


Posouzení rizik při kontrole silničních přeprav nebezpečných věcí
složkami ozbrojených bezpečnostních sborů

Roman Knesl

Bakalářská práce
2012

 Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně
Fakulta logistiky a krizového řízení

Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně
Fakulta logistiky a krizového řízení
Ústav krizového řízení
akademický rok: 2011/2012

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Roman KNESL**
Osobní číslo: **L09405**
Studijní program: **B 3909 Procesní inženýrství**
Studijní obor: **Ovládání rizik**

Téma práce: **Posouzení rizik při kontrole silničních přeprav
nebezpečných věcí složkami ozbrojených
bezpečnostních sborů**

Zásady pro vypracování:

1. Analýza současného stavu provádění kontrol silničních přeprav nebezpečných věcí
2. Identifikace rizik ohrožujících bezpečnost kontrolních orgánů při silniční kontrole přeprav nebezpečných věcí
3. Redukce rizik ohrožení příslušníků ozbrojených bezpečnostních sborů při silniční kontrole nebezpečných věcí včetně dalších účastníků silničního provozu a ostatního obyvatelstva
4. Zevšeobecnění získaných výsledků



Rozsah bakalářské práce:

Rozsah příloh:

Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná/elektronická**

Seznam odborné literatury:

[1] LISON, V.: ADR 2011-I-díl Základní kurs přeprava nebezpečných věcí po silnici v kusech a ve volně loženém stavu. Praha: Sdružení automobilových dopravců ČESMAD Bohemia, 2010, ISBN 978-80-87304-13-6

[2] ŘIBYL, P., JANOTA, A., SPALEK, J.: Analýza a řízení rizik v dopravě. Tunely na pozemních komunikacích a železnici. Praha: Nakladatelství BEN – technická literatura, 2008, ISBN 978-80-7300-2140-0

[3] TOMEK, M., SEIDL, M., HALAMA, L.: Bezpečnost prepravy nebezpečných věcí. Žilina: Hydropneutech, s.r.o., 2008, ISBN 978-80-968479-9-0

Další odborná literatura dle doporučení vedoucího bakalářské práce.

Vedoucí bakalářské práce:

doc. Ing. Miroslav Tomek, Ph.D.

Ústav krizového řízení

Datum zadání bakalářské práce:

15. prosince 2011

Termín odevzdání bakalářské práce:

11. května 2012

V Uherském Hradišti dne 20. února 2012



prof. Ing. Josef Polášek, Ph.D.
děkan



prof. Ing. Dušan Vičar, CSc.
ředitel ústavu

ABSTRAKT

KNESL Roman: *Posouzení rizik při kontrole přeprav nebezpečných věcí složkami ozbrojených bezpečnostních sborů*. [Bakalářská práce]. Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně. Fakulta logistiky a krizového řízení. Ústav krizového řízení. Vedoucí: doc. Ing. Miroslav Tomek, PhD. Studijní program: Procesní inženýrství, studijní obor: Ovládání rizik. Zlín: FLKŘ, 2012, 68 s.

Bakalářská práce pojednává o problematice posouzení rizik při kontrole přeprav nebezpečných věcí složkami ozbrojených bezpečnostních sborů. V práci jsou uvedeny základní platné předpisy upravující silniční přepravu nebezpečných věcí v rámci Evropské unie, ale také předpisy národní a jejich aplikace v praxi. Jsou zde dále jmenovány jednotlivé kontrolní orgány, které se podílejí na této silniční kontrole, jejich hlavní úkoly a postavení. Součástí práce je provedená analýza rizik spojených se silniční kontrolou přeprav nebezpečných věcí a navržena opatření, která by měla přispět ke zvýšení kvality a bezpečnosti kontrolních orgánů při výkonu jejich činnosti.

Klíčová slova: bezpečnost, doprava, kontrola, policie, nebezpečná věc

ABSTRACT

KNESL Roman: *Risk Assessment in the Transportation of Dangerous Goods by the Armed Security Forces*. [Bachelor's thesis] Thomas Bata University Zlin, Faculty of Logistics and Crisis management. Crisis management institute. Supervisor: doc. Ing. Miroslav Tomek, PhD. Study programme: Process engineering, Study branch: Risk control. Zlin: FLCM, 2012, 68 pages.

The thesis deals with the issue of risk assessment in the control of shipments of dangerous goods components of the armed security forces. The paper presents elements of a valid regulations governing the carriage of dangerous goods within the European Union, but also national regulations and their application in practice. There are also appointed by the supervisory authorities involved in the roadside, their main tasks and status. The work carried out analysis of the risks associated with road transport of dangerous goods control and proposes measures that should contribute to improving the quality and safety control authorities in carrying out their activities.

Keywords: safety, transport, control, police, dangerous thing

Na tomto místě bych velmi rád poděkoval především svému vedoucímu práce panu doc. Ing. Miroslavu Tomkovi PhD., který mi byl nápomocen cennými radami při zpracování této bakalářské práce a za věnovaný čas při konzultacích.

Dále můj dík patří za poskytnutí informací a času panu plk. Ing. Štěpánu Zacharovi, vedoucímu odboru služby dopravní policie krajského ředitelství Policie České republiky ve Zlíně, panu plk. Ing. Martinu Červenkovi, DiS, řediteli Územního odboru Hasičského záchranného sboru Jihomoravského kraje, panu Ing. Robertu Pekajovi, pracovníku z oddělení pro zvláštní úkoly Kanceláře hejtmána z Krajského úřadu ve Zlíně, panu Ing. Janu Huserovi, vedoucímu oddělení vzdělávání státního odborného dozoru Centra služeb pro silniční dopravu ve Zlíně a v neposlední řadě také policistům z dopravního inspektorátu a pořádkové služby územního odboru Policie České republiky v Hodoníně, Dubňanech a Veselí nad Moravou.

Prohlašuji, že

- beru na vědomí, že odevzdáním bakalářské práce souhlasím se zveřejněním své práce podle zákona č. 111/1998 Sb. o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších předpisů, bez ohledu na výsledek obhajoby;
- beru na vědomí, že bakalářská práce bude uložena v elektronické podobě v univerzitním informačním systému dostupná k prezenčnímu nahlédnutí, že jeden výtisk bakalářské práce bude uložen v archivu Fakulty logistiky a krizového řízení Univerzity Tomáše Bati ve Zlíně;
- byl/a jsem seznámen/a s tím, že na moji bakalářskou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších předpisů, zejm. § 35 odst. 3;
- beru na vědomí, že podle § 60 odst. 1 autorského zákona má UTB ve Zlíně právo na uzavření licenční smlouvy o užití školního díla v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona;
- beru na vědomí, že podle § 60 odst. 2 a 3 autorského zákona mohu užít své dílo – bakalářskou práci nebo poskytnout licenci k jejímu využití jen s předchozím písemným souhlasem Univerzity Tomáše Bati ve Zlíně, která je oprávněna v takovém případě ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které byly Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše);
- beru na vědomí, že pokud bylo k vypracování bakalářské práce využito softwaru poskytnutého Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně nebo jinými subjekty pouze ke studijním a výzkumným účelům (tedy pouze k nekomerčnímu využití), nelze výsledky bakalářské práce využít ke komerčním účelům;
- beru na vědomí, že pokud je výstupem bakalářské práce jakýkoliv softwarový produkt, považují se za součást práce rovněž i zdrojové kódy, popř. soubory, ze kterých se projekt skládá. Neodevzdání této součásti může být důvodem k neobhájení práce.

Prohlašuji, že

- jsem na bakalářské práci pracoval/a samostatně a použitou literaturu jsem citoval/a. V případě publikace výsledků budu uveden/a jako spoluautor/ka;
- odevzdaná verze bakalářské práce a verze elektronická nahraná do IS/STAG jsou totožné.

V Uherském Hradišti dne 11.5.2012


.....
podpis studenta/ky

OBSAH

ÚVOD.....	8
I TEORETICKÁ ČÁST	9
1 ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU PRÁVNÍCH NOREM K SILNIČNÍM PŘEPRAVÁM NEBEZPEČNÝCH VĚCÍ	10
1.1 MEZINÁRODNÍ PŘEDPISY K PŘEPRAVÁM NEBEZPEČNÝCH VĚCÍ	11
1.2 ZÁKLADNÍ NÁRODNÍ PŘEDPISY	13
2 VÝZNAM, MÍSTO A ÚLOHA ORGÁNŮ URČENÝCH PRO KONTROLU SILNIČNÍCH PŘEPRAV NEBEZPEČNÝCH VĚCÍ	18
2.1 MINISTERSTVO DOPRAVY A DOPRAVNÍ ÚŘADY	20
2.2 POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY	21
2.3 ORGÁNY INSPEKCE PRÁCE	22
2.4 CELNÍ SPRÁVA ČESKÉ REPUBLIKY – CELNÍ ÚŘADY	22
2.5 CENTRUM SLUŽEB PRO SILNIČNÍ DOPRAVU	23
II PRAKTICKÁ ČÁST	25
3 IDENTIFIKACE A REDUKCE RIZIK OHROŽENÍ ORGÁNŮ BEZPEČNOSTNÍCH OZBROJENÝCH SBORŮ PŘI SILNIČNÍ KONTROLE	26
3.1 IDENTIFIKACE RIZIK POMOCÍ DOTAZNÍKOVÉHO PRŮZKUMU	27
3.2 ANALÝZA SWOT	37
3.3 ANALÝZY PROVEDENÝCH KONTROL SILNIČNÍ PŘEPRAVY NEBEZPEČNÝCH VĚCÍ.....	41
3.4 DOPRAVNĚ BEZPEČNOSTNÍ AKCE A JEJÍ VYHODNOCENÍ	44
4 ZEVŠEOBECNĚNÍ ZÍSKANÝCH VÝSLEDKŮ A NÁVRHY KE ZLEPŠENÍ	49
ZÁVĚR	52
SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY	53
SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK	55
SEZNAM OBRÁZKŮ	56
SEZNAM TABULEK	57
SEZNAM PŘÍLOH	58

ÚVOD

V silniční dopravě jsou rizika, nebezpečí a ohrožení všech účastníků silničního provozu každodenním jevem. Jelikož je doprava obecně nedílnou součástí a nutností našeho života, snažíme se případná nebezpečí a rizika z ní vyplývající eliminovat všemi možnými prostředky. Jednou z možností je vývoj a výroba modernějších a bezpečnějších vozidel a k tomu samozřejmě legislativní proces, který se doplňuje a mění právě na základě vývoje nejen modernější a bezpečnější techniky, ale také na základě neustálého vývoje a výroby přepravovaných nebezpečných věcí (dále jen „NV“). Dalším z prostředků k zajištění maximální bezpečnosti účastníků silničním provozu je nutná důsledná kontrola dodržování všech platných právních norem, které se této oblasti dotýkají.

Cílem bakalářské práce je posoudit rizika při kontrole přeprav nebezpečných věcí složkami ozbrojených bezpečnostních sborů. K naplnění hlavního cíle jsem si stanovil následující dílčí cíle: provedení analýzy a přehledu současného stavu právních předpisů týkajících se přeprav NV v silničním provozu, stanovení významu a úkolů orgánů určených pro kontrolu silničních přeprav NV, identifikaci a redukci rizik ohrožení orgánů bezpečnostních ozbrojených sborů. Při zpracování bakalářské práce jsem použil metod pozorování, syntézy, analýzy a dotazníku.

Bakalářská práce je členěna do čtyř kapitol. V první kapitole uvádím přehled platných základních mezinárodních a samozřejmě také národních předpisů, které se týkají především silničních přeprav NV a její kontroly.

V druhé kapitole jsou uvedeny kontrolní orgány, které jsou určeny ke kontrole silničních přeprav NV, jejich význam, místo a nejdůležitější úkoly. Ve třetí kapitole pomocí dotazníkové metody jsou identifikována největší rizika ohrožení kontrolních orgánů při kontrole silničních přeprav NV, některá statistická data týkající se počtu kontrol vozidel převážející NV, nejčastější porušování stanovených právních předpisů a další statistické informace. Cenným zdrojem informací byla také osobní přítomnost při dopravní akci zaměřené na kontrolu silniční nákladní dopravy v Hodoníně.

V poslední čtvrté kapitole je zevšeobecnění získaných výsledků a navržení řešení vedoucí k možné eliminaci rizik ohrožení kontrolních orgánů při silniční kontrole přeprav NV.

I. TEORETICKÁ ČÁST

1 ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU PRÁVNÍCH NOREM K SILNIČNÍM PŘEPRAVÁM NEBEZPEČNÝCH VĚCÍ

Právní předpisy, které stanoví požadavky na přepravu NV po silnici, mají svůj původ v právu Evropského společenství (dále jen „ES“), ale také v národním právu. V této souvislosti je nutno konstatovat, že přímo aplikovatelné právo ES má přednost před právem jednotlivých členských států. Přednost práva ES před právem členského státu je předností aplikační, tzn., že rozpor mezi právem ES a právem národním neznamená zánik nebo neplatnost domácího práva, ale pouze to, že norma vnitrostátního práva bude ponechána neaplikována. Orgány ES na základě pravomocí, které jim dává primární právo, tvoří sekundární právo. [1]

Existuje pět pramenů sekundárního práva:

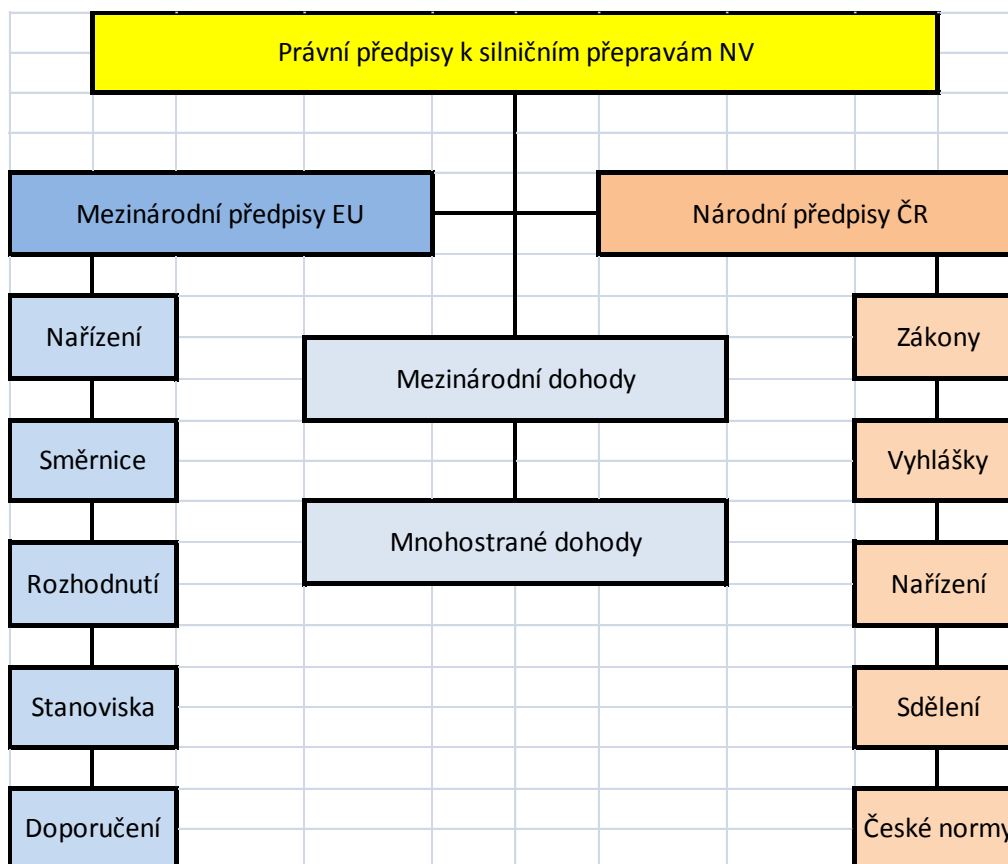
- **nařízení**, která jsou obecně závazná ve všech svých částech a přímo aplikovatelná,
- **směrnice** jsou adresovány členským státům, jsou závazné, pokud jde o výsledek, jehož má být dosaženo a předpokládají provedení do vnitrostátního práva prováděcím aktem, přičemž volba forem a prostředků se ponechává vnitrostátním orgánům,
- **rozhodnutí** jsou závazná pro subjekty, kterým jsou určena a jsou přímo použitelná,
- **stanoviska** jsou právně nezávazné akty,
- **doporučení** jsou právně nezávazné akty.

Schematické členění právních předpisů je znázorněno na obrázku 1.

Některé předpisy, které upravují mezinárodní přepravu NV, vycházejí ze Vzorových předpisů Evropské hospodářské komise (dále jen „EHS“) Organizace spojených národů (dále jen „OSN“), resp. jejího Výboru pro vnitrozemskou dopravu, který má ve své podřízenosti odborné pracovní skupiny, jako např.:

- Pracovní skupina pro bezpečnost silničního provozu WP 1,
- Pracovní skupina pro přepravu nebezpečného zboží WP 15,
- další, zaměřené na specifické problémy v oblasti silniční, železniční a vnitrozemské vodní dopravy. [2]

Obrázek 1 Schéma znázornění různých právních předpisů k přepravám NV



[Zdroj: vlastní]

1.1 Mezinárodní předpisy k přepravám nebezpečných věcí

Evropská unie (dále jen „EU“) řeší problematiku přepravy NV po silnici jednak pomocí aplikovaných dokumentů vycházejících ze Vzorových předpisů EHS OSN, které budou zmíněny v dalším odstavci a následujícími předpisy:

- Nařízení Rady (EHS) č. 4060/89 ze dne 21. prosince 1989 o vyloučení kontrol prováděných na hranicích členských států v dopravě silniční a vnitrozemské vodní,
- Nařízení Rady (EHS) č. 3912/92 ze dne 17. prosince 1992 o kontrolách prováděných uvnitř společenství v oblasti dopravy silniční a vnitrozemské vodní u dopravních prostředků evidovaných nebo provozovaných ve třetím státu,
- Směrnice Rady č. 95/50/ES z 6. října 1995 o jednotných postupech kontroly při silniční přepravě NV,

- Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/68/ES ze dne 24. září 2008 o pozemní přepravě NV,
- Rozhodnutí Komise ze dne 5. března 2008, kterým se zavádí standardní dokument pro dozor nad přepravou radioaktivního odpadu a vyhořelého paliva a její kontrolu podle směrnice Rady 2006/117/Euratom a další právní předpisy nacházející se v příloze I. [1]

Obecně přístup k právu EU je možný prostřednictvím internetového odkazu **http://eur-lex.europa.eu/RECH_menu.do?ihmlang=cs**.

Mezinárodní dohody jsou dohodami tzv. otevřenými a k těmto právním předpisům mohou přistoupit a začlenit do svých právních vnitřních předpisů i nečlenské státy EU. Mezi stěžejní patří:

- Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě NV (dále jen „ADR“), (vyhláška Ministra zahraničních věcí č. 64/1987 Sb. o Evropské dohodě o mezinárodní silniční přepravě NV, ve znění pozdějších předpisů; sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 17/2011 Sb. o vyhlášení přijetí změn a doplňků "Přílohy A – Všeobecná ustanovení týkající se nebezpečných látek a předmětů" a "Přílohy B – Ustanovení o dopravních prostředcích a o přepravě" Evropské dohody o mezinárodní přepravě NV),
- Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (dále jen „AETR“), (sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 62/2010 Sb., kterým se nahrazují sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 108/1976 Sb., č. 82/1984 Sb. a č. 80/1994 Sb., o vyhlášení přijetí změn a dodatků Evropské dohody o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů),
- Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (dále jen „CMR“), (vyhláška Ministra zahraničních věcí č. 11/1975 Sb., o Úmluvě o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě, ve znění pozdějších předpisů),
- Mezinárodní úmluva o bezpečnosti kontejnerů (dále jen „KBK“), (vyhláška Ministra zahraničních věcí č. 62/1986 Sb., o Mezinárodní úmluvě o bezpečnosti kontejnerů, ve znění pozdějších předpisů).

Aktuální seznam zemí, které na ADR přistoupily, je možno najít na internetové adrese http://www.unece.org/trans/danger/publi/adr/country-info_e.html.

Mnohostrannými dohodami se mohou příslušné orgány smluvních stran ADR dohodnout přímo mezi sebou, že určité přepravy po jejich územích se budou dočasně provádět odchýlně od předpisů ADR, za podmínky, že tím není snížena bezpečnost. [3]

Mnohostranné dohody, k nimž Česká republika (dále jen „ČR“) přistoupila, jsou průběžně zveřejňovány v Přepravním a tarifním věstníku a rovněž na webových stránkách Ministerstva dopravy ČR http://www.mdcz.cz/cs/Legislativa/Preprava_nebezpecnych_veci/. Mezi platné výjimky z ADR pro vnitrostátní přepravu v některých státech EU patří např.:

- Rozhodnutí Komise 2010/187/EU ze dne 25. března 2010, kterým se členské státy Evropského parlamentu a Rady 2008/68/ES o pozemní přepravě NV opravňují k přijetí některých odchylek,
- Rozhodnutí Komise 2011/26/EU ze dne 14. ledna 2011, kterým se členské státy Evropského parlamentu a Rady 2008/68/ES o pozemní přepravě NV opravňují k přijetí některých odchylek.

Orgán, který byl iniciátorem této dočasné odchylky, musí takové odchylky oznámit sekretariátu Evropské hospodářské komise OSN, který je dá na vědomí smluvním stranám.

Doba platnosti dočasné odchylky nesmí být delší než pět let od data jejího vstupu v platnost. Dočasná odchylka automaticky pozbývá platnosti datem vstupu v platnost příslušné změny ADR. [1]

Text uvedených mnohostranných dohod v originálních jazycích a přehled států, které k těmto dohodám přistoupily, je možno najít na internetové adrese <http://www.unece.org/trans/danger/multi/multi.htm>. [4]

1.2 Základní národní předpisy

V národním právu řeší **problematiku přepravy NV** po silnici výše uvedené mezinárodní předpisy implementované do národního práva a další stěžejní předpisy týkající se **silniční dopravy a její kontroly obecně**, jako např.:

- Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů,

- Vyhláška č. 478/2000 Sb., kterou se provádí zákon o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů,
- Vyhláška č. 522/2006 Sb., o státním odborném dozoru a kontrolách v silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů,
- Zákon č. 552/1991 Sb., o státní kontrole, ve znění pozdějších předpisů,
- Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů,
- Zákon č. 251/2005 Sb., o inspekci práce, ve znění pozdějších předpisů a další právní předpisy nacházející se v příloze II. [1]

Problematiku stanovení, hodnocení, skladování, nakládání, likvidaci a dopravu **odpadů** řeší předpisy jako např.:

- Zákon č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů,
- Vyhláška č. 383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady, ve znění pozdějších předpisů,
- Vyhláška č. 376/2001 Sb., o hodnocení nebezpečných vlastností odpadů, ve znění pozdějších předpisů,
- Sdělení č. 100/1994 Sb., o Basilejské úmluvě o kontrole pohybu nebezpečných odpadů přes hranice států a jejich zneškodňování,
- Vyhláška č. 374/2008 Sb., o přepravě odpadů a o změně vyhlášky č. 381/2001 Sb., kterou se stanoví Katalog odpadů, Seznam nebezpečných odpadů a seznamy odpadů a států pro účely vývozu, dovozu a tranzitu odpadů a postup při udělování souhlasu k vývozu, dovozu a tranzitu odpadů (Katalog odpadů), ve znění pozdějších předpisů a další právní předpisy nacházející se v příloze III. [1]

Jaderné materiály patří mezi nejnebezpečnější látky a jejich ochranu, skladování, přepravu a další nakládání řeší např. předpisy:

- Zákon č. 18/1997 Sb., o mírovém využívání jaderné energie a ionizujícího záření (atomový zákon) a o změně a doplnění některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů,

- Vyhláška Státního úřadu pro jadernou bezpečnost (dále jen „SÚJB“) č. 144/1997 Sb., o fyzické ochraně jaderných materiálů a jaderných zařízení a o jejich zařazování do jednotlivých kategorií, ve znění pozdějších předpisů,
- Vyhláška SÚJB č. 307/2002 Sb., o radiační ochraně, ve znění pozdějších předpisů,
- Vyhláška SÚJB č. 317/2002 Sb., o typovém schvalování obalových souborů pro přepravu, skladování a ukládání jaderných materiálů a radioaktivních látek, o typovém schvalování zdrojů ionizujícího záření a o přepravě jaderných materiálů a určených radioaktivních látek (o typovém schvalování a přepravě), ve znění pozdějších předpisů. [1]

Výbušniny, klasifikaci, zacházení s nimi, přepravu a držení a další podmínky jsou stanoveny předpisy, jako např.:

- Zákon č. 61/1988 Sb., o hornické činnosti, výbušninách a státní báňské správě, ve znění pozdějších předpisů,
- Vyhláška Českého báňského úřadu (dále jen „ČBÚ“) č. 72/1988 Sb., o výbušninách, ve znění pozdějších předpisů,
- Vyhláška ČBÚ č. 174/1992 Sb., o pyrotechnických výrobcích a zacházení s nimi, ve znění pozdějších předpisů,
- Vyhláška č. ČBÚ 153/2008 Sb., o vzorech tiskopisů žádostí o udělení povolení k předávání, nabývání, vývozu, dovozu a tranzitu výbušnin. [1]

Stanovení práv a povinností podnikajících právnických a fyzických osob při uvádění a působnost správních úřadů při **nakládání s obaly** jsou stanoveny zákonem č. 477/2001 Sb., o obalech a o změně některých zákonů (zákon o obalech), ve znění pozdějších předpisů.

Chemické látky a směsi jsou další skupinou nebezpečných látek, kdy hodnocení, přeprava, skladování, označování a další postupy s manipulací těchto látek upravují právní předpisy, jako např.:

- Zákon č. 350/2011 Sb., o chemických látkách a chemických směsích a o změně některých zákonů (chemický zákon), ve znění pozdějších předpisů,
- Vyhláška č. 402/2011 Sb., o hodnocení nebezpečných vlastností chemických látek a chemických směsí a balení a označování nebezpečných chemických směsí, ve znění pozdějších předpisů,

- Zákon č. 59/2006 Sb., o prevenci závažných havárií způsobených vybranými nebezpečnými chemickými látkami nebo chemickými přípravky a o změně zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů, zákona č. 320/2002 Sb., o změně a zrušení některých zákonů v souvislosti s ukončením činnosti okresních úřadů, ve znění pozdějších předpisů, (zákon o prevenci závažných havárií), ve znění pozdějších předpisů. [1]

Mezi další právní předpisy související s přepravou NV a odpadů je možno zařadit např.:

- Zákon č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů,
- Zákon č. 86/2002 Sb., o ochraně ovzduší a o změně dalších zákonů (zákon o ochraně ovzduší), ve znění pozdějších předpisů,
- Zákon č. 388/1991 Sb., o Státním fondu životního prostředí České republiky, ve znění pozdějších předpisů,
- Zákon č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů,
- Zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce ve znění pozdějších předpisů a další právní předpisy nacházející se v příloze IV. [1]

České technické normy (dále jen „ČSN“) od roku 2009 tvoří a zajišťuje vydávání Úřad pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví (dále jen „ÚNMZ“). Harmonizované ČSN (v souladu s právem ES) oznamuje ve Věstníku ÚNMZ. [4] Další informace a seznamy i harmonizovaných ČSN najdeme na internetové stránce ÚNMZ <http://www.unmz.cz/urad/unmz>. Pro názornost uvádím pouze několik (harmonizovaných) ČSN, jelikož problematika silniční přepravy nebezpečných věcí a její kontroly se dotýká zřejmě několika desítek ČSN z několika různých oblastí:

- ČSN EN 3-8 Přenosné hasicí přístroje - Část 8: Doplnující požadavky k EN 3-7 na konstrukční provedení, pevnost v tlaku a mechanické zkoušky hasicích přístrojů s nejvyšším dovoleným tlakem 30 bar,
- ČSN EN 471+A1 Výstražné oděvy s vysokou viditelností pro profesionální použití - Metody zkoušení a požadavky,

- ČSN EN 12 195-1 Zajišťování břemen na silničních vozidlech - Bezpečnost – Část 1: Výpočet zajišťovacích sil,
- ČSN EN 12 195-2 Prostředky pro zajišťování břemen na silničních vozidlech Bezpečnost - Část 2: Přivazovací popruhy ze syntetických vláken,
- ČSN EN 12 195-3 Prostředky pro zajišťování břemen na silničních vozidlech Bezpečnost - Část 3: Přivazovací řetězy,
- ČSN EN 12 195-4 Prostředky pro zajišťování břemen na silničních vozidlech Bezpečnost - Část 4: Přivazovací ocelová drátěná lana,
- ČSN EN 14387 Ochranné prostředky dýchacích orgánů - Protiplynové a kombinované filtry - Požadavky, zkoušení a značení,
- ČSN EN ISO 7225 Lahve na přepravu plynů - Bezpečnostní nálepky.

2 VÝZNAM, MÍSTO A ÚLOHA ORGÁNŮ URČENÝCH PRO KONTROLU SILNIČNÍCH PŘEPRAV NEBEZPEČNÝCH VĚCÍ

Rozvoj společnosti s sebou přináší i zvýšení dopravního zatížení v celé vyspělé společnosti. V problematice přepravy nebezpečných nákladů jsou vytvořeny právní předpisy, které stanovuje výrobci, nakládkci, přepravci, vykládkci, dopravci a spotřebiteli (konečnému zákazníkovi) povinnosti, které je nutno dodržovat jak v podnikatelské, tak i ve státní sféře a samosprávě.

Se vzrůstajícím vědeckotechnickým pokrokem, vývojem a zaváděním nových nebezpečných látek do výroby, narůstá i potřeba jejich přepravy včetně přepravy komponentů na jejich výrobu do míst skladování, výroby a distribuce. Na přepravě NV se podílejí všechny druhy doprav. Při posouzení různých kritérií, ale i ze statistik vyplývá, že nejvýznamnějším používaným druhem dopravy NV je doprava silniční, která se dotýká téměř každého občana. S rostoucím počtem přeprav NV souvisí i nárůst vozidel, které přepravují NV a s tím musí i úzce souviset rostoucí počet a kvalita vykonávaných kontrol ze strany kompetentních orgánů. Kvalita a bezpečnost přeprav NV, kterou ovlivňuje celá řada faktorů, od výběru a připravenosti řidiče, až po určení trasy přepravy a míst provedených kontrol, má v konečném důsledku velký vliv i na bezpečnost obyvatelstva, které může být při vzniku havárie také ohrožené. V neposlední řadě je potřebné zabezpečit i vhodný informační systém o prováděných přepravách s důrazem na včasnou informovanost veřejné správy.

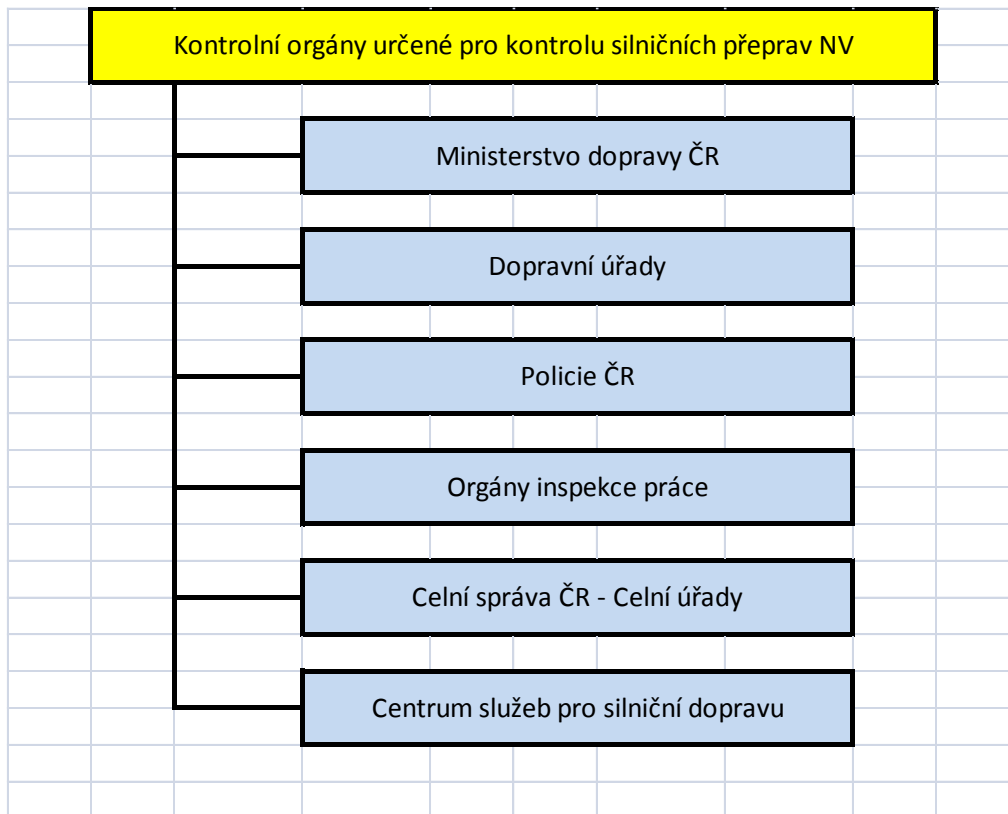
Schematické znázornění kontrolních orgánů určených pro kontrolu přeprav NV je znázorněno na obrázku 2.

Zákon o silniční dopravě č. 111/1994 Sb., ve znění pozdějších změn, v části V. stanoví pravomoc a působnost orgánů státní správy. Jedná se o výkon státního odborného dozoru (dále jen „SOD“) a pověření provádět kontrolu ve stanoveném rozsahu.

Výkon státního odborného dozoru v silniční dopravě lze vykonávat jako:

- silniční kontrolu na pozemních komunikacích, ale i ve vozidlech používaných k provozování silniční dopravy,
- kontrolu v provozovnách dopravců a ve všech prostorách souvisejících s výkonem činnosti dopravce při přepravě NV u subjektu předávajícího NV k přepravě a u subjektu zajišťujícího vykládku NV.

Obrázek 2 Schéma kontrolních orgánů určených pro kontrolu přeprav NV



[Zdroj: vlastní]

Kontrolní orgán postupuje při výkonu kontrolní činnosti nejen podle uvedeného zákona, ale i podle zákona č. 552/1991 Sb., o státní kontrole, vyhlášky č. 522/2006 Sb., o státním odborném dozoru a kontrolách v silniční dopravě, dle směrnice 95/50/ES o jednotných postupech kontroly při silniční přepravě NV a ostatních platných norem, které upravují povinnosti všech zúčastněných subjektů v silniční přepravě. [1]

Při silniční kontrole se kontrolní orgán zaměřuje především na dodržování podmínek pro přepravu NV stanovených zákonem a vyhláškou č. 64/1987 Sb., o ADR a jejími přílohami „A“ a „B“ publikovanými ve Sbírce mezinárodních smluv v platném znění. [1]

Kontrolní orgán provádí silniční kontrolu podle ustanovení § 4, vyhlášky č. 522/2006 Sb., o SOD a kontrolách v silniční dopravě:

- v jakoukoliv dobu a na různých místech komunikací vhodných z hlediska bezpečnosti a plynulosti silničního provozu,
- tak, aby bylo obtížné se kontrolním místům vyhnout,

- tak, aby nebyla jednostranně zaměřována zejména na stát registrace vozidla, na stát, kde má dopravce sídlo nebo místo podnikání nebo kde má řidič bydliště, na výchozí a cílové místo přepravy atp. [6]

2.1 Ministerstvo dopravy a dopravní úřady

Státní odborný dozor v silniční dopravě vykonávají dle ustanovení § 34, odst. 1, zákona o silniční dopravě, dopravní úřady, celní úřady a Ministerstvo dopravy ČR (dále jen „MD“). Posláním SOD je dozírat, zda dopravci, odesílatelé nebo řidiči dodržují podmínky a plní povinnosti stanovené zákonem o silniční dopravě.

Ministerstvo dopravy ČR vykonává vrchní státní dozor ve všech věcech silniční dopravy. Vrchní státní dozor dozírá na výkon SOD.

Dopravní úřady ve svém správním obvodu vykonávají SOD ve všech věcech, které nenáleží MD ČR. Podle zákona o silniční dopravě jsou dopravními úřady krajské úřady.

Osoba pověřená výkonem SOD musí mít doklad o pověření. V případě MD ČR vystavuje pověření ministr dopravy nebo jím pověřená osoba, v případě pracovníků krajských úřadů vystavuje pověření ředitel krajského úřadu nebo jím pověřená osoba. Doklad o pověření musí obsahovat jméno a příjmení pověřené osoby a rozsah jejího oprávnění.

Osoba pověřená výkonem SOD je oprávněna v souvislosti s výkonem dozoru, pokud není zvláštními předpisy stanoveno jinak, vstupovat do provozoven a všech prostor souvisejících s vykonávanou činností, nahlížet do dokladů a evidencí týkajících se provozování silniční dopravy. [1]

Doprovci jsou dle ustanovení § 34, odst. 2 a 4, zákona o silniční dopravě, povinni osobě pověřené výkonem:

- státního odborného dozoru umožnit výkon v rozsahu uvedeného oprávnění,
- vrchního státního dozoru umožnit výkon dozoru a k tomu účelu poskytnout veškeré informace a doklady.

Řidič vozidla je povinen dle ustanovení § 34, odst. 2, zákona o silniční dopravě předložit osobám pověřeným výkonem SOD doklady, které musejí být ve vozidle při jeho provozu podle zákona o silniční dopravě a umožnit jim přístup k záznamovému zařízení. [7]

2.2 Policie České republiky

Služba dopravní policie zejména dohlíží na bezpečnost a plynulost v silničním provozu, prošetřuje také dopravní nehody a v blokovém nebo správním řízení projednává přestupky v oblastech zákonem jí svěřené.

Orgány Policie ČR v rámci dohledu nad bezpečností a plynulostí silničního provozu především kontrolují, zda:

- je vozidlo v provozu vybaveno doklady předepsanými zákonem o silniční dopravě,
- je vozidlo v provozu stanoveným způsobem označeno nebo jinak vybaveno,
- jsou dodržovány doby řízení vozidla, bezpečnostní přestávky a doba odpočinku řidičů.

Orgán Policie ČR je povinen zjištěná porušení předpisů dopravcem oznámit příslušnému dopravnímu úřadu, v jehož obvodu bylo porušení zjištěno.

Řidič vozidla je povinen předložit těmto kontrolním orgánům doklady předepsané zákonem o silniční dopravě a umožnit jim přístup k záznamovému zařízení.

Policista je povinen se při výkonu své pravomoci prokázat příslušnost k policii. Příslušnost k Policii ČR prokazuje policista služebním stejnokrojem a s identifikačním číslem, služebním průkazem nebo odznakem služby kriminální policie nebo ústním prohlášením „Policie ČR“. Policista ve stejnokroji je oprávněn zastavovat vozidla a vyzvat řidiče motorového vozidla, aby předložil doklady potřebné k řízení a provozu vozidla. [8]

U vozidel, která přepravují NV, Policie ČR kontroluje, zda osádka vozidla je podle ADR vybavena předepsanými řádně vyplněnými doklady a zda tato vozidla jsou předepsaným způsobem označena a vybavena. V případě nesplnění podmínek je Policie ČR oprávněna od dopravce, který má bydliště nebo sídlo mimo území ČR, vybírat kauci dle ustanovení § 35b, zákona o silniční dopravě. [9]

Jedno z vybavených služebních vozidel kancelářskou technikou používaných Policií ČR je vyobrazeno v příloze V.

2.3 Orgány inspekce práce

Orgány inspekce práce - Státní úřad inspekce práce a oblastní inspektoráty inspekce práce kontrolují splnění podmínek stanovených zákonem o silniční dopravě, pokud souvisejí s bezpečností práce (zákon č. 251/2005 Sb. o inspekcii práce ve znění pozdějších změn). Zjištěná porušení je orgán inspekce práce povinen, podle ustanovení § 37, odst. 3, zákona o silniční dopravě, oznámit příslušnému dopravnímu úřadu, v jehož obvodu bylo porušení zjištěno. Průkaz inspektora je dokladem o pověření k výkonu kontrolní činnosti.

Inspektor je oprávněn:

- při kontrole ověřovat totožnost fyzických osob podle občanského průkazu, cestovního pasu, popřípadě služebního průkazu státního zaměstnance,
- v případech hodných zvláštního zřetele, popřípadě nebezpečí hrozícího z prodlení, zajišťovat doklady, odebírat k rozboru nezbytně nutné množství vzorků materiálů, látek nebo výrobků a nařizovat provedení měření, zkoušek nebo revizí. [1]

2.4 Celní správa České republiky – Celní úřady

Celní úřady (dále jen „CÚ“) jsou jedním z orgánů soustavy Celní správy ČR. CÚ mohou provádět kontrolu v rozsahu SOD dle ustanovení § 34, odst. 1, zákona o silniční dopravě. Dále vykonávají SOD nad prací osádek vozidel ve vnitrostátní a v mezinárodní silniční nákladní dopravě a ve věcech mezinárodní dopravy osob a podávají dopravním úřadům nebo ministerstva dopravy ČR návrhy na zahájení řízení o uložení pokuty. [7]

Celní úřady rovněž kontrolují, zda osádky vozidel, která překračují hranice, mají předepsané doklady o oprávnění k mezinárodní silniční dopravě, doklady o dodržení předepsané doby řízení vozidla a odpočinku, zda se nejedná o zahraničního dopravce, kterému MD ČR zakázalo provozovat silniční dopravu na území ČR a zda tuzemský dopravce používá vozidlo, jehož technický stav byl shledán vyhovujícím při technické kontrole, od které neuplynula doba stanovená zvláštním zákonem.

U vozidel, která přepravují NV, CÚ kontrolují, zda osádka vozidla je podle ADR vybavena předepsanými řádně vyplněnými doklady a zda tato vozidla jsou předepsaným způsobem označena a vybavena. V případě nesplnění podmínek, jsou CÚ oprávněny od dopravce,

který má bydliště nebo sídlo mimo území ČR, vybírat kauci, podle ustanovení § 35b, zákona o silniční dopravě. [1]

Celník je oprávněn:

- vyzvat osobu k prokázání totožnosti, u které je prováděn dohled nebo kontrola zboží celními orgány,
- provádět kontrolu dopravních prostředků, jejich nákladů, přepravních a průvodních listin,
- ve stejnokroji zastavovat vozidla, obdobně jako příslušník Policie ČR. [1]

Celník je povinen při výkonu služby prokázat příslušnost k celní správě. Celník, který nosí při výkonu služby služební stejnokroj, prokazuje příslušnost k celní správě služebním stejnokrojem, který je opatřen identifikačním znakem celní správy. Služební vozidlo příslušníků Celní správy je vyobrazeno v příloze VI.

Celní ředitelství zabezpečuje ve své územní působnosti laboratorní zkoumání a analýzu vzorků zboží pro celní a daňové účely. [10]

2.5 Centrum služeb pro silniční dopravu

Státní příspěvková organizace Centrum služeb pro silniční dopravu (dále jen „CSPSD“) byla založena Zřizovací listinou č.j.: 5576/99-KM 5548/0-KM ze dne 20. 12. 2000 ve znění Rozhodnutí ministra dopravy a spojů č.j.: 4683/01-KM ze dne 30. 10. 2001.

Jejich hlavními úkoly jsou:

- příprava podkladů pro zpracování programů a koncepcí v oblasti výkonu státní správy a SOD ve věcech silniční dopravy a technických podmínek provozu silničních vozidel na pozemních komunikacích,
- zpracování podkladů a analytických materiálů při tvorbě právních úprav v uvedené oblasti dopravy,
- zabezpečení a provádění systému kontrol při dodržování právního řádu a mezinárodních smluv, kterými je ČR vázána v oblasti práce AETR, přepravy NV podle ADR, práci stanic technické kontroly (dále jen „STK“), stanic měření emisí a systému získávání odborné způsobilosti řidičů motorových vozidel,

- zabezpečení nástupního a dalšího vzdělávání pracovníků státní správy, zkušebních komisařů pro zkoušky uchazečů o řidičské oprávnění, kontrolních techniků stanic státní technické kontroly, mechaniků stanic měření emisí; vše v oblasti působnosti zákonů 247/2000 Sb., 361/2000 Sb., a 51/2001 Sb. ve znění pozdějších změn,
- příprava a vydávání učebních pomůcek pro jednotlivé druhy školení,
- zabezpečení výroby a distribuce potřebných tiskopisů pro činnost stanic STK a stanic měření emisí,
- zajištění distribuce registračních značek vozidel od výrobce k výdejním místům a zpětný svoz použitých tabulek registračních značek. [3]

Jednotky CSPSD při kontrolách v silniční dopravě poskytují hlavně odbornou, tedy expertní a technickou pomoc dopravním úřadům, Policii ČR a CÚ, kdy vyjíždějí k jednotlivým kontrolním akcím podle plánu nebo operativních požadavků. V současné době mají k dispozici 15 speciálně vybavených vozidel (kancelářskou technikou, mobilními váhami) výrobní značky Volkswagen, typu Crafter, v každém vyšším územně správním celku po jednom a jedno vozidlo na dálnice ČR. Vozidlo pracovníků CSPSD je v příloze VII.

Pracovníci těchto mobilních expertních jednotek nemají pravomoc zastavovat vozidla v silničním provozu. Současně nemají pravomoc kontrolních orgánů.

II. PRAKTICKÁ ČÁST

3 IDENTIFIKACE A REDUKCE RIZIK OHROŽENÍ ORGÁNŮ BEZPEČNOSTNÍCH OZBROJENÝCH SBORŮ PŘI SILNIČNÍ KONTROLE

V této části kapitoly se budu zabývat identifikacemi, analýzou a možnými redukcemi rizik ohrožující orgány bezpečnostních ozbrojených sborů při silniční kontrole přeprav NV.

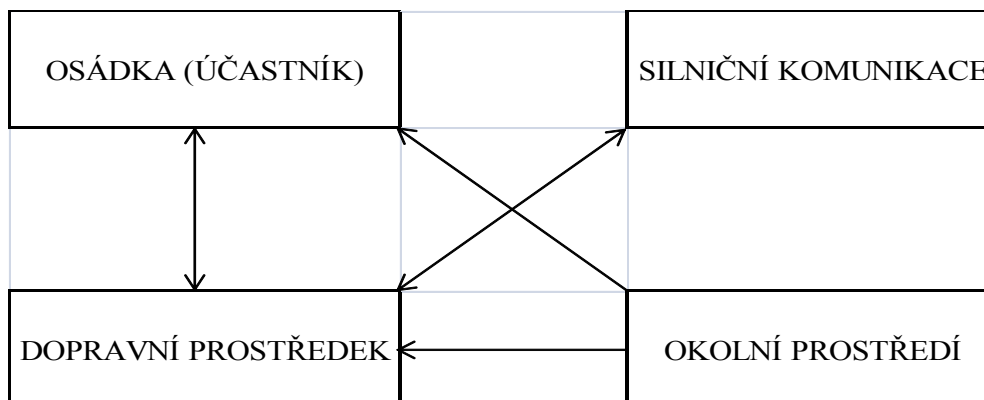
Mezi orgány bezpečnostních ozbrojených sborů řadíme Policii ČR, Vězeňskou službu ČR a Celní správu ČR. Jelikož Vězeňská služba ČR se silniční kontrolou přeprav NV nezabývá a Celní správa ČR má při této kontrole velmi podobné nebo stejné možnosti a stejnou pracovní metodiku, jako Policie ČR, bude se moje další práce vztahovat na postupy a zjišťování informací při zpracování uvedené tematiky především právě Policie ČR.

Na bezpečnost jednotlivých složek kontrolních orgánů mají vliv různá rizika, která vyplývají z přítomnosti základních prvků v systému silničního provozu. Mezi tyto prvky, které zde působí, můžeme zařadit:

- osádku (účastníka),
- dopravní prostředek,
- silniční komunikaci,
- okolní prostředí.

Mezi jednotlivými prvky v systému existují vzájemné vazby znázorněné na obrázku 3.

Obrázek 3 Vzájemná působnost mezi základními prvky v silničním provozu



[Zdroj: vlastní]

V případě silniční přepravy NV vstupuje do daného systému důležitý prvek a to samotná NV. Každý z uvedených prvků určitým způsobem ovlivňuje riziko vznikající při kontrole přeprav NV složkami ozbrojených bezpečnostních sborů.

Rizika spojená s přepravou NV je nutno včas předvídat, identifikovat a v první řadě zabezpečit prevenci před jejich možnými negativními účinky. Optimální množství vědomostí a informací o bezpečné manipulaci s NV při jejich přepravě a kontrole, vytváří reálné předpoklady vedoucí ke snížení rizika. Nevýznamnějším faktorem ovlivňujícím bezpečnost přepravy NV je lidský faktor, jenž má nejčastější vliv na vznik mimořádné situace.

Dalším faktorem, který může zásadním způsobem ovlivnit bezpečnost přepravy NV a následně ohrozit i kontrolní orgány je vozidlo, které svou konstrukcí, provozními a jízdními vlastnostmi může být příčinou i vzniku mimořádné události. Také to mohou být ostatní vlivy prostředí, které můžeme definovat, jako souhrn právních, organizačních, technických, psychologických, zdravotních a jiných podmínek působících na člověka a jeho okolí, jako např. počasí, roční období, hustota dopravy, aj. [11, s. 192]

3.1 Identifikace rizik pomocí dotazníkového průzkumu

Cílem průzkumu pomocí dotazníkového šetření bude zjistit, zda orgány bezpečnostních ozbrojených sborů, v tomto případě Celní správa a Policie ČR je odborně a technicky připravena pro kvalitativní kontrolu v silniční nákladní přepravě NV a zjištění nových nebo prověření známých rizik, která z této kontroly vyplývají nebo mohou vzniknout v souvislosti s kontrolou nebo v závislosti na jiných okolnostech.

Hypotéza: Jsou složky ozbrojených bezpečnostních sborů dostatečně odborně i technicky připraveny na kvalitativní kontrolu silniční přepravy NV a mají k tomu vytvořeny optimální podmínky?

Dotazníkového průzkumu se zúčastnili policisté územních odborů v Hodoníně, Dubňanech a Veselí nad Moravou zařazení u služby dopravní policie, pořádkové policie, služby kriminální policie a vyšetřování (dále jen „SKPV“) a celníci Celního úřadu v Hodoníně.

Celkem bylo rozdáno 120 dotazníků obsahující 10 základních otázek. Vyplněno a vráceno bylo 82 dotazníků, tj. 68%, které byly zařazeny do dotazníkového průzkumu. Výsledky jsou uvedeny v tabulkách a grafech.

Otázky:

1) Jste zařazen/a ve složce:

- a) dopravní policie
- b) pořádková policie
- c) SKPV
- d) celního úřadu

Tabulka I Počet vyplněných dotazníků a rozdělení počtů k jednotlivým zařazením

ZAŘAZENÍ	POČET ODPOVĚDÍ	CELKEM (%) Z 82
Dopravní policie	31	37,8
Pořádková policie	24	29,3
SKPV	11	13,4
Celní úřad	16	19,5

2) ADR je zkratka, která upravuje:

- a) přepravu NV po pozemní komunikaci
- b) přepravu NV po železnici
- c) předpis o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě

Tabulka II Výsledné hodnoty k dotazníkovému průzkumu k otázce 2

ZAŘAZENÍ	SPRÁVNÉ ODPOVĚDI	VYJÁDŘENÍ V %
Dopravní policie	31	100
Pořádková policie	23	96
SKPV	9	82
Celní úřad	16	100

Na otázku číslo 2 správně odpovědělo 31 příslušníků dopravní policie z 31, tj. 100 %, 23 příslušníků pořádkové policie z 24, tj. 96 %, 9 příslušníků SKPV z 11, tj. 82 % a 16 celníků z 16, tj. 100 %.

3) Vozidlo, které přepravuje NV:

- a) je označeno zřetelným nápisem s pojmenováním NV
- b) je označeno oranžovou tabulkou s černým rámováním
- c) je označeno červenou tabulkou s černým rámováním

Tabulka III Výsledné hodnoty k dotazníkovému průzkumu k otázce 3

ZAŘAZENÍ	SPRÁVNÉ ODPOVĚDI	VYJÁDŘENÍ V %
Dopravní policie	31	100
Pořádková policie	24	100
SKPV	10	91
Celní úřad	16	100

Na otázku číslo 3 správně odpovědělo 31 příslušníků dopravní policie z 31, tj. 100 %, 24 příslušníků pořádkové policie z 24, tj. 100 %, 10 příslušníků SKPV z 11, tj. 91 % a 16 celníků z 16, tj. 100 %.

4) UN číslo je číslo:

- a) vyjadřující nebezpečnost přepravované látky
- b) identifikující název přepravované látky
- c) označující maximální dobu řízení vozidla bez přerušení

Tabulka IV Výsledné hodnoty k dotazníkovému průzkumu k otázce 4

ZAŘAZENÍ	SPRÁVNÉ ODPOVĚDI	VYJÁDŘENÍ V %
Dopravní policie	30	97
Pořádková policie	20	83
SKPV	7	64
Celní úřad	15	94

Na otázku číslo 4 správně odpovědělo 30 příslušníků dopravní policie z 31, tj. 97 %, 20 příslušníků pořádkové policie z 24, tj. 83 %, 7 příslušníků SKPV z 11, tj. 64 % a 15 celníků z 16, tj. 94 %.

5) Kemler kód je číslo:

- a) identifikující nebezpečnost přepravované látky
- b) identifikující název přepravované látky
- c) označující maximální dobu řízení vozidla bez přerušení

Tabulka V Výsledné hodnoty k dotazníkovému průzkumu k otázce 5

ZAŘAZENÍ	SPRÁVNÉ ODPOVĚDI	VYJÁDŘENÍ V %
Dopravní policie	30	97
Pořádková policie	18	75
SKPV	8	73
Celní úřad	15	94

Na otázku číslo 5 správně odpovědělo 30 příslušníků dopravní policie z 31, tj. 97 %, 18 příslušníků pořádkové policie z 24, tj. 75 %, 8 příslušníků SKPV z 11, tj. 73 % a 15 celníků z 16, tj. 94 %.

6) Jaké zvláštní školení musí mít řidič pro řízení vozidla přepravující NV:

- a) školení pro ADR
- b) školení o profesní způsobilosti
- c) školení k jízdě zručnosti

Tabulka VI Výsledné hodnoty k dotazníkovému průzkumu k otázce 6

ZAŘAZENÍ	SPRÁVNÉ ODPOVĚDI	VYJÁDŘENÍ V %
Dopravní policie	31	100
Pořádková policie	23	96
SKPV	9	82
Celní úřad	16	100

Na otázku číslo 6 správně odpovědělo 29 příslušníků dopravní policie z 31, tj. 94 %, 18 příslušníků pořádkové policie z 24, tj. 75 %, 8 příslušníků SKPV z 11, tj. 73 % a 14 celníků z 16, tj. 88 %.

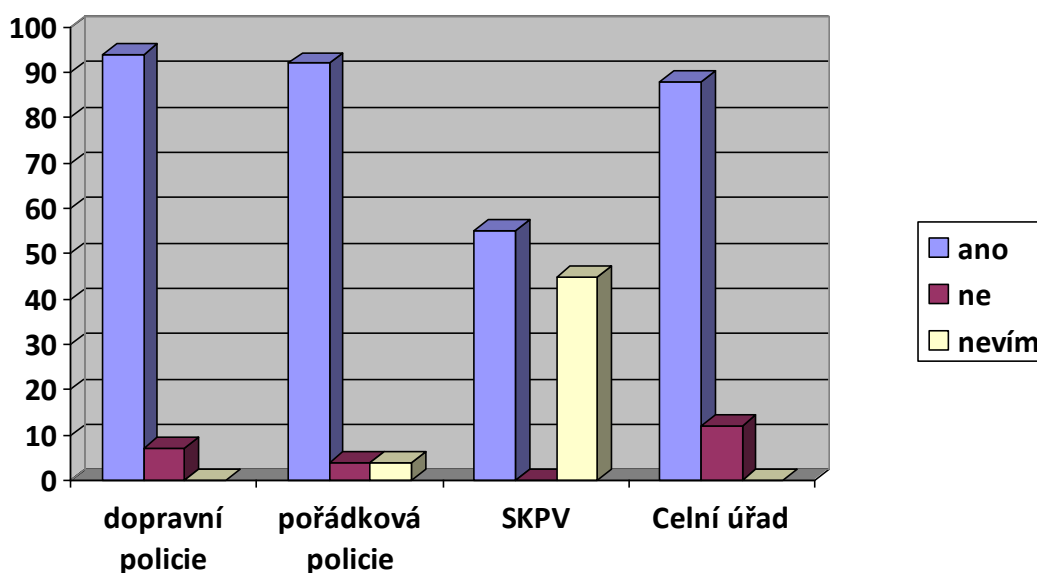
7) Jsou předpisy pro kontrolu přepravy NV po silnici dostatečné?

- a) ano
b) ne
c) nevím - nemohu posoudit

Tabulka VII Výsledné hodnoty k dotazníkovému průzkumu k otázce 7

ZAŘAZENÍ	ODPOVĚĎ a)		ODPOVĚĎ b)		ODPOVĚĎ c)	
	POČET	VYJ. %	POČET	VYJ. %	POČET	VYJ. %
Dopravní policie	29	94	2	7	0	0
Pořádková policie	22	92	1	4	1	4
SKPV	6	55	0	0	5	45
Celní úřad	14	88	2	12	0	0
CELKEM	71	87	5	6	6	7

Obrázek 4 Graf výsledných hodnot k dotazníkovému průzkumu k otázce 7



Na otázku číslo 7 odpovědělo ano celkem 71 respondentů z 82, tj. 87 %, ne odpovědělo 5 respondentů z 82, tj. 6 % a 6 respondentů nevím – nemohu posoudit z 82, tj. 7 %.

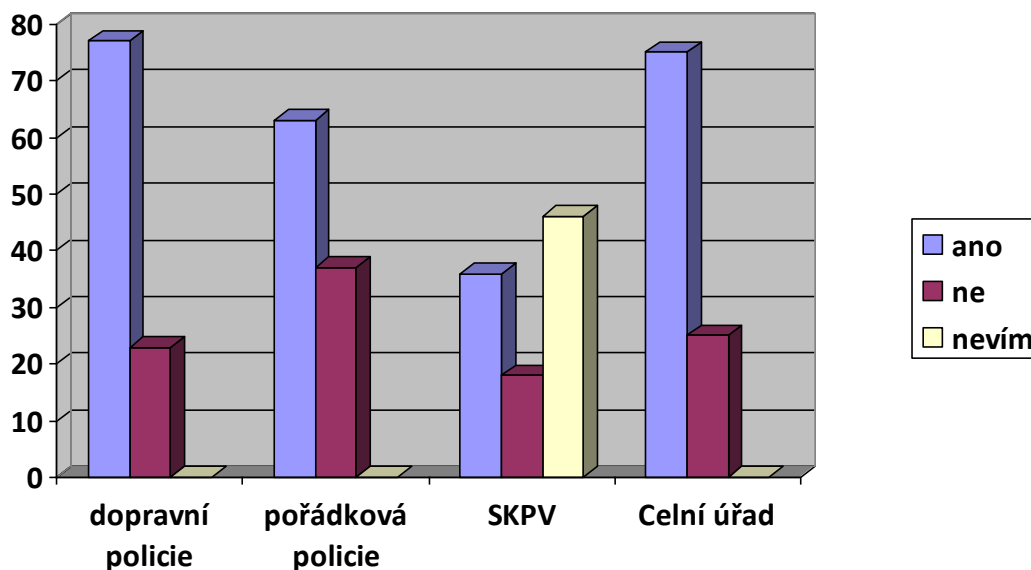
8) Je technika používaná při kontrole NV dostatečná a na úrovni?

- a) ano
b) ne
c) nevím - nemohu posoudit

Tabulka VIII Výsledné hodnoty k dotazníkovému průzkumu k otázce 8

ZAŘAZENÍ	ODPOVĚĎ a)		ODPOVĚĎ b)		ODPOVĚĎ c)	
	POČET	VYJ. %	POČET	VYJ. %	POČET	VYJ. %
Dopravní policie	24	77	7	23	0	0
Pořádková policie	15	63	9	37	0	0
SKPV	4	36	2	18	5	46
Celní úřad	12	75	4	25	0	0
CELKEM	55	67	22	27	5	6

Obrázek 5 Graf výsledných hodnot k dotazníkovému průzkumu k otázce 8



Na otázku číslo 8 odpovědělo ano celkem 55 respondentů z 82, tj. 67 %, ne odpovědělo 22 respondentů z 82, tj. 27 % a 5 respondentů nevím – nemohu posoudit z 82, tj. 6 %.

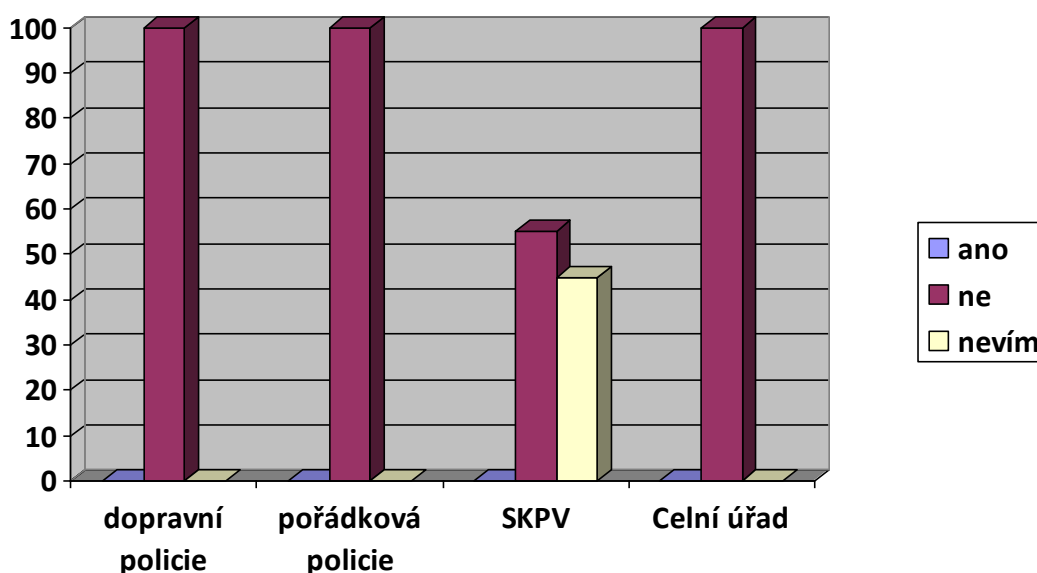
9) Jsou odstavná místa, kde probíhají kontroly silničních přeprav NV v dostatečném počtu a s optimálním vybavením pro eliminaci rizik pro vás a okolí (WC, osvětlení, stavební úpravy aj.)?

- a) ano
- b) ne
- c) nevím - nemohu posoudit

Tabulka IX Výsledné hodnoty k dotazníkovému průzkumu k otázce 9

ZAŘAZENÍ	ODPOVĚĎ a)		ODPOVĚĎ b)		ODPOVĚĎ c)	
	POČET	VYJ. %	POČET	VYJ. %	POČET	VYJ. %
Dopravní policie	0	0	31	100	0	0
Pořádková policie	0	0	24	100	0	0
SKPV	0	0	6	55	5	45
Celní úřad	0	0	16	100	0	0
CELKEM	0	0	77	94	5	6

Obrázek 6 Graf výsledných hodnot k dotazníkovému průzkumu k otázce 9



Na otázku číslo 9 odpovědělo ano celkem 0 respondentů z 82, tj. 0 %, ne odpovědělo 77 respondentů z 82, tj. 94 % a 5 respondentů nevím – nemohu posoudit z 82, tj. 6 %.

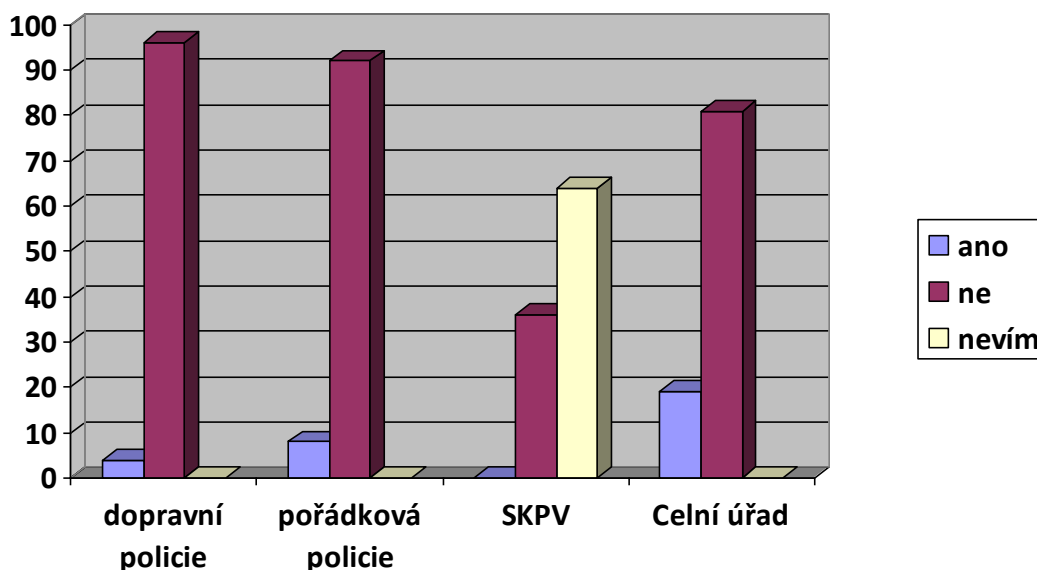
10) Jste při kontrole silničních přeprav NV dostatečně vybaveni potřebnými a účinnými ochrannými prostředky?

- a) ano
- b) ne
- c) nevím - nemohu posoudit

Tabulka X Výsledné hodnoty k dotazníkovému průzkumu k otázce 10

ZAŘAZENÍ	ODPOVĚĎ a)		ODPOVĚĎ b)		ODPOVĚĎ c)	
	POČET	VYJ. %	POČET	VYJ. %	POČET	VYJ. %
Dopravní policie	3	4	28	96	0	0
Pořádková policie	2	8	22	92	0	0
SKPV	0	0	4	36	7	64
Celní úřad	3	19	13	81	0	0
CELKEM	8	10	67	82	7	8

Obrázek 7 Graf výsledných hodnot k dotazníkovému průzkumu k otázce 10

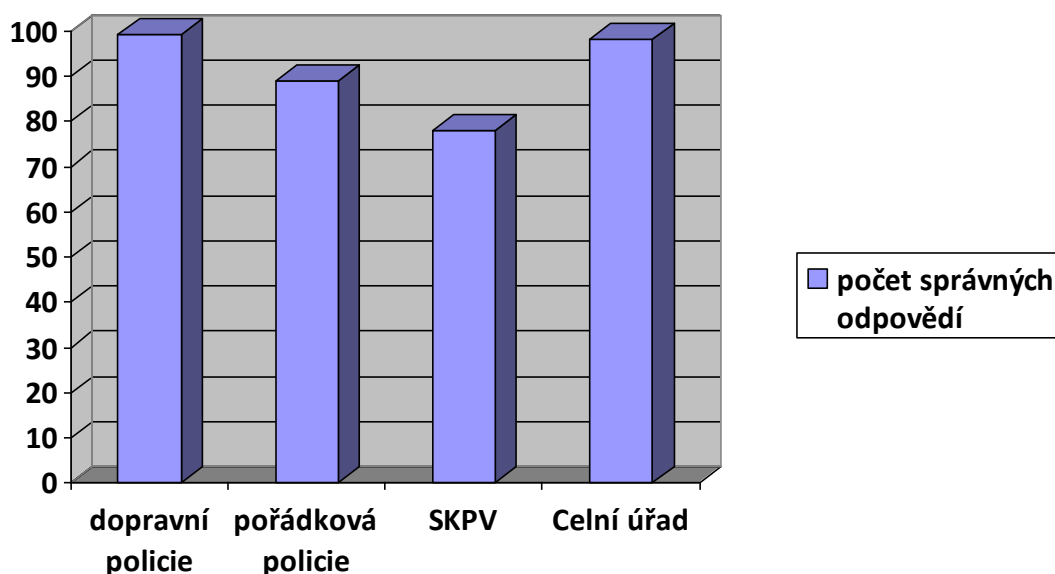


Na otázku číslo 10 odpovědělo ano celkem 8 respondentů z 82, tj. 10 %, ne odpovědělo 67 respondentů z 82, tj. 82 % a 7 respondentů nevím – nemohu posoudit z 82, tj. 8 %.

Tabulka XI Celkové výsledné hodnoty poměru správných odpovědí na otázky 2 – 6

ZAŘAZENÍ	SPRÁVNÉ ODPOVĚDI	VYJÁDŘENÍ V %
Dopravní policie	153	99
Pořádková policie	108	89
SKPV	43	78
Celní úřad	78	98

Obrázek 8 Graf výsledných hodnot poměru správných odpovědí na otázky 2 – 6



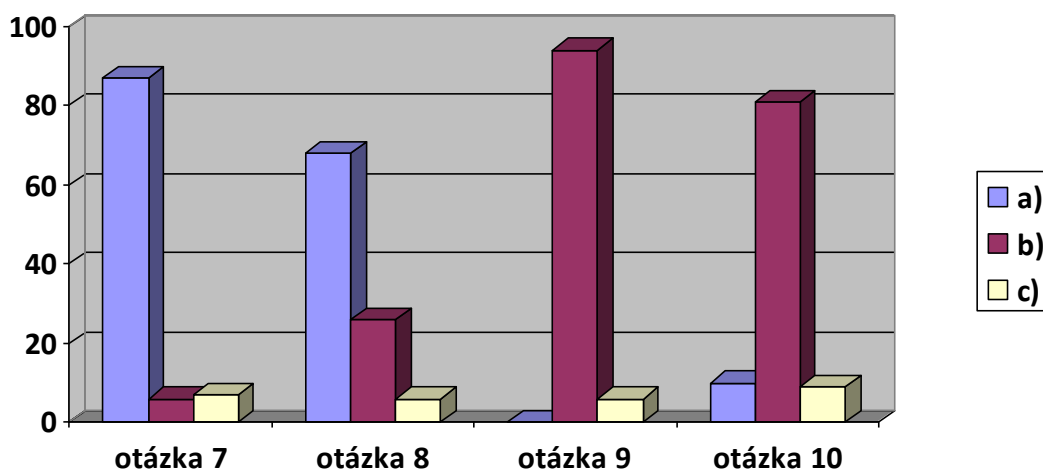
Z uvedených výsledných dat v tabulce XI a obrázku 8 mohu konstatovat, že policie a celníci, jako příslušníci bezpečnostních ozbrojených sborů, kteří jsou svými pravomocemi určeni k silničním kontrolám přeprav NV, jsou po odborné stránce k této činnosti poměrně dobře erudováni a srovnatelně připraveni k výkonu kontroly silničních přeprav NV. Respondenti ze skupiny SKPV skončili na toto téma, jako nejméně odborně připraveni. Přestože patří do významné složky Policie ČR, ale tato činnost není jejím úkolem, prokázali velmi dobré základní vědomosti o dané problematice.

Dalším výstupem tohoto dotazníkového průzkumu uvedu celkové výsledky z odpovědí na otázky 7 – 10 v tabulce XII a v obrázku 9.

Tabulka XII Celkové výsledné hodnoty přehledu odpovědí na otázky 7 – 10

ZAŘAZENÍ	OTÁZKA 7			OTÁZKA 8			OTÁZKA 9			OTÁZKA 10		
	a)	b)	c)	a)	b)	c)	a)	b)	c)	a)	b)	c)
Dopravní policie	29	2	0	24	7	0	0	31	0	3	28	0
CELKEM %	94	7	0	77	23	0	0	100	0	4	96	0
Pořádková policie	22	1	1	15	9	0	0	24	0	2	22	0
CELKEM %	92	4	4	63	37	0	0	55	0	8	92	0
SKPV	6	0	5	4	2	5	0	6	5	0	4	7
CELKEM %	55	0	45	36	18	46	0	100	45	0	36	64
Celní úřad	14	2	0	12	4	0	0	16	0	3	13	0
CELKEM %	88	12	0	75	25	0	0	100	0	19	81	0
CELKEM %	87	6	7	68	26	6	0	94	6	10	81	9

Obrázek 9 Graf celkového přehledu odpovědí na otázky 7 – 10



Ze získaných výsledných dat v tabulce XII a obrázku 9 je možno stanovit výrazně převládající odpovědi na jednotlivé otázky a tím stanovit kladné a záporné zjištění potřeb:

- otázka 7: 87 % odpovědí, že právní úprava silniční přepravy NV je dostatečná,
- otázka 8: 68 % odpovědí, že technika pro kontrolu silniční přepravy NV je na úrovni,
- otázka 9: 94 % odpovědí, že odstavná místa pro kontrolu silniční přepravy NV je nedostatečně vybavena (WC, osvětlení atp.),
- otázka 10: 81 % odpovědí, že vybavení ochrannými prostředky není dostatečné.

3.2 Analýza SWOT

Analýza SWOT je metodou analýzy, pomocí které je možné určit a vyhodnotit slabé a silné stránky, příležitosti a hrozby v určitém procesu. Jde o zjištění skutečného stavu, nalezení problémů a nových možností, vedoucích ke zlepšení analyzovaného procesu. Základem analýzy je klasifikovat a ohodnotit jednotlivé faktory, které jsou rozděleny do dvou základních skupin a každá základní skupina dále ještě do dvou podskupin.

Vnitřní faktory:

- silné stránky (**Strengths**),
- slabé stránky (**Weaknesses**).

Vnější faktory:

- příležitosti (**Opportunities**),
- hrozby (**Threats**).

V tabulce XIII analýzy SWOT uvádím faktory, které vyplynuly z provedeného dotazníkového průzkumu a které jsem získal poskytnutými informacemi od příslušníků Policie ČR, pracovníků CSPSD a vlastních poznatků, kdy jsem byl osobně přítomen při dopravně bezpečnostní akci (dále jen „DBA“), zaměřené na kontrolu NV v silniční dopravě v Hodoníně.

Tabulka XIII Analýza SWOT

Analýza SWOT		
	Vnitřní faktory	Vnější faktory
Přednosti	Silné stránky	Příležitosti
	<ul style="list-style-type: none"> • odborná připravenost kontrolních orgánů • technická vybavenost kontrolních orgánů • motivace pro maximální výkon kontroly 	<ul style="list-style-type: none"> • pořízení a doplnění ochranných speciálních prostředků • vybavení odstavných míst pro kontroly sociálním zařízením • zvýšení počtu pracovníků kontrolních orgánů
	Slabé stránky	Hrozby
Nedostatky	<ul style="list-style-type: none"> • nejsou k dispozici speciální ochranné prostředky • nevhodná odstavná místa z hlediska stavebního i sociálního • nízký počet pracovníků 	<ul style="list-style-type: none"> • nebezpečí újmy na zdraví při úniku chemické látky • ekologická ohrožení a rizika na kontrolních místech • nebezpečí plynoucí z okolní dopravy

[Zdroj: vlastní]

Dále provedu klasifikaci a ohodnocení jednotlivých faktorů a pomocí rozhodovací analýzy jednotlivé faktory porovnám v tabulce XIV až tabulce XVIII a obrázku 10.

Tabulka XIV Rozhodovací analýza porovnáním silných stránek

Silné stránky	Odborná připravenost kontrolních orgánů	Technická vybavenost kontrolních orgánů	Motivace pro maximální výkon kontroly	Součty	Důležitost
1. Odborná připravenost kontrolních orgánů	X	3	3	6	0,5
2. Technická vybavenost kontrolních orgánů	1	X	3	4	0,34
3. Motivace pro maximální výkon kontroly	1	1	X	2	0,16
Součty				12	1

[Zdroj: vlastní]

Tabulka XV Rozhodovací analýza porovnáním slabých stránek

Slabé stránky	Nejsou k dispozici speciální ochranné prostředky	Nevhodná odstavná místa z hlediska stavebního i sociálního	Nízký počet pracovníků	Součty	Důležitost
1. Nejsou k dispozici speciální ochranné prostředky	X	2	3	5	0,42
2. Nevhodná odstavná místa z hlediska stavebního i sociálního	2	X	3	5	0,42
3. Nízký počet pracovníků	1	1	X	2	0,16
Součty				12	1

[Zdroj: vlastní]

Tabulka XVI Rozhodovací analýza porovnáním příležitostí

Příležitosti	Pořízení a doplnění speciálních ochranných prostředků	Vybavení odstavných míst pro kontroly sociálním zařízením	Zvýšení počtu pracovníků kontrolních orgánů	Součty	Důležitost
1. Pořízení a doplnění speciálních ochranných prostředků	X	2	3	5	0,42
2. Vybavení odstavných míst pro kontroly sociálním zařízením	2	X	3	5	0,42
3. Zvýšení počtu pracovníků kontrolních orgánů	1	1	X	2	0,16
Součty				12	1

[Zdroj: vlastní]

Tabulka XVII Rozhodovací analýza porovnáním hrozeb

Hrozby	Nebezpečí újmy na zdraví při úniku chemické látky	Ekologická ohrožení a rizika na kontrolních místech	Nebezpečí plynoucích z okolní dopravy	Součty	Důležitost
1. Nebezpečí újmy na zdraví při úniku chemické látky	X	3	3	6	0,5
2. Ekologická ohrožení a rizika na kontrolních místech	1	X	3	4	0,34
3. Nebezpečí plynoucích z okolní dopravy	1	1	X	2	0,16
Součty				12	1

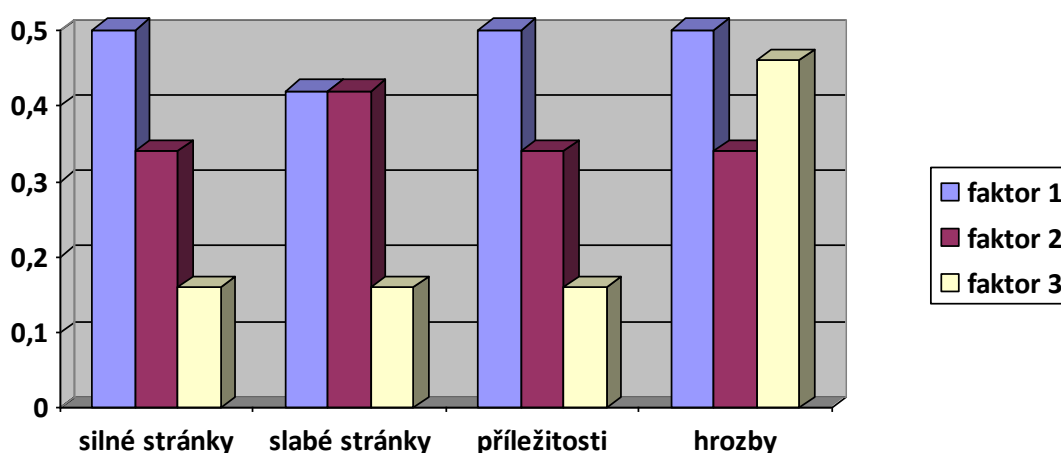
[Zdroj: vlastní]

Tabulka XVIII Rozhodovací analýza v přehledu všech faktorů

Faktory	Silné stránky	Slabé stránky	Příležitosti	Hrozby
1.	0,5	0,42	0,5	0,5
2.	0,34	0,42	0,34	0,34
3.	0,16	0,16	0,16	0,46

[Zdroj: vlastní]

Obrázek 10 Graf celkového přehledu ohodnocení všech faktorů v rozhodovací analýze



Z přehledu výsledků v obrázku 10 grafu rozhodovací analýzy je zřejmé, že ve faktoru silných stránek dominuje odborná připravenost, následuje vybavenost technikou a končí motivací pro maximální výkon.

Ve faktoru slabých stránek jsou na stejné úrovni v první řadě chybějící ochranné prostředky pro kontrolní orgány a nevhodně položená a nedostatečně zařízená odstavná místa pro kontrolu vozidel přepravující NV. Následuje nedostatek pracovníků.

Faktor příležitostí nám nejvíce ukazuje nutnost pořízení speciálních ochranných prostředků, dále úpravu odstavných ploch pro optimální výkon kontroly a naposled navýšení početního stavu kontrolních pracovníků.

Z faktoru hrozeb je zřejmé, že největší riziko je obava z újmy na zdraví při případném úniku např. chemické látky při kontrole, dále rizika vyplývající z okolní dopravy a naposled nevyhovující stav odstavných ploch pro kontrolu přeprav NV.

3.3 Analýzy provedených kontrol silniční přepravy nebezpečných věcí

Silniční kontroly přeprav NV mají samozřejmě velký vliv na chování všech účastníků, kterých se přeprava NV dotýká, od výrobců NV, přes dopravce až po posledního spotřebitele. Časté a důkladné kontroly při manipulaci s NV obecně, pod hrozbami vysokých pokut a dalších sankcí, jsou v zájmu zachování životů, zdraví a životního prostředí velmi důležitou potřebou nebo spíš nutností s pozitivním výsledkem pro všechny, kterým na životě, zdraví a životním prostředí záleží.

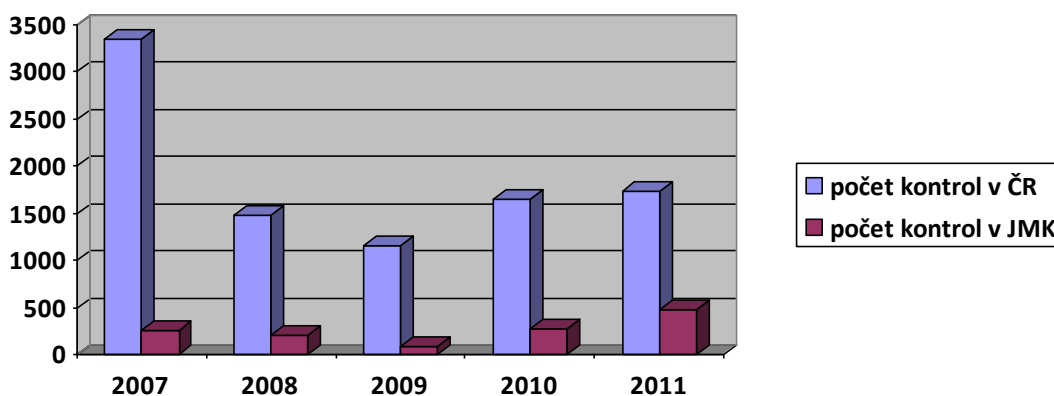
V následujících tabulkách číslo XIX až XXII a grafech číslo 11 až 14 uvedu některá statistická data, týkající se silniční přepravy, kontroly a nehod silničních vozidel přepravující NV podle ADR v ČR a v Jihomoravském kraji (dále jen „JMK“).

Tabulka XIX Statistická data počtů silničních kontrol vozidel ADR v ČR a v JMK

Rok	2007	2008	2009	2010	2011
Počet kontrol ADR v ČR	3353	1483	1155	1652	1738
Počet kontrol ADR v JMK	256	196	88	267	481

[Zdroj: Policie ČR]

Obrázek 11 Graf srovnání počtů silničních kontrol vozidel ADR v ČR a v JMK



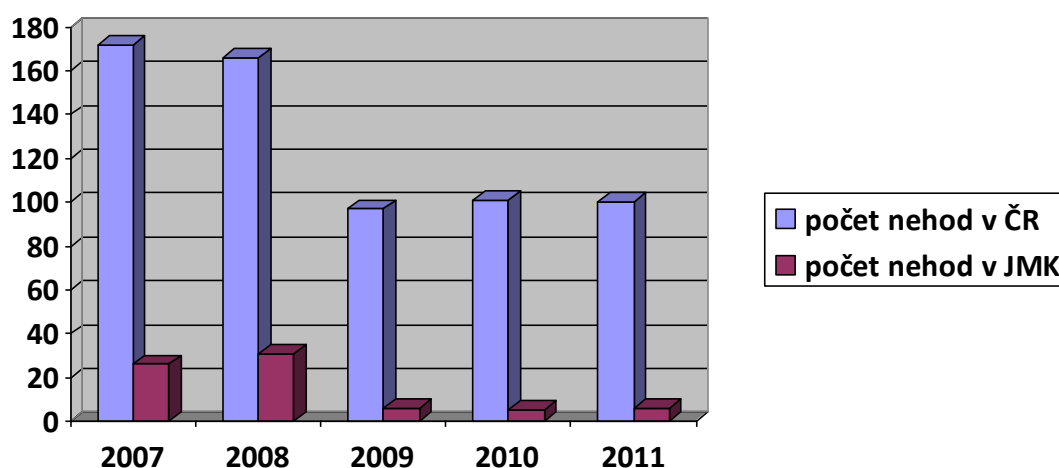
Z uvedených dat lze získat přehled o počtech kontrol vozidel silničních přeprav NV v ČR s porovnáním počtů kontrol vozidel silničních přeprav NV JMK. Jednoduchým výpočtem poměru počtu krajů a provedených kontrol lze říci, že JMK je v počtech kontrol s porovnáním s dalšími kraji nadprůměrný a všeobecně počty kontrol každoročně narůstají.

Tabulka XX Statistická data počtů celkové nehodovosti vozidel ADR v ČR a v JMK

Rok	2007	2008	2009	2010	2011
Počet nehod ADR v ČR	172	166	97	101	100
Počet nehod ADR v JMK	26	31	6	5	6

[Zdroj: Policie ČR]

Obrázek 12 Graf srovnání počtů silničních nehod vozidel ADR v ČR a v JMK



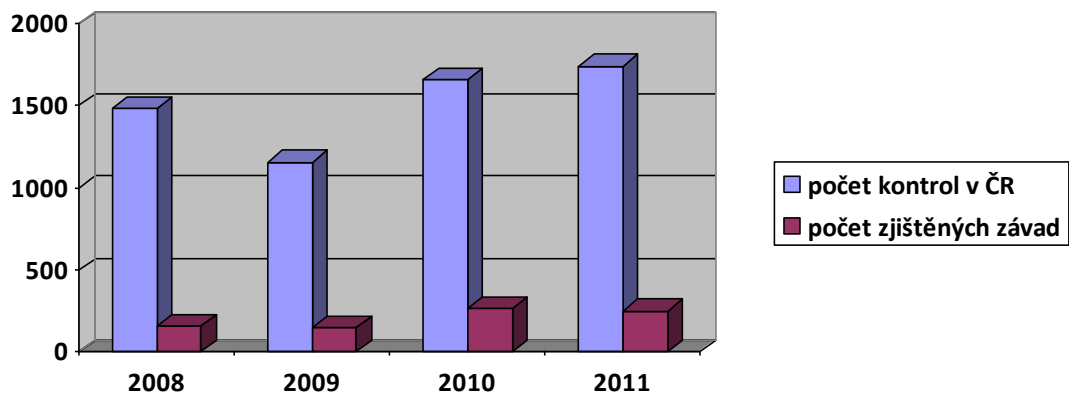
Z uvedených dat lze získat přehled o počtech nehod vozidel silničních přeprav NV v ČR s porovnáním počtů nehod vozidel silničních přeprav NV v JMK a lze říci, že počty nehod jsou v posledních letech v ČR i JMK asi na stejné úrovni. Dalšími statistickými zjištěními uvádím, že JMK byl s počtem nehod na svém území např. v posledním uvedeném roce na páté příčce mezi kraji z celkového počtu nehod v ČR.

Tabulka XXI Statistická data počtu kontrol a zjištěných závad

Rok	2008	2009	2010	2011
Počet kontrol ADR	1483	1155	1652	1738
Počet zjištěných závad	159	153	266	252

[Zdroj: Policie ČR]

Obrázek 13 Graf srovnání počtů silničních kontrol a zjištěných závad v ČR



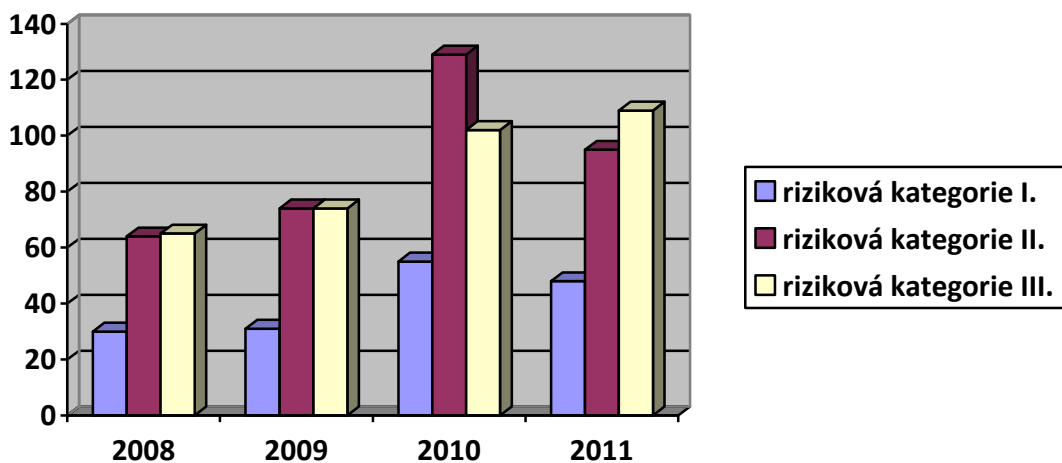
Z uvedených dat lze pozorovat, že přes mírný nárůst počtu kontrol v posledním roce se počet zajištěných závad mírně snížil.

Tabulka XXII Statistická data zjištěných závad podle rizikových kategorií I. – III.

Rok	2008	2009	2010	2011
Riziková kategorie I.	30	31	55	48
Riziková kategorie II.	64	74	129	95
Riziková kategorie III.	65	47	102	109

[Zdroj: Policie ČR]

Obrázek 14 Graf srovnání počtů silničních kontrol a zjištěných závad v ČR



Z uvedených dat lze pozorovat, že se celkově počty závad sice mírně snížily, ale obecně se zvýšil počet závad spadajících do závažnějších rizikových kategorií uvedených ve vyhlášce č. 522/2006 Sb. o SOD a kontrolách v silniční dopravě.

3.4 Dopravně bezpečnostní akce a její vyhodnocení

V další podkapitole této praktické části uvedu místa kontrol a postupy, které používají ozbrojené bezpečnostní sbory při silniční kontrole přeprav NV a které jsem si mohl ověřit přítomností na jedné dopravně-bezpečnostní akci (DBA), která proběhla dne 5. dubna 2012 v Hodoníně a dále pak provedu vyhodnocení.

Dopravně bezpečnostní akce mohou být plánována podle nařizujícího orgánu a místa provedení jako:

- celoevropská – ve všech zemích EU,
- celostátní – na celém území ČR,
- krajská – na území jednotlivých krajů nebo územních obvodů (jako i běžný výkon dopravní služby policie, nemusí být vyhlášována jako zvláštní DBA).

Pro silniční kontroly nákladní dopravy obecně a tedy i kontrolu vozidel ADR jsou v územním obvodu Hodonín používána především tři místa, kde se nacházejí vhodné, resp. možné odstavné plochy.

Prvním místem je odstavná plocha u silnice číslo 51 na ulici Bratislavská v Hodoníně v blízkosti státní hranice se Slovenskou republikou (SR), zobrazeno na obrázku 15. Místo není příliš vhodné pro kontrolu vozidel přepravujících NV, protože zde běžně procházejí i projíždějí na jízdních kolech majitelé v těsné blízkosti přilehlých zahrad a rybáři, kdy asi ve vzdálenosti 200 metrů od odstavného místa, směrem do SR koryto řeky Morava. Sociální zařízení pro možnost použití zde také žádné není a stavebně upravená odstavná plocha pro případný zachycení uniklých nebezpečných látek do okolí nebo zvláštní plocha oddělená od místa kontroly pro případné odstavení vozidla, u kterého by byl např. zjištěn únik nebezpečné chemické látky, také není k dispozici.

Druhým místem je odstavná plocha u silnice číslo 55 na ulici Veselská, několik stovek metrů za městem Strážnice, směrem do Veselí nad Moravou, zobrazeno na obrázku 16. Odstavná plocha má podobné nedostatky, jako v Hodoníně (vodní zdroj říčka Velička je ve

vzdálenosti asi jen 50 metrů od odstavné plochy), jen pohyb chodců a cyklistů je zde vyloučen nebo alespoň výrazně omezen.

Obrázek 15 Odstavná plocha v Hodoníně na ulici Bratislavská, silnice č. 51



[Zdroj: mapy.cz]

Obrázek 16 Odstavná plocha na ulici Veselská, silnice č. 55



[Zdroj: mapy.cz]

Třetím místem je odstavná plocha u silnice číslo 54, několik stovek metrů za obcí Strážovice, směrem do obce Archlebov, zobrazeno na obrázku 17. Zde je hlavním nedostatkem blízkost lesa, sportovního hřiště, nebezpečí úniku chemické látky do okolí, bez sociálního zařízení a není zvláštní plocha oddělená od místa kontroly pro případné odstavení vozidla, u kterého by byl např. zjištěn únik nebezpečné chemické látky.

Obrázek 17 Odstavná plocha za obcí Strážovice, silnice č. 54



[Zdroj: mapy.cz]

Kontrolu přepravy NV po silnici velmi podrobně upravuje neveřejný dokument Ministerstva dopravy z roku 2009, který vychází především z platných právních norem jako např. zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích, Směrnice Rady 95/50/ES o jednotných postupech kontroly při silniční přepravě NV, vyhlášky 522/2006 Sb. o státním odborném dozoru a kontrolách v silniční dopravě, závazného pokynu policejního prezidenta 85/2006, kterým se upravuje postup příslušníků Policie ČR při dohledu na bezpečnost a plynulost silničního provozu a šetření dopravních nehod a dalších předpisů. Popsané vlastnosti odstavných ploch jsou více nebo méně minimálně v rozporu s uvedeným závazným pokynem policejního prezidenta.

Dále uvedu dokumenty a doklady, které musí mít řidič vozidla přepravující NV podle ADR:

- standardní doklady, jako:
 - řidičský průkaz,
 - osvědčení o technické způsobilosti vozidla (i přípojných vozidel),
 - doklad o pojištění vozidla i přípojných vozidel (zelená karta),
 - doklad o profesní způsobilosti,
 - koncesní listinu,
- průkazy prokazující totožnost každého člena osádky s fotografií,
- přepravní doklad (nákladní list, dodací list, atd., není pro tento doklad žádná šablona nebo vzor, může být dokonce i v elektronickém systému zpracování dat, je i výjimka, kdy být nemusí), který obsahuje údaje o:
 - označení údajů o nákladu (UN číslo, název),
 - množství přepravované NV,
 - a další údaje, které jsou předepsány v ADR,
- písemné pokyny pro případ nehody, které obsahují především:
 - pojmenování přepravované NV,
 - nebezpečné vlastnosti NV,
 - nutné ochranné pomůcky pro použití v případě nehody,
 - seznam provedení základních a zvláštních opatření v případě nehody,
- osvědčení o schválení vozidla pro přepravu NV (jsou výjimky uvedené v ADR):
 - technická prohlídka platí 1 rok,
 - musí být nejen pro vozidlo, ale i pro návěsy a přívěsy,
- osvědčení o speciálním školení řidičů pro ADR (nutné pro režim v ADR):
 - platnost 5 let,
- kopii schválení příslušného orgánu (pokud je vyžadováno ADR).

Jak jsem již uvedl v úvodu této kapitoly, zúčastnil jsem se DBA, která probíhala na odstavném místě u silnice číslo 51 na ulici Bratislavská v Hodoníně, v blízkosti státní hranice se SR, dne 5. dubna 2012 v čase od 8,00 – 15,00 hodin. Byla to akce regionálního charakteru. Dalšími účastníky byli dva příslušníci služby dopravní policie ČR z tzv. „kamion-týmu“ a osádka mobilní expertní jednotky CSPSD z Brna v počtu standardně tří pracovníků, kteří připravili k použití i mobilní pracoviště pro vážení vozidel.

Vyhodnocení této akce není složité. Z celkového počtu 11 kontrolovaných nákladních vozidel bylo zjištěno pouze 1 porušení předpisů. Jednalo se o slovenského dopravce, který podle předloženého záznamu z tachografického kotouče nedodržel předepsanou dobu odpočinku. Policista uložil řidiči zaplatit kauci ve výši 20 000 Kč. Dále z celkového počtu kontrolovaných vozidel bylo pouze 1 vozidlo přepravující NV podle ADR. Jednalo se o prázdnou, nevyčištěnou cisternu, kdy nebyla v dokladech, ani na vozidle a ani v povinné nebo zvláštní výbavě zjištěna žádná závada. Fotografie jsem vložil do přílohy VIII.

4 ZEVŠEOBECNĚNÍ ZÍSKANÝCH VÝSLEDKŮ A NÁVRHY KE ZLEPŠENÍ

Systém kontroly silničních přeprav NV je náročný, ale také nebezpečný proces, kterému by se v dnešní době měla věnovat větší pozornost. Vývoj a výroba neustále nových a samozřejmě také nebezpečných chemických látek je s dopravou velmi úzce spjata a nelze ji v žádném případě podceňovat. Na základě získaných informací pomocí dotazníkového průzkumu, výsledků analýzy SWOT, vlastního studia různých článků zabývajících se tematikou zvýšeného nebezpečí, které vzniká při silniční přepravě NV, vlastním pozorováním a informacemi od pracovníků, kteří provádějí tuto činnost, se pokusím nastínit několik možných doporučení, která by pomohla zvýšit bezpečnost nejen orgánů ozbrojených sborů při kontrole silničních přeprav NV.

Na základě posouzení místa, úkolů a povinností složek bezpečnostních ozbrojených sborů při silniční kontrole přeprav NV doporučuji určité návrhy a opatření, které by mohly ke zvýšení bezpečnosti a k eliminaci rizik při této kontrole přispět. Můžeme sem zařadit:

- zlepšit vybavení orgánů bezpečnostních ozbrojených sborů ochrannými pomůckami a prostředky:
 - jedním z prvních ochranných prostředků bych doporučil vybavit kontrolní orgány ochrannou maskou CM – 6, která má široké spektrum použití. V kombinaci s vhodným filtrem spolehlivě chrání dýchací orgány, oči a obličej proti chemickým a toxickým plynům, biologickým látkám a radioaktivním částicím;
- vybudování nových nebo alespoň realizovat úpravu stávajících odstavných ploch tak, aby byly splněny nejnужnější požadavky na plnění základních fyziologických a bezpečnostních potřeb nejen kontrolních pracovníků a aby byla eliminována na nejnížší možnou míru rizika ohrožení životního prostředí při případném úniku NV;
 - provést inspekci všech běžně používaných odstavných ploch a zpracovat odborné posudky ke zjištění nedostatků pro výkon kontroly přeprav NV;
 - vybavením kontrolních míst alespoň mobilních záchodů s umývadlem, osvětlení pro kontroly v noci, případné vybavení monitorovacím zařízením;

- pro ochranu životního prostředí chybí zachytné jímky, případně sorbenty nebo podobné přípravky pro případ úniku NV;
- posílení početního stavu kontrolních orgánů;
 - navýšením počtu kontrolních orgánů a tím i zvýšením počtu kontrol nejen silničních přeprav NV by zcela jistě přispělo k odpovědnějšímu přístupu všech zúčastněných při manipulaci s NV;
 - zvýšit odborné znalosti členů kontrolních skupin;
- novelizaci právních předpisů, které by zpřísnily postihy při porušení pravidel při přepravě NV v silniční dopravě, ale především zpřísnily a upravili kontroly a postihy už u samotných odesílatelů:
 - z různých internetových diskusí i odborných článků je zřejmé, že zpřísněním a zvýšením počtu kontrol, by se situace při nakládání s NV mohla výrazně zlepšit;
- provádění opakujících se informačních kampaní, zaměřených na zvýšení vědomostí všech účastníků silničního provozu o přepravách NV, ale také na možnosti využití různých informačních systémů,
 - používaných informačních systémů nejen k přepravě NV je řada, jako např. TRINS, ADREM, MEDIS – ALARM, TEREK, RISKAN, DOK a další.

Informační systémy jsou vůbec velmi důležitým prvkem při nakládání s NV a riziky obecně, protože informace a jejich následné správné využití, může mít a má pro záchranu života a zdraví nebo ochranu životního prostředí zásadní význam. O některých uvedu základní informace:

- **TRINS** – transportní a informační nehodový systém firmy UNIPETROL RPA, Litvínov poskytuje prostřednictvím celorepublikové sítě partnerských středisek nepřetržitou pomoc při řešení mimořádných situací spojených s přepravou nebo skladováním NV na území ČR. Může být vyžadována prostřednictvím operačních středisek HZS nebo IZS;
- **ADREM** – je elektronickou verzí dohody ADR, je jím vybavena Policie ČR, Celní správa, expertní jednotky C PSPD a další organizace, poskytuje společnost DEKRA Automobil a.s.;

- **MEDIS – ALARM** – je databázi obsahující podrobné údaje o klasifikaci a vlastnostech více než 8 700 nebezpečných látek, jejich způsobů hašení, první pomoci, atd. Dodává a doplňuje firma MEDISTYL s.r.o.;
- **TEREX** – je softwarový nástroj pro okamžité vyhodnocení dopadů úniku nebezpečné chemické látky, otravné látky nebo použití výbušného Program vyrobila firma T-SOFT, a.s.;
- **RISKAN** – je program pro analýzu rizik, který umožňuje zrychlit celý proces a připravit výstupy a závěry pro identifikaci hrozeb a stanovení dalšího postupu. Vyrobila také firma T-SOFT, a.s.;
- **DOK** – je informační systém MD ČR pro preventivní a záchranná opatření v oblasti mobilních zdrojů nebezpečí v dopravě. Jeho hlavní náplní je komplexní informační podpora v případě mimořádných událostí a nehod s možnými ekologickými následky. Tento systém slouží bezplatně také široké veřejnosti a je veřejně dostupný na internetových stránkách <http://cep.mdcz.cz/dok2/DokPub/dok.asp>.

ZÁVĚR

Cílem mojí bakalářské práce bylo posoudit rizika při kontrole přeprav NV složkami ozbrojených bezpečnostních sborů a po provedené analýze navrhnout zlepšení, které by mělo zvýšit bezpečnost příslušníků ozbrojených bezpečnostních sborů při provádění silničních kontrol přeprav NV. K naplnění hlavního cíle jsem použil dílčí cíle.

V první kapitole teoretické části jsem provedl analýzu a zpřehlednění současného stavu platných právních mezinárodních a samozřejmě i národních předpisů týkajících se přeprav NV v silničním provozu a jejich kontroly.

Druhá kapitola pojednává a stanovuje místo a význam orgánů, které jsou určeny pro kontrolu silničních přeprav NV. Zde jsem uvedl jejich základní a nejdůležitější úkoly.

V praktické části ve třetí kapitole jsem se pokusil identifikovat rizika ohrožení orgánů bezpečnostních ozbrojených sborů pomocí dotazníkového průzkumu a analýzy SWOT. Uvedl jsem některá statistická data týkající se počtu kontrol vozidel převážející NV, nejčastější porušování stanovených právních předpisů, popis odstavných ploch, které využívají příslušníci ozbrojených bezpečnostních sborů k provádění silničních kontrol nákladní dopravy a jiné, tematicky zaměřené statistické informace. Dalším zdrojem informací byla také moje osobní přítomnost při DBA na kontrolu silniční nákladní dopravy v Hodoníně.

V poslední čtvrté kapitole jsem navrhl jistá zlepšení, vedoucí k možné eliminaci rizik ohrožení kontrolních orgánů při silniční kontrole přeprav NV, ale také životního prostředí. Jednalo se o vybavení kontrolních orgánů ochrannými maskami pro ochranu při zjištění úniku nebezpečné látky nebo při havárii vozidla přepravující NV, dále vybavení odstavných míst mobilními záchody a umyvadly pro vykonávání základních lidských potřeb a hygieny, instalaci osvětlení pro kontroly za tmy, příp. vybavení kamerovým systémem pro případnou rychlou reakci na vznik náhlého nebezpečí (výbuchu, vzplanutí atd.).

Na závěr jsem popsal několik významných informačních systémů, které mohou být a jsou důležitým prvkem pro eliminaci rizik při jakémkoliv nakládání a manipulaci s NV nebo při havárii s jejich přítomností.

Domnívám se, že v této práci navržená opatření mohou svojí aplikací snížit rizika daného procesu kontrol přepravy NV a přispět ke zvýšení bezpečnosti každého z nás, účastníků silničního provozu.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

- [1] ANONYMUS, 2009. *Metodika kontroly přepravy nebezpečných věcí po silnici*. Ministerstvo dopravy.
- [2] KOPECKÝ, Z., HOŘÍN, J., PAVLÍČEK, K. *Kapitoly z mezinárodního a evropského dopravního práva*. Příloha časopisu *Policista* č. 1/2009, s. 5. [on-line]. [cit. 2012-02-22]. Dostupné z WWW: <<http://www.mvcr.cz/soubor/01-priloha-pdf.aspx>>
- [3] *Ministerstvo dopravy* [on-line]. 2006 [cit. 2012-02-10]. Přeprava nebezpečných věcí (ADR). Dostupné z WWW: <http://www.mdcz.cz/cs/Silnicni_doprava/Nakladni_doprava/adr/>
- [4] *Ministerstvo dopravy* [on-line]. 2006 [cit. 2012-02-10]. Mnohostranné dohody dle 1.5.1. ADR. Dostupné z WWW: <http://www.mdcz.cz/cs/Silnicni_doprava/Nakladni_doprava/adr/Dohody/Dohody.htm>
- [5] *Úřad pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví* [on-line]. 2012 [cit. 2012-02-10]. Vymezení účelu. Dostupné z WWW: <http://www.cspds.cz/index.php?option=com_content&view=article&id=27&Itemid=46>
- [6] Vyhláška č. 522/2006 Sb. o státním odborném dozoru a kontrolách silniční dopravy, ve znění pozdějších předpisů, Silniční kontrola, § 4.
- [7] Zákon č. 111/1994 Sb. o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů, část V., Státní správa a státní odborný dozor v silniční dopravě, § 34.
- [8] *Policie ČR* [on-line]. 2010 [cit. 2012-02-22]. Právní předpisy. Dostupné z WWW: <http://www.policie.cz/clanek/vybrane-ceske-pravni-predpisy.aspx>
- [9] KÖNIG, J. *Twinningový projekt Česká republika - Německo*. Ekonomicko - technická revue č. 6/2006, s. 28. [on-line]. [cit. 2012-02-22]. Dostupné z WWW: <http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/091A61A9-65BE-429F-B6D1-FFC613DD73CD/0/Twinningovyprojekt.pdf>
- [10] Zákon č. 185/2004 Sb. o Celní správě České republiky, ve znění pozdějších předpisů, § 4 Celní ředitelství, odstavec. 4, písmena e.

- [11] TOMEK, M, SEIDL, M., HALAMA, L. *Bezpečnost' prepravy nebezpečných věcí*. Žilina. Hydropneutech, s.r.o., 2008, 239 s., ISBN 978-80-968479-9-0
- [12] *Centrum služeb pro silniční dopravu* [on-line]. 2010-2012 [cit. 2012-03-05]. Vymezení účelu. Dostupné z WWW: <http://www.cspsd.cz/index.php?option=com_content&view=article&id=27&Itemid=46>

SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK

ADR	Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí
AETR	Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě
CMR	Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční dopravě
CSPD	Centrum služeb pro silniční dopravu
CÚ	Celní úřady
DBA	Dopravně bezpečnostní akce
ČBÚ	Český báňský úřad
ČR	Česká republika
ČSN	Česká technická norma
HZS	Hasičský záchranný sbor
IZS	Integrovaný záchranný systém
JMK	Jihomoravský kraj
EHS	Evropská hospodářská komise
ES	Evropské společenství
EU	Evropská unie
MD	Ministerstvo dopravy
NV	Nebezpečná věc
OSN	Organizace spojených národů
SKPV	Služba kriminální policie a vyšetřování
SOD	Státní odborný dozor
SR	Slovenská republika
STK	Stanice technické kontroly
SÚJB	Státní úřad pro jadernou bezpečnost
ÚNMZ	Úřad pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1 Schéma znázornění různých právních předpisů k přepravám NV	11
Obrázek 2 Schéma kontrolních orgánů určených pro kontrolu přeprav NV.....	19
Obrázek 3 Vzájemná působnost mezi základními prvky v silničním provozu.....	26
Obrázek 4 Graf výsledných hodnot k dotazníkovému průzkumu k otázce 7	31
Obrázek 5 Graf výsledných hodnot k dotazníkovému průzkumu k otázce 8	32
Obrázek 6 Graf výsledných hodnot k dotazníkovému průzkumu k otázce 9	33
Obrázek 7 Graf výsledných hodnot k dotazníkovému průzkumu k otázce 10	34
Obrázek 8 Graf výsledných hodnot poměru správných odpovědí na otázky 2 – 6.....	35
Obrázek 9 Graf celkového přehledu odpovědí na otázky 7 – 10	36
Obrázek 10 Graf celkového přehledu ohodnocení všech faktorů v rozhodovací analýze.....	40
Obrázek 11 Graf srovnání počtů silničních kontrol vozidel ADR v ČR a v JMK	41
Obrázek 12 Graf srovnání počtů silničních nehod vozidel ADR v ČR a v JMK	42
Obrázek 13 Graf srovnání počtů silničních kontrol a zjištěných závad v ČR	43
Obrázek 14 Graf srovnání počtů silničních kontrol a zjištěných závad v ČR	43
Obrázek 15 Odstavná plocha v Hodoníně na ulici Bratislavská, silnice č. 51.....	45
Obrázek 16 Odstavná plocha na ulici Veselská, silnice č. 55.....	45
Obrázek 17 Odstavná plocha za obcí Strážovice, silnice č. 54.....	46

SEZNAM TABULEK

Tabulka I Počet vyplněných dotazníků a rozdělení počtů k jednotlivým zařazením	28
Tabulka II Výsledné hodnoty k dotazníkovému průzkumu k otázce 2.....	28
Tabulka III Výsledné hodnoty k dotazníkovému průzkumu k otázce 3.....	29
Tabulka IV Výsledné hodnoty k dotazníkovému průzkumu k otázce 4	29
Tabulka V Výsledné hodnoty k dotazníkovému průzkumu k otázce 5	30
Tabulka VI Výsledné hodnoty k dotazníkovému průzkumu k otázce 6	30
Tabulka VII Výsledné hodnoty k dotazníkovému průzkumu k otázce 7	31
Tabulka VIII Výsledné hodnoty k dotazníkovému průzkumu k otázce 8.....	32
Tabulka IX Výsledné hodnoty k dotazníkovému průzkumu k otázce 9	33
Tabulka X Výsledné hodnoty k dotazníkovému průzkumu k otázce 10	34
Tabulka XI Celkové výsledné hodnoty poměru správných odpovědí na otázky 2 – 6	35
Tabulka XII Celkové výsledné hodnoty přehledu odpovědí na otázky 7 – 10	36
Tabulka XIII Analýza SWOT	37
Tabulka XIV Rozhodovací analýza porovnáním silných stránek.....	38
Tabulka XV Rozhodovací analýza porovnáním slabých stránek	38
Tabulka XVI Rozhodovací analýza porovnáním příležitostí.....	39
Tabulka XVII Rozhodovací analýza porovnáním hrozeb.....	39
Tabulka XVIII Rozhodovací analýza v přehledu všech faktorů	40
Tabulka XIX Statistická data počtů silničních kontrol vozidel ADR v ČR a v JMK.....	41
Tabulka XX Statistická data počtů celkové nehodovosti vozidel ADR v ČR a v JMK	42
Tabulka XXI Statistická data počtu kontrol a zjištěných závad	42
Tabulka XXII Statistická data zjištěných závad podle rizikových kategorií I. – III.	43

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha P I: Další právní předpisy EU k problematice přepravy NV

Příloha P II: Další právní národní předpisy k silniční dopravě obecně

Příloha P III: Další předpisy k problematice odpadů

Příloha P IV: Další právní předpisy k přepravám NV

Příloha P V: Služební vozidlo Policie ČR

Příloha P VI: Služební vozidlo Celní správy ČR

Příloha P VII: Služební vozidlo pracovníků C PSPD

Příloha P VIII: Kontrolované vozidlo podle ADR z DBA ze dne 5. dubna 2012

PŘÍLOHA P I: DALŠÍ PRÁVNÍ PŘEDPISY EU K PROBLEMATICE PŘEPRAVY NV

- Nařízení Rady (EHS) č. 3356/91, kterým se mění nařízení (EHS) 4060/89 o odstranění kontrol na hranicích členských států v silniční a vnitrozemské vodní dopravě,
- Nařízení Komise EU č. 453/2010 ze dne 20. května 2010, kterým se mění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1907/2006 o registraci, hodnocení, povolování a omezování chemických látek (REACH),
- Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1272/2008 ze dne 16. prosince 2008 o klasifikaci, označování a balení látek a směsí, o změně a zrušení směrnic 67/548/EHS a 199/45/ES a o změně nařízení (ES) č 1907/2006 (nařízení CLP),
- Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1013/2006 ze dne 14. června 2006 o přepravě odpadů,
- Nařízení rady (EHS) č.11/1960 o odstranění diskriminace v oblasti přepravních sazeb a podmínek, kterým se provádí čl. 79 odst. 3 Smlouvy o založení EHS,
- Směrnice Evropského parlamentu a Rady č. 2001/26/ES, ze dne 7. května 2001, kterou se mění směrnice Rady 95/50/ES o jednotných postupech kontroly při silniční přepravě nebezpečných věcí,
- Směrnice Komise č. 2004/112 ze dne 13. prosince, kterou se přizpůsobuje technickému pokroku směrnice Rady 95/50/ES o jednotných postupech kontroly při silniční přepravě nebezpečných věcí,
- Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/68/ES ze dne 24. září 2008 o pozemní přepravě nebezpečných věcí,
- Směrnice Rady č. 91/689/EHS ze dne 12 prosince 1991 o nebezpečných odpadech,
- Směrnice Rady č. 94/31/ES ze dne 27. června 1994, kterou se mění směrnice 91/689/EHS o nebezpečných odpadech,
- Směrnice Rady č. 75/442/EHS ze dne 15. července 1975 o odpadech,
- Směrnice Rady č. 91/156/EHS ze dne 18. března 1991, kterou se mění směrnice 75/442/EHS o odpadech (Oprava směrnice Rady 91/156/EHS ze dne 18. března 1991, kterou se mění směrnice 75/442/EHS o odpadech),

- Úřední věstník ES ze dne 16. 2. 1993 – L39/3 - Basilejská úmluva o kontrole pohybu nebezpečných odpadů přes hranice států a jejich zneškodňování,
- Směrnice Komise 2008/43/ES ze 4. dubna 2008, kterou se podle směrnice Rady 93/15/EHS zřizuje systém pro identifikaci a sledovatelnost výbušnin pro civilní použití,
- Rozhodnutí Komise ze dne 5. března 2008, kterým se zavádí standardní dokument pro dozor nad přepravou radioaktivního odpadu a vyhořelého paliva a její kontrolu podle směrnice Rady 2006/117/Euratom.

PŘÍLOHA P II: DALŠÍ PRÁVNÍ NÁRODNÍ PŘEDPISY K SILNIČNÍ DOPRAVĚ OBECNĚ

- Vyhláška MDS č. 30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava řízení provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů,
- Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č.168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění pozdějších předpisů,
- Vyhláška MDS č. 341/2002 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů,
- Vyhláška MDS č. 302/2001 Sb., o technických prohlídkách a měření emisí vozidel, ve znění pozdějších předpisů,
- Vyhláška MDS č. 32/2001 Sb., o evidenci dopravních nehod, ve znění pozdějších předpisů,
- Zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů,
- Zákon č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů,
- Zákon č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky, ve znění pozdějších předpisů.
- Zákon č. 13/1993 Sb., Celní zákon, ve znění pozdějších předpisů,
- Zákon č. 185/2004 Sb., o Celní správě České republiky, ve znění pozdějších předpisů,
- Zákon č. 133/1985 Sb., o požární ochraně, ve znění pozdějších předpisů,
- Zákon č. 238/2000 Sb., o Hasičském záchranném sboru České republiky a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů,
- Zákon č. 240/2000 Sb., o krizovém řízení a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů,

- Nařízení vlády č. 589/2006 Sb., kterým se stanoví odchylná úprava pracovní doby a doby odpočinku zaměstnanců v dopravě, ve znění pozdějších předpisů
- Nařízení vlády č. 462/2000 Sb., k provedení § 27 odst. 8. a § 28 odst. 5 zákona č.240/2000 Sb., o krizovém řízení a o změnách některých zákonů (krizový zákon), ve znění pozdějších předpisů,
- Vyhláška ministra zahraničních věcí č. 62/1986 Sb., o mezinárodní úmluvě o bezpečnosti kontejnerů,
- Zákon č. 129/2000 Sb., o krajích (krajské zřízení), ve znění pozdějších předpisů.

PŘÍLOHA P III: DALŠÍ PRÁVNÍ NÁRODNÍ PŘEDPISY K SILNIČNÍ DOPRAVĚ OBECNĚ

- Vyhláška MŽP č. 381/2001 Sb., kterou se stanoví Katalog odpadů, Seznam nebezpečných odpadů a seznamy odpadů a států pro účely vývozu, dovozu a tranzitu odpadů a postup při udělování souhlasu k vývozu, dovozu a tranzitu odpadů (Katalog odpadů), ve znění pozdějších předpisů,
- Sdělení MZV č. 100/1994 Sb., o Basilejské úmluvě o kontrole pohybu nebezpečných odpadů přes hranice států a jejich zneškodňování,
- Vyhláška MŽP č. 237/2002 Sb., o podrobnostech způsobu provedení zpětného odběru některých výrobků, ve znění pozdějších předpisů.

PŘÍLOHA P IV: DALŠÍ PRÁVNÍ PŘEDPISY EU K PROBLEMATICE PŘEPRAVY NV

- Zákon ČNR č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů,
- Zákon ČNR č. 282/1991 Sb., o České inspekci životního prostředí a její působnosti v ochraně lesa, ve znění pozdějších předpisů,
- Vyhláška MŽP č. 13/1994 Sb., kterou se upravují některé podrobnosti ochrany zemědělského půdního fondu,
- Zákon č. 513/1991 Sb., obchodní zákoník, ve znění pozdějších předpisů,
- Vyhláška MV č. 246/2001 Sb., o stanovení podmínek požární bezpečnosti a výkonu státního požárního dozoru (vyhláška o požární prevenci),
- Nařízení vlády č. 495/2001 Sb., kterým se stanoví rozsah a bližší podmínky poskytování osobních ochranných pracovních prostředků, mycích, čistících a dezinfekčních prostředků

PŘÍLOHA P V: SLUŽEBNÍ VOZIDLO POLICIE ČR



[Zdroj: vlastní]

PŘÍLOHA P VI: SLUŽEBNÍ VOZIDLO CELNÍ SPRÁVY ČR



[Zdroj: vlastní]

PŘÍLOHA P VII: SLUŽEBNÍ VOZIDLO PRACOVNÍKŮ C PSPD



[Zdroj: vlastní]

**PŘÍLOHA P VIII: KONTROLOVANÉ VOZIDLO PODLE ADR Z DBA
ZE DNE 5. DUBNA 2012 V HODONÍNĚ**



[Zdroj: vlastní]



[Zdroj: vlastní]