovlivnitelnosti s páčáním přestupků a dopravních nehod v této dopravě, zejména se zaměřením na bezpečnostní přestávky v době řízení.

Problematika dohod AETR a ADR je velmi obsáhlá, takže nebylo možno je podrobně a detailně analyzovat, neboť by nepochybně přesáhly rámeček této bakalářské práce. Jen dohoda ADR má i s přílohami několik stovek stran a průběžně se novelizuje. V první polovině své bakalářské práce se tedy zaměřím na obecné a teoretické výklady norem a pramenů mezinárodních dohod AETR a ADR a s nimi souvisejících dalších předpisů, které se stručně vyjmenuji. V druhé polovině práce se budu věnovat praktické části dohod a páčání přestupků a dopravních nehod na poli kamionové dopravy.

Závěrem bakalářské práce bude snaha analyzovat vliv výše uvedených dohod na bezpečnost a plynulost kamionové dopravy.

Při zpracování bakalářské práce budu vycházet ze znalostí získaných během mého studia oboru Bezpečnostní studia na Univerzitě Jana Amose Komenského, dosavadního působení v Oddělení dopravních nehod na Krajském ředitelství policie hlavního města Prahy, dále z dostupné literatury, dosavadních platných zákonů, směrnic a nařízení Evropské unie, statistik Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR a informací umístěných na internetu.

Metodami použitými ke zpracování bakalářské práce budou zejména metoda popisná, která je využita v první polovině bakalářské práce a metoda empirická a analýza doplněná dotazníkem, které jsem použil v druhé polovině bakalářské práce. Poznatky z dotazníku se pokusím konfrontovat s cílem bakalářské práce.

1. DOHODY AETR

Dohody AETR jsou v Evropě v podstatě tvořeny dvěma v současné době platnými právními úpravami a jsou platné na území států Evropské unie i států mimo Evropskou unii, které se zavázaly k jejímu dodržování. Zkratka AETR pochází z francouzského názvu „*Accord européen sur les transports routiers*“, což v překladu do češtiny znamená „Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě“.¹

První právní úprava se týká Evropské dohody o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě, jejíž právní předpis je v České republice ustanoven vyhláškou č. 108/1976 Sb. Tato dohoda vznikla ještě před vstupem České republiky do Evropské unie a byla několikrát novelizována, a to vyhláškou Ministerstva zahraničních věcí č. 82/1984 Sb., která vstoupila v ČSSR v platnost v srpnu 1983, a sdělením Ministerstva zahraničních věcí č. 80/1994 Sb., jehož dodatek ke smlouvě č. 2 byl přijat dne 24. dubna 1994.²

Druhá dohoda neboli Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 (dále jen „nařízení č. 561/2006“) navazuje na předchozí dohodu AETR. Tímto nařízením se řídí silniční doprava uvnitř celé Evropské unie v současné době. Tato dohoda je doprovázena několika nařízeními Evropské komise, která výše uvedené nařízení doplňují a upřesňují. Nařízení č. 561/2006 je ve svém obsahu velice shodné s dohodou AETR, protože dohoda AETR byla předlohou při jeho vzniku.

Z celého ustanovení dohody AETR a nařízení č. 561/2006 jsou zejména pro řidiče nákladních či jiných vozidel nejvíce důležité doby řízení, přestávek a odpočinků, které nemohou nijak jinak kromě uvedených výjimek prodlužovat či zkracovat. Dále jsou ve vztahu k řidiči důležité doby ostatních pracovních činností.

V dalších dvou podkapitolách týkajících se těchto uvedených dohod budou popsána zejména ta důležitá ustanovení, která mají vliv na bezpečnost a plynulost

¹ AETR. [online]. [cit. 2013-10-23]. Dostupné z: http://cs.wikipedia.org/wiki/AETR#cite_note-Pitrova253-1.

² MACHAČKA, I. *AETR. Pravidla práce osádek v mezinárodní silniční dopravě. Povinnosti dopravce a řidiče. Tachografy a jejich použití*. Praha: BertelsmannSpringer, 1999, str. 5. ISBN 80-85629-15-1.

silniční dopravy a která přímo ovlivňují řízení, pracovní činnost řidičů a bezpečnost silniční dopravy.

1.1 AETR

Dohoda AETR – „Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě“ je mezinárodní dohoda, která vznikla v roce 1970 v Ženevě, a ve znění pozdějších předpisů platí dodnes. Dohoda AETR přesně vymezuje podmínky pro profesionální řidiče a jejich zaměstnavatele. Dále tato dohoda vymezuje základní pojmy, určuje podmínky, kdy se na profesionální účastníky silničního provozu vztahuje, udává věkové i profesionální požadavky na řidiče, určuje maximální dobu řízení, přestávky řidičů a udává také výjimky z těchto pravidel.³

Dohoda AETR je v České republice upravena novelizovanou vyhláškou č. 80/1994 Sb. o Evropské dohodě o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě. Pro tehdejší Československou socialistickou republiku tato dohoda vstoupila v platnost 2. června 1976.⁴

Podle Machačky je dohoda AETR stále v platnosti a platí pro dopravu na území členských států Evropské unie a států, které nejsou členy Evropské unie, ale přijaly dohodu AETR. To znamená, že například doprava mezi Českou republikou a Ruskou federací pro vozidla registrovaná v ČR podléhá po celé trase dohodě AETR.⁵

K dohodě AETR se do současné doby připojilo celkem 49 států z celé Evropy. Dohoda si klade za cíl zlepšit a podpořit rozvoj mezinárodní nákladní, ale i ostatní silniční dopravy. Podle Machačky je dále touto dohodou podpořena bezpečnost silničního provozu a v neposlední řadě jsou zde hlavně upraveny podmínky práce

³AETR. [online]. [cit. 2013-11-25]. Dostupné z: <http://www.doprava.vpraxi.cz/aetr.html>.

⁴Vyhláška ministra zahraničních věcí č. 108 o Evropské dohodě o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (AETR) ve znění vyhlášky MZV č. 82/1984 Sb. a sdělení MZV č. 80/1994 Sb. In: *Sbírka zákonů. Československá socialistická republika. 1976, částka 21, s. 518-534.* Dostupné z: http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=108/1976&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy.

⁵MACHAČKA, I. *Nářízení 561, 3821 a AETR do kabiny*. 3. vyd. Praha: SYSTEMCONSULT, 2007, s. 4. ISBN 80-85629-24-0.

v mezinárodní silniční dopravě.⁶ Platí na území každé smluvní strany pro veškerou mezinárodní silniční dopravu, která je prováděna jakýmkoliv vozidlem.

Dohoda AETR má celkově 25 článků a dvě přílohy, které se zabývají záznamovými zařízeními. Považuji za nutné uvést v této práci několik důležitých článků této dohody, které jsou klíčové pro bezpečnost a plynulost silničního provozu a které jsou podstatou dohody AETR.

Podle Machačky je v článku 1 stanovena působnost tohoto nařízení. Článek 2 ustanovuje, za jakých podmínek se dohoda AETR nemusí vztahovat na členy osádky. Jsou zde taxativně uvedena vozidla, která jsou vyňata z působnosti dohody AETR. Článek 5 ustanovuje požadavky na osádku vozidel a zejména na jejich věk. Vozidla nepřesahující celkovou hmotnost 7,5 tun mohou dle nařízení řídit řidiči ve věku nad 18 let. U ostatních vozidel s celkovou hmotností nad 7,5 tuny je stanoven věk řidiče nad 21 let za předpokladu, že řidič vlastní osvědčení o odborných schopnostech.

V článku 6 stanoví dohoda AETR celkovou dobu řízení vozidla, která smí být maximálně 9 hodin za jeden den. Tuto dobu řízení lze prodloužit na 10 hodin, a to maximálně dvakrát za týden. Dále je zde stanoveno, že v období po sobě jdoucích čtrnácti dnů nemůže tato doba řízení přesáhnout celkově 90 hodin. Článek č. 7 určuje, že řidič musí mít po 4,5 hodinách nepřetržitého řízení vozidla přestávku minimálně 45 minut. Tato přestávka však jde různě kombinovat. V přestávce řidič nemůže vykonávat jinou činnost. Článek 8 ustanovuje, že řidič musí mít v průběhu 24 hodin řádný odpočinek minimálně 11 nepřerušovaných hodin. Tento odpočinek může být zkrácen na 9 hodin a to maximálně třikrát za týden. Podmínkou však je, že si tento zkrácený odpočinek adekvátně nahradí. Podle článku 9 se může řidič od výše uvedených dob řízení, přestávek a odpočinků odchýlit, pokud je to nutné pro dojetí do vhodného místa zastávky, avšak nesmí při tom ohrozit bezpečnost silničního provozu.

V článku 10 je uvedena povinnost vybavit každé vozidlo, které bude užito v souladu s dohodou AETR, kontrolním zařízením.⁷

⁶MACHAČKA, I. *AETR Pravidla práce osádek v mezinárodní silniční dopravě. Povinnosti dopravce a řidiče. Tachografy a jejich použití*. Praha: BertelsmannSpringer, 1999, s. 7. ISBN 80-85629-15-1.

⁷MACHAČKA, I. *AETR Pravidla práce osádek v mezinárodní silniční dopravě. Povinnosti dopravce a řidiče. Tachografy a jejich použití*. Praha: BertelsmannSpringer, 1999, s. 10 až 15. ISBN 80-85629-15-1.

V příloze „Kontrolní zařízení“ dohody AETR jsou zahrnuta všeobecná ustanovení na schválení typu kontrolního zařízení, kde se hlavně v článku 10 uvádí, že „zaměstnavatel a řidiči odpovídají za správné fungování zařízení“. Dále se v požadavcích na konstrukci, zkoušení, montáž a kontrolu uvádí obecné vlastnosti a funkce kontrolního přístroje. Následují konstrukční požadavky na kontrolní přístroj, požadavky na záznamové listy a také na montáž kontrolního přístroje. Zde jen poznámka, že řidič musí mít kontrolní přístroj umístěný ve vozidle, aby mohl mít dobrý výhled na rychloměr, ukazatel ujeté vzdálenosti a hodiny. Záznamová zařízení musí být také zaplombována. Poslední část přílohy dohody AETR se týká kontrol a ověřování záznamových zařízení, zahrnujících provedenou montáž zařízení i jeho případnou kontrolu a periodické provádění opakovaných kontrol, při nichž se především kontroluje správná funkce přístroje a neporušenost plomb.⁸

Podrobnější popis záznamového zařízení je uveden v kapitole č. 3, kde jsou popsány typy kontrolních zařízení, jejich funkce a způsoby záznamů. Jak již bylo uvedeno výše, dohoda AETR, nařízení č. 561/2006 a č. 3821/85 si jsou velmi podobné. Dále se tedy této problematice budu věnovat i v následující podkapitole.

1.2 Nařízení EU č. 561/2006

Evropská unie zavedla nařízením č. 561/2006 nová pravidla v prostředí mezinárodní silniční dopravy uvnitř EU. Toto nařízení nahradilo původní nařízení č. 3820 z roku 1985, které plnilo obdobnou roli jako před tím dohoda AETR. Celé nařízení č. 561/2006 má název „*Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 ze dne 15. března 2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85*“⁹.

⁸ Sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 62/2010 Sb. m. s., o práci osádek vozidle v mezinárodní silniční dopravě (AETR). In: *Sbírka mezinárodních smluv. Česká republika*. 2010, částka 29, s. 2106-2207. Dostupné z: http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=62/2010&typeLaw=mezinarodni_smlouva&what=Cislo_zakona_smlouvy.

⁹ *Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 ze dne 15. března 2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 (Text s významem pro EHP)* – Prohlášení. In: *Úřední věstník EU, L 102, 11.4.2006*, s. L 102/1. Dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32006R0561:CS:NOT>.

Podle Machačky nařízení č. 561/2006 stanoví požadavky na dobu řízení vozidel, přestávky v řízení vozidel a doby odpočinku řidičů nákladních vozidel. Nařízení je platné od 11. dubna 2007 a řídí se jím silniční doprava uvnitř Evropské unie bez ohledu na registraci vozidla. Toto nařízení platí také mezi zeměmi Evropské unie a Švýcarskem a na území států patřících do Evropského hospodářského prostoru (Norsko, Lichtenštejnsko a Island).¹⁰

Podle nařízení č. 561/2006 je účelem mimo jiné lepší monitorování a prosazování jednotlivými členskými státy a zlepšení pracovní praxe v silniční dopravě. Dalším účelem nařízení je snaha zjednodušit doby řízení, které by byly prosazovány digitálními tachografy a zajistit takové rozdělení bezpečnostních přestávek, aby je nemohli řidiči a dopravci zneužívat. Nařízení usiluje o celkové zlepšení sociálních podmínek zaměstnanců a zlepšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích.¹¹

1.2.1 Působnost nařízení č. 561/2006

Podle Machačky se toto nařízení vztahuje na silniční dopravu neboli na každou jízdu prázdného či naloženého vozidla a také vozidel přepravujících cestující osoby. Jde převážně o:

a) přepravu zboží vozidly, jejichž celková hmotnost včetně přípojných vozidel je vyšší než 3,5 tuny a

b) přepravu cestujících osob vozidly, která jsou konstrukčně určena přepravovat více než 9 osob i s řidičem.

Nařízení se nevztahuje na:

a) vozidla používaná k přepravě cestujících osob linkovou dopravou, pokud tato trat' není delší než 50 km,

¹⁰ MACHAČKA, I. *Nařízení 561, 3821 a AETR do kabiny*. 3. vyd. Praha: SYSTEMCONSULT, 2007, s. 3. ISBN 80-85629-24-0.

¹¹ *Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 ze dne 15. března 2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 (Text s významem pro EHP) – Prohlášení*, In: *Úřední věstník EU*, L 102, 11.4.2006, s. L 102/6 . KAPITOLA 2. Dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32006R0561:CS:NOT>.

b) vozidla ozbrojených sil, požárních sborů, sil veřejného pořádku, civilní ochrany a na vozidla pro přepravu humanitární pomoci při mimořádných a záchranných situacích,

c) speciální havarijní vozidla do okruhu 100 km a

d) vozidla a jejich kombinace s celkovou hmotností do 7,5 tun, které se používají v neobchodní přepravě zboží.¹²

1.2.2 Doba řízení vozidla

Podle nařízení č. 561/2006 je denní doba řízení „*celková doba řízení mezi ukončením jedné denní doby odpočinku a začátkem druhé denní doby odpočinku nebo mezi denní dobou odpočinku a týdenní dobou odpočinku*“¹³.

Podle Machačky je doba řízení obecně doba trvání činnosti řízení vozidla, která je zaznamenávána:

a) záznamovým zařízením (digitálním nebo kotoučovým tachografem) nebo

b) ručně do záznamového listu.

Denní doba řízení nesmí přesáhnout více jak 9 hodin denně a nejvýše dvakrát za týden se může prodloužit na 10 hodin denně. Dále je stanovena týdenní doba řízení, což je celková doba řízení během jednoho týdne. Tato doba řízení nesmí přesáhnout 56 hodin. Zároveň nesmí přesáhnout 90 hodin za období dvou po sobě následujících týdnů.¹⁴

1.2.3 Přestávka v řízení vozidla

Podle Machačky se přestávkou v řízení vozidla rozumí doba, kdy řidič nesmí řídit vozidlo nebo vykonávat žádnou další práci. V nařízení č. 561/2006 je stanoveno, že po 4,5 hodinách nepřetržitého řízení vozidla musí mít řidič nepřerušenu přestávku nejméně 45 minut, pakliže nenastává řidiči doba odpočinku. Přestávka může být

¹² MACHAČKA, I. *Nařízení 561, 3821 a AETR do kabiny*. 3. vyd. Praha: SYSTEMCONSULT, 2007, s. 4-5. ISBN 80-85629-24-0.

¹³ *Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 ze dne 15. března 2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 (Text s významem pro EHP) – Prohlášení.* In: *Úřední věstník EU, L 102, 11.4.2006, s. L 102/.* KAPITOLA 1, čl. 4, písm. k). Dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32006R0561:CS:NOT>.

¹⁴ MACHAČKA, I. *Nařízení 561, 3821 a AETR do kabiny*. 3. vyd. Praha: SYSTEMCONSULT, 2007, s. 8-9. ISBN 80-85629-24-0.

dle nařízení č. 561/2006 nahrazena přestávkou v délce minimálně 15 minut, ale musí po ní následovat další přestávka delší jak 30 minut. Tyto přestávky musí být rozloženy v době 4,5 hodin řízení vozidla tak, aby byly v souladu s nařízením č. 561/2006.¹⁵

1.2.4 Doba odpočinku řidiče

Podle Machačky se dobou odpočinku rozumí nepřerušená doba, ve které může řidič nakládat volně se svým časem. Dále se rozlišuje denní doba odpočinku a týdenní doba odpočinku:

a) Denní doba odpočinku představuje řádnou denní dobu odpočinku. Trvá nejméně 11 hodin a jde rozdělit do dvou časových úseků, kdy první musí být nepřerušená doba nejméně 3 hodin a druhá nepřerušená doba nejméně 9 hodin. Doba odpočinku v celkovém trvání nejméně 9 hodin, ale kratší než 11 hodin se nazývá zkrácenou denní dobou odpočinku.

b) Týdenní doba odpočinku je doba, kdy řidič může volně nakládat se svým časem. Dělí se na řádnou dobu odpočinku a na zkrácenou dobu odpočinku. Řádná doba odpočinku je dobou odpočinku o celkovém trvání nejméně 45 hodin. Zkrácená týdenní doba odpočinku je dobou odpočinku, která je kratší než výše uvedených 45 hodin a může být zkrácena na nejméně nepřetržitých 24 hodin. Řidič může mít nejvýše tři zkrácené doby odpočinku mezi dvěma týdenními dobami odpočinku.¹⁶

„Ve kterýchkoli dvou po sobě následujících týdnech musí mít řidič dvě běžné týdenní doby odpočinku nebo jednu běžnou týdenní dobu odpočinku a jednu zkrácenou dobu odpočinku o celkové délce 24 hodin. Zkrácení však musí být vyrovnáno odpovídající dobou odpočinku vybranou v celku před koncem třetího týdne následujícího po dotyčném týdnu. Týdenní dobu odpočinku musí započít nejpozději po uplynutí šesti 24 hodinových časových úseků od skončení předchozí týdenní doby odpočinku.“¹⁷

¹⁵ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 ze dne 15. března 2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 (Text s významem pro EHP) – Prohlášení, In: Úřední věstník EU, L 102, 11.4.2006, s. L 102/6. KAPITOLA 2, čl. 7. Dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32006R0561:CS:NOT>.

¹⁶ MACHAČKA, I. Nařízení 561, 3821 a AETR do kabiny. 3. vyd. Praha: SYSTEMCONSULT, 2007, s. 13-15. ISBN 80-85629-24-0.

¹⁷ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 ze dne 15. března 2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 (Text s významem

1.2.5 Výjimky z nařízení č. 561/2006

Nařízení č. 561/2006 udává, ve kterých případech se může řidič odchýlit od dob řízení, přestávek a odpočinků. Je to zejména v míře nezbytné pro dojetí na místo, které je vhodné pro zastavení. Řidič musí uvést důvod jeho odchylky ručně do záznamového listu, na výtisk z digitálního tachografu nebo do pracovního plánu a to po dojetí na místo zastávky (např. při stání nebo pomalé jízdě v koloně vozidel v souvislosti s dopravní nehodou). Každý členský stát EU může také v případě silniční dopravy uskutečněné na jeho území uplatňovat delší přestávky v řízení vozidla, delší minimální doby odpočinku a kratší doby řízení vozidla, než ty, které jsou stanoveny v tomto nařízení. Další výjimky z nařízení č. 561/2006 jsou uvedeny v článku 13 až 15 tohoto nařízení.¹⁸

pro EHP) – Prohlášení, In: *Úř. věst. L 102, 11.4.2006, s. L 102/6*. KAPITOLA 1, článek 8, bod 6. Dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32006R0561:CS:NOT>.

¹⁸ *Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 ze dne 15. března 2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 (Text s významem pro EHP)* – Prohlášení, In: *Úř. věst. L 102, 11.4.2006, s. L 102/7 – L 102/8*. KAPITOLA 1, článek 11 a 12. Dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32006R0561:CS:NOT>.

2. NAŘÍZENÍ Č. 3821/85

Podle Machačky toto nařízení stanoví technické požadavky na záznamová zařízení neboli tachografy, jejich konstrukci, použití a kontrolu. Každé vozidlo, které je registrováno v členském státě EU a je používáno pro silniční přepravu cestujících anebo zboží a pro které neplatí některá z výjimek nařízení č. 561/2006, musí být vybaveno záznamovým zařízením. „*Tachograf neboli kontrolní přístroj je záznamové zařízení instalované do silničních vozidel pro automatickou a poloautomatickou indikaci a záznam údajů o provozu těchto vozidel a pracovních časech jejich řidičů.*“¹⁹

Podle nařízení č. 3821/85 se do záznamových zařízení vkládají tzv. záznamové listy, které jsou definovány jako: „*list určený k přijímání a zaznamenávání údajů, který se vkládá do záznamového zařízení a na němž zapisovací zařízení záznamového zařízení průběžně zapisuje informace, které mají být zaznamenány.*“²⁰

Ustanovení o kontrolním zařízení neboli záznamovém zařízení – tachografu byly původně součástí přílohy dohody AETR, která je nedílnou součástí této dohody. Jsou v ní stanovena kritéria k používání tachografů a jejich kontrole. Podle Machačky se tato ustanovení následně stala součástí nařízení č. 3821/85, které uvádí:

„*Tachograf neboli záznamové zařízení zaznamenává tyto údaje:*

- 1. vzdálenost ujetou vozidlem,*
- 2. rychlost vozidla,*
- 3. dobu řízení,*
- 4. dobu jiné práce nebo pracovní pohotovosti,*
- 5. přestávku (přerušeni jízdy) a dobu odpočinku,*
- 6. otevření skříňky obsahující záznamový list,*

¹⁹ MACHAČKA, I. *Práce osádek a tachografy v Evropské unii. Právní předpisy EU pro vnitrostátní a přeshraniční silniční dopravu uvnitř EU a pro tachografové dílny. Pravidla práce osádek v praxi. Předpisy EU a AETR. Povinnosti dopravce a řidiče. Tachografy a jejich použití.* Pardubice: SYSTEMCONSULT, 2004, str. 21. ISBN 80-85629-22-4.

²⁰ Nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 ze dne 20. prosince 1985 o záznamovém zařízení v silniční dopravě. In: Úřední věstník EU, L 370, 31.12.1985, s. 232. Příloha I, Definice I. Dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31985R3821:CS:NOT>.

7. u elektrických zařízení každé přerušení dodávky proudu nebo přerušení signálu mezi snímači a tachografem trvající déle jak 0,1 sekundy.“²¹

Tachografy, které jsou instalovány do vozidel, se dělí na mechanické a digitální tachografy. V současné době je rozložení mechanických a digitálních tachografů ve vozidlech v poměru cca půl na půl. Mechanické tachografy převažují ve starších typech vozidel, naproti tomu u novějších typů vozidel jsou instalovány již plně digitální tachografy.

2.1 Mechanický tachograf

Mechanický tachograf je připevněn k vozidlu v kabině řidiče, zpravidla v přístrojové desce vozidla. Podle Machačky do mechanického tachografu vkládá řidič záznamový list, který má podobu kotouče a do kterého se průběžně zaznamenávají informace přístrojem – tachografem. Pokud řídí jedno vozidlo dva řidiči, tachograf zaznamenává souběžně, avšak odděleně všechny požadované údaje na dvou samostatných záznamových listech.

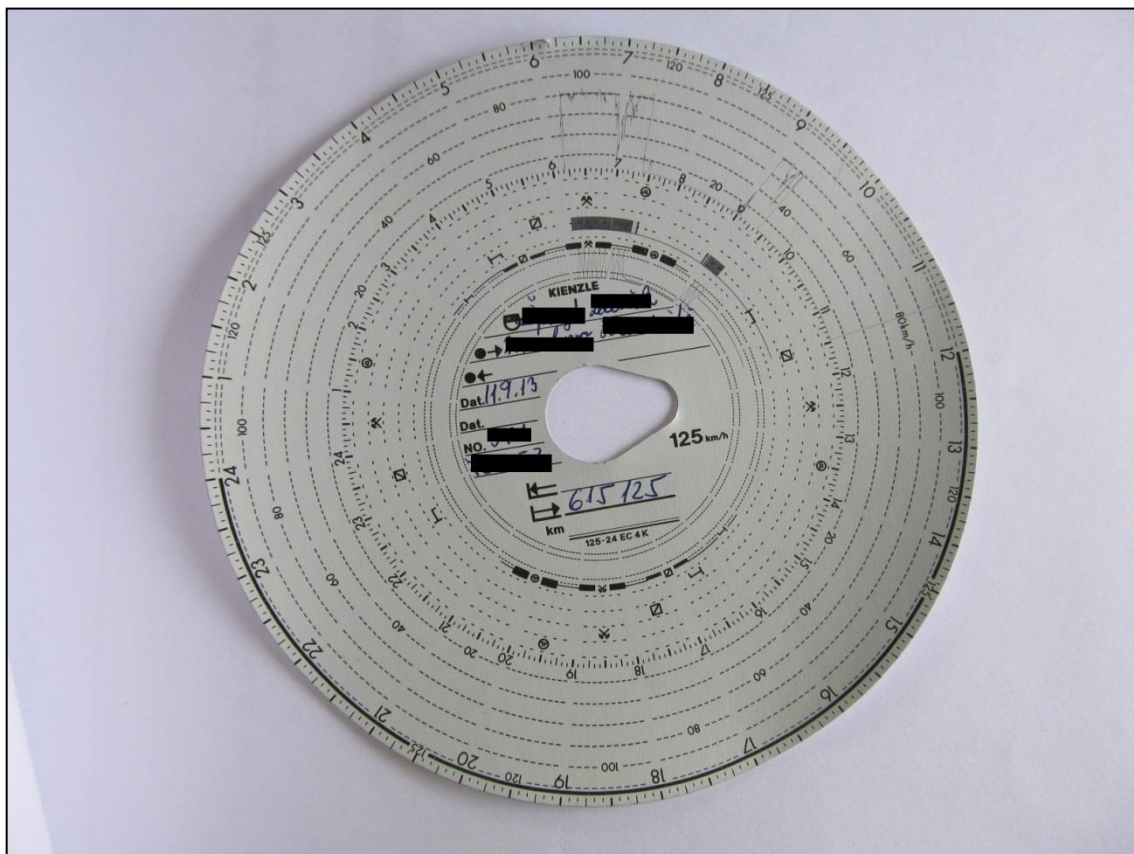
Záznamový list do mechanických tachografů má tvar kotouče, který má ve středu hruškovitý otvor pro správné vložení do zařízení. Na přední straně kotouče je oblast pro automatický záznam tachografu, která obsahuje čtyři pásma. První pásmo slouží pro indikaci času a je tvořené časovou 24 hodinovou stupnicí umístěnou na obvodu kotouče. Ze stupnice je možné zjistit údaje po pěti, případně patnácti minutách. Druhé pásmo je pro záznam rychlosti a je rozděleno na pět mezikruží po 20 km/hod. Třetí pásmo je určeno pro záznam činnosti řidiče, jako jsou záznamy dob řízení vozidla, jiných dob prací, pracovních pohotovostí a přestávek. Čtvrté pásmo slouží k záznamu ujeté vzdálenosti.

Na zadní straně tachografického kotouče se nachází identifikační údaje kotouče jako schvalovací značka kotouče a jméno nebo značka výrobce. Dále obsahuje oblast pro změny v záznamech vozidla, změny registračních tabulek použitých vozidel, která

²¹ MACHAČKA, I. *Práce osádek a tachografy v Evropské unii. Právní předpisy EU pro vnitrostátní a přeshraniční silniční dopravu uvnitř EU a pro tachografové dílny. Pravidla práce osádek v praxi, předpisy EU a AETR. Povinnosti dopravce a řidiče. Tachografy a jejich použití.* Pardubice: SYSTEMCONSULT, 2004, str. 92. ISBN 80-85629-22-4.

se v průběhu pracovního dne měnila, a pro ruční záznamy činností řidiče nebo další záznamy řidiče.²²

Obrázek č. 1: Příklad kotouče mechanického tachografu



Zdroj: autor práce, vlastní foto, 2013

2.2 Digitální tachograf

Digitální tachograf je pevně instalované zařízení, které snímá stejně jako u mechanického tachografu veškeré údaje v souvislosti s provozem vozidla a zaznamenává další údaje o práci řidiče. Digitální tachograf již není vybaven tachografickým kotoučem, ale zaznamenává digitálně všechny údaje pořízené během

²² MACHAČKA, I. *Práce osádek a tachografy v Evropské unii. Právní předpisy EU pro vnitrostátní a přeshraniční silniční dopravu uvnitř EU a pro tachografové dílny. Pravidla práce osádek v praxi. Předpisy EU a AETR. Povinnosti dopravce a řidiče. Tachografy a jejich použití.* Pardubice: SYSTEMCONSULT, 2004, str. 92 a 99. ISBN 80-85629-22-4.

jízdy vozidla na čipovou kartu se jménem konkrétního řidiče. Čipová karta je tedy nezaměnitelná a neměnná.

Řidič, který bude řídit vozidlo vybavené digitálním tachografem, se před jízdou napřed přesvědčí, zda je v digitálním tachografu nastaven správný datum a čas, a poté vloží do příslušného vstupu č. 1 svoji kartu. V případě, že je střídajícím řidičem, vloží svoji kartu do vstupu č. 2. Digitální tachograf začíná automaticky načítat dobu jízdy pro řidiče, který má svoji kartu ve vstupu č. 1, a pohotovostní dobu pro střídajícího řidiče, který má kartu ve vstupu č. 2. Data, která se ukládají na kartu řidiče, jsou všechna vložena a vyjmutí z tachografu včetně data a času, stavu počítadla kilometrů, ujeté vzdálenosti, dob řízení, přestávek apod. Tato data jsou zcela totožná s mechanickým tachografickým kotoučem.

Podle návodu k digitálnímu tachografu Siemens SE 5000 jsou digitální tachografy také speciálně upravené pro vozidla přepravující nebezpečný náklad dle dohody ADR. Tyto tachografy jsou odlišné především tím, že jsou ochráněny před nebezpečím výbuchu. Musí být certifikovány dle směrnice EU č. 94/9.²³

Data z digitálního tachografu se stahují pomocí speciálních čteček digitálních tachografů na další paměťové karty a jsou poté přenesena a uložena v počítačích s odpovídajícími programy. Počítači s těmito programy jsou vybaveny nejen složky odborů služby dopravní policie ČR, ale také kontrolní orgány příslušných dopravních odborů správních orgánů a v neposlední řadě samotní dopravci. Data z digitálního tachografu se dají stáhnout za různě dlouhé uplynuté období s použitím tří tlačítek. Prvním tlačítkem se stáhnou data z jednoho dne, zvolením druhého tlačítka se stáhnou data z předchozích posledních čtrnácti dnů a třetím tlačítkem se stáhnou data z posledních třiceti dní záznamu digitálního tachografu.

2.3 Dopravce a jeho povinnosti

Podle Machačky je povinností dopravce dle nařízení č. 3821/85 vybavit záznamovým zařízením každé vozidlo, které přepravuje zboží či cestující. Dopravce je dále povinen v případě poruchy nebo chybné funkce nechat toto zařízení opravit

²³ *Digitální tachograf SE5000. Příručka pro řidiče a firmu.* [online]. [cit. 2013-11-04]. Str. 109. Dostupné z: navody.cdvz.cz/SE5000_rev.7.pdf.

schválenou opravou či schváleným instalačním technikem. Pokud je závada na tachografu a vozidlo se nemůže vrátit do sídla podniku do jednoho týdne, musí být oprava provedena během cesty.

Dopravce zajišťuje pravidelnou kontrolu záznamových zařízení nejméně jednou za dva roky a lze ji provést v rámci pravidelné technické prohlídky vozidla. Tato kontrola musí být dále provedena vždy, pokud:

- a) *“došlo ke zjevné změně účinného obvodu pneumatik,*
- b) *došlo k poruše plomb,*
- c) *došlo ke změně stálého převodu vozidla,*
- d) *byl tachograf opravován.“*

Dopravce musí vydávat řidičům jen listy do záznamového zařízení, které jsou schváleny pro jeho použití. Musí dále dle nařízení č. 3821/85 uchovávat záznamové listy v řádném stavu po dobu jednoho roku a předkládá je na žádost kontrolnímu orgánu. Dále vydá řidiči, pokud o to požádá, kopie záznamových zařízení.²⁴

2.4 Řidič a jeho povinnosti

Dle nařízení č. 3821/85 je řidič povinen používat záznamový list nebo kartu řidiče každý den, pokud řídí nebo převezme vozidlo. Tyto listy nebo kartu řidiče nesmí vyjmout před koncem denní pracovní doby, pokud není dovoleno jinak. Řidič nesmí používat záznamový list nebo kartu řidiče po jinou dobu, než pro kterou jsou určeny, nesmí je používat špinavé nebo poškozené, a musí je proto přiměřeně chránit a skladovat. Nesmí používat jinou kartu řidiče než svou vlastní, a tuto nesmí dále používat, pokud je vadná či uplynula její platnost. Řidič také zajistí, aby zaznamenaná doba na záznamovém listu odpovídala časovému pásmu v zemi registrace vozidla. Při přepínání na tachografu s ním musí zacházet tak, aby byly časové úseky zaznamenány odděleně a zřetelně s příslušnými symboly. Řidič na svůj záznamový list zapíše své jméno a příjmení, datum a místo začátku a konce použití záznamového listu,

²⁴ MACHAČKA, I. *Nařízení 561, 3821 a AETR do kabiny*. 3. vyd. Praha: SYSTEMCONSULT, 2007, s. 22. ISBN 80-85629-24-0.

registrační značku vozidla, se kterým vykonává jízdu, stav ujetých kilometrů a to na začátku jízdy a po skončení jízdy, popřípadě dobu změny vozidla.²⁵

Pokud je podle Machačky karta řidiče poškozená či vadná, vrátí řidič kartu příslušnému úřadu členského státu, který ji vydal. Při ztrátě karty rovněž řidič oznámí tuto skutečnost příslušnému úřadu členského státu v místě pobytu řidiče. Řidič může pokračovat v řízení vozidla bez své osobní karty nejvýše patnáct kalendářních dní anebo po delší dobu, kdy je nutné s vozidlem dosáhnout sídlo podniku dopravce.²⁶

²⁵ Nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 ze dne 20. prosince 1985 o záznamovém zařízení v silniční dopravě. In: Úřední věstník EU, L 370, 31.12.1985, s. 230, Čl. 15. Dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31985R3821:CS:NOT>.

²⁶MACHAČKA, I. *Nariadení 561, 3821 a AETR do kabiny*. 3. vyd. Praha: SYSTEMCONSULT, 2007, s. 23-24. ISBN 80-85629-24-0.

3. DOHODA ADR

Dohoda ADR je Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí z roku 1957 podepsaná v Ženevě. Podle Palkosky je její doslovný název „Accord européen au transport international des marchandises dangereuses par route“²⁷ Účelem dohody ADR bylo dodržování konkrétních podmínek dopravců, odesílatelů a příjemců nebezpečných věcí v mezinárodní silniční dopravě. Československo k dohodě ADR přistoupilo v roce 1986 a úplné znění dohody bylo zveřejněno ve vyhlášce MZV č. 64/1987 Sb. - o Evropské dohodě o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí. K dohodě ADR bylo přijato několik změn a doplňků a její současné celkové znění k datu 1. ledna 2013 je publikováno ve Sbírce mezinárodních smluv, částce 5, sdělením Ministerstva zahraničních věcí č. 8/2013 Sb. m. s.²⁸ Dále je tato dohoda ze strany Evropské unie doplněna několika směrnicemi, zejména směrnicí komise EU č. 2010/68/EU o pozemní přepravě nebezpečných věcí a směrnicí č. 2010/61/EU a č. 2010/187/EU k přijetí některých odchylek.

Nebezpečné věci jsou dle § 22 odst. 1 zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů a novel definovány jako „*látky a předměty, pro jejichž povahu, vlastnosti nebo stav může být v souvislosti s jejich přepravou ohrožena bezpečnost osob, zvířat a věcí nebo ohroženo životní prostředí*“.²⁹

Podle Uhříčka je dohoda ADR doplněna dvěma přílohami označenými písmeny „A“ a „B“. Příloha A obsahuje ustanovení o nebezpečných látkách a předmětech. Zde jsou rozděleny nebezpečné látky a předměty do jednotlivých tříd. Dále stanovuje podmínky vyplňování přepravních dokladů. Příloha B upravuje podmínky pro provoz a

²⁷ PALKOSKA, V. *ADR bezpečná doprava nebezpečných věcí po silnici*. Praha: Bertelsmann Media s.r.o., 1999, str. 13. ISBN 80-902549-2-6.

²⁸ *Přeprava nebezpečných věcí (ADR)*. [online]. [cit. 2013-10-30]. Dostupné z: http://www.mdcr.cz/cs/Silnicni_doprava/Nakladni_doprava/adr/Preprava_nebezpecnych_veci.htm

²⁹ Zákon č. 111 ze dne 26. dubna 1994 o silniční dopravě ve znění pozdějších předpisů. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 1994, částka 37, s. 1154-1161. Dostupné z: http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=111/1994&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy. § 22, odst. 1.

přepřavu nebezpečných věcí, požadavky na vozidla, která přepřavují nebezpečné věci a jejich výbavu, označení, parkování atd.³⁰

Dohoda ADR byla přijata proto, aby se zejména zvýšila bezpečnost mezinárodní silniční dopravy, bezpečnost osádky vozidla,³¹ a dále má podle Palkosky dohoda ADR ochraňovat ostatní účastníky silničního provozu a také životní prostředí.³²

Tato dohoda legislativně stanovuje, za jakých podmínek se mohou přepřavovat nebezpečné věci a látky, třídí nebezpečné věci do tříd a skupin, určuje, jaký počet nebezpečných látek se může přepřavovat. Určuje také požadavky na technické konstrukce vozidel, která přepřavují nebezpečné věci, stanovuje, kdy a jak má proběhnout školení řidičů přepřavujících nebezpečné věci, jaké přepřavní dokumenty jsou určeny pro tuto přepřavu. Přepřava nebezpečných věcí tedy podléhá v mezinárodní přepřavě dohodě ADR, kterou se řídí státy EU, které ji do dnešní doby ratifikovaly. Dohodou ADR se k datu 1. ledna 2013 řídí celkem 45 států Evropy.³³

V této kapitole budou popsány jen nejdůležitější ustanovení dohody ADR z hlediska řidiče či dopravce, protože zmíněná dohoda je velmi rozsáhlá a není předmětem ani v silách této práce seznámit detailně se všemi ustanoveními dohody ADR.

3.1 Dohoda ADR – příloha A

Příloha A dohody ADR má název „*Všeobecná ustanovení a ustanovení týkající se nebezpečných látek a předmětů*“. Je strukturována na sedm částí, které obsahují všeobecná ustanovení, klasifikaci, vyjmenování nebezpečných věcí, zvláštní ustanovení a vynětí z platnosti pro omezené množství, ustanovení o používání obalů a cisteren, postupy při odesílání, požadavky na konstrukci a odzkoušení obalů, velkých nádob

³⁰ UHRŤÍČEK, V. a kol. *Mezinárodní a vnitrostátní silniční přepřava nebezpečných věcí*. Praha: M-Konzult, 1995, s. 5.

³¹ Vyhláška ministra zahraničních věcí č. 64 o Evropské dohodě o mezinárodní silniční přepřavě nebezpečných věcí (ADR). In: *Sbírka zákonů. Československá socialistická republika*. 1987, částka 13, s. 399-403. Dostupné z: http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=64/1987&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy.

³² PALKOSKA, V. *ADR bezpečná doprava nebezpečných věcí po silnici*. Praha: Bertelsmann Media s.r.o., 1999, str. 14. ISBN 80-902549-2-6.

³³ *Přepřava nebezpečných věcí (ADR)*. [online]. [cit. 2013-10-30]. Dostupné z: http://www.mdcr.cz/cs/Silnicni_doprava/Nakladni_doprava/adr/Preprava_nebezpecnych_veci.htm.

pro volně ložené látky, cisteren a kontejnerů pro volně ložené látky a ustanovení o podmínkách přepravy, nakládky, vykládky a manipulace.³⁴

V první části přílohy A je stanoven rozsah platnosti a také jaká ustanovení dohody ADR se vztahují či nevztahují na určitý druh přepravy (kapitola 1.1.3.1). Dále je uvedeno vynětí z platnosti přepravy plynů, kapalných pohonných látek nebo prázdných nevyčištěných obalů apod. (kapitoly 1.1.3.2 – 1.1.3.5).³⁵

Další velice důležitou částí přílohy A je ustanovení o povinnostech účastníků přepravy z bezpečnostního pohledu – odesílatel má hlavně povinnost přesvědčit se, že nebezpečné věci jsou připuštěny k dopravě podle dohody ADR apod., dopravce má povinnost přesvědčit se, že náklad není nijak poškozen atd., příjemce se musí přesvědčit, že povinnosti vyplývající z dohody ADR jsou z jeho strany dodržovány, atd., i ostatních účastníků mají jiné povinnosti.³⁶

³⁴ PALKOSKA, V. *ADR bezpečná doprava nebezpečných věcí po silnici*. Praha: Bertelsmann Media s.r.o., 1999, str. 15. ISBN 80-902549-2-6.

³⁵ Sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 8/2013 o vyhlášení přijetí změn a doplňků Přílohy A – Všeobecná ustanovení týkající se nebezpečných látek a předmětů a Přílohy B – Ustanovení o dopravních prostředcích a o přepravě Evropské dohody o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (ADR). In: *Sbírka mezinárodních smluv. Česká republika*. 2013, částka 5, s. 106-2631. Dostupné z: http://aplikace.mvcr.cz/sbirkazakonu/SearchResult.aspx?q=8/2013&typeLaw=mezinarodni_smlouva&what=Cislo_zakona_smlouvy. Příloha A, kapitola 1.1.2 a 1.1.3.

³⁶ Sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 8/2013 o vyhlášení přijetí změn a doplňků Přílohy A – Všeobecná ustanovení týkající se nebezpečných látek a předmětů a Přílohy B – Ustanovení o dopravních prostředcích a o přepravě Evropské dohody o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (ADR). In: *Sbírka mezinárodních smluv. Česká republika*. 2013, částka 5, s. 106-2631. Dostupné z: http://aplikace.mvcr.cz/sbirkazakonu/SearchResult.aspx?q=8/2013&typeLaw=mezinarodni_smlouva&what=Cislo_zakona_smlouvy. příloha A, kapitola 1.4 2.1 až 1.4.1.3, 1.4.3.

3.1.1 Třídění nebezpečných látek

Třídění nebezpečných látek je velmi důležité a z hlediska nákladní přepravy nebezpečných věcí nepostradatelné. V článku 1, písm. b) dohody ADR jsou pod názvem nebezpečné věci definovány „látky a předměty, jejichž mezinárodní silniční přepravu přílohy A a B zakazují nebo dovolují pouze za určitých podmínek“.³⁷ Ustanovení o nebezpečných látkách nalezneme v Dohodě ADR v kapitole 2.1. Dle dohody ADR se nebezpečné látky třídí jednotně podle OSN na devět tříd a jejich podtřídy. Podle Doška a Kokeše jsou tyto látky klasifikovány takto:

Třída 1. – Výbušné látky a předměty

Třída 2 – Plyny

Třída 3 – Hořlavé kapaliny

Třída 4.1 – Hořlavé tuhé látky, samovolně se rozkládající látky a znečistlivěné tuhé výbušné látky.

Třída 4.2 – Samozápalné látky

Třída 4.3 – Látky, které ve styku s vodou vyvíjejí hořlavé plyny

Třída 5.1 – Látky podporující hoření

Třída 5.2 – Organické peroxidy

Třída 6.1 – Toxické látky

Třída 6.2 – Infekční látky

Třída 7 – Radioaktivní látky

Třída 8 – Žiravé látky

Třída 9 – Jiné nebezpečné látky a předměty³⁸

Podle Uhlíčka mají látky další zařazení do výlučných a volných tříd. Výlučná třída je pro třídy 1, 2 a 7 a k přepravě mohou být připuštěny pouze vyjmenované nebezpečné věci v ustanovení těchto tříd za podmínek stanovených v této třídě. Třídy 3,

³⁷ Sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 8/2013 o vyhlášení přijetí změn a doplňků Přílohy A – Všeobecná ustanovení týkající se nebezpečných látek a předmětů a Přílohy B – Ustanovení o dopravních prostředcích a o přepravě Evropské dohody o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (ADR). In: *Sbírka mezinárodních smluv. Česká republika*. 2013, částka 5, s. 106-2631. Dostupné z: http://aplikace.mvcr.cz/sbirkazakonu/SearchResult.aspx?q=8/2013&typeLaw=mezinarodni_smlouva&what=Cislo_zakona_smlouvy. příloha A článek č. 1 písm. b).

³⁸ DOŠEK, J., KOKEŠ, J. *ADR 2009*. 2. vyd. Praha: Dekra Automobil a.s., 2009, s. 103.

4.1, 4.2, 4.3, 5.1, 5.2, 6.1, 6.2, 8, 9 jsou třídy volné a z přepravy jsou vyloučeny dle poznámek uvedených v ustanoveních, která se vztahují na jednotlivé třídy.³⁹

3.1.2 Bezpečnostní značky

Všechny nebezpečné látky, které jsou stanoveny do jednotlivých tříd, musí být na obalu označeny příslušnou bezpečnostní značkou.

Podle ustanovení dohody ADR musí mít bezpečnostní značky na obalu nebezpečných látek tvar čtverce postaveného na vrchol o nejmenším rozměru 100 mm x 100 mm. Dále musí mít po celém obvodu rovnoběžnou čáru, která je vzdálena 5 mm od okraje. Tato čára musí mít v horní polovině značky stejnou barvu jako symbol. V dolní polovině značky je stejné barvy jako číslice ve spodním rohu. Dále jsou výjimky bezpečnostních značek pro podtřídy 1.4, 1.5 a 1.6, které musí obsahovat v horní polovině obrazový symbol. Dolní polovina bezpečnostní značky musí obsahovat pro třídy 1, 2, 3, 5.1, 5.2, 7, 8, 9 číslo třídy, pro třídy 4.1, 4.2, 4.3 číslici „4“ a pro třídy 6.1 a 6.2 číslici „6“. Bezpečnostní značky mohou obsahovat text, např. UN číslo, nebo slovo, které popisuje nebezpečí. Nesmí však snižovat význam nebo nesmí zakrývat jiný nápis, povinně umístěný na bezpečnostní značce. Na bezpečnostních značkách pro třídu 1, neplatí pro podtřídu 1.4, 1.5, 1.6, má být uvedeno v dolní polovině značky nad číslem třídy číslo podtřídy a skupina snášenlivosti označená písmenem pro předmět nebo látku. Pro podtřídy 1.4, 1.5, 1.6 musí být v dolní polovině číslo třídy a skupina snášenlivosti s označeným písmenem, v horní polovině musí být uvedeno číslo podtřídy.

Na ostatních bezpečnostních značkách (neplatí pro třídu 7), kde je uveden jakýkoliv další text, který je jiný než číslo třídy, musí být pod symbolem omezen na údaje o povaze nebezpečí a bezpečnostních opatřeních při manipulaci. Čísla, symboly a text na bezpečnostních značkách musí být nesmazatelné, dobře čitelné a uvedené v černé barvě. Výjimku tvoří třídy 5.2, 8 a bezpečnostní značky s modrým, zeleným nebo červeným podkladem a kde mohou být čísla, texty a nápisy v bílé barvě.

Všechny bezpečnostní značky musí odolat povětrnostním podmínkám, aniž by se jakkoliv snížila jejich čitelnost.⁴⁰

³⁹ UHŘÍČEK, V. a kol. *Mezinárodní a vnitrostátní silniční přeprava nebezpečných věcí*. Praha: M-Konzult, 1995, s. 8.

⁴⁰ Sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 8/2013 o vyhlášení přijetí změn a doplňků Přílohy A – Všeobecná ustanovení týkající se nebezpečných látek a předmětů a Přílohy B – Ustanovení

Vzory bezpečnostních značek jsou uvedeny v příloze A této bakalářské práce.

3.1.3 Identifikační číslo látky - UN číslo

Všechny nebezpečné věci jsou dále označeny tzv. UN číslem, identifikačním číslem látky nebo předmětu. UN číslo znamená další zpřesnění pro označení jednotlivých druhů nebezpečných látek a bývá zpravidla čtyřmístné. V dohodě ADR je v současné době klasifikováno přes 3 000 nebezpečných látek označených UN čísly a jsou zde abecedně vyjmenovány. Například podle dohody má motorová nafta UN číslo 1202 a benzín UN číslo 1203.

Podle dohody ADR musí být, pokud není stanoveno jinak, označen každý jednotlivý kus zřetelně a trvanlivě UN číslem, kdy toto číslo musí být nejméně 12 mm vysoké.⁴¹

3.1.4 Identifikační číslo nebezpečnosti - Kemmlerův kód

Kemmlerův kód označuje identifikační číslo nebezpečnosti, které je dvoumístné, někdy třímístné. Vyznačuje druh a charakter nebezpečnosti látky.

Podle Petrunčička tyto nebezpečné látky mají toto další rozlišení:

„2 - Únik plynu tlakem nebo chemickou reakcí

3 – Hořlavost kapalin (par) a plynů nebo kapalin schopných samoohřevu

4 – Hořlavost tuhých látek nebo tuhých látek schopných samoohřevu

5 – Podpora hoření

6 – Toxicita nebo nebezpečí infekce

7 – Radioaktivita

8 – Žíravost

9 – Nebezpečí prudké samovolné reakce.“

Dále uvádí, že pokud je výše uvedené číslo zdvojené, je takto označena intenzifikace příslušného nebezpečí. Pokud postačí k označení nebezpečnosti látky

o dopravních prostředcích a o přepravě Evropské dohody o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (ADR). In: *Sbírka mezinárodních smluv. Česká republika*. 2013, částka 5, s. 106-2631. Dostupné z: http://aplikace.mvcr.cz/sbirkazakonu/SearchResult.aspx?q=8/2013&typeLaw=mezinarodni_smlouva&what=Cislo_zakona_smlouvy. Příloha A, kapitola 5.2.2, Ustanovení o bezpečnostních značkách.

⁴¹ Sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 8/2013 o vyhlášení přijetí změn a doplňků Přílohy A – Všeobecná ustanovení týkající se nebezpečných látek a předmětů a Přílohy B – Ustanovení o dopravních prostředcích a o přepravě Evropské dohody o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (ADR). In: *Sbírka mezinárodních smluv. Česká republika*. 2013, částka 5, s. 106-2631. Dostupné

jen jedna číslice, druhé číslo se doplní nulou. Je-li před identifikačním číslem nebezpečnosti písmeno „X“, znamená to, že uvedená látka nebezpečně reaguje s vodou.⁴²

Tato ustanovení najdeme v kapitole 5.3.2.3 dohody ADR – přílohy A, kde jsou vyjmenována všechna jednotlivá čísla nebezpečnosti látek, která mají přiřazen tzv. Kemmlerův kód. Úplný seznam nebezpečnosti látek dle dohody ADR je uveden v příloze B této bakalářské práce.

Kemmlerův kód a UN číslo se umísťují dohromady na oranžovou tabuli, která má své parametry. Podle dohody ADR tyto parametry nalezneme v kapitole 5.3.2 s názvem „Označování oranžovými tabulkami“. Zde je ustanoveno, že tato tabulka musí být z reflexního materiálu, který odolá povětrnostním podmínkám a je trvanlivý. Tabulka musí být 40 cm široká a 30 cm vysoká. Oranžová tabulka musí dále odolat působení přímého ohně po dobu 15 minut, aniž by se uvolnila ze svého držáku.

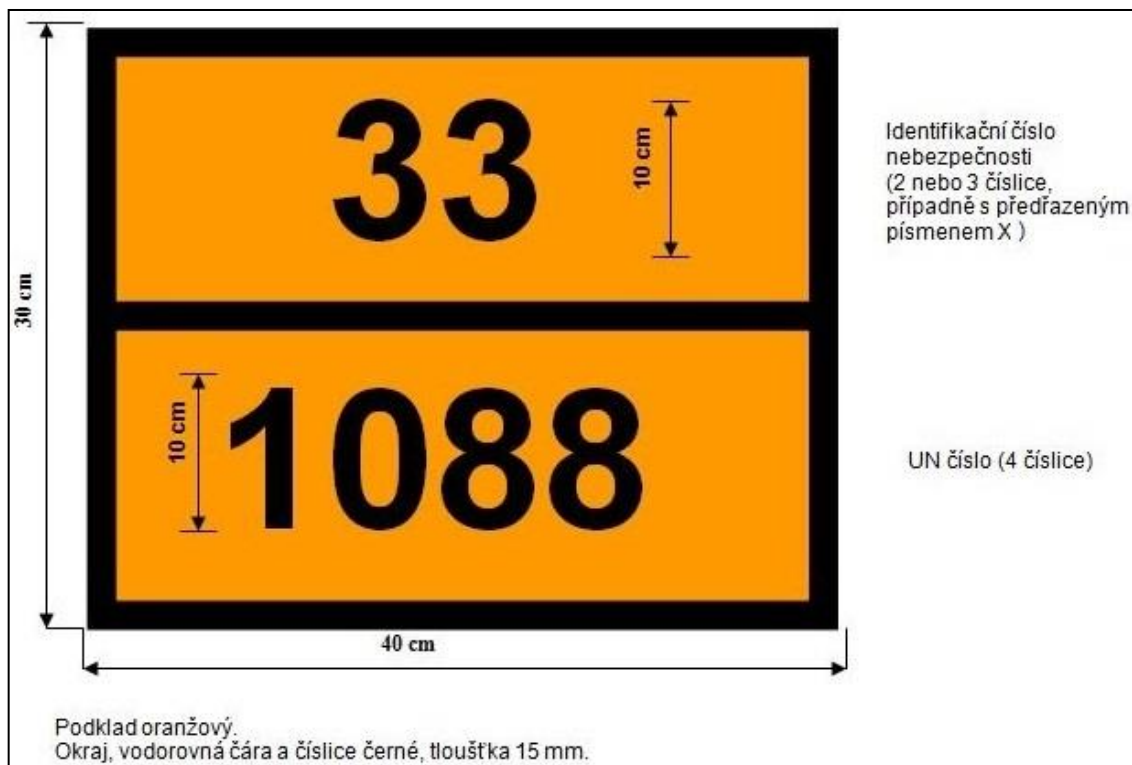
Identifikační číslo nebezpečnosti tzv. Kemmlerův kód a UN číslo jsou na tabulce vyznačeny černými číslicemi o výšce 100 mm. Čísla označující nebezpečné látky jsou rozdělena uprostřed vodorovnou černou čarou tloušťky 15 mm. Tato čísla také musí odolat minimálně 15 minut přímému ohni.⁴³ Je-li výstražná oranžová tabule prázdná, převáží vozidlo nebezpečné látky v kusech. Identifikační číslo nebezpečnosti neboli Kemmlerův kód je umístěn na oranžové tabulce v horní části a UN číslo je umístěno ve spodní části tabulky.

z: http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=8/2013&typeLaw=mezinarodni_smlouva&what=Cislo_zakona_smlouvy. Příloha A, kapitola 5.2.1.1.

⁴² PETRUNČÍK, P. *Přeprava nebezpečných věcí po silnici*. Praha: Česmad Bohemia, 2009, s. 79. ISBN 978-80-87304-02-0.

⁴³ Sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 8/2013 o vyhlášení přijetí změn a doplňků Přílohy A – Všeobecná ustanovení týkající se nebezpečných látek a předmětů a Přílohy B – Ustanovení o dopravních prostředcích a o přepravě Evropské dohody o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (ADR). In: *Sbírka mezinárodních smluv. Česká republika*. 2013, částka 5, s. 106-2631. Dostupné z: http://aplikace.mvcr.cz/sbirkazakonu/SearchResult.aspx?q=8/2013&typeLaw=mezinarodni_smlouva&what=Cislo_zakona_smlouvy. Příloha A, kapitola 5.3.2.

Obrázek č. 2: Tabulka s identifikačním číslem nebezpečnosti a UN číslem



Zdroj⁴⁴

3.1.5 Označování vozidel převážejících nebezpečné věci

Každé vozidlo, které převáží byť i malé množství některé nebezpečné látky uvedené v seznamu dohody ADR, musí být označeno výstražnými oranžovými tabulemi. Toto označování má svůj specifický význam a je dalším posunem k bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.

Podle Palkosky mají tyto výstražné tabule za úkol varovat ostatní účastníky silničního provozu před potenciálním nebezpečím, které jim při provozu takto označeného vozidla případně hrozí. Výstražné tabule musí být připevněny jak na přední, tak i na zadní straně vozidla kolmo k jeho podélné ose. Označení by mělo být, pokud je to možné, na levé straně vozidla a nemělo by být výše jak 1,5 metru nad vozovkou.

Na cisternových vozidlech musí být umístěna oranžová bezpečnostní značka také po obou stranách každé cisterny nebo cisternové komory, a to i pokud bude v každé cisterně přepravována jiná nebezpečná látka. Pokud se jedná o tzv. navesovou

soupravu, je oranžová bezpečnostní tabule umístěna na přední a zadní straně soupravy. Po případném odpojení návěsu musí být návěs označen oranžovou výstražnou tabulkou i na přední části. Označování výstražnými tabulemi je platné i pro vyprázdněné, nevyčištěné a neodplynované cisterny všeho druhu. Tyto bezpečnostní tabulky mohou být sejmuty teprve až po vyčištění nebo odplynění cisteren.⁴⁵

Podle Petrunčíka se vozidla označují velkými bezpečnostními značkami, které mají rozměr nejméně 250 mm x 250 mm a které musí odpovídat bezpečnostním značkám předepsaným pro umístění na obalech nebezpečných věcí.

Velké bezpečnostní značky pro vozidla se umísťují na vnější povrch kontejnerů, MEGC, MEMU, cisternových kontejnerů, přemístitelných cisteren a vozidel na obě podélné strany a každý konec. U vícekomorové kontejnerové cisterny nebo přemístitelné vícekomorové cisterny, kterými se přepravuje více nebezpečných látek, se bezpečnostní značka umístí na obě boční strany komor a na oba konce komor. Bezpečnostní značky se umístí na vozidlo, které převáží kontejnery, MEGC, MEMU a cisternové kontejnery, na jeho přední a zadní stranu a také na jeho obě boční části. Toto ustanovení platí pro vozidla se snímatelnými cisternami, pro vozidla přepravující pouze kusy nebezpečných látek, na prázdná nevyčištěná a neodplyněná vozidla, vozidla se snímatelnými cisternami, bateriová vozidla, MEGC, MEMU, cisternové kontejnery a přemístitelné cisterny.⁴⁶

⁴⁴. ADR 2013 Část 5. [online]. [cit. 2013-10-25]. Dostupné z: http://www.mdcz.cz/cs/Silnicni_doprava/Nakladni_doprava/adr/ADR+2013+-+ke+stažení/10_ADR_2013_Cast_5v2.

⁴⁵ PALKOSKA, V. *ADR bezpečná doprava nebezpečných věcí po silnici*. Praha: Bertelsmann Media s.r.o., 1999, s. 162 až 173. ISBN 80-902549-2-6.

⁴⁶ PETRUNČÍK, P. *Přeprava nebezpečných věcí po silnici*. Praha: Česmad Bohemia, 2009, s. 71-74. ISBN 978-80-87304-02-0.

Obrázek č. 3: Označení vozidla převážejícího nebezpečné věci I.



Zdroj: autor práce, vlastní foto, 2013

Obrázek č. 4: Označení vozidla přepravujícího nebezpečné věci II.



Zdroj: autor práce, vlastní foto, 2013

Obrázek č. 5: Označení vozidla převážejícího nebezpečné věci III.



Zdroj: autor práce, vlastní foto, 2013

3.2 Dohoda ADR – příloha B

Příloha „B“ Dohody ADR má název „*Ustanovení o dopravních prostředcích a přepravě.*“ Tato část je strukturována na dvě kapitoly: „*Požadavky na osádky vozidel, jejich výbavu, provoz a průvodní doklady*“ a „*Požadavky na konstrukci a schvalování vozidel.*“ Obě tyto kapitoly nejsou tak obsáhlé jako ustanovení kapitol uvedených v příloze A dohody ADR.

3.2.1 Požadavky na dopravní jednotky a jejich vybavení

Podle dohody ADR, přílohy B, kapitoly 8.1 nesmí mít každá dopravní jednotka, která převáží nebezpečné věci, více jak jeden přívěs nebo návěs a musí být označena bezpečnostními značkami. Řidič převážející nebezpečné věci podle dohody ADR musí mít u sebe tyto průvodní doklady:

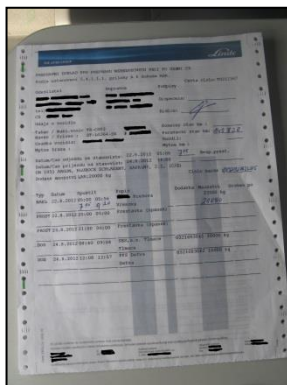
- a) přepravní doklady předepsané v příloze A, které zahrnují všechny přepravované nebezpečné věci a pokud je to vhodné, osvědčením o naložení velkého kontejneru nebo vozidla předepsané v příloze A,
- b) písemné pokyny podle přílohy A,
- c) průkaz totožnosti s fotografií každého člena osádky vozidla,
- d) osvědčení o schválení dle přílohy B pro každou dopravní jednotku nebo vozidlo této dopravní jednotky,
- e) osvědčení o školení řidiče,
- f) kopii schválení příslušného orgánu, pokud vyžadováno dle přílohy B.

Dopravní jednotka musí mít ve vozidle předepsaný počet hasicích přístrojů stanovený v příloze B, a to minimálně dva kusy. Ve vozidle musí být také další výbava jako zakládací klín pro každé vozidlo, dva stojaté výstražné prostředky a kapalina pro výplach očí. Pro každého člena osádky je přepsána výstražná vesta, přenosná svítilna, ochranné rukavice a vhodná ochrana očí (brýle). Dodatečně se vyžaduje u určitých tříd výbava ochrannou maskou pro každého člena osádky vozidla, lopatu, ucpávka kanalizačních vpustí a sběrná nádoba.

Řidič se dále musí dle dohody ADR podrobit školení řidičů. Školení je rozděleno na základní školící kurz, který trvá 18 vyučovacími hodinami, specializační kurz pro přepravu v cisternách o délce 12 hodin a specializační kurz pro přepravu látek zařazených do třídy nebezpečnosti 1 a 7 v délce 8 hodin. Po absolvování výkladu kurzu

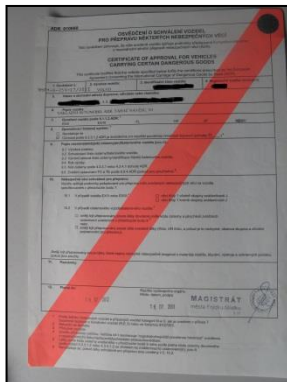
je tento kurz zakončen zkouškou a po jejím úspěšném vykonání získá řidič osvědčení o školení řidiče, jehož platnost je pět let. Po uplynutí této doby může řidič požádat o prodloužení na dalších pět let, jestliže se zúčastnil obnovovacího školení.⁴⁷

Obrázek č. 6: Převážní doklad pro přepravu nebezpečných věcí dle dohody ADR



Zdroj: autor práce, vlastní foto, 2013

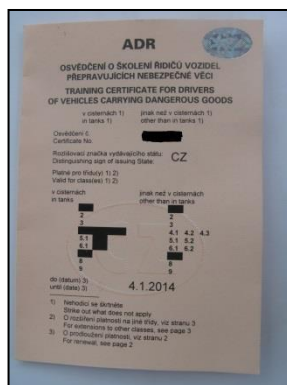
Obrázek č. 7: Osvědčení o schválení vozidel přepravujících nebezpečné věci dle dohody ADR



Zdroj: autor práce, vlastní foto, 2013

⁴⁷ Sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 8/2013 o vyhlášení přijetí změn a doplňků Přílohy A – Všeobecná ustanovení týkající se nebezpečných látek a předmětů a Přílohy B – Ustanovení o dopravních prostředcích a o přepravě Evropské dohody o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (ADR). In: Sbírnka mezinárodních smluv. Česká republika. 2013, částka 5, s. 106-2631. Dostupné z: http://aplikace.mvcr.cz/sbirkazakonu/SearchResult.aspx?q=8/2013&typeLaw=mezinarodni_smlouva&what=Cislo_zakona_smlouvy.

Obrázek č. 8: Osvědčení o školení řidičů vozidel přepravujících nebezpečné věci



Zdroj: autor práce, vlastní foto, 2013

3.2.2 Požadavky na konstrukci vozidel

Podle dohody ADR, přílohy B, kapitoly 9 musí být vozidla, která převážejí nebezpečné látky podle dohody ADR, podrobena roční technické prohlídce v zemi, kde jsou registrována. Jedná se zejména o vozidla převážející výbušné látky a předměty (vozidlo EX II a EX III), hořlavé kapaliny s bodem vzplanutí do 60 stupňů Celsia, hořlavé plyny a bateriové vozidlo pro přepravu hořlavých plynů (vozidlo FL), peroxidu vodíku (vozidlo OX), vozidlo MEMU a jiné vozidlo, které převáží nebezpečné věci (vozidlo AT).

Vozidla, která převáží nebezpečné věci, musí vyhovovat požadavkům na konstrukci vozidel stanoveným v kapitole 9 dohody ADR. Vozidla musí být vybavena automatickými systémy na hašení požáru v prostoru motoru vozidla. Všechna vozidla musí být dále opatřena omezovačem rychlosti. Rychlost vozidla nemůže překročit 90 km/hod s přihlédnutím k technické toleranci.⁴⁸

Z výše uvedeného se zastavím jen u požadavku na konstrukci kabiny řidiče, která by měla být vyrobena z nehořlavého materiálu a pokud tomu tak není, musí být opatřena na zadní stěně kabiny štítem z kovu nebo jiného vhodného materiálu. Tento musí být o stejné šíři jako cisterna.

⁴⁸Sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 8/2013 o vyhlášení přijetí změn a doplňků Přílohy A – Všeobecná ustanovení týkající se nebezpečných látek a předmětů a Přílohy B – Ustanovení o dopravních prostředcích a o přepravě Evropské dohody o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (ADR). In: Sbirka mezinárodních smluv. Česká republika. 2013, částka 5, s. 106-2631. Dostupné z: http://aplikace.mvcr.cz/sbirkazakonu/SearchResult.aspx?q=8/2013&typeLaw=mezinarodni_smlouva&what=Cislo_zakona_smlouvy.

3.3. Doprava nebezpečných věcí v ČR

V České republice jsou nebezpečné věci přepravovány nejen dle dohody ADR, ale také dle platného zákona č. 111/1994 Sb. o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů, který vstoupil v platnost dne 1. srpna 1994.

Tento zákon spolu s prováděcí vyhláškou č. 187/1994 Sb. rozšiřuje platnost dohody ADR i na vnitrostátní přepravu nebezpečných věcí v České republice. Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě se věnuje přepravě nebezpečných věcí v ustanovení § 22, kde je v odstavci 2 dovoleno přepravovat jen ty nebezpečné věci, které jsou povoleny dohodou ADR a to za podmínek stanovených touto dohodou. V § 23 jsou zákonem stanoveny požadavky pro odesílatele nebezpečných věcí, pro příjemce tohoto nákladu, ale hlavně pro dopravce nebezpečných věcí. V § 23, odstavci 2 je pro dopravce stanoveno zajistit pro přepravu nebezpečných věcí jen schválenou dopravní jednotku s předepsanou výbavou, hasicími přístroji, řádně označenou bezpečnostními značkami a s řádně vyškoleným řidičem. Dále musí zajistit, aby nedocházelo k úniku nebezpečných látek a pokud k němu dojde, aby posádka provedla opatření uvedená v písemných pokynech.⁴⁹

Podle Uhříčka se nebezpečné věci, u nichž je přímo ohrožena bezpečnost osob, věcí nebo životního prostředí, mohou přepravovat jen na základě povolení Ministerstva dopravy. Povolení Ministerstva dopravy se vydává na časově omezenou dobu – jeden rok. Ministerstvo dopravy může dále stanovit další podmínky této přepravy.⁵⁰

⁴⁹ Zákon č. 111 ze dne 26. dubna 1994 o silniční dopravě ve znění pozdějších předpisů. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 1994, částka 37, s. 1154-1161. § 23 odst. 2. Dostupné z: http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=111/1994&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy.

⁵⁰ UHŘÍČEK, V. a kol. *Mezinárodní a vnitrostátní silniční přeprava nebezpečných věcí*. Praha: M-Konzult, 1995, s. 7.

4. PŘESTUPKY PÁCHANÉ NA ÚSEKU SILNIČNÍHO HOSPODÁŘSTVÍ

Přestupky, které jsou spáchány v souvislosti s nařízením č. 561/2006 a dohodami AETR a ADR, v České republice vymezuje zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů. Tyto přestupky jsou definovány v ustanovení § 23, odstavci 1, písmeno c), d), f) a g) výše uvedeného zákona. Sankce za porušení uvedených ustanovení jsou definovány ve stejném paragrafu v odstavci 2 a 3.

Zákon č. 200/1990 Sb. o přestupcích v ustanovení § 23, odstavec 1, písmeno f) uvádí, že: *„přestupku se dopustí ten, kdo jako řidič vozidla při kontrole není držitelem dokladů, předložil neplatný doklad nebo nepředložil doklady požadované zvláštním právním předpisem, nevede stanoveným způsobem záznam o době řízení, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku, záznam o provozu vozidla nebo nedodrжуje stanovené doby řízení, bezpečnostní přestávky a doby odpočinku, nepředložil záznam o době řízení a, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku nebo záznam o provozu vozidla požadovaným zvláštním předpisem“*.⁵¹ Toto ustanovení platí jak již z výše uvedeného vyplývá, pro porušování dohody AETR a nařízení č. 561/2006.

Zákon č. 200/1999 Sb. o přestupcích umožňuje při porušení ustanovení § 23 odst. 1 písm. f) potrestat uložením blokové pokuty až do výše 5000 Kč nebo takové jednání oznámit ke správnímu orgánu k následnému projednání, kde již hrozí pokuta až do výše 10 000 Kč a sankce zákaz činnosti od šesti měsíců do jednoho roku.⁵²

Zákon č. 200/1990 Sb. o přestupcích v ustanovení § 23, odstavce 1, písmeno d) dále uvádí, že: *„přestupku se dopustí ten, kdo poruší povinnost stanovenou zvláštním právním předpisem pro dopravu nebezpečných věcí.“* a v ustanovení § 23 odstavce 1, písmeno g) *„přestupku se dopustí ten, kdo při přepravě nebezpečných věcí podle právního předpisu nemá řádné osvědčení o zvláštním školení řidiče, nezajistí označení*

⁵¹ Zákon č. 200 České národní rady ze dne 17. května 1990 o přestupcích ve znění pozdějších předpisů. In: *Sbírka zákonů České a slovenské federativní republiky*. 1990, částka 35, s. 810-826. § 23, odst. 1, písm. f). Dostupné z: http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=200/1990&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy.

⁵² Zákon č. 200 České národní rady ze dne 17. května 1990 o přestupcích ve znění pozdějších předpisů. In: *Sbírka zákonů České a slovenské federativní republiky*. 1990, částka 35, s. 810-826. § 23,

vozidla, není vybaven podle právních předpisů povinnou výbavou, poruší zákaz nakládky a vykládky stanovených nebezpečných věcí na veřejně přístupných místech, přepravuje ve vozidle osoby způsobem odporujícím právním předpisům, poruší ustanovení o zastavení a stání vozidel a o dozoru nad vozidly při parkování nebo nedodrží trasu, pokud je předepsána.⁵³ Tato ustanovení platí pro porušení dohody ADR.

Zákon č. 200/1999 Sb. o přestupcích umožňuje porušení ustanovení § 23, odst. 1, písm. g) potrestat uložením blokové pokuty až do výše 5000 Kč nebo takové jednání oznámit správnímu orgánu k následnému projednání, kde již hrozí pokuta až do výše 10 000 Kč a sankce zákaz činnosti od šesti měsíců do jednoho roku. V případě porušení ustanovení § 23, odst. 1, písm. d) může nastat oznámení správnímu orgánu k projednání s možnou sankcí pokuty do výše 10 000 Kč a zákazu činnosti od šesti měsíců do jednoho roku. Toto ustanovení nelze řešit v blokovém řízení.⁵⁴

Nařízení č. 561/2006 stanovuje, že sankce k zajištění dodržování dohody jsou dle článku 19 plně v kompetenci členských států, kdy si každý členský stát stanoví sankce za porušení. Členský stát také přijme opatření k jejich uplatňování. Dále má členský stát možnost místo uložení sankce oznámit porušení některého z ustanovení nařízení oznámit příslušnému úřadu v členském státě, ve kterém má sídlo dopravce nebo řidič pracoviště.⁵⁵

Policie ČR má další oprávnění při porušení některého ustanovení § 23 zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů a novel, zejména u zahraničních řidičů. Tím oprávněním je vybírání kaucí dle ustanovení § 125a zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů

odst. 2 a 3. Dostupné z: http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=200/1990&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy.

⁵³ Zákon č. 200 České národní rady ze dne 17. května 1990 o přestupcích ve znění pozdějších předpisů. In: *Sbirka zákonů České a slovenské federativní republiky*. 1990, částka 35, s. 810-826. § 23 odst. 1 písm. d) a písm. g). Dostupné z: http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=200/1990&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy.

⁵⁴ Zákon č. 200 České národní rady ze dne 17. května 1990 o přestupcích ve znění pozdějších předpisů. In: *Sbirka zákonů České a slovenské federativní republiky*. 1990, částka 35, s. 810-826. § 23, odst. 2 a odst. 3. Dostupné z: http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=200/1990&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy.

⁵⁵ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 ze dne 15. března 2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 (Text s významem pro EHP) – Prohlášení, In: *Úřední věstník EU*, L 102, 11.4.2006, s. L 102/10. KAPITOLA 2, Článek 19. Dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32006R0561:CS:NOT>.

a novel. Tato záruka má zajistit, že se řidič, který je podezřelý ze spáchání výše uvedených přestupků, nebude vyhýbat projednání ve správním řízení. Vybírání kaucí je tak jednou z důležitých pravomocí Policie ČR k provádění dohledu nad bezpečností a plynulostí silničního provozu.⁵⁶

V současné době se na území České republiky rozmohlo páchaní přestupků v souvislosti s porušováním dob řízení a přestávek. Porušení byla zjištěna při průběžných kontrolách nákladních vozidel. Na tuto skutečnost byla jednotlivá krajská ředitelství policie upozorněna Odborem služby dopravní policie Policejního prezidia. Porušení bylo zjištěno zejména u jedné konkrétní nejmenované španělské přepravní společnosti. Řidiči této přepravní společnosti umisťovali, a možná že i nadále umisťují, na čidla záznamových zařízení magnety. Tyto magnety tak vymazávají anebo zabraňují záznamovému zařízení v objektivním a přesném zapisování dob řízení, přestávek a odpočinků či jiných zaznamenávaných skutečností při provozu vozidla. Zapsaná data jsou podle výsledků kontrol prováděných Policií ČR pomocí kontrolních čtecích zařízení zkreslena a nepodávají přesná data řidiči, který tím může porušovat ustanovení nařízení č. 561/2006. Výsledkem tak jsou nepřiměřené doby řízení a tím případné nebezpečí vzniku dopravních nehod. Řidiči této dopravní společnosti i vlastník této dopravní společnosti, pokud o tomto věděl, se tak vystavují správnímu řízení u příslušného správního orgánu se sankcemi uvedenými v této kapitole výše.

⁵⁶ Zákon č. 361 ze dne 14. září 2000, O provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů ve znění pozdějších předpisů. In: *Sbírka zákonů. Česká republika. 2000*, částka 98, s. 4570-4616. § 125a. Dostupné z: http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=361/2000&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy.

Obrázek č. 9: Instalovaný magnet na čidle záznamového zařízení



Zdroj: autor práce, vlastní foto, 2013

5. DOPRAVNÍ NEHODY V SOUVISLOSTI S PORUŠENÍM DOHOD AETR A ADR

„V roce 2012 šetřila Policie ČR v průměru každých necelých 7 minut nehodu.“⁵⁷ Dopravní nehody s účastí nákladních vozidel nebo autobusů podléhajících dohodě AETR či nařízení č. 561/2006 patří mezi ty nejzávažnější. Dopravní nehody s účastí vozidel jedoucích dle dohody ADR patří bezpodmínečně k těm nejrizikovějším v závislosti na tom, jakou nebezpečnou látku převáží. Při těchto dopravních nehodách vznikají nemalé škody na majetku, někdy i ztráty na životech a do likvidace následků těchto dopravních nehod jsou většinou zapojeny složky IZS. Následek dopravní nehody způsobené nedbalostním jednáním řidiče vozidla převážejícího nebezpečné látky by mohl mít až skutkovou podstatu trestného činu dle § 273 odst. 2 písm. b) zákona č. 40/2009, trestní zákoník, ve znění pozdějších předpisů - *obecné ohrožení z nedbalosti*⁵⁸.

Ke vzniku dopravních nehod nákladních vozidel, autobusů nebo nákladních vozidel převážejících nebezpečné věci však dochází především při porušení některého ustanovení zákona č. 361/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů, o provozu na pozemních komunikacích.

Dle zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích je v ustanovení § 47, odst. 1 dopravní nehoda definována jako: „*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.*“⁵⁹ Dopravní

⁵⁷ Kolektiv pracovníků ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky. *Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2012*. Praha: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, 2013, s. 12.

⁵⁸ Zákon č. 40 ze dne 8. ledna 2009 Sb. trestní zákoník, ve znění pozdějších předpisů. In: *Sbírka zákonů. Česká republika. 2000*, částka 11, s. 354-464. §273 odst. 2 písm. b). Dostupné z: http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=40/2009&type=Law=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy.

⁵⁹ Zákon č. 361 ze dne 14. září 2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů ve znění pozdějších předpisů. In: *Sbírka zákonů. Česká republika. 2000*, částka 98, s. 4570-4616. §47 odst. 1. Dostupné z: http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=361/2000&type=Law=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy.

nehoda je jednou z negativních dopadů silniční dopravy a této kolizní situaci se bohužel nevyhne mnoho účastníků silničního provozu.

V další podkapitole se pokusím nastínit a objasnit příčiny vzniku dopravních nehod. Dále uvedu celkovou statistiku dopravních nehod na území ČR zaznamenanou Policií ČR a statistiku dopravních nehod spáchaných vozidly převážející nebezpečné látky dle dohody ADR a dopravních nehod s účastí autobusů. Tyto statistiky budou uvedeny v přehledném grafickém vyobrazení. Závěrem této kapitoly bude shrnutí a analýza příčinné souvislosti s porušování výše uvedených dohod.

5.1 Příčiny vzniku dopravních nehod

Vznik dopravních nehod je dán jejich příčinou. *„Příčinou vzniku dopravních nehod na pozemních komunikacích je každý jev, bez něhož by následek v podobě dopravní nehody nenastal, přičemž má obecně platit, že všechny jevy, které tento následek způsobily, jsou si rovny.“*⁶⁰

Podle Chmelíka se dají příčiny vzniku dopravní nehody rozdělit na působení tří činitelů, a to vozidla, objektivních podmínek dopravního provozu a člověka. Dopravní nehody zapříčiněné vozidlem nebo spíše technickou závadou na něm se na základě dlouhodobých statistik na celkové dopravní nehodovosti podílí jen zhruba 1 %. Příčiny těchto nehod bývají většinou z hlediska technického charakteru v zanedbání technického stavu vozidla. Technický stav vozidla jako příčinu dopravních nehod je možné brát v úvahu většinou u starších vozidel.

Objektivní podmínky jako příčiny dopravních nehod spočívají v příčině technického charakteru nebo v příčině dopravního prostředí, jako je stav pozemní komunikace, dopravní značení apod. Jedná se např. o neoznačenou překážku silničního provozu, v zimním období špatnou údržbu pozemní komunikace, povětrnostní podmínky nebo hustotu provozu. Dopravní značení má na dopravní nehodu vliv svou nedostatečností. Dopravní nehody způsobené vlivem závady na pozemní komunikaci jsou statisticky uvedeny jako zanedbatelné procento, konkrétně do necelého 1% ze všech dopravních nehod.

⁶⁰ CHMELÍK, J. a kol., *Dopravní nehody*. Plzeň: Čeněk Aleš, 2009, s. 186. ISBN 978-80-7380-211-0.

Dopravní nehody zapříčiněné člověkem patří v míře zavinění na přední místo. V celkové statistice se představují dopravní nehody zaviněné řidičem více jak 90% z celkového počtu. Řidič svým chováním přímo ovlivňuje dopravní bezpečnost všech účastníků silničního provozu. Patří sem i právní selhání člověka - řidiče, který porušil konkrétní podmínky v provozu na pozemních komunikacích.⁶¹

Za nejzávažnější příčinu dopravních nehod a to hlavně v souvislosti s porušením dohod AETR, ADR a nařízení č. 561/2006 lze však považovat únavu řidiče. Únava je spojena s porušováním stanovených dob řízení, neúměrným dlouhotrvajícím řízením vozidla a nedodržováním stanovených dob odpočinků.

Podle Chmelíka únava souvisí s úrovní řidičovy pozornosti. Pokles pozornosti je zpravidla důsledkem nástupu únavy. Únava se z hlediska řízení vozidla dělí na únavu fyzickou, která je dána sezením v samotném dopravním prostředku, duševní únavou, která je únavou duševní funkce řidiče a únavou smyslových orgánů, která především postihuje zrakovou soustavu.⁶²

Podle Brožové je příčinou vzniku dopravních nehod, kde je viníkem vozidlo převážející nebezpečný náklad dle dohody ADR nebo řidič vozidla ADR, následující:

- a) nízká kvalita řidičů,
- b) nízká kvalita školení ADR,
- c) únava řidiče,
- d) nedodržování bezpečnostních předpisů,
- e) špatný technický stav vozidla.⁶³

5.2. Statistiky dopravních nehod na území ČR

V této kapitole je graficky znázorněna celková statistika dopravních nehod na území ČR, z toho statistika dopravních nehod s účastí vozidel převážejících nebezpečné látky (jak látky pevné, kapalné, tak i plynné) a autobusů. V prvním grafu

⁶¹ CHMELÍK, J. a kol., *Dopravní nehody*. Plzeň: Čeněk Aleš, 2009, s. 186 až 192. ISBN 978-80-7380-211-0.

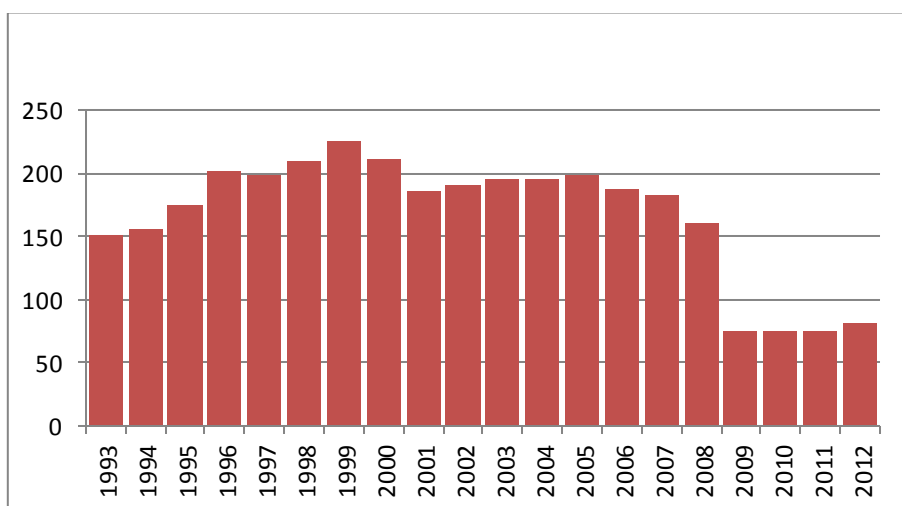
⁶² CHMELÍK J. a kol., *Dopravní nehody*. Plzeň: Čeněk Aleš, 2009, s. 162 až 169. ISBN 978-80-7380-211-0.

⁶³ Brožová, P. *Rizika související s přepravou nebezpečných věcí v silniční dopravě*. [online]. 2008. Ročník 3. Číslo 3. [cit. 2014-02-16]. Dostupné z : https://www.google.cz/?gws_rd=cr&ei=wKT6UobLGsHRtQbN2YCoDA#q=Ro%C4%8Dn%C3%ADk3.%2C+%C4%8C%C3%ADslo+3.%2C

je znázorněna celková statistika dopravní nehodovosti na území ČR, jak ji zaznamenala a zadokumentovala Policie ČR. Další graf znázorňuje dopravní nehody s účastí vozidel převážející nebezpečné látky. Poslední graf znázorňuje vývoj dopravních nehod na území ČR s účastí autobusů.

U znázorněných statistik je potřeba brát v úvahu, že dané statistiky znázorňují jen celkový počet dopravních nehod zadokumentovaných Policií ČR. Ve statistikách nejsou zahrnuty ty dopravní nehody, které nebyly šetřeny Policií ČR, tedy ty, které si mezi sebou sepsali účastníci dopravních nehod na Společný záznam o dopravní nehodě. Dále zde nejsou uvedeny statistiky s konkrétním zaviněním dopravní nehody. U statistik dopravních nehod s vozidly přepravující nebezpečné věci podle dohody ADR jsou znázorněny všechny dopravní nehody ať již zaviněné nebo nezaviněné. To se týká i dopravních nehod s účastí autobusů.

Graf č. 1: Celkový počet dopravních nehod na území ČR za období let 1993 - 2012
(v tisících)

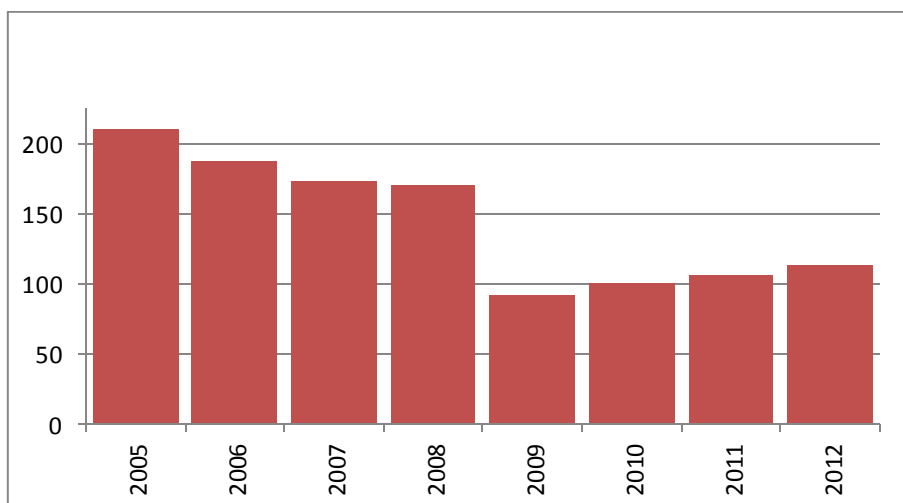


Zdroj⁶⁴

Graf č. 2: Celkový počet dopravních nehod vozidel přepravujících nebezpečný náklad dle ADR za období let 2005 – 2012

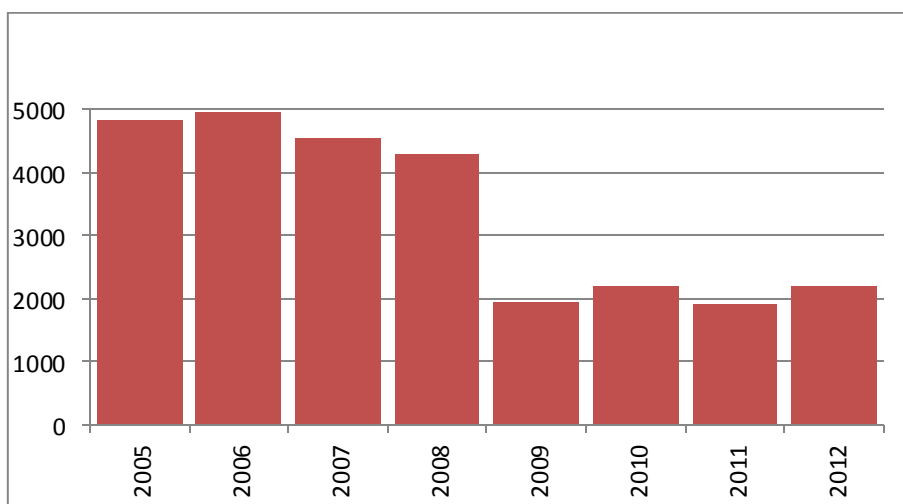
+2008%2C+RIZIKA+SOUVISEJ% C3% 8DC% C3% 8D+S+P% C5% 98EPRA VOU+NEBEZPE% C4% 8C N% C3% 9DCH.

⁶⁴ Kolektiv pracovníků ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky. *Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2012*. Praha: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, 2013, s. 7.



Zdroj⁶⁵

Graf č. 3: Celkový počet dopravních nehod autobusů za období let 2005 – 2012



Zdroj⁶⁶

⁶⁵ Statistické údaje z IS EDN Policejního prezidia, které mi laskavě poskytl pplk. Petr Sobotka z Ředitelství služby dopravní policie PPČR.

⁶⁶ Statistické údaje z IS EDN Policejního prezidia, které mi laskavě poskytl pplk. Petr Sobotka z Ředitelství služby dopravní policie PPČR.

6. VLIV DOHODY AETR A ADR NA BEZPEČNOST A PLYNULOST DOPRAVY

Cílem této bakalářské práce je analýza významu a vlivu mezinárodních dohod AETR, ADR a nařízení č. 561/2006 na bezpečnost a plynulost kamionové mezinárodní dopravy v příčinné souvislosti a ovlivnitelnosti s pácháním přestupků a dopravních nehod v této dopravě.

V předchozích kapitolách byly popsány dohody AETR a ADR a nařízení č. 561/2006, které jsou hlavním tématem této bakalářské práce. Nyní se budu věnovat cíli této bakalářské práce, tj. analýze vlivu dohod AETR a ADR na bezpečnost a plynulost silniční dopravy. Dále se pokusím navrhnout jiná řešení ke zlepšení vlivu výše uvedených dohod. Analýza vlivu dohod bude doplněna výzkumem provedeným formou dotazníku, jehož výsledek bude v grafickém znázornění a doplněný o celkové shrnutí.

Jak bylo uvedeno v předchozích kapitolách, dohody AETR a ADR byly přijaty, aby se zvýšila bezpečnost a plynulost silniční dopravy. Vliv dohod AETR a ADR je v současné době velmi významný a opodstatněný, protože současný provoz vozidel převyšuje mnohonásobně silniční dopravu před rokem 1989. V poslední době se množí především případy s porušováním dob řízení podle nařízení č. 561/2006, které se negativně promítají do bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. Důležitost dohod AETR a ADR je také v tom, že jsou schopny měnit se podle nastalé situace v silniční dopravě.

6.1. Analýza dohody AETR a nařízení č. 561/2006

Co lze z hlediska bakalářské práce považovat za nejdůležitější na dohodách AETR a nařízení č. 561/2006 v příčinné souvislosti s bezpečností a plynulostí silniční dopravy je následující:

U dohody AETR a nařízení č. 561/2006 je důležité zařazení dob řízení, přestávek řízení a dob odpočinků do pracovní náplně řidiče. Většina řidičů jezdí po třech a více proudých dálnicích a rychlostních silnicích a to mnohdy na velké

vzdálenosti, velmi často po celé Evropě. Jízda vozidlem se tak stává monotónní záležitostí, kdy se řidič plně nevěnuje řízení svého vozidla, často si za jízdy čte tiskoviny nebo sleduje televizi instalovanou v kabině vozidla, jak jsem se mohl nejméně jednou přesvědčit na vlastní oči. Toto vše se podílí na zvýšeném riziku dopravní nehodovosti a tím i ohrožení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. Pokud řidič vozidla respektuje doby řízení a pravidelné přestávky, pak se tyto doby řízení pozitivně promítají do řízení vozidla. Řidič tak není unavený, plně se věnuje řízení svého vozidla a snižuje tak riziko ohrožení ostatních účastníků silničního provozu. Řidiči nákladních vozidel, zvláště ti, co převážejí nebezpečné látky dle dohody ADR, a řidiči autobusů musí mít na paměti, že při řízení vozidla ovládají několikanásobně těžší vozidlo, než ostatní účastníci silničního provozu. Tím pádem jsou více zodpovědní za své jednání, neboť jejich porušením některého z výše uvedených nařízení uvedených v této bakalářské práci může mít fatální následky.

6.1.1 Analýza dob řízení vozidla

Pravidelná doba řízení je stanovena nařízením č. 561/2006 na dvakrát maximálně 4,5 hodiny za celkovou dobu 24 hodin. U naší vnitrostátní dopravy bych doporučil tuto dobu řízení rozložit/zkrátit na maximální dobu řízení tří hodin a to třikrát za dobu 24 hodin. Důvodem tohoto mého doporučení je poměrně krátká dopravní infrastruktura v České republice. Na projetí ČR vozidlem průměrnou rychlostí 80 až 90 km/hod. u nákladních vozidel nebo autobusů postačuje doba řízení v době tří hodin.

Dobu řízení je možné podle nařízení č. 561/2006 dvakrát za týden prodloužit na 10 hodin. Toto ustanovení je dle mého názoru plně vyhovující. Týdenní doba řízení dle nařízení je maximálně 56 hodin. Tuto týdenní dobu bych navrhnul zkrátit na maximálně 50 hodin. Dvoutýdenní celková doba řízení je stanovena nařízením na maximálně 90 hodin po sobě jdoucích kalendářních týdnech. I tuto dobu řízení považuji dle mého názoru za vyhovující.

U mezinárodní dopravy bych doporučil celkovou dobu řízení ponechat tak, jak je uvedeno výše, ale prodloužit přestávkové intervaly mezi dobou řízení, ne na minimální dobu 45 minut, ale minimální dobu 60 minut. Dobu 60 minut bych doporučil nijak nezkracovat ani ji dále nedělit a ponechat ji zcela kompaktní a neměnnou z důvodu řádného odpočinku řidiče.

6.1.2 Analýza dob odpočinku řidiče

Doby odpočinku jsou stanoveny nařízením č. 561/2006 na 9, resp. 11 hodin denně. Denní doba odpočinku slouží k řádnému odpočinku řidiče v časovém úseku 24 hodin. Tato doba je v souladu se standardem odpočinku každého člověka. Je tedy v daném časovém úseku plně dostačující. Dále musí řidič dvě běžné týdenní doby odpočinku anebo jednu týdenní dobu odpočinku a jednu zkrácenou dobu odpočinku. Pod běžnou týdenní dobou odpočinku se dle nařízení č. 561/2006 rozumí „*doba odpočinku v celkovém trvání nejméně 45 hodin*“ a zkrácenou týdenní dobou odpočinku se rozumí „*doba odpočinku kratší než 45 hodin*“, která může být zkrácena na 24 po sobě jdoucích hodin.⁶⁷ Tyto týdenní doby odpočinku mají pro řidiče význam jako volný víkend pro běžného pracujícího člověka, což je pro odpočinek a regeneraci řidiče také plně dostačující. Zkrácenou týdenní dobu odpočinku bych doporučil vynechat, neboť ke zkrácování týdenní doby odpočinku není důvod.

6.1.3 Shrnutí analýzy AETR a nařízení č. 561/2006

Podstatou výše uvedených dohod je tedy omezit řízení vozidla na určitý předem daný časový úsek a jeho důsledné dodržování. S řízením vozidel souvisí časově vymezené doby přestávek a odpočinků, tak aby si řidiči adekvátně odpočinuli před dalším řízením vozidla.

6.2. Analýza nařízení č. 3821/85

Nařízení č. 3821/85 se týká záznamových zařízení v silniční dopravě umístěných ve vozidlech. Stanovuje podmínky provozu, montáže a další pokyny k provozu tachografů. Na základě provedené analýzy nařízení č. 3821/85, se domnívám, že největší vliv na bezpečnost a plynulost silniční dopravy má vybavení každého vozidla záznamovým zařízením. Pokud je to možné, tak jsou vozidla vybavena již digitálním záznamovým zařízením.

⁶⁷ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 ze dne 15. března 2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 (Text s významem pro EHP) – Prohlášení, In: *Úř. věst. L 102, 11.4.2006, s. 1–14*. KAPITOLA 1, článek 4, písm. h). Dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32006R0561:CS:NOT>.

Záznamové zařízení je důležité pro kontrolu dodržování stanovených dob řízení a bezpečnostních přestávek, dob řízení a odpočinků. Kontroly by měly probíhat ze strany kontrolních orgánů v co největší míře a poměrně důkladně. Tím se zamezí porušování stanovených dob řízení a přestávek, což v žádané míře přispěje k bezpečnosti dopravy.

Z dalšího pohledu je důležité vybavit každé vozidlo, které plní nařízení č. 561/2006, v nejbližší době digitálním tachografem. Tento tachograf je totiž přesnější a podává kontrolním orgánům při jejich kontrole potřebné informace i za předchozí období. Dá se také lépe a v kratší době vyhodnotit, a tak přispívá ke zlepšení kontroly.

Záznamová zařízení tedy zabraňují nejen porušování dohod AETR nebo nařízení č. 561/2006, ale zejména přispívají k dodržování výše uvedených dohod. Tím tak velkou měrou přispívají k bezpečnosti silničního provozu. Bez záznamového zařízení instalovaného do vozidel by nebylo možné účinně kontrolovat dodržování těchto ustanovení.

Ze své praxe bych doporučoval vybavit záznamovým zařízením i autobusy městské hromadné dopravy osob.

6.3. Analýza dohody ADR

Dohoda ADR je v současném znění poměrně složitá a podrobná vzhledem k dané problematice, kterou řeší. Nemohu ji tedy vzhledem k její složitosti podrobně analyzovat, a tak se zmíním jen o jejím obsahu uvedeném v této práci.

V dohodě ADR jsou nejvíce podstatné a důležité pro bezpečnost silničního provozu vyjmenované třídy nebezpečných látek, které mohou být převáženy vozidly. Třídy nebezpečných látek jsou poté rozděleny dle identifikačního čísla látky a identifikačních čísel nebezpečnosti, což je další identifikace nebezpečné látky. Třídění nebezpečných látek je klíčové a považuji ho za nejvíce podstatné v dohodě ADR.

Toto třídění má svůj význam zejména pro záchranné složky, které jsou při mimořádné situaci schopny v krátké době identifikovat nebezpečnou látku a adekvátně na ni reagovat. Pakliže by nebyly nebezpečné látky označeny žádným značením, znamenalo by to v případě dopravní nehody velké nebezpečí jak pro řidiče, tak

pro záchranné složky, které by nevěděly, před jakou nebezpečnou látkou nebo nebezpečím stojí.

S číselným označením nebezpečných věcí souvisí jejich označování formou výstražných tabulí umístěných na přepravujícím vozidle. Pakliže zde bylo uvedeno, že třídění nebezpečných látek je klíčové, které považuji za nejvíce podstatné v dohodě ADR, je označení vozidel převážejících nebezpečný náklad pro silniční provoz zcela zásadní a nepostradatelné. Označení vozidel výstražnými tabulkami je natolik zásadní, že jeho nedodržování nebo neoznačování by mělo fatální následky. Toto označování sděluje ostatním účastníkům silničního provozu i záchranným složkám v případě nehody, že je zde nebezpečí a o jaký druh nebezpečí se jedná. Podle daného označení nebezpečné látky a jejího úniku se tedy v případě dopravní nehody určují další záchranné a likvidační práce IZS.

Z výše uvedeného je tedy v dohodě ADR nejvíce podstatné označování vozidel převážejících nebezpečný náklad výstražnými tabulkami. Zde bych doporučil vzhledem k bezpečnosti a plynulosti silničního provozu převážet nebezpečný náklad po dálnicích a silnicích I. třídy pokud možno v nočních hodinách. Tím by se minimalizovalo riziko ohrožení ostatních účastníků silničního provozu, protože provoz v nočních hodinách není tak frekventovaný jako v denní době. Dále bych doporučil kratší intervaly na dobu platnosti osvědčení o školení řidičů vozidel přepravujících nebezpečné věci. Doba platnosti by se mohla zkrátit na dobu nejméně dvou let. Věková hranice řidičů, od kdy mohou převážet nebezpečné věci, by měla být také v dohodě ADR přesně stanovena, z mého pohledu na věk nejméně 25 let, kdy by řidič musel doložit, že před tím absolvoval praxi s nákladním vozidlem s návěsem.

6.4. Výzkum formou dotazníku

V souvislosti s cílem bakalářské práce jsem provedl výzkum formou dotazníku s řidiči nákladních vozidel a autobusů se zaměřením na konkrétní otázky vztahující se k dohodám AETR, ADR a nařízení č. 561/2006. Dotazníku se zúčastnilo celkem 309 respondentů – řidičů nákladních vozidel a autobusů. Výzkum byl prováděn

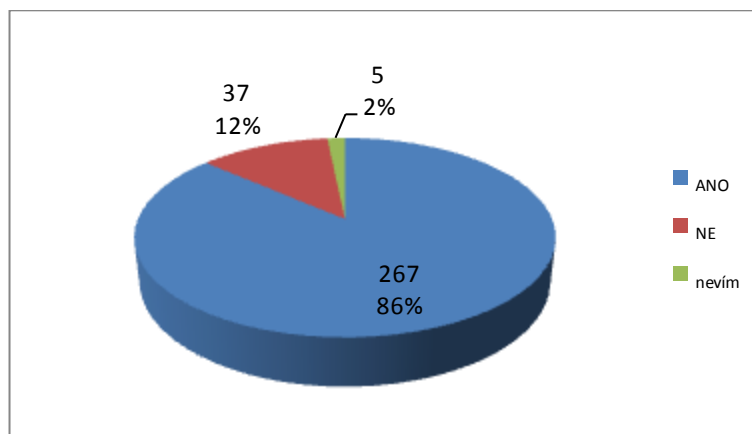
v období od listopadu 2013 do ledna 2014. Smyslem dotazníku je hlouběji analyzovat a podpořit cíl bakalářské práce.

Otázky dotazníku pro výzkum dané problematiky předmětných dohod byly následující:

- 1) zda jsou podle řidičů dohody AETR a ADR a nařízení č. 561/2006 přínosem k bezpečnosti a plynulosti silničního provozu,
- 2) zda řidiči dodržují ustanovení dohod AETR, ADR a nařízení č. 561/2006, zejména doby řízení,
- 3) zda byli již řidiči sankcionováni za porušení těchto dohod,
- 4) zda způsobili dopravní nehodu vlivem porušení výše uvedených dohod.

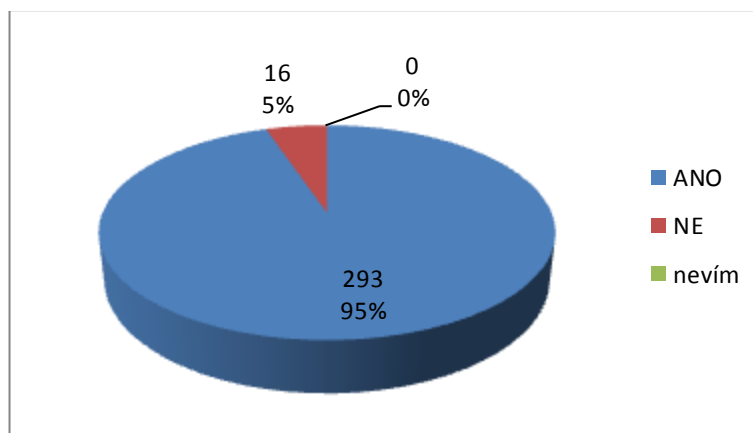
Odpovědi na tyto otázky byly zpracovány do grafů, které jsou uvedeny v dalším textu této kapitoly. V grafech dále je zobrazen věk dotazovaných řidičů, jejich národnost a jaký typ vozidla řidiči v době vyplňování dotazníku řídili. Další grafy znázorňují doplňující informace k daným otázkám. Dotazník k bakalářské práci je součástí přílohy C této bakalářské práce.

Graf č. 4: Odpověď na dotazníkovou otázku č. 1 - Jsou dohody AETR a ADR a nařízení EU č. 561/2006 podle Vás z pohledu řidiče přínosem k bezpečnosti silničního provozu?



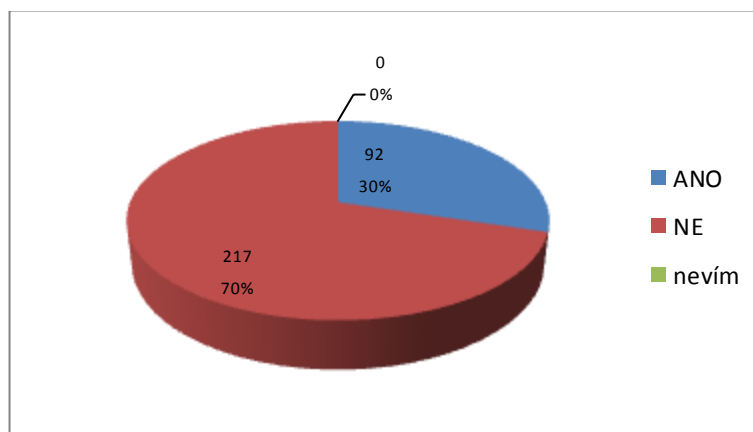
Zdroj: autor práce (vlastní dotazníkový výzkum, 2013-2014)

Graf č. 5: Odpověď na dotazníkovou otázku č. 2 – Dodržujete Vy osobně dohodu AETR, ADR a nařízení EU č. 561/2006 (doby řízení atd.)?



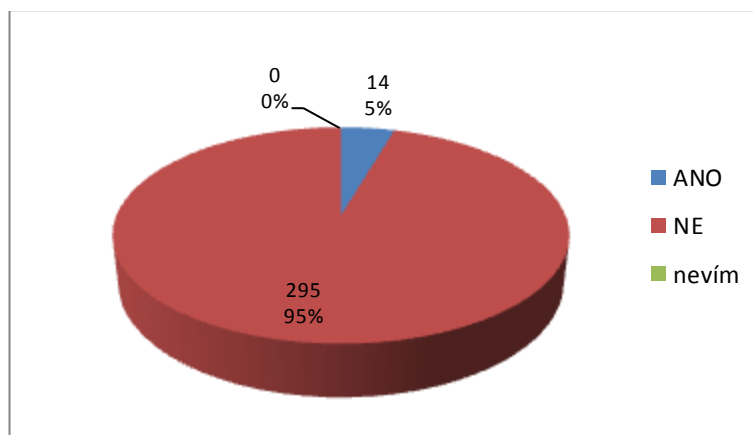
Zdroj: autor práce (vlastní dotazníkový výzkum, 2013-2014)

Graf č. 6: Odpověď na dotazníkovou otázku č. 3 – Měl jste již při kontrole Policie ČR či jiných kontrolních orgánů problém s dodržováním dohody AETR, ADR nebo nařízení EU č. 561/2006 a následnou sankcí?



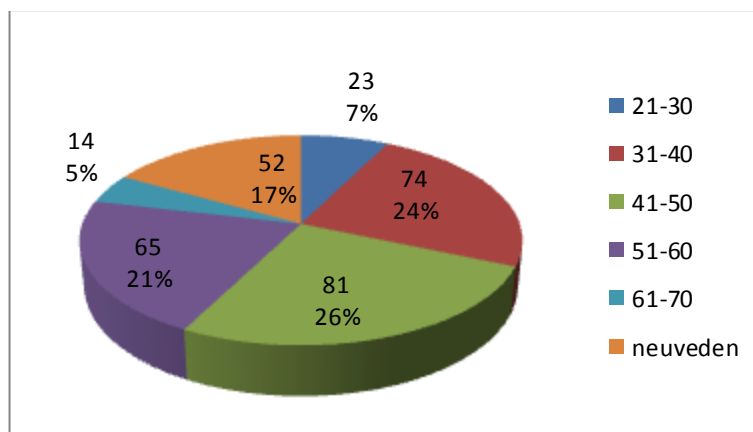
Zdroj: autor práce (vlastní dotazníkový výzkum, 2013-2014)

Graf č. 7: Odpověď na dotazníkovou otázku č. 4 – Měl jste někdy dopravní nehodu v souvislosti s porušením dohody AETR, ADR nebo nařízení č. 561/2006?



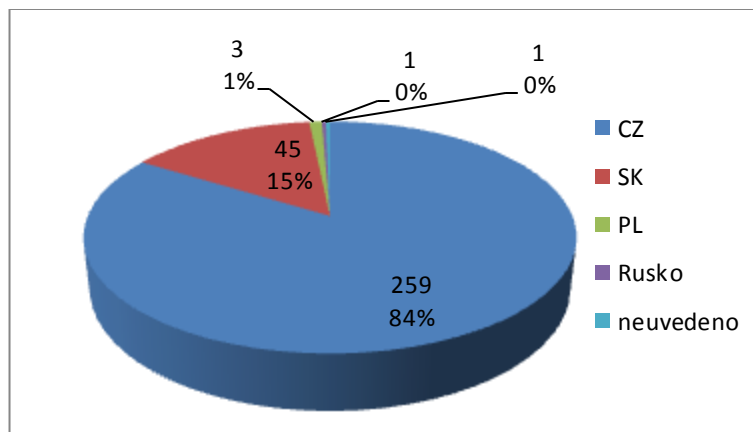
Zdroj: autor práce (vlastní dotazníkový výzkum, 2013-2014)

Graf č. 8: Věk řidičů vyplňujících dotazník (v letech)



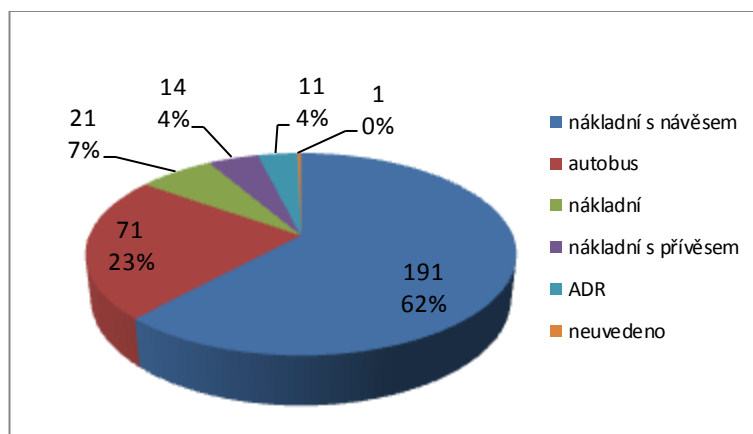
Zdroj: vlastní dotazníkový výzkum, 2013-2014

Graf č. 9: Národnost řidičů vyplňujících dotazník



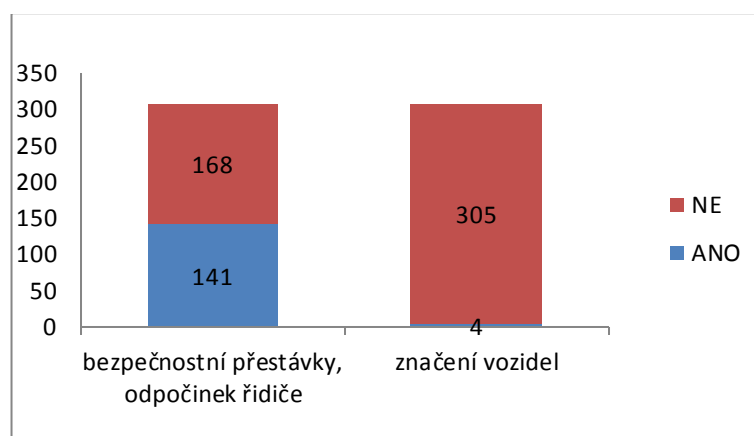
Zdroj: autor práce (vlastní dotazníkový výzkum, 2013-2014)

Graf č. 10: Typ vozidla, které řidiči řídili v době vyplnění dotazníku



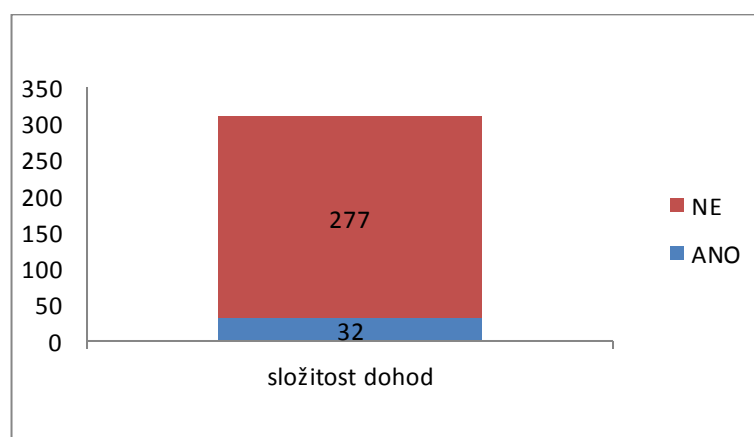
Zdroj: autor práce (vlastní dotazníkový výzkum, 2013-2014)

Graf č. 11: Doplnující odpovědi k dotazníkové otázce č. 1 – Důvod přínosu dohod k bezpečnosti silničního provozu



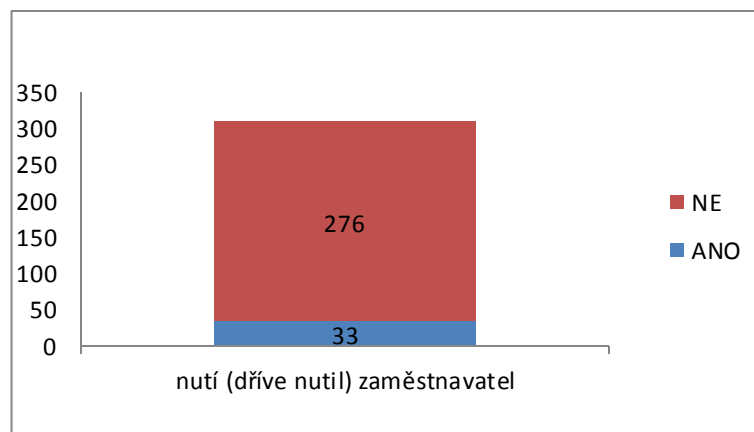
Zdroj: autor práce (vlastní dotazníkový výzkum, 2013-2014)

Graf č. 12: Doplnující odpovědi k dotazníkové otázce č. 1 – Důvod, proč dohody nejsou přínosem k bezpečnosti silničního provozu



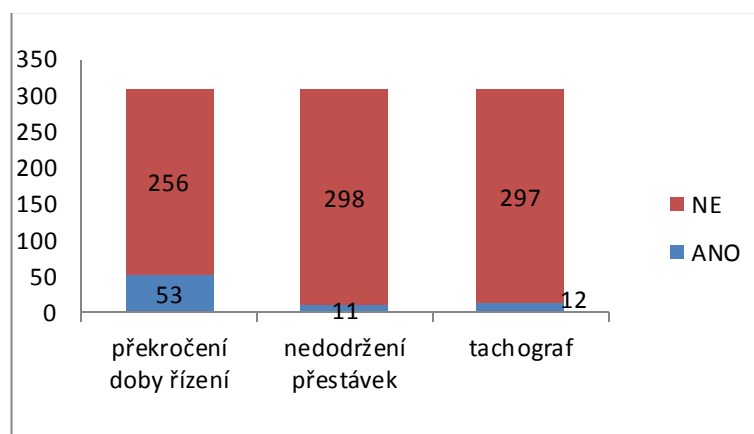
Zdroj: autor práce (vlastní dotazníkový výzkum, 2013-2014)

Graf č. 13: Doplnující odpovědi k dotazníkové otázce č. 2 – Důvod nedodržování dohod



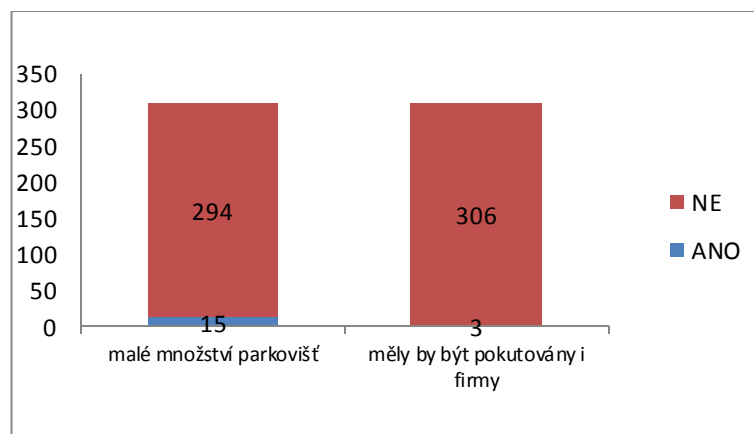
Zdroj: autor práce (vlastní dotazníkový výzkum, 2013-2014)

Graf č. 14: Doplnující odpovědi k dotazníkové otázce č. 3 – Důvod problému při kontrole dodržování dohod



Zdroj: autor práce (vlastní dotazníkový výzkum, 2013-2014)

Graf 15: Jiné připomínky řidičů v dotazníku – řidiči uvedli jiné připomínky k dohodám



Zdroj: autor práce (vlastní dotazníkový výzkum, 2013-2014)

Ve výše uvedeném grafickém vyobrazení byly uvedeny jednotlivé odpovědi z provedeného výzkumu formou dotazníku. Shrnutí z provedeného výzkumu bude uvedeno v následující kapitole. Dále zde budou také shrnuty analýzy dohod a vysloven závěr této části bakalářské práce.

6.5 Shrnutí analýzy dohod a výzkumu dotazníkem

Smyslem celé této kapitoly byla snaha analyzovat vliv dohod AETR, ADR a nařízení č. 561/2006 na bezpečnost a plynulost silniční dopravy a snaha navrhnout doporučení pro lepší fungování dohod a zkvalitnění bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, což bylo i cílem celé této bakalářské práce.

Dospěl jsem názoru, že v případě dohody AETR a nařízení č. 561/2006 jsou podstatné pro bezpečnost a plynulost silničního provozu zejména doby řízení a přestávek. Jedná se o časové úseky, kdy řidič může řídit vozidlo a také, kdy má mít přestávku. Jejich dodržováním se nejen sníží dopravní nehodovost, ale rovněž se zvýší celková bezpečnost na našich i zahraničních pozemních komunikacích. V souladu s nařízením č. 3821/85 je přínosem k bezpečnosti silničního provozu vybavení všech vozidel záznamovým zařízením. Podle dohody ADR je zásadní označení vozidel bezpečnostními tabulkami s příslušnými čísly nebezpečných látek. Všechna tato ustanovení dohod a nařízení se příznivě promítají do celkové bezpečnosti na pozemních

komunikacích. Mohu tak kladně zhodnotit nařízení č. 561/2006 a č. 3821/85 a dohody AETR a ADR jako významný přínos k bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.

Abych mohl hlouběji analyzovat nařízení č. 561/2006 a č. 3821/85 i dohody AETR a ADR, a mohl tak splnit cíl bakalářské práce, provedl jsem výzkum formou dotazníku a rozhovoru. Dotazníkového šetření se zúčastnilo celkem 237 řidičů nákladních automobilů a 71 řidičů autobusů. Všichni spadali pod působnost dohody AETR, ale pouze 11 řidičů z nich převáželo nebezpečný náklad dle dohody ADR. Řidiči byli osloveni náhodným výběrem na běžných parkovištích, takže se domnívám, že relativně malý podíl vozidel převážejících nebezpečný náklad dle dohody ADR platí i pro celkový provoz na území ČR. Odpovídají tomu statistiky počtu dopravních nehod v ČR v rozdělení podle jednotlivých typů vozidel.

Odpověďmi jsem zjistil, že velká většina dotazovaných respondentů na otázku č. 1 odpověděla, že nařízení č. 561/2006 a dohody AETR a ADR dohody jsou přínosem k bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. Celkově nejvíce dotazovaných respondentů odpovědělo, přínos dohod pro bezpečnost silničního provozu vyplývá zejména ze stanovených přestávek a dob řízení. Dále někteří dotazovaní respondenti na otázku ohledně přínosu k bezpečnosti silničního provozu odpověděli, že *„je to bič na zaměstnavatele“*. Jiná doplňující odpověď zněla, že *„dohody jsou celkově dobré pro řidiče.“* Z jakého důvodu již respondenti dále neuvodili.

Na otázku č. 2 dotazovaní respondenti odpověděli ve velké většině kladně, tedy že osobně dohody dodržují. Menší množství dotazovaných respondentů uvedlo, že je k porušování dohod dříve nutil zaměstnavatel, a zanedbatelné procento dotazovaných respondentů uvedlo, že dohody porušuje z vlastní vůle. Na doplňující otázku proč, odpověděli *„abych si vydělal“*.

Na otázku č. 3 odpovědělo zhruba tři čtvrtě dotázaných respondentů, že nebyli nikdy sankcionováni za porušení dohod. Zbylí respondenti uvedli, že již za porušení dohod sankcionováni byli, a to jak v ČR, tak i v zahraničí.

V odpovědi na otázku č. 4 uvedla velká většina dotazovaných respondentů, že žádnou dopravní nehodu v souvislosti s porušením dohod nezpůsobila. Pouze několik respondentů sdělilo, že způsobili dopravní nehodu vlivem vlastní únavy.

Provedeným výzkumem formou dotazníku jsem tedy zjistil, že naprostá většina řidičů nákladní i autobusové dopravy se snaží řídit v souladu s platnými předpisy. Pouze

malé procento předpisy vědomě porušuje, a to proto, aby měli větší odměnu za vykonanou práci. Většina řidičů si také myslí, že platná nařízení a dohody je chrání před jejich zaměstnavateli, což je i smyslem těchto dohod.

Na druhou stranu je třeba brát odpovědi dotazovaných řidičů na uvedené otázky i s mírnou rezervou, neboť mnozí mohli uvádět ne zcela pravdivá tvrzení. Někteří respondenti měli k dotazníku nedůvěru, jiní zase byli ochotní se vyjádřit i nad rámec uvedených otázek.

V souladu s provedeným výzkumem dotazníku tedy mohou říci, že dohody AETR a ADR a nařízení č. 561/2006 mají velký význam pro bezpečnost a plynulost silniční dopravy mezinárodní kamionové i autobusové dopravy v příčinné souvislosti s pácháním přestupků a dopravních nehod. Analýza dohod tak potvrdila, že jejich vliv na bezpečnost silničního provozu je nesporný.

Na základě výše uvedených statistik a dotazníkového výzkumu tedy mohou říci, že řidiči nákladní a autobusové dopravy jsou v silničním provozu převážně ukázněni. Jejich nehodovost a protiprávní jednání s porušením některého ustanovení dohod nebo zákona o provozu na pozemních komunikacích je v celkovém součtu dopravních nehod výrazně nižší než nehodovost ostatních řidičů jiných dopravních prostředků. To dokazují i celkové statistiky Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR. Z toho vyplývá, že si velká většina řidičů nákladní a autobusové dopravy uvědomuje rizika, ohrožení a možné následky porušení uvedených dohod. To však bohužel neznamená, že se tyto dohody neporušují a nedochází k dopravním nehodám, které patří mezi ty nejzávažnější.

ZÁVĚR

Téma bakalářské práce znělo „Dohody AETR a ADR a jejich význam pro bezpečnost a plynulost silniční dopravy“. Cílem byla „analýza významu a vlivu mezinárodních dohod AETR a ADR na bezpečnost a plynulost mezinárodní kamionové dopravy v příčinné souvislosti a ovlivnitelnosti s pácháním přestupků a dopravních nehod v této dopravě“, zejména se zaměřením na bezpečnostní přestávky v době řízení. Cíl bakalářské práce byl, jak se domnívám, z mé strany splněn.

Toto téma jsem si vybral zejména proto, že se s danou problematikou potýkám při konání svého zaměstnání. Dále také proto, že dohody AETR, ADR a nařízení č. 561/2006 jsou v očích motoristické veřejnosti málo známé, vzhledem k tomu jakou roli v bezpečnosti a plynulosti silničního provozu plní.

Při zpracování bakalářské práce jsem vycházel jednak z teoretických pramenů (literatury, platných zákonů a statistik Policie ČR, znalostí získaných během mého studia oboru Bezpečnostní studia na Univerzitě Jana Amose Komenského), a dále z praktických zkušeností, které mám možnost získávat jako příslušník Policie ČR, Odboru služby dopravní policie, Oddělení dopravních nehod, Skupiny zpracování a dokumentace dopravních nehod, s pracovištěm na území hlavního města Prahy. Jelikož se jedná o velmi rozsáhlé a složité téma, bakalářská práce zahrnuje zjednodušený pohled na problematiku dohod AETR a ADR a nařízení č. 561/2006.

V první polovině bakalářské práce jsem se pokusil seznámit s obsahem legislativy týkající se dohod AETR a ADR a nařízení č. 561/2006. Uvedl jsem z mého pohledu důležité body týkající se těchto dohod. Dále jsem se pokusil v druhé části bakalářské práce analyzovat dohody AETR, ADR a nařízení č. 561/2006 v souvislosti s bezpečností a plynulostí silničního provozu a pácháním přestupků a dopravních nehod. Podrobněji jsem popsal také protiprávní jednání v souvislosti s porušováním dohod AETR, ADR a nařízení č. 561/2006. Zde jsem při zpracování bakalářské práce použil popisnou metodu.

Dohody AETR, ADR a nařízení č. 561/2006 jsem analyzoval a konfrontoval se statistikou celkového počtu dopravních nehod za období let 1994 až 2012. V případech vozidel převážejících nebezpečné látky bylo zjištěno, že podíl dopravních nehod

v souvislosti s porušením dohody ADR je zanedbatelný v porovnání s celkovým počtem dopravních nehod zaviněných řidiči všech ostatních dopravních prostředků a zároveň se po sledované roky nijak zvláště nemění.

Bohužel se mi nepodařilo získat statistické přehledy dopravní nehodovosti za období před přijetím dohod AETR, ADR a nařízení č. 3821/85, abych je tak mohl porovnat se statistikami za období po přijetí dohod. I pplk. Sobotka z ŘSDP mi potvrdil, že statistické přehledy z doby před přijetím dohod AETR a ADR nejsou v databázi ŘSDP, a tudíž není možné provést porovnání statistik před přijetím a po přijetí dohod AETR, ADR, nařízení č. 561/2006 a 3821/85. Tím jsem nemohl provést výzkum a analýzu, jaký mají tyto dohody vliv na bezpečnost silničního provozu v porovnání s obdobím před jejich přijetím.

Analýzou nařízení č. 561/2006 a dohody AETR jsem zjistil, že jejich podstatou jsou zejména doby řízení a přestávek, které mají největší vliv na bezpečnost a plynulost silniční dopravy. Tuto hypotézu potvrdila většina dotazovaných řidičů v provedeném dotazníkovém výzkumu. V analýze dohod AETR, ADR, nařízení č. 561/2006 a č. 3821/85 jsem se snažil doporučit některé změny v dobách řízení, přestávek a odpočinků aby se mohla více zvýšit bezpečnost a plynulost silniční dopravy.

Abych podpořil cíl bakalářské práce, snažil jsem se dohody AETR, ADR a nařízení č. 561/2006 analyzovat výzkumem provedeným formou dotazníku, který obsahoval konkrétní otázky na řidiče řídící nákladní vozidla a autobusy pod dohodami AETR, ADR a nařízením č. 561/2006. Provedeným výzkumem, kterého se zúčastnilo celkem 309 respondentů, jsem zjistil, že valná většina řidičů nákladní a autobusové dopravy se těmito dohodami řídí, dodržuje je a nikdy neměla dopravní nehodu v souvislosti s jejich porušením. U této části bakalářské práce jsem použil metodu empirickou a analýzu doplněnou dotazníkem.

Z výše uvedeného závěru vyplývá, že dohody AETR, ADR a nařízení č. 561/2006 jsou nedílnou součástí bezpečnosti a plynulosti silničního provozu a mají své opodstatněné zastoupení v českém právním řádu. Jejich dodržováním ze strany řidičů, ale i jejich pravidelnými kontrolami příslušnými orgány by bylo možno docílit snížení počtu spáchaných přestupků a dopravních nehod, a tím také zvýšení bezpečnosti silničního provozu a jeho účastníků.

Po vyhodnocení cíle bakalářské práce, který jsem prezentoval v první polovině závěru, bych navrhl konkrétní doporučení týkající se legislativy dohod AETR, ADR, nařízení č. 561/2006 a č. 3821/85. Tato doporučení jsem již převážně prezentoval v kapitole 6.

V případě nařízení č. 561/2006 bych doporučil změnu dob řízení a přestávek. Jde především o změny v článku 6 až 9 tohoto nařízení, kdy by se mohly jednotlivé doby řízení a přestávek rozložit na kratší časové intervaly. U nařízení č. 3821/85 bych doporučil především změnu v článku č. 3, do kterého bych doplnil montáž záznamového zařízení do vozidel městské hromadné dopravy.

U dohody ADR bych doporučil doplnit k přepravě nebezpečných věcí dobu převozu nebezpečných látek. Tato doba převozu by měla probíhat zejména v nočních hodinách, neboť silniční provoz je v tuto dobu slabší a hrozí menší riziko ohrožení ostatních účastníků silničního provozu. Dále bych doporučil kratší intervaly na dobu platnosti osvědčení o školení řidičů vozidel přepravujících nebezpečné věci. Doba platnosti by se mohla zkrátit na dobu maximálně dvou let. Věková hranice řidičů, od kdy by mohli převážet nebezpečné věci, by měla být z mého pohledu v dohodě ADR jasně stanovena na věk nejméně 25 let.

S legislativní změnou dohod AETR, ADR a nařízení č. 561/2006 a č. 3821/85 bych následně navrhoval související úpravy sankcí, které jsou uvedeny v zákoně č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších novel. Sazby sankcí za nedodržení dohod AETR, ADR, nařízení č. 561/2006 a č. 3821/85 by měly být zvýšeny, zejména při projednávání u správního orgánu. Tyto sankce by však měly být jednotně ustanoveny přímo v nařízení č. 561/2006, č. 3821/85 nebo dohodách AETR a ADR.

Doporučením pro další teoretický a empirický výzkum v oblasti této problematiky je potřeba zkoumání vztahu jednotlivých ustanovení dohod AETR, ADR, nařízení č. 561/2006 a 3821/85 a bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, zejména vzhledem ke vzniku a následkům dopravních nehod. Měla by také být více rozpracována koncepce výzkumu nejvíce porušovaných ustanovení dohod AETR, ADR a nařízení č. 561/2006 a 3821/85, tyto případy by měly být analyzovány v souvislosti s praxí a následky tohoto porušování.

Nelze však opomenout vypracování studie technického stavu a roků výroby nákladních vozidel a autobusů v České republice, které mají povinnost dodržovat

dohody AETR, ADR, nařízení č. 561/2006 a 3821/85. Tento výzkum by rovněž přispěl k zlepšování bezpečnosti provozu na našich pozemních komunikacích a řešení problémů v silniční dopravě.

Po zhodnocení cíle bakalářské práce a navrhovaného doporučení z hlediska legislativy dohod AETR, ADR a nařízení č. 561/2006 a 3821/85 je zde podle mého názoru reálná možnost uplatnění navrhovaných změn v teorii a praxi.

Všichni jsme v současné době účastníky silničního provozu, ať se na něm podílíme aktivně řízením vozidel, jako chodci nebo pasivně, kdy jsme např. cestujícími v silniční dopravě. Proto je pro nás důležitá bezpečnost a vždy se chceme z cest vrátit živí a zdraví. Je tak nanejvýš důležité, aby se dohody AETR, ADR a nařízení č. 561/2006, které nám zasahují do našeho života, dodržovaly zcela striktně a ze strany kontrolních orgánů byly prováděny pečlivé a podrobné kontroly, podmíněné nutnou znalostí problematiky dohod AETR, ADR a nařízení č. 561/2006 ze strany příslušných kontrolních orgánů. S tím na druhou stranu souvisí potřeba vhodných míst k odstavení a následné kontrole nákladních vozidel, kterých je v ČR jen velmi málo, zejména v okolí Prahy.

Výsledky zkoumání této bakalářské práce by mohly být přínosem a podkladem k další teoretické a i praktické přípravě policistů a kontrolních orgánů ČR v jejich činnosti a působení na bezpečnost a plynulost silničního provozu.

SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

Knížní publikace

1. DOŠEK, J., KOKEŠ, J. *ADR 2009*. 2. vyd. Praha: Dekra Automobil a.s., 2009.
2. CHMELÍK J. a kol. *Dopravní nehody*. Plzeň: Čeněk Aleš, 2009. ISBN 978-80-7380-211-0.
3. MACHAČKA, I. *Práce osádek a tachografy v Evropské unii, právní předpisy EU pro vnitrostátní a přeshraniční silniční dopravu uvnitř EU a pro tachografové dílny, pravidla práce osádek v praxi, předpisy EU a AETR, povinnosti dopravce a řidiče, tachografy a jejich použití*. Pardubice: SYSTEMCONSULT, 2004. ISBN 80-85629-22-4
4. MACHAČKA, I. *AETR. Pravidla práce osádek v mezinárodní silniční dopravě. Povinnosti dopravce a řidiče. Tachografy a jejich použití*. Praha: BertelsmannSpringer, 1999. ISBN 80-85629-15-1.
5. MACHAČKA, I. *Nařízení 561, 3821 a AETR do kabiny*. 3. vyd. Praha: SYSTEMCONSULT, 2007, ISBN 80-85629-24-0.
6. PALKOSKA, V. *ADR bezpečná doprava nebezpečných věcí po silnici*. Praha: Bertelsmann Media s.r.o., 1999. ISBN 80-902549-2-6.
7. PETRUNČÍK, P. *Přeprava nebezpečných věcí po silnici*, Praha: Česmad Bohemia, 2009. ISBN 978-80-87304-02-0.
8. UHRÍČEK, V. a kol. *Mezinárodní a vnitrostátní silniční přeprava nebezpečných věcí*. Praha: M-Konzult, 1995.
9. Kolektiv pracovníků ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky. *Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2012*. Praha: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, 2013.

Legislativa

10. Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 ze dne 15. března 2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 (Text s významem pro EHP) – Prohlášení. In: *Úřední věstník EU, L 102, 11.4.2006, s. 1–14*. KAPITOLA 2. Dostupné z: [http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32006R0561:C S:NOT](http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32006R0561:C:S:NOT).

11. Nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 ze dne 20. prosince 1985 o záznamovém zařízení v silniční dopravě. In: *Úřední věstník EU, L 370, 31.12.1985, s. 8—21*. Dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31985R3821:CS:NOT>.
12. Sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 8/2013 o vyhlášení přijetí změn a doplňků Přílohy A – Všeobecná ustanovení týkající se nebezpečných látek a předmětů a Přílohy B – Ustanovení o dopravních prostředcích a o přepravě Evropské dohody o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (ADR). In: *Sbírka mezinárodních smluv. Česká republika*. 2013, částka 5, s. 106-2631. Dostupné z: http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=8/2013&typeLaw=mezinarodni_smlouva&what=Cislo_zakona_smlouvy.
13. Sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 62/2010 Sb. m. s., o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (AETR). In: *Sbírka mezinárodních smluv. Česká republika*. 2010, částka 29, s. 2106-2207. Dostupné z: http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=62/2010&typeLaw=mezinarodni_smlouva&what=Cislo_zakona_smlouvy.
14. Vyhláška ministra zahraničních věcí č. 64 o Evropské dohodě o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (ADR). In: *Sbírka zákonů. Československá socialistická republika*. 1987, částka 13, s. 399-403. Dostupné z: http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=64/1987&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy.
15. Vyhláška ministra zahraničních věcí č. 108 o Evropské dohodě o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (AETR) ve znění vyhlášky MZV č. 82/1984 Sb. a sdělení MZV č. 80/1994 Sb. In: *Sbírka zákonů. Československá socialistická republika*. 1976, částka 21, s. 518-534. Dostupné z: http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=108/1976&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy.
16. Zákon č. 40 ze dne 8. ledna 2009 Sb. trestní zákoník, ve znění pozdějších předpisů. In: *Sbírka zákonů. Česká republika*. 2000, částka 11, s. 354-464. §273 odst. 2 písm. b). Dostupné z: http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=40/2009&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy.
17. Zákon č. 111 ze dne 26. dubna 1994 o silniční dopravě ve znění pozdějších předpisů. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 1994, částka 37, s. 1154-1161. Dostupné z: http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=111/1994&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy.
18. Zákon č. 200 České národní rady ze dne 17. května 1990 o přestupcích ve znění pozdějších předpisů. In: *Sbírka zákonů České a slovenské federativní republiky*. 1990, částka 35, s. 810-826. Dostupné z: http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=200/1990&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy.

19. Zákon č. 361 ze dne 14. září 2000 o o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů ve znění pozdějších předpisů. In: *Sbírka zákonů. Česká republika. 2000*, částka 98, s. 4570-4616. Dostupné z: http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=361/2000&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy.

Internetové zdroje

20. *AETR*. [online]. [cit. 2013-11-25]. Dostupné z: http://cs.wikipedia.org/wiki/AETR#cite_note-Pitrova253-1.
21. *AETR*. [online]. [cit. 2013-11-25]. Dostupné z: <http://www.doprava.vpraxi.cz/aetr.html>.
22. Brožová, P. *Rizika související s přepravou nebezpečných věcí v silniční dopravě*. [online]. 2008. Ročník 3. Číslo 3. [cit. 2014-02-16]. Dostupné z : https://www.google.cz/?gws_rd=cr&ei=wKT6UobLGsHRtQbN2YCoDA#q=Ro%C4%8Dn%C3%ADk3.%2C+%C4%8C%C3%ADslo+3.%2C+2008%2C+RIZIKA+SOUVISEJ%C3%8DC%C3%8D+S+P%C5%98EPRAVOU+NEBEZPE%C4%8CN%C3%9DCH.
23. *Digitální tachograf SE5000. Příručka pro řidiče a firmu*. [online]. [cit. 2013-11-04]. Str. 109. Dostupné z: navody.cdvz.cz/SE5000_rev.7.pdf
24. *Ministerstvo dopravy České republiky*. Dostupné z: <http://www.mdcr.cz>.
25. *Přeprava nebezpečných věcí (ADR)*. [online]. [cit. 2013-10-30]. Dostupné z: http://www.mdcr.cz/cs/Silnicni_doprava/Nakladni_doprava/adr/Preprava_nebezpecnych_veci.htm.
26. Brožová, P. *Rizika související s přepravou nebezpečných věcí v silniční dopravě*. [online]. 2008. Ročník 3. Číslo 3. [cit. 2014-02-16]. Dostupné z : https://www.google.cz/?gws_rd=cr&ei=wKT6UobLGsHRtQbN2YCoDA#q=Ro%C4%8Dn%C3%ADk3.%2C+%C4%8C%C3%ADslo+3.%2C+2008%2C+RIZIKA+SOUVISEJ%C3%8DC%C3%8D+S+P%C5%98EPRAVOU+NEBEZPE%C4%8CN%C3%9DCH.

Ostatní zdroje

27. *IS EDN, Policejní prezídium České republiky*.

SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK

- ADR – Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí
- AETR – Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě
- EHS – Evropské hospodářské společenství
- EU – Evropská unie
- IS EDN – informační systém evidence dopravních nehod
- IZS – Integrovaný záchranný systém
- ČR – Česká republika
- ČSSR – Československá socialistická republika
- MEGC - vícečlankové kontejnery na plyn
- MEMU – mobilní jednotka přepravující výbušniny
- MZV – Ministerstvo zahraničních věcí
- PPČR – Policejní prezidium České republiky
- ŘSDP – ředitelství služby dopravní policie

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek č. 1: Příklad kotouče mechanického tachografu.....	21
Obrázek č. 2: Tabulka s identifikačním číslem nebezpečnosti a UN číslem.....	32
Obrázek č. 3: Označení vozidla převážejícího nebezpečné věci I.....	34
Obrázek č. 4: Označení vozidla přepravujícího nebezpečné věci II.....	34
Obrázek č. 5: Označení vozidla převážejícího nebezpečné věci III.....	34
Obrázek č. 6: Převážní doklad pro přepravu nebezpečných věcí dle dohody ADR.....	36
Obrázek č. 7: Osvědčení o schválení vozidel přepravujících nebezpečné věci dle dohody ADR.....	36
Obrázek č. 8: Osvědčení o školení řidičů vozidel přepravujících nebezpečné věci.....	37
Obrázek č. 9: Instalovaný magnet na čidlo záznamového zařízení.....	42

SEZNAM GRAFŮ

Graf č. 1: Celkový počet dopravních nehod na území ČR za období let 1993 - 2012 (v tisících).....	46
Graf č. 2: Celkový počet dopravních nehod vozidel přepravujících nebezpečný náklad dle ADR za období let 2005 – 2012.....	46
Graf č. 3: Celkový počet dopravních nehod autobusů za období let 2005 – 2012.....	47
Graf č. 4: Odpověď na dotazníkovou otázku č. 1 - Jsou dohody AETR a ADR a nařízení EU č. 561/2006 podle Vás z pohledu řidiče přínosem k bezpečnosti silničního provozu?.....	53
Graf č. 5: Odpověď na dotazníkovou otázku č. 2 – Dodržujete Vy osobně dohodu AETR, ADR a nařízení EU č. 561/2006 (doby řízení atd.)?	53
Graf č. 6: Odpověď na dotazníkovou otázku č. 3 – Měl jste již při kontrole Policie ČR či jiných kontrolních orgánů problém s dodržováním dohody AETR, ADR nebo nařízení EU č. 561/2006 a následnou sankci?.....	54
Graf č. 7: Odpověď na dotazníkovou otázku č. 4 – Měl jste někdy dopravní nehodu v souvislosti s porušením dohody AETR, ADR nebo nařízení č. 561/2006?.....	54
Graf č. 8: Věk řidičů vyplňujících dotazník (v letech).....	55
Graf č. 9: Národnost řidičů vyplňujících dotazník.....	55
Graf č. 10: Typ vozidla, které řidiči řídili v době vyplnění dotazníku.....	55
Graf č. 11: Doplnující odpovědi k dotazníkové otázce č. 1 – Důvod přínosu dohod k bezpečnosti silničního provozu.....	56
Graf č. 12: Doplnující odpovědi k dotazníkové otázce č. 1 – Důvod, proč dohody nejsou přínosem k bezpečnosti silničního provozu.....	56
Graf č. 13: Doplnující odpovědi k dotazníkové otázce č. 2 – Důvod nedodržování dohod.....	57

Graf č. 14: Doplnující odpovědi k dotazníkové otázce č. 3 – Důvod problému při kontrole dodržování dohod.....	57
Graf č. 15 - Jiné připomínky řidičů v dotazníku – řidiči uvedli jiné připomínky k dohodám.....	58

SEZNAM PŘÍLOH

- A. Bezpečnostní značky dle Dohody ADR
- B. Identifikační číslo nebezpečnosti - Kemmlerův kód
- C. Dotazník k bakalářské práci

Příloha A: Bezpečnostní značky dle Dohody ADR

Vzory bezpečnostních značek

NEBEZPEČÍ TŘÍDY 1

Výbušné látky a předměty



(č. 1)

Podtřídy 1.1, 1.2 a 1.3

Symbol (vybuchující puma): černý;
podklad: oranžový; číslice "1" v dolním rohu



(č. 1.4)

Podtřída 1.4



(č. 1.5)

Podtřída 1.5



(č. 1.6)

Podtřída 1.6

Podklad: oranžový; číslice: černé; výška číslic musí být asi 30 mm a tloušťka čáry asi 5 mm
(u bezpečnostní značky o rozměrech 100 mm x 100 mm); číslice "1" v dolním rohu

** Údaj podtřídy – neudává se, je-li v ýbušnost v edlejší m nebezpečím

* Údaj skupiny snášenlivosti – neudává se, je-li v ýbušnost v edlejší m nebezpečím

NEBEZPEČÍ TŘÍDY 2

Plyny



(č. 2.1)

Hořlavé plyny

Symbol (plamen): černý nebo bílý;
(kromě provedení podle 5.2.2.2.1.6(d))
podklad: červený; číslice "2" v dolním rohu



(č. 2.2)

Nehořlavé, netoxické plyny

Symbol (plynová lahev): černý nebo bílý;
podklad: zelený; číslice "2" v dolním rohu

NEBEZPEČÍ TŘÍDY 3
Hořlavé kapaliny



(č. 2.3)
Toxické plyny
Symbol (lebka na zkřížených kostech): černý;
podklad: bílý; číslice "2" v dolním rohu



(č. 3)
Symbol (plamen): černý nebo bílý;
podklad: červený; číslice "3" v dolním rohu

NEBEZPEČÍ TŘÍDY 4.1
Hořlavé tuhé látky, samovolně se rozkládající látky a znečtivěné tuhé výbušné látky



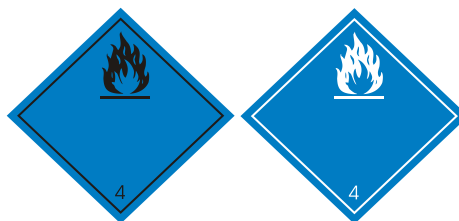
(č. 4.1)
Symbol (plamen): černý;
podklad: bílý se sedmi svislými červenými pruhy;
číslice "4" v dolním rohu

NEBEZPEČÍ TŘÍDY 4.2
Samozápalné látky



(č. 4.2)
Symbol (plamen): černý;
podklad: horní polovina bílá a dolní polovina červená;
číslice "4" v dolním rohu

NEBEZPEČÍ TŘÍDY 4.3
Látky, které ve styku s vodou vyvíjejí hořlavé plyny



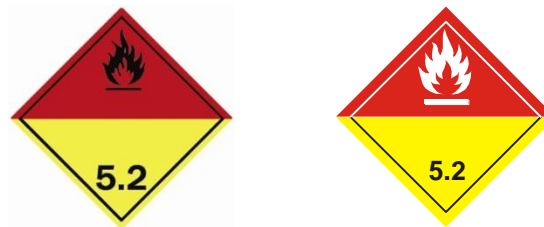
(č. 4.3)
Symbol (plamen): černý nebo bílý;
podklad: modrý;
číslice "4" v dolním rohu

NEBEZPEČÍ TŘÍDY 5.1
Látky podporující hoření



(č. 5.1)
Symbol (plamen nad kruhem): černý;
podklad: žlutý
číslice "5.1" v dolním rohu

NEBEZPEČÍ TŘÍDY 5.2
Organické peroxidy



(č. 5.2)
Symbol (plamen): černý nebo bílý;
podklad: horní polovina červená; dolní polovina žlutá;
číslice "5.2" v dolním rohu

NEBEZPEČÍ TŘIDY 6.1
Toxické látky



(č. 6.1)

Symbol (lebka na zkřížených kostech): černý;
 podklad: bílý; číslice "6" v dolním rohu

NEBEZPEČÍ TŘIDY 6.2
Infekční látky



(č. 6.2)

V dolní polovině bezpečnostní značky mohou být uvedeny nápisy: "INFEKČNÍ LÁTKA"
 a "Při poškození nebo úniku uvědomte neprodleně veřejné zdravotnické orgány";
 Symbol (kruh, který je překryt třemi srpkami měsíce) a údaje: černé;
 podklad: bílý; číslice "6" v dolním rohu

NEBEZPEČÍ TŘIDY 7
Radioaktivní látky



(č. 7A)

Kategorie I – BÍLÁ
 Symbol záření (trojlístek): černý;
 podklad: bílý;
 text (předepsaný) : černý v dolní polovině bezpečnostní značky:
 "RADIOACTIVE"
 "CONTENTS ..."
 "ACTIVITY ...";
 za výrazem "RADIOACTIVE"
 následuje svislý červený pruh;
 číslice "7" v dolním rohu

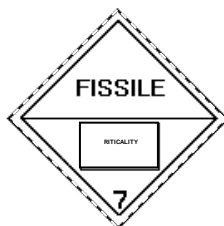


(č. 7B)

Kategorie II – ŽLUTÁ
 Symbol záření (trojlístek): černý;
 podklad: horní polovina žlutá s bílým okrajem, dolní polovina bílá;
 text (předepsaný): černý v dolní polovině bezpečnostní značky:
 "RADIOACTIVE"
 "CONTENTS ..."
 "ACTIVITY ...";
 v černě orámovaném poli: "TRANSPORT INDEX"
 za výrazem "RADIOACTIVE" následují dva svislé červené pruhy;
 číslice "7" v dolním rohu

(č. 7C)





(č. 7E)

Štěpné látky třídy 7

Podklad bílý;

text (předepsaný) : černá v horní polovině bezpečnostní značky: "FISSILE";
v černě orámovaném poli v doní polovině bezpečnostní značky:

"CRITICALITY SAFETY INDEX";

číslice «7» v dolním rohu

NEBEZPEČÍ TŘÍDY 8

Žíravé látky



(č. 8)

Symbol (kapky padající z jedné zkumavky na

kov a z druhé zkumavky na ruku): černý;

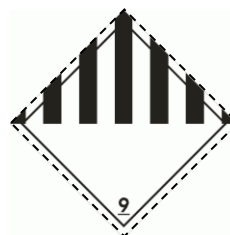
Podklad: horní polovina: bílá; dolní polovina:

černá s bílým okrajem;

číslice "8" v dolním rohu

NEBEZPEČÍ TŘÍDY 9

Jiné nebezpečné látky a předměty



(č. 9)

Symbol (sedm svislých pruhů v horní

polovině): černý; podklad: bílý;

podtržená číslice "9" v dolním rohu

Zdroj: *Přeprava nebezpečných věcí (ADR)*. [online]. [cit. 2013-10-30]. Dostupné z:
http://www.mdcz.cz/cs/Silnicni_doprava/Nakladni_doprava/adr/Preprava_nebezpecnych_veci.htm.

Příloha B: Identifikační číslo nebezpečnosti – Kemlerův kód

- 20 dusivý plyn nebo plyn bez vedlejšího nebezpečí
- 22 hluboce zchlazený zkapalněný plyn; dusivý
- 223 hluboce zchlazený zkapalněný plyn, hořlavý
- 225 hluboce zchlazený zkapalněný plyn, podporující hoření
- 23 hořlavý plyn
- 238 hořlavý plyn, žravý
- 239 hořlavý plyn, který může vyvolat samovolně prudkou reakci
- 25 plyn podporující hoření
- 26 toxický plyn
- 263 toxický plyn, hořlavý
- 265 toxický plyn, podporující hoření
- 28 žravý plyn
- 268 toxický plyn, žravý
- 30 hořlavá kapalina (bod vzplanutí od 23 °C do 60 °C včetně) nebo hořlavá kapalina nebo tuhá látka v roztaveném stavu s bodem vzplanutí vyšším než 60°C ohřátá na teplotu rovnou nebo vyšší než její bod vzplanutí, nebo kapalina schopná samoohřevu
- 323 hořlavá kapalina reagující s vodou a vyvíjející hořlavé plyny
- X323 hořlavá kapalina reagující nebezpečně s vodou a vyvíjející hořlavé plyny¹
- 333 pyroforní kapalina
- X333 pyroforní kapalina reagující nebezpečně s vodou¹
- 336 velmi hořlavá kapalina, toxická
- 338 velmi hořlavá kapalina, žravá
- X338 velmi hořlavá kapalina, žravá, reagující nebezpečně s vodou¹
- 339 velmi hořlavá kapalina, která může vyvolat samovolně prudkou reakci
- 36 hořlavá kapalina (bod vzplanutí od 23 °C do 60 °C včetně), slabě toxická nebo kapalina schopná samoohřevu, toxická
- 362 hořlavá kapalina, toxická, reagující s vodou, vyvíjející hořlavé plyny
- X362 hořlavá kapalina, toxická, reagující nebezpečně s vodou, vyvíjející hořlavé plyny¹

- 368 hořlavá kapalina, toxická, žíravá
- 38 hořlavá kapalina (bod vzplanutí od 23 °C do 60 °C včetně), slabě žíravá, nebo kapalina schopná samoohřevu, žíravá
- 382 hořlavá kapalina, žíravá, reagující s vodou, vyvíjející hořlavé plyny
- X382 hořlavá kapalina, žíravá, reagující nebezpečně s vodou, vyvíjející hořlavé plyny¹
- 39 hořlavá kapalina, která může vyvolat samovolně prudkou reakci
- 40 hořlavá tuhá látka nebo samovolně se rozkládající látka nebo látka schopná samoohřevu
- 423 tuhá látka, reagující s vodou, vyvíjející hořlavé plyny nebo hořlavá tuhá látka, reagující s vodou, vyvíjející hořlavé plyny nebo tuhá látka schopná samoohřevu, reagující s vodou, vyvíjející hořlavé plyny
- X423 tuhá látka, reagující nebezpečně s vodou, vyvíjející hořlavé plyny nebo hořlavá tuhá látka, reagující nebezpečně s vodou, vyvíjející hořlavé plyny nebo tuhá látka schopná samoohřevu, reagující nebezpečně s vodou, vyvíjející hořlavé plyny
- 43 samozápalná (pyroforní) tuhá látka
- X432 samozápalná (pyroforní) tuhá látka, reagující nebezpečně s vodou, vyvíjející hořlavé plyny
- 44 hořlavá tuhá látka, která je při zvýšené teplotě v roztaveném stavu
- 446 hořlavá tuhá látka, toxická, která je při zvýšené teplotě v roztaveném stavu
- 46 hořlavá tuhá látka nebo tuhá látka schopná samoohřevu, toxická
- 462 toxická tuhá látka, reagující s vodou, vyvíjející hořlavé plyny
- X462 tuhá látka, nebezpečně reagující s vodou, vyvíjející toxické plyny¹
- 48 hořlavá tuhá látka nebo tuhá látka schopná samoohřevu, žíravá
- 482 žíravá tuhá látka, reagující s vodou, vyvíjející hořlavé plyny
- X482 tuhá látka, nebezpečně reagující s vodou, vyvíjející žíravé plyny¹
- 50 látka podporující hoření
- 539 hořlavý organický peroxid
- 55 látka silně podporující hoření
- 556 látka silně podporující hoření, toxická
- 558 látka silně podporující hoření, žíravá
- 559 látka silně podporující hoření, která může vyvolat samovolně prudkou reakci

- 56 látka podporující hoření, toxická
- 568 látka podporující hoření, toxická, žíravá
- 58 látka podporující hoření, žíravá
- 59 látka podporující hoření, která může vyvolat samovolně prudkou reakci
- 60 toxická nebo slabě toxická látka
- 606 infekční látka
- 623 toxická kapalina, reagující s vodou, vyvíjející hořlavé plyny
- 63 toxická látka, hořlavá (bod vzplanutí od 23 °C do 60 °C včetně)
- 638 toxická látka, hořlavá (bod vzplanutí od 23 °C do 60 °C včetně), žíravá
- 639 toxická látka, hořlavá (s bodem vzplanutí nejvýše 60 °C), která může vyvolat samovolně prudkou reakci
- 64 toxická tuhá látka, hořlavá nebo schopná samoohřevu
- 642 toxická tuhá látka, reagující s vodou, vyvíjející hořlavé plyny
- 65 toxická látka, podporující hoření
- 66 velmi toxická látka
- 663 velmi toxická látka, hořlavá (s bodem vzplanutí nejvýše 60 °C)
- 664 velmi toxická tuhá látka, hořlavá nebo schopná samoohřevu
- 665 velmi toxická látka, podporující hoření
- 668 velmi toxická látka, žíravá
- X668 velmi toxická látka, žíravá, která reaguje nebezpečně s vodou¹
- 669 velmi toxická látka, která může vyvolat samovolně prudkou reakci
- 68 toxická látka, žíravá
- 69 toxická nebo slabě toxická látka, která může vyvolat samovolně prudkou reakci
- 70 radioaktivní látka
- 78 radioaktivní látka, žíravá
- 80 žíravá nebo slabě žíravá látka
- X80 žíravá nebo slabě žíravá látka, která nebezpečně reaguje s vodou
- 823 žíravá kapalina, reagující s vodou, vyvíjející hořlavé plyny
- 83 žíravá nebo slabě žíravá látka, hořlavá (bod vzplanutí od 23 °C do 60 °C včetně)
- X83 žíravá nebo slabě žíravá látka, hořlavá (bod vzplanutí od 23 °C do 60 °C včetně), nebezpečně reagující s vodou¹

- 839 žíravá nebo slabě žíravá látka, hořlavá (bod vzplanutí od 23 °C do 60 °C včetně), která může vyvolat samovolně prudkou reakci
- X839 žíravá nebo slabě žíravá látka, hořlavá (bod vzplanutí od 23 °C do 60 °C včetně), která může vyvolat samovolně prudkou reakci a nebezpečně reagující s vodou¹
- 84 žíravá tuhá látka, hořlavá nebo schopná samoohřevu
- 842 žíravá tuhá látka, která reaguje s vodou, vyvíjející hořlavé plyny
- 85 žíravá nebo slabě žíravá látka, podporující hoření
- 856 žíravá nebo slabě žíravá látka, podporující hoření a toxická
- 86 žíravá nebo slabě žíravá látka, toxická
- 88 silně žíravá látka
- X88 silně žíravá látka, která nebezpečně reaguje s vodou¹
- 883 silně žíravá látka, hořlavá (bod vzplanutí od 23 °C do 60 °C včetně)
- 884 silně žíravá tuhá látka, hořlavá nebo schopná samoohřevu
silně žíravá látka, podporující hoření
- 886 silně žíravá látka, toxická
- X886 silně žíravá látka, toxická, nebezpečně reagující s vodou
- 89 žíravá nebo slabě žíravá látka, která může vyvolat samovolně prudkou reakci
- 90 látka ohrožující životní prostředí; jiné nebezpečné látky
- 99 jiné nebezpečné látky přepravované v zahřátém stavu

Zdroj: *Vyhláška ministra zahraničních věcí č. 64* o Evropské dohodě o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (ADR). In: Sbíрка zákonů. Československá socialistická republika. 1987, částka 13, s. 399-403. Dostupné z: [http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=64/1987&typeLaw=zakon &what=Cislo_zakona_smlouvy](http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=64/1987&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy).

¹ Voda nesmí být použita bez schválení znalci

Příloha C: Dotazník k bakalářské práci



Univerzita J. A. Komenského

Roháčova 63, Praha 3 - Žižkov 130 00

Dotazník k bakalářské práci

Doplňující odpovědi jsou volitelné, nemusíte je vyplňovat, pokud nechcete.

Otázka č. 1: Jsou dohody AETR a ADR a nařízení EU č. 561/2006 podle Vás z pohledu řidiče přínosem k bezpečnosti silničního provozu?

ANO NE

Pokud ano, jakým způsobem ovlivňují bezpečnost silničního provozu?

.....
.....

Otázka č. 2: Dodržujete Vy osobně dohodu AETR, ADR nebo nařízení EU 561/2006 (doby řízení atd.)?

ANO NE

Pokud ne, z jakého důvodu?

- a) nutí Vás k tomu zaměstnavatel
- b) jiný důvod – popř. uveďte

.....
.....

Otázka č. 3: Měl jste již při kontrole Policie ČR či jiných kontrolních orgánů problém s dodržováním dohody AETR, ADR nebo nařízení EU 561/2006 a následnou sankcí?

ANO NE

Pokud ano, jaký?

.....
.....

Otázka č. 4: Měl jste někdy dopravní nehodu v souvislosti s porušením dohody AETR, ADR nebo nařízení č. 561/2006?

ANO NE

Pokud ano, z jakého důvodu?

.....
.....

Velmi děkuji za vyplnění dotazníku!

Zdroj: autor práce (vlastní dotazník, 2013)

BIBLIOGRAFICKÉ ÚDAJE

Jméno autora: Filip Koubek
Obor: Bezpečnostní studia
Forma studia: kombinované studium
Název práce: Dohody AETR a ADR a jejich význam pro bezpečnost a plynulost silniční dopravy
Rok: 2014
Počet stran textu bez příloh: 75
Celkový počet stran příloh: 9
Počet titulů české literatury a pramenů: 19
Počet titulů zahraniční literatury a pramenů: 0
Počet internetových zdrojů: 7
Počet ostatních zdrojů: 1
Vedoucí práce: JUDr. Jozef Bandžak, Ph.D.