BEZPEČNOST PRÁCE PŘI PROVOZU A ÚDRŽBĚ MOTOROVÝCH VOZIDEL

Správná praxe pro malé a střední podniky

Bezpečnost práce při provozu a údržbě motorových vozidel

Správná praxe pro malé a střední podniky

Vydal:	Výzkumný ústav bezpečnosti práce, v. v. i., ve spolupráci s Ministerstvem práce a sociálních věcí
Autor:	Ing. Miroslava Šmídová
Rok:	2021
Vydání:	první (neprodejné)
Obrázky a fotografie:	Depositphotos

Obsah

1 Úvod 4
2 Základní povinnosti řidiče i zaměstnavatele, předpoklady a způsobilost řidiče 8
2.1 Pozemní komunikace 8
2.2 Odborná způsobilost řidičů 10
2.3 Zdravotní způsobilost řidičů 15
3 Požadavky na vozidlo, nakládka, vykládka 23
3.1 Technický stav vozidel 23
3.2 Nakládka a vykládka vozidel 24
4 Údržba, kontroly a opravy vozidel, nářadí a pracovní pomůcky, garážován vozidel 26
4.1 Opravy a kontroly vozidel 26
4.2 Nářadí a pracovní pomůcky 28
4.3 Pracovní pomůcky 29
4.4 Parkování a garážování vozidel 30
5 Některé novinky pro řidiče posledních let 30
6 Seznam základních souvisejících předpisů 34

1 Úvod

V rámci bezpečnosti a ochrany zdraví (BOZP) se na silniční dopravu díváme z pohledu pozemních komunikací, kde se vozidla pohybují, technického stavu vozidel, kvalifikace (včetně školení) a zdravotní způsobilosti řidičů, jejich pracovního režimu, cestovních náhrad a dalších, a to pro jejich jízdy a činnosti jak na pozemních komunikacích, tak v terénu. Z předpisové základy jsou nejdůležitější příslušná ustanovení pravidel silničního provozu a bezpečnostních zásad daných přílohou č. 1 **nařízení vlády č. 168/2002 Sb.** Vozidla jsou dále nakládána a vykládána, podrobována revizím (STK a stanice měření emisí), opravována a garážována.
Provoz vozidel jako takový přináší nebezpečí, dokonce nebezpečí značná (viz zejména tragické bilance dopravních nehod na pozemních komunikacích). V předložené publikaci jsou nebezpečí v silniční dopravě pojmenována a jsou naznačena některá ze základních opatření k jejich minimalizaci, a to nejen z pohledu zaměstnavatelů, ale i samotných zaměstnanců.

▶ Nebezpečí z nedodržování pravidel silničního provozu

V té nejobecnější rovině se jedná o všechna nebezpečí, která s sebou přináší jízda a činnost řidiče jak na pozemních komunikacích, tak při jízdě a činnostech mimo ně. Jedná se o nebezpečí plynoucí z nedodržování pravidel silničního provozu, tj. zejména nevěnování se plně řízení a nesledování situace v provozu na pozemních komunikacích, nepřizpůsobení jízdy technickým vlastnostem vozidla, nepřipoutání se za jízdy bezpečnostním pásem, telefonování za jízdy, dále z nedodržování pokynů policisty a pokynů osob oprávněných řídit provoz na pozemních komunikacích, z nerespektování dopravního značení, dopravního zařízení a neřízení se světelnými, popřípadě i doprovodnými akustickými signály a další. V rámci minimalizace nebezpečí, které přináší silniční provoz, případně jízda a činnost v terénu, jsou řidiči povinni dodržovat pravidla silničního provozu, respektovat dopravní značení, pokyny oprávněných osob k řízení silničního provozu apod., nesmí jezdit ve vozidle s prasklým nebo poškozeným čelním sklem, nesmí umísťovat ve svém zorném poli žádné předměty (okrasné nebo upomínkové), které by omezovaly výhled všemi směry, s výjimkou situací, která by snižovala bezpečnost jízdy (za deště nebo sněžení). Při jízdě na motocyklu nebo na mopedu musí mít na hlavě nasazenou a řádně připevněnou ochrannou přilbu schváleného typu a chránit si za jízdy zrak vhodným způsobem (brýlemi nebo štítem). V případech zvláštních okolností, zejména při nedostatečném rozhledu nebo v terénu mimo pozemní komunikace, musí zajistit bezpečné couvání a otáčení za pomoci dalšího zaměstnance.

▶ Nebezpečí z nedodržování bezpečnostních požadavků

Další nebezpečí vznikají z nedodržování některých ustanovení základního bezpečnostního předpisu pro tuto problematiku, tj. nařízení vlády č. 168/2002 Sb. Jedná se např. o zastavování a stání na místech, kde vozidlo překáží z hlediska bezpečnosti práce, technických zařízení nebo je ohroženo prací konanou v jeho blízkosti, povahou terénu nebo vedením inženýrských sítí, dále o otáčení a couvání, nevyhovuje-li tomu povaha terénu, jízdu po nedostatečně pevném, širokém a sjízdném terénu. Zaměstnavatelé řidičů jsou povinni poskytovat zaměstnancům vhodné ochranné osobní pracovní prostředky (OOPP) a ochranné nápoje, zajistit způsob organizace práce a pracovních postupů při provozování dopravy, obsluze, opravách, kontrole a údržbě dopravních prostředků a pracovních činností, při nichž se používají dopravní prostředky tak, aby bylo zaměstnanci zajištěno dodržování požadavků stanovených přílohou č. 1 nařízení vlády č. 168/2002 Sb.

▶ Nebezpečí ze závadného technického stavu vozidla

Nebezpečí selhání dopravního prostředku úzce souvisí s jeho technickým stavem. Pro jeho odstranění by měli řidiči a jejich zaměstnavatelé:

- k jízdě užívat pouze vozidlo v odpovídajícím technickém stavu, zejména co se týče brzdového systému, vůle řízení, osvětlení, dostatečného dezénu pneumatik a dalších;
- v případě závady zjištěné během jízdy tuto odstranit, není-li to možné učinit, pokračovat v jízdě přiměřenou rychlostí jen do nejbližšího místa, kde je možno ji odstranit – přitom učinit taková opatření, aby během jízdy nebyla ohrožena bezpečnost provozu na pozemních komunikacích a nedošlo k poškození pozemních komunikací a životního prostředí;
- zajistit stanovené prohlídky v STK a stanicích měření emisí, včetně odstranění zjištěných závad;
- náležitou pozornost věnovat prohlídkám vozidel přepravujících nebezpečné věci.

▶ Nebezpečí z nedodržení stanovené kvalifikace řidičů

Kvalifikační způsobilost pro řidiče je nezbytná k odstranění nebezpečí chybného a neodborného jednání v souvislosti s neznalostí.

Zaměstnavatelé řidičů mají povinnost respektovat stanovené požadavky pro kvalifikaci řidičů; dále pak nepodceňovat problematiku školení, zejména seznámení se s novými předpisy a novelizacemi pravidel silničního provozu.

▶ Nebezpečí ze špatného zdravotního stavu řidičů

Dodržování povinnosti kontrolovat zdravotní způsobilost řidičů je nezbytné k odstranění nebezpečí plynoucího z jejich nevyhovujícího zdravotního stavu. V rámci kontroly zdravotní způsobilosti k řízení vozidel a pro bezpečnou jízdu je nutno ze strany řidičů podrobovat se stanoveným lékařským prohlídkám a respektovat jejich výsledek, řídit vozidlo s ohledem na svůj současný zdravotní stav, nepožívat alkohol ani jiné návykové látky před řízením a během vlastního řízení, dále nepodceňovat problematiku ohrožení nemocí z povolání.

▶ Nebezpečí z nedodržování pracovního režimu

Stanovení určitého pracovního režimu pro řidiče (tj. doba řízení, následující bezpečnostní přestávka, denní, týdenní a čtrnáctidenní limit řízení, odpočinek před vlastním řízením) mají eliminovat nebezpečí plynoucí z únavy (mikrospánek, nesoustředěnost), ze stresových situací apod. V rámci minimalizace tohoto nebezpečí je nutno dodržovat stanovený pracovní režim, respektovat při případném nocování v kabině vozidla požadavky na nezávislé topení, tato nocování ve vozidle realizovat přiměřeně, bezpečnostní přestávku trávit aktivním způsobem.

▶ Nebezpečí při přepravě nákladů

Při předpravě nákladů mohou vzniknout nebezpečí v souvislosti s pádem nedostatečně zajištěného nákladu. Předměty umístěné ve vozidle omezují nebo ohrožují řidiče a přepravované osoby nebo působí nedostatečný výhled z místa řidiče. Není-li náklad vhodně umístěn, není zajištěna stabilita a ovladatelnost vozidla. Nevhodným umístěním nákladu může dojít k zakrytí stanoveného osvětlení a vyčnívající předměty mohou ohrozit

bezpečnost provozu na pozemních komunikacích. Nebezpečí přináší i případná nečekaná reakce přepravovaného zvířete. Pro minimalizování výše uvedených nebezpečí musí řidiči dodržovat požadavky předpisů, které problematiku upravují, dodržovat stanovenou maximální přípustnou hmotnost na nápravy vozidla a nepřekračovat maximální přípustnou hmotnost vozidla.

▶ Nebezpečí při nakládce a vykládce vozidel

Při nakládce a vykládce vozidel vznikají nebezpečí v souvislosti s nadměrnou fyzickou námahou; nebezpečí vzniká i zanedbáním ergonomických zásad. Může dojít k pádu při výstupu na ložnou plochu nebo při plachtování vozidel, k zakopnutí, uklouznutí a pádu ze špatně umístěného, resp. nezajištěného nakládacího můstku. V neposlední řadě může dojít k přimáčknutí osoby provádějící spojování vozidla a k pohybu chybně zajištěného vozidla při nakládce a vykládce. Pro minimalizaci nebezpečí je nutno dodržovat stanovené hmotnostní limity při manipulaci s materiálem, vozidla při jejich stání zajišťovat předepsaným způsobem a používat zakládací klíny. Zaměstnavatel je povinen v případě potřeb provozu a pro zajištění pracovní činnosti přidělit na vozidlo potřebný počet zaměstnanců pro tyto činnosti a před zahájením prací určit způsob jejich dorozumívání při výstupu na vozidlo, při sestupu z něj a při plachtování vozidla použít bezpečný žebřík nebo jiné rovnocenné zařízení, bezpečně zajistit vyrovnávací můstek.

▶ Nebezpečí při přepravě nebezpečných věcí

Při přepravě nebezpečných věcí mimo rizika výše uvedená, která úzce souvisejí s vozidly jako takovými, se dále jedná o rizika plynoucí z povahy přepravovaných věcí (zejména v souvislosti s jejich výbušností, hořlavostí, samozápalností, unikáním plynu tlakem nebo chemickou reakcí, jedovatostí, žíravostí, radioaktivitou, některé látky vzbuzují odpor nebo mohou vyvolat nákazu). Příslušnými předpisy jsou stanoveny charakteristiky jednotlivých látek včetně opatření pro minimalizaci nebezpečí jejich působení. Rizika vznikající neodborným zásahem řidičů by měla být eliminována speciálním školením. Následky případné havárie je možno odstranit pomocí povinné výbavy dopravních prostředků včetně hasicích přístrojů. K riziku dochází při neodborném hašení případného požáru či asanace rozsypaných či rozlitých látek, což by mělo být eliminováno předepsaným značením vozidel, vedením povinných dokladů o skutečně přepravovaných nebezpečných věcech a pokyny pro případ nehody. Ze strany řidičů i jejich zaměstnavatelů je pro minimalizování rizika nutno dodržovat požadavky příslušných předpisů. Při jakékoli přepravě volně ložených zásilek se musí provést vhodná opatření, aby nemohlo dojít k úniku jejich obsahu, dále dodržovat zákaz více než jednoho přívěsu nebo návěsu, nevstupovat do vozidla s osvětlovacím tělesem s otevřeným ohněm, při provádění ložných operací nekouřit, v dopravních jednotkách přepravujících nebezpečné věci nepřepravovat jiné osoby než osádku vozidla, dodržovat zákaz společné nakládky jednotlivých tříd do jednoho vozidla, náležitě ukládat jednotlivé kusy nákladu nebezpečných látek a vhodnými prostředky je zajistit tak, aby nedocházelo k jejich posunu. Při úniku nebezpečné látky (pokud možno ihned, nejpozději před novou nakládkou) vozidlo vyčistit. V případě nehody musí řidič vozidla, které přepravuje nebezpečné věci, provést následující základní opatření – zastavit motor, nepoužívat otevřený plamen, nekouřit, označit vozovku a varovat ostatní uživatele a chodce a informovat veřejnost o nebezpečí a raději se zdržovat na návětrné straně a co nejdříve informovat Policii ČR a hasiče.

Nebezpečí vznikající při údržbě vozidel

Při údržbě vozidel vznikají ta samá rizika jako při opravách – stejné jsou i požadavky na jejich eliminaci. Existuje přímé riziko – rozjetí nezajištěného vozidla, pád samotného zvednutého nezajištěného vozidla nebo demontovaných součástí, drobná zranění plynou z neodborného použití nářadí apod.

Osoby provádějící údržbu vozidel jsou povinny práce provádět podle návodu stanoveného výrobcem, dodržovat ustanovení MPBP (vypracovaného provozovatelem), ve kterém by měly být stanoveny a upraveny požadavky na zajištění dopravního prostředku proti samovolnému pohybu, zajištění zvednutého prostředku nebo jeho částí proti pádu. Dále by měly být stanoveny zásady správného huštění pneumatik, např. respektovaní stanovených tlaků pro huštění různých typů pneumatik, používání při huštění pneumatik kol nenamontovaných na vozidle s ráfkem opatřeným závěrným a pojistným kruhem nebo děleným ráfkem, používat bezpečný kryt nebo zařízení, které plní obdobnou funkci, neopomíjení řádného a bezpečného stavu kompresorů, tlakových hadic, koncovek k jejich nasazení na ventil apod. Určitá specifická nebezpečí se vyskytují při mytí vozidel. K běžným nebezpečím zde přistupuje nebezpečí související s mokrým provozem (větší nebezpečí uklouznutí a pádu), zvýšené nebezpečí poranění při nevhodné manipulaci s proudem vody, opaření horkou vodou a alergie na používané mycí prostředky. Pro jejich minimalizaci je nutné používání vhodných OOPP, práci s vysokotlakým čisticím zařízením typu WAP provádět zásadně podle návodu výrobce, dbát o nezávadný stav hadic s pevnými a těsnými spoji, vlastní stříkání provádět s vyloučením osob z ohroženého prostoru a další; v neposlední řadě respektovat pokyny výrobců jednotlivých mycích prostředků.

Nebezpečí při garážování vozidel

Mimo nebezpečí, které plyne z objektu jako takového (uklouznutí, upadnutí, udeření křídlem vrat, pořezání o sklo z oken), u objektů garáží se dále jedná o nebezpečí, která přinášejí stísněné prostory, dané jak nedodržením normových požadavků, tak skladováním různých (s vykonávanou prací bezprostředně nesouvisejících) předmětů. Dále zde existuje nebezpečí otravy výfukovými plyny a riziko požáru, a to jak u garážovaného prostředku, tak případně u skladovaných pohonných hmot. Pro minimalizaci výše uvedených rizik je nutno dodržovat základní požadavky předpisů, které problematiku upravují. V případě garážování vozidel s plynovým zařízením zajistit monitorování, vyhodnocování a kontrolování výbušné atmosféry a dodržovat stanovené povolené množství skladování pohonných hmot v nádobách k tomu určených.

Prevence

Prevencí ze strany zaměstnanců je dodržování všech povinností, které byly popsány na předcházejících stránkách, prevencí ze strany zaměstnavatelů je nejen zajišťování jim stanovených povinností, daných v obecné rovině zákoníkem práce a na něj navazujícími bezpečnostními předpisy, ale zejména účinná kontrola zaměstnanců.

2 Základní povinnosti řidiče i zaměstnavatele, předpoklady a způsobilost řidiče

2.1 Pozemní komunikace

Problematika pozemních komunikací je upravena **zákonem č. 13/1997 Sb.**, a jeho prováděcí **vyhláškou č. 104/1997 Sb.**, oba předpisy ve znění pozdějších předpisů. Pozemní komunikace je dopravní cesta určená k užití silničními vozidly (např. motocykly, osobní automobily, nákladní automobily, cisterny, KUKA vozy, tahače, přípojná vozidla, jízdní kola, potahová vozidla) a jinými vozidly (např. pracovní stroje, vojenská vozidla, nemotorová vozidla a pracovní stroje tlačené nebo tažené pěšky jdoucí osobou) a chodci (též osoba, která tlačí nebo táhne sáňky, dětský kočárek, vozík pro invalidy nebo ruční vozík o celkové šířce nepřevyšující 600 mm, pohybuje se na lyžích nebo kolečkových bruslích nebo pomocí ručního nebo motorového vozíku pro invalidy, vede jízdní kolo, motocykl o objemu válců do 50 cm^3, psa apod.), včetně pevných zařízení nutných pro zajištění tohoto území a jejich bezpečnost.

Pozemní komunikace se podle zákona dělí na následující kategorie:

Dálnice – tj. pozemní komunikace určená pro rychlou dálkovou a mezinárodní dopravu silničními motorovými vozidly.
Silnice – tj. veřejně přístupná pozemní komunikace určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci (rozdělení do tříd I, II a III.).
Místní komunikace – tj. veřejně přístupná pozemní komunikace, která slouží převážně místní dopravě na území obce (rozdělení do tříd I. – IV.).
Účelové komunikace – tj. pozemní komunikace, která slouží ke spojení jednotlivých nemovitostí pro potřeby vlastníků těchto nemovitostí nebo ke spojení těchto nemovitostí s ostatními pozemními komunikacemi nebo k obhospodařování zemědělských a lesních pozemků. Příslušný silniční správní úřad může na návrh vlastníka účelové komunikace a po projednání s příslušným orgánem Policie ČR upravit nebo omezit veřejný přístup na účelovou komunikaci, pokud je to nezbytně nutné k ochraně oprávněných zájmů tohoto vlastníka. Úprava nebo omezení veřejného přístupu na účelové pozemní komunikace je stanovena zvláštními právními předpisy (zákonem o lesích, zákonem o ochraně přírody a krajiny) tím není dotčena. Účelovou komunikací je dále i pozemní komunikace v uzavřeném prostoru nebo objektu, která slouží potřebě vlastníka nebo provozovatele uzavřeného prostoru nebo objektu. Tato účelová komunikace není přístupná veřejně, ale v rozsahu a způsobem, který stanoví vlastník nebo provozovatel uzavřeného prostoru nebo objektu. V pochybnostech, zda z hlediska pozemní komunikace jde o uzavřený prostor nebo objekt, rozhoduje příslušný silniční správní úřad na základě jejich určení, dopravního významu a stavebně technickému vybavení. Je nutno zdůraznit, že pravidla silničního provozu platí na všech (i neveřejných) účelových komunikacích, pokud jsou přístupné provozu motorových vozidel.

V mezích **zákona č. 361/2000 Sb.**, ve znění pozdějších předpisů, a **vyhlášky č. 294/2015 Sb., ve znění vyhlášky č. 84/2016 Sb.** a za podmínek stanovených **zákonem č. 13/1997 Sb.**, ve znění pozdějších předpisů, smí každý pozemní komunikace používat bezplatně obvyklým způsobem a k účelům, pro které jsou určeny, pokud pro zvláštní případy není stanoveno jinak.

Pro většinu řidičů (výjimky viz § 22 citovaného zákona) platí povinnost respektovat zpoplatnění obecného užívání pozemní komunikace označené příslušnou dopravní značkou. Poplatek lze platit na kalendářní rok, kalendářní měsíc nebo deset dnů. Cena roční známky je 1 500 Kč, měsíční 440 Kč a desetidenní 310 Kč. Novinkou roku 2021 je jejich elektronické provedení, lze je zakoupit na internetovém obchodu (https://edalnice.cz), čerpacích stanicích EuroOil, na pobočkách České pošty a u samoobslužných kiosků na hraničních přechodech. Libovolně je možno nastavovat datum počátku platnosti známky (až 90 dní předem). Roční známka platí 365 dní. Podrobnosti upravuje **vyhláška č. 480/2020 Sb.** Policie ČR a celní úřady kontrolují v rámci dohledu bezpečnosti a plynulosti silničního provozu zaplacení poplatku podle registrační značky vozidla.

Povinnost platit mýto, tedy poplatek pro vozidla nad 3,5 tuny (u souprav je určující pouze hmotnost tažného vozidla), platí již několik let. Výše poplatku se počítá podle počtu náprav a hmotnosti vozidla, dále podle období dne jízdy na PK; součástí poplatku je i platba za hluk a znečištění. Poplatek stoupá s vyšší hmotností vozidla a vyšším počtem náprav; naopak klesá se stoupající normou. Při vyšších platbách se uplatní i výše slev. V roce 2021 tuto problematiku upravuje **vyhláška č. 470/2012 Sb., ve znění pozdějších předpisů** (poslední novelizace **vyhláškou č. 485/2020 Sb.**), a **nařízení vlády č. 240/2014 Sb., ve znění NV č. 479/2020 Sb.**

Poznámka: Je-li nutné při uzavírce podle § 24 zákona č. 13/1997 Sb., ve znění pozdějších předpisů, užít pro vedení objížďky úsek dálnice nebo rychlostní silnice, za jehož užití se platí poplatek, je možné užít tento úsek bez poplatku.

K dalším důležitým problematikám, které zákon o pozemních komunikacích upravuje, patří zvláštní užívání dálnic, silnic a místních komunikací jiným než obvyklým způsobem (např. přeprava zvláště těžkých a rozměrných nákladů – viz vyhláška č. 209/2018 Sb.) nebo k jiným účelům, než pro který jsou určeny. Silniční správní úřad vydá rozhodnutí o povolení zvláštního užívání právnické nebo fyzické osobě na základě písemné žádosti na dobu určitou a v rozhodnutí stanoví podmínky zvláštního užívání (podrobnosti viz § 40 **vyhlášky č. 104/1997 Sb.**, ve znění pozdějších předpisů). Ustanovení zákona o pozemních komunikacích upravují dále i problematiku zajištění sjízdnosti dálnic a sjízdnosti a schůdnosti silnice a místní komunikace a její zabezpečení.

Je možno připomenout i výši náhrad za poskytnutí policejního doprovodu (viz § 40a prováděcí vyhlášky).

§ 40a Výše náhrady za poskytnutí policejního doprovodu

(1) Výše náhrady za poskytnutí policejního doprovodu se stanoví jako součet částky 600 Kč za každý kalendářní den, na který byl policejní doprovod poskytnut, a celkové výše dalších nákladů spojených s poskytnutím policejního doprovodu.

(2) Další náklady spojené s poskytnutím policejního doprovodu jsou 400 Kč za 1 hodinu služby policisty, který se účastnil policejního doprovodu, 15 Kč za 1 km ujetý služebním vozidlem Policie ČR, které bylo použito při policejním doprovodu, a pořizovací cena materiálu spotřebovaného Policií ČR při policejním doprovodu, s výjimkou pohonných hmot.

2.2 Odborná způsobilost řidičů

Předpokladem odborné způsobilosti řidičů je platné řidičské oprávnění. Jeho získání, druhy apod. viz **zákon č. 361/2000 Sb**., ve znění pozdějších předpisů, a jeho prováděcí **vyhláška č. 31/2001 Sb.**, ve znění pozdějších předpisů.

Pro stavební stroje dosud stále platí **vyhláška č. 77/1965 Sb.**

Pro motorové dopravní vozíky – viz **ČSN 26 8805** (jen jakýmsi odkazem – přesně a konkrétně zde kvalifikace není upravena).

Pro přepravu nebezpečných věcí – viz Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí /**ADR**/ a kapitola 8.2 sdělení vydaného k jeho provedení (pro rok 2019–2020 viz **sdělení č. 23/2019 Sb. m. s.**).

Řidičem vozidla ozbrojených sil je osoba, která je držitelem příslušného řidičského oprávnění (**zákon č. 361/2000 Sb.**, ve znění pozdějších předpisů) vyznačeném v řidičském průkazu a držitelem osvědčení k řízení vozidel ozbrojených sil. (**zákona č. 219/1999 Sb.**, o ozbrojených silách České republiky, ve znění pozdějších předpisů). Toto osvědčení je platné pouze s řidičským průkazem; při řízení jej řidič musí mít u sebe.

Řídit drážní vozidlo (některá se pohybují na pozemních komunikacích – tramvaje, trolejbusy) mohou jen osoby s platným průkazem způsobilosti; průkaz vydá drážní správní úřad žadateli, který prokázal odbornou způsobilost zkouškou (**§ 45 odst. 1 a 2 zákona č. 266/1994 Sb.**, o drahách, ve znění pozdějších předpisů. Podrobnosti dále **vyhláška č. 101/1995 Sb.**, kterou se vydává Řád pro zdravotní a odbornou způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy, ve znění pozdějších předpisů).

Pro zemědělské organizace a dopravce zvířat platí mnohokrát novelizovaný **zákon č. 246/1992 Sb.**, na ochranu zvířat před týráním, ve znění pozdějších předpisů. (Poslední novelizace byla provedená **zákonem č. 501/2020 Sb**. s tím, že některé provedené úpravy nabydou účinnosti až 1. 1. 2027). Část třetí upravuje ochranu zvířat při přepravě. Prováděcí vyhláška byla vydána až v roce 2009 – jedná se o **vyhlášku č. 4/2009 Sb.**, o ochraně zvířat při přepravě, ve znění vyhlášky č. 22/2013 Sb. (tato vyhláška po novele současné době stanoví pouze požadavky na velikost prostor pro přepravu zvířat – v jednotlivých přílohách).

Dále platí **vyhláška č. 22/2013 Sb.**, o vzdělávání na úseku ochrany zvířat před týráním ve znění **vyhlášky č. 372/2013 Sb.** a **č. 175/2019 Sb.** Stanoví obsah a rozsah odborných kurzů, mj. pro získání osvědčení o způsobilosti pro řidiče a průvodce silničních vozidel, a to jak pro obecný kurz vztahující se na přepravu všech druhů zvířat, tak pro specializovaný kurz vztahující se pouze na přepravu některých druhů zvířat. Vyhláška dále upravuje požadavky na nejvyšší dosažené vzdělání a praxi lektorů od ukončení nejvyššího dosaženého vzdělání, složení zkušební komise, průběh zkoušky, podmínky a způsob vydávání osvědčení ve formě průkazu a jeho vzor, včetně obsahu školení a způsobu potvrzení o absolvování školení zaměstnanců dopravce nebo provozovatele sběrného střediska. Kurz pro řidiče se uskutečňuje v rozsahu 8 výukových hodin teoretické výuky a 4 výukových hodin praktického cvičení se zvířaty. Jeho obsahem jsou vedle požadavků vymezených přímo použitelným předpisem Evropské unie upravujícím ochranu zvířat

během přepravy a souvisejících činností [příloha IV nařízení Rady (ES) č. 1/2005]; dále následně

a) základní právní předpisy o ochraně zvířat a zajištění jejich pohody během přepravy, veterinární podmínky přepravy podle jiných právních předpisů [zákon č. 166/1999 Sb., o veterinární péči a o změně některých souvisejících zákonů (veterinární zákon), ve znění pozdějších předpisů., vyhláška č. 342/2012 Sb., o zdraví zvířat a jeho ochraně, o přemísťování a přepravě zvířat a o oprávnění a odborné způsobilosti k výkonu některých odborných veterinárních činností, ve znění pozdějších předpisů, (poslední novelizace vyhláška č. 60/2020 Sb.), vyhláška č. 299/2003 Sb., o opatřeních pro předcházení a zdolávání nákaz a nemocí přenosných ze zvířat na člověka, ve znění pozdějších předpisů],
b) příčiny a projevy stresu zvířat, rozpoznání zdravého zvířete, způsoby usmrcení zvířat,
c) zásady šetrného nakládání se zvířaty, technika a používání pomůcek při manipulaci se zvířaty,
d) zásady čistění a dezinfekce dopravních prostředků.

Vzor osvědčení o způsobilosti pro řidiče a průvodce silničních vozidel přepravujících zvířata v souvislosti s hospodářskou činností ve formě průkazu je uveden v příloze č. 3 vyhlášky (podle poslední aktualizující, tedy vyhlášky č. 175/2019 Sb.).

Poznámka: Určité povinnosti při dopravě včel stanoví příloha č. 8 **nařízení vlády č. 27/2002 Sb**.; povinnosti při odvozu dříví po jeho vytěžení v lese pak **§ 10 nařízení vlády č. 339/2017 Sb.**

Na kvalifikaci jako takovou úzce navazuje problematika školení řidičů.

Pro bezpečnostní školení platí příslušná ustanovení **ZP** – § 103 pro zaměstnavatele a § 106 pro zaměstnance.

Školení se provádí v rozsahu činností, které zaměstnanec vykonává (tzn. zaměstnavatel je povinen zajistit poučení zaměstnance – řidiče v rozsahu pracovní činnosti, kterou jej v souvislosti s provozem, údržbou a opravami vozidel pověřuje) – jedná se o osoby, které vykonávají práci řidiče z povolání, nebo které na pracovní cestě řídí vlastní vozidlo nebo vozidlo provozovatele, dále o osoby, které práce v souvislosti s provozem vozidel řídí, a osoby, které provádějí opravy, údržbu, nakládku a vykládku vozidel. Při stanovení termínu opakovaných školení je nutné zohlednit okolnosti konkrétních podmínek (bezpečnostní úroveň zaměstnavatele, schopnosti a kvalifikace zaměstnanců, nové předpisy a poznatky z této oblasti apod.). Pro bezpečnostní školení není stanovena kvalifikace lektora – měla by jím však být osoba, která danou problematiku zná, dovede při výuce použít i praktické příklady, a především správně a vyčerpávajícím způsobem zodpovědět případné dotazy posluchačů.

Ověření znalostí je možné provádět pohovorem, zkouškou, nebo je možné použít testů (nejrychlejší, nejobjektivnější, nejvěrohodnější), které si zaměstnavatel či školicí středisko sám vypracuje a stanoví i kritéria pro jejich úspěšné absolvování (SÚIP ani jednotlivé OIP nevydaly a oficiálně neposuzují a neschvalují tyto vypracované testy).

Dále je možné zdůraznit § 103 odst. 2 ZP, který stanoví zaměstnavateli povinnosti zajistit školení o právních a ostatních předpisech k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, které doplňují odborné předpoklady a požadavky zaměstnanců pro výkon práce, které se týkají jimi vykonávané práce a vztahují se k rizikům, s nimiž mohou přijít do styku na pracovištích, kde je jejich práce vykonávána.

Pro zdokonalování odborné způsobilosti řidičů **platí dále uvedené předpisy:**

Zákona č. 191/2021 Sb., kterým se mění zákon č. 247/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů (tzv. autoškolský zákon)**.**

K některým změnám:

- odkazuje se na směrnici EP a R (EU) 2018/645 ze dne 18. dubna 2018, kterou se mění směrnice 2003/59/ES o výchozí kvalifikaci a pravidelném školení řidičů některých silničních vozidel pro nákladní nebo osobní dopravu a směrnice 2006/126/ES o řidičských průkazech – tedy i v ČR se zavádí výcvik (doplnění v § 48 odst. 1);
- v **§ 48 se v odst. 2** doplňují věty … Roční kurz lze rozdělit do 2 po sobě následujících dnů. Část výuky může probíhat způsobem umožňujícím dálkový přístup, je-li zajištěno řádné ověření totožnosti řidiče. Výcvik může být proveden s využitím simulátoru;
- v **§ 48 odst. 7** se stanoví, co má být prováděcí vyhláškou upraveno (tj. podíl výuky a výcviku na celkovém rozsahu pravidelného školení, podrobnosti k výcviku, dále k rozsahu části výuky, která může proběhnout způsobem umožňujícím dálkový přístup, a podmínky průběhu této části výuky);
- v **§ 50 odst. 1** se na konci textu písm. a) doplňují slova má-li být část výuky prováděna způsobem umožňujícím dálkový přístup, způsob provádění této části výuky a zajištění řádného ověření totožnosti řidiče.
- Režim činností dle tzv. „autoškolského zákona“ od 24.5.2021:

  Na základě mimořádných a ochranných opatření stanovuje Ministerstvo zdravotnictví hygienické podmínky pro činnosti na základě zákona č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů dle bodu I/13 tak, že provozovatel autoškoly zajistí dodržení protiepidemických opatření spočívajících v dezinfekci kontaktních ploch vozidla po každé jízdě dezinfekcí s virucidním účinkem. Výuka, výcvik i zkoušky v autoškolách a další činností dle zákona č. 247/2000 Sb. probíhají za dodržení základních protiepidemických opatření; prakticky to znamená to, že provozovatel autoškoly zajistí dezinfekci kontaktních ploch vozidla po každé jízdě.

Vyhláška č. 167/2002 Sb., ve znění pozdějších předpisů

Přílohy vyhlášky

Č. 1 – Žádost o přijetí k výuce a výcviku

Č. 2 – Základní příprava učitelů výuky a výcviku

Č. 3 – Vzor profesního osvědčení

Č. 4 – Učební osnova základního zdokonalovacího školení pro zkušební komisaře

Č. 5 – Vzor průkazu zkušebního komisaře

Č. 6 – Úplné znění otázek ke zkoušce z ovládání a údržby vozidla

Vyhláška č. 156/2008 Sb., ve znění pozdějších předpisů, poslední novelizace **vyhláškou č. 379/2020 Sb.**

Některé doplňky a úpravy poslední novelizace:

- **§ 1** včetně **poznámky pod čarou č. 16** zní:

§ 1

Tato vyhláška zapracovává příslušné předpisy Evropské unie) a upravuje

a) učební osnovu vstupního a pravidelného školení a školení bezpečné jízdy,

b) podíl výuky a výcviku na celkovém rozsahu vstupního a pravidelného školení,

c) obsah výuky a výcviku vstupního a pravidelného školení a školení bezpečné jízdy,

d) rozsah společné části a zvláštních částí výuky vstupního školení a část výcviku v řízení vozidla, která může být nahrazena výcvikem na řidičském trenažéru,

e) rozsah části výuky pravidelného školení, která může proběhnout způsobem umožňujícím dálkový přístup, a podmínky průběhu této části výuky,

f) rozsah výuky a výcviku školení bezpečné jízdy,

g) nejvyšší počet účastníků kurzu vstupního a pravidelného školení a školení bezpečné jízdy,

z) obory související se silniční dopravou v rámci středního vzdělání s maturitní zkouškou a vyššího odborného vzdělání,

i) vzor potvrzení o absolvované výuce a výcviku,

j) obsah, rozsah a způsob provádění zkoušky a hodnocení jejích výsledků a vzor potvrzení o vykonání zkoušky,

k) vzor průkazu profesní způsobilosti řidiče a vzor potvrzení o ztrátě, odcizení, poškození nebo zničení průkazu profesní způsobilosti řidiče,

l) základní technické požadavky na nebytové prostory a vybavení k poskytování školení bezpečné jízdy a na výcvikovou plochu, její vybavení a technické zajištění výcviku na ní,

m) vzor potvrzení o ukončeném školení bezpečné jízdy.

§ 1a

(K § 47 odst. 6 zákona)

(1) Učební osnova, podíl výuky a výcviku na celkovém rozsahu vstupního školení a rozsah společné části a zvláštních částí výuky jsou stanoveny pro

a) základní rozsah 140 hodin v příloze č. 1,

b) rozšířený rozsah 280 hodin v příloze č. 2.

(2) Nejvyšší počet účastníků kurzu vstupního školení je 30 osob.

V dalších částech se doplňují některé podrobnosti k výuce a výcviku, např. k brzdám a retardéru, důležitosti předvídání dopravního toku, dodržování přiměřené vzdálenosti od ostatních vozidel a využívání hybnosti vozidla, ustálené rychlosti jízdy, plynulému stylu jízdy, předvídání a hodnocení rizik v silničním provozu za různých stavů vozovky, dopravních a povětrnostních podmínek a přizpůsobení způsobu řízení těmto rizikům, plánování cesty během mimořádných povětrnostních podmínek, rozhodnutí, kdy cestu v důsledku extrémních povětrnostních podmínek odložit nebo zrušit, přizpůsobení způsobu řízení rizikům provozu, včetně nebezpečného chování v dopravě nebo rozptýlení při jízdě, schopnost identifikovat nebezpečné situace a zvládat stres, který z toho vyplývá, zejména ve vztahu k velikosti a hmotnosti vozidel a zranitelným účastníkům silničního provozu a přizpůsobovat tomu způsob řízení, předvídat potenciálně nebezpečné situace a volit vhodná opatření, která zvyšují bezpečnost do té míry, aby jim bylo možné předejít.

Na jiném místě je doplněn výčet dokumentů, které se podle jiných právních předpisů musejí nacházet ve vozidle; je provedeno upozornění na omezení jízdy některých vozidel, a užívání pozemních komunikací zpoplatněných mýtným.

- v **§ 11** se doplňují odst. **4 až 7**, které znějí:

(4) Pravidelné roční školení sestává z 6 hodin výuky a 1 hodiny výcviku.

(5) Výuka musí zahrnovat nejméně jeden předmět týkající se bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích a odpovídat zvláštním potřebám řidiče v oblasti odborné přípravy.

(6) Výuka může být v rozsahu 1 hodiny nahrazena výukou prováděnou způsobem umožňujícím dálkový přístup. U výuky prováděné způsobem umožňujícím dálkový přístup musí být zajištěna jednoznačná identifikace vyučované osoby, zaznamenání data a času zahájení a ukončení výuky, zaznamenání probíraných témat a potvrzení o absolvování výuky jednotlivými vyučovanými osobami. Výuku prováděnou způsobem umožňujícím dálkový přístup lze absolvovat až po vykonání zbývajícího rozsahu výuky a výcviku.

(7) Obsahem výcviku je nácvik praktických dovedností, které odpovídají zvláštním potřebám řidiče v oblasti odborné přípravy v rámci alespoň jednoho z témat učební osnovy pravidelného nebo vstupního školení, nebo zdokonalování v řízení vozidla.

- **příloha č. 8** podává nový vzor průkazu profesní způsobilosti řidiče.

Poznámka: Na závěr této podkapitoly upozornění – v autoškolském zákonu je upravena šance pro řidiče na umazání některých bodů (ne těch nejzávažnějších, tedy nad 6 bodů). Každoročně tomu, kdo předloží osvědčení, že úspěšně absolvoval „kurz bezpečné jízdy“ (jednodenní školení složené z výuky dopravních předpisů a testů z jízdy – organizovány např. v Mostě, Sosnové u České Lípy, Ostravě), obecní úřad s rozšířenou působností 3 trestné body umaže.

2.3 Zdravotní způsobilost řidičů

ZP stanoví obecně (tedy i pro řidiče) povinnosti zaměstnavatele v § 32 a § 103 odst. 1 písm. a); pro zaměstnance je stanovena povinnost se prohlídek účastnit v § 106 odst. 4 písm. b).Další podrobnosti pro řidiče stanoví **zákon č. 361/2000 Sb.**, ve znění pozdějších předpisů – § 84 a následující.

Jen připomenutí: znění **§ 87** (tj. koho se pravidelné prohlídky týkají):

(1) Pravidelným lékařským prohlídkám je povinen se podrobovat

a. řidič vozidla, který při plnění úkolů souvisejících s výkonem zvláštních povinností užívá zvláštního výstražného světla modré barvy, případně doplněného o zvláštní zvukové výstražné znamení,

b. řidič, který řídí motorové vozidlo v pracovněprávním vztahu a u něhož je řízení motorového vozidla druhem práce sjednaným v pracovní smlouvě,

c. řidič, u kterého je řízení motorového vozidla předmětem samostatné výdělečné činnosti prováděné podle zvláštního právního předpisu,

d. držitel řidičského oprávnění pro skupinu C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D nebo D+E, pokud řídí motorové vozidlo zařazené do některé z těchto skupin vozidel,

e. držitel osvědčení pro učitele řidičů pro výcvik v řízení motorových vozidel podle zvláštního právního předpisu.

(2) Vstupní lékařské prohlídce je osoba uvedená v odst. 1 povinna se podrobit před zahájením výkonu činnosti uvedené v odst. 1, dalším pravidelným lékařským prohlídkám pak do dovršení 50 let věku každé dva roky a po dovršení 50 let věku každoročně.

(3) Držitel řidičského oprávnění, který není osobou uvedenou v odst. 1, je povinen se podrobit pravidelné lékařské prohlídce nejdříve šest měsíců před dovršením 65 let. [**Poznámka:** věk 60 let byl vypuštěn novelizací **zákonem č. 101/2013 Sb.**] a 68 let věku a nejpozději v den dovršení stanoveného věku, po dovršení 68 let věku pak každé dva roky.

(4) Posuzující lékař může na základě výsledku pravidelné lékařské prohlídky v odůvodněných případech, zejména s přihlédnutím k aktuálnímu zdravotnímu stavu, určit osobě uvedené v odst. 1 nebo 3 (dále povinná osoba) termín další pravidelné lékařské prohlídky kratší, než jsou lhůty uvedené v odst. 2 nebo 3.

(5) Je-li to potřebné pro zjištění zdravotní způsobilosti povinné osoby, může posuzující lékař nařídit provedení odborného vyšetření.

(6) Náklady na pravidelnou lékařskou prohlídku osob uvedených v odst. 1 hradí u osob v pracovněprávním vztahu zaměstnavatel. U osob uvedených v odst. 1, které nejsou v pracovněprávním vztahu, a u osob uvedených v odst. 3 hradí náklady na pravidelnou lékařskou prohlídku tyto osoby.

(7) Prováděcí právní předpis upraví rozsah pravidelné lékařské prohlídky.

Prováděcím předpisem je **vyhláška č. 277/2004 Sb.**, ve znění pozdějších předpisů, v neposlední řadě **zákon č. 373/2011 Sb.**, ve znění pozdějších předpisů, a **vyhláška č. 79/2013 Sb.**, ve znění vyhlášky č 436/2017 Sb., vydaná k jeho provedení.

Na co nového by bylo vhodné upozornit?

Novelizace zákona č. 361/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů, zákonem č. 133/2011 Sb. v § 87a vypustila povinnost provádět vyšetření neurologické včetně vyšetření elektroencelografem; nově v odst. 3 doplnila … Dopravně psychologickému vyšetření je povinen se podrobit řidič, který žádá o vrácení řidičského oprávnění podle § 123d.

Poznámka: Současné znění § 87a odst. 7 zní:
Náklady na dopravně psychologické vyšetření osob uvedených v odst. 1 hradí u osob v pracovněprávním vztahu zaměstnavatel. U osob uvedených v odst. 1, které nejsou v pracovněprávním vztahu, a u osob uvedených v odst. 3 hradí náklady na dopravně psychologické vyšetření tyto osoby. [Uvedenou úpravou došlo k odstranění „rozporu“ dřívějšího požadavku předpisu, tj. že náklady na tato vyšetření si hradil řidič sám – v řadě případů docházelo k rozporu se zněním § 101 odst. 6 ZP (tj. že náklady související s BOZP nesmí být přenášeny přímo nebo nepřímo na zaměstnance).

Poznámka: Na posledním místě ještě jedno upozornění, a to u problematiky vrácení řidičského oprávnění – v § 102 zákona č. 361/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů, byl doplněn odst. 6, který zní:
Žadatel musí prokázat zdravotní způsobilost, pokud žádá vrácení řidičského oprávnění, které pozbyl v důsledku

a) soudem uloženého trestu zákazu činnosti spočívajícího v zákazu řízení motorových vozidel,

b) správním orgánem uložené sankce zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel, byla-li tato sankce uložena na dobu nejméně 6 měsíců, nebo

c) podmíněného odložení podání návrhu na potrestání nebo podmíněného zastavení trestního stíhání, v průběhu jehož zkušební doby se zavázal zdržet se řízení motorových vozidel.

Provedená novelizace dále zmocnila Ministerstvo dopravy k udělování akreditace psychologům, kteří jsou oprávnění tuto činnost vykonávat, a v novém odst. 9 doplnila, že požadavky na vybavení nezbytné pro řádné dopravně psychologické vyšetření upraví prováděcí právní předpis [tímto předpisem je **vyhláška č. 27/2012 Sb.**, která novelizuje vyhlášku č. 31/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů, a vloženým § 18a stanoví požadavky na vybavení nezbytné pro provádění dopravně psychologického vyšetření.

Po novelizaci vyhlášky č. 277/2004 Sb. vyhláškou č. 191/2021 Sb. se příloha č. 2 „staronově“ vrátila k původní verzi – tzn., že příloha, která udává vzor posudku od lékaře, se již nerozděluje na části I. a II. (upravovala jak doklad po vyšetření osob v pracovněprávním vztahu, tak doklad po prohlídkách „amatérů“ v jejich věku, podle tehdy platného termínu, 65 let, 68 let a poté každé 2 roky).

Poznámka: Aby bylo možné posudek podle přílohy č. 2 považovat za posudek pro účely zdravotní způsobilosti k výkonu práce [viz. § 103 odst. 1 písm. a) ZP], jejíž součástí je i řízení motorového vozidla a která je druhem práce sjednaným v pracovní smlouvě, je k tomuto posudku potřebné doplnit identifikační údaje zaměstnavatele, údaje o pracovním zařazení posuzované osoby, druhu práce, režimu práce a zdravotních a bezpečnostních rizicích, za kterých je vykonávaná, včetně míry těchto rizik.

Poznámka: Další upozornění podle vyhlášky č. 79/2013 Sb., ve znění vyhlášky č. 436/2017 Sb.: Příloha č. 2, kapitola II, bod 5 stanoví pro činnost řízení motorových vozidel s výjimkou řidičů podle § 87 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů, pokud je tato činnost vykonávána jako obvyklá součást výkonu práce nebo jsou do místa výkonu práce přepravovány další osoby:

A. Nemoci vylučující zdravotní způsobilost k řízení motorového vozidla, pokud je tato činnost vykonávána jako obvyklá součást výkonu práce nebo jsou přepravovány do místa výkonu práce další osoby (Použije se příloha č. 3 vyhlášky č. 277/2004 Sb., ve znění pozdějších předpisů, a to v rozsahu vymezení pro skupinu 2).

B. Nemoci, u kterých lze posuzovanou osobu uznat za zdravotně způsobilou k řízení motorového vozidla, pokud je tato činnost vykonávána jako obvyklá součást výkonu práce nebo jsou přepravovány do místa výkonu práce další osoby. Totéž jako uvedeno u A.

Vstupní prohlídka: základní vyšetření, orientační vyšetření zraku (ostrost, barvocit a prostorové vidění – perimetr)
Periodické prohlídky: základní vyšetření, orientační vyšetření zraku (ostrost, barvocit a prostorové vidění – perimetr)
Lhůty periodických prohlídek: 1x za 6 let, po dovršení 50 let věku 1x za 4 roky
Výstupní prohlídka: základní vyšetření
Následné prohlídky: 0

▶ Pracovní režim řidičů

Pro pracovní režim řidičů platí v první řadě **ZP** – obecně k pracovní době jako takové (tj. část čtvrtá); pro dopravu v § 100 zmocnění k vydání prováděcího předpis – realizováno **nařízením vlády č. 589/2006 Sb**., ve znění pozdějších předpisů – použije se pro člena osádky nákladního automobilu nebo autobusu, zaměstnance údržby pozemních komunikací, drážní dopravy (s výjimkou dopravy mezinárodní) a městské hromadné dopravy. Tímto nařízením je konkrétně upravena pracovní doba, nepřetržitý odpočinek mezi směnami, nepřetržitý odpočinek v týdnu, u MHD i problematika bezpečnostních přestávek.

Problematiku pracovního režimu dále upravuje i **zákon č. 309/2006 Sb.**, ve znění pozdějších předpisů – § 5 odst. 1 písm. a) stanoví, že je zaměstnavatel povinen organizovat práci tak, aby zaměstnanci nevykonávali činnosti jednotvárné a jednostranně zatěžující organismus. Nelze-li je vyloučit, musí být přerušovány bezpečnostními přestávkami; dále musí být doba výkonu takové činnosti v rámci pracovní doby časově omezena (platí pro řidiče podle dopravních předpisů).

Úvod k této podkapitole: nejprve je nutné správně řidiče pod ten příslušný předpis zařadit a v něm pak hledat informace o tom, jak dlouho řídit, kdy udělat bezpečnostní přestávku, jak ji dělit, jaký je limit denní doby řízení apod. Rozpracovávat podrobně všechny předpisy tuto problematiku upravující je nad rámec možností předložené publikace. Tedy jen několik základních informací.

Pro dopravce jsou závazná ustanovení **zákona č. 111/1994 Sb.**, ve znění pozdějších předpisů, a jeho prováděcí **vyhlášky č. 478/2000 Sb.**, ve znění pozdějších předpisů.

V roce 2020 upozorňujeme na důležitou změnu zákona:

§ 3a

Doba řízení vozidla, bezpečnostní přestávky a doba odpočinku

(1) Tuzemský dopravce provozující silniční dopravu velkými vozidly, na kterou se v plném rozsahu použije přímo použitelný předpis Evropské unie upravující harmonizaci předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy4d), je povinen

a) zajistit, aby řidič dodržoval požadavky na dobu řízení vozidla, bezpečnostní přestávky a dobu odpočinku stanovené tímto přímo použitelným předpisem Evropské unie,

b) zajistit, aby v souladu s přímo použitelným předpisem Evropské unie upravujícím tachografy v silniční dopravě4e) řidič řádně vedl záznam o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku, tento záznam měl u sebe a předložil jej při kontrole, a

c) uchovat záznam o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku v souladu s tímto přímo použitelným předpisem Evropské unie a přímo použitelným předpisem Evropské unie upravujícím tachografy v silniční dopravě.

(2) Tuzemský dopravce provozující silniční dopravu velkými vozidly, na kterou se použije Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (AETR), je povinen

a) zajistit, aby řidič dodržoval požadavky na dobu řízení vozidla, bezpečnostní přestávky a dobu odpočinku stanovené touto mezinárodní smlouvou,

b) zajistit, aby v souladu s touto mezinárodní smlouvou řidič řádně vedl záznam o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku, tento záznam měl u sebe a předložil jej při kontrole, a

c) uchovat záznam o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku v souladu s touto mezinárodní smlouvou.

(3) Články 5 až 7 přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího harmonizaci předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy se nepoužijí na přepravu vymezenou v článku 13 tohoto přímo použitelného předpisu Evropské unie.

(4) Při přepravě prováděné podle odstavce 3 je řidič povinen přerušit řízení vozidla po uplynutí nejvýše 4,5 hodin řízení bezpečnostní přestávkou v trvání nejméně 45 minut, nenásleduje-li nepřetržitý odpočinek mezi 2 směnami nebo nepřetržitý odpočinek v týdnu. Bezpečnostní přestávka může být rozdělena do několika částí, činí-li každá z nich nejméně 15 minut. Během bezpečnostní přestávky může řidič vykonávat pouze dozor nad vozidlem a jeho nákladem.

(5) Při přepravě cestujících v linkové osobní dopravě, u níž délka žádného ze spojů nepřesahuje 50 km, nesmí řidič řídit vozidlo po dobu, která v souhrnu přesáhne 10 hodin během 24 hodin po sobě jdoucích a 100 hodin během 2 kalendářních týdnů po sobě jdoucích. Doba řízení může být prodloužena v nezbytném rozsahu za účelem dojetí na vhodné místo zastávky tak, aby byla zajištěna bezpečnost osob nebo vozidla. Řidič je povinen dodržovat požadavky na bezpečnostní přestávky a dobu odpočinku stanovené zvláštním právním předpisem.

(6) Při přepravě prováděné podle odst. 3

a) je řidič povinen vést záznam o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku

1. prostřednictvím tachografu v souladu s přímo použitelným předpisem Evropské unie upravujícím tachografy v silniční dopravě, jde-li o přepravu prováděnou vozidlem vybaveným tachografem, nebo
2. prostřednictvím jiného záznamového zařízení nebo ručně, jde-li o přepravu prováděnou vozidlem, které není vybaveno tachografem; v takovém případě se přímo použitelný předpis Evropské unie upravující tachografy v silniční dopravě nepoužije,

b) musí mít řidič u sebe záznam o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku z právě probíhajícího dne a ze 7 dnů, které tomuto dni bezprostředně předchází, a kartu řidiče, byla-li mu vydána, a předložit je při kontrole,

c) je dopravce povinen zajistit, aby řidič dodržoval požadavky na dobu řízení vozidla, bezpečnostní přestávky a dobu odpočinku, v souladu s písm. a) vedl záznam o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku a v souladu s písm. b) měl tento záznam u sebe a předložil jej při kontrole, a

d) je dopravce povinen uchovat záznam o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku po dobu 1 roku od ukončení přepravy.

(7) Při přepravě prováděné podle odst. 5

a) je řidič povinen vést záznam o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku

1. prostřednictvím tachografu v souladu s přímo použitelným předpisem Evropské unie upravujícím tachografy v silniční dopravě, nebo
2. prostřednictvím jiného záznamového zařízení nebo ručně; v takovém případě se přímo použitelný předpis Evropské unie upravující tachografy v silniční dopravě nepoužije,

b) musí mít řidič u sebe záznam o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku z právě probíhajícího a předchozího dne a kartu řidiče, byla-li mu vydána, a předložit je při kontrole,

c) je dopravce povinen zajistit, aby řidič dodržoval požadavky na dobu řízení vozidla, bezpečnostní přestávky a dobu odpočinku, v souladu s písm. a) vedl záznam o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku a v souladu s písm. b) měl tento záznam u sebe a předložil jej při kontrole,

d) je dopravce povinen uchovat záznam o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku po dobu 1 roku od ukončení přepravy.

(8) Údaje, které se o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku zaznamenávají podle odst. 6 písm. a) nebo odst. 7 písm. a), a způsob zaznamenávání těchto údajů stanoví prováděcí právní předpis (viz dále).

Prováděcí předpis, tj. vyhláška č. 478/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů, v roce 2020 k tomu upravila problematiku následně:

§ 1a

způsob zaznamenávání údajů o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku u přeprav uvedených v § 3a odst. 3 zákona

(K § 3a odst. 8 zákona)

(1) Při vedení záznamu o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku podle § 3a odst. 6 písm. a) bodu 1 zákona se u vozidla vybaveného digitálním tachografem podle čl. 2 písm. h) přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího tachografy v silniční dopravě [1] (dále digitální tachograf) využije režim mimo působnost (OUT) [2], který se zadá do digitálního tachografu před zahájením přepravy.

(2) Při vedení záznamu o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku podle § 3a odst. 6 písm. a) bodu 1 zákona se u vozidla vybaveného analogovým tachografem podle čl. 2 písm. g) přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího tachografy v silniční dopravě (dále analogový tachograf) na záznamový list před zahájením přepravy ručně uvede režim mimo působnost (OUT) s uvedením času zahájení této přepravy. Bezprostředně po ukončení přepravy v režimu mimo působnost (OUT) se na záznamový list ručně uvede čas ukončení této přepravy.

(3) Při vedení záznamu o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku podle § 3a odst. 6 písm. a) bodu 2 zákona ručně nebo jiným záznamovým zařízením se uvede

a) před zahájením přepravy
   1. jméno, popřípadě jména, a příjmení řidiče vozidla,
   2. státní poznávací značka vozidla, kterým je zajišťována přeprava,
   3. místo, datum a stav počítadla kilometrů vozidla na počátku záznamu,

b) po ukončení přepravy místo, datum a stav počítadla kilometrů vozidla na konci záznamu,

c) při každé změně režimu činnosti údaj o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách nebo době odpočinku.

---

[1] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014 ze dne 4. února 2014 o tachografech v silniční dopravě, o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovém zařízení v silniční dopravě a o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy.

[2] Příloha IB nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 ze dne 20. prosince 1985 o záznamovém zařízení v silniční dopravě, v platném znění.

§ 1b

způsob zaznamenávání údajů o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku u přeprav uvedených v § 3a odst. 5 zákona

(K § 3a odst. 8 zákona)

(1) Při vedení záznamu o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku podle § 3a odst. 7 písm. a) bodu 1 zákona se u vozidla vybaveného digitálním tachografem využije režim mimo působnost (OUT)4), který se zadá do digitálního tachografu před zahájením přepravy.

(2) Při vedení záznamu o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku podle § 3a odst. 7 písm. a) bodu 1 zákona se u vozidla vybaveného analogovým tachografem na záznamový list před zahájením přepravy ručně uvede režim mimo působnost (OUT) s uvedením času zahájení této přepravy. Bezprostředně po ukončení přepravy v režimu mimo působnost (OUT) se na záznamový list ručně uvede čas ukončení této přepravy.

(3) Při vedení záznamu o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku podle § 3a odst. 7 písm. a) bodu 2 zákona ručně nebo jiným záznamovým zařízením se uvede

a) před zahájením přepravy
   1. jméno, popřípadě jména, a příjmení řidiče vozidla,
   2. státní poznávací značka vozidla, kterým je zajišťována přeprava, a
   3. místo, datum a stav počítadla kilometrů vozidla na počátku záznamu,

b) po ukončení přepravy místo, datum a stav počítadla kilometrů vozidla na konci záznamu,

c) při každé změně režimu činnosti údaj o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách nebo době odpočinku.

(4) Při vedení záznamu o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku podle § 3a odst. 7 písm. a) bodu 2 zákona ručně nebo jiným záznamovým zařízením ve veřejné linkové osobní dopravě, u které délka žádného ze spojů nepřesahuje 50 km, může dopravce vést namísto záznamu podle odst. 3 zjednodušený záznam o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku, ve kterém řidič uvede odchylky skutečného dopravního výkonu od vzorového záznamu o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku, zpracovaného ve veřejné linkové osobní dopravě v návaznosti na schválený jízdní řád, nebo vyznačí, že odchylky nenastaly. V případě vedení zjednodušeného záznamu o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku musí být ve vozidle k dispozici i příslušný vzorový záznam o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku, na který se ve zjednodušeném záznamu o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku řidič odkazuje.

Příslušná ustanovení **nařízení vlády č. 168/2002 Sb.**, k problematice pracovního režimu řidičů se týkají zejména řidičů referentských vozidel a řidičů, kteří na pracovních cestách řídí vlastní vozidla ve prospěch zaměstnavatele, a stanoví:

Zaměstnavatel je povinen zajistit pro své řidiče, aby:

- Nepřekročil maximální dobu řízení, která činí 4,5 hodiny; za dobu řízení se považuje i přerušení řízení na dobu kratší než 15 minut. Nejpozději po uplynutí maximální doby řízení musí být řízení přerušeno bezpečnostní přestávkou (tak, jak stanoví § 5 odst. 1 písm. a) zákona č. 309/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů) v trvání nejméně 30 minut, nenásleduje-li nepřetržitý odpočinek mezi dvěma směnami nebo nepřetržitý odpočinek v týdnu. Bezpečnostní přestávka může být rozdělena do dvou částí v trvání nejméně 15 minut, zařazených do doby řízení.
- Během bezpečnostní přestávky nevykonával žádnou činnost vyplývající z jeho pracovních povinností, kromě dohledu na vozidlo a jeho náklad. Bezpečnostní přestávky na jídlo a oddech se mohou slučovat; přestávky se neposkytují na začátku a na konci pracovní doby.
- Vedl v listinné formě nebo technickým zařízením denní evidenci o době řízení dopravního prostředku a o čerpání bezpečnostních přestávek.

Dohoda AETR (poslední platná verze – viz sdělení č. 82/2010 Sb. m. s.) je platná pro jízdu státy, které k ní přistoupily – pro jízdu EU je nutno přednostně oproti této dohodě se řídit ustanoveními **NEP a R č. 561/2006**, ve znění NEP a R č. 1073/2009 Sb.

Kontroly ze strany zaměstnavatelů: Problematika kontroly pracovního režimu řidičů je velice konkrétně upravena např. v čl. 11 Dohody AETR, který stanoví: podnik je povinen pravidelně kontrolovat doby řízení a jiných prací, jakož i hodiny odpočinku, s použitím veškerých dokladů, jež má k dispozici. Zjistí-li porušení této dohody, je povinen neprodleně učinit tomu přítrž a zajistit, aby se to nemohlo opakovat, například změnou dopravní doby a dopravních cest. Dále je stanoveno, že je zakázáno i prémiovým zvýhodněním nebo zlepšením platu řidiče motivovat za ujetou vzdálenost anebo za objem přepraveného nákladu, pokud by tyto odměny mohly vyvolat princip ohrožení bezpečnosti silničního provozu.

V českém právním řádu není kontrola tak jednoznačně a konkrétně uložena, nicméně je-li stanoveno, že zaměstnavatel musí něco zajistit, je jeho kontrola plnění jím stanovených povinností nasnadě. Je možné upozornit i na znění § 103 odst. 1 písm. k) ZP, které ukládá zaměstnavateli povinnost nepoužívat takového způsobu odměňování prací, při kterém jsou zaměstnanci vystaveni zvýšenému nebezpečí úrazu a jehož použití by vedlo při zvyšování pracovních výsledků k ohrožení bezpečnosti a zdraví zaměstnanců.

3 Požadavky na vozidlo, nakládka, vykládka

3.1 Technický stav vozidel

Znění § 4 odst. 1 písm. c) **zákona č. 309/2006 Sb.**, ve znění pozdějších předpisů, stanoví, že výrobní a pracovní prostředky a zařízení (mezi které patří i prostředky dopravní) musí být z hlediska bezpečnosti a ochrany zdraví při práci pravidelně a řádně udržovány, kontrolovány a revidovány.

Na pozemních komunikacích lze provozovat jen takové vozidlo, které je technicky způsobilé k tomuto provozu (§ 36 odst. 1 zákona **č. 56/2001 Sb.**, ve znění pozdějších předpisů); jeho provozovatel je povinen jej udržovat v řádném technickém stavu podle pokynů pro obsluhu a údržbu stanovenou jeho výrobcem.

Termíny pravidelných kontrol a revizí (v podstatě technické prohlídky a měření emisí) jsou jednoznačně dány § 40 (resp. pro zemědělské nebo lesnické traktory a jejich přípojná vozidla § 79 odst. 3 a 4 zákona č. 56/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů).

Provozovatel silničního vozidla je povinen na svůj náklad přistavit silniční vozidlo k pravidelné technické prohlídce a silniční motorové vozidlo k pravidelnému měření emisí. Technické prohlídky zemědělských nebo lesnických traktorů a jejich přípojných vozidel se konají nejpozději ve lhůtě čtyř let po jejich prvním zaregistrování v registru silničních vozidel a potom pravidelně nejpozději ve lhůtách čtyř let; technická prohlídka a měření emisí může být provedena v místě určeném příslušným obecním úřadem obce s rozšířenou působností mobilním způsobem.

Zákon č. 56/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů, byl za dobu své existence mnohokrát novelizován. Poslední novelizace byla provedena zákonem č. 543/2020 Sb.
Upraveny jsou následující problémové okruhy:

a) registr a registrace vozidel,
b) schvalování typu vozidla,
c) STK a stanice měření emisí, sankce.

Důležitým technickým předpisem pro vozidla je **vyhláška č. 341/2014 Sb.**, ve znění pozdějších předpisů. Je nezbytné upozornit na skutečnost, že je nutno této vyhlášce věnovat zvýšenou pozornost – řada ustanovení se oproti předcházející úpravě (tj. ve vyhlášce č. 341/2002 Sb., ve znění pozdějších předpisů) z textové části dostala do příloh.

Dalším předpisem pro technický stav vozidel je **vyhláška č. 211/2018 Sb.**, o technických prohlídkách vozidel, ve znění vyhlášky č. 303/2020 Sb. (zrušila vyhlášku č. 302/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů).

Týká se zejména provozu vlastních stanic měření emisí a STK.

Jako poslední předpis je možno připomenout **vyhlášku č. 82/2012 Sb.**, o provádění kontrol technického stavu vozidel a jízdních souprav v provozu na pozemních komunikacích

(vyhláška o technických silničních kontrolách), ve znění pozdějších předpisů, poslední novelizace vyhláškou č. 303/2020 Sb., která byla vydána k provedení § 6a odst. 4 **zákona č. 361/2000 Sb**., ve znění pozdějších předpisů.

Poznámka: Připomenutí, co tento zákon stanoví:

(1) Při kontrole technického stavu vozidla nebo jízdní soupravy podle § 6 odst. 13 a 14 je řidič povinen

a) zajet k zařízení pro provedení kontroly technického stavu, pokud zajížďka, včetně cesty zpět na pozemní komunikaci, není delší než 8 kilometrů a

b) řídit se pokyny osoby obsluhující zařízení pro kontrolu technického stavu.

(2) O výsledku kontroly technického stavu vozidla nebo jízdní soupravy vydá policie řidiči doklad.

(3) Zjistí-li se při kontrole technického stavu vozidla nebo jízdní soupravy vážná nebo nebezpečná závada (zákon č. 56/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů), je řidič vozidla nebo jízdní soupravy povinen uhradit náklady za provedení kontroly technického stavu.

3.2 Nakládka a vykládka vozidel

Při nakládce a vykládce vozidel je třeba dodržovat zejména tyto zásady:

- práce provádět s potřebným počtem zaměstnanců,
- používat vhodné technické prostředky a pomůcky,
- využívat paletizace a kontejnerizace,
- respektovat označení nákladu – (nápisy a značky),
- dodržovat pořadí vykládky materiálu,
- dodržovat stanovený technologický postup,
- dostatečné osvětlení a další.

Váhové limity pro manipulaci s materiálem jsou dány příslušným ustanovením **nařízení vlády č. 361/2007 Sb.**, ve znění pozdějších předpisů. Pro muže upravuje tento limit § 29 odst. 2, tj. při dobrých úchopových vlastnostech při občasném zvedání a přenášení činí limit 50 kg, při častém zvedání a přenášení 30 kg s tím, že nesmí být překročen daný energetický výdej.

Pro nakládku a vykládku je zaměstnavatel povinen zajistit, aby:

- byly určeny prostory pro bezpečné nakládání a vykládání přepravovaného nákladu a byl určen zaměstnanec, který bude tuto činnost řídit a koordinovat,
- byly vydány organizační pokyny pro vykládku a nakládku zvlášť těžkých a rozměrných nákladů (viz **vyhláška č. 341/2014 Sb.**, ve znění pozdějších předpisů), aby byl pro tyto činnosti zajištěn dostatečný počet zaměstnanců a před zahájením prací určen způsob jejich dorozumívání,

- řidič neodstavoval dopravní prostředek na nevhodném místě z hlediska bezpečnosti práce, zejména v ochranném pásmu inženýrských sítí (**zákon č. 458/2000 Sb.**, o podmínkách podnikání a o výkonu státní správy v energetických odvětvích a o změně některých zákonů /energetický zákon/, ve znění pozdějších předpisů.),
- zaměstnanci používali při výstupu na ložnou plochu dopravního prostředku, při sestupu z ní a při plachtování žebřík nebo jiné vhodné zařízení (k žebříkům viz **nařízení vlády č. 362/2005 Sb.**),
- v případě, že to vyžadují okolnosti, zejména nedostatečný rozhled nebo terén mimo pozemní komunikace, aby řidič zabezpečil bezpečné otáčení nebo couvání za pomoci dalšího zaměstnance.

Doplněk k přechodovým můstkům, které jsou hojně užívány zejména při nakládce a vykládce z ramp na dopravní prostředky. Podrobně je problematika upravena v **ČSN EN 1398 (26 9710)** Vyrovnávací můstky.

Norma je použitelná (kromě výpočtu, navrhování, konstrukce apod.) i pro provoz a údržbu. Vyrovnávací můstky jsou vyráběny buď jako ručně ovládané, nebo ovládané motorem – tomu pak následně odpovídají požadavky s jejich ovládáním spojené. Sklon v provozu nemá být větší než ± 12,5 %. Oblast vyrovnávacích můstků, která je využívána osobami nebo přepravním zařízením, musí mít protiskluzové vlastnosti; musí být minimálně o 0,70 m širší než šířka stopy přepravního zařízení, nejméně však 1,25 m.

Výrobci, dovozci nebo dodavatelé musí tyto můstky dodávat s písemným návodem k obsluze, který zahrnuje montáž, provoz, údržbu a kontroly v českém jazyce.

Ze základních požadavků na provoz je nutno zdůraznit:

- nesmí být provozovány ze zatížením vyšším, než je jmenovité,
- nesmí být provozovány při sklonu vyšším, než je povoleno, jestliže nejsou provozovány, musí se neprodleně vrátit do klidové polohy,
- překlenovací můstky musí být během provozu upevněny tak, aby byly zabezpečeny proti nenadálým pohybům,
- zcela logický je požadavek, že nakládaná a vykládaná vozidla musí být zajištěna proti pohybu (klíny).

4 Údržba, kontroly a opravy vozidel, nářadí a pracovní pomůcky, garážování vozidel

4.1 Opravy a kontroly vozidel

Jedním ze základních aspektů bezpečnosti silničního provozu je technický stav vozidel. Předpokladem jeho zajištění a udržení je systematicky a kvalitně prováděná kontrola, údržba a opravy vozidel, které musí být prováděny podle návodu stanoveného výrobcem (není-li již např. k dispozici, měl by být vypracován technologický postup, který by obsahoval základní bezpečnostní požadavky). S tímto návodem, resp. postupem, musí zaměstnavatel seznámit zaměstnance, kteří budou tyto práce provádět.

Základní požadavky na pracoviště pro údržbu a opravy vozidel stanoví **ČSN 73 6059 a § 48 vyhlášky č. 268/2009 Sb.**, ve znění vyhlášky č. 20/2012 Sb. Další požadavky, např. na větrání, vytápění a osvětlení, stanoví **nařízení vlády č. 361/2007 Sb.**, ve znění pozdějších předpisů.; co se týká elektrické instalace, průmyslových rozvodů, požadavků na komunikace, únikové východy, podlahy, dveře apod. **nařízení vlády č. 101/2005 Sb.** (v příloze tohoto nařízení vlády jsou v části 7 stanoveny požadavky pro výrobu, opravy a údržbu dopravních prostředků – tj. zejména požadavky a prohlídkové rampy a montážní jámy).

V současné době se asi málokterá organizace bude pouštět do oprav vozidel; nicméně nastane-li taková situace, měl by zaměstnavatel provést základní poučení, spočívající v upozornění, že je nezbytné vozidlo zabezpečit proti samovolnému pohybu, kontrolu spodku vozidla provádět jen při vypnutém motoru a zvednuté vozidlo nebo jeho části zajistit proti pádu. Při těchto opravárenských činnostech by mělo být respektováno, aby nebylo opravováno naložené vozidlo, pokud není zabezpečena jeho stabilita a náklad může opraváře hrozit a aby nebyla prováděna kontrola, opravy a údržba vozidla, pokud není zdvihnutá sklápěcí část zabezpečena proti pádu.

Při huštění by se provádějící osoba neměla na pneumatiku zbytečně naklánět ani na ni sedat. Kromě zaměstnance, který pneumatiku hustí, by neměla být v blízkosti huštěné pneumatiky žádná jiná osoba. Na pracovištích při huštění pneumatik je třeba dbát na pořádek, a to včetně úklidu prachu. (Dojde-li totiž k roztržení pneumatiky, vzniká silný tlakový ráz, který nese s sebou prach a drobné předměty, které mohou zranit opraváře a případně jiné, blíže se nalézající osoby.)

Z hlediska bezpečnosti práce je třeba při huštění pneumatik dbát o řádný a bezpečný stav kompresoru (jeho vzdušník je tlaková nádoba stabilní a podléhá proto zvláštním bezpečnostním požadavkům, zejména pravidelným revizím a kontrolám). Tlaková hadice, kterou se přivádí vzduch do pneumatiky od kompresoru, má mít správnou koncovku k nasazení hadice na ventil. Koncovka má být dostatečně dlouhá a má mít zařízení, které otevírá ventil. Tlaková hadice má být udržována v čistotě, nesmí se po ukončení huštění pokládat na zem, aby se nepoškodila a neznečistila. Pro činnost svařování je nutno respektovat zejména požadavky **ČSN 05 0600 a ČSN 05 0601**; svářeč musí být vlastníkem svářečského průkazu. Důležité informace jsou též ve **vyhlášce č. 87/2000 Sb.**, kterou se stanoví podmínky požární bezpečnosti při svařování a nahřívání živic v tavných nádobách.

Pracoviště, kde se pracuje na spodcích vozidel (myšleno trvale – opakovaně), by mělo být vybaveno účinným a bezpečným zdvihacím zařízením, rampami nebo pracovními jámami tak, aby zaměstnanci mohli při práci stát.

Požadavky na pracovní jámy upravují body 7.1 až 7.7 přílohy k nařízení vlády č. 101/2005 Sb. Pracovní jáma má mít šířku, délku a hloubku podle rozměrů a druhů vozidel, pro jejichž opravy je určena (doporučené rozměry uvedeny v příloze č. 3 ČSN 73 6059 – poznámka: nová ČSN 73 6060 Čerpací stanice pohonných hmot, vydaná v září 2006, část této citované normy zrušila). Má mít dva výstupy. Má být zajištěn přívod čerstvého vzduchu (v zimě ohřívaného), přičemž jeho množství za hodinu se musí rovnat nejméně pětinásobku objemu podúrovňového pracovního prostoru. Okolo pracovní jámy se musí na podlaze vyznačit pásmo, do kterého mimo vozidel přistavovaných k opravě nebo prohlídkám a osob, které tyto práce provádějí, se nesmí vjíždět a vstupovat. Na pracovní jámě pro více než 2 vozidla musí být za každým přistaveným vozidlem umístěny přechodové můstky, které svojí šířkou a pevností musí umožňovat bezpečný přechod. Nepoužívaná pracovní jáma se musí zabezpečit kryty nebo ohradit sklopným nebo přenosným zábradlím. Pracovní jáma by měla být vybavena nejméně jednou elektrickou zásuvkou (přednostně v ní umístěnou), pevnými svítidly v provedení odpovídajícímu příslušným technickým normám, výklenky ve stěnách umístěnými ve výšce umožňující pohodlné odkládání předmětů a dále záchytnou (čistící) jímku, umístěnou v nejnižším bodě a krytou ochrannou mříží.

Mělo by být zakázáno:

- pracovní jámu překračovat a přeskakovat,
- používat v pracovní jámě anebo ve vzdálenosti menší než 1,5 m všemi směry od ní otevřený oheň (s výjimkou svařování) a kouřit,
- používat pro čištění vozidel stojících nad pracovní jámou hořlaviny a látky, které uvolňují škodlivé výpary,
- umísťovat zde akumulátorové baterie a nádoby, které obsahují nebo obsahovaly výbušné látky, hořlaviny nebo jiné látky ohrožující zdraví, včetně tlakových nádob pro dopravu plynů,
- odkládat v pracovní jámě části jejího krytu, nástroje, součástky a jiné předměty, které by mohly ohrozit bezpečnost osob nebo by mohly ztížit jejich únik z pracovní jámy v případě nebezpečí,
- zdržovat se v pracovní jámě v době přistavování a odjezdů vozidel,
- demontovat na vozidle stojícím nad pracovní jámou součástky nebo dílce, které by svojí hmotností mohly ohrozit bezpečnost zaměstnanců, bez předběžného zajištění proti uvolnění a pádu,
- vypouštět do pracovní jámy jakékoliv provozní tekutiny (to znamená vypuštěné oleje do nádob je nutno neprodleně odstranit).

Ze zrušené vyhlášky ČÚBP č. 213/1991 Sb., je možno upozornit, že je vhodné do MPBP pro část opravárenství stanovit:

- provoz, oprava, údržba a kontrola vozidla se musí provádět podle návodu stanoveného výrobcem nebo technologického postupu;
- při provádění oprav, údržby a kontrol vozidla je zaměstnanec zejména povinen:

a) vozidlo zabezpečit proti samovolnému pohybu,
b) provádět kontrolu spodku vozidla jen při vypnutém motoru, pokud výrobce nestanovil jinak,
c) zajistit zvednuté vozidlo nebo jeho části proti pádu,
d) použít při huštění pneumatik kol nenamontovaných na vozidle s ráfkem opatřeným závěrným a pojistným kruhem nebo s děleným ráfkem bezpečný kryt nebo zařízení, které plní obdobnou funkci,
e) uzavřít všechny ventily tlakových zásobníků plynu na vozidle a všechny plnící ventily při opravách vozidel s plynovým zařízením s výjimkou oprav, které to vylučují,
f) vypustit plyn ze zásobníků a provést odplynění plynového zařízení vozidla před prováděním svářečských prací nebo prací, při kterých může dojít ke vzniku výbušné směsi nebo k její iniciaci,
g) při opravách nebo údržbě vozidel s plynovým zařízením seznámit se s havarijním plánem pracoviště.

Je zakázáno:
a) opravovat naložené vozidlo, pokud není zabezpečena jeho stabilita a náklad může zaměstnance ohrozit,
b) opravovat, kontrolovat a provádět údržbu vozidla, pokud není zdvihnutá sklápěcí část zabezpečena proti pádu,
c) manipulovat s ovládacím zařízením vozidla bez předchozích opatření, která vyloučí nežádoucí pohyb vozidla nebo jeho částí,
d) uvolňovat pneumatiku přihušťováním.

Z hygienických předpisů je z nařízení vlády č. 195/2021, kterým se mění nařízení vlády č. 361/2007 Sb., ve znění pozdějších předpisů, kromě koncentrace škodlivin (§ 9) a ochranných nápojů (§ 8) dále možno zdůraznit:
- § 7 odst. 1 – jestliže operativní teplota nebo korigovaná teplota vzduchu na pracovišti poklesne pod 4 °C, musí být zaměstnanec vybaven pracovními rukavicemi chránícími před chladem;
- § 7 odst. 3 – při trvalé práci vykonávané při teplotě 4 °C a nižší musí být v ohřívárně zajištěno vybavení pro prohřívání rukou.

4.2 Nářadí a pracovní pomůcky

Nářadí je běžnou pracovní pomůckou používanou prakticky pro všechny pracovní činnosti. Můžeme jej rozdělit na ruční, mechanické ruční a nářadí se spalovacím motorem. Základní požadavky jsou stanoveny ve vyhlášce č. 48/1982 Sb., kterou se stanoví základní požadavky k zajištění bezpečnosti práce a technických zařízení, ve znění pozdějších předpisů; po 1. 1. 2003 se na tato zařízení aplikují i některé požadavky nařízení vlády č. 378/2001 Sb., a to zejména požadavky obsažené v MPBP a dále některé konkrétní požadavky § 3 (minimální požadavky na bezpečný provoz a používání v závislosti na riziku) a ochranná zařízení (zejména u složitějšího nářadí). Používání nářadí se řídí

především „běžným lidským umem“; speciální nářadí je ošetřeno technickými podmínkami výrobce a návody k obsluze. Současně musí být dodržovány předpisy platné pro práce např. ve výškách, ze žebříků a ve zvláštních prostorech s nebezpečím, jako jsou činnosti v prostředích s nebezpečím výbuchu.

Úderné nářadí musí být (pro zajištění jeho uvolnění z násady a rukojeti) dobře nasazeno a uklínováno na vyhlazených, vesměs dřevěných násadách bez suků. Hlava kladiva nemá být příliš zaoblena a používané kladivo nesmí být znečištěno lepidlem, olejem, mastnotou – může při úderu sklouznout. Při vrtání průchozích i neprůchozích děr se musí průběžně kontrolovat odvádění třísek; je-li vrták zanesen, musí být z otvoru vyjmut a vyčištěn. Větší průměry děr je nejlépe předvrtat menšími vrtáky. Vrtat se mohou předměty, které jsou konstrukčně fixovány, menší předměty se upevňují a zajišťují proti otáčení.

Středové utahovací šrouby u kleští musí být přesně nastaveny, aby čelisti nástroje kvalitně a bezpečně pracovaly. Konce rukojetí kleští a nůžek v sevřené poloze mají mít vzdálenost nejméně 20 mm, aby nemohlo dojít k uskřípnutí dlaně nebo prstů ruky. Na kleště není dovoleno tlouci kladivem, štípací kleště neslouží k povolování nebo utahování matic a šroubů.

Při užití klíčů a stahováků je nutno respektovat: opotřebované a vymačkané klíče není dovoleno používat, rovněž tak zmenšovat velikost klíče vložkami nebo zvyšovat sílu páky nástavci. Výjimečně se může uvolnit matice nebo šroub přiměřeným rázovým poklepem na klíč. Obzvlášť šetrně se musí zacházet s nástrčkovými klíči a jejich nástavci a ráčnami. Použití speciálních momentových a jiných klíčů vyžaduje vyšší stupeň odbornosti, je nutno dodržovat technické podmínky od výrobce a návod k obsluze. Stahováky jsou většinou jednoúčelové přípravky pro rozebírání součástí. Čelisti stahováku a šroubové části musí být udržovány v dobrém technickém stavu, který zaručuje rovnoměrnost stahování.

Ruční elektrické nářadí je nářadí, které se připojuje k síti pohyblivým přívodem ukončeným vidlicí; bez pomocného upínacího zařízení) se použití řídí návodem výrobce a dále uvedenými předpisy.

Pohyblivé přívody musí být chráněny proti poškození, nesmí se volně pokládat přes frekventovaná místa, nesmí být vystaveny působení teploty a chemickým účinkům rozpouštědel a olejů Elektrické nářadí s rotačním nebo vibračním pohybem jako jsou např. vrtačky, brusky, leštičky, pily a vibrátory, musí být pravidelně kontrolováno a revidováno ve stanovených lhůtách v závislosti na četnosti používání. Podrobnosti v ČSN 33 1600 ed. 2.

4.3 Pracovní pomůcky

Jedná se o různé typy zvedáků, podpěrných stojanů (mají zabránit pádu vozidla na ležícího opraváře pod ním v případě selhání zvedáku), zajišťovací přípravky pro podepření zvednuté korby, a mnohé další. Rozhodující roli sehrává návod pro obsluhu, případně pracovní postup vypracovaný provozovatelem opravny.

4.4 Parkování a garážování vozidel

Požadavky na garáže stanoví **ČSN 73 6058** Jednotlivé, řadové a hromadné garáže a § 47 **vyhlášky č. 268/2009 Sb.**, ve znění vyhlášky č. 20/2012 Sb.

Je vhodné (dle požadavku bodu 3.4.8 přílohy **nařízení vlády č. 101/2005 Sb.**) zúžené vjezdy a výjezdy garáží (obdobně servisů, opraven a podobných prostorů, do kterých vjíždějí vozidla) po obou stranách opatřit příslušným šrafováním, které svým způsobem provedení vytváří žádoucí optický efekt – zužování. Za zúžené vjezdy a výjezdy se považují ty, u kterých je mezera mezi hranou vjezdu a obrysem nejširšího přijíždějícího vozidla (myšleno po obou stranách vozidla) menší než 25 cm. Šrafování má být provedeno do té výšky, do které sedící řidič pohodlně vidí.

V garážích by se neměly ukládat odpadky nasycené olejem nebo hořlavinami, pohonné hmoty a hořlavé čisticí prostředky by se měly ukládat jen v plechových, těsně uzavíratelných nádobách. Pro monitorování úniku plynu z vozidel poháněných LPG nebo CNG viz požadavek § 6 odst. 1 písm. e) **nařízení vlády č. 406/2004 Sb.** Nově též § 21 a 22 **vyhlášky č. 23/2008 Sb.**, ve znění vyhlášky č. 268/2011 Sb.

Množství povolených skladovaných pohonných hmot stanoví § 44 odst. 5 **vyhlášky č. 246/2001 Sb.**, o stanovení podmínek požární bezpečnosti a výkonu státního požárního dozoru (vyhláška o požární prevenci), ve znění vyhlášky č. 221/2014 Sb. V jednotlivých a řadových garážích lze ukládat nejvýše 40 litrů pohonných hmot pro osobní automobily a 80 litrů pohonných hmot pro nákladní automobily v nerozbitných přenosných obalech a nejvýše 20 litrů olejů na jedno stání.

Skladování PHM dále řeší body 11.1 – 11.4 přílohy **nařízení vlády č. 101/2005 Sb.**

5 Některé novinky pro řidiče posledních let

Na závěr některá upozornění pro řidiče:

Cestovní náhrady – vyhláška č. 589/2020 Sb., o změně sazby základní náhrady za používání silničních motorových vozidel a stravného a o stanovení průměrné ceny pohonných hmot pro účely poskytování cenových náhrad

Sazba základní náhrady za 1 km jízdy podle § 157 odst. 4 ZP činí nejméně u

a) jednostopých vozidel a tříkolek **1,20 Kč**,
b) osobních silničních motorových vozidel **4,40 Kč**.

Průměrná cena pohonných hmot (za 1 litr) podle § 158 odst. 3 věty třetí ZP činí

a) **27,80 Kč** u benzinu automobilového 95 oktanů,
b) **31,50 Kč** u benzinu automobilového 98 oktanů,
c) **31,80 Kč** u motorové nafty,
d) **5,00 Kč** za 1 kilowathodinu elektřiny.

Ovlivnění návykovou látkou

Novelizace zákona č. 361/2000 Sb. **zákonem č. 233/2013 Sb**. provedla úpravy týkající se mj. problematiky související s požitím alkoholického nápoje nebo návykové látky.

Řízení vozidla pod vlivem jiné návykové látky než alkoholu je v současné době postihováno buď jako trestný čin (přečin) ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 274 trestního zákoníku, je-li řidič v důsledku jejího požití v tzv. stavu vylučujícím způsobilost a jsou-li naplněny i ostatní znaky vyžadované trestním zákoníkem, nebo jako přestupek podle § 125c zákona o silničním provozu, pokud se stav vylučující způsobilost řidiče nepodaří zjistit nebo nepochybně prokázat.

Stávající praxe do nabytí účinnosti **nařízení vlády č. 41/2014 Sb.** byla zjednodušeně řečeno taková, že příslušník Policie ČR (popř. jiný k tomu oprávněný orgán veřejné moci, zejm. strážník obecní policie) na základě podezření, že je řidič pod vlivem jiné návykové látky, řidiče vyzval k orientační zkoušce pomocí detekční sady. Takto provedené orientační vyšetření bylo však nespecifické a pro potřebu sankčního řízení také značně nepřesné; případný pozitivní výsledek takto provedené orientační zkoušky ještě neprokazoval, že řidič je návykovou látkou skutečně ovlivněn, nýbrž byl pouze podkladem pro policistu či jinou oprávněnou osobu k tomu, aby rozhodla o dalším postupu. V případě pozitivního výsledku orientační zkoušky byl podezřelý vyzván k lékařskému vyšetření s odběrem moči a krve. Tyto lékařem zajištěné vzorky byly poté zaslány do toxikologické laboratoře, kde se provedl tzv. screening moče prostřednictvím imunochemického vyšetření, které potvrdil či vyvrátil, zda se ve vyšetřovaném vzorku moči konkrétní návyková látka či více těchto látek nacházely. Také toto vyšetření bylo stále pouze orientační, tudíž samo o sobě ovlivnění řidiče neprokazovalo, neboť z něj stále nebylo zřejmé, v jakém množství se předmětná látka v těle řidiče vyskytovala, tj. zda vůbec a popř. nakolik byla způsobilá ovlivnit řidičovy ovládací a rozpoznávací schopnosti. K tomu, aby řidiči bylo bez pochybností prokázáno, že je návykovou látkou ovlivněn, bylo nutno následně přistoupit ještě k analýze krevního vzorku pomocí specifických chromatografických metod v kombinaci s hmotnostní spektrometrií a následně k interpretaci zjištěných výsledků, což se provádělo formou znaleckého posudku (jeho cena byla závislá na počtu zjištěných látek). Tento znalecký posudek konstatoval zjištění určitého množství zakázané látky či látek, aniž by z tohoto bylo možno učinit závěr, zda řidič byl či nebyl pod vlivem návykové látky. K takové interpretaci byl totiž příslušný pouze znalec z oboru zdravotnictví, odvětví psychiatrie, který takto činil formou znaleckého posudku.

Uvedená novelizace zákona č. 361/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů, vycházela z nejnovějších vědeckých poznatků na poli odhalování jiných návykových látek u řidičů. Spočívá v zavedení tzv. analytického principu (legislativně již upraven např. v Německu, Belgii, Švédsku či některých státech USA), který je založen na aktuálních poznatcích soudních lékařů a soudních toxikologů, že minimálně u některých návykových látek,

včetně všech nejběžněji zneužívaných drog, lze jasně specifikovat, od kterého množství je možné na řidiče pohlížet jako na ovlivněného návykovou látkou, a to i při zohlednění možné odchylky prováděného měření.

U ostatních nevyjmenovaných látek, u nichž stávající vědecké poznatky neumožňují stanovení jednoznačných mezních hodnot a tudíž ani využití analytického principu, se oproti současnému stavu nic nezmění a bude probíhat standardní zkoumání jako doposud. Takových látek je sice celá řada, avšak v praxi představují, pokud jde o počet odhalených případů řízení vozidel pod jejich vlivem, naprostou menšinu.

Nařízení vlády č. 41/2014 Sb. začalo platit 2. dubna 2014. Principem je, že řidič s určitým množstvím drog v krvi může být automaticky potrestán za přestupek.

Podobný systém používá řada evropských zemí, navržená pravidla jsou srovnatelná například s Německem nebo Belgií; přísnější jsou třeba v Portugalsku, naopak benevolentnější ve Francii.

- **Konkrétní hodnoty pro vyjmenované návykové látky**

Mezinárodní nechráněný název návykové látky v českém jazyce	Limitní hodnota návykové látky v krevním vzorku (ng/ml)
Delta-9-tetrahydrokanabinol (9-THC)	2
Methamfetamin	25
Amfetamin	25
3,4-Methylendioxymethamfetamin (MDMA)	25
3,4-Methylendioxyamfetamin (MDA)	25
Benzoylekgonin	25
Kokain	25
Morfin	10

Krevní vzorek se získává oddělením krevního séra z odebrané krve řidiče.

- **Nízkoemisní zóny**

Zákonem č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů, je upravena problematika nízkoemisních zón – viz § 14. Prováděcí nařízení vlády má **č. 280/2020 Sb.,** o stanovení pravidel pro zařazení silničních motorových vozidel do emisních kategorií a o emisních plaketách (nahradilo nařízení vlády č. 56/2013 Sb., stejného znění).

Nařízení vlády stanoví

a) způsob zařazení silničních motorových vozidel do emisních kategorií (příloha č. 1),

b) vzory emisních plaket (příloha č. 2),

c) pravidla pro označení silničního motorového vozidla příslušnou emisní plaketou,

d) bližší podmínky distribuce emisních plaket a jejich cenu (90 Kč).

▶ Vysvětlení ke kartám

Zákon č. 111/1994 Sb., ve znění pozdějších předpisů, zapracovává příslušné předpisy Evropské unie; zároveň navazuje na přímo použitelné předpisy Evropské unie a upravuje podmínky provozování silniční dopravy motorovými vozidly (dále jen „vozidlo“) **prováděné pro vlastní a cizí potřeby za účelem podnikání**, jakož i práva a povinnosti právnických a fyzických osob s tím spojené a pravomoc a působnost orgánů státní správy na tomto úseku.

Jak v tomto předpisu, tak i v českých zákonech, jsou užívány následující karty:

karta řidiče – karta tachografu vystavená orgány členského státu konkrétnímu řidiči, která identifikuje řidiče a umožňuje ukládání údajů o jeho činnostech (viz § 110a zákona č. 361/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Bude ji potřebovat řidič při řízení vozidel vybavených digitálním tachografem skupin řidičského oprávnění B+E, C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D, nebo D+E, v odůvodněném případu i pro držitele řidičského oprávnění skupiny B vozidel vybavených záznamovým zařízením);

kontrolní karta – karta tachografu vydaná orgány členského státu příslušnému vnitrostátnímu kontrolnímu orgánu, která identifikuje kontrolní subjekt a případně kontrolora a která umožňuje přístup k údajům uloženým v datové paměti nebo na kartě řidiče a případně na kartách dílny pro čtení, tisk nebo stahování (viz též vyhláška č. 522/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Neumožňuje jízdu s vozidlem a slouží výhradně ke stažení obsahu paměti tachografu pro následné vyhodnocení při silniční kontrole nebo ke kontrole v provozovně dopravce v rámci činností státního odborného dozoru);

karta podniku – karta tachografu vydaná orgány členského státu dopravci, jenž musí provozovat vozidla vybavená tachografem, která identifikuje dopravce a umožňuje zobrazení, stahování a tisk údajů uložených v tachografu uzamčených daným dopravcem (viz zákon č. 111/1994 Sb., ve znění pozdějších předpisů);

karta dílny (též užíván výraz karta servisu) – karta tachografu vydaná orgány členského státu pověřenému personálu výrobce tachografů, montéra, výrobce vozidel nebo dílny schválených členským státem, která identifikuje držitele karty a umožňuje zkoušení, kalibraci a aktivaci tachografů nebo stahování údajů z nich (zákon č. 56/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů; slouží pouze pro potřeby osoby autorizované příslušnými orgány a je určena k provádění montáží, oprav a seřizování digitálních tachografů).

6 Seznam základních souvisejících předpisů

Zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů (poslední novelizace **zákonem č. 285/2020 Sb.**)

Zákon č. 309/2006 Sb., kterým se upravují další požadavky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v pracovněprávních vztazích a o zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při činnosti nebo poskytování služeb mimo pracovněprávní vztahy (zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci), ve znění pozdějších předpisů

Nařízení vlády č. 168/2002 Sb., kterým se stanoví způsob organizace práce a pracovních postupů, které je zaměstnavatel povinen zajistit při provozování dopravy dopravními prostředky

Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (poslední novelizace zákonem č. 609/2020 Sb., důležitější jsou ale předcházející novelizace zákony č. 162/2000 Sb. – souvisí s odstraněním autovraků z pozemních komunikacích a č. 543/2020 Sb. – souvisí s novým zákonem o odpadech)

Vyhláška č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (poslední novelizace vyhláškou č. 208/2018 Sb.)

Vyhláška č. 480/2020 Sb., o užívání pozemních komunikací zpoplatněných časovým poplatkem

Vyhláška č. 470/2012 Sb., o užívání pozemních komunikací zpoplatněných mýtným, ve znění pozdějších předpisů (poslední novelizace **vyhláškou č. 485/2020 Sb.**)

Nařízení vlády č. 240/2014 Sb., o výši časových poplatků, sazeb mýtného, slevy na mýtném a o postupu při uplatňování slev na mýtném, ve znění **nařízení vlády č. 479/2020 Sb.**

Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů (poslední novelizace zákonem č.337/2020 Sb.)

Vyhláška č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích, ve znění vyhlášky č. 84/2016 Sb.

Vyhláška č. 31/2001 Sb., o řidičských průkazech a o registru řidičů, ve znění pozdějších předpisů

Nařízení vlády č. 41/2014 Sb., o stanovení jiných návykových látek a jejich limitních hodnot, při jejichž dosažení v krevním vzorku řidiče se řidič považuje za ovlivněného takovou návykovou látkou

Zákon č. 191/2021 Sb., kterým se mění zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů

Vyhláška č. 167/2002 Sb., kterou se provádí zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění zákona č. 478/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů

Vyhláška č. 156/2008 Sb., o zdokonalování odborné způsobilosti řidičů a o změně vyhlášky č. 167/2002 Sb., kterou se provádí zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění zákona č. 478/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů, poslední novelizace **vyhláškou č. 379/2020 Sb.**

Vyhláška ministra zahraničních věcí č. 64/1987 Sb., o Evropské dohodě o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (ADR)

Sdělení MZV č. 23/2019 Sb., kterým se doplňuje sdělení č. 159/1997 Sb., č.186/1998 Sb., č. 54/1999 Sb., a č. 93/2000 Sb. m. s., č. 6/2002 Sb. m. s., č. 65/2003 Sb. m. s., č. 77/2004 Sb. m. s., č. 33/2005 Sb. m. s., č. 14/2007 Sb. m. s., č. 13/2009 Sb. m. s., č. 17/2011 Sb. m. s. a č. 8/2013 Sb., č.11/2015 Sb. m. s., a č. 21/2017 Sb. m. s., o vyhlášení přijetí změn a doplňků „Přílohy A – Všeobecná ustanovení a ustanovení týkající se nebezpečných látek a předmětů“ a „Příloha B – Ustanovení o dopravních prostředcích a o přepravě“ Evropské dohody o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (ADR)

Vyhláška č. 589/2020 Sb., o změně sazby základní náhrady za používání silničních motorových vozidel a stravného a o stanovení průměrné ceny pohonných hmot pro účely poskytování cestovních náhrad

Zákon č. 373/2011 Sb., o specifických zdravotních službách, ve znění pozdějších předpisů, poslední novelizace zákonem č. 205/2020 Sb.

Vyhláška č. 79/2013 Sb., o provedení některých ustanovení zákona č. 373/2011 Sb., o specifických zdravotních službách (vyhláška o pracovnělékařských službách a některých druzích posudkové péče), ve znění vyhlášky č. 436/2017 Sb.

Vyhláška č. 277/2004 Sb., o stanovení zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel, zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel s podmínkou a náležitosti lékařského potvrzení osvědčujícího zdravotní důvody, pro něž se za jízdy nelze na sedadle motorového vozidla připoutat bezpečnostním pásem (vyhláška o zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel), ve znění pozdějších předpisů (poslední novelizace vyhláškou č. 37/2018 Sb.)

Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů (poslední novelizace zákonem č. 543/2020 Sb.)

Vyhláška č. 478/2000 Sb., kterou se provádí zákon o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů (poslední novelizace vyhláškou č. 370/2020 Sb.)

Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění zákona č. 307/1999 Sb., ve znění pozdějších předpisů (poslední novelizace zákonem č. 543/2020 Sb.)

Vyhláška č. 341/2014 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (poslední novelizace vyhláškou č. 180/2020 Sb.)

Vyhláška č. 82/2012 Sb., o provádění kontrol technického stavu vozidel a jízdních souprav v provozu na pozemních komunikacích (vyhláška o technických silničních kontrolách), ve znění pozdějších předpisů (poslední novelizace vyhláškou č. 303/2020 Sb.)

Vyhláška č. 211/2018 Sb., o technických prohlídkách vozidel, ve znění vyhlášky č. 303/2020 Sb.

Vyhláška č. 209/2018 Sb., o hmotnostech, rozměrech a splnitelnosti vozidel

Vyhláška č. 343/2014 Sb., o registraci vozidel, ve znění pozdějších předpisů (poslední novelizace vyhláškou č. 40/2020 Sb.

Vyhláška ministra zahraničních věcí č. 108/1976 Sb., o Evropské dohodě o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (AETR), ve znění vyhlášky č. 82/1984 Sb., ve znění Sdělení MZV č. 80/1994 Sb., o sjednání Dodatku č. 2 k Evropské dohodě o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (AETR) – pro ČR zrušeno sdělením č. 62/2010 Sb. m. s.

Sdělení MZV č. 62/2010 Sb. m. s., kterým se nahrazuje sdělení MZV č. 108/1976 Sb., č. 2/1984 Sb. a č. 80/1994 Sb., o vyhlášení přijetí změn a doplňků Evropské dohody o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (AETR), ve znění sdělení č. 82/2010 Sb. m. s.

Nařízení vlády č. 280/2020 Sb., o stanovení pravidel pro zařazení silničních motorových vozidel do emisních kategorií a o emisních plaketách

Nařízení vlády č. 195/2021, kterým se mění nařízení vlády č. 361/2007 Sb., kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví při práci, ve znění pozdějších předpisů