



Studijní materiály k e-learningovému kurzu

Školení řidičů referentských vozidel

Autor: Ing. Albert Červenka

Obsah

CO SE UDÁLO BĚHEM ROKU 2023?	7
1 ÚVOD KE KURZU	20
1.1 BEZPEČNOST V SILNIČNÍ DOPRAVĚ	20
1.2 Závady	24
2 POZEMNÍ KOMUNIKACE	25
2.1 Obecně o pozemních komunikacích	25
2.2 Členění pozemních komunikací	25
2.3 Bezpečnost pozemních komunikací	26
2.4 Co je zakázáno na pozemních komunikacích	28
2.5 Zpoplatnění komunikací	29
2.6 Časový poplatek	31
3 TECHNICKÁ ZPŮSOBILOST VOZIDEL	35
3.0 Základní pojmy	35
3.1 Technická způsobilost vozidel	35

3.2 Kontrola technického stavu vozidel.....	36
3.3 Povinná výbava vozidel.....	39
3.5 Zelená karta	41
4 KONTROLY, OPRAVY A ÚDRŽBA VOZIDEL	42
4.1 Bezpečnostní kontrola vozidla z venku	42
4.2 Bezpečnostní kontrola vozidla z interiéru vozidla	47
4.3 Hlavní bezpečnostní zásady při provádění oprav a údržby vozidla	49
4.4 Bezpečnostní zásady při huštění pneumatik, jejich montáži a demontáži.....	49
4.5 Opravy a údržba vozidel s plynovým zařízením	49
5 TEORIE A ZÁSADY BEZPEČNÉ JÍZDY	50
5.1 Směr a způsob jízdy	50
5.2 Jízda v jízdních pruzích - § 12 zákona č. 361/2000 Sb.....	51
5.3 Rychlost jízdy.....	55
5.4 Předjíždění, odbočování, vzdálenost mezi vozidly, zastavení, stání	56
5.5 Otáčení, couvání	60
5.6 Připojování a odpojování vozidel.....	60
5.6.1 Organizační pokyn pro připojování vozidel.....	61
5.6.2 Organizační pokyn pro odpojování vozidel	61

5.7 Odstavení vozidla	62
5.8 Dráha potřebná k zastavení vozidla	63
5.8.1 Reakční doba řidiče	64
5.8.2 Technická prodleva brzd	65
5.8.3 Vlastní brzdná dráha.....	66
5.9 Jízda na kruhovém objezdu	69
5.10 Železniční přejezdy	69
5.11 Jízda za snížené viditelnosti.....	71
5.12. Jízda v zimním období	74
5.13. Mikrospánek	76
5.14. Defenzivní jízda	76
5.15. Chování řidiče v mezních situacích	77
5.16 Přeprava osob vozidlem.....	80
5.17 ZIP	82
5.18 Vztah řidiče k cyklistům	83
6 DOPRAVNÍ NEHODY	85
6.1 Co je dopravní nehoda.....	85
6.2 Účastníci dopravní nehody	86
6.3 Záznam nehody	87

7. ODBORNÁ ZPŮSOBILOST ŘIDIČŮ	90
7.1 Základní pojmy	90
7.2 Řidič a jeho povinnosti.....	91
7.3 Řidič nesmí.....	92
7.4 Kdo může řídit motorové vozidlo	93
7.5 Bezpečnostní školení řidičů	95
7.6 Zdokonalování odborné způsobilosti řidičů	95
8. ZDRAVOTNÍ ZPŮSOBILOST ŘIDIČŮ	96
8.1 Zdravotní způsobilost	96
9 PRACOVNÍ REŽIM.....	99
9.1 Pracovní režim řidiče	99
9.2 Náhrada jízdních výdajů	101
9.2.1 Průměrná cena pohonných hmot	101
10 DOPRAVNÍ ZNAČKY V SILNIČNÍM PROVOZU	101
11. PRAVIDLA PROVOZU V ZAHRANIČÍ.....	105
12 ZÁKLADY POSKYTOVÁNÍ PRVNÍ POMOCI	108
13 ZÁVĚR	109

13.1 Bezpečnostní desatero	109
13.2 Jak nedostat pokutu	111
13.3 Doporučené webové odkazy	112

Co se událo během roku 2023?

30. června 2023 byla ve Sbírce zákonů zveřejněna vyhláška č. 108/2023 Sb., o terapeutických programech pro řidiče, k provedení § 102a odst. 3 až 5, § 102b odst. 1 a § 102c odst. 2 a 3 zákona č. 361/2000 Sb.

Předmětem této vyhlášky jsou především podrobnosti obsahu, provádění a počet účastníků terapeutického programu, kterému se musí podrobit žadatelé o vrácení řidičského oprávnění poté co jej pozbyli na základě trestu nebo správního trestu spočívajícího v zákazu řízení motorových vozidel na dobu nejméně 18 měsíců, nebo který se v rámci podmíněného zastavení trestního stíhání zavázal, že po dobu nejméně 18 měsíců nebude takovou činnost vykonávat, nebo kterému byl uložen správní trest zákazu činnosti za přestupek spočívající v odmítnutí podrobit se vyšetření, zda při řízení nebo jízdě na zvířeti nebyl ovlivněn alkoholem nebo jinou návykovou látkou.

14. září 2023 byl ve Sbírce zákonů zveřejněn zákon č. 271/2023, kterým se mění zákon o silničním provozu a další související zákony

V § 5 odst. 2 „Řidič nesmí“ byl doplněn text:

k) řídit vozidlo, na němž není umístěna tabulka státní nebo vojenské poznávací značky (dále jen „registrační značka“) nebo je umístěna tabulka registrační značky, která nebyla vozidlu přidělena,

l) řídit vozidlo, jehož tabulka registrační značky je zakryta, nečitelná nebo upravena anebo umístěna tak, že je znemožněna nebo podstatně ztížena její čitelnost

Jedná se formální změnu ve vztahu k § 125c, kde v původním znění se spáchání přestupku odkazovalo na jiný právní předpis.

V § 6 odst. 7 „Řidič motorového vozidla musí mít při řízení u sebe“ byl doplněn text:

a) řidičský průkaz, *to neplatí, pokud je držitelem platného řidičského průkazu České republiky*

b) osvědčení o registraci vozidla, *to neplatí, pokud je vozidlo zapsáno v registru silničních vozidel*

§ 6 odst. 8 zní:

Řidič motorového vozidla je na výzvu policisty, vojenského policisty, strážníka obecní policie nebo celníka povinen předložit ke kontrole doklady podle odstavce 7. Nemá-li povinnost mít některý z těchto dokladů při řízení u sebe, může namísto jeho předložení prokázat svou totožnost.

Vypouští se povinnost mít u sebe při řízení řidičský průkaz pro držitele řidičského průkazu ČR a osvědčení o registraci vozidla registrovaného v ČR. Při případné silniční kontrole pak řidič pouze prokáže totožnost, ostatní údaje si kontrolní orgán ověří v příslušném registru. Pokud však občan ČR je držitelem řidičského průkazu vydaného jiným členským státem, musí tento mít u sebe, stejně jako osvědčení o registraci vozidla registrovaného v jiném členském státě.

V § 18 odst. 7 zní:

7) Místní úpravou provozu na pozemních komunikacích podle § 61 odst. 2 lze nejvyšší dovolenou rychlost podle odstavce 4 zvýšit, maximálně však o 30 km.h⁻¹. Na silnici pro motorová vozidla se směrově oddělenými jízdními pásy *nebo na dálnici* lze zvýšit i nejvyšší dovolenou rychlost podle odstavce 3, maximálně však o 20 km.h⁻¹

Rozšiřuje se možnost místní úpravou zvýšit nejvyšší dovolenou rychlost o 20 km/h nejen na silnici pro motorová vozidla, ale i na dálnici. Bude tedy možno na vybraných úsecích dálnic stanovit nejvyšší dovolenou rychlost až na 150 km/h.

Byl zařazen nový § 39b:

§ 39b

- (1) *Sdílená zóna je zastavěná oblast, jejíž začátek je označen dopravní značkou „Sdílená zóna“ a konec je označen dopravní značkou „Konec sdílené zóny“, a je určena k užívání všemi účastníky silničního provozu.*
- (2) *Ve sdílené zóně musí účastníci provozu na pozemních komunikacích dbát zvýšené ohleduplnosti vůči ostatním účastníkům provozu, které nesmí ohrozit. Řidiče tramvaje nesmí ostatní účastníci provozu na pozemních komunikacích ani omezit a tramvaj má vždy přednost v jízdě.*
- (3) *Ve sdílené zóně směji chodci a cyklisté užívat pozemní komunikaci v celé její šířce, přičemž na chodce se nevztahují § 53 a 54 a na cyklisty se nevztahuje § 57 odst. 2 a 3. Přijíždí-li vozidlo s právem přednostní jízdy, chodci musí neprodleně uvolnit prostor pro projetí tohoto vozidla.*
- (4) *Ve sdílené zóně smí řidič jet rychlostí nejvýše 20 km.h⁻¹. Stání motorových vozidel je dovoleno jen na místech označených jako parkoviště. Stání jízdních kol a jiných nemotorových vozidel je dovoleno jen na místech k tomu určených.*



K Obytné, pěší a cyklistické zóně přibyl nový prostor, který bude označován jako sdílená zóna.

Sdílený prostor je moderní urbanisticko-dopravní koncept, který je založen na integrovaném využívání prostoru ulice či veřejného prostranství všemi či vybranými módy dopravy a ve kterém veřejný prostor lze vyváženě využít pro společenskou, ekonomickou, pobytovou i dopravní funkci po celého jeho šířce. Tento nový dopravně-urbanistický přístup je založen na návratu k přirozenému vnímání ulice, náměstí či návsi jako k multifunkčnímu veřejnému prostranství, ve kterém společenská, ekonomická, pobytová i dopravní funkce jsou navzájem vyvážené.

V § 58 odst. 1 se slova „Cyklista mladší 18 let je povinen za jízdy“ nahrazují slovy „Osoba mladší 18 let jedoucí nebo přepravovaná na jízdním kole je povinna“

Odstavec tedy zní:

(1) Osoba mladší 18 let jedoucí nebo přepravovaná na jízdním kole je povinna použít ochrannou přilbu schváleného typu podle zvláštního právního předpisu a mít ji nasazenou a řádně připevněnou na hlavě.

Jedná se o formální změnu, kdy je upřesněna povinnost každému, včetně dětí přepravovaným starší osobou, použít ochrannou přilbu

V § 75 přibyl nový odstavec 9:

(9) Celník ve stejnokroji je oprávněn pokyny usměrňovat provoz na pozemních komunikacích v případě, že je to nezbytné pro obnovení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, a není-li řízení provozu zajištěno policií. Při usměrňování provozu používá celník pokyny stanovené pro řízení provozu policisty.

Doposud byl k usměrňování provozu oprávněn pouze strážník obecní policie, toto oprávnění je nyní rozšířeno i na příslušníky celní služby.

V § 81 se vkládá nový odstavec 4:

(4) Řidičské oprávnění udělené pro skupinu B osobě, která je jeho držitelem nejméně 2 roky, opravňuje také k řízení vozidel bez přípojného vozidla, která jsou určena pro přepravu nákladu a jejichž největší povolená hmotnost převyšuje 3 500 kg, ale nepřevyšuje 4 250 kg, pokud
a) jde o vozidla používající alespoň zčásti jako palivo nebo zdroj energie elektrinu, vodík, stlačený nebo zkapalněný zemní plyn, včetně biometanu, zkapalněný ropný plyn nebo mechanickou energii ze zásobníku nebo zdroje ve vozidle, včetně odpadního tepla,
b) je hmotnost převyšující 3 500 kg způsobena výlučně hmotností pohonného systému vozidla používajícího palivo nebo zdroj energie podle písmene a) ve srovnání s hmotností pohonného systému vozidla stejných rozměrů, které nepoužívá takovéto palivo nebo takovýto zdroj energie, a
c) hmotnost přepravitelného nákladu ve vozidle používajícím palivo nebo zdroj energie podle písmene a) není zvýšena oproti hmotnosti přepravitelného nákladu ve vozidle stejných rozměrů, které nepoužívá takovéto palivo nebo takovýto zdroj energie.

Řidičské oprávnění skupiny B se rozšiřuje o vozidla s alternativním pohonem jejichž největší povolená hmotnost nepřevyšuje 4 250 kg, toto je však podmíněno skutečností, že rozdíl hmotnosti nad 3 500 kg je tvořen samotným pohonem a není přitom zvýšena hmotnost možného přepravitelného nákladu.

Dále byl vložen nový § 83a:

§ 83a

Řízení s mentorem

(1) Řidičské oprávnění pro skupinu B lze s písemným souhlasem jejího zákonného zástupce udělit rovněž osobě, která dosáhla věku 17 let. Držitel tohoto řidičského oprávnění před dosažením věku 18 let (dále jen „sedmnáctiletý řidič“) je oprávněn k řízení motorového vozidla zařazeného do skupiny B pouze s doprovodem osoby, která je zapsána v registru řidičů jako jeho mentor. (

2) Příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností запиše na žádost sedmnáctiletého řidiče s písemným souhlasem jeho zákonného zástupce do registru řidičů jako mentora tohoto řidiče osobu,

a) které bylo uděleno řidičské oprávnění pro skupinu B před více než 10 lety,

b) která je posledních 5 let nepřetržitě držitelem řidičského oprávnění pro skupinu B,

c) která v posledních 5 letech nepozbyla právo k řízení motorového vozidla na území České republiky a nebyla ve výkonu správního trestu nebo trestu zákazu činnosti spočívajícího v zákazu řízení motorových vozidel, jde-li o držitele řidičského průkazu nebo mezinárodního řidičského průkazu podle § 104 odst. 2 písm. b), c) nebo d),

d) která nemá zadržený řidičský průkaz,

e) která nemá v bodovém hodnocení zaznamenán žádný bod a

f) která s takovým zápisem souhlasí.

(3) V registru řidičů mohou být zapsáni nejvýše 4 mentoři sedmnáctiletého řidiče.

(4) Má-li být jako mentor zapsán držitel řidičského průkazu nebo mezinárodního řidičského průkazu podle § 104 odst. 2 písm. b), c) nebo d), za účelem prokázání splnění podmínek podle odstavce 2 písm. a) a b) musí být k žádosti přiloženo potvrzení vydané příslušným orgánem státu, který mu vydal řidičský průkaz; nevydává-li takový stát potvrzení, prokáže se splnění uvedených podmínek čestným prohlášením osoby, která má být zapsána jako mentor. Toto potvrzení nebo čestné prohlášení nesmí být starší než 3 měsíce.

(5) O vyřízení žádosti o zápis mentora do registru řidičů příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností bezodkladně vyrozumí sedmnáctiletého řidiče a mentora.

(6) Příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností zruší zápis mentora v registru řidičů,

a) požádal-li o to sedmnáctiletý řidič, nebo

b) přestal-li mentor splňovat některou z podmínek podle odstavce 2 písm. b) až f).

(7) O zrušení zápisu mentora v registru řidičů příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností bezodkladně vyrozumí sedmnáctiletého řidiče a mentora. Zrušení zápisu mentora v registru řidičů je účinné od doručení tohoto vyrozumění sedmnáctiletému řidiči.

(8) Řídí-li sedmnáctiletý řidič motorové vozidlo zařazené do skupiny B, mentor je povinen sedět na sedadle vedle řidiče, sledovat situaci v provozu na pozemních komunikacích a chování řidiče a v případě potřeby poskytnout řidiči radu.

(9) Mentor nesmí vykonávat doprovod

a) bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo užití jiné návykové látky nebo v takové době po požití alkoholického nápoje nebo užití jiné návykové látky, kdy by mohl být ještě pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky; pro posouzení ovlivnění mentora jinou návykovou látkou se použije § 5 odst. 2 písm. b) obdobně, nebo

b) v případě, že je jeho schopnost k výkonu této činnosti snížena v důsledku jeho zdravotního stavu.

(10) Mentor je na výzvu policisty, vojenského policisty, strážníka obecní policie nebo celníka povinen prokázat svou totožnost. Mentor je dále povinen se na výzvu policisty, vojenského policisty nebo strážníka obecní policie podrobit vyšetření podle zvláštního právního předpisu ke zjištění, zda není ovlivněn alkoholem nebo jinou návykovou látkou.

Jedná se posunutí věkové hranice pro získání řidičského oprávnění skupiny B za podmínky, kdy sedmnáctiletý řidič bude do dovršení věku 18-ti let řídit pod dohledem zkušeného mentora, který musí splňovat podmínky a povinnosti dané tímto ustanovením. Toto oprávnění bude mít řidič zaznamenáno v řidičském průkazu harmonizovaným kódem č. 117.

Je nutno zdůraznit skutečnost, že i sedmnáctiletý řidič, je řidičem ve smyslu § 3 odst. 3 písm. a), nese plnou zodpovědnost za řízení a mentor není oprávněn mu do řízení manuálně zasahovat.

Dále přibyl nový § 89b:

§ 89b

Zjistí-li policista, vojenský policista, strážník obecní policie nebo celník skutečnost důvodně nasvědčující tomu, že je držitel řidičského oprávnění zdravotně nezpůsobilý k řízení motorových vozidel, oznámí ji obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností příslušnému podle jeho obvyklého bydliště nebo místa studia.

Jeví-li například při silniční kontrole řidič známky zdravotní nezpůsobilosti, nebo je to zjištěno při vyšetřování dopravní nehody, jsou uvedené subjekty povinny podat podnět správním orgánům k zahájení řízení o odnětí nebo podmínění řidičského oprávnění pro ztrátu nebo částečnou ztrátu zdravotní způsobilosti.

Byly vloženy další nové § 102f až 102h:

Povinnost absolvovat dopravně psychologický pohovor a školení začínajících řidičů

§ 102f

- (1) Řidič, který ve lhůtě 2 let ode dne udělení řidičského oprávnění spáchal přestupek nebo trestný čin, za který mu bylo v registru řidičů zaznamenáno 6 bodů, je povinen absolvovat dopravně psychologický pohovor a školení začínajících řidičů podle zvláštního právního předpisu.
- (2) Dopravně psychologický pohovor a školení začínajících řidičů podle zvláštního právního předpisu je dále povinna absolvovat osoba, která žádá o vrácení řidičského oprávnění, jež pozbyla podle § 94a v souvislosti s přestupkem nebo trestným činem, který spáchala ve lhůtě 2 let ode dne udělení řidičského oprávnění. Dopravně psychologický pohovor neabsolvuje osoba, které vznikla povinnost absolvovat terapeutický program.
- (3) Po dobu pozbytí, pozastavení nebo odnětí řidičského oprávnění nebo zadržení řidičského průkazu se běh lhůty podle odstavce 1 nebo 2 staví.
- (4) K absolvování dopravně psychologického pohovoru nebo školení začínajících řidičů podle zvláštního právního předpisu přede dnem spáchání přestupku nebo trestného činu podle odstavce 1 nebo 2 se nepřihlíží

§ 102g

- (1) Zaznamená-li příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností v registru řidičů body za trestný čin nebo přestupek podle § 102f odst. 1, vyzve řidiče k absolvování dopravně psychologického pohovoru a školení začínajících řidičů podle zvláštního právního předpisu a k předložení potvrzení o jejich absolvování; to neplatí, není-li řidič v okamžiku provedení záznamu bodů držitelem řidičského oprávnění.
- (2) Nepředloží-li řidič potvrzení do 3 měsíců ode dne doručení výzvy podle odstavce 1, pozbývá uplynutím posledního dne této lhůty řidičské oprávnění a je povinen nejpozději v tento den odevzdat příslušnému obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností řidičský průkaz; o tom ho příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností ve výzvě poučí. Pro odevzdání řidičského průkazu platí obdobně § 113 odst. 5.
- (3) Příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností rozhodne na žádost osoby, která pozbyla řidičské oprávnění podle odstavce 2, o jeho vrácení, absolvoval-li žadatel dopravně psychologický pohovor a školení začínajících řidičů podle zvláštního právního předpisu. Pokud ode dne pozbytí řidičského oprávnění uplynul více než 1 rok, je žadatel povinen prokázat odbornou, zdravotní a psychickou způsobilost.

§ 102h

- (1) Předmětem dopravně psychologického pohovoru je získání a prohloubení znalostí o nejčastějších příčinách dopravních nehod a jejich předcházení a o prevenci a řešení mimořádných situací v provozu na pozemních komunikacích.
- (2) Dopravně psychologický pohovor provádí psycholog, který je držitelem akreditace k provádění dopravně psychologického vyšetření, v rozsahu 4 hodin.
- (3) Účastník dopravně psychologického pohovoru předloží psychologovi výpis svých údajů z registru řidičů, který není starší než 30 dní.
- (4) O absolvování dopravně psychologického pohovoru vydá psycholog potvrzení.
- (5) Psycholog vede evidenci o provedených dopravně psychologických pohovorech, ve které eviduje alespoň jméno, příjmení, adresu bydliště a datum narození účastníka dopravně psychologického pohovoru a datum a čas zahájení a ukončení dopravně psychologického pohovoru. Údaje o dopravně psychologickém pohovoru psycholog eviduje po dobu alespoň 5 let ode dne jeho provedení.

(6) Obsah dopravně psychologického pohovoru, způsob jeho provádění, nejvyšší počet účastníků dopravně psychologického pohovoru a vzor potvrzení o jeho absolvování stanoví prováděcí právní předpis.

Tato ustanovení se neformálně nazývají „Řidičské oprávnění na zkoušku“. Stanovuje postupy v případech, kdy se mladý řidič dopustí přestupku hodnoceného 6-ti body nebo pozbyde řidičské oprávnění na základě rozhodnutí soudu.

V § 118b odstavec 1 nově zní:

(1) Policista může zadržet řidičský průkaz, je-li řidič podezřelý z přestupku nebo trestného činu spáchaného tím, že

a) řídil vozidlo bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo po užití jiné návykové látky nebo v takové době po požití alkoholického nápoje nebo užití jiné návykové látky, po kterou byl ještě pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky,

b) se přes výzvu podle § 5 odst. 1 písm. f) nebo g) odmítl podrobit vyšetření, zda při řízení vozidla nebyl ovlivněn alkoholem nebo jinou návykovou látkou,

c) řídil motorové vozidlo, aniž by byl držitelem řidičského oprávnění pro příslušnou skupinu vozidel,

d) při řízení vozidla překročil nejvyšší dovolenou rychlost v obci o 40 km.h-1 a více nebo mimo obec o 50 km.h-1 a více, nebo

e) způsobil dopravní nehodu, při které došlo k usmrcení nebo těžké újmě na zdraví jiné osoby.

V § 123b je vložen nový odstavec 7:

(7) Na žádost řidiče podanou u příslušného obecního úřadu obce s rozšířenou působností se řidiči zasílají informace o každé změně v jeho bodovém hodnocení. Žádost lze podat rovněž způsobem umožňujícím dálkový přístup prostřednictvím uživatelského rozhraní stanoveného ministerstvem; v tomto případě musí být žadatel ztotožněn prostřednictvím prostředků elektronické identifikace podle právních předpisů upravujících elektronickou identifikaci.

Držiteli řidičského oprávnění budou na základě podané žádosti prostřednictvím příslušné aplikace zasílány o změnách v jeho „bodovém účtu“. Informace o každé změně v bodovém hodnocení lze zasílat krátkou textovou zprávou na telefonní číslo evidované v registru obyvatel, nebo na adresu elektronické pošty uvedenou v registru obyvatel.

Dne 22. prosinec 2023 byla ve Sbírce zákonů zveřejněna vyhláška č. 386/2023, Sb., kterou se mění vyhláška č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích. Byly přidány nové značky

Číslo	Vyobrazení	Název, význam a užití
IZ 10a		Sdílená zóna Značka označuje oblast, kde kromě obecných pravidel provozu na pozemních komunikacích platí zvláštní pravidla pro provoz ve sdílené zóně.
IZ 10b		Konec sdílené zóny Značka označuje konec sdílené zóny. Značka může být při výjezdu ze sdílené zóny umístěna i jen po levé straně vozovky z opačné strany značky „Sdílená zóna“.
IP 13f		Parkoviště P+D Značka označuje parkoviště, které je určeno pro parkování vozidel, jejichž řidič odtud pokračuje v jízdě jako cestující v jiném vozidle.
IJ 15		Servisní místo pro sanitaci hygienických zařízení obytných vozidel Značka označuje servisní místo pro sanitaci hygienických zařízení obytných automobilů a obytných přívěsů.

Současný vývoj silniční dopravy a její využívání stále intenzivněji zohledňuje udržitelnost. Ať ve vztahu k životnímu prostředí, tak k ekonomické udržitelnosti. Jedním z vývojových trendů je i spolujízda, kdy více osob, které z jiných důvodů netvoří skupinu, využije k cestě jedno motorové vozidlo. Jedná se zpravidla o moderní, nízkoemisní vozidlo, jehož provoz je již v současné době zvýhodňován, zejména při přepravě do center větších měst. Mnohde řidiči princip spolujízdy využívají již nyní. Kvůli neexistenci parkovišť P+D však svá vozidla odstavují u čerpacích stanic, u nákupních center, nebo odstavují vozidla na různých nezpevněných plochách v blízkosti dálnic. Stavbou parkovišť P+D se

docílí přesunu těchto vozidel zapojených do spolujízdy na parkovací plochy k tomu určené a spolujízdu pravděpodobně začnou ve větší míře využívat i řidiči, kteří o ní dosud neuvažovali.

Novela vyhlášky těmito body reaguje na současný trend vývoje dopravy v souvislosti s významným nárůstem počtu obytných vozidel v silničním provozu. Za posledních 10 let se počet nově zaregistrovaných vozidel téměř zečtyřnásobil. Spolu s rostoucí oblibou této formy individuální rekreace dochází i k budování servisního zázemí pro obytná vozidla, případně i ke zřizování servisních stanic, tedy míst, kde je možné z obytných vozidel vypustit odpadní vody a načerpat vodu čerstvou.

Příloha č. 7 k vyhlášce č. 294/2015 Sb.

2. Druhy vozidel a skupiny chodců

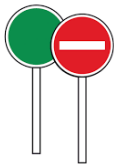
Číslo	Vyobrazení	Název, význam, užití
211		Elektromobil
211		Elektromobil
229		Elektrokoloběžka
407		Sanitace hygienického zařízení obytných automobilů a obytných přívěsů.

Určený symbol pro označení elektromobilu se mění podle vzoru nejčastěji používaného v EU. Na úrovni EU ani podle Vídeňské úmluvy o dopravních značkách nebyl doposud daný vzor určen, nicméně podle informací Ministerstva dopravy je nejčastěji používán symbol navrhovaný v této právní úpravě. Naopak určený symbol č. 211, který je využíván podle stávající právní úpravy na území ČR, má tvar v rámci EU ojedinělý.

Důvodem zavedení nového určeného symbolu č. 229 – Elektrokoloběžka je potřeba regulovat provoz a parkování těchto vozidel. Návrh vyhlášky reflektuje požadavek řady velkých měst, kde se rozšířilo provozování sdílených elektrokoloběžek a je potřeba vymezit prostor určený pro jejich parkování, případně omezit vjezd osobám na těchto vozidlech atd.

Příloha č. 10 k vyhlášce č. 294/2015 Sb.

Dopravní zařízení

Číslo	Vyobrazení	Název, význam a užití
Z 8d		Zastavovací terč pro střídavý provoz Terč slouží k zastavování vozidel k tomu určenou osobou dle § 79 odst. 1 písm. i) zákona, a to zejména při obousměrném provozu v jednom jízdním pruhu při přechodné úpravě provozu na pozemní komunikaci. Terč se užívá tak, že strana se symbolem dopravní značky „Zákaz vjezdu všech vozidel“ směřuje k vozidlům, kterým se dává znamení k zastavení vozidla, a zelená strana směřuje k vozidlům, která mohou pokračovat v jízdě.

Zastavovací terč bude využíván zejména k regulování provozu při krátkodobých opravách komunikací s dopravním značením provedeným na základě obecných schémat.

Příloha č. 13 k vyhlášce č. 294/2015 Sb.

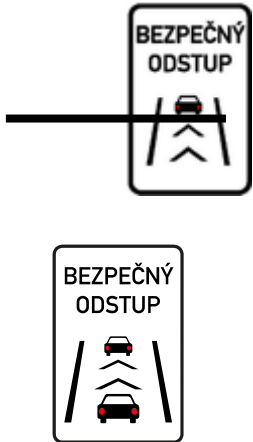
Speciální označení vozidel a parkovací průkaz označující vozidlo přepravující osobu těžce zdravotně postiženou

Číslo	Vyobrazení	Název, význam a užití
-------	------------	-----------------------

Číslo	Vyobrazení	Název, význam a užití
O 5c		Terénní sociální služba Označení vozidla poskytovatele terénních sociálních služeb

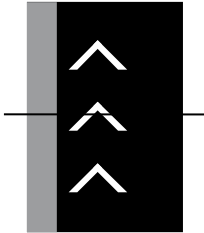
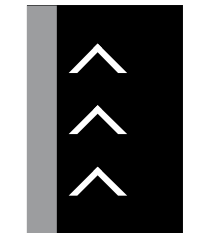
Zavedení speciálního symbolu O 5c pro označení vozidla poskytovatele terénních sociálních služeb vychází ze zmocnění uvedeného v § 67 odst. 11 zákona č. 361/2000 Sb. o silničním provozu v návaznosti na novelizovaný § 67 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb. o silničním provozu, kterým se umožní v jednotlivých případech a je-li to naléhavě nutné řidiči vozidla poskytovatele sociálních služeb poskytnout mimořádné výhody v silničním provozu ve stejném rozsahu, jaký mají lékaři konající návštěvní službu a řidiči vozidla poskytovatele domácí zdravotní péče.

Došlo ke změně provedení dopravní značky IP 32:

IP 32 IP 32		Bezpečný odstup Značka ve spojení s příslušnou vodorovnou dopravní značkou „Bezpečný odstup“ informuje o bezpečném odstupu mezi jedoucimi vozidly. Značka zobrazuje minimální počet šipek na vozovce, které by měl řidič vidět na vozovce za vpředu jedoucím vozidlem za běžných podmínek. Bezpečný odstup Značka ve spojení s příslušnou vodorovnou dopravní značkou „Bezpečný odstup“ informuje o bezpečném odstupu mezi jedoucimi vozidly. Dvě šipky mezi dvěma za sebou jedoucimi vozidly označují minimální bezpečný odstup vozidel na dané pozemní komunikaci při nejvyšší dovolené rychlosti za běžných podmínek.
---------------------------	--	--

Nová podoba svislé dopravní značky je uživatelsky přívětivější, výrazně exaktnější a z upravené grafiky vyplývá také lepší srozumitelnost pro řidiče, kteří neovládají český jazyk. Grafické provedení dopravní značky má do jisté míry samovysvětlující význam. Aniž by byl řidič nucen výrazně přemýšlet nad smyslem značky, dostává okamžitě jasnou informaci o tom, že bezpečný odstup mezi svým vozidlem a vozidlem před ním jedoucím jsou právě dvě šipky.

Současně s tímto byl změněn i význam vodorovné značky V 16:

V 16		Bezpečný odstup Značka poskytuje základní orientaci pro řidiče v otázce doporučené bezpečné vzdálenosti za sebou jedoucích vozidel. Značka je zpravidla doplněna příslušnou svislou dopravní značkou informující o počtu znaků, které by měl řidič vidět v prostoru za vpředu jedoucím vozidlem, a to ve vztahu k nejvyšší dovolené popřípadě jiné rychlosti nebo k dalším okolnostem (např. mlha, déšť apod.).
V 16		Bezpečný odstup Dvě šipky mezi dvěma za sebou jedoucími vozidly označují minimální bezpečný odstup vozidel na dané pozemní komunikaci při nejvyšší dovolené rychlosti za běžných podmínek

Tato úprava popisuje, jaký je bezpečný odstup za sebou jedoucích vozidel.

Praktická aplikace spočívá v tom, že uvidí-li řidič mezi svým vozidlem a vozidlem před ním jedoucím dvě šipky, může si být jist, že dodržuje minimální bezpečný odstup za vozidlem jedoucím před ním za jízdy nejvyšší dovolenou rychlostí na dané pozemní komunikaci. Vzdálenost mezi těmito šipkami je totiž, dle textu užití a významu dopravní značky, bezpečným odstupem mezi za sebou jedoucími vozidly. Vzniká tak vhodná mnemotechnická pomůcka, bezpečný odstup = 2 sekundy = 2 šipky.

Dne byla ve Sbírce zákonů zveřejněna vyhláška č./2023, Sb., kterou se mění vyhláška č. 31/2000 Sb., o řidičských průkazech a o registru řidičů.

Předmětem této změny je především zavedení harmonizovaného kódu pro záznam řízení s mentorem, a stanovení nových formulářů pro udělení či rozšíření řidičského oprávnění, vydání řidičského průkazu a dalších dokumentů.

Dne byla ve Sbírce zákonů zveřejněna vyhláška č./2023, Sb., kterou se mění vyhláška č. 156/2008 Sb., o zdokonalování odborné způsobilosti řidičů.

Touto vyhláškou je upraven zejména obsah a způsob provádění školení začínajících řidičů.

1 Úvod ke kurzu

1.1 Bezpečnost v silniční dopravě

Povinnosti zaměstnavatele a zaměstnance v oblasti bezpečnosti práce upravuje zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů:

POVINNOSTI ZAMĚSTNAVATELE, PRÁVA A POVINNOSTI ZAMĚSTNANCE

§ 103

(1) Zaměstnavatel je povinen

- a) nepřipustit, aby zaměstnanec vykonával zakázané práce a práce, jejichž náročnost by neodpovídala jeho schopnostem a zdravotní způsobilosti,
- b) informovat zaměstnance o tom, do jaké kategorie byla jím vykonávaná práce zařazena; kategorizaci prací upravuje zvláštní právní předpis,
- c) zajistit, aby práce v případech stanovených zvláštním právním předpisem vykonávali pouze zaměstnanci, kteří mají platný zdravotní průkaz, kteří se podrobili zvláštnímu očkování nebo mají doklad o odolnosti vůči nákaze,
- d) sdělit zaměstnancům, u kterého poskytovatele pracovně lékařských služeb jim budou poskytnuty pracovně lékařské služby a jakým druhům očkování a jakým pracovně lékařským prohlídkám a vyšetřením souvisejícím s výkonem práce jsou povinni se podrobit, umožnit zaměstnancům podrobit se těmto očkováním, prohlídkám a vyšetřením v rozsahu stanoveném zvláštními právními předpisy nebo rozhodnutím příslušného orgánu ochrany veřejného zdraví,
- e) nahradit zaměstnanci, který se podrobí pracovně lékařské prohlídce, vyšetření nebo očkování podle písmene d), případnou ztrátu na výděлку, a to ve výši průměrného výděлку, popřípadě ve výši rozdílu mezi náhradou mzdy nebo platu podle § 192 nebo nemocenským a průměrným výdělkem,
- f) zajistit zaměstnancům, zejména zaměstnancům v pracovním poměru na dobu určitou, zaměstnancům agentury práce dočasně přiděleným k výkonu práce k jinému zaměstnavateli, mladistvým zaměstnancům, podle potřeb vykonávané práce dostatečné a přiměřené informace a pokyny o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci podle tohoto zákona a podle zvláštních právních předpisů³²⁾, zejména formou seznámení s riziky, výsledky vyhodnocení rizik a s opatřeními na ochranu před působením těchto rizik, která se týkají jejich práce a pracoviště,
- g) zabezpečit, aby zaměstnanci jiného zaměstnavatele vykonávající práce na jeho pracovištích obdrželi před jejich zahájením vhodné a přiměřené informace a pokyny k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci a o přijatých opatřeních, zejména ke zdolávání požárů, poskytnutí první pomoci a evakuace fyzických osob v případě mimořádných událostí,

h) jestliže při práci přichází v úvahu expozice rizikovým faktorům poškozujícím plod v těle matky, informovat o tom zaměstnankyně. Těhotné zaměstnankyně, zaměstnankyně, které kojí, a zaměstnankyně-matky do konce devátého měsíce po porodu je dále povinen seznámit s riziky a jejich možnými účinky na těhotenství, kojení nebo na jejich zdraví a učinit potřebná opatření, včetně opatření, která se týkají snížení rizika psychické a fyzické únavy a jiných druhů psychické a fyzické zátěže spojené s vykonávanou prací, a to po celou dobu, kdy je to nutné k ochraně jejich bezpečnosti nebo zdraví dítěte,

i) umožnit zaměstnanci nahlížet do evidence, která je o něm vedena v souvislosti se zajišťováním bezpečnosti a ochrany zdraví při práci,

j) zajistit zaměstnancům poskytnutí první pomoci,

k) nepoužívat takového způsobu odměňování prací, při kterém jsou zaměstnanci vystaveni zvýšenému nebezpečí újmy na zdraví a jehož použití by vedlo při zvyšování pracovních výsledků k ohrožení bezpečnosti a zdraví zaměstnanců,

l) zajistit dodržování zákazu kouření na pracovištích stanoveného zvláštními právními předpisy³³⁾.

Informace a pokyny musí být zajištěny vždy při přijetí zaměstnance, při jeho převedení, přeložení nebo změně pracovních podmínek, změně pracovního prostředí, zavedení nebo změně pracovních prostředků, technologie a pracovních postupů. O informacích a pokynech je zaměstnavatel povinen vést dokumentaci.

(2) Zaměstnavatel je povinen zajistit zaměstnancům školení o právních a ostatních předpisech k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, které doplňují jejich odborné předpoklady a požadavky pro výkon práce, které se týkají jimi vykonávané práce a vztahují se k rizikům, s nimiž může přijít zaměstnanec do styku na pracovišti, na kterém je práce vykonávána, a soustavně vyžadovat a kontrolovat jejich dodržování. Školení podle věty první je zaměstnavatel povinen zajistit při nástupu zaměstnance do práce, a dále

a) při změně

1. pracovního zařazení,

2. druhu práce,

b) při zavedení nové technologie nebo změny výrobních a pracovních prostředků nebo změny technologických anebo pracovních postupů,

c) v případech, které mají nebo mohou mít podstatný vliv na bezpečnost a ochranu zdraví při práci.

(3) Zaměstnavatel je povinen určit obsah a četnost školení o právních a ostatních předpisech k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, způsob ověřování znalostí zaměstnanců a vedení dokumentace o provedeném školení. Vyžaduje-li to povaha rizika a jeho závažnost, musí být školení podle věty první pravidelně opakováno; v případech uvedených v odstavci 2 písm. c) musí být školení provedeno bez zbytečného odkladu.

(4) Zaměstnavatel je povinen těhotným zaměstnankyním, zaměstnankyním, které kojí, a zaměstnankyním-matkám do konce devátého měsíce po porodu přizpůsobovat na pracovišti prostory pro jejich odpočinek.

(5) Zaměstnavatel je povinen pro zaměstnance, který je osobou se zdravotním postižením, zajišťovat na svůj náklad technickými a organizačními opatřeními, zejména potřebnou úpravu pracovních podmínek, úpravu pracovišť, zřízení chráněných pracovních míst, zaškolení nebo zaučení těchto zaměstnanců a zvyšování jejich kvalifikace při výkonu jejich pravidelného zaměstnání.

§ 106

Práva a povinnosti zaměstnance

(1) Zaměstnanec má právo na zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, na informace o rizicích jeho práce a na informace o opatřeních na ochranu před jejich působením; informace musí být pro zaměstnance srozumitelná.

(2) Zaměstnanec je oprávněn odmítnout výkon práce, o níž má důvodně za to, že bezprostředně a závažným způsobem ohrožuje jeho život nebo zdraví, popřípadě život nebo zdraví jiných fyzických osob; takové odmítnutí není možné posuzovat jako nesplnění povinnosti zaměstnance.

(3) Zaměstnanec má právo a povinnost podílet se na vytváření bezpečného a zdraví neohrožujícího pracovního prostředí, a to zejména uplatňováním stanovených a zaměstnavatelem přijatých opatření a svou účastí na řešení otázek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci.

(4) Každý zaměstnanec je povinen dbát podle svých možností o svou vlastní bezpečnost, o své zdraví i o bezpečnost a zdraví fyzických osob, kterých se bezprostředně dotýká jeho jednání, případně opomenutí při práci. Znalost základních povinností vyplývajících z právních a ostatních předpisů a požadavků zaměstnavatele k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci je nedílnou a trvalou součástí kvalifikačních předpokladů zaměstnance. Zaměstnanec je povinen

- a) účastnit se školení zajišťovaných zaměstnavatelem zaměřených na bezpečnost a ochranu zdraví při práci včetně ověření svých znalostí,
- b) podrobit se pracovně lékařským prohlídkám, vyšetřením nebo očkováním stanoveným zvláštními právními předpisy³²⁾,
- c) dodržovat právní a ostatní předpisy a pokyny zaměstnavatele k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, s nimiž byl řádně seznámen, a řídit se zásadami bezpečného chování na pracovišti a informacemi zaměstnavatele,
- d) dodržovat při práci stanovené pracovní postupy, používat stanovené pracovní prostředky, dopravní prostředky, osobní ochranné pracovní prostředky a ochranná zařízení a svévolně je neměnit a nevyřazovat z provozu,
- e) nepožívat alkoholické nápoje a nezneužívat jiné návykové látky³⁵⁾ na pracovištích zaměstnavatele a v pracovní době i mimo tato pracoviště, nevstupovat pod jejich vlivem na pracoviště zaměstnavatele a nekouřit na pracovištích a v jiných prostorách, kde jsou účinkům kouření vystaveni také nekuřáci. Zákaz požívání alkoholických nápojů se nevztahuje na zaměstnance, kteří pracují v nepříznivých mikroklimatických podmínkách, pokud požívají pivo se sníženým obsahem alkoholu, a na zaměstnance, u nichž požívání těchto nápojů je součástí plnění pracovních úkolů nebo je s plněním těchto úkolů obvykle spojeno,
- f) oznamovat svému nadřízenému vedoucímu zaměstnanci nedostatky a závady na pracovišti, které ohrožují nebo by bezprostředně a závažným způsobem mohly ohrozit bezpečnost nebo zdraví zaměstnanců při práci, zejména hrozící vznik mimořádné události nebo nedostatky organizačních opatření, závady nebo poruchy technických zařízení a ochranných systémů určených k jejich zamezení,

- g) s ohledem na druh jím vykonávané práce se podle svých možností podílet na odstraňování nedostatků zjištěných při kontrolách orgánů, kterým přísluší výkon kontroly podle zvláštních právních předpisů³⁶⁾,
- h) bezodkladně oznamovat svému nadřízenému vedoucímu zaměstnanci svůj pracovní úraz, pokud mu to jeho zdravotní stav dovolí, a pracovní úraz jiného zaměstnance, popřípadě úraz jiné fyzické osoby, jehož byl svědkem, a spolupracovat při objasňování jeho příčin,
- i) podrobit se na pokyn oprávněného vedoucího zaměstnance písemně určeného zaměstnavatelem zjištění, zda není pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek ^{33),35)}.

Bezpečnost práce v silniční dopravě je dále upraveno **nařízením vlády č. 168/2002 Sb.**, kterým se stanoví způsob organizace práce a pracovních postupů, které je zaměstnavatel povinen zajistit při provozování dopravy dopravními prostředky:

§ 3

Zaměstnavatel při provozování dopravy dopravními prostředky organizuje práci zaměstnanců v souladu s tímto nařízením, se zvláštními právními předpisy, návodem dodaným výrobcem pro provoz a používání dopravních prostředků a místním provozním bezpečnostním předpisem vydaným zaměstnavatelem, kterým se stanoví pracovní a technologické postupy pro bezpečné provozování dopravy, bezpečnost provádění jednotlivých pracovních operací s ohledem na zvláštnosti pracoviště a pracovní prostředí, na možné ohrožení zaměstnanců povětrnostní situací a na pravidla dorozumívání mezi zaměstnanci při pracovních operacích.

Příloha č. 1

Další požadavky na způsob organizace práce a pracovních postupů, které je zaměstnavatel povinen zajistit při provozování silniční dopravy

1. Zaměstnavatel je povinen zajistit způsob organizace práce a pracovních postupů při provozování silniční dopravy, obsluze, opravách, kontrole a údržbě dopravních prostředků a pracovních činností, při nichž se používají dopravní prostředky, tak, aby
 - a) byly určeny prostory pro bezpečné nakládání a vykládání přepravovaného nákladu a určen zaměstnanec, který řídí a koordinuje tuto činnost,
 - b) byly vydány organizační pokyny pro vykládku a nakládku zvláště těžkých nebo rozměrných nákladů a pro připojování a odpojování dopravních prostředků byl zajištěn dostatečný počet zaměstnanců pro tyto činnosti, a před zahájením prací určen způsob jejich dorozumívání,

c) bylo pracoviště mimo pozemní komunikace v případě potřeby vyznačeno výstražnými tabulkami, dopravními značkami, případně nahrnutím zeminy tam, kde hrozí nebezpečí zřícení nebo zasypaní dopravního prostředku, a za snížené viditelnosti byla nebezpečná místa v terénu opatřena světly, odrazkami nebo odrazovými deskami,

d) v případě, že to vyžadují okolnosti, byl zaměstnanec při pohybu na pracovišti mimo pozemní komunikace seznámen s místními provozními podmínkami.

2. Zaměstnavatel je dále povinen zajistit, aby zaměstnanec

a) neodstavoval dopravní prostředek na nevhodném místě z hlediska bezpečnosti práce, zejména v ochranném pásmu inženýrských sítí,¹⁾ a nevjížděl na místa, kde povrch terénu není dostatečně pevný, široký a sjízdný,

b) používal při výstupu na ložnou plochu dopravního prostředku, při sestupu z ní a při plachtování žebřík nebo jiné vhodné zařízení,

c) zabezpečil bezpečné otáčení nebo couvání za pomoci dalšího zaměstnance, vyžadují-li to okolnosti, zejména nedostatečný rozhled nebo terén mimo pozemní komunikace,

d) prováděl kontrolu spojení a kontrolu zajištění závěsného zařízení dopravního prostředku při připojování dopravního prostředku a po odpojení prováděl kontrolu odpojení a zajišťoval rozpojené dopravní prostředky proti samovolnému pohybu,

e) používal při odstraňování poruch, ke kterým došlo během jízdy na pozemních komunikacích a kdy je nutno na ně vstoupit, výstražné vesty s vysokou viditelností vyhovující požadavkům normových hodnot.

1.2 Závady

Závady, které se týkají organizací, zabezpečujících dopravu osob a nákladů, například:

- nedostatky v systému řízení BOZP,
- nevyhledávání rizik týkajících se dopravy,
- neprovádění bezpečnostních školení,
- neaktualizování právních předpisů,
- nedostatečné školení zaměstnanců ve vztahu k používání nebezpečných látek (Fridex, elektrolyt, nátěrové hmoty, apod.),
- pracovní režim řidičů (přestávky, termíny),
- chybějící dopravní značení,
- neseznámení s návody na používání vozidel a opravárenských zařízení,
- nesprávné vyplňování záznamových listů řidičů a nedůsledná kontrola zaměstnavatelem.

2 Pozemní komunikace

2.1 Obecně o pozemních komunikacích

(§ 2 – 7 zákona č. 13/1997 Sb. <https://portal.gov.cz/app/zakony/zakonPar.jsp?idBiblio=44836&nr=13~2F1997&rpp=15#local-content>)

Pozemní komunikace - je dopravní cesta určená k užití: **silničními vozidly** (motocykly, osobní a nákladní automobily, cisterny, tahače, KUKA vozy, jízdní kola), **jinými vozidly** (pracovní stroje, vojenská vozidla, nemotorová vozidla, pracovní stroje tlačené nebo tažené pěšky jdoucí osobou), **chodci** (též osoba, která tlačí kočárek, sánky, vozík pro invalidy nebo ruční vozík o celkové šířce nepřesahující 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 cm³, vede psa apod.), včetně pevných zařízení nutných pro zajištění tohoto užití a jeho bezpečnosti.

2.2 Členění pozemních komunikací

1. **Dálnice** - rychlá dálková a mezistátní doprava.
2. **Silnice** - je veřejně přístupná pozemní komunikace určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci.
3. **Místní komunikace** - veřejně přístupná pozemní komunikace, která slouží převážně k místní dopravě na území obce.
4. **Účelová komunikace** - je pozemní komunikace, která slouží ke spojení jednotlivých nemovitostí pro potřeby vlastníků těchto nemovitostí.

2.3 Bezpečnost pozemních komunikací

Dálnice, silnice a místní komunikace jsou bezpečné, jsou-li dobře sjízdné:

Sjízdnost dálnice, sjízdnost a schůdnost silnice a místní komunikace a její zabezpečení § 26

(1) Dálnice, silnice a místní komunikace jsou sjízdné, jestliže umožňují bezpečný pohyb silničních a jiných vozidel přizpůsobený stavebnímu stavu a dopravně technickému stavu těchto pozemních komunikací a povětrnostním situacím a jejich důsledkům.

(2) V zastavěném území obce jsou místní komunikace a průjezdní úsek silnice schůdné, jestliže umožňují bezpečný pohyb chodců, kterým je pohyb přizpůsobený stavebnímu stavu a dopravně technickému stavu těchto komunikací a povětrnostním situacím a jejich důsledkům.

(3) Stavebním stavem dálnice, silnice nebo místní komunikace se rozumí jejich kvalita, stupeň opotřebení povrchu, podélné nebo příčné vlny, výtluky, které nelze odstranit běžnou údržbou, únosnost vozovky, krajnic, mostů a mostních objektů a vybavení pozemní komunikace součástmi a příslušenstvím.

(4) Dopravně technickým stavem dálnice, silnice nebo místní komunikace se rozumí jejich technické znaky (příčné uspořádání, příčný a podélný sklon, šířka a druh vozovky, směrové a výškové oblouky) a začlenění pozemní komunikace do terénu (rozhled, nadmořská výška).

(5) Povětrnostními situacemi a jejich důsledky, které mohou podstatně zhoršit nebo přerušit sjízdnost, jsou vánice a intenzivní dlouhodobé sněžení, vznik souvislé námrazy, mlhy, oblevy, mrznoucí déšť, vichřice, povodně a přívalové vody a jiné obdobné povětrnostní situace a jejich důsledky.

(6) Závadou ve sjízdnosti pro účely tohoto zákona se rozumí taková změna ve sjízdnosti dálnice, silnice nebo místní komunikace, kterou nemůže řidič vozidla předvídat při pohybu vozidla přizpůsobeném stavebnímu stavu a dopravně technickému stavu těchto pozemních komunikací a povětrnostním situacím a jejich důsledkům.

(7) Závadou ve schůdnosti pro účely tohoto zákona se rozumí taková změna ve schůdnosti pozemní komunikace, kterou nemůže chodec předvídat při pohybu přizpůsobeném stavebnímu stavu a dopravně technickému stavu a povětrnostním situacím a jejich důsledkům.

§ 27

(1) Uživatelé dálnice, silnice, místní komunikace nebo chodníku nemají nárok na náhradu škody, která jim vznikla ze stavebního stavu nebo dopravně technického stavu těchto pozemních komunikací.

(2) Vlastník dálnice, silnice, místní komunikace nebo chodníku je povinen nahradit škody vzniklé uživatelům těchto pozemních komunikací, jejichž příčinou byla závada ve sjízdnosti, pokud neprokáže, že nebylo v mezích jeho možností tuto závadu odstranit, u závady způsobené povětrnostními situacemi a jejich důsledky takovou závadu zmírnit, ani na ni předepsaným způsobem upozornit.

(3) Vlastník místní komunikace nebo chodníku je povinen nahradit škody, jejichž příčinou byla závada ve schůdnosti chodníku, místní komunikace nebo průjezdního úseku silnice, pokud neprokáže, že nebylo v mezích jeho možností tuto závadu odstranit, u závady způsobené povětrnostními situacemi a jejich důsledky takovou závadu zmírnit, ani na ni předepsaným způsobem upozornit.

(4) Vlastník dálnice, silnice, místní komunikace nebo chodníku je povinen nahradit vlastníkům sousedních nemovitostí škody, které jim vznikly v důsledku stavebního stavu nebo dopravně technického stavu těchto komunikací; není však povinen nahradit vzniklé vlastníkům sousedních nemovitostí v důsledku provozu na těchto pozemních komunikacích.

(5) Úseky silnic, místních komunikací a chodníků, na kterých se pro jejich malý dopravní význam nezajišťuje sjízdnost a schůdnost odstraňováním sněhu a náledí, je vlastník nebo správce, je-li výkon správy pozemní komunikace zajišťován prostřednictvím správce, povinen označit podle zvláštního právního předpisu nebo prováděcího právního předpisu. Vymezení takových úseků silnic stanoví příslušný kraj svým nařízením a vymezení úseků místních komunikací a chodníků stanoví příslušná obec svým nařízením.

(6) Je-li výkon správy pozemní komunikace zajišťován prostřednictvím správce, nahradit škodu podle odstavců 2 až 4 je povinen namísto vlastníka pozemní komunikace správce. Vlastník pozemní komunikace v takovém případě ručí za splnění povinnosti k náhradě škody.

(7) Prováděcí předpis blíže vymezí rozsah, způsob a časové lhůty pro odstraňování závad ve sjízdnosti dálnice, silnice a místní komunikace. Obec stanoví nařízením rozsah, způsob a lhůty odstraňování závad ve schůdnosti chodníků, místních komunikací a průjezdních úseků silnic.

§ 28

(1) Při znečištění dálnice, silnice nebo místní komunikace, které způsobí nebo může způsobit závady ve sjízdnosti nebo schůdnosti, musí ten, kdo znečištění způsobil, je bez průtahů odstranit a uvést tuto pozemní komunikaci do původního stavu; nestane-li se tak, je povinen uhradit vlastníkově této pozemní komunikace nebo správci, je-li výkon správy pozemní komunikace zajišťován prostřednictvím správce, náklady spojené s odstraněním znečištění a s uvedením pozemní komunikace do původního stavu. Tím nejsou dotčeny zvláštní předpisy upravující nakládání s nebezpečnými věcmi.

(2) Při poškození dálnice, silnice nebo místní komunikace, které způsobí nebo může způsobit závadu ve sjízdnosti nebo schůdnosti anebo ohrozit bezpečnost silničního provozu podle zvláštního předpisu, musí ten, kdo poškození způsobil, tuto skutečnost neprodleně oznámit vlastníkově pozemní komunikace nebo správci, je-li výkon správy pozemní komunikace zajišťován prostřednictvím správce, a uhradit mu náklady spojené s odstraněním poškození a s uvedením pozemní komunikace do původního stavu; může se též s vlastníkem nebo správcem pozemní komunikace dohodnout, že poškození odstraní sám.

(3) Pokud závadu ve sjízdnosti nebo schůdnosti pozemní komunikace nelze neprodleně odstranit, je ten, komu povinnost k odstranění znečištění, popřípadě k úhradě nákladů na odstranění poškození náleží, povinen místo alespoň provizorním způsobem neprodleně označit a závadu oznámit vlastníkově pozemní komunikace nebo správci, je-li výkon správy pozemní komunikace zajišťován prostřednictvím správce.

2.4 Co je zakázáno na pozemních komunikacích

Na dálnicích, silnicích a místních komunikacích je dále zakázáno (§ 19, odstavec (2) zákona č. 13/1997 Sb. :

§ 19 Obecné užívání

(1) V mezích zvláštních předpisů upravujících provoz na pozemních komunikacích a za podmínek stanovených tímto zákonem smí každý užívat pozemní komunikace bezplatně obvyklým způsobem a k účelům, ke kterým jsou určeny (dále jen "obecné užívání"), pokud pro zvláštní případy nestanoví tento zákon nebo zvláštní předpis jinak. Uživatel se musí přizpůsobit stavebnímu stavu a dopravně technickému stavu dotčené pozemní komunikace.

(2) Dálnice, silnice, místní komunikace, jejich součásti a příslušenství a veřejně přístupné účelové komunikace s vozovkou je zakázáno znečišťovat nebo poškozovat; veřejně přístupné účelové komunikace bez vozovky je zakázáno poškozovat takovým způsobem, že se tím znemožní jejich obecné užívání. Na dálnicích, silnicích a místních komunikacích je dále zakázáno

- a) neoprávněně odstraňovat, zakrývat, přemísťovat, osazovat nebo pozměňovat dopravní značky a dopravní zařízení, anebo na těchto věcech cokoli umísťovat,
- b) používat pásová a jiná vozidla, jejichž kola nejsou opatřena pneumatikami nebo gumovými obručkami, nebo používat jiné stroje a zařízení, které mohou způsobit poškození komunikace; výjimečně lze povolit jako zvláštní užívání (§ 25) použití silnice nebo místní komunikace pásovými vozidly Armády České republiky nebo historickými vozidly,
- c) používat sněhové řetězy v úsecích, kde vozovka není dostatečně pokryta sněhovou nebo ledovou vrstvou,
- d) používat hroty v pneumatikách, pokud zvláštní předpis nestanoví jinak,
- e) vypouštět vodu, splašky a jiné tekuté odpady,
- f) rozjíždět dočasné skládky údržbových hmot, otáčet zemědělské nebo lesní stroje a potahy při provádění polních nebo lesních prací,

- g) odstavovat silniční vozidlo, které je pro závady v technickém stavu zjevně technicky nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích a obnovení způsobilosti by si vyžádalo výměnu, doplnění nebo opravu podstatných částí mechanismu nebo konstrukce silničního vozidla (dále jen „vrak“),
- h) umisťovat nebo provozovat pojízdné nebo přenosné zařízení, které je určeno k prodeji zkapalněných ropných plynů (čerpací stanice).

2.5 Zpoplatnění komunikací

Zpoplatněné pozemní komunikace jsou vymezeny následujícími dopravními značkami:



IZ 1a Dálnice



IZ 1b Konec dálnice

Dopravní značky „Dálnice“ a „Konec dálnice“ označuje pozemní komunikaci, na níž kromě obecných pravidel provozu na pozemních komunikacích platí zvláštní pravidla pro provoz na dálnici. Užití takto označené pozemní komunikace **je zpoplatněno** mýtným nebo časovým poplatkem podle zvláštního právního předpisu, jestliže z jejího doplnění příslušnou dodatkovou tabulkou nevyplývá jinak.



IZ 2a Silnice pro motorová vozidla

Dopravní značky „Silnice pro motorová vozidla“ a „Konec silnice pro motorová vozidla“ „označuje pozemní komunikaci, na níž kromě obecných pravidel provozu na pozemních komunikacích platí zvláštní pravidla pro provoz na silnici pro motorová vozidla. Užití takto označené pozemní komunikace **není zpoplatněno**, pokud z příslušné dodatkové tabulky umístěné pod touto značkou nevyplývá jinak.

Bez kupónu lze užít zpoplatněné pozemní komunikace, které jsou označeny značkou „Dálnice“ doplněnou dodatkovou tabulkou „Bez poplatku“, „Bez mýtného“ nebo tabulkou „Bez časového poplatku a mýtného“.



IZ 2b Konec silnice pro motorová vozidla



E 11a Bez časového poplatku



E 11c Bez mýtného



E 11e Bez časového poplatku a mýtného

2.6 Časový poplatek

§ 21 – 21e zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích <https://www.aspi.cz/products/lawText/1/44836/1/2>

§ 21

- (1) Zpoplatněnou pozemní komunikaci lze užít silničním motorovým vozidlem nejméně se čtyřmi koly, jehož největší povolená hmotnost činí nejvýše 3,5 tuny (dále jen „vozidlo v systému časového zpoplatnění“), pouze pokud
- a) byl pro dobu užívání pozemní komunikace vozidlem uhrazen časový poplatek, nebo
 - b) je vozidlo osvobozeno od zpoplatnění a, jde-li o vozidlo podle § 20a odst. 1 písm. a) až g), j), k), m), n) nebo o), osvobození vozidla od zpoplatnění bylo oznámeno Státnímu fondu dopravní infrastruktury.
- (2) Časový poplatek lze uhradit na 1 rok, na 30 dnů nebo na 10 dnů. Počátek období, na které se hradí časový poplatek,
- a) nesmí předcházet okamžiku provedení úhrady a
 - b) musí následovat nejpozději 3 měsíce po provedení úhrady.
- (3) Výši časových poplatků stanoví prováděcí právní předpis. Výše časového poplatku na 1 rok však nesmí překročit 1500 Kč, výše časového poplatku na 30 dnů nesmí překročit 600 Kč a výše časového poplatku na 10 dnů nesmí překročit 400 Kč. Jde-li o vozidlo poháněné zemním plynem nebo biometanem, nesmí výše časového poplatku na 1 rok překročit 1000 Kč, výše časového poplatku na 30 dnů nesmí překročit 300 Kč a výše časového poplatku na 10 dnů nesmí překročit 200 Kč.

§ 21a Úhrada časového poplatku

- (1) Výběr časového poplatku zajišťuje Státní fond dopravní infrastruktury. Státní fond dopravní infrastruktury může veřejnoprávní smlouvou pověřit výběrem časového poplatku a činnostmi podle odstavců 4 a 5 třetí osobu.
- (2) Časový poplatek se hradí
- a) v hotovosti na místech určených Státním fondem dopravní infrastruktury nebo osobou pověřenou výběrem časového poplatku podle odstavce 1, nebo

- b)** bezhotovostním převodem z účtu vedeného poskytovatelem platebních služeb na příslušný účet Státního fondu dopravní infrastruktury nebo osoby pověřené výběrem časového poplatku podle odstavce 1.
- (3)** Státní fond dopravní infrastruktury zveřejní způsobem umožňujícím dálkový přístup místa určená k úhradě časového poplatku v hotovosti podle odstavce 2 písm. a) a čísla účtů a podmínky, které je nutné dodržet při úhradě časového poplatku bezhotovostním převodem podle odstavce 2 písm. b).
- (4)** Na základě úhrady časového poplatku se v evidenci vozidel v systému časového zpoplatnění zaznamenají
- a)** státní poznávací značka vozidla,
 - b)** údaj o státu, ve kterém je vozidlo registrováno,
 - c)** počátek a konec období, na které je časový poplatek uhrazen,
 - d)** údaj o tom, zda je vozidlo poháněno zemním plynem nebo biometanem,
 - e)** datum a čas provedení úhrady a
 - f)** adresa elektronické pošty nebo telefonní číslo, byly-li sděleny.
- (5)** O úhradě časového poplatku se z evidence vozidel v systému časového zpoplatnění vystaví potvrzení, které se předá osobě, která úhradu provedla.
- (6)** Způsob zaznamenání údajů o provedení úhrady časového poplatku v evidenci vozidel v systému časového zpoplatnění a náležitosti a způsob předání potvrzení o úhradě časového poplatku osobě, která úhradu provedla, stanoví prováděcí právní předpis.

§ 21b

Zaznamenávání osvobození vozidel od časového zpoplatnění

- (1)** Na základě oznámení provozovatele vozidla v systému časového zpoplatnění provede Státní fond dopravní infrastruktury záznam o osvobození vozidla od zpoplatnění podle § 20a odst. 1 písm. a) až g), j), k), m), n) nebo o) v evidenci vozidel v systému časového zpoplatnění. Oznámení a záznam o osvobození vozidla od zpoplatnění se neprovádí u vozidla osvobozeného od zpoplatnění podle § 20a odst. 1 písm. b), jde-li o vozidlo ozbrojeného bezpečnostního sboru jiného státu, u vozidla osvobozeného od zpoplatnění podle § 20a odst. 1 písm. c), má-li přidělenou vojenskou poznávací značku, nebo u vozidla osvobozeného od zpoplatnění podle § 20a odst. 1 písm. o), má-li přidělenou registrační značku elektrického vozidla.
- (2)** Oznámení podle odstavce 1 obsahuje
- a)** státní poznávací značku vozidla,
 - b)** údaj o státu, ve kterém je vozidlo registrováno,
 - c)** vymezení důvodu pro osvobození vozidla,
 - d)** údaje o provozovateli vozidla, kterými jsou jeho
- 1.** jméno, popřípadě jména, a příjmení, obchodní firma nebo název,

2. datum narození nebo, jde-li o právnickou nebo podnikající fyzickou osobu, její identifikační číslo,
3. adresa bydliště nebo sídla provozovatele vozidla, není-li vozidlo registrováno v České republice, a
e) úředně ověřený podpis provozovatele vozidla.

(3) K oznámení podle odstavce 1 se přikládá

a) kopie osvědčení o registraci silničního vozidla, technického průkazu silničního vozidla nebo osvědčení o shodě dokládající naplnění důvodu pro osvobození, jde-li o osvobození vozidla od zpoplatnění podle § 20a odst. 1 písm. o) a není-li vozidlo registrováno v České republice, a

b) plná moc udělená provozovatelem vozidla opatřená jeho úředně ověřeným podpisem, je-li provozovatel vozidla zastoupen na základě plné moci.

(4) Neobsahuje-li oznámení náležitosti podle odstavce 2 nebo přílohy podle odstavce 3, nahlíží se na něj, jako by nebylo učiněno; Státní fond dopravní infrastruktury o tom neprodleně uvědomí provozovatele vozidla včetně uvedení důvodu.

(5) Pominou-li důvody pro osvobození vozidla od zpoplatnění, je provozovatel vozidla v systému časového zpoplatnění, u něhož je v evidenci vozidel v systému časového zpoplatnění zaznamenáno osvobození vozidla od zpoplatnění, povinen to oznámit nejpozději do 10 pracovních dnů Státnímu fondu dopravní infrastruktury, který bez zbytečného odkladu záznam o osvobození vozidla od zpoplatnění v evidenci vozidel v systému časového zpoplatnění vymaže; oznámení musí obsahovat úředně ověřený podpis provozovatele vozidla.

(6) Podává-li se oznámení o osvobození vozidla od zpoplatnění nebo oznámení o pominutí důvodů pro osvobození vozidla od zpoplatnění elektronicky, musí být podány na elektronickém formuláři, který Státní fond dopravní infrastruktury zveřejní způsobem umožňujícím dálkový přístup.

(7) Úředně ověřený podpis podle odstavce 2 písm. e), odstavce 3 písm. b) nebo odstavce 5 se nevyžaduje, byl-li předmětný úkon podepsán způsobem, se kterým zvláštní právní předpis spojuje účinky vlastnoručního podpisu³⁹).

§ 21c

Evidence vozidel v systému časového zpoplatnění

(1) Evidence vozidel v systému časového zpoplatnění obsahuje údaje o

a) vozidlech, pro která byl uhrazen časový poplatek, vymezené v § 21a odst. 4,

b) vozidlech v systému časového zpoplatnění, u nichž bylo oznámeno osvobození vozidla od zpoplatnění, vymezené v § 21b odst. 2 písm. a) až d),

c) tom, zda jsou vozidla zaevidována do systému elektronického mýtného, zahrnující státní poznávací značku vozidla a údaj o státu, ve kterém je vozidlo registrováno, a

d) počtu vozidel v systému časového zpoplatnění, která užila zpoplatněnou pozemní komunikaci bez úhrady časového poplatku.

- (2) Evidence vozidel v systému časového zpoplatnění je informačním systémem veřejné správy^{11m}).
- (3) Správcem evidence vozidel v systému časového zpoplatnění je Státní fond dopravní infrastruktury.
- (4) Státní fond dopravní infrastruktury umožní ověřit způsobem umožňujícím dálkový přístup podle státní poznávací značky vozidla, zda je pro toto vozidlo
1. uhrazen časový poplatek a počátek a konec období, na které je uhrazen, nebo
 2. v evidenci vozidel v systému časového zpoplatnění zaznamenáno osvobození vozidla od zpoplatnění.
- (5) Státní fond dopravní infrastruktury zajistí dálkový a nepřetržitý přístup k údajům obsaženým v evidenci vozidel v systému časového zpoplatnění Ministerstvu vnitra, Policii České republiky, Generální inspekci bezpečnostních sborů a orgánům Celní správy České republiky.
- (6) Údaje podle odstavce 1 písm. a) se v evidenci vozidel v systému časového zpoplatnění uchovávají po dobu 2 let od konce období, pro které byl uhrazen časový poplatek.
- (7) Státní fond dopravní infrastruktury sleduje, zda jsou zpoplatněné pozemní komunikace užívány v souladu s § 21 odst. 1, a využívá údaje obsažené v evidenci vozidel v systému časového zpoplatnění ke zvýšení efektivity kontroly úhrady časového poplatku.

Bezhotovostní převod z účtu vedeného poskytovatelem platebních služeb na příslušný účet Státního fondu dopravní infrastruktury lze provést na následujícím odkazu: <https://edalnice.cz/#/validation>

3 Technická způsobilost vozidel

3.0 Základní pojmy

Silniční vozidlo

Motorové nebo nemotorové vozidlo, které je vyrobené za účelem provozu na pozemních komunikacích pro přepravu osob, zvířat nebo věcí

Přípojně vozidlo

Silniční nemotorové vozidlo určené k tažení jiným vozidlem, s nímž je připojeno do soupravy.

Provozovatelem silničního vozidla je osoba, která je v registru silničních vozidel zapsána jako vlastník tohoto vozidla, není-li jako jeho provozovatel v registru silničních vozidel zapsána jiná osoba.

3.1 Technická způsobilost vozidel

- Na pozemních komunikacích lze provozovat pouze takové silniční vozidlo, které je technicky způsobilé k provozu na pozemních komunikacích.
- Provozovatel silničního vozidla je povinen udržovat vozidlo v řádném technickém stavu podle pokynů pro obsluhu a údržbu stanovených výrobcem.
- Technický stav silničních vozidel v provozu na pozemních komunikacích je oprávněna v rámci dohledu na bezpečnost silničního provozu kontrolovat Policie České republiky.

Silniční vozidlo je technicky nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích pokud

- Pro závady v technickém stavu bezprostředně ohrožuje bezpečnost provozu na pozemních komunikacích
- Poškozuje životní prostředí nad míru stanovenou prováděcím právním předpisem

- Provozovatel neprokáže jeho technickou způsobilost k provozu na pozemních komunikacích způsobem stanoveným zákonem č. 56/2001 Sb.
- Byly na vozidle provedeny neschválené změny anebo zásahy do identifikátorů vozidla, například VIN

3.2 Kontrola technického stavu vozidel

Podle § 6 odst. 9 zákona č. 361/2000 Sb. je řidič motorového vozidla povinen podrobit vozidlo na výzvu policisty technické silniční kontrole, kontrole umístění, upevnění nebo zajištění nákladu, kontrole hmotnosti vozidla nebo jízdní soupravy, kontrole poměru hmotností vozidel v jízdní soupravě, kontrole rozložení hmotnosti na nápravy, skupiny náprav, kola nebo skupiny kol, kontrole rozměrů vozidla nebo jízdní soupravy včetně nákladu nebo kontrole dodržení podmínek spojitelnosti vozidel v jízdní soupravu.

§ 6a Technická silniční kontrola

(1) Technickou silniční kontrolou se rozumí kontrola technického stavu a činnosti vozidla, jeho systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků a jejich vlivu na životní prostředí za účelem zjištění či vyloučení závad podle zvláštního právního předpisu²⁾. Nelze-li účelu technické silniční kontroly dosáhnout použitím prostředků nebo zařízení, které má policista k dispozici v místě kontroly, a jsou-li důvodné pochybnosti o technické způsobilosti vozidla, lze technickou silniční kontrolu provést rovněž pomocí mobilní kontrolní jednotky, ve stanici technické kontroly, ve stanici měření emisí nebo, jde-li o kontrolu záznamového zařízení podle přímo použitelného předpisu Evropské unie^{32b)}, v autorizovaném metrologickém středisku.

(2) Při technické silniční kontrole je řidič povinen

- a) zajet k mobilní kontrolní jednotce, do stanice technické kontroly, do stanice měření emisí nebo do autorizovaného metrologického střediska, pokud zajišťka včetně cesty zpět není delší než 16 kilometrů,
- b) předložit doklady podle § 6 odst. 7 písm. e), jde-li o vozidlo kategorie M2, M3, N2, N3, O3, O4 nebo vozidlo kategorie T2) s konstrukční rychlostí převyšující 40 km.h⁻¹, a
- c) řídit se pokyny osoby provádějící kontrolu.

(3) O provedené technické silniční kontrole vydá policie řidiči doklad. Údaje obsažené v tomto dokladu předá policie Ministerstvu dopravy (dále jen "ministerstvo"). Ministerstvo tyto údaje zpřístupní prostřednictvím informačního systému technických prohlídek²⁾.

(4) Náklady na provedení technické silniční kontroly uhradí tomu, kdo ji provedl, policie. Zjistí-li se při technické silniční kontrole vážná nebo nebezpečná závada²⁾, je řidič vozidla povinen policii náklady na provedení této kontroly uhradit; při správě placení těchto nákladů se postupuje podle daňového řádu.

(5) Technické silniční kontroly jsou prováděny bez ohledu na státní občanství řidiče a stát, ve kterém je vozidlo registrováno. Technickou silniční kontrolu nesmí provádět osoba, která je s ohledem na svůj poměr k řidiči nebo provozovateli vozidla podjatá. Osoba provádějící technickou silniční kontrolu nesmí získat majetkový nebo jiný prospěch v závislosti na výsledku kontroly. Osoba obsluhující mobilní kontrolní jednotku musí být držitelem profesního osvědčení kontrolního technika 2).

(6) Technické silniční kontroly vozidel kategorií M2, M3, N2, N3, O3 a O4²⁾ se provádějí tak, aby celkový počet těchto kontrol provedených v kalendářním roce odpovídal nejméně 5 % z celkového počtu vozidel těchto kategorií zapsaných v registru silničních vozidel.

(7) Způsob a rozsah provádění technické silniční kontroly, technické podmínky pro hodnocení jejího výsledku, technické požadavky na mobilní kontrolní jednotky, náležitosti dokladu o provedené technické silniční kontrole, způsob a formu předání údajů obsažených v tomto dokladu a způsob stanovení nákladů na provedení technické silniční kontroly stanoví prováděcí právní předpis."([vyhláška č. 82/2012 ve znění vyhlášky 207/2018](#))

Co se sleduje u osobních aut

- Platnost nálepek STK a emisí.
- Identifikační znaky vozidla (VIN, výrobní štítky).
- Povinná výbava vozidla.
- Kola a pneumatiky.
- Případný únik pohonných a provozních hmot.
- Osvětlení vozidla.

Pravidelné technické prohlídky

§ 40 zákona č. 56/2001 Sb.

Provozovatel silničního vozidla přistaví silniční vozidlo k pravidelné technické prohlídce ve lhůtě 4 let ode dne zápisu vozidla do registru silničních vozidel a poté pravidelně ve lhůtě 2 let ode dne předchozí pravidelné technické prohlídky:

- osobní vozidlo s nejvýše 8 místy k sezení kromě řidiče s největší povolenou hmotností nepřesahující 3 500 kg (kategorie M1).
- nákladní vozidlo s největší povolenou hmotností nepřesahující 3 500 kg (kategorie N1).
- brzděné přípojně vozidlo s největší povolenou hmotností nepřesahující 750 kg (kategorie O1).
- přípojně vozidlo s největší povolenou hmotností přesahující 750 kg, ale nepřesahující 3 500 kg (kategorie O2)
- vozidlo konstrukčně určené k pohybu na sněhu nebo ledu (kategorie Z).

Provozovatel silničního vozidla přistaví silniční vozidlo k pravidelné technické prohlídce ve lhůtě 1 roku ode dne zápisu vozidla do registru silničních vozidel a poté pravidelně ve lhůtě 1 roku let ode dne předchozí pravidelné technické prohlídky:

- vozidlo kategorie M1, N1, L nebo Z konstrukčně určené k pohybu na sněhu nebo ledu
 1. s právem přednostní jízdy
 2. zapsané v evidenci vozidel taxislužby
 3. určené půjčovnou vozidel k nájmu
- osobní vozidlo s více než 8 místy k sezení kromě řidiče s největší povolenou hmotností nepřesahující 5 000 kg (kategorie M2).
- osobní vozidlo s více než 8 místy k sezení kromě řidiče s největší povolenou hmotností přesahující 5 000 kg (kategorie M3).
- nákladní vozidlo s největší povolenou hmotností přesahující 3 500 kg, ale nepřesahující 12 000 kg (kategorie N2).
- nákladní vozidlo s největší povolenou hmotností přesahující 12 000 kg (kategorie N3).
- přípojně vozidlo s největší povolenou hmotností přesahující 3 500 kg, ale nepřesahující 10 000 kg (kategorie O3).
- přípojně vozidlo s největší povolenou hmotností přesahující 10 000 kg (kategorie O4).

Provozovatel silničního vozidla přistaví silniční vozidlo k pravidelné technické prohlídce ve lhůtě 6 let ode dne zápisu vozidla do registru silničních vozidel a poté pravidelně ve lhůtě 4 let ode dne předchozí pravidelné technické prohlídky:

- nebrzděné přípojně vozidlo s největší povolenou hmotností nepřesahující 750 kg (kategorie O1).
- silniční motocykl (kategorie L),

je-li silniční vozidlo kategorie L se zdvihovým objemem spalovacího motoru nepřevyšujícím 50 cm³ nebo s nejvyšší konstrukční rychlostí nepřevyšující 50 km.h⁻¹ opatřeno šlapadly, nepodléhá pravidelné technické prohlídce.

§ 47

Technická prohlídka

(4) Fyzická osoba, která vozidlo k technické prohlídce přistavila, je oprávněna být při této technické prohlídce přítomna; přitom je povinna řídit se pokyny zaměstnanců provozovatele stanice technické kontroly nebo provozovatele stanice měření emisí pro zachování bezpečnosti při technické prohlídce.

Technická prohlídka se neprovede, brání-li tomu znečištění vozidla nebo vybavení vozidla poklicemi kol anebo ohrožuje-li technický stav vozidla život nebo zdraví kontrolního technika.

3.3 Povinná výbava vozidel

1. **Náhradní kolo, tedy ráfek s pneumatikou;** v případě, kdy je na vozidle použito více rozměrů kol, musí být náhradní kolo použitelné pro všechny tyto rozměry nebo musí být vozidlo vybaveno náhradními koly pro všechny rozměry,
2. **Klíč na matice nebo šrouby kol vozidla**
3. **Příruční zvedák**

Náhradním kolem a příslušenstvím nutným k jeho výměně nemusí být vybavena:

- a) vozidla, které má opatřena všechna kola pneumatikami zvláštní konstrukce umožňující nouzové dojetí po defektu s indikací defektu v kterékoliv z pneumatik,
- b) vozidla, které je vybaveno prostředky pro bezdemontážní opravu poškozené pneumatiky umožňující nouzové dojetí,
- c) vozidla s patřičným smluvním vztahem, na jehož základě bude zajištěna oprava poškozené pneumatiky nepřetržitě na celém území České republiky,
- d) městského autobusu, zásahového požárního automobilu, komunálního vozidla, které je provozováno na omezeném území v operativním dosahu servisních služeb svého provozovatele, přípojného vozidla kategorie O1 nebo R1, požárního přípojného vozidla nebo přípojného vozidla kategorie R, které je provozováno na omezeném území v operativním dosahu servisních služeb svého provozovatele,
- e) vozidla v jízdní soupravě, je-li náhradním kolem stejného rozměru a provedení a příslušenstvím nutným k jeho výměně vybaveno jiné vozidlo v této jízdní soupravě.

4. Autolékárnička

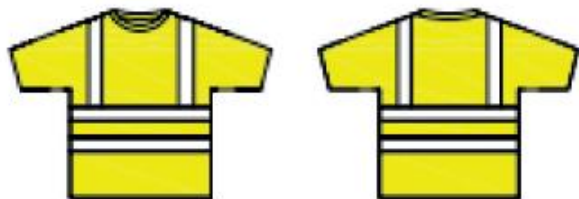
Obsah lékárničky se ukládá do samostatného pouzdra. Součástí obsahu lékárničky musí být neporušené, vizuálně v pořádku a nesmí vykazovat známky znečištění či jiného znehodnocení. Lékařnička se ve vozidle ukládá v takovém prostoru, aby na ni nemohlo dopadat přímé sluneční záření. Úložný prostor pro lékařničku musí být suchý a čistý a musí být snadno přístupný. Ve vozidle pro hromadnou přepravu cestujících se lékařnička umísťuje na označeném a přístupném místě v prostoru vozidla určeném pro cestující.

5. Výstražný trojúhelník

6. Hasicí přístroj

Hasicím přístrojem musí být vybaveno vozidlo kategorie M2, M3 nebo sanitní vozidlo, a to

- vozidlo kategorie M2 nebo M3, které má nejvýše 22 míst k přepravě osob kromě místa řidiče, jedním nebo několika hasicími přístroji s minimální hasicí schopností 21 A nebo 113 B,
- jiné vozidlo kategorie M2 nebo M3 jedním nebo několika hasicími přístroji s minimální hasicí schopností 43 A nebo 183 B nebo hasicím přístrojem podle předpisu EHK č. 107 nebo automatickým hasicím systémem v kombinaci s alespoň jedním hasicím přístrojem hasicí schopnosti 21 A nebo 113 B umístěným v blízkosti místa řidiče a
- sanitní vozidlo hasicím přístrojem s hasicí schopností 34 B.



Tričko



Vesta

[Změna zákona o silničním provozu č. 133/2011 Sb. - Povinná výbava vozidla](#)

Řidič je povinen mít na sobě oděvní doplňky s označením z retro reflexního materiálu nachází-li se mimo vozidlo na pozemní komunikaci mimo obec v souvislosti s nouzovým stáním; to neplatí pro řidiče motocyklu, mopedu a nemotorového vozidla.“.

Nestačí jen mít, musí se i používat!

3.5 Zelená karta

- Řidič je povinen mít u sebe při provozu na pozemních komunikacích a na požádání ji předložit příslušníku policie ČR.
- Mezinárodní osvědčení prokazující skutečnost, že k vozidlu byla uzavřena smlouva o pojištění za škodu způsobenou provozem vozidla uvedeného v tomto osvědčení.
- Od 1. ledna 2009 je jediným dokladem, kterým se v silničním provozu prokazuje tzv. povinné ručení.
- Jestliže ji řidič nebude mít u sebe, vystavuje se při kontrole pokutě v blokovém řízení do 1.500,- Kč.

4 Kontroly, opravy a údržba vozidel

Řidič má za povinnost užít k jízdě jen vozidlo, které splňuje technické podmínky.

Ačkoli zákon o silničním provozu výslovně nezmiňuje provedení kontroly vozidla před jízdou, je v něm však zakotvena obecná povinnost užití k jízdě takového vozidla, které technické podmínky splňuje. (§ 5 odst. 1 písm. a)).

4.1 Bezpečnostní kontrola vozidla z venku

Je ve vašem zájmu zkontrolovat vozidlo, které hodláte použít. Z hlediska zákona je to dokonce povinnost, jak jinak zjistíte, zda je vozidlo způsobilé k provozu. Pár minut času a dolítí několika deci některé z provozních kapalin může zabránit vážnému poškození vozu, nebo dokonce odvrátit nehodu. Kontrolu si rozdělíme na dvě části. První fáze se provádí zvenku, druhá po nastoupení do vozu. Pro kontrolu musí být vůz na rovině. Po otevření a zajištění kapoty motoru zaměřte svoji pozornost na vše, co potřebu - je motor, aby mohl pracovat.

Motorový olej

Kontrola množství oleje – provádí se měrkou, u většiny aut snadno přístupnou a dobře viditelnou. Na měrci najdete dvě rysky, horní označuje maximální a dolní minimální výšku hladiny. Správný stav je uprostřed, blíže k horní rysce. Příliš mnoho oleje v motoru škodí, stoupá tlak, může dojít k poškození mazacího systému. Dlouhodobý provoz s minimem oleje způsobuje jeho rychlé stárnutí, olej je stále v oběhu, nestíhá se zregenerovat, ztrácí své mazací schopnosti. Provoz motoru s náplní pod minimální hodnotou je hazard, který může způsobit poškození motoru, oprava je náročná a počítá se v desítkách tisíc korun. V případě potřeby olej doplňte. K tomu slouží nalévací otvor s víkem. Je vždy umístěn v horní části motoru.

Dolévejte zásadně olej doporučený výrobcem a označený v instrukční knížce. Pokud máte vůz vypůjčený a instrukční knížka zdobí knihovnu majitele, zavolejte do značkového servisu, rádi a fundovaně vám poradí. Příliš nespolehejte na



Úchopová část měrky oleje v motoru



Ryska vyznačující minimální (min) a maximální (max) výšku hladiny oleje



Víčko nalévacího otvoru pro doplnění motorového oleje bývá označeno symbolem olejníčky



Dolévání oleje do motoru

radu obsluhy čerpacích stanic. Jistě se také mezi nimi najdou odborníci, ale jak čerpadel přibývá, odborníků ubývá. Často jde pouze o pokladníka bez znalosti použitelnosti sortimentu, který prodává.

Chladicí kapalina

Další důležitou provozní náplní pro správný chod motoru je chladicí kapalina. Vozidla vyrobená v posledních dvaceti letech jsou opatřena tzv. expanzní nádobou a na té je vyznačena minimální a maximální výška hladiny. Nádoba je většinou na dobře viditelném a snadno přístupném místě. Jsou ale výrobci, kteří dokáží s umístěním nádobky překvapit. Kontrolu chladicí kapaliny nikdy neprovádějte ihned nebo krátce po jízdě. V chladicím systému je udržován přetlak, který posunuje bod varu kapaliny k vyšším hodnotám. Po uvolnění víčka nádobky se tlaky vyrovnají a kapalina v nádobce začne vařit. Hrozí vám popálení. Co dolít v případě potřeby se opět dočtete v instrukční knížce. Všechny náplně chladicího systému se skládají ze dvou složek, destilované vody a mrazuvzdorné kapaliny. Mrazuvzdorná kapalina je ve většině případů na bázi glykolu. Poměr destilované vody a mrazuvzdorné kapaliny určuje odolnost výsledné směsi proti mrazu. Poměr směsi a mrazuvzdorný efekt jsou vyznačeny na tabulce přímo na obalu mrazuvzdorné kapaliny.



Dva typy expanzních nádobek chlazení. Víčko expanzní nádoby neotvírejte krátce po jízdě, nechte kapalinu vychladnout, hrozí popálení. Při dolévání použijte předem připravenou směs nemrznoucí kapaliny a destilované vody ve správném poměru.

Obecně platí, že v našich klimatických podmínkách stačí poměr destilované vody a mrazuvzdorné kapaliny 1:1. Jezdíte-li často do hor a chcete-li mít jistotu, zvolte poměr 1:2, jeden díl destilované vody a dva díly mrazuvzdorné kapaliny. Dalším přidáváním mrazuvzdorné kapaliny byste vlastnosti výsledné směsi zhoršili. Čistý glykol zamrzá mezi -12 °C až -18 °C. Ať je obchodní název kapaliny jakýkoliv, např. Fridex, Frostal, Mrazol, Antifreeze, je důležité, jaká je jeho základní látka. Kapaliny vyrobené na stejné bázi jsou vzájemně mísitelné.

Údaj o možnosti použít kapalinu jako náhražku jiného výrobku je uveden na obalu. Co tedy dolít v případě potřeby?

Ideální je dolévat vždy směs ve správném poměru. Pokud ji nevozíte, použijte destilovanou vodu. Buďte si ale vědomi, že po dolití vodou se změnila hodnota mrazuvzdornosti. Obyčejnou vodu z vodovodu nebo potoka použijte opravdu v nouzi nejvyšší a pouze na dojetí. Při nejbližší příležitosti nechte v servisu vyměnit celou náplň chladicího systému.

Náplň má omezenou životnost. Po třech letech provozu nechte mrazuvzdornou náplň vyměnit. Po této době sice nehrozí zamrznutí, ale přestávají účinkovat látky chránící vnitřní prostor chladicího systému proti korozi. Ze stejného důvodu se směs užívá celoročně. Při manipulaci s mrazuvzdornou kapalinou buďte opatrní, jedná se o toxickou látku. Drobným poraněním na kůži se může dostat do organismu a způsobit otravu krve. Pozor na děti, glykol je sirupovitá kapalina a chutná sladce.

Brzdová kapalina

Její množství se kontroluje na tzv. vyrovnávací nádobce. Ta je vyrobena z průhledného materiálu, s vyznačenou minimální a maximální výškou hladiny. V případě potřeby doplňte kapalinu doporučenou výrobcem vozidla nebo označenou jako mísitelnou s vaší náplní. Všechny brzdové kapaliny mají jednu negativní vlastnost, pohlcují vlhkost z okolního ovzduší. Po dvou až třech letech obsahuje brzdová kapalina tolik vody, že při delším intenzivním brzdění může dojít k jejímu odpaření, tím se vytvoří vzduchové polštáře a brzdy přestanou fungovat. Nejpozději po třech letech nechte vyměnit celou náplň brzdové kapaliny za novou. O těsnosti brzdové soustavy se přesvědčte pohledem pod auto za kola. Kapky nebo loužičky svědčí o netěsnosti.



*Vyrovnávací nádobka brzdové kapaliny:
1 – víčko uzavírající nalévací otvor pro dolévání brzdové kapaliny; 2 – značka maximální výšky hladiny brzdové kapaliny; 3 – značka minimální výšky hladiny brzdové kapaliny*

Klínový řemen

Další kontrolní místo pod kapotou motoru je klínový řemen. Ten pohání alternátor a čerpadlo chladicí kapaliny. Prohlídku proveďte vizuálně a pohmatem. Řemen nesmí být roztřepený, poškozený prasklinami, opotřebený. Případné napnutí klínového řemene provedete výklopně uloženým alternátorem, po uvolnění zajišťovacího šroubu. Uprostřed nejdelší spojnice zatlačte na řemen prstem. Průhyb má být zhruba stejný jako šířka řemene, to je asi 10 až 15 milimetrů.



Kontrola napnutí klínového řemene (v místě označeném šipkou) a šroub, po jehož uvolnění lze průhyb řemene seřídit

Nádobka ostřikovače

Nachází se v motorovém prostoru, u starších škodovek v předním prostoru pro zavazadla. Plní se až po nalévací hrdlo. Pro ostřikovače zadního skla může být samostatná náplň s nádobkou umístěna v zadní části vozu s víčkem přístupným po otevření zadních dveří zavazadlového prostoru.

Nádobku ostřikovače plňte směsí vody, nejlépe destilované, a kapaliny určené pro ostřikovače. Existují dva druhy náplní. Pro zimní provoz s příměsí mrazuvzdorné látky, většinou lihu. Pro letní provoz obsahuje kapalina speciální saponáty, které zbaví sklo mastnoty a usnadní setření zbytků hmyzu. S tím si pouze voda neporadí. Nepodceňujte tuto zdánlivou maličkost. Začátek vaší cesty může být za krásného, slunečného počasí, ale než urazíte sto kilometrů, mohou se klimatické podmínky několikrát změnit. Při náhlé neprůhlednosti čelního skla riskujete, že nezastavíte někde, ale o něco.



Nádobka ostřikovače

Akumulátor

Věnujte pozornost akumulátoru. Je to zásobník elektrické energie pro dobu, kdy motor vozidla je v klidu. Slouží zejména k nastartování motoru. U soudobých vozidel výrobci zakazují nouzové startování pomocí roztažení jiným vozem nebo roztlačení. Mohlo by při něm dojít k poškození motoru nebo zničení drahého katalyzátoru. Funkční akumulátor je bezpečná možnost uvedení motoru do chodu. Zkontrolujte povrch akumulátoru, musí být suchý a čistý. Dále prověřte upevnění svorek akumulátoru. Spoje musí být pevné, utažené. Jejich povrch nesmí být potažen houbovým povlakem. Akumulátor musí být upevněn k vozidlu. Jeho volný pohyb může být v případě nehody příčinou požáru. Z hlediska údržby existují tři druhy akumulátorů.

1. S nutností plné údržby; na jeho povrchu jsou šroubovací zátky, po jejich vyšroubování lze vzniklými otvory kontrolovat výšku hladiny elektrolytu, případně ji doplněním destilovanou vodou upravit na správnou hodnotu.
2. Akumulátory s prodlouženým cyklem údržby; pro jejich údržbu platí totéž, co pro akumulátory plně údržbové. Jejich kontrola a údržba je ale méně častá,
3. Plně bezúdržbové akumulátory jsou charakteristické absencí víček a otvorů, do těchto akumulátorů se nic nedolévá, o stavu akumulátoru vás informuje průhledné kontrolní „okénko“, jehož barva určuje stav nabití, nutnost dobití, nebo výměny za nový akumulátor.

Náplň akumulátorů užívaných v automobilech je směsí kyseliny sírové (H_2SO_4) a destilované vody (H_2O) ve správném poměru. Při práci ve voze se akumulátor vybíjí a dobíjí. Tím se zahřívá a odpařuje se voda. Při kontrole a doplnění výšky hladiny dolévejte to, co ubývá – destilovanou vodu. To neplatí pro plně bezúdržbové akumulátory, mají uzavřený cyklus, nedolévají se. Údržba spočívá v kontrole upevnění ve vozidle, kontrole upevnění a čistoty pólových nástavců.



Elektrická výstroj

Dále se zaměřte na kontrolu funkce veškerého vnějšího osvětlení, to jsou obrysové, tlumená a dálková světla, možnost jejich přepnutí, ukazatele směru, brzdová světla, osvětlení registrační značky, koncová mlhová světla, případně přídatné světlomety. Vyzkoušejte funkci zvukové houkačky a stěračů skel. Při této činnosti zkontrolujte čistotu skel a registračních značek.

Tlak vzduchu v pneumatikách

Běžná kontrola tlaku se provádí opticky. Připadá-li vám některá guma podhuštěná, použijte pro kontrolu měřicí přístroj – pneuměříč. Kontrolu pneuměříčem provádějte vždy před jízdou, na studených pneumatikách. Pokud vozidlo používáte často, kontrolujte tlak pneuměříčem 1× týdně a před každou delší jízdou, zejména s obsazeným vozem, nákladem nebo přívěsným vozíkem, jízdou po dálnici. Při kontrole tlaku v pneumatikách nezapomeňte na rezervní kolo. To je výhodné vozit mírně přehuštěné a v případě potřeby upravit tlak upuštěním vzduchu. Během kontroly tlaku je dobrá příležitost prohlédnout si stav a opotřebení pneumatik. Tabulku s předepsanými tlaky najdete v instrukční knížce. Někteří výrobci vozidel lepí informační tabulku na dobře viditelné místo.



Tři typy akumulátorů: 1 – plně údržbový akumulátor se šroubovacími víčky; 2 – akumulátor s prodlouženým cyklem údržby, víčka jsou pouze nasazena a je nutné je vypáčit; 3 – plně bezúdržbový akumulátor, bez nalévacích víček; 4 – kontrolní okénko informující o stavu nabití

<http://docplayer.cz/4909344-Kontrola-vozidla-pred-jizdou.html>

4.2 Bezpečnostní kontrola vozidla z interiéru vozidla

Pro další kontrolu vozidla usedněte na místo řidiče. Pokud jste ve voze vám neznámého typu, požádejte majitele, a vás seznámí s ovládacími prvky, přístroji a kontrolkami. Dobře poslouží také instrukční knížka. Uspořádání ovladačů a sdělovačů může být dosti odlišné od toho, na co jste zvyklí. Zapínání světel, stěračů a ostřikovačů má více variant.

Nevyjíždějte, pokud si nejste jisti rychlou a přesnou manipulací s ovladači. Budete ve výhodě, pokud jste už měli možnost vyzkoušet více typů vozidel. V interiéru vozidla, které neznáte, zkontrolujte:

Řízení vozidla

Zejména u staršího vozu, který neznáte, zkontrolujte vůli řízení. Citlivým otáčením volantu, při současném sledování levého předního kola, zjistíte, o kolik je nutné natočit volant, než dojde k přenosu pohybu na kolo. Při velké vůli nevyjíždějte, vůz je nebezpečný. Přesnou hodnotu lze změřit úhломěrem, přiloženým k volantu.

Pedály

Sešlápněte pedál spojky. Bez velkého odporu a citelného drhnutí musí jít sešlápnout až k podlaze. Totéž platí o pedálu akceleratoru, tzn. plynu. Naopak pedál brzdy se až na podlahu dostat nesmí. Při jeho sešlápnutí musíte cítit vzrůstající odpor a následně se pohyb pedálu zastaví. Brzdu nesmíte v krajní dolní poloze cítit pružnou. Pro tuto kontrolu je nutné nastartovat motor. Většina vozidel je opatřena posilovačem brzd, vázaným na chod motoru.

Kontrolky a přístroje

Kontrolní svítílny a palubní přístroje oživíte zapnutím klíčku spínací skříňky. Při této příležitosti zkontrolujte na palivoměru zásobu paliva. Další kontrolu provedete nastartováním motoru. Kontrolky mazání, dobíjení, činnosti a stavu brzd musí zhasnout.

Ruční parkovací brzda

Vyzkoušejte zatáhnout a uvolnit páku ruční brzdy. Pokud zabírá příliš nahoře, je její účinek malý nebo žádný.

Řazení převodových stupňů

Při plně sešlápnutém spojkovém pedálu zkuste chod řadicí páky. Řadicí schéma je takřka u všech vozů stejné, může vás překvapit pouze řazení zpátečky. Zjistěte si, který ze způsobů jištění zpátečky je použit.

Doklady k vozidlu

Pokud hodláte použít cizí, vypůjčené vozidlo, je nutné zkontrolovat doklady předepsané pro jeho provoz, kompletnost a stav povinné výbavy. Jde o osvědčení o registraci, povinné pojištění a na zadní registrační značce zkontrolujte samolepicí štítky s vyznačením termínů platnosti technické kontroly a emisní kontroly.

Nespoléhejte na serióznost majitele vozu. V případě problémů jste za volantem seděli vy a na vás leží největší tíha zodpovědnosti. Pokud povežete náklad, věnujte pozornost jeho umístění a upevnění.

4.3 Hlavní bezpečnostní zásady při provádění oprav a údržby vozidla

- Účinně zabezpečit vozidlo proti samovolnému nebo neočekávanému pohybu.
- Zvednuté vozidlo zajistit proti pádu bezpečnými podpěrami.
- Nemanipulovat s ovládacím zařízením vozidla bez předchozích technických opatření sloužících k zamezení pohybu vozidla.
- Neprovádět na vozidle demontáž takové součásti vozidla, která by mohla způsobit ohrožení zaměstnanců.
- Neopravovat vozidlo, když je naložené, pokud není spolehlivě zajištěna jeho stabilita.
- Provádět kontrolu spodku vozidla jen při vypnutém motoru, pokud výrobce nestanoví jinak.

4.4 Bezpečnostní zásady při huštění pneumatik, jejich montáži a demontáži

- Kromě osoby, která pneumatiku hustí, by neměla být přítomna další osoba.
- Na pracovišti při huštění pneumatik dodržovat pořádek včetně úklidu prachu.
- Dbát o řádný a bezpečný stav kompresoru.
- Tlaková hadice, kterou se přivádí vzduch do pneumatiky od kompresoru, má mít správnou koncovku k nasazení hadice na ventil, musí být udržována v čistotě, podle možnosti vhodné opatřit tlakoměrem.

4.5 Opravy a údržba vozidel s plynovým zařízením

- Při opravách nutno uzavřít všechny ventily tlakových zásobníků plynu na vozidle a všechny plnicí ventily s výjimkou oprav, které to vylučují.
- Před započetím svářečských prací je nutno všechny plyn vypustit ze zásobníků a provést odplynění plynového zařízení vozidla, je tak vyloučena možnost vzniku výbušné nebo hořlavé plynové směsi.

Důležité!

Při provozu vozidel s plynovým pohonem je zvýšené nebezpečí výbuchu nebo požáru. Je proto třeba tato vozidla pravidelně kontrolovat.

5 Teorie a zásady bezpečné jízdy

5.1 Směr a způsob jízdy

Na pozemní komunikaci se **jezdí vpravo**, a pokud tomu nebrání zvláštní okolnosti, při pravém okraji vozovky, pokud není stanoveno jinak. Na krajnici smí řidič motorového vozidla vjet jen při zastavení a stání, nebo jestliže je to nutné, při objíždění, vyhýbání, odbočování nebo otáčení; přitom musí dbát zvýšené opatrnosti.



5.2 Jízda v jízdních pruzích - § 12 zákona č. 361/2000 Sb.

Definice jízdního pruhu: **jízdní pruh** je část vozovky dovolující jízdu vozidel v jednom jízdním proudu za sebou

(1) **Mimo obec se** na pozemní komunikaci o dvou nebo více jízdních pruzích vyznačených na vozovce v jednom směru jízdy **jezdí v pravém jízdním pruhu**. V ostatních jízdních pruzích se smí jet, jestliže je to nutné k objíždění, předjíždění, otáčení nebo odbočování.

(2) **V obci** na pozemní komunikaci o dvou nebo více jízdních pruzích vyznačených na vozovce v jednom směru jízdy **smí řidič motorového vozidla užívat k jízdě kteréhokoliv jízdního pruhu**; přitom se nepovažuje za předjíždění, jedou-li vozidla v jednom z jízdních pruhů rychleji než vozidla v jiném jízdním pruhu. Pokud by vozidla jedoucí současně ve všech jízdních pruzích bránila v jízdě rychleji jedoucímu vozidlu, musí řidič jedoucí v levém krajním jízdním pruhu tento pruh co nejdříve uvolnit; to neplatí, užívá-li řidič levého krajního jízdního pruhu k odbočování, otáčení nebo při souběžné jízdě podle odstavce 3. Řidič nákladního automobilu o celkové hmotnosti převyšující 3 500 kg, jízdní soupravy, jejíž celková délka přesahuje 7 m, zvláštního motorového vozidla a motocyklu s nejvyšší povolenou rychlostí do 45 km.h⁻¹ smí levý krajní jízdní pruh užívat k jízdě, jen jestliže je to nutné k objíždění, předjíždění, otáčení nebo odbočování.

(3) Je-li na pozemní komunikaci o dvou nebo více jízdních pruzích v jednom směru jízdy taková hustota provozu, že se vytvoří souvislé proudy vozidel, v nichž řidič motorového vozidla může jet jen takovou rychlostí, která závisí na rychlosti vozidel jedoucích před ním, mohou jet motorová vozidla souběžně (dále jen "souběžná jízda"); přitom se nepovažuje za předjíždění, jedou-li vozidla v jednom z jízdních pruhů rychleji než vozidla v jiném jízdním pruhu.

(4) Na pozemní komunikaci o třech nebo více jízdních pruzích vyznačených na vozovce v jednom směru jízdy smí řidič nákladního automobilu o celkové hmotnosti převyšující 3 500 kg, jízdní soupravy, jejíž celková délka přesahuje 7 m, zvláštního motorového vozidla a motocyklu s nejvyšší povolenou rychlostí do 45 km.h⁻¹ užívat k jízdě výhradně dvou jízdních pruhů nejbližších k pravému okraji vozovky; v ostatních jízdních pruzích smí jet jen tehdy, jestliže je to nutné k objíždění, otáčení nebo odbočování.

(5) Přejíždět z jednoho jízdního pruhu do druhého smí řidič jen tehdy, neohrozí-li a neomezí-li řidiče jedoucího v jízdním pruhu, do kterého přejíždí; přitom musí dávat znamení o změně směru jízdy. Při souběžné jízdě umožní řidiči vozidel jedoucích v průběžném pruhu řidičům vozidel do tohoto pruhu přejíždějících z pruhu, který přestal být průběžným, vjet tak, aby se vozidla jedoucí v průběžném pruhu a vozidla do něho přejíždějící mohla řadit střídavě po jednom do jízdního proudu průběžného pruhu. Tam, kde se dva jízdní pruhy sbíhají v jeden, aniž by bylo zřejmé, který z nich je průběžný, nesmí řidič jedoucí v levém jízdním pruhu ohrozit řidiče jedoucího v pravém jízdním pruhu.

(6) Na pozemní komunikaci o třech jízdních pruzích vyznačených na vozovce v jednom směru jízdy smí řidič přejíždět z levého jízdního pruhu do středního jízdního pruhu jen tehdy, neohrozí-li řidiče přejíždějícího do středního jízdního pruhu z pravého jízdního pruhu; obdobně se postupuje při přejíždění z levých jízdních pruhů do středních jízdních pruhů na pozemní komunikaci o čtyřech a více jízdních pruzích vyznačených na vozovce.

(7) Je-li pro zařazování do průběžného jízdního pruhu zřízen připojovací pruh, je řidič povinen před zařazením do průběžného pruhu užít připojovacího pruhu. Při zařazování z připojovacího pruhu do průběžného pruhu řidič nesmí ohrozit řidiče jedoucí v průběžném pruhu. Není-li připojovací pruh zřízen, je řidič povinen dát přednost v jízdě vozidlům jedoucím v průběžném pruhu.

(8) Nejsou-li jízdní pruhy na vozovce vyznačeny, rozumí se pro účely odstavců 3 a 5 jízdním pruhem část vozovky dovolující jízdu vozidel jiných než dvoukolových (motocyklů) v jízdním proudu za sebou.

- Aby byl při dopravních zácpách na dálnicích a silnicích pro motorová vozidla zajištěn plynulý průjezd vozidel s právem přednostní jízdy, v roce 2009 nově stanoven **způsob vytváření průjezdného jízdního pruhu o šířce nejméně 3 metry na dálnicích a rychlostních komunikacích.**
- Řidiči jsou povinni ještě před zastavením vozidla v zácpě vytvořit takový jízdní pruh, do kterého jiná vozidla než vozidla s právem přednostní jízdy nesmějí vjíždět.

§ 41 odst. 8 zákona č. 361/2000 Sb. Jízda vozidel s právem přednostní jízdy

8) Není-li dálnice nebo silnice pro motorová vozidla s nejméně dvěma jízdními pruhy volně průjezdná z důvodu kolony stojících nebo pomalu jedoucích vozidel, jsou řidiči vozidel povinni vytvořit mezi jízdními pruhy prostor pro průjezd vozidel s právem přednostní jízdy; při tom směřjí vjet na krajnici nebo na střední dělicí pás. Jsou-li v jednom směru jízdy více než dva jízdní pruhy, vytváří se tento prostor mezi jízdním pruhem, který je nejvíce vlevo, a k němu přiléhajícím jízdním pruhem. Do tohoto prostoru směřjí vjet pouze vozidla s právem přednostní jízdy, vozidla správce pozemní komunikace a vozidla sloužící k odstranění následků dopravní nehody nebo překážky provozu na pozemních komunikacích.

Jízda v připojovacím pruhu

Zákon č. 361/2000 Sb., o silničním provozu

§ 12

Jízda v jízdních pruzích

*(7) Je-li pro zařazování do průběžného jízdního pruhu zřízen připojovací pruh, je řidič povinen před zařazením do průběžného pruhu užít připojovacího pruhu. Při zařazování z připojovacího pruhu do průběžného pruhu řidič **nesmí ohrozit** řidiče jedoucí v průběžném pruhu. Není-li připojovací pruh zřízen, je řidič povinen dát přednost v jízdě vozidlům jedoucím v průběžném pruhu.*

Je nutno zdůraznit, že řidič zařazující se do průběžného pruhu nesmí ohrozit řidiče jedoucího v tomto pruhu, smí jej však omezit. Apeluje se zde na ohleduplnost všech řidičů, tedy ubráním plynu umožnit přijíždějícím řidičům bezpečně se zařadit.

Přejíždění do levého pruhu je až nejzazší řešení situace. Jedou-li vozidla v levém pruhu a řidič z pravého pruhu ve snaze „pustit“ řidiče vjíždějícího z připojovacího pruhu vjede do levého pruhu, pak se vzdává své přednosti na úkor jiného řidiče, kterého však sám nesmí ohrozit. Toto jednání lze nazvat „nebezpečnou zdvořilostí“, proto se doporučuje přejíždět do levého pruhu tehdy, pokud se v něm nepohybuje žádné vozidlo, jehož řidiče bychom ohrozili.

Nejdůležitější pro řidiče užívajícího připojovací pruh je dosáhnout takové rychlosti, aby se mohl bezpečně zařadit mezi vozidla jedoucí v průběžném pruhu. Znamená to, že připojovací pruh je nutno využít k výraznému zrychlení jízdy. Aby se tedy řidič zařadil plynule mezi nákladní vozidla jedoucí v pravém průběžném pruhu, měl by na této krátké vzdálenosti dosáhnout rychlosti nejméně 80 km/h. Přitom může pomaleji jedoucí vozidla předjíždět vpravo.

Zákon č. 361/2000 Sb., o silničním provozu

§ 17 **Předjíždění**

(1) Předjíždí se vlevo. Vpravo se předjíždí vozidlo, které mění směr jízdy vlevo a není-li již pochybnosti o dalším směru jeho jízdy. Při jízdě v připojovacím nebo odbočovacím pruhu se smí vpravo předjíždět též vozidlo jedoucí v průběžném pruhu.

Pokud řidič není schopen se zařadit před koncem připojovacího pruhu a následuje dostatečně široká krajnice, je bezpečnější pokračovat kousek krátce po této krajnici, než zastavit na konci připojovacího pruhu. Je však nutno dbát zvýšené opatrnosti.

Zákon č. 361/2000 Sb., o silničním provozu

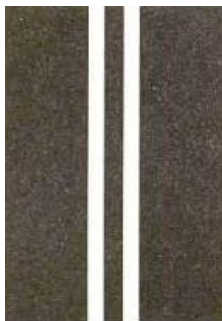
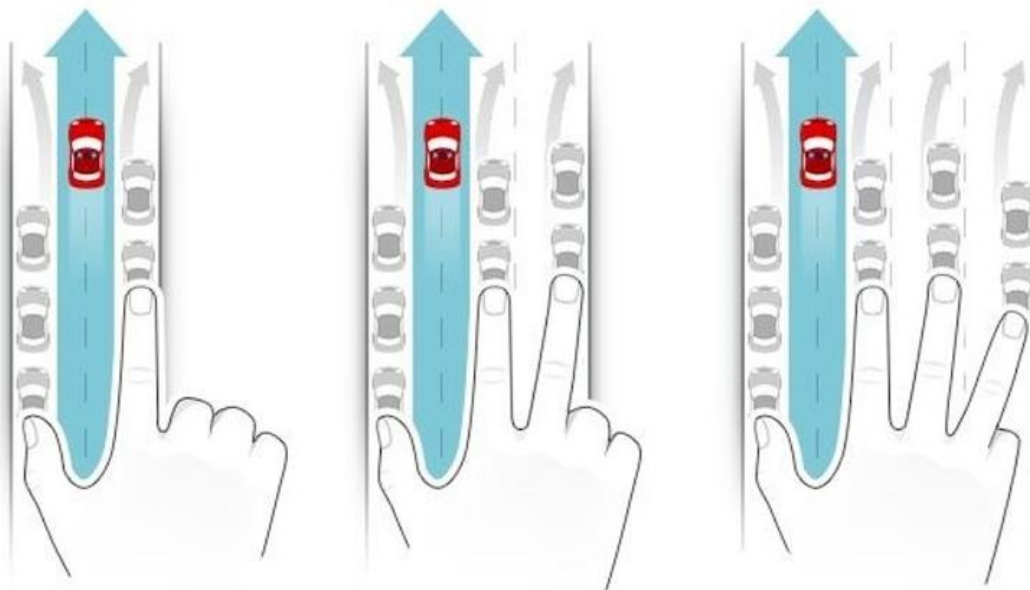
§ 11 **Směr a způsob jízdy**

(2) Na krajnici smí řidič motorového vozidla vjet jen při zastavení a stání, nebo jestliže je to nutné, při objíždění, vyhýbání, odbočování nebo otáčení; přitom musí dbát zvýšené opatrnosti.

Poznámka:

Od 1. října 2018 došlo ke změně proti dřívější právní úpravě, nově tedy musí zůstat volná první mezera zleva. Řidiči v ostatních jízdních pruzích se sjíždějí k pravému okraji vozovky. Jako pomůcku lze použít pravidlo pravé ruky (Viz obrázek).

Je nutno zdůraznit, že tuto tzv. „uličku“ jsou řidiči povinni vytvořit dříve, než v koloně zastaví vozidlo! Většina řidičů tuto důležitou skutečnost neznají nebo zcela ignorují. Při haváriích rozhodují často o přežití zraněných pouhé minuty. Ty však záchranné složky díky neznalým a neukázněným řidičům ztrácejí.



V souvislosti s jízdou v jízdních pruzích je nutno zdůraznit význam dopravní značky V1b „Dvojitá podélná čára souvislá“, kterou je zakázáno přejíždět nebo nákladem přesahovat, pokud to není nutné k objíždění.

Tento zákaz je často porušován odbočováním na místo mimo pozemní komunikaci, čímž bylo zaviněno mnoho těžkých dopravních nehod.

5.3 Rychlost jízdy

Řidič motorového vozidla o maximální přípustné hmotnosti nepřevyšující 3 500 kg a autobusu smí jet:

- **v obci** smí jet řidič rychlostí **nejvýše 50 km.h⁻¹**, a jde-li o dálnici nebo silnici pro motorová vozidla, **nejvýše 80 km.h⁻¹**.



- **mimo obec** rychlostí **nejvýše 90 km.h⁻¹**,
- **na dálnici** rychlostí **nejvýše 130 km.h⁻¹**,
- **na silnici pro motorová vozidla rychlostí nejvýše 110 km.h⁻¹**
- řidič jiného motorového vozidla smí jet rychlostí **nejvýše 80 km.h⁻¹**, jde-li o dálnici nebo silnici pro motorová vozidla.

Místní úpravou provozu na pozemních komunikacích lze nejvyšší dovolenou rychlost v obci zvýšit, maximálně však o 30 km.h⁻¹

Na silnici pro motorová vozidla se směrově oddělenými jízdními pásy lze zvýšit i nejvyšší dovolenou rychlost mimo obec, maximálně však o 20 km.h⁻¹.

Při použití sněhových řetězů na vozidle smí jet řidič rychlostí nejvýše 50 km.h⁻¹.

5.4 Předjíždění, odbočování, vzdálenost mezi vozidly, zastavení, stání

Předjíždění - § 17 zákona č. 361/2000 Sb.

- (1) Předjíždí se vlevo. Vpravo se předjíždí vozidlo, které mění směr jízdy vlevo a není-li již pochybnosti o dalším směru jeho jízdy. Při jízdě v připojovacím nebo odbočovacím pruhu se smí vpravo předjíždět též vozidlo jedoucí v průběžném pruhu. Odbočovací pruh je přídatný jízdní pruh určený pro odbočování (vyřazování) vozidel z průběžného jízdního pruhu.
- (2) Řidič, který při předjíždění vybočuje ze směru své jízdy, musí dávat znamení o změně směru jízdy a nesmí ohrozit řidiče jedoucí za ním. Řidič musí dát znamení o změně směru jízdy při předjíždění cyklisty.
- (3) Řidič, který se po předjetí zařazuje před vozidlo, které předjel, musí dávat znamení o změně směru jízdy a nesmí ohrozit ani omezit řidiče vozidla, které předjel.
- (4) Řidič předjížděného vozidla nesmí zvyšovat rychlost jízdy ani jinak bránit předjíždění.
- (5) Řidič nesmí předjíždět
- a) nemá-li před sebe rozhled na takovou vzdálenost, která je nutná k bezpečnému předjetí,
 - b) jestliže by se nemohl bezpečně zařadit před vozidlo nebo vozidla, která hodlá předjet,
 - c) jestliže by ohrozil nebo omezil protijedoucí řidiče nebo ohrozil jiné účastníky provozu na pozemních komunikacích,
 - d) přechodu pro chodce nebo na přejezdu pro cyklisty a bezprostředně před nimi.
 - e) dává-li řidič vpředu jedoucího vozidla znamení o změně směru jízdy vlevo a není-li možné předjetí vpravo podle odstavce 1 nebo předjetí v dalším volném jízdním pruhu vyznačeném na vozovce v tomtéž směru jízdy,
 - f) na křižovatce a v těsné blízkosti před ní; tento zákaz neplatí
 - 1. jde-li o předjíždění vpravo podle odstavce 1,
 - 2. jde-li o předjíždění jízdních kol, mopedů a motocyklů bez postranního vozíku,
 - 3. na hlavní pozemní komunikaci,
 - 4. na křižovatce s řízeným provozem.
 - g) na železničním přejezdu a v těsné blízkosti před ním.

Chování řidiče při předjíždění



Je nutné zdůraznit, že předjíždění je jedním z nejnebezpečnějších úkonů při řízení vozidla, proto řidič musí řádně rozvážit, zda jej může provést.

Více než kde jinde zde platí pravidlo: „Dvakrát měř a jednou řež!“

Samotný předjížděcí manévr lze rozdělit do 3 fází:

1. Pozorování a vyhodnocování situace
2. Samotný předjížděcí manévr
3. Zařazení se před předjeté vozidlo

V první fázi musí řidič především vyhodnotit dopravní situaci před předjížděným vozidlem, a zda se bude moci bezpečně zařadit.

Vyhodnocovanými faktory jsou:

- vzdálenost, na kterou má dopředu rozhled
- porovná rychlosti své a rychlosti předjížděného vozidla
- rozestup předjížděného vozidla od vozidla před ním
- vzdálenost a rychlost protijedoucích vozidel
- přítomnost ostatních účastníků silničního provozu (chodců, cyklistů, jezdců na zvířeti)
- jestli řidič předjížděného vozidla už rovněž nepředjíždí



Musí mít na paměti, že protijedoucí řidiče nesmí **ohrozit ani omezit**, ostatní účastníky silničního provozu nesmí **ohrozit**.

Současně musí zjistit dopravní situaci za sebou, zejména se přesvědčit, zda už není sám předjížděn, přičemž musí posoudit vzdálenost a rychlost řidičů jedoucích za ním, jež nesmí **ohrozit**. Důraz je nutno klást i tzv. „mrtvý úhel“.

Neméně důležité je vyhodnotit svoji vlastní rychlost, zda je s ohledem na všechny ostatní schopen předjížděcí manévr uskutečnit.

Na počátku druhé fáze je důležitá akcelerace. Ač se to může zdát samozřejmostí, mnoho řidičů tuto skutečnost podceňuje a při zahájení předjíždění přinutí za nimi jedoucí řidiče prudce snižovat rychlost. Při tomto úkonu velmi záleží zejména na výkonu motoru vozidla, je proto nutno mnohdy zrychlení dosáhnout přerazením na nižší rychlostní stupeň a zvýšením otáček motoru.

V průběhu druhé fáze je nutno kontrolovat boční odstup od předjížděného vozidla, zejména jedná-li se o předjíždění cyklisty.

Ve třetí fázi se řidič zařazuje před předjížděné vozidlo a musí mít na paměti, že řidiče tohoto vozidla nesmí **ohrozit ani omezit**.

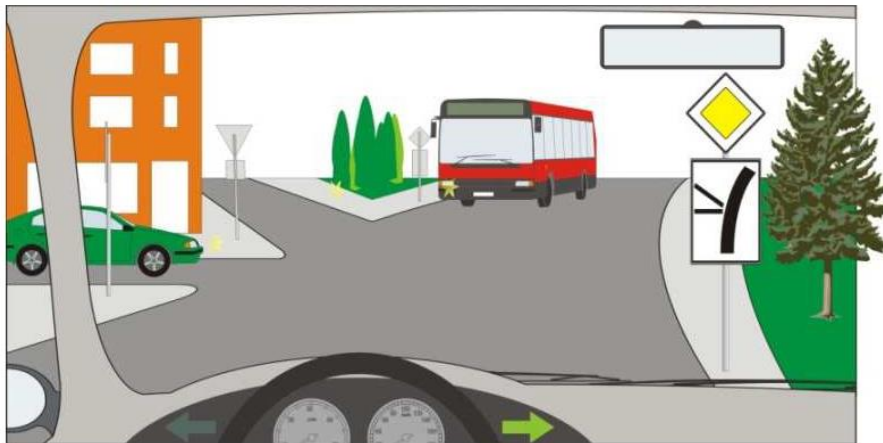
Mnoho řidičů se mylně domnívá, že předjíždění na dálnici je bezpečnější, než předjíždění na silnici s obousměrným provozem. Avšak z omylu je usvědčují statistiky dopravní nehodovosti. Ačkoli v protisměru obvykle nemusí očekávat jedoucí vozidlo, vozidla se zde pohybují ve vyšších rychlostech, jízda je monotónní, čímž se snižuje pozornost řidičů a schopnost odhadu vlastní rychlosti v porovnání s rychlostí ostatních vozidel.

Na závěr důležitá zásada: **Předjíždění je manévr, který může počkat!**

Odbočování

Při odbočování na křižovatce nebo na místo ležící mimo pozemní komunikaci musí řidič dávat znamení o změně směru jízdy; **při odbočování nesmí ohrozit řidiče jedoucí za ním** a musí dbát zvýšené opatrnosti.

Pro povinnost dávat znamení o změně směru jízdy při odbočování je rozhodující, že řidič mění směr jízdy. Například na křižovatce, kde hlavní silnice mění směr a vedlejší silnice vede přímo, musí řidič pokračující v jízdě po hlavní silnici dávat znamení o změně směru jízdy. Na křižovatce tvaru „Y“ je nezbytné dávat znamení o změně směru jízdy především tam, kde není zcela patrné, která ze silnic vede přímo a která mění směr.



Ilustrační obrázek – i v tomto případě dává řidič z výhledu znamení o změně směru jízdy:

Podle nové právní úpravy je řidič při odbočování vpravo i vlevo povinen dát přednost cyklistům jedoucím v jízdním pruhu pro cyklisty!

Vzdálenost mezi vozidly

Řidič vozidla jedoucí za jiným vozidlem musí ponechat za ním dostatečnou bezpečnostní vzdálenost, aby se mohl vyhnout srážce v případě náhlého snížení rychlosti nebo náhlého zastavení vozidla, které jede před ním.



Bezpečný odstup, znovu brzdná dráha; více na:

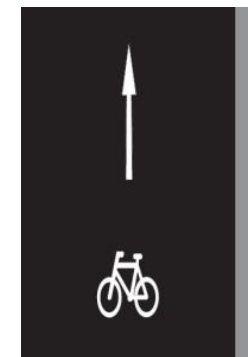
<http://www.youtube.com/watch?v=bytlBhEdhZ8>

Řidič, který nehodlá nebo nemůže projet podél tramvaje vpravo, musí za ní jet v takové vzdálenosti, aby umožnil projetí podél tramvaje ostatním řidičům.

Zastavení a stání

Řidič **nesmí** zastavit a stát na přechodu pro chodce nebo na přejezdu pro cyklisty a ve vzdálenosti kratší než 5 m.

Podle nové právní úpravy řidič nesmí zastavit a stát v jízdním pruhu pro cyklisty!



5.5 Otáčení, couvání

Zaměstnavatel je povinen zajistit aby zaměstnanec **zabezpečil bezpečné otáčení nebo couvání za pomoci dalšího zaměstnance**, vyžadují-li to okolnosti, zejména nedostatečný rozhled nebo terén mimo pozemní komunikace.

Při couvání řidič **nesmí ohrozit ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích**.

Vyžadují-li to okolnosti, zejména nedostatečný rozhled, **musí řidič zajistit bezpečné otáčení nebo couvání pomocí způsobilé a náležitě poučené osoby**.

Řidič nesmí otáčet a couvat:

- Na nepřehledných nebo jinak nebezpečných místech, například v nepřehledné zatáčce a v její těsné blízkosti, před nepřehledným vrcholem stoupání pozemní komunikace, na něm a za ním,
- na křižovatce s řízeným provozem a v její těsné blízkosti,
- na přechodu pro chodce,
- na přejezdu pro cyklisty,
- na železničním přejezdu a v jeho těsné blízkosti,
- v tunelu a v jeho těsné blízkosti,
- na pozemní komunikaci s jednosměrným provozem; smí však couvat, jestliže je to nezbytně nutné, například k zajetí do řady stojících vozidel nebo vyjetí z ní.

5.6 Připojování a odpojování vozidel

- Zaměstnavatel je povinen zajistit, aby zaměstnanec **prováděl kontrolu spojení a kontrolu zajištění závěsného zařízení** dopravního prostředku při připojování dopravního prostředku a po odpojení prováděl kontrolu odpojení a zajišťoval rozpojené dopravní prostředky proti samovolnému pohybu.
- Připojování a odpojování vozidel je povinen řidič provádět podle návodu výrobce, není-li k dispozici, měl by zaměstnavatel vypracovat a vydat organizační pokyny pro připojování a odpojování dopravních prostředků, včetně zajištění dostatečného počtu zaměstnanců pro tyto činnosti.

5.6.1 Organizační pokyn pro připojování vozidel

- zákaz používání závěsů nadměrně opotřebovaných nebo deformovaných,
- zákaz vstupu osob na připojované vozidlo,
- nutnost kontroly stavu závěsů při provádění technických prohlídek,
- zákaz užívání závěsu oka přívěsu, pokud vykazuje nadměrné opotřebení,
- povinnost řidiče se přesvědčit, že zamýšleným úkonem neohrozí bezpečnost osob a technických zařízení,
- při manipulaci za snížené viditelnosti použít na neosvětlených místech svítilny,
- povinnost osoby provádějící připojování dát řidiči pokyn k zastavení, přiblíží-li se vozidlo k ose přívěsu na vzdálenost 25 cm,
- povinnost řidiče na toto znamení zastavit,
- povinnost řidiče okamžitě zastavit, když závěs tažného vozidla nenarazí na závěsné oko oje přívěsu, a přesvědčit se proč ke spojení nedošlo,
- po spojení vozidel povinnost zapojit vše, co je ke spojení potřeba,
- jednoznačnou povinnost řidiče překontrolovat všechny práce, která prováděla osoba při spojování vozidel.

5.6.2 Organizační pokyn pro odpojování vozidel

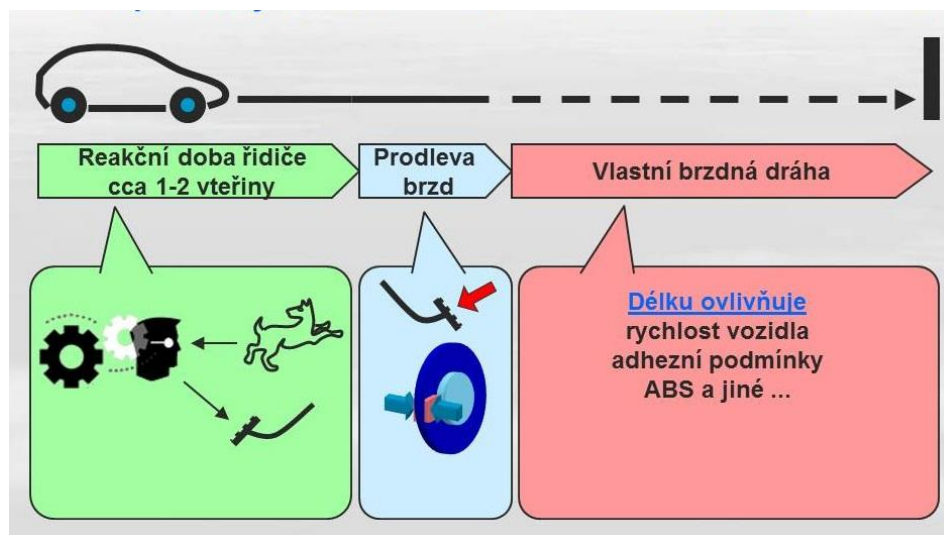
- před vlastním odpojením povinnost řidiče přesvědčit se, že odpojené vozidlo nebude ohrožovat bezpečnost osob a technických zařízení,
- zákaz vstupu osob na odpojované vozidlo,
- odpojení provádět na rovině,
- před odpojením zabrzdit ruční parkovací brzdou odpojované vozidlo, jeho kola zajistit klíny,
- jednoznačnou povinnost řidiče překontrolovat všechny práce, která prováděla osoba při odpojování vozidel.

5.7 Odstavení vozidla

- Zaměstnavatel je povinen zajistit, aby zaměstnanec neodstavoval dopravní prostředek na nevhodném místě z hlediska bezpečnosti práce, zejména v ochranném pásmu inženýrských sítí, a nevjížděl na místa, kde povrch terénu není dostatečně pevný, široký a sjízdný.
- Pokud se jedná o prostory zaměstnavatele, je povinen řidiče s takovými místy seznámit. Mohou to být i kryty nebo poklopy vodovodních nebo kanalizačních sítí a ochranná pásma elektrických a plynárenských zařízení a zařízení pro rozvod tepla.
- Ochranná pásma jsou stanovena v [zákoně č. 458/2000 Sb.](http://portal.gov.cz/wps/portal/s.155/701/.cmd/ad/.c/313/.ce/10821/.p/8411/s.155/701?PC_8411_name=energetick%C3%BD%20z%C3%A1kon&PC_8411_l=458/2000&PC_8411_ps=10-10821)http://portal.gov.cz/wps/portal/s.155/701/.cmd/ad/.c/313/.ce/10821/.p/8411/s.155/701?PC_8411_name=energetick%C3%BD%20z%C3%A1kon&PC_8411_l=458/2000&PC_8411_ps=10-10821, energetický zákon, pro elektrická zařízení § 48, plynárenská zařízení § 68 a § 69.

5.8 Dráha potřebná k zastavení vozidla

Z čeho se skládá dráha potřebná k zastavení vozidla?



5.8.1 Reakční doba řidiče

Reakční doba se odvíjí od okamžiku, kdy řidič spatří překážku, až do té chvíle, kdy jeho mozek situaci vyhodnotí, vydá pokyn noze a tato došlápne na brzdový pedál. U průměrného řidiče, zdravého, odpočínutého a plně se věnujícího řízení se reakční doba pohybuje cca od 0,8 do 1,2 vteřiny. Málokdo si uvědomuje, za jednu vteřinu v rychlosti 80 km/h vozidlo ujede 22 metrů. **Řidič tedy 22 metrů jenom reaguje!**

Je nutno mít na zřeteli, že reakční doba se zákonitě prodlužuje vlivem únavy, nevyspání, nemoci apod. Při delších cestách je proto vhodné věnovat pozornost bezpečnostním přestávkám. Pro řidiče referentských vozidel je pracovní režim stanoven nařízením vlády č. 168/2002 Sb.

<http://www.youtube.com/watch?v=upFfSBMLxB8>



5.8.2 Technická prodleva brzd

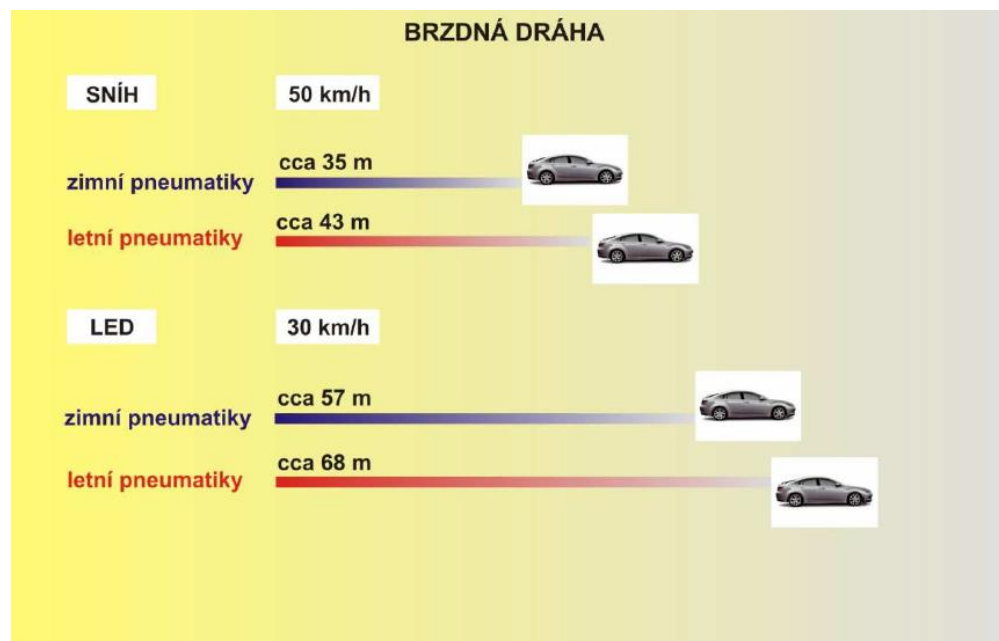
Tato fáze začíná okamžikem sešlápnutí brzdového pedálu a končí ve chvíli úplného sevření brzdových čelistí. Délka této prodlevy je závislá na médiu, jímž je přenášen tlak z brzdového pedálu na brzdové čelisti, jeho kvalitě a technickém stavu vozidla. U kapalinové soustavy je tato délka cca 0,1 vteřiny.

Brzdová kapalina časem z ovzduší absorbuje vodu, která se při brzdění a s tím související zvýšenou teplotou mění ve vodní páru a tím se snižuje účinnost brzdění. Proto je nezbytné nejméně po dvou letech provozu nechat brzdovou kapalinu vyměnit v odborném servisu. Přitom nesmíme opomenout nechat překontrolovat stav dalších částí brzdové soustavy (hadičky, trubičky, brzdové destičky apod.)



5.8.3 Vlastní brzdná dráha

Významný vliv na délku samotné brzdné dráhy má v první řadě rychlost v závislosti na hmotnosti vozidla a jeho technickém stavu. Nejenom stav brzdové soustavy je podstatný pro délku brzdné dráhy. Svou nezastupitelnou roli zde hraje zejména stav pneumatik a tlumičů pérování.



Doprava – jízda s vozidlem Brzdná dráha			
Rychlost	sucho	mokro	sníh
50 km/h	12,3 m	16,4 m	65,6 m
60 km/h	17,7 m	23,6 m	94,4 m
90 km/h	39,8 m	53,1 m	212,0 m
130 km/h	83,1 m	110 m	443 m
200 km/h	196 m	263 m	1049 m

Zapomenout nesmíme ani na to, zda je vozidlo vybaveno systémem ABS. Je velmi rozšířená pověra, že ABS zkracuje brzdnou dráhu. Je tomu však naopak, například na suché vozovce při rychlosti 60 km/h je rozdíl v délce brzdění 2 m v neprospěch ABS. Tento systém je určen hlavně

k tomu, aby zajistil řiditelnost vozidla na kluzké vozovce.

<https://www.youtube.com/watch?v=k7oaw04IKSA&list=PLJoxi3vSwtpYvnFe2gazggvFiB24AlcPJ>

Délka brzdné dráhy je však nejvíce závislá na stavu vozovky a klimatických podmínkách.

Součinitel přilnavosti má nižší hodnotu na mokré, nebo kluzké vozovce a naopak, vyšší hodnotu na vozovce suché. Zajímavé přitom je, že vlhká vozovka má součinitel přilnavosti nižší, než mokrá. Vlhká vozovka, např. na začátku deště, nebo při mrholení, kdy kapky vody společně s prachem na vozovce tvoří jakýsi maz, výrazně snižující součinitel přilnavosti. Při větším dešti je vozovka sice mokrá, ale už čistá a jízda vlivem zvýšeného koeficientu přilnavosti je bezpečnější než na začátku deště.

Následující tabulka uvádí součinitele přilnavosti různých povrchů vozovek - suchých, mokrých a znečištěných.

Vozovka	Suchá	Mokrá	
		čistá	znečištěná
rozehrátý asfalt (živičná výroba)	0,9	0,8	0,6
válcovaná vozovka a šetřovaný drsný povrch	0,9	0,8	0,6
dlažba z kostek, drsná	0,8	0,8	0,6
beton nový zdrsněný	0,7	0,65	0,55
šetřovaná, válcovaná vozovka	0,65	0,55	0,4
dlažba žulová	0,5	0,35	0,25
dlažba z dřevěných kostek	0,55	0,35	0,2
zasněžená vozovka, kola s řetězy	0,55	0,25	0,1
válcovaná šetřovaná vozovka s živičným nátěrem	0,5	0,35	0,25
vozovka dlážděná oblými kameny	0,5	0,3	0,2
betonová ojetá vozovka	0,65	0,5	0,4
asfaltová (živičná) vozovka drsná	0,55	0,35	0,2
dlažba čedičová	0,45	0,25	0,15
polní hlinitá cesta, písková cesta	0,45	-	0,2
zasněžená vozovka	0,45	0,1	0,1
živičná (asfaltová) hladká vozovka	0,4	0,25	0,1
vozovka zledovatělá, kola s řetězy	0,35	0,15	0,15
vozovka zledovatělá, kola bez řetězů	0,15	0,05	0,05
bláto	-	-	0,3 Více na: http://www.autorevue.cz/led-a-brzdy-co-ovlivnuje-delku-brzdne-drahy_2/?showforum



Nedodržování bezpečné vzdálenosti od ostatních vozidel patří k nejčastějším příčinám dopravních nehod. Navíc zhoršuje následky havárií, které mají jinou přímou příčinu, jako je například nevěnování se řízení či nepřiměřená rychlost. Doporučený odstup dvě vteřiny od ostatních vozidel přitom nedodrжуje mimo obec téměř sedmdesát procent řidičů. Zlepšit by to mělo nově instalované dopravní značení přímo na vozovce na vybraných úsecích dálnic, které řidičům pomůže bezpečný odstup poznat.

Sběr dat ukázal, že třetina řidičů osobních vozidel nedodrжуje na dálnicích bezpečný odstup dvou sekund. Na silnicích první a nižších tříd mimo obec je potom situace ještě horší, tam zmiňovanou dvouvteřinovou vzdálenost nedodržel téměř sedmdesát procent řidičů.

Řidiči si často při jízdě ani neuvědomují, že jsou k vozidlu před sebou příliš blízko.

Ministerstvo dopravy proto chce motoristům tuto situaci co nejvíce usnadnit a důležitost

tohoto pravidla jim připomínat. Proto rozšiřuje informativní značení k bezpečnému odstupu a nechalo ho nově nainstalovat i na vybraných úsecích dálnic D1, D5 a D48. Řidičům toto značení pomůže přímo na vozovce bezpečný odstup poznat.

Na dálnici D1 se značení nachází na 156,5 kilometru v úseku u Velké Bíteše, na dálnici D5 na 26,5 kilometru v úseku u Zdic a na dálnici D48 na 58 kilometru v úseku u Nošovic.

Řidiči přímo na vozovce uvidí šipky. Vzdálenost mezi jednotlivými šipkami odpovídá jedné sekundě. Optimální tedy je, aby řidič mezi svým vozidlem a vozidlem jedoucím před ním viděl vždy tyto šipky dvě (jednu uprostřed vzdálenosti mezi svým a dalším autem a druhou těsně za ním). Vodorovné značení doplňuje i svislé dopravní značení Bezpečný odstup.

<https://youtu.be/1EPVjswqwmQ>



5.9 Jízda na kruhovém objezdu

- § 22 odst. 5 zákona č. 361/2000 Sb.:
(5) Řidič vjíždějící na kruhový objezd označený dopravními značkami "Kruhový objezd" společně se značkou "Dej přednost v jízdě!" nebo "Kruhový objezd" společně se značkou "Stůj, dej přednost v jízdě" MUSÍ dát přednost v jízdě vozidlům a jezdcům na zvířatech jedoucím po kruhovém objezdu a organizovanému útvaru chodců a průvodci vedených a hnaných zvířat se zvířaty jdoucím po kruhovém objezdu.
- Při vjíždění na kruhový objezd NENÍ řidič povinen dávat znamení o změně směru jízdy vpravo.
- Při projíždění kruhového objezdu NEDÁVÁ znamení o změně směru jízdy (nedává znamení levým směrovým světlem!!! Velmi častá chyba řidičů).
- Při vyjíždění z kruhového objezdu DÁVÁ znamení o změně směru jízdy vpravo tak, aby bylo zřejmé, na kterém místě hodlá kruhový objezd opustit

Nebezpečím jsou chodci, kteří vstoupí do kruhového objezdu a zejména v noci cyklisté bez osvětlení!

POZOR: Od 1. ledna 2016 nemusí být všechny kruhové objezdy označeny značkou „Dej přednost v jízdě“ nebo „Stůj, dej přednost v jízdě“. V praxi to znamená, takto neoznačené kruhové objezdy budou křižovatkami, kde není přednost v jízdě upravena svislými dopravními značkami, bude tedy uplatněna přednost vozidla, přijíždějícího zprava.



5.10 Železniční přejezdy

- Před železničním přejezdem si musí řidič počínat zvlášť opatrně, zejména se přesvědčit, zda může železniční přejezd bezpečně přejet.
- Ve vzdálenosti 50 m před železničním přejezdem a při jeho přejíždění smí řidič jet rychlostí nejvýše 30 km/hod.

- Svítí-li přerušované bílé světlo, smí 50 m před železničním přejezdem a při jeho přejíždění jet rychlostí nejvýše 50 km/hod.
- Rozhodující jsou světla, zvonek a závora jsou pouze doplněk
- Je zakázáno předjíždět, otáčet se a couvat
- Před železničním přejezdem, u kterého je umístěna dopravní značka "Stůj, dej přednost v jízdě!", musí řidič zastavit vozidlo na takovém místě, odkud má náležitý rozhled na trať.

§ 29 zákona č. 361/2000 Sb.

(1) Řidič nesmí vjíždět na železniční přejezd,

a) je-li dávana výstraha dvěma červenými střídavě přerušovanými světly signálu přejezdového zabezpečovacího zařízení,

b) je-li dávana výstraha přerušovaným zvukem houkačky nebo zvonku přejezdového zabezpečovacího zařízení,

c) sklápějí-li se, jsou-li sklopeny nebo zdvihají-li se závory,

d) je-li již vidět nebo slyšet přijíždějící vlak nebo jiné drážní vozidlo nebo je-li slyšet jeho houkání nebo pískání; toto neplatí, svítí-li přerušované bílé světlo signálu přejezdového zabezpečovacího zařízení,

e) dává-li znamení k zastavení vozidla zaměstnanec dráhy kroužením červeným nebo žlutým praporkem a za snížené viditelnosti kroužením červeným světlem,

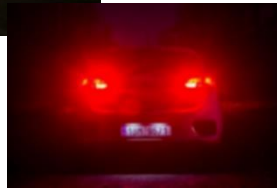
f) nedovoluje-li situace za železničním přejezdem jeho bezpečné přejetí a pokračování v jízdě.

(2) V případech uvedených v odstavci 1 písm. a), b) a c) smí řidič vjíždět na železniční přejezd pouze tehdy, jestliže před železničním přejezdem dostal od pověřeného zaměstnance provozovatele dráhy k jízdě přes železniční přejezd ústní souhlas. V tomto případě je řidič povinen řídit se při jízdě přes železniční přejezd pokyny pověřeného zaměstnance provozovatele dráhy. Pověřený zaměstnanec provozovatele dráhy je povinen se na požádání řidiče prokázat platným pověřením provozovatele dráhy.

5.11 Jízda za snížené viditelnosti

Definice snížení viditelnosti:

Snížená viditelnost je situace, kdy účastníci provozu na pozemních komunikacích dostatečně zřetelně nerozeznají jiná vozidla, osoby, zvířata nebo předměty na pozemní komunikaci, například od soumraku do svítání, za mlhy, sněžení, hustého deště nebo v tunelu.



Nadto lze mezi výše uvedené případy zařadit např. i případy oslnění sluncem a to i ve zpětném zrcátku.



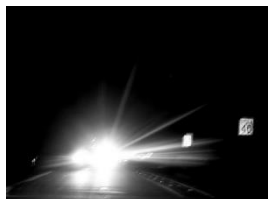
V první řadě je nutno zdůraznit, že za snížené viditelnosti můžeme vyjet jen s vozidlem v perfektním technickém stavu, a to nejen co do stavu vnějšího osvětlení, důležité jsou dále například skla, stěrače, ošťikovače skel stínidla apod.

Vozidlo s prasklým nebo poškozeným čelním sklem ve stírané ploše o délce nebo průměru větší než 20 mm nebo nesvítí-li mu potkávací nebo brzdové nebo zadní obrysové světlo na straně přivrácené do středu vozovky, se stává technicky nezpůsobilým k provozu na pozemních komunikacích. Ale i pouhé škrábance na předním skle mohou způsobit oslnění.





Za snížené viditelnosti nestačí mít rozsvícené pouze světla pro denní svícení, je nutno rozsvítit i potkávací a obrysová světla. Mnoho řidičů zapomíná na to, že světla pro denní svícení jsou naprosto nedostatečná. Svítí totiž jen dopředu a řidiči zezadu je nemohou vidět. Nejčastěji se to stává při jízdě tunelem, přestože před každým je umístěna dopravní značka C 13a – rozsvít' světla.



Velmi častou chybou, jíž se řidiči dopouštějí, je oslnění protijedoucích řidičů. Většinou se tak stává proto, že se dostatečně nevěnují řízení a tyto situace nedoceňují. Vychází to trochu i z bezohlednosti, s níž se na našich silnicích často setkáváme: Co je mi po tom, že tě oslňuji, hlavně, když já dobře vidím!“ Světla je nutno přepínat ještě dříve, než sám vidím světla protijedoucího vozidla, tedy už tehdy, když jsou vidět kužely světla za zatáčkou nebo vrcholem stoupání. Oslňovaný řidič se zásadně nesmí dívat přímo do protijedoucích světla, je nutno ihned snížit rychlost jízdy a sledovat pravý okraj vozovky. Správně seřízené potkávací světlomety „přisvěcují“ doprava, ideálně do vzdálenosti 40 m před vozidlo.

Při jízdě v mlze nebo hustém dešti pak řidiči nesmí zapomínat rozsvítit mlhová světla, přičemž zadním mlhovým světlem musí být všechna vozidla povinně vybavena. Velmi nebezpečné je jízda v mlze s rozsvícenými dálkovými světly. V takovém případě se světlo od jednotlivých kapiček vody odráží a vlastně tak před vozidlem zobrazí svítící stěnu, která výhled úplně znemožní. Výhodou mlhových světla tak je jejich umístění co nejnižší k vozovce, takže mlhu vlastně „podsvěcují“ a řidiče neoslňují.

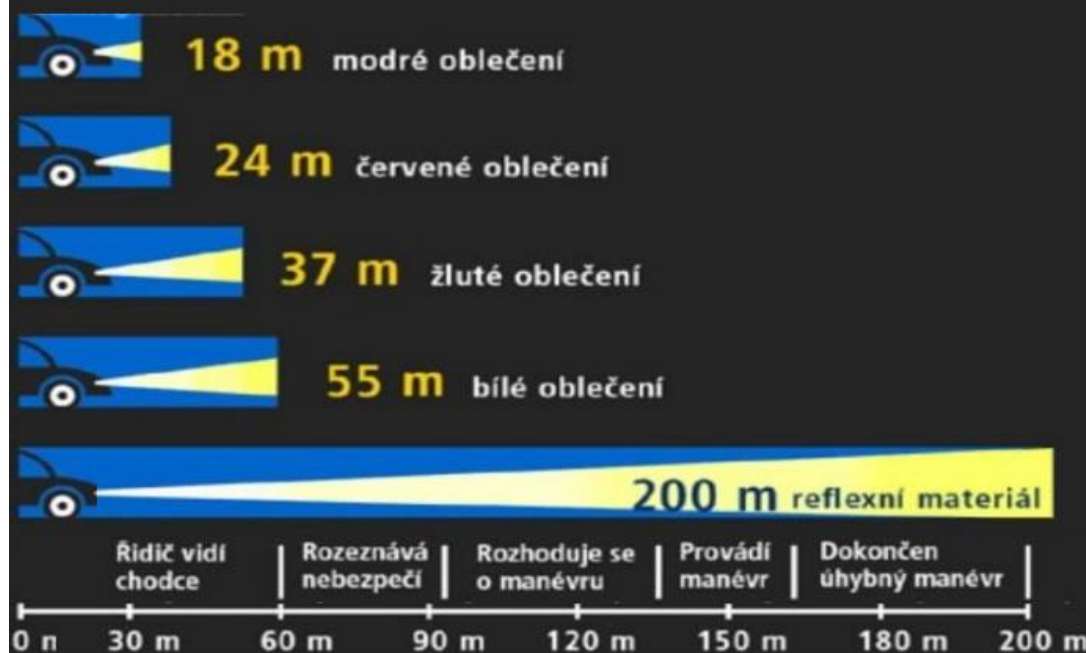


Je však také nutno po vyjetí z mlhy mlhová světla vypnout! Mnoho řidičů na tuto povinnost zapomíná a neuvědomuje si přitom, že zadní mlhovka může oslňovat, a je tak i konstruována, a delší jízda za takovým vozidlem je velmi nepříjemná a únavná.

Zvláštní kapitolou je pak nejenom při snížené viditelnosti častý střet se zvěří. Zvláště v ranních a večerních hodinách před úsvitem a po soumraku se lesní zvěř, zejména srnky, pohybují přes silnice. Velmi častou příčinou dopravních nehod je právě střet s lesní zvěří. Zejména při jízdě lesními úseky je nutno snížit rychlost a periferním viděním sledovat okolí silnice, neboť za tmy je možno vidět odlesky očí lesní zvěře.



Doprava – JÍZDA V NOCI



5.12. Jízda v zimním období

Jízda v zimním vyžaduje opět zvláštní pozornost technickému stavu vozidla, respektive zimní výbavy.

Zákonem o silničním provozu je zimní období stanoveno od 1. listopadu do 31. března. V tomto období je povinností řidiče užít vozidlo pouze za použití zimních pneumatik.



Jak zimní pneumatiky poznáme?

Česká legislativa říká, že zimní gumy nesou označení **M+S, M.S, M/S nebo MS** a že za zimní se považuje též speciální dezén, u něhož je na bočnici pneumatiky vyznačeno označení ET, ML nebo MPT. Používá-li řidič takové pneumatiky, nedopustí se žádného protiprávního jednání.

Pro lepší jistotu je vhodné vybrat pneumatiku označenou vložkou v symbolu horského masivu. Toto označení není povinné, avšak zaručuje jejich vlastnosti i v mrazivém počasí. Písmena M a S znamenají „mud and snow“, tedy bláto a sníh, o gumy do mrazivého počasí přímo nejde.

Velmi populární je používání celoročních pneumatik. Vyhledávají je zejména řidiči, kteří za rok najezdí méně než 10 000 km. Celoroční pneumatiky jsou ale vždy kompromisem. V praxi to znamená, že v létě se lépe chovají letní a v zimě zimní. S tím souvisí bezpečnost provozu. Auto na celoroční sadě se za sucha při měření brzdné dráhy nikdy nevyrovná vozu s letními pneumatikami a to stejné platí i v porovnání se zimním obutím na sněhu.

S dostatečným předstihem je nutné vozidlo vybavit zimními kapalinami (ostřikovače skel, chladicí kapalina, případně aditiva do paliva). Motorista by neměl zapomenout ani na pravidelnou výměnu brzdové kapaliny. Brzdová kapalina je hyroskopická, tedy má schopnost pohlcovat vzdušnou vlhkost. Tím klesá její bod varu a negativně se mění i její provozní vlastnosti. Výrobci automobilů zpravidla doporučují výměnu brzdové kapaliny ve lhůtě od 1 do 3 let. Záleží na kvalitě brzdové kapaliny a provozních podmínkách. Není-li takové doporučení k dispozici, pak se obecně výměna běžné kapaliny provádí ve lhůtě do 2 let.

Jízdu v zimním období samozřejmě ovlivní také vybavenost vozidla elektronickými bezpečnostními systémy (např. ABS, ASR, ESP apod.) případně automatickou převodovkou a samozřejmě velkou roli zde sehraje pohon všech kol.

Je však nutno mít na paměti, že ani automobil vybavený všemi moderními vymoženostmi neumí překonat fyzikální zákony!

A v neposlední řadě je nutno si uvědomit, že před vyjetím je řidič povinen celé vozidlo očistit od sněhu, ledu a námrazy! Zejména musí zajistit výhled na všechny strany, tedy očistit všechna okna, nejen čelní. A sníh nebo led na střeše automobilu může být nebezpečný nejen jiným vozidlům, ale při prudším brzdění může ohrozit vlastní vozidlo.

Při samotné jízdě si musíme uvědomit, po jakém povrchu se pohybujeme. Jinak se jezdí v rozbředlém sněhu než v čerstvě napadaném „prašanu“. A nejhorší pak je zledovatělá vozovka, případně námraza.

Bezpečná jízda po sněhu by se dala shrnout do 5 základních pravidel:

1. Jeďte plynule, jakýkoli prudký pohyb je nebezpečný
2. Předvídejte a myslete i za ostatní
3. Nechávejte si dostatečný odstup
4. Poznejte své auto
5. Vozte s sebou praktické věci

Zásadou dobrého řidiče je, používat brzdu co nejméně a když už je to nutné, tak brzdit tzv. „do rovných kol“, tzn. při jízdě v přímém směru. Toto pravidlo o to více platí při jízdě na sněhu. Každé brzdění při zatočených kolech postrádá účinnost, protože brzdná síla se v tomto případě o účinek musí dělit se silou setrvační.

Dále by měl řidič jezdit v nižších otáčkách než v letním období, čehož dosáhne mimo jiné tím, že bude mít zařazen vždy o jeden rychlostní stupeň vyšší, než by měl ve stejném úseku v létě.

Zvláštní pozornost by měl řidič věnovat jízdě v lesních úsecích, zvláště v místech, kde se les střídá s volným terénem. Ve stínu stromů se mohou střídát suché úseky se zledovatělými, které pak mohou řidiče překvapit.

Při jízdě v zimním období vzniká největší pravděpodobnost smyku. Nejdůležitější je tomuto smyku předejít, k jeho bezpečnému zvládnutí jsou totiž vždy třeba zkušenosti.

5.13. Mikrospánek

Trvá tři až patnáct sekund. Pak buď usnete, nebo se probudíte. Po mikrospánku je člověk zmatený, lekne se, zpanikaří a strhne řízení. Právě únava způsobí nejvíce nehod na dlouhých cestách. Nepodceňujte ji a vnímejte příznaky.

Mikrospánku předchází opakované snížení pozornosti, zvýšená únava a ospalost. Nejdříve vás začnou pálit oči, pak začnete zívat.

Únavu mohou prozradit i méně nápadné signály: neklidné sezení, časté posouvání zad v sedadle, neklidné ruce, pohybování hlavou do stran. Tuto fázi střídá strnulé a takřka nehybné sezení.

<https://www.youtube.com/watch?v=z6A616lg334>

5.14. Defenzivní jízda

Defenzivní jízda je pojem, který vznikl v padesátých letech minulého století v USA, když Američan Harold Smith formuloval pět prvních pravidel defenzivního způsobu jízdy automobilem pod názvem *Smith System Of Defensive Driving*. Od té doby principy defenzivní jízdy byly v mnoha zemích začleněny jak do základní přípravy řidičů v autoškolách a zdokonalovacího řidičského výcviku, tak vyučovány ve speciálních kurzech defenzivní jízdy. Defenzivní jízda se v současnosti stala uznávanou metodou správného a bezpečného řízení dopravního prostředku. Metoda prokazatelně ovlivňuje bezpečnost, nehodovost, opotřebení automobilů, ekologii a další sledované ukazatele.

<https://www.srovnator.cz/clanky/pojem-defenzivni-jizda/>

5.15. Chování řidiče v mezních situacích

Je dobrým řidičem ten, kdo denně bravurně zvládne deset krizových situací? Nikoli! Dobrý řidič se do takové situace dostane jen výjimečně, protože jim dokáže předcházet. Defenzivní jízdou, předvídavostí, počítáním s chybami ostatních, využitím zkušeností apod.

Co však dělat v případech, kdy už se do krizového stavu dostaneme? A jaké situace to například mohou být?

Aquaplaning

Aquaplaning je jev, ke kterému dochází při zvýšené rychlosti vozidla na mokré vozovce. Jev se dá definovat jako ztráta přilnavosti pneumatiky k vozovce vlivem vody, která se dostala mezi pneumatiku a vozovku. Pneumatika se tedy nedotýká vozovky, ale vodního klínu, který se vlivem špatného odvádění vody vytvořil. Tím dochází ke snížení ovladatelnosti vozidla, která může vyústit ve vážnou nehodu.

Vznik aquaplaningu způsobují tři hlavní faktory:

- rychlost vozidla,
- množství vody na vozovce
- typ a hloubka dezénu pneumatiky.

K aquaplaningu dochází ve chvíli, kdy drážky dezénu pneumatiky nestačí odvádět dostatečné množství vody mimo oblast styku pneumatiky s vozovkou. Při nedostatečné hloubce dezénu pneumatiky, zvyšování rychlosti vozidla nebo zvyšování hladiny vodního sloupce se voda nestačí odvádět pryč a mezi pneumatikou a vozovkou vznikne souvislá vrstva vody.

Nejčastěji tento jev nastává ve vyjetých kolejích naplněných vodou.

<https://www.bezpecnecesty.cz/cz/bezpecna-jizda-v-aute/aquaplaning>

Vyrovnání smyku

Úvodem je nutno zdůraznit, že primárně je nutno vzniku smyku předcházet. Když už k němu dojde, je nutno dodržet základní zásady:

- vymáčknout spojku
- nebrzdit
- neakcelarovat
- nepřecházovat rychlostní stupně

- neuvolňovat spojku prudce
- při nedotáčivém smyku držet volant ve směru jízdy, volantem pouze vyrovnávat, aby vůz zůstal na silnici
- při přetáčivém smyku natočit volant proti vybočení zádí a sešlápnout spojku (když se zád' auta natočí doprava, točte volantem doprava a naopak
- dráha vozu by se měla vyrovnat a měli byste zůstat na silnici

<https://www.youtube.com/watch?v=QLkmp34VB0A>

Prasknutí pneumatiky – správná reakce

Každé prasknutí je nebezpečné nezávisle na tom, jestli se jedná o pneumatiku přední nebo zadní. Bouchnutí přední pneumatiky dává o sobě znát jako silné škubnutí a táhnutí volantu na stranu poškozeného kola. Bouchnutí zadního kola se projeví jako náhlé sednutí vozu dolů. Zadní část vozu začne najednou drncat nebo se chovat jako při jízdě na kluzkém povrchu.



Prasknutí pneumatiky na řízené ose v těžkém dodávkovém automobilu, autobusu, v nákladním voze či v těžkých průmyslových strojích se vždy projeví ztrátou ovladatelnosti. Vysoký profil pneumatiky se náhle propadne a velká hmotnost vozu násobí sílu působící na část vozu, kde pneumatika praskla.

1. Pouze a jedině správná pozice za volantem a jeho pevné držení oběma rukama umožní ovládat automobil při náhlé situaci jako je prasknutí pneumatiky – řízení téměř vleže na sedačce nebo řízení jednou rukou značně zpomaluje ochranné reakce.
2. Vyplatí se čas od času procvičovat techniky bezpečné jízdy, díky kterým se dá vybrat kontra pohyb utíkajícího zadku nebo převracení dopředu spojené s táhnutím do strany. Když praskne pneumatika, je třeba neprodleně reagovat protipohybem.
3. Zachovejte chladnou hlavu – celá řada osobních automobilů je schopna zachovat rovnováhu dokonce i ve vyšších rychlostech (zvláště ty na pneumatikách nízko profilových), pokud se prudce nehýbe volantem.
4. Postupně pouštějte pedál plynu – rychlé sejmutí nohy může narušit rovnováhu vozu.

5. Nezašlápněte brzdový pedál- jedná se o velkou chybu, obvykle se snažím spíše udržet vozidlo v pohybu. Rychlé brzdění zvyšuje sílu stahující vůz do boku.
6. Pokud už máte kontrolu nad vozem, nechte ho pozvolna ztrácet rychlost – postupně brzdit je možné v rychlosti okolo 50 – 40 km/h.
7. Po bouchnutí přední pneumatiky je možné velmi opatrně zatáhnout ruční brzdu (pouze v situaci, kdy zadní kola fungují!) – to umožňuje přenesení části zatížení na zadní osu a odlehčení přední osy.
8. Jedno z velmi těžkých řešení – pokud nemůžete žádným způsobem získat kontrolu nad vozidlem, dodejte plyn – čím více, tím méně dynamické je auto. Obtížnost úkonu vězí v překonání psychiky a zautomatizovaných reakcí, které nás vedou k zastavení vozidla v situaci ohrožení.

Na chvíli je tak možné ovládat síly stahující automobil do boku. Snižuje se energie potřebná na udržení volantu. Optimální je přidání plynu krátce po bouchnutí, aby vozidlo „vyjelo“ z největších problémů. Po fázi zrychlení a stabilizace vozu nastupuje fáze, kdy je potřeba postupně zpomalovat.

POZOR! Stáčejší se volant je obtížné udržet jednou rukou dokonce i malou chvíli – při vysoké rychlosti řízení jednou rukou může skončit celkovou ztrátou kontroly nad vozidlem.

Příčiny prasknutí pneumatiky

Existuje mnoho příčin, proč pneumatika praskne za jízdy. Obvykle je to výsledek nesprávného užívání pneumatiky nebo jejího nadměrného opotřebování.

Mezi nejčastější příčiny prasknutí patří:

- Jízda s příliš nízkým tlakem v pneumatice (3/4 případů)
- Najetí na tvrdý nebo ostrý předmět (například kámen, kovové špičaté předměty)
- Přetížení vozidla způsobující přehřátí pneumatiky
- Tlak vzduchu překračující hranice dané výrobcem pneumatiky
- Nadměrné opotřebování nebo věk pneumatiky
- Výrobní vada pneumatiky (obvykle se objeví v průběhu několika prvních najetých tisíců km)
- Jízda s poškozeným brzdovým systémem způsobující zahřátí kola

5.16 Přeprava osob vozidlem

Přepravovaná osoba je povinná:

- být za jízdy připoutána na sedadle bezpečnostním pásem,
- užívat za jízdy na motocyklu nebo mopedu ochrannou přilbu schváleného typu, kterou má nasazenou a řádně připevněnou na hlavě,
- neohrožovat svým chováním bezpečnost provozu na pozemních komunikacích, zejména neomezovat řidiče v bezpečném ovládní vozidla,
- dbát pokynů řidiče, zejména při nastupování do vozidla a vystupování z něj,
- nesmí vyhazovat z auta žádné předměty.

§ 6

(1) Řidič motorového vozidla je kromě povinností uvedených v § 4 a 5 dále povinen

a) být za jízdy připoután na sedadle bezpečnostním pásem, pokud jím je sedadlo povinně vybaveno podle zvláštního právního předpisu2),

b) nepřepřavovat ve vozidle kategorie M1, N1, N2 nebo N32), které není vybaveno zádržným bezpečnostním systémem,

1. dítě mladší tří let,

2. dítě menší než 150 cm na sedadle vedle řidiče,

c) přepřavovat ve vozidle kategorie M1, N1, N2 nebo N32), které je vybaveno zádržným bezpečnostním systémem, dítě, jehož tělesná hmotnost nepřevyšuje 36 kg a tělesná výška nepřevyšuje 150 cm, pouze za použití dětské autosedačky; při této přepravě

1. dítě musí být umístěno v dětské autosedačce, která odpovídá jeho hmotnosti a tělesným rozměrům,

2. na sedadle, které je vybaveno airbagem, který nebyl uveden mimo činnost, nebo pokud byl uveden mimo činnost automaticky, nesmí být dítě v dětské autosedačce přepřavováno čelem proti směru jízdy,

d) umístit a upevnit dětskou autosedačku na sedadle a dítě do dětské autosedačky podle podmínek stanovených výrobcem dětské autosedačky v návodu k použití této dětské autosedačky,

e) přepřavovat ve vozidle kategorie M1, N1, N2 nebo N32), které je vybaveno zádržným bezpečnostním systémem, dítě, jehož tělesná hmotnost převyšuje 36 kg nebo tělesná výška převyšuje 150 cm, pouze je-li dítě za jízdy připoutáno bezpečnostním pásem,

f) přepřavovat ve vozidle kategorie M1 a N1 2), které je vybaveno zádržným bezpečnostním systémem a ve kterém jsou na zadním sedadle již umístěny 2 dětské autosedačky a nedostatek prostoru neumožňuje umístit třetí dětskou autosedačku, třetí dítě starší 3 let a menší než 150 cm na zadním sedadle pouze, je-li toto dítě za jízdy připoutáno bezpečnostním pásem,

g) poučit osoby starší 3 let nebo osoby je doprovázející přepřavované ve vozidle kategorie M2 a M3 2), které je vybaveno zádržným bezpečnostním systémem, o povinnosti použít zádržný bezpečnostní systém, pokud tato informace není zajištěna jiným způsobem,

h) mít za jízdy na motocyklu nebo na mopedu na hlavě nasazenou a řádně připevněnou ochrannou přilbu schváleného typu podle zvláštního právního předpisu²⁾ a chránit si za jízdy zrak vhodným způsobem, například brýlemi nebo štítem, pokud tím není snížena bezpečnost jízdy, například za deště nebo sněžení.

§ 48

Přeprava osob

- (1) Řidič nesmí připustit, aby počet přepravovaných osob starších 12 let překročil počet povolených míst určených k přepravě osob.
- (2) V motorovém nebo jeho přípojném vozidle, které je určeno pro přepravu osob, se smějí na povolených místech přepravovat osoby pouze do přípustné užitečné hmotnosti, počet osob starších 12 let však nesmí převyšovat počet povolených míst.
- (3) Odstavec 2 platí i pro přepravu osob v kabině řidiče nákladního automobilu.
- (4) Ve zvláštním motorovém vozidle nesmějí být přepravovány osoby mladší 15 let.
- (5) V jiném přípojném vozidle, než které je určeno pro přepravu osob, je přeprava osob, s výjimkou případů podle § 51, zakázána.
- (6) Ustanovení odstavců 1 a 2 neplatí pro přepravu zraněné a jinak na zdraví ohrožené osoby v homologovaném mobilním záchranném prostředku, určeném pro odsun zraněných a jinak na zdraví ohrožených z exponovaného terénu, přepravovaném v záchranném vozidle Horské služby a nezbytnou přepravu záchranářů. Ustanovení odstavce 5 neplatí pro přípojně vozidlo Horské služby při přepravě zachraňované osoby.

5.17 ZIP

Přejíždět z jednoho jízdního pruhu do druhého smí řidič jen tehdy, neohrozí-li a neomezí-li řidiče jedoucího v jízdním pruhu, do kterého přejíždí; přitom musí dávat znamení o změně směru jízdy. ***Při souběžné jízdě umožní řidiči vozidel jedoucích v průběžném pruhu řidičům vozidel do tohoto pruhu přejíždějících z pruhu, který přestal být průběžným, vjet tak, aby se vozidla jedoucí v průběžném pruhu a vozidla do něho přejíždějící mohla řadit střídavě po jednom do jízdního proudu průběžného pruhu.*** Tam, kde se dva jízdní pruhy sbíhají v jeden, aniž by bylo zřejmé, který z nich je průběžný, nesmí řidič jedoucí v levém jízdním pruhu ohrozit řidiče jedoucího v pravém jízdním pruhu.

Pravidlo „ZIPU“ není nijak složité. Podívejte se na: <http://www.youtube.com/watch?v=gxuvVDco4rA>

Přestože tento úkon opravdu není složitý, mají s ním někteří řidiči velký problém. Tento ale spočívá v úplně něčem jiném, než v nepochopení pravidla „zipování“. Bez ohleduplnosti to nepůjde nikdy!

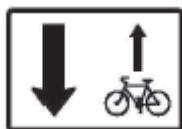
5.18 Vztah řidiče k cyklistům

- Řidič nesmí ohrozit cyklistu přejíždějícího pozemní komunikaci na přejezdu pro cyklisty. (doposud toto privilegium cyklisté neměli). Cyklista však smí vozovku přejíždět jen tehdy, pokud s ohledem na vzdálenost a rychlost jízdy přijíždějících vozidel nedonutí jejich řidiče k náhlé změně směru nebo rychlosti jízdy.
- Při vjíždění na jízdní pruh pro cyklisty nesmí řidič ohrozit cyklistu jedoucího v tomto pruhu. Do jízdního pruhu pro cyklisty může řidič vjíždět pouze při objíždění, předjíždění, odbočování, otáčení, vjíždění na pozemní komunikaci, nebo vyžadují-li to zvláštní okolnosti, například není-li mezi vyhrazeným jízdním pruhem a okrajem vozovky dostatek místa. Pozor na vodorovnou dopravní značku V 20 „Piktogramový koridor pro cyklisty“ Zde cyklista žádná privilegia ze zákona nemá, značka jen upozorňuje řidiče ostatních vozidel na zvýšený pohyb cyklistů v této oblasti.
- Řidič odbočující vpravo i vlevo musí dát přednost cyklistům jedoucím ve vyhrazeném jízdním pruhu, který v takovém případě přejíždí.
- Do cyklistické zóny smí řidič vjíždět jen tehdy, je-li to jeho vozidlu povoleno vyznačením ve spodní části značky. Potom zde může jet rychlostí nejvýše 30 km/h, nesmí ohrozit cyklisty, musí vůči nim dbát zvýšené ohleduplnosti. Stání je zde povoleno jen na místech označených jako parkoviště. Naopak cyklisté nesmí motorovým vozidlům bránit v jízdě, musí jim jízdu umožnit.



- Pohybují-li se pomalu nebo stojí-li vozidla za sebou při pravém okraji vozovky, může cyklista jedoucí stejným směrem tato vozidla předjíždět nebo objíždět z pravé strany po pravém okraji vozovky nebo krajnici, pokud je vpravo od vozidel dostatek místa; přitom je povinen dbát zvýšené opatrnosti. To neplatí, odbočuje-li vozidlo vpravo a dává-li znamení o změně směru jízdy.

- Pokud je to povoleno značkou E12b



umístěnou pod značkou B 2



a řidič jiného vozidla je o tom informován značkou E 12a,

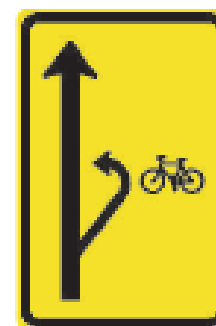


umístěnou pod značkou IP 4b



mohou cyklisté projíždět jednosměrnou pozemní komunikací v protisměru. Řidič musí svou jízdu tomuto přizpůsobit a cyklistu nesmí ohrozit.

- Značka IS 20 „Návěst před křižovatkou pro cyklisty“ v tomto tvaru je značka návěstí doporučeného odbočení cyklistů vlevo. Změnila se barva provedení značky. Původní barva značky byla bílá. Vzhledem k tomu, že přechodná ustanovení ukládají výměnu všech značek až do 31. prosince 2025, budeme se prozatím setkávat s oběma provedeními této značky.



6 Dopravní nehody

6.1 Co je dopravní nehoda

[Zákon č. 361/2002 Sb.](#), o silničním provozu - § 47

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

Řidič, který měl účast na dopravní nehodě, je povinen:

- neprodleně zastavit vozidlo,
- zdržet se požití alkoholického nápoje a jiných návykových látek po nehodě po dobu, do kdy by to bylo na újmu zjištění, zda před jízdou nebo během jízdy požil alkoholický nápoj nebo návykovou látku, vždy však do doby příjezdu policisty v případě, že jsou účastníci nehody povinni ohlásit,
- učinit opatření k zabránění vzniku škody osobám nebo věcem, pokud tato hrozí v důsledku dopravní nehody,
- spolupracovat při zjišťování skutkového stavu.

Účastníci dopravní nehody jsou povinni

- učinit vhodná opatření, aby nebyla ohrožena bezpečnost provozu na pozemních komunikacích v místě dopravní nehody; vyžadují-li to okolnosti, jsou oprávněni zastavovat jiná vozidla,
- oznámit, v případech stanovených tímto zákonem, nehodu policii; došlo-li k zranění, poskytnout podle svých schopností první pomoc a k zraněné osobě přivolat poskytovatele zdravotnické záchranné služby,
- označit místo dopravní nehody,
- umožnit obnovení provozu na pozemních komunikacích, zejména provozu vozidel hromadné dopravy osob,
- neprodleně ohlásit policii poškození pozemní komunikace, obecně prospěšného zařízení nebo životního prostředí, pokud k němu při dopravní nehodě došlo,
- prokázat si na požádání navzájem svou totožnost a sdělit údaje o vozidle, které mělo účast na dopravní nehodě,
- v případech, kdy nevznikne povinnost oznámit nehodu policii, sepsat společný záznam o dopravní nehodě, který podepíší a neprodleně předají pojistiteli; tento záznam musí obsahovat identifikaci místa a času dopravní nehody, jejích účastníků a vozidel, její příčiny, průběhu a následků.

6.2 Účastníci dopravní nehody

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

1. **neprodleně ohlásit dopravní nehodu policistovi**, zdržet se jednání, které by bylo na újmu řádného vyšetření dopravní nehody, musí-li se však situace vzniklá dopravní nehodou změnit, zejména je-li to nutné k vyproštění nebo ošetření zraněné osoby nebo k obnovení provozu na pozemních komunikacích, především provozu vozidel hromadné dopravy osob, vyznačit situaci a stopy,
2. **setrvat na místě dopravní nehody až do příchodu policisty** nebo se na toto místo neprodleně vrátit po poskytnutí nebo přivolání pomoci nebo ohlášení dopravní nehody.

<https://www.youtube.com/watch?v=URyQeTR-9nk>

Statistiky dopravní nehodovosti naleznete zde:

<https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d>

6.3 Záznam nehody

ZÁZNAM O DOPRAVNÍ NEHODĚ

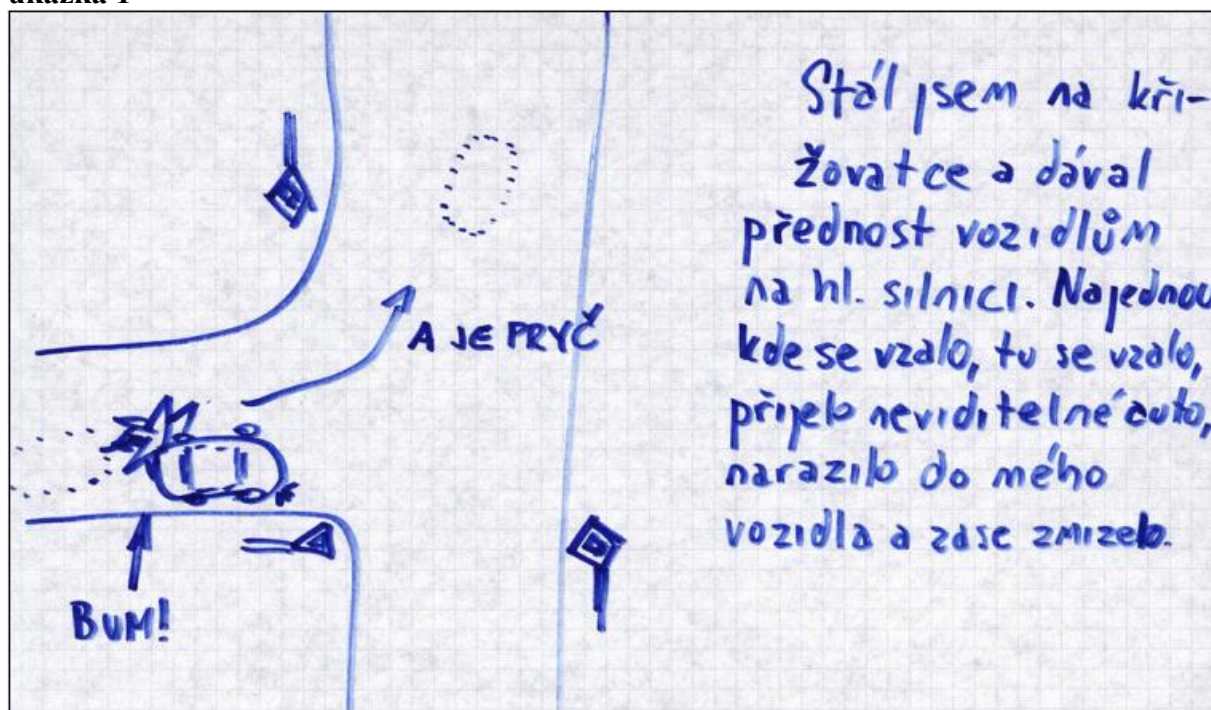
1. Datum nehody: Čas: Místo: Místo: Zranění vč. lehčího: ne ano	
2. Více než škoda na jiných: vozících než A a B: předmětech: ne ano	
3. Zvěřič jména, adresy, stát: ...	
VOZIDLO A 4. Pojistník/pojistitel (dle dokladu o pojištění): PŘÍJMENÍ: Jméno: Adresa: PSČ: Stát: Tel./e-mail: 5. Vozidlo: MOTOROVÉ VOZIDLO: PŘÍPOJNÉ VOZIDLO: Tov. značka, typ: Registrace: Stát registrace:	
6. Pojistitel (dle dokladu o pojištění): NÁZEV: Číslo poj. smlouvy: Číslo zelené karty: Doklad o pojištění nebo zelená karta platná od: Pobočka (obch. zast. nebo makléř): NÁZEV: Adresa: Stát: Tel./e-mail: Je vozidlo pojištěno havarijní? ne ano	
7. Řidič (dle řidičského průkazu): PŘÍJMENÍ: Jméno: Datum narození: Adresa: Stát: Tel./e-mail: Číslo řidičského průkazu: Skupina (A, B, ...): Platnost řidičského průkazu do:	
12. OKOLNOSTI NEHODY K upřesnění nářadu označte křížkem odpovídající políčka 1. *parkovalo/stálo 2. *vyjždělo z parkoviště/otevřené dveře 3. zaparkovalo 4. vyjždělo z parkoviště, soukromého pozemku, polní cesty 5. vyjždělo na parkoviště, soukromého pozemku, polní cesty 6. vyjždělo na křiž. objezd 7. jelo na kruhovém objezdu 8. najelo zezadu při jízdě stejným směrem ve stejném pruhu 9. jelo souběžně v jiném jízdním pruhu 10. měnilo jízdní pruh 11. předjíždělo 12. odbočovalo vpravo 13. odbočovalo vlevo 14. couvalo 15. vjelo do protisměru 16. přejíždělo zprava (ne křižovatkou) 17. nerespektovalo přednost v jízdě, nebo čerpanou na semaforu 18. udejte počet označených políček	
13. Náhled nehody v okamžiku střetu 1. směr jízdy vozidla A, 2. směr jízdy vozidla B, 3. dopravní značení, 4. dopravní značení, 5. jiný náhled	
10. Označte šipkami body vzájemného střetu na vozidle A: 11. Viditelné poškození na vozidle A: 14. Vlastní poznámky:	
15. Podpis řidičů: 16. Vlastní poznámky:	

Všechny kolonky v záznamu o dopravní nehodě se vyplňují tak, jak je u nich přehledně vyznačeno. (řidič podle řidičského průkazu, pojistník podle dokladu o pojištění, vozidlo podle osvědčení o registraci vozidla).

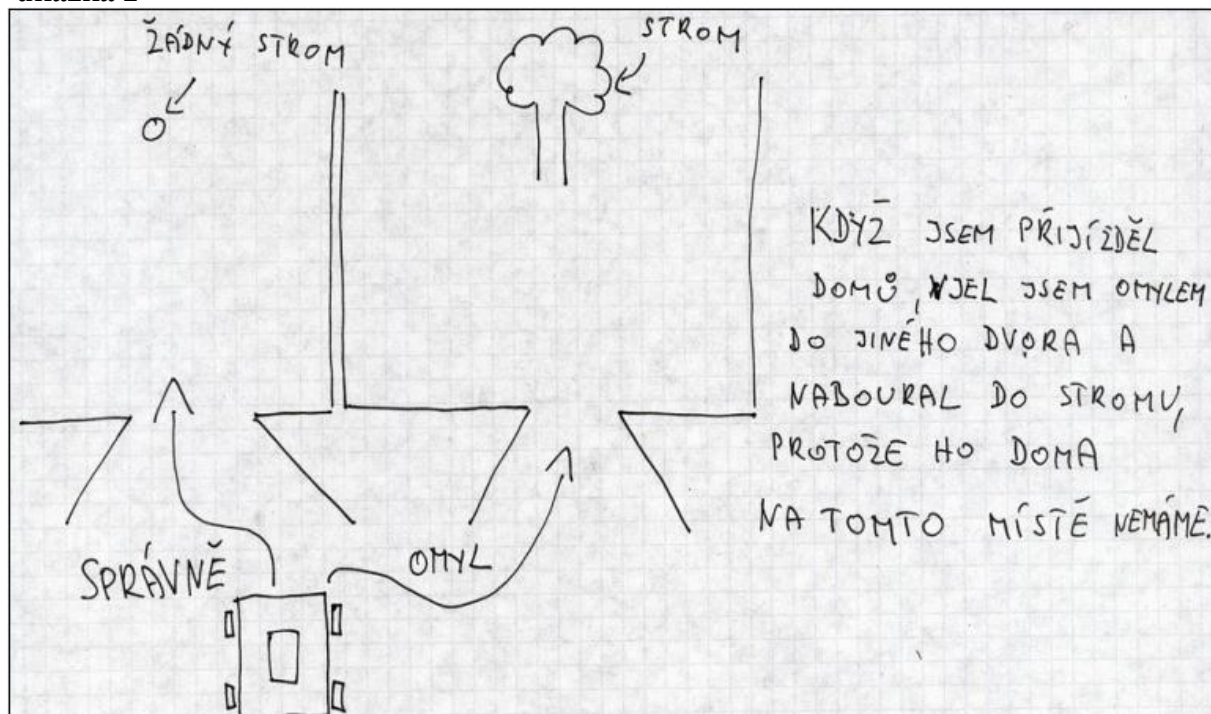
Je však nutno zdůraznit, že účastníci dopravní nehody musí vyplnit i prostřední (bílý) sloupec, kde každý zaškrtně pole u příslušné okolnosti.

Do posledního pole je pak nutno zapsat počet zaškrtnutých políček!

ukázka 1



ukázka 2



7. Odborná způsobilost řidičů

7.1 Základní pojmy

Řidič

- účastník provozu na pozemních komunikacích, který řídí motorové nebo nemotorové vozidlo anebo tramvaj,
- jezdec na zvířeti,
- vozka, který řídí potahové vozidlo.

Vozidlo

- motorové vozidlo,
- nemotorové vozidlo,
- tramvaj.

Motorové vozidlo:

- nekolejové vozidlo poháněné vlastní pohonnou jednotkou,
- trolejbus.

Nemotorové vozidlo:

- vozidlo pohybující se pomocí lidské nebo zvířecí síly (například jízdní kolo, ruční vozík nebo potahové vozidlo).

7.2 Řidič a jeho povinnosti

Při účasti na provozu na pozemních komunikacích je řidič povinen:

- Užít vozidlo, které splňuje technické podmínky stanovené [zákonem č. 56/2001 Sb.](#), o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích.
- Věnovat se plně řízení vozidla a sledovat situaci v provozu na pozemních komunikacích.
- Přizpůsobit jízdu technickým vlastnostem vozidla.
- Dbát zvýšené opatrnosti zejména vůči dětem, osobám s omezenou schopností pohybu a orientace, osobám těžce zdravotně postiženým a zvířatům, brát ohled na vozidlo přepravující děti, řidiče začátečníka nebo osobu těžce zdravotně postiženou označené podle prováděcího právního předpisu a na výcvikové vozidlo označené podle zvláštního právního předpisu,
- Odstranit na místě závadu, nemůže-li tak učinit, smí v jízdě pokračovat přiměřenou rychlostí jen do nejbližšího místa, kde lze závadu odstranit, přitom musí učinit takové opatření, aby během jízdy nebyla ohrožena bezpečnost provozu na pozemních komunikacích a nedošlo k poškození pozemní komunikace ani životního prostředí,
- Podrobit se na výzvu policisty, vojenského policisty, zaměstnavatele, ošetřujícího lékaře nebo strážníka obecní policie vyšetření ke zjištění, zda není ovlivněn alkoholem nebo jinou návykovou látkou.
- snížit rychlost jízdy nebo zastavit vozidlo před přechodem pro chodce, sníží-li rychlost jízdy nebo zastaví-li vozidlo před přechodem pro chodce i řidiči ostatních vozidel jedoucích stejným směrem,
- Zajistit bezpečnost přepravované osoby nebo zvířete a bezpečnou přepravu nákladu.
- Zabezpečit přepravované zvíře tak, aby neohrozilo řidiče a přepravované osoby,
- Zajistit, aby k jízdě byl připraven potřebný počet způsobilých a náležitě poučených osob, jestliže to vyžaduje bezpečnost provozu na pozemních komunikacích,
- Mít na sobě oděvní doplňky s označením z retroreflexního materiálu stanovené prováděcím právním předpisem podle § 56 odst. 8, nachází-li se mimo vozidlo na pozemní komunikaci mimo obec v souvislosti s nouzovým stáním; to neplatí pro řidiče motocyklu, mopedu a nemotorového vozidla.

7.3 Řidič nesmí

1. Požít alkoholický nápoj nebo užít návykovou látku během jízdy.
2. Řídit vozidlo nebo jet na zvířeti bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo užití návykové látky nebo v takové době po požití alkoholického nápoje nebo užití návykové látky, kdy by mohl být ještě pod jejich vlivem.
3. Řídit vozidlo nebo jet na zvířeti, jestliže je jeho schopnost k řízení vozidla nebo jízdě na zvířeti snížena v důsledku jeho zdravotního stavu.
4. Předat řízení vozidla nebo svěřit zvíře osobě, která nesplňuje podmínky podle § 3 odst. 2 a 3 [zákona č. 361/2000 Sb.](#), nebo která je pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky nebo jejíž schopnost k řízení vozidla nebo jízdě na zvířeti je snížena v důsledku jejího zdravotního stavu.
5. Vyhazovat předměty z vozidla.
6. ohrozit nebo omezit chodce, který přechází pozemní komunikaci po přechodu pro chodce nebo který zjevně hodlá přecházet pozemní komunikaci po přechodu pro chodce, v případě potřeby je řidič povinen i zastavit vozidlo před přechodem pro chodce; tyto povinnosti se nevztahují na řidiče tramvaje,
7. Ohrozit chodce přecházející pozemní komunikaci, na kterou řidič odbočuje, při odbočování na místo ležící mimo pozemní komunikaci, při vjíždění na pozemní komunikaci a při otáčení nebo couvání.
8. Obtěžovat ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích ani jiné osoby nadměrným hlukem, znečišťováním ovzduší, rozstřikováním kaluží, bláta nebo zbytečným ponecháním motoru stojícího vozidla v chodu.
9. Při jízdě vozidlem držet v ruce nebo jiným způsobem telefonní přístroj nebo jiné hovorové nebo záznamové zařízení.

7.4 Kdo může řídit motorové vozidlo

Řídit motorové vozidlo může pouze:

- osoba, která je držitelem příslušného řidičského oprávnění,
- žadatel o řidičské oprávnění, který se pod dohledem učitele autoškoly podrobuje výcviku v řízení motorového vozidla nebo skládá zkoušku z řízení motorového vozidla,
- osoba, která se pod dohledem učitele autoškoly připravuje k přezkoušení z odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel nebo skládá zkoušku v rámci tohoto přezkoušení.

Podle nové právní úpravy budeme v provozu potkávat žadatele o řidičské oprávnění skupin AM, A1, A2 a A, kteří budou motocykl řídit samostatně, bez přítomnosti učitele případně zkušebního komisaře na motocyklu. Žadatel bude doprovázen jiným motocyklem nebo automobilem. Bude nutno dbát zvýšené opatrnosti zejména vůči začátečníkovi. Pokud to bude možné, nebudeme se mezi tato vozidla zařazovat. Chvilé trpělivosti se vždy vyplatí!

Řidič motorového vozidla musí mít při řízení u sebe:

- řidičský průkaz, to neplatí, je-li držitelem platného řidičského průkazu České republiky



- osvědčení o registraci vozidla, to neplatí, pokud je vozidlo zapsáno v registru silničních vozidel



- doklad prokazující pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla

1. MEZINÁRODNÍ AUTOMOBILOVÁ POJISTOVACÍ KARTA 1. INTERNATIONAL MOTOR INSURANCE CARD 2. Carte Internationale d'Assurance Automobile		ORIGINAL																																													
2. Vyjádření z pověření ČESKÉ KANCELÁŘE POJISTITELŮ, PRAHA 2. Issued under the authority of ČESKÁ KANCELÁŘ POJISTITELŮ, PRAHA																																															
3. Platná - Valid From: DD MM Year To: DD MM Year (Only for vehicles) (Jen pro vozidla) 6. Třída vozidla (vehicle class) Registration No. (and motor chassis or engine No.) 7. Jméno a adresa pojistitelky (náměstitele vozidla) - Name and Address of the Policyholder (or User of the vehicle)	4. Číslo záznamu karty Serial and Policy Numbers CZ /0014/ 5. Třída a typ vozidla Category and make of vehicle																																														
This card is not valid in countries where it has been issued. This card is not valid in countries for which the relevant law has been issued.																																															
<table border="1"> <tr> <td>A</td><td>B</td><td>CY</td><td>CZ</td><td>D</td><td>DK</td><td>E</td><td>EST</td><td>F</td><td>FR</td><td>GB</td><td>GR</td><td>H</td><td>I</td><td>ISL</td> </tr> <tr> <td>IS</td><td>L</td><td>LT</td><td>LV</td><td>M</td><td>NL</td><td>NL</td><td>P</td><td>PL</td><td>S</td><td>SK</td><td>SLO</td><td>CH</td><td>AL</td><td>AND</td> </tr> <tr> <td>RO</td><td>I</td><td>BY</td><td>BY</td><td>HR</td><td>HR</td><td>HR</td><td>MA</td><td>MD</td><td>MD</td><td>MD</td><td>MD</td><td>MD</td><td>MD</td><td>MD</td> </tr> </table>			A	B	CY	CZ	D	DK	E	EST	F	FR	GB	GR	H	I	ISL	IS	L	LT	LV	M	NL	NL	P	PL	S	SK	SLO	CH	AL	AND	RO	I	BY	BY	HR	HR	HR	MA	MD	MD	MD	MD	MD	MD	MD
A	B	CY	CZ	D	DK	E	EST	F	FR	GB	GR	H	I	ISL																																	
IS	L	LT	LV	M	NL	NL	P	PL	S	SK	SLO	CH	AL	AND																																	
RO	I	BY	BY	HR	HR	HR	MA	MD	MD	MD	MD	MD	MD	MD																																	
8. Tato karta byla vydána (jméno a adresa pojistitelky) This Card has been issued by: UNIGA pojišťovna, a.s. Europe 120, 160 12 Praha 6		9. Podpis (a pečeť) Signature of Insurer																																													

- doklad o zdravotní způsobilosti, pokud jde o řidiče, který je povinen se podrobit pravidelné lékařské prohlídce nejdříve šest měsíců před dovršením 65 a 68 let věku a nejpozději v den dovršení stanoveného věku, po dovršení 68 let věku pak každé dva roky.

7.5 Bezpečnostní školení řidičů

- Povinnost absolvovat školení vyplývá ze [zákoníku práce](#) (vstupní školení - § 37 odst. 5, školení v průběhu zaměstnání - § 103 odst. 2 a 3, pro zaměstnance povinnost se zúčastnit těchto školení stanoví § 106 odst. 4 písm. a)).
- Toto školení, jehož hlavní náplní je bezpečnost práce, se provádí v rozsahu činností, které zaměstnanec vykonává.
- Pro školení není zapotřebí kvalifikace lektora.
- Ověření znalostí je možno provádět pohovorem, zkouškou, testy - jsou nejvěrohodnější a nejrychlejší.
- Bezpečnostní školení jako službu zaměstnavatelům mohou zajišťovat autoškoly, které mohou vystavit podle typu školení doklad (kartička s vyznačením školení).
- Jakýkoliv doklad o školení musí být zaměstnavatelem veden tak, aby jej mohl předložit kontrolnímu orgánu.

7.6 Zdokonalování odborné způsobilosti řidičů

Řidiči referentských vozidel jsou povinni podrobit se školení řidičů podle [zákona č. 262/2006 Sb.](#) – zákoníku práce

Tento zákon ukládá zaměstnavateli:

- povinnost zajistit svým zaměstnancům školení o právních a o ostatních předpisech k zajištění BOZP,
- pravidelně ověřovat jejich znalost a soustavně vyžadovat a kontrolovat jejich dodržování.
- podle [zákoníku práce](#) se školení řidičů a ověření znalostí musí zúčastnit každý zaměstnanec, který fyzicky řídí vozidlo.

V tomto případě se však tento zákon z hlediska obsahu a rozsahu školení a ověření znalostí neodvolává na žádný jiný právní předpis, podle kterého by toto školení mělo být prováděno.

Provedení školení a ověření znalostí musí být však prokazatelně zadokumentováno.

8. Zdravotní způsobilost řidičů

8.1 Zdravotní způsobilost

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

- Zdravotní způsobilost posuzuje a posudek o zdravotní způsobilosti vydává posuzující lékař.
- Zdravotně způsobilý k řízení motorového vozidla není ten, kdo má poruchy chování způsobené závislostí na alkoholu nebo jiných psychoaktivních látkách podle posudku o zdravotní způsobilosti.

Posuzujícím lékařem se pro účely tohoto zákona rozumí:

- lékař se způsobilostí v oboru všeobecné praktické lékařství nebo v oboru praktický lékař pro děti a dorost registrujícího poskytovatele ambulantní zdravotní péče (dále jen "registrující poskytovatel"),
- lékař poskytovatele pracovnělékařských služeb,
- lékař uvedený v písmenu a) kteréhokoliv poskytovatele této ambulantní zdravotní péče, jde-li o posuzovanou osobu, která nemá registrujícího poskytovatele nebo poskytovatele pracovnělékařských služeb.

Uchazeči o řidičské oprávnění absolvují lékařské prohlídky ještě před jeho získáním.

Po provedení pravidelné lékařské prohlídky vydá posuzující lékař řidiči **posudek o zdravotní způsobilosti**. Posudek o zdravotní způsobilosti **musí mít písemnou formu**.

Řidič je buď:

- **zdravotně způsobilý k řízení motorových vozidel,**
- zdravotně způsobilý k řízení motorových vozidel s podmínkou,
- zdravotně nezpůsobilý k řízení motorových vozidel.

V hodnocení zdravotní způsobilosti se uvede podmínka zdravotní způsobilosti.

Poznámka: Řidiči referentských vozidel pravidelným lékařským prohlídkám nepodléhají, avšak řidiči vozidel skupiny B, kteří řídí vozidlo v pracovně-právním vztahu a u nichž je řízení motorového vozidla druhem práce sjednaným v pracovní smlouvě, případně osoby samostatně výdělečně činné, jsou povinni těmto prohlídkám se podrobit:

§ 87

(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 odstavci 1 povinna se podrobit před zahájením výkonu činnosti uvedené v odstavci 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 odstavci 1, je povinen se podrobit pravidelné lékařské prohlídce nejdříve šest měsíců před dovršením 65 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 odstavci 1 nebo 3 (dále jen "povinná osoba") termín další pravidelné lékařské prohlídky kratší, než jsou lhůty uvedené v odstavci 2 nebo 3.

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

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

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

§89

Povinná osoba, která nemá platný posudek o zdravotní způsobilosti, je zdravotně nezpůsobilá k řízení motorových vozidel.

§ 125c

(1) Fyzická osoba se dopustí přestupku tím, že v provozu na pozemních komunikacích

e) řídí motorové vozidlo a

4. není držitelem platného posudku o zdravotní způsobilosti

(5) Za tento přestupek se uloží pokuta o 5 000 do 10 000 Kč a zákaz činnosti od šesti měsíců do jednoho roku

9 Pracovní režim

9.1 Pracovní režim řidiče

Pracovní dobu a dobu odpočinku upravuje [zákoník práce](#).

Důležitý bezpečnostní požadavek pro práci řidičů je nutnost řízení přerušovat a mít dostatečný odpočinek.

- § 5 [zákona č. 309/2006 Sb.](#) – zaměstnavatel je povinen organizovat práci a stanovit pracovní postupy tak, aby byly dodržovány zásady bezpečného chování na pracovišti a aby zaměstnanci nevykonávali činnosti jednotvárné a jednostranně zatěžující organismus. Nelze-li je vyloučit, musí být přerušovány bezpečnostními přestávkami.
- [Nařízení vlády č. 589/2006 Sb.](#) odst. 1 stanoví, že má-li zaměstnanec při práci nárok na bezpečnostní přestávku, započítává se tato přestávka do pracovní doby, odst. 2 stanoví, že připadne-li bezpečnostní přestávka na přestávky v práci na jídlo a oddech, započítává se přestávka v práci na jídlo a oddech do pracovní doby. 589/2006 Sb. je nařízení vlády, nikoli zákon

Důležité!

Nařízení vlády [č. 168/2002 Sb.](#) platí pro řidiče „referenty“ a ty, kteří používají svá soukromá vozidla na pracovních cestách se souhlasem zaměstnavatele.

Příloha č.1

Další požadavky na způsob organizace práce a pracovních postupů, které je zaměstnavatel povinen zajistit při provozování silniční dopravy

3. U zaměstnance, který řídí dopravní prostředek a na kterého se nevztahuje zvláštní právní předpis, (zákon o silniční dopravě) je zaměstnavatel povinen zajistit, aby

a) 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 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,

- b) během bezpečnostní přestávky nevykonával žádnou činnost vyplývající z jeho pracovních povinností, kromě dozoru na vozidlo a jeho náklad. Bezpečnostní přestávky a přestávky na jídlo a oddech se mohou slučovat; přestávky se neposkytují na začátku a na konci pracovní doby,
- c) vedl v listinné formě nebo technickým zařízením denní evidenci o době řízení dopravního prostředku a o čerpání bezpečnostních přestávek. Bezpečnostní přestávky a přestávky na jídlo a oddech se mohou slučovat; přestávky se neposkytují na začátku a na konci pracovní doby

9.2 Náhrada jízdních výdajů

9.2.1 Průměrná cena pohonných hmot

Vyhláška č. 511/2021 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.

10. prosince 2021 byla zveřejněna vyhláška č. 462/2021 Sb., o stanovení výše základních sazeb zahraničního stravného pro rok 2022.

Použije-li zaměstnanec na žádost zaměstnavatele silniční motorové vozidlo, s výjimkou vozidla poskytnutého zaměstnavatelem, přísluší mu za každý 1 km jízdy základní náhrada a náhrada výdajů za spotřebovanou pohonnou hmotu.

V souvislosti se současnou politickou situací jsou ceny pohonných značně pohyblivé a mění se tedy i příslušná legislativa. K 14. květnu 2022 byla už podruhé novelizována vyhláška č. 511/2021 Sb., a nynější stav nenásvědčuje tomu, že by došlo k zásadnímu zlepšení. Proto se doporučuje sledovat vývoj legislativy na příslušných webových stránkách, např.:

<https://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=2022&typeLaw=zakon&what=Rok>
<https://www.podnikatel.cz/clanky/schvaleno-cestovni-nahrady-jsou-opet-vyssi/>
<https://www.mpsv.cz/vyhlaskey-2>

10 Dopravní značky v silničním provozu

Přehled dopravních značek <http://www.zakruta.cz/autoskola-test-znacek>

1. ledna 2016 nabyla účinnosti [vyhláška č. 294/2015 Sb.](#), kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a kterou se zrušuje vyhláška č. 30/2001 Sb.

Tato vyhláška byla novelizována 21. března 2016 vyhláškou č. 84/2016 Sb.



Vybrané důležité změny:

A 12a Pozor chodci

Výstražná značka A 12a upozorňuje na pozemní komunikaci s možností zvýšeného výskytu chodců nebo jejich častého přecházení přes vozovku v místě, kde není zřízen přechod pro chodce.

Jedna z možností využití této výstražné značky bude ve spojení s vodorovnou značkou



V 7b – místo pro přecházení.



V 7b Místo pro přecházení

Je důležité vědět, že chodce na přechodu řidič nesmí **ohrožit ani omezit**, avšak chodce v místě pro přecházení nesmí jen **ohrožit**. Jelikož každý chodec není držitelem řidičského oprávnění, nemusí tento důležitý rozdíl znát. Neméně důležitá je podobnost (a tedy i snadná zaměnitelnost) s vodorovnou dopravní značkou V 8a Přejezd pro cyklisty. Rovněž cyklisté nemusí novou značku znát!

Zde řidič motorového vozidla cyklistu nesmí rovněž ohrožit, je proto nutné mít na zřeteli, že pokud cyklistu zaznameneáme v místě pro přecházení, bude se zde pohybovat rychleji než chodec.

B



4 Zákaz vjezdu nákladních automobilů
Omezení v jízdním pruhu

IP 21

V předchozí právní úpravě zákaz vjezdu neplatil pro nákladní a speciální automobily o největší povolené hmotnosti nepřevyšující 3 500 kg. Nyní je tato výjimka zrušena, **zákaz tedy platí i pro silniční motorová vozidla zařazená do kategorie**



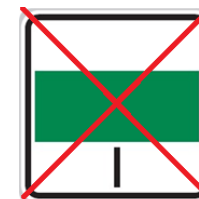
N1. Tedy automobily, které mají prostory pro cestující oddělené od prostoru pro náklad přepážkou.

Pro řidiče takových vozidel je důležité vědět, že na pozemní komunikaci opatřené dopravní značkou IP 21 Omezení v jízdním pruhu nesmí v takovém případě k jízdě užít levý jízdní pruh!



IP 1 Okruh

Značka označující dopravní okruh zřízený pro objíždění obce nebo její části doznala významných změn. Původní značka se zeleným pruhem byla zrušena a nahradila značka se symbolem okruhu na modrém podkladu. Barevné provedení této značky může být odlišné od modrého, jak uvádí příklad. Na značce může být uveden název okruhu, nebo jeho pořadové číslo od středu obce.



IP 18c Jízdní pruh pro pomalá vozidla

Značka vyznačuje přídatný jízdní pruh na dálnici nebo silnici pro motorová vozidla určený pro vozidla, která zde nedosáhnou rychlosti jízdy alespoň 80 km/h. Jiná vozidla pak tento pruh používají, jestliže je jejich rychlost jízdy výrazně nižší než rychlost jízdy ostatních vozidel.

Dřívější právní úprava stanovovala předmětnou rychlost jízdy 60 km/h, nyní tedy byla tato rychlost zvýšena. Mnoho řidičů osobních vozů tento jízdní pruh považují za „jízdní pruh pro nákladní automobily“ a jízdu v nich mají za potupnou.

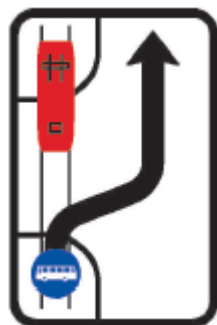


Dříve také tento jízdní pruh byl od ostatních oddělen vodorovnou dopravní značkou V3. Podélná čára souvislá doplněná čarou přerušovanou. V místě této značky tedy nebylo možno jízdní pruh pro pomalá vozidla opustit. V současné době je tento jízdní pruh oddělen dopravní značkou V 2b, vyjíždění z tohoto pruhu je tedy povoleno kdekoliv. Je dobré tedy vědět, že jízdní pruh pro pomalá vozidla je nyní otevřen i pro vozidla jedoucí rychleji než 80 km/h a není ostudou jej používat. Naopak, prospěje to nejen bezpečnosti, ale hlavně i plynulosti silničního provozu.



IP 23c Sjíždění vozidel veřejné hromadné dopravy osob z tramvajového pásu

Značka vyznačuje místo, kde autobus, který předtím jel po tramvajovém pásu, přejíždí do přilehlého jízdního pruhu. Podobně jako v případě vyjíždění z vyhrazeného jízdního pruhu má řidič autobus před řidiči jedoucími v přilehlém jízdním pruhu de facto přednost v jízdě.



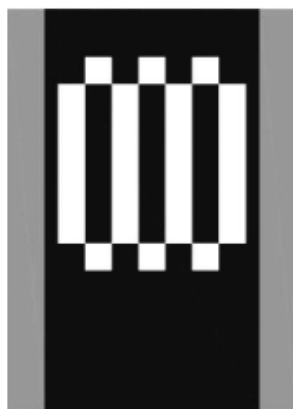
IZ 9a Zóna pro cyklisty

Značka vyznačuje oblast, kde kromě obecných pravidel silničního provozu platí zvláštní pravidla pro provoz v cyklistické zóně.

Podobně jako v pěší zóně, je do cyklistické zóny povolen vjezd jen těm vozidlům, která uvedena nápisem nebo vhodným symbolem ve spodní části značky. Tato vozidla se pak smějí pohybovat rychlostí nejvýše 30 km/h a jejich řidiči nesmí ohrozit projíždějící cyklisty. Stání je povoleno jen na místech označených jako parkoviště.

Pozn. Vyskytnou-li se v takto označené zóně křižovatky, na kterých není přednost v jízdě vyznačena dopravními značkami, bude řidič motorového vozidla dát přednost vozidlům přijíždějícím zprava a cyklistům v obou směrech.

V 8c Sdružený přechod pro chodce a přejezd pro cyklisty



Značka označuje přechod pro chodce sdružený s plochou určenou pro přejezd cyklistů přes pozemní komunikaci v místě křížení stezky pro chodce a cyklisty s jinou pozemní komunikací.

Důležitá poznámka:

Zatímco cyklistu na přejezdu pro cyklisty nesmí řidič jedoucí po pozemní komunikaci **ohrozit**, chodce na přechodu pro chodce nesmí **ohrozit ani omezit!**

Jiná práva zde má tedy cyklista a jiná chodec!

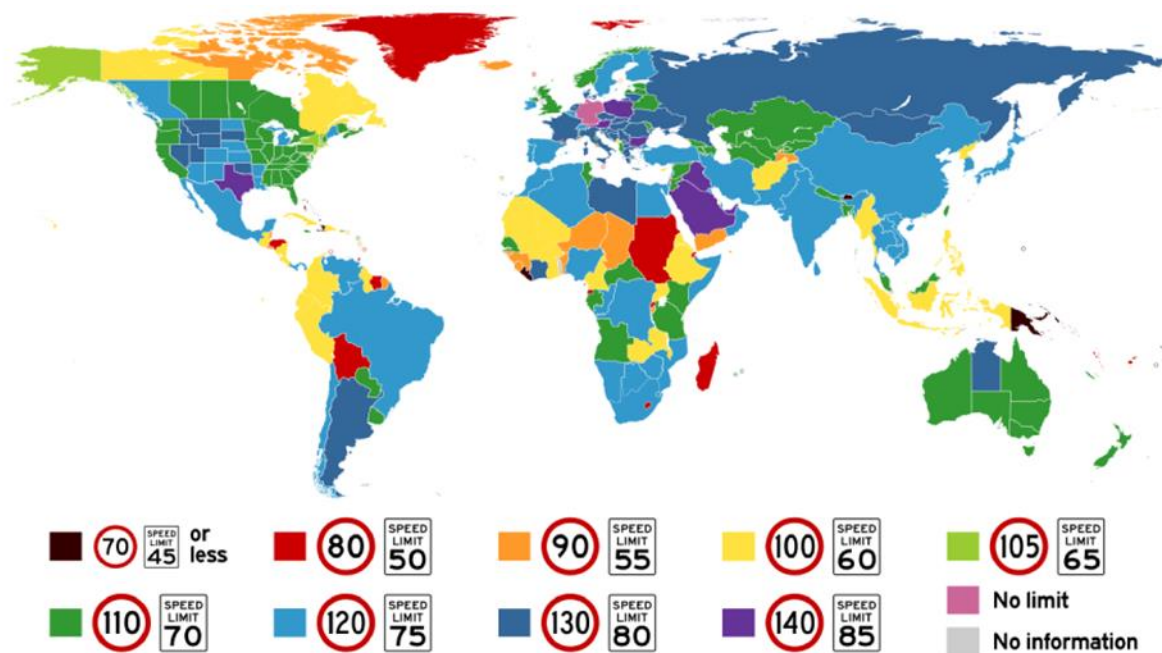
Nové testové otázky pro zkoušky z odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel - <https://www.noveotazky.cz/>

11. Pravidla provozu v zahraničí

11.1 Odlišnosti v pravidlech silničního provozu v zahraničí

V rámci mezinárodních odchylek v dopravních předpisech jistě každého napadne **směr jízdy**. Kdekdo ví, že vlevo se jezdí v Anglii, stejný způsob jízdy má ale také Irsko, Kypr nebo Malta a poměrně velké množství dalších zemí – z těch exotičtějších například Mauricius, Austrálie nebo Japonsko.

Co se týče nejvyšší povolené rychlosti, k přílišným extrémům se asi nedostaneme. Stejně jako u sousedů v Německu, je v řadě dálničních úseků jiných zemí maximální rychlost neomezená a tam kde je, jsou umístěny příslušné, omezující značky. Problém může pro Evropana, zvyklého používat metrický systém, nastat v momentě, kdy je konfrontován s údaji v mílech, případně v mílech za hodinu.



Před každou pracovní cestou je tedy více než rozumné se informovat o místních pravidlech a dopravních předpisech:

<https://www.uamk.cz/informace/mezinarodni-turisticke-informace>

11.2. Cestování v závislosti na opatření proti Covid 19

Pravidla pro vstup na území jednotlivých zemí se v současné době mění prakticky ze dne na den. Před každým vycestováním je nutno vyhledat aktuální pravidla cestování podle tzv. Covid semaforu:

<https://www.reflex.cz/clanek/lide-a-zeme/101780/prehledne-pravidla-cestovani-a-navratu-ze-zahranici-podle-semaforu-kde-je-cesko-rizikova-zeme.html>

12 Základy poskytování první pomoci

Základní postupy při poskytování první pomoci a řešení krizových situací – naleznete v e-learningovém kurzu [Základy poskytování první pomoci](#).

13 Závěr

13.1 Bezpečnostní desatero

1. Dodržujte nejvyšší dovolenou rychlost.

V obci 50 km/h, mimo obec 90 km/h, na dálnici 130 km/h, na silnici pro motorová vozidla 110 km/h. Pojedete bezpečně a zároveň snížíte spotřebu paliva vašeho vozidla

2. Při jízdě za zhoršených podmínek zpomalte.

Snížená viditelnost klade vyšší nároky na koncentraci řidiče. Déšť, sníh a náledí na silnici výrazně prodlužují brzdnou dráhu a zhoršují ovládání vozidla. Ve vysoké rychlosti tak snadno dostanete smyk.

3. Dodržujte bezpečnou vzdálenost za vozidlem jedoucím před vámi.

Obecně se řiďte pravidlem dvou sekund. Pokud řídíte nákladní vozidlo nebo autobus udržujte bezpečný odstup alespoň 3 sekundy. Ovšem pozor, tento rozestup funguje jen na suché vozovce! Tyto vzdálenosti považujte za minimální a spíše je prodlužujte!!!

<u>Rychlost</u>	<u>minimální vzdálenost</u>	<u>doporučená vzdálenost</u>
50 km/h	14 m	28 m
60 km/h	17 m	33 m
90 km/h	25 m	50 m
130 km/h	36 m	72 m
200 km/h	56 m	111 m

4. Sledujte situaci za vozidlem

Zejména při jízdě na dálnici. Počítejte s tzv. mrtvými úhly zrcátek.

5. Při sbíhání jízdních pruhů **respektujte pravidlo zipu.**

6. Jezděte vpravo.

Levý jízdní pruh je určen zejména pro předjíždění, nebo odbočení vlevo.

7. Používejte směrovky při předjíždění cyklistů.

A to i v případech, kdy nemusíte pohnout volantem. Jednak je to povinné ze zákona a navíc, řidič za vámi bude vědět, že před ním je nějaká překážka.

8. Zapněte výstražná směrová světla vždy, když se blížíte ke stojící koloně vozidel.

9. Nesledujte nehody v protisměru.

Zpomalujete tak svůj jízdní pruh a zvyšujete nebezpečí vzniku další nehody.

10. Nerozptylujte se. Věnujte svou plnou pozornost řízení vozidla. Netelefonujte za jízdy.

DŮLEŽITÉ:

Základním předpokladem k dosažení dobré úrovně a bezpečnosti při řízení motorového vozidla je znalost nejen dopravních ale i bezpečnostních předpisů. Dlouhodobě negativní trend ve vývoji počtu a následků dopravní nehodovosti v České republice si neustále vyžaduje nejen přijmout k tomu opatření, ale i neustálé změny v legislativě týkající se provozu na pozemních komunikacích a pravidel silničního provozu.

13.2 Jak nedostat pokutu

Téměř 90% přestupků silničních pravidel se týká těchto situací, pořadí podle četnosti a osvojte si tyto zásady:

- nepřekračujte předepsanou rychlost
- neporušujte povinnosti vyplývající z dopravních značek
- neporušujte ustanovení o osvětlení vozidla
- připoutejte se za jízdy
- jako cyklista používejte ochrannou přilbu
- nedržte v ruce při řízení vozidla telefon
- v žádném případě nesedejte za volant pod vlivem alkoholu, či omamných látek, drog, léků

13.3 Doporučené webové odkazy

Pro zdokonalení znalosti a informovanosti týkající se silniční dopravy je možné navštívit tyto weby:

[Ministerstvo dopravy ČR](#)

<http://etesty2.mdcr.cz/>

www.farcar.euweb.cz

<http://www.ibesip.cz>

[Rychlost v obci](#)

[Zipování](#)

<http://www.zakruta.cz/autoskola-test-znacek>

<http://www.zakruta.cz/autoskola-test-krizovatek>

<https://www.youtube.com/watch?v=plefI6BVE1g>