

**VYSOKÁ ŠKOLA EVROPSKÝCH A REGIONÁLNÍCH
STUDIÍ, O. P. S., ČESKÉ BUDĚJOVICE**

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

**KONTROLY TECHNICKÉHO STAVU
MOTOROVÝCH VOZIDEL V PROVOZU NA
POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH**

Autor práce: Luděk Hubáček, DiS.

Studijní obor: Bezpečnostně právní činnost ve veřejné správě

Forma studia: kombinovaná

Vedoucí práce: Ing. Karel Machulda

Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostních studií

2016

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci vypracoval samostatně, na základě vlastních zjištění a s použitím odborné literatury a materiálů uvedených v této práci.

Souhlasím, aby práce byla uložena v knihovně Vysoké školy evropských a regionálních studií v Českých Budějovicích a zpřístupněna v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění.

.....

Děkuji vedoucímu bakalářské práce Ing. Karlu Machuldovi, za cenné rady, připomínky a metodické vedení práce.

ABSTRAKT

HUBÁČEK L. *Kontroly technického stavu motorových vozidel v provozu na pozemních komunikacích : bakalářská práce.* České Budějovice : Vysoká škola evropských a regionálních studií, o. p. s., 2016. 65 s. Vedoucí bakalářské práce : Ing. Karel Machulda

Klíčová slova: Policie České republiky, Centrum služeb pro silniční dopravu, technický stav, kontrolní úkony

Bakalářská práce analyzuje provádění kontrol technického stavu motorových vozidel v provozu na pozemních komunikacích, zaměřuje se na kontrolu osobních i nákladních motorových vozidel. V teoretické části je zpracován postup kontroly technického stavu vozidel s rozborem možných závad. V praktické části je detailně zdokumentován postup příslušníků Policie České republiky při praktické kontrole osobního a nákladního vozidla. Dále je v praktické části, na základě průzkumného šetření, zpracován pohled odborné veřejnosti na provádění kontrol příslušníky Policie České republiky technického stavu vozidel v provozu na pozemních komunikacích.

ABSTRACT

HUBÁČEK L. **Checking the technical conditions of vehicles on the roads:** bachelor thesis. České Budějovice : Vysoká škola evropských a regionálních studií, o. p. s., 2016. Thesis supervisor: Ing. Karel Machulda

Key words: Police of the Czech Republic, Service center for traffic, technical condition, checking operations

This bachelor thesis analyses a checking the technical conditions of vehicles on the roads. It is focused on checking passenger and freight cars. In the theoretic part, the process of checking the technical conditions and analysis of possible defects is elaborated. In the practical part is documented the procedure of checking passenger and freight cars by officers of the Police of the Czech Republic. Also, there is analysed the meaning of specialists about the procedure of checking the technical conditions by Police officers.

OBSAH

ÚVOD	8
1 CÍL A METODIKA BAKALÁŘSKÉ PRÁCE	9
2 ROZDĚLENÍ KONTROLNÍCH ÚKONŮ	11
2.1 BRZDOVÝ SYSTÉM	11
2.2 VÝFUKOVÉ POTRUBÍ	15
2.3 ŘÍZENÍ	15
2.3.1 Mechanismus řízení	15
2.3.2 Převodka řízení	16
2.3.3 Tyče, klouby, páky řízení	16
2.3.4 Posilovač řízení	17
2.4 OSVĚTLENÍ	18
2.4.1 Světlomety, světelná a signalizační zařízení	18
2.4.2 Dálková světla	19
2.4.3 Obrysové svítilny	20
2.4.4 Boční obrysové svítilny	21
2.4.5 Brzdové svítilny	21
2.4.6 Směrové svítilny	22
2.4.7 Odrazky	22
2.4.8 Světla do mlhy	23
2.4.9 Osvětlení zadní registrační značky	23
2.4.10 Světlomety se zpětným světlem	24
2.4.11 Desky zadního značení	24
2.5 KOLA A PNEUMATIKY	24
2.5.1 Kola	25
2.5.2 Pneumatiky, konstrukce, rozměr, dezén	25
2.5.3 Poškození a hloubka vzorku pneumatik, náhradní kolo	25
2.5.4 Závěsy kol, vůle v uložení a zavěšení	26
2.5.5 Pérování, tlumiče, stabilizátor, spojovací hřídele a klouby	27
2.6 KAROSERIE, KRYTY KOL, NÁRAZNÍKY, KABINA ŘIDIČE, SCHŮDKY, DRŽADLA A DVEŘE	28
2.6.1 Karoserie – rám vozidla	28
2.6.2 Nárazníky	28
2.6.3 Kryty kol	29
2.6.4 Kabina řidiče	29

2.6.5	Schůdky, držadla a dveře.....	30
2.7	VÝHLED.....	30
2.7.1	Zasklení.....	30
2.7.2	Stěrače, ostřikovače a zpětná zrcátka	31
2.8	SEDADLA A BEZPEČNOSTNÍ PÁSY.....	31
2.9	PODLAHA, BOČNICE, ZVEDACÍ ČELO, SPOJOVACÍ ZAŘÍZENÍ A POJISTNÉ SPOJOVACÍ ZAŘÍZENÍ.....	32
2.10	TACHOGRAF.....	32
3	HODNOCENÍ ZÁVAD TECHNICKÉHO STAVU MOTOROVÝCH VOZIDEL A NÁLEŽITOSTI DOKLADU O TECHNICKÉ SILNIČNÍ KONTROLE	34
3.1	HODNOCENÍ ZÁVAD TECHNICKÉHO STAVU MOTOROVÝCH VOZIDEL	34
3.2	DOKLAD O VÝSLEDKU TECHNICKÉ SILNIČNÍ KONTROLY	35
4	PRÁVNÍ ÚPRAVA K ŘEŠENÍ ZÁVAD V TECHNICKÉM STAVU MOTOROVÝCH VOZIDEL	37
5	PRAKTICKÁ ČÁST	39
5.1	PRAKTICKÁ KONTROLA NÁKLADNÍHO VOZIDLA	39
5.2	PRAKTICKÁ KONTROLA OSOBNÍHO VOZIDLA	45
5.3	DOTAZNÍK	48
	ZÁVĚR	59
	SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ.....	61
	SEZNAM ZKRATEK	64
	PŘÍLOHY	65

ÚVOD

Všechna osobní motorová vozidla, nákladní vozidla, autobusy, přívěsy a návěsy, které chce jejich provozovatel provozovat v provozu na pozemních komunikacích, musí být dle zákonů platných v České republice v řádném technickém stavu. Proto uvedená vozidla musí být podrobena pravidelné technické prohlídce. Tyto prohlídky však neposkytují dostatečnou záruku toho, že technický stav vozidla bude odpovídat technickým předpisům po celou dobu platnosti technické prohlídky. Jelikož ne každý provozovatel nebo řidič se o vozidlo stará takovým způsobem, aby splňovalo veškeré podmínky k provozu na pozemních komunikacích a neohrožovalo bezpečnost silničního provozu nebo nadměrně neznečišťovalo životní prostředí.

Z tohoto důvodu byly Policií České republiky, Odborem služby dopravní policie, zřízeny speciální týmy policistů, kteří se věnují především této problematice. Tito policisté spolupracují s Centrem služeb pro silniční dopravu, které je zřízeno Ministerstvem dopravy České republiky. Centrum služeb pro silniční dopravu má k dispozici 14 mobilních expertních jednotek, kdy v každém kraji je jedna. Zaměstnanci těchto expertních jednotek nemají pravomoci jako policisté a proto smějí provádět kontroly pouze za přítomnosti policistů. Činnost, kterou v místě silniční technické kontroly vykonávají, je vždy na základě pokynu odpovědného policisty.

Technická silniční kontrola je prováděna pouze vizuálně. Kontrolou okolo vozidla a prohlídkou pod vozidlem, kdy se používají jednoduché technické prostředky například kladívko, zrcátko, svítilna, montážní lehátko a najížděcí rampa.

V bakalářské práci je vytvořen ucelený přehled o technických silničních kontrolách vozidel v České republice, zdokumentován postup příslušníků Policie České republiky, při provádění technické silniční kontroly osobního a nákladního motorového vozidla. Tato práce zjišťuje názory odborné veřejnosti o provádění kontrol technického stavu vozidel policisty a zjišťuje názor na tresty za zjištěné závady.

1 CÍL A METODIKA BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Cílem bakalářské práce je vytvoření uceleného přehledu o technických silničních kontrolách vozidel v České republice, které jsou prováděny Policií České republiky, ve spolupráci s Centrem služeb pro silniční dopravu. Zdokumentování postupu policistů a techniků mobilních expertních jednotek (MEJ) z Centra služeb pro silniční dopravu (CSPSD), při provádění technické silniční kontroly osobního motorového vozidla, nákladního motorového vozidla a jejich přípojného vozidla. Dílčím cílem je zjistit názory odborné veřejnosti o provádění kontrol technického stavu vozidel dopravními policisty a zjištění názoru na tresty za zjištěné závady. Jako odborná veřejnost pro tuto práci jsou vybráni dopravní policisté, profesionální řidiči a studenti oboru bezpečnostně právních činností.

V teoretické části práce je detailně popsán rozbor možných závad v technickém stavu motorových vozidel se zaměřením na osobní motorová vozidla, nákladní automobily, autobusy a jejich přípojná vozidla. Dále jsou v teoretické části práce detailně popsány tresty pro řidiče vozidla, které má závady v technickém stavu. V práci jsou popsány tresty pro provozovatele vozidla, které má závady v technickém stavu. Závady v technickém stavu kontrolovaného vozidla jsou rozděleny do 10 hlavních skupin a jejich podskupin.

První skupina je brzdový systém, druhou skupinu tvoří výfukové potrubí. Třetí skupina je řízení, která se dělí na čtyři podskupiny, které se skládají z mechanismu řízení, převodky řízení, tyčí, kloubů, pák a posilovače řízení. Čtvrtá skupina je tvořena osvětlením, které se dělí na jedenáct podskupin a to podskupina světlomety, světelná a signalizační zařízení, dále podskupina dálková světla, podskupina obrysové svítilny, podskupina boční obrysové svítilny, dále brzdové svítilny, podskupina směrové svítilny, podskupina odrazky, dále světlo do mlhy, podskupina osvětlení zadní registrační značky, dále podskupina světlomety se zpětným světlem a nakonec podskupina desky zadního značení. Pátá skupina jsou kola a pneumatiky, jejíž podskupiny jsou celkem čtyři a to podskupina kola, podskupina pneumatiky, konstrukce, rozměr, dezén, dále poškození a hloubka vzorku pneumatik, náhradní kolo a podskupina závěsy kol, vůle v zavěšení uložení. Šestá skupina se zabývá pérováním, tlumiči, stabilizátory, spojovacími hřídelemi a klouby. Sedmá skupina má šest podskupin, kdy hlavní skupinou je karoserie, nárazníky, kryty kol, kabina řidiče, schůdky a držadla a dveře a podskupiny jsou karoserie – rám vozidla, nárazníky, kryty kol, kabina řidiče, schůdky a držadla, dveře. Osmá skupina je výhled,

který je rozdělen do tří podskupin a to zasklení, stěrače a ostřikovače, zpětná zrcátka. Devátá skupina jsou sedadla a bezpečnostní pásy. Desátou skupinu tvoří podlaha, bočnice, zvedací čelo. Jedenáctá skupina se skládá ze spojovacího zařízení a pojistného spojovacího zařízení. Poslední dvanáctá skupina se zabývá tachografickým zařízením vozidla.

Praktická část bakalářské práce je rozdělena do dvou hlavních částí. První část praktické části bakalářské práce se zabývá technickou silniční kontrolou nákladního vozidla a jeho přípojného vozidla, která je provedena přímo v provozu na pozemních komunikacích. Dále je v praktické části bakalářské práce popsána technická silniční kontrola osobního motorového vozidla, která je rovněž provedena v provozu na pozemních komunikacích.

V druhé části praktické části bakalářské práce je dotazník, který je zaměřen na názory odborné veřejnosti o technických silničních kontrolách prováděné dopravními policisty a pracovníky C PSPD. Dále zjišťuje názory odborné veřejnosti na tresty spojené s nevyhovujícím technickým stavem kontrolovaného vozidla. Při zkoumání těchto názorů je využita forma uzavřeného dotazníku.

2 ROZDĚLENÍ KONTROLNÍCH ÚKONŮ

2.1 Brzdový systém

Vzrůstající počet registrovaných motorových vozidel a vysoký počet nehod, kde vedle lidského činitele je i špatný technický stav vozidel jako důvod těchto tragédií nás přesvědčuje, že jen výborně fungující brzdový systém může z hlediska této části vozidla pomoci k zamezení nehodového děje.¹

Kompletně všechny části brzdového systému i jeho ovládacích prvků musí být správně nastaveny a musí pracovat bezchybně. Provozní brzdy vozidel, návěsů a přívěsů musí bezpečně, rychle a účinně zastavit vozidlo. Nezávisle na tom, jestli je vozidlo naložené nákladem nebo vozovka stoupá či klesá. Provozní brzda musí mít těsnou soustavu, nesmí z ní unikat vzduch ani kapalina. Parkovací brzda musí vozidlo a přípojné vozidlo udržet v klidu a rovněž nezáleží na tom, zda je vozidlo naloženo nebo vozovka stoupá či klesá. Motorová vozidla se soustavami provozního brzdění s kapalinovým převodem musí být vybavena výstražným zařízením. Toto zařízení musí být označeno symbolem červené barvy. Řidič na něj musí vidět z normální polohy při řízení. Kapalinové brzdy signalizují poruchu optickým výstražným zařízením. Zařízení se musí rozsvítit alespoň při sešlápnutí brzdového pedálu. Takto je signalizováno i nedostatečné množství brzdové kapaliny v nádržece na brzdovou kapalinu. Vzduchové brzdy mají výstražné znamení akustické nebo optické. Po čtyřech plných zdvizích, bez doplnění energie musí zůstat dostatek energie k pátému zdvihu.²

Dojde-li k propadávání brzdového pedálu u vozidel s kapalinovými brzdami, provede se kontrola pod vozidlem, kvůli možnému úniku brzdové kapaliny. Je-li vozidlo vybaveno vzduchovými brzdami, provede se kontrola v době, kdy je vozidlo v klidu. Kontroluje se těsnost všech přístupných dílů zrakem i poslechem. Při zapnutém zařízení pro spuštění motoru se kontroluje, zda žárovka signálního světla po ověření funkce sama zhasne. Vypne se motor a opakovaně se sešlápnou brzdový pedál, čímž se ověří, zda funguje signalizace. Dojde-li k úniku brzdové kapaliny, závadu se hodnotí, jako nebezpečná. Je-li nefunkční

¹ ÚSTAV PRO VÝZKUM MOTOROVÝCH VOZIDEL, S.R.O., *Učební texty skupina 200: Brzdy*, Homologační zkušebna EHK/OSN č.E8C, CZ 180 68 Praha 9, Lihovarská 12. s. 4.

² DUŠEK V. *Metodická příručka pro provádění technických silničních kontrol užitkových vozidel (k vyhlášce č. 82/2012 Sb.)*. 5. Upravené vydání. CSPSD-2013/5, s. 18-19.

signalizace ztráty energie, jde rovněž o nebezpečnou závadu. Nefunkční signalizace u kapalinových brzd je vážná závada.³

Dále se prohlídkou ověří stav mechanických částí převodu brzd. Pokud jsou deformované nebo poškozené, jde o nebezpečnou závadu. Pokud kola neustále přibrzdí, jde o nebezpečnou závadu. Nadměrná vůle v převodu brzd je vážná závada. Dále se kontroluje uložení pedálu u provozní brzdy. Nesmí zde být nadměrná vůle nebo nadměrná těsnost. Pedál musí být opatřen protiskluzovým přípravkem. Jestliže se při sešlápnutí pedál kapalinových brzd propadne, až na podlahu, jde o nebezpečnou závadu, ostatní závady jsou vážné.⁴

Při kontrole brzdových hadic a potrubí se zjišťuje, zda nejsou poškozené či zkorodované. Hadice se nesmí dotýkat při zatáčení jiných částí vozidla. Zjistí-li se poškození, jedná se o vážnou závadu. Brzdových válců nesmí mít tělesa mechanicky poškozená nebo deformovaná. Válce musí být upevněné a jejich prachovky nesmí chybět anebo být poškozené. Pokud je brzdový válec uvolněný, nefunkční či netěsný nebo chybí-li prachovka, jde o vážnou závadu.⁵

Brzdové obložení a brzdové destičky. Tloušťka brzdového obložení nebo destiček nesmí být menší, než udává výrobce. Např. u vozidel Škoda: „*Nové brzdové obložení má tloušťku 5 mm*“. Za opotřebené, nepoužitelné, se pokládá tloušťka 2,5 mm. Kontrola obložení nebo destiček má být jednoduše kontrolovatelná a to za použití náradí, které výrobce dodává s vozidlem, ke snadné kontrole jsou používány kontrolní otvory. Kontroluje se prohlídkou u vozidel, kde lze provést kontrolu bezmontážním způsobem. Zjistí tloušťku obložení nebo destiček a kontroluje, zda nejsou znečištěny olejem.⁶

Činné plochy kotoučů brzd a brzdových bubnů mají být hladké nepopraskané a nesmějí vykazovat nadměrně hluboké rýhy. Tloušťka kotouče brzdy nesmí být menší,

³ DUŠEK V. *Metodická příručka pro provádění silničních technických kontrol užitkových vozidel (k směrnici Evropského parlamentu a Rady 2000/30/ES ve znění směrnice 2003/26 ES)*. 2. Doplněné vydání. CSPSD-2007/9, s. 28.

⁴ DUŠEK V. *Metodická příručka pro provádění silničních technických kontrol užitkových vozidel (k směrnici Evropského parlamentu a Rady 2000/30/ES ve znění směrnice 2003/26 ES)*. 2. Doplněné vydání. CSPSD-2007/9, s. 28.

⁵ DUŠEK V. *Metodická příručka pro provádění technických silničních kontrol užitkových vozidel (k vyhlášce č. 82/2012 Sb.)*. 5. Upravené vydání. CSPSD-2013/5, s. 26.

⁶ ANDRT J., *Údržba a opravy automobilů škoda 105, 120, 130, Garde, Rapid*. Spálená 51, 113 02 Praha 1. r. 1984. 04-203-84. s. 197.

než připouští výrobce vozidla.⁷ Kontrola se provede vizuálně se zaměřením na popraskání a opotřebení. Zjistí-li se, že brzdový kotouč je prasklý, popraskaný nadměrně zeslabený či nerovnoměrně vydřený, jedná se o nebezpečnou závadu. Nepřesahují-li praskliny kotouče, 2/3 šířky a nezasahují-li do okraje kotouče, jde o vážnou závadu. U vozidel nad 12 tun se připouští vlasové trhliny. Rýhy na povrchu brzdového kotouče nesmí přesáhnout hloubku 1,5 mm. V případě, že se zjistí hlubší rýhy, jde o vážnou závadu. Je-li na kotouči prasklina, která přesahuje 2/3 šířky brzdového kotouče nebo zasahuje do okraje, jde o nebezpečnou závadu.⁸

Parkovací brzda musí udržet samostatné vozidlo v klidu a nezáleží na tom, zda je terén rovný či nikoli. Prohlídkou zjistíme stav dílů a činnost. Pohybem páky zjistíme, kdy začíná zabírat a zda jde odjistit a zajistit. Brzdový účinek musí začít působit v první polovině celkové délky zdvihu a maximální brzdový účinek musí být dosažen nejvýše ve 2/3 délky zdvihu. Chybí-li parkovací brzda, nebo nefunguje-li, jde o nebezpečnou závadu.⁹ Parkovací brzda se nesnadno odjišťuje nebo má nadměrně velký mrtvý bod, jde o vážnou závadu. Jestliže na motorovém vozidle nefunguje signalizace činnosti parkovací brzdy, jedná se o vážnou závadu. Zjistí-li, že po odbrzdění parkovací brzdy kola trvale přibrzdí, jde o nebezpečnou závadu.¹⁰ Pokud jsou některé díly parkovací brzdy zkorodované, neupevněné, špatně spojené jde rovněž o vážnou závadu.¹¹

Spojovací hadice k přípojnému vozidlu bývají opleteny pozinkovaným drátem. Jsou-li hadice poškozeny tak, že je přerušena souvislost opletení nebo odkryta spodní vrstva, musí se vyměnit. V případě užití plastových hadic, nesmí být zalomeny a ani nesmí nést známky zalomení. Spojkové hlavice u přívěsové soupravy jsou pevně montovány na tažné vozidlo a pružné spojovací hadice se spojkovou hlavicí jsou trvale namontovány na přívěsu. Na návěsové soupravě jsou spojkové hlavice pevně namontovány na návěsu a pružné spojovací hadice se spojkovými hlavicemi jsou na tažném vozidle. Tahač návěsů musí být vybaven držáky spojkových hlavic. Kontrolu se provádí tak, že se opticky zkontroluje těsnost

⁷ MACH J., *Jak projít STK Osobní automobily na stanici technické kontroly a stanici měření emisí*. U Průhonu 22, Praha 7. r. 1999. ISBN 80-7169-778-8. s. 42.

⁸ DUŠEK V. *Metodická příručka pro provádění silničních technických kontrol užitkových vozidel (k směrnici Evropského parlamentu a Rady 2000/30/ES ve znění směrnice 2003/26 ES)*. 2. Doplněné vydání. CSPSD-2007/9, s. 38-41.

⁹ DUŠEK V. *Metodická příručka pro provádění silničních technických kontrol užitkových vozidel (k směrnici Evropského parlamentu a Rady 2000/30/ES ve znění směrnice 2003/26 ES)*. 2. Doplněné vydání. CSPSD-2007/9, s. 38-41.

¹⁰ MINISTERSTVO DOPRAVY. *Věstník dopravy*. Příloha č. 6. r. 2008.

¹¹ DUŠEK V. *Metodická příručka pro provádění technických silničních kontrol užitkových vozidel (k vyhlášce č. 82/2012 Sb.)*. 5. Upravené vydání. CSPSD-2013/5, s. 41.

a celkový stav hadic a spojkových hlavic. Jestliže je spojková hadice netěsná nebo plastová spojovací hadice je zalomená nebo poškozená tak, že může být narušena její těsnost, hodnotí se to jako vážná závada. Jestliže u spojovací hadice k přípojnému vozidlu je zjištěna porušená souvislost opletení nebo odkrytí spodní vrstvy, jedná se o vážnou závadu.¹²

ABS je brzdový protiblokovací systém, u kterého jakákoli porucha je značena optickým výstražným zařízením. Signál kontrolky se musí rozsvítit, v době, kdy se do systému dostane napětí a následně zhasíná. Vozidla, která jsou používána k tažení návěsů a přívěsů vybavených ABS, musí mít další kontrolkou pro tato vozidla. Kontrolka ABS má žlutou barvu.¹³

Vozidla, která jsou zapojena do souprav, musí plnit podmínky umožňující spojení, to neplatí pro kategorie O1 a O2. Tažné vozidlo s ABS, může být spojeno s přípojným vozidlem s ABS. Tažné vozidlo bez ABS, je možné spojit s přípojným vozidlem bez ABS. Je možné spojit tažné vozidlo bez ABS a přípojně vozidlo s ABS za podmínky, že tažné vozidlo má zařízení, které napájí a kontroluje bezchybnou funkci ABS přípojného vozidla.¹⁴

Kontrola se provádí u stojícího automobilu, kdy se otočí klíčem v zapalování, následně se musí rozsvítit kontrolka ABS, která posléze musí zhasnout. Závadou je pokud se tato kontrolka nerozsvítí anebo rozsvítí, ale nezhasne. Takovéto závady hodnotíme, jako vážné. Dále se provede pohledem kontrola stavu snímačů a elektrických kabelů, které musí být řádně upevněny. Zjistí-li se kontrolou porucha, jedná se o vážnou závadu.¹⁵

Pokud je vozidlo vybaveno regulačními prvky tlaku v brzdové soustavě, je nutné, aby byly funkční a aby bylo jejich propojení zajištěné a upevněné. Proto se kontroluje mechanický stav zátěžového regulátoru, pružin, pák a spojení. Je-li kontrolou zjištěna jakákoli závada, vždy se jedná o závadu vážnou.¹⁶

¹² DUŠEK V., *Metodická příručka pro provádění technických silničních kontrol užitkových vozidel (k vyhlášce č. 82/2012 Sb.)*. 5. Upravené vydání. CSPSD-2013/5, s. 41.

¹³ WEIGEL O., *Autoškola, pravidla, značky, testy 2015*, Na Pankráci 30, Praha 4, r. 2015. ISBN 978-80-264-0651-8, s. 136.

¹⁴ DUŠEK V., *Metodická příručka pro provádění technických silničních kontrol užitkových vozidel (k vyhlášce č. 82/2012 Sb.)*. 5. Upravené vydání. CSPSD-2013/5, s. 50-55.

¹⁵ DUŠEK V., *Metodická příručka pro provádění technických silničních kontrol užitkových vozidel (k vyhlášce č. 82/2012 Sb.)*. 5. Upravené vydání. CSPSD-2013/5, s. 50-55.

¹⁶ DUŠEK V., *Metodická příručka pro provádění silničních technických kontrol užitkových vozidel (k směrnici Evropského parlamentu a Rady 2000/30/ES ve znění směrnice 2003/26 ES)*. 2. Doplněné vydání. CSPSD-2007/9, s. 55-57.

Samočinná brzda přípojného vozidla zajišťuje za jízdy samočinné zastavení přípojného vozidla, pro případ, že by došlo k odpojení od motorového vozidla. Zjistí-li se při kontrole, že tato samočinná brzda neplní svoji funkci, jde o nebezpečnou závadu.¹⁷

2.2 Výfukové potrubí

Spálené plyny je nutné vyvést mimo vozidlo výfukovým potrubím. Výfukové potrubí je připojeno přírubami na válce nebo na blok. Končí přírubou, na kterou je připojen tlumič.¹⁸ Výfukové potrubí musí být odděleno od hořlavých částí vozidla a musí být spolehlivě připevněno, přičemž má být zvukově i tepelně izolováno. Spojovací šrouby a matice mají být chráněny proti korozi. Koncovka výfukového potrubí nesmí být vpravo. Kromě výfukového potrubí směřovaného vzhůru nad vozidlo, musí být vyústění rovnoběžné s vozovkou nebo kolmé k vozovce. Vyústění výfukového potrubí nesmí přesahovat obrys vozidla, ale musí být v jeho blízkosti. Plyny z výfukového potrubí nesmí vnikat do karoserie. Jestliže je vozidlo vybaveno výfukovým potrubím, které je svisle vzhůru, musí být nahoře opatřeno klapkou nebo odvodňovacím ventilem, který je umístěn co nejnižší. Vyústění musí být minimálně 100 mm nad střechou kabiny či karosérie.¹⁹

Následně se provede prohlídkou kontrola uchycení a těsnosti výfukového potrubí, jeho kompletnosti a vyústění. Je-li výfukové potrubí či tlumič netěsný nebo prasklý, tak že plyny vnikají do prostoru pro osádku nebo do nákladového prostoru, hodnotí se to jako nebezpečná závada. Jestliže se při kontrole zjistí, že chybí část výfukového potrubí nebo tlumič, jde opět o nebezpečnou závadu. Pokud je výfukové potrubí nedostatečně upevněné nebo neizolované u hořlavého prostoru, jedná se o vážnou závadu. To samé platí i pro případ kdy koncovka výfukového potrubí neodpovídá předpisům.²⁰

2.3 Řízení

2.3.1 Mechanismus řízení

Při kontrole mechanismu řízení se začíná u volantu a plynulosti přenosu síly. Volant nesmí být poškozený, prasklý, nebo deformovaný a musí být na hřídeli řádně upevněn.

¹⁷ DUŠEK V. *Metodická příručka pro provádění silničních technických kontrol užitkových vozidel (k směrnici Evropského parlamentu a Rady 2000/30/ES ve znění směrnice 2003/26 ES)*. 2. Doplněné vydání. CSPSD-2007/9, s. 58.

¹⁸ VÁŇA L., BARTOŠ J., *Automobil v kostce*. r. 1951, DT 656 . 13 (02) : 331 . 86, s. 100.

¹⁹ DUŠEK V., *Metodická příručka pro provádění technických silničních kontrol užitkových vozidel (k vyhlášce č. 82/2012 Sb.)*. 5. Upravené vydání. CSPSD-2013/5, s. 61.

²⁰ MINISTERSTVO DOPRAVY., *Kontrolní úkony pro zjišťování a hodnocení technického stavu vozidla při technické prohlídce*. Praha 2012, č.j.: 4/2012-150-ORG3/1.

V řídicím ústrojí nesmí být vůle zhoršující ovladatelnost vozidla a plynulost ovládací síly na řízená kola. Přenesená ovládací síla musí být v celém rejdu plynulá a rovnoměrná. Na krajních polohách rejdu musí být dorazy a kolo vytočené do rejdu se nesmí dotýkat jiné části vozidla.²¹

Pohledem se zjistí stav a upevnění volantu, není-li volant správně upevněn, jde o nebezpečnou závadu. Je-li volant popraskaný s ostrými hranami, deformovaný či neschváleného provedení jde o vážnou závadu. Na volantu nesmí být „koule“. Smí být použita pouze u vozidel s konstrukční rychlostí do 40 km/hod. V případě zjištění „koule“ na volantu jde opět o vážnou závadu. Pohybem volantu se ověří, zda je přenos síly plynulý a zda se kolo nedotýká jiné části vozidla. Dotýká-li se jiné části vozidla, jedná se o vážnou závadu.²²

2.3.2 Převodka řízení

Převodka řízení nesmí být poškozená. Je nutné, aby byla pevně spojená s vozidlem. Spojení převodky řízení s hřídelí volantu nesmí být poškozené a ani příliš opotřebované. Z převodky nesmí unikat maziva. Otáčením volantu se ověřuje upevnění převodky řízení. Je-li poškozena tak, že způsobuje nespolehlivou činnost řízení, jde o nebezpečnou závadu. Pokud je kloubové spojení převodky řízení s hřídelí volantu opotřebované nebo poškozené nebo jsou-li šroubové spoje nedostatečně upevněné, záleží na rozhodnutí kontrolující osoby, zda věc vyhodnotí jako vážnou nebo nebezpečnou závadu. Stejně je to i v případě, kdy je zjištěno, že je převodka řízení uvolněná, nebo uchycení hlavní páky řízení je nedostatečně zajištěné nebo má vůli. Uniká-li z převodky řízení mazivo, kdy odkapává na zem nebo komunikaci, jedná se o nebezpečnou závadu.²³

2.3.3 Tyče, klouby, páky řízení

V řídicím ústrojí nesmí být žádné vůle, které by měly vliv na ovládání vozidla nebo na přenos síly na řízená kola v přímém směru jízdy. Všechny spoje pák a tyčí musí být upevněné a zajištěné, nesmí být deformované nebo jinak poškozené. Prachovky u kloubů taktéž nesmí být poškozené a mazivo mazaných čepů nesmí kapat na vozovku. V kloubových

²¹ DUŠEK V., *Metodická příručka pro provádění technických silničních kontrol užitkových vozidel (k vyhlášce č. 82/2012 Sb.)*. 5. Upravené vydání. CSPSD-2013/5, s. 66-67.

²² DUŠEK V., *Metodická příručka pro provádění technických silničních kontrol užitkových vozidel (k vyhlášce č. 82/2012 Sb.)*. 5. Upravené vydání. CSPSD-2013/5, s. 66-67.

²³ DUŠEK V. *Metodická příručka pro provádění silničních technických kontrol užitkových vozidel (k směrnici Evropského parlamentu a Rady 2000/30/ES ve znění směrnice 2003/26 ES)*. 2. Doplněné vydání. CSPSD-2007/9, s. 64.

a jiných spojích nesmí být vůle, které by byly větší než ty, které potřebuje vozidlo k jejich funkci.²⁴

Pohledem se zkontrolují prachové kryty kulových čepů spojovací tyče, prachové kryty dolních kulových čepů a manžety převodu řízení, zda nejsou popraskané, prodřené, nebo zpuchřelé. Jakékoli poškození těchto součástí způsobuje ztrátu maziva a proniknutí nečistot a tudíž rychlé opotřebování kulových čepů nebo převodu řízení, což je nežádoucí.²⁵

Zjistí-li se, že v tyčích, pákách nebo v kloubech jsou nadměrné vůle, jedná se o vážnou závadu. Pokud jsou tyče nebo páky poškozené, prasklé či deformované jedná se o nebezpečnou závadu. Pokud jsou tyče nebo páky řízení nedostatečně zajištěné, jde o vážnou závadu. Uniká-li mazivo na zem či pozemní komunikaci, jde opět o nebezpečnou závadu.²⁶

2.3.4 Posilovač řízení

Motorové vozidlo, u kterého na řízenou nápravu je tlak 3,5 tuny a více, musí být vybaveno posilovačem řízení. Tímto zařízením musí být vybavena všechna vozidla kategorie M1 o celkové hmotnosti, která je vyšší než 2 tuny a to od 1. 7. 1995. Pokud přestane posilovač řízení fungovat, musí být řidič svou svalovou silou schopen vozidlo řídit a smí pokračovat v jízdě za účelem nouzového dojetí. Kontrola se provádí otáčením volantu doprava a doleva při nastartovaném motoru, v době, kdy vozidlo stojí. Zjistí-li se, že posilovač je nefunkční, tak se jedná o vážnou závadu.²⁷

Dále zkontrolujeme hadičky posilovače řízení, zda nejsou prodřené nebo zpuchřelé a zda ze spojů mezi trubičkami a hadičkami neuniká kapalina. Rovněž zkontrolujeme, zda pod tlakem neuniká kapalina zpod gumových manžet převodu řízení, což by znamenalo

²⁴ DUŠEK V. *Metodická příručka pro provádění silničních technických kontrol užitkových vozidel (k směrnici Evropského parlamentu a Rady 2000/30/ES ve znění směrnice 2003/26 ES)*. 2. Doplněné vydání. CSPSD-2007/9, s. 69.

²⁵ KOHOUT T., *Údržba a opravy automobilů Škoda Octavia*. Šumavská 3, 370 01 České Budějovice. 1. vydání 2008. ISBN 978-80-7232-370-8, s. 60.

²⁶ DUŠEK V. *Metodická příručka pro provádění silničních technických kontrol užitkových vozidel (k směrnici Evropského parlamentu a Rady 2000/30/ES ve znění směrnice 2003/26 ES)*. 2. Doplněné vydání. CSPSD-2007/9, s. 65.

²⁷ DUŠEK V. *Metodická příručka pro provádění silničních technických kontrol užitkových vozidel (k směrnici Evropského parlamentu a Rady 2000/30/ES ve znění směrnice 2003/26 ES)*. 2. Doplněné vydání. CSPSD-2007/9, s. 66.

poškození těsnění uvnitř převodu řízení.²⁸ Uniká-li z posilovače řízení kapalina na zem či pozemní komunikaci, jedná se o nebezpečnou závadu.²⁹

2.4 Osvětlení

2.4.1 Světlomety, světelná a signalizační zařízení

K osvětlovacímu zařízení patří zejména: světlomety, koncové svítilny, svítilna k osvětlení registrační značky, svítilny pro koncové a brzdové světlo.³⁰ Na vozidle se smí používat jen takových světelných zdrojů a zařízení (i co do počtu), která jsou pro daný druh a kategorii vozidla předepsána nebo povolena a která splňují podmínky stanovené zvláštními předpisy a jsou podle nich homologována. Jiná světelná zařízení nesmí být užitá. Světlomety a potkávací světla musí být na každém vozidle. Při rozsvícení potkávacích světel musí současně svítit i obrysová světla a osvětlení zadní registrační značky. Dálkové světlomety musí být na vozidlech, jejichž konstrukční rychlost přesahuje 40 km/hod. U kategorie vozidel N2 musí být vybavena jedním nebo dvěma páry dálkových světlometů. U kategorie N3 může být namontován další pár dálkových světlometů. Barva vyzařovaného světla musí být bílá u všech vozidel vyrobených od 1. 7. 1972. Mlhové svítilny mohou vyzařovat barvu žlutou. Rozptylová skla světlometů nesmí být poškozená. Denní svítilny musí být umístěny tak, aby byly nejméně 250 mm a maximálně 1500 mm nad vozovkou, nesmí být dále od obrysu vozidla než 400 mm, vzájemná vzdálenost od sebe nesmí být menší než 600 mm. Denní svítilny se musí zapínat automaticky při nastartování motoru. Světla pro denní svícení musí zhasnout automaticky při rozsvícení potkávacích světel.³¹ Činná plocha světel nesmí být zakryta.³²

Kontrolou se zjišťuje, zdali jsou na vozidle namontovány světlomety, denní svítilny v povoleném počtu, předepsaného počtu a druhu. Kontroluje se stav světlometů, jejich upevnění a dále se kontroluje, jestli jsou světla homologovaná dle předpisů. Kontroluje se, zda světlomety nebo denní svítilny neoslňují jiné účastníky silničního provozu. Zjistí-li

²⁸ KOHOUT T., *Údržba a opravy automobilů Škoda Fabia*. Šumavská 3, 370 01 České Budějovice. 1. vydání 2008. ISBN 978-80-7232-369-2, s. 36.

²⁹ DUŠEK V., *Metodická příručka pro provádění silničních technických kontrol užitkových vozidel (k směrnici Evropského parlamentu a Rady 2000/30/ES ve znění směrnice 2003/26 ES)*. 2. Doplněné vydání. CSPSD-2007/9, s. 66.

³⁰ VÁŇA L., BARTOŠ J., *Automobil v kostce*. r. 1951, DT 656 . 13 (02) : 331 . 86, s. 238.

³¹ DUŠEK V., *Metodická příručka pro provádění technických silničních kontrol užitkových vozidel (k vyhlášce č. 82/2012 Sb.)*. 5. Upravené vydání. CSPSD-2013/5, s. 71.

³² WEIGEL O., *Autoškola, pravidla, značky, testy 2015*. Na Pankráci 30, Praha 4, r. 2015. ISBN 978-80-264-0651-8. s. 26.

se kontrolou, že potkávací světlomety, nebo světla pro denní svícení způsobují oslnění nebo vyzařované světlo má jinou než předepsanou bílou barvu, jedná se o vážnou závadu. Zjistí-li se při kontrole, že počet světlometů potkávacích světél, dálkových světél a světél pro denní svícení není správný počet, jedná se o vážnou závadu. Je-li světlomet nebo denní svítilna poškozena tak, že je prasklá či poškrábaná, jedná se o vážnou závadu. Jako nebezpečná závada se hodnotí, když je světlomet nebo denní svítilna nedostatečně připevněná tak, že by mohlo dojít samovolně ke změně seřízení.³³

2.4.2 Dálková světla

Dálková světla podmiňují bezpečný provoz vozidla za snížené viditelnosti, tím že osvětlují vozovku a činí vozidlo viditelnější. Pokud budou na vozidle namontovány 2 páry dálkových světlometů, je možné je rozsvítit po párech nebo najednou. U vozidel zařazených do kategorie vozidla N3 je možné mít najednou zapnuté 2 páry dálkových světlometů. Při přepnutí potkávacích světél na dálková světla je nutné, aby se zapnul minimálně 1 pár dálkových světél. Potkávací světla mohou svítit současně s dálkovými, ale po vypnutí dálkových světél na potkávací světla, musí zhasnout všechna dálková světla. Přitom pokud přepínáme světla, nikdy se nesmí stát, že budou současně vypnuta dálková světla i potkávací světla. Při zapnutí potkávacích světél i dálkových světél, musí zároveň svítit obrysová světla a osvětlení zadní registrační značky. Jsou-li rozsvícena dálková světla, musí být ve vozidle umístěna kontrolka modré barvy, která toto řidiči nepřerušovaně signalizuje. Tato kontrolka musí být umístěna tak, aby na ni řidič při normální jízdě dobře viděl. Je tedy umístěna v jeho zorném poli.³⁴

Kontrola se provádí manipulací s vypínáním a zapínáním ovládacího zařízení, kdy se kontroluje zejména, zda světlomety svítí a zda se přepínají dálková světla na potkávací světla a opačně. Následně se kontroluje, zda při zapnutí dálkových světél nejsou oslnováni ostatní účastníci provozu na pozemních komunikacích. Nefunguje-li kontrolka modré barvy, jedná se o vážnou závadu. Nebezpečná závada, je případ kdy nelze přepnout dálková světla na potkávací a naopak. Je-li špatně zapojeno osvětlení, kdy svítí jedno potkávací světlo současně s dálkovým světlem, jde opět o nebezpečnou závadu. Dojde-li při přepínání světél

³³ DUŠEK V., *Metodická příručka pro provádění technických silničních kontrol užitkových vozidel (k vyhlášce č. 82/2012 Sb.)*. 5. Upravené vydání. CSPSD-2013/5, s. 71.

³⁴ HOKES V. A KOL., *Učebnice pro autoškoly*. Praha. 5. vydání, r. 1989. 28-002-89, s. 147-148.

k současnému vypnutí dálkových světel a potkávacích světel, jedná se o nebezpečnou závadu. Jestliže některý světlomet nesvítí, jde o nebezpečnou závadu.³⁵

2.4.3 Obrysové svítilny

„Každé motorové vozidlo, které má nejméně čtyři kola, a každé motorové vozidlo se třemi koly, uspořádanými symetricky k podélné střední rovině vozidla, musí být vybaveno k vyznačení vnějších obrysů dvěma předními obrysovými světly bílé barvy a dvěma zadními obrysovými světly (koncovými světly) červené barvy.“ Přípojně vozidlo musí být vybaveno zadními obrysovými světly červené barvy. Přípojně vozidlo, jehož šířka je větší než 1600 mm musí mít i přední obrysové svítilny se světlem bílé barvy. Přední obrysová svítilna nesmí být od obrysu vozidla vzdálena dále než 400 mm, u přípojněho vozidla nesmí být dále než 150 mm. Vzájemná vzdálenost nejbližších bodů nesmí být nižší než 600 mm. Obrysové svítilny nesmí být níž než 350 mm nad vozovkou a nejvýše mohou být umístěny 1500 mm nad vozovkou. Pokud tvar vozidla neumožňuje dodržet maximální povolenou výšku obrysových svítlen, posouvá se tato výška na 2100 mm. Obrysové svítilny musí svítit současně se zadní registrační značkou a potkávacími nebo dálkovými světly.³⁶

Doplňkové obrysové svítilny jsou u vozidel 1. 10. 1985 se šířkou vyšší než 2,1 metru, kdy musí tato světla svítit dopředu světlem bílé barvy a dozadu světlem červené barvy a to současně s obrysovými světly. Vzdálenost mezi obrysovými svítilnami a doplňkovými obrysovými svítilnami nesmí být menší než 200 mm. Musí být umístěny co nejbližší k obrysu vozidla a to maximálně do vzdálenosti 400 mm od jeho obrysu. Na výšku musí být umístěny nejnižší nad horním okrajem čelního skla.³⁷

Stav osvětlení, jeho umístění a počet obrysových svítlen se kontroluje pohledem, dále se vyzkouší činnost a zkontroluje vyzařovaná barva.³⁸

Pokud se při kontrole zjistí, že nefunguje zadní obrysové světlo umístěné na straně přivrácené do středu vozovky nebo svítí jinou barvou než červenou, jedná se vždy o vážnou závadu. Pokud přední obrysové svítilny svítí jinou barvou než bílou, jde opět o vážnou

³⁵ DUŠEK V. *Metodická příručka pro provádění silničních technických kontrol užitkových vozidel (k směrnici Evropského parlamentu a Rady 2000/30/ES ve znění směrnice 2003/26 ES)*. 2. Doplněné vydání. CSPSD-2007/9, s. 72.

³⁶ HOKEŠ V. A KOL., *Učebnice pro autoškoly*. Praha. 5. vydání, r. 1989. 28-002-89, s. 145-147.

³⁷ HOKEŠ V. A KOL., *Učebnice pro autoškoly*. Praha. 5. vydání, r. 1989. 28-002-89, s. 145-147.

³⁸ DUŠEK V. *Metodická příručka pro provádění silničních technických kontrol užitkových vozidel (k směrnici Evropského parlamentu a Rady 2000/30/ES ve znění směrnice 2003/26 ES)*. 2. Doplněné vydání. CSPSD-2007/9, s. 73.

závadu. Zjistí-li se, že počet obrysových svítlen, stav jejich zapojení nebo jejich umístění na vozidle není provedeno správně, jde opět o vážnou závadu. Pokud je obrysová svítlna poškozena nebo nesvítí, jde o vážnou závadu. Jako nebezpečná závada se hodnotí případ, kdy přední obrysová svítlna na přípojném vozidle chybí, je poškozená nebo nesvítí.³⁹

2.4.4 Boční obrysové svítlny

Všechna motorová vozidla schválená po 9. 2. 1998 a jejich délka přesahuje 6 m, s výjimkou podvozků, které jsou určeny k dostavbě, musí být na obou stranách vybaveny bočními obrysovými světly oranžové barvy. Toto se týká i všech přípojných vozidel, které mají délku větší než 6 m. Dále tyto musí mít i jejich tažné oje. Boční obrysové svítlny nesmí být níže než 250 mm nad vozovkou a nesmí být výše než 1500 mm, jestliže karoserie svým tvarem neumožňuje uvedené namontování, výška se zvyšuje na 2100 mm. První obrysová svítlna nesmí být dál než 3 m od předku vozidla. U přípojného vozidla s ojí se počítá i délka oje. Alespoň jedna boční obrysová svítlna musí být umístěn ve střední třetině vozidla. Vzdálenost mezi bočními obrysovými svítilnami nesmí být delší než 3 m, v případě, že tato konstrukce vozidla neumožňuje, tato vzdálenost se prodlužuje na maximálně však na 4 m.⁴⁰

Ověřuje se počet, stav, barva a funkce bočních obrysových svítlen. Při zjištění závady, kdy boční obrysová svítlna chybí, nesvítí nebo svítí jinou barvou či její zapojení neodpovídá požadavkům, hodnotí to, jako vážnou závadu.⁴¹

2.4.5 Brzdové svítlny

Všechna motorová vozidla, jejichž konstrukční rychlost přesahuje 6 km/hod., musí být vybavena zadními brzdovými svítilnami. Nejnižší je lze umístit 350 milimetrů nad úroveň komunikace, dále je nelze umístit výše než 1500 milimetrů nad komunikaci. Jestliže tvar motorového vozidla neumožňuje respektování maximální povolené výšky, tak se zvýší maximální povolená výška na 2100 milimetrů. Vzdálenost mezi brzdovými svítilnami nesmí být větší než 600 milimetrů. U vozidel registrovaných po 9. 2. 1999, je možné mít na vozidle namontovanou nepovinnou brzdovou svítilnu a to ve střední podélné rovině motorového

³⁹ DUŠEK V., *Metodická příručka pro provádění silničních technických kontrol užitkových vozidel (k směrnici Evropského parlamentu a Rady 2000/30/ES ve znění směrnice 2003/26 ES)*. 2. Doplněné vydání. CSPSD-2007/9, s. 73.

⁴⁰ DUŠEK V., *Metodická příručka pro provádění technických silničních kontrol užitkových vozidel (k vyhlášce č. 82/2012 Sb.)*. 5. Upravené vydání. CSPSD-2013/5, s. 95-96.

⁴¹ DUŠEK V., *Metodická příručka pro provádění technických silničních kontrol užitkových vozidel (k vyhlášce č. 82/2012 Sb.)*. 5. Upravené vydání. CSPSD-2013/5, s. 95-96.

vozidla. U motorových vozidel registrovaných po 12. 8. 2004 je jí vozidlo vybaveno povinně, kdy je umístěna ve střední podélné rovině vozidla. Kontrolou se ověřuje počet, umístění a stav brzdových světilen. Následně se provádí kontrola jejich činnosti. Jestliže počet či umístění brzdových světilen neodpovídá požadavkům, jedná se o vážnou závadu. Pokud nesvítí brzdové světlo alespoň na straně přivrácené do středu vozovky, jedná se opět o vážnou závadu. Jestliže se při kontrole zjistí, že světla nemají předepsanou barvu či jejich zapojení neodpovídá předpisům, jde o nebezpečnou závadu.⁴²

2.4.6 Směrové svítilny

Jsou povinná pro všechna motorová vozidla. Výjimku mají jen některá dvoukolová motorová vozidla. Na každé straně motorového vozidla, které nemá tuto výjimku, musí být jedna směrová svítilna vpředu, jedna směrová svítilna z boku a jedna směrová svítilna vzadu. Střední směrová svítilna musí být umístěna v přední třetině délky vozidla. U přípojných vozidel se umísťuje vzadu co nejbližší k okraji. Směrové svítilny lze umístit nejnižší 350 milimetrů nad úroveň komunikace a nejvýše maximálně 1500 milimetrů nad komunikaci, jestliže však konstrukce motorového vozidla neumožňuje namontování do maximální povolené výšky 1500 milimetrů nad komunikaci, přípouští se montáž do 2100 milimetrů nad komunikaci. Směrové svítilny musí vyzařovat pouze světlo oranžové barvy a to přerušovaně. Činnost směrových světilen musí být řidiči signalizována opticky i akusticky.⁴³

Prohlídkou se prověřuje jejich počet, stav a funkce. Zjistí-li se, že přední nebo zadní obrysové světlo nesvítí, jedná se o nebezpečnou závadu. Jestliže nesvítí boční směrové světlo nebo počet bočních směrových světel a umístění neodpovídá požadavkům či má jinou než oranžovou barvu, jedná se o vážnou závadu. Nefunguje-li zařízení pro akustickou či optickou signalizaci, jde rovněž o vážnou závadu.⁴⁴

2.4.7 Odrazky

Všechna motorová vozidla s výjimkou dvoukolových motorových vozidel musí být vybavena dvěma zadními odrazkami červené barvy netrojúhelníkového tvaru. Přípojná

⁴² DUŠEK V., *Metodická příručka pro provádění technických silničních kontrol užitkových vozidel (k vyhlášce č. 82/2012 Sb.)*. 5. Upravené vydání. CSPSD-2013/5, s. 97-98.

⁴³ DUŠEK V., *Metodická příručka pro provádění technických silničních kontrol užitkových vozidel (k vyhlášce č. 82/2012 Sb.)*. 5. Upravené vydání. CSPSD-2013/5, s. 99-101.

⁴⁴ DUŠEK V. *Metodická příručka pro provádění silničních technických kontrol užitkových vozidel (k směrnici Evropského parlamentu a Rady 2000/30/ES ve znění směrnice 2003/26 ES)*. 2. Doplněné vydání. CSPSD-2007/9, s. 82.

vozidla s výjimkou postranního vozíku musí být vybavena vpředu dvěma bílými odrazkami netrojúhelníkového tvaru a dvěma zadními odrazkami červené barvy ve tvaru rovnostranného trojúhelníku. Jestliže motorové vozidlo svojí délkou přesahuje 6 metrů, musí být vybaveno bočními odrazkami oranžové barvy, nejméně však jednou a to ve střední části vozidla. Pokud se při prohlídce vozidla zjistí, že některá odrazka chybí nebo je poškozená tak, že neplní svoji funkci, jedná se vždy o vážnou závadu. Pokud se při kontrole zjistí, že odrazky nemají předepsaný tvar nebo neodpovídá-li jejich počet, umístění a upevnění, jedná se o vážnou závadu.⁴⁵

2.4.8 Světla do mlhy

Vybavení motorového vozidla mlhovými světly není povinné. Je-li motorové vozidlo vybaveno mlhovými světly, mohou tato světla vyzařovat bílou nebo žlutou barvu. Mlhová světla musí být umístěna pod potkávacími světly. Přední mlhové světlomety musí být možné vypnout bez toho, aby to mělo vliv na svícení dálkových nebo potkávacích světel. Funkčnost mlhových světel je signalizována řidiči světlem zelené barvy. Při užití mlhových světel se nemění svícení obrysových světel ani zadní registrační značky. Zadní mlhová světla u motorových vozidel uvedených do provozu od 16. 7. 2006 smějí mít pouze červenou barvu. Od 1. 10. 1986 musí být každé vozidlo vybaveno zadním mlhovým světlem červené barvy. Činnost zadních mlhových světel je řidiči signalizována oranžovou kontrolkou.⁴⁶

Pokud je kontrolu zjištěno, že přední mlhový světlomet oslňuje ostatní účastníky silničního provozu, jedná se o nebezpečnou závadu. Jestliže při kontrole zjistíme, že zapojení mlhových světlometů neodpovídá předpisům, nesvítlí-li kontrolka zelené nebo oranžové barvy nebo počet neodpovídá předpisům, jedná se o vážnou závadu.⁴⁷

2.4.9 Osvětlení zadní registrační značky

Každé motorové vozidlo musí být vybaveno osvětlením zadní registrační značky, tedy pokud je zadní registrační značkou vybaveno. Registrační značka musí být čitelná nejméně na 25 m. Barva osvětlení zadní registrační značky musí být bílá, přičemž bílé světlo

⁴⁵ DUŠEK V. *Metodická příručka pro provádění silničních technických kontrol užitkových vozidel (k směrnici Evropského parlamentu a Rady 2000/30/ES ve znění směrnice 2003/26 ES)*. 2. Doplněné vydání. CSPSD-2007/9, s. 84.

⁴⁶ DUŠEK V., *Metodická příručka pro provádění technických silničních kontrol užitkových vozidel (k vyhlášce č. 82/2012 Sb.)*. 5. Upravené vydání. CSPSD-2013/5, s. 86.

⁴⁷ DUŠEK V., *Metodická příručka pro provádění technických silničních kontrol užitkových vozidel (k vyhlášce č. 82/2012 Sb.)*. 5. Upravené vydání. CSPSD-2013/5, s. 86.

nesmí vyzařovat za vozidlo a musí svítit současně s obrysovými světly. Vyzařuje-li osvětlení bílou barvu za vozidlo, jde o vážnou závadu a vozidlo smí být užito pouze k nouzovému dojetí. To platí i v případě, kdy se při kontrole zjistí, že osvětlení vůbec nesvítí, je poškozené či jeho barva je jiná než předepsaná, jedná je tedy opět o vážnou závadu.⁴⁸

2.4.10 Světlomety se zpětným světlem

Světlomety se zpětným světlem jsou povinné na vozidlech kategorií M a N a na přípojných vozidlech kategorií O2, O3, O4. Toto platí pro výše uvedená vozidla registrovaná od 16. 7. 2003. Vozidla přesahující 6 metrů musí mít tyto světlomety dva a další dva světlomety mohou být namontována navíc. Světlomety se zpětným světlem smí svítit pouze při zařazení zpětného rychlostního stupně. Vozidla nad 3,5 t mohou být vybavena zvukovým výstražným zařízením, které vydává signál při zařazení zpětného rychlostního stupně. Jestliže je při kontrole zjištěno, že světlomety se zpětným světlem svítí i bez zařazeného rychlostního stupně či jsou namontovány nesprávně, jedná se o vážnou závadu. Pokud nefungují vůbec, jedná se rovněž o vážnou závadu.⁴⁹

2.4.11 Desky zadního značení

Desky zadního značení dlouhých a těžkých vozidel se povinně umísťují na vozidla nad 7,5 tuny a na vozidla kategorie N3 vyjma tahačů, dále na kloubové autobusy kategorie M3. U přípojných vozidel kategorie O4 a u kategorií O1, O2, O3 s celkovou délkou větší než 8 m. Pruhy značení musí směřovat šikmo dolů od vozidla. Je-li při kontrole zjištěno, že jimi výše uvedené motorové vozidlo nebo jeho přípojně vozidlo není vybaveno, jedná se o vážnou závadu. Jsou-li tyto desky vybledlé nebo poškozené, tak, že stav poškození ovlivňuje fotometrické vlastnosti, jedná se o vážnou závadu.⁵⁰

2.5 Kola a pneumatiky

„Kola s pneumatikami jsou jediným styčným prvkem mezi vozem a vozovkou, mají podstatný vliv na pérování a jízdní vlastnosti vozu.“ Kromě možného poškození kol

⁴⁸ DUŠEK V., *Metodická příručka pro provádění technických silničních kontrol užitkových vozidel (k vyhlášce č. 82/2012 Sb.)*. 5. Upravené vydání. CSPSD-2013/5, s. 88.

⁴⁹ DUŠEK V. *Metodická příručka pro provádění silničních technických kontrol užitkových vozidel (k směrnici Evropského parlamentu a Rady 2000/30/ES ve znění směrnice 2003/26 ES)*. 2. Doplněné vydání. CSPSD-2007/9, s. 89.

⁵⁰ DUŠEK V. *Metodická příručka pro provádění silničních technických kontrol užitkových vozidel (k směrnici Evropského parlamentu a Rady 2000/30/ES ve znění směrnice 2003/26 ES)*. 2. Doplněné vydání. CSPSD-2007/9, s. 90.

a pneumatik, je potřeba kontrolovat i správné nahuštění pneumatiky. Správné nahuštění pneumatiky není předmětem technický silničních kontrol.⁵¹

2.5.1 Kola

Všechny šrouby kol musí být pevně dotažené, žádný ze šroubů nesmí chybět. Kola, matice kol, kryty nábojů a disky kol nesmí mít žádné ostré hrany. Křídlové matice se nesmějí používat. Je-li při kontrole zjištěno, že chybí jeden šroub kola, jedná se o vážnou závadu. Pokud by však bylo zjištěno, že chybí dva a více šroubů, jedná se již o nebezpečnou závadu. Jestliže se při kontrole zjistí poškození disku kola, jeho deformace prasknutím či jiným způsobem, jde o nebezpečnou závadu. Pokud nejsou na vozidle kryty matic kol, jde o vážnou závadu. Kryty matic kol jsou povinné u vozidel, která přišla do provozu po 1. 1. 1985, tzn., že starší vozidla jimi být vybavena nemusí.⁵²

2.5.2 Pneumatiky, konstrukce, rozměr, dezén

Na motorové vozidlo a jeho přípojně vozidlo nesmí být použito pneumatik různých rozměrů a konstrukcí. Výjimka platí pouze pro případ nouzového dojetí. Konstrukce pneumatiky se rozumí diagonální, radiální, smíšená a run-flat. Na téže nápravě se smí použít pouze stejné pneumatiky z hlediska rozměru, konstrukce, výrobce a druhu dezénu – tím je myšlen dezén letní, dezén zimní. Pokud se při kontrole motorového vozidla či jeho přípojně vozidla zjistí, že jsou na téže nápravě namontovány pneumatiky různého rozměru, jedná se o vážnou závadu. Toto neplatí v případě, že se jedná o nouzové dojetí. Pokud jsou na motorovém vozidle, nebo jeho přípojně vozidle namontovány pneumatiky, které neodpovídají předpisům, jde o vážnou závadu.⁵³

2.5.3 Poškození a hloubka vzorku pneumatik, náhradní kolo

Činná plocha pláště pneumatiky v provozu musí mít po celém obvodu a celé šíři vrchního běhounu jasně viditelný dezén s hloubkou hlavních dezénových drážek nebo zářezů u mopedů nejméně 1 milimetr a u vozidel ostatních kategorií nejméně 1,6 milimetru. Jako hlavní dezénové drážky jsou myšleny drážky, které jsou vybaveny indikátory opotřebení

⁵¹ ANDRT J., *Údržba a opravy automobilů škoda 105, 120, 130, Garde, Rapid*. Spálená 51, 113 02 Praha 1. r. 1984. 04-203-84. s. 210.

⁵² DUŠEK V., *Metodická příručka pro provádění technických silničních kontrol užitkových vozidel (k vyhlášce č. 82/2012 Sb.)*. 5. Upravené vydání. CSPSD-2013/5, s. 118-119.

⁵³ DUŠEK V., *Metodická příručka pro provádění technických silničních kontrol užitkových vozidel (k vyhlášce č. 82/2012 Sb.)*. 5. Upravené vydání. CSPSD-2013/5, s. 120-124.

tzv. TWI body.⁵⁴ Obnovené pláště pneumatik nesmí být užity na přední nápravě autobusů třídy II a třídy III, dále nesmí být užity na přední nápravě vozidel přepravujících věci dle dohody ADR. Hloubka vzorku pneumatiky se kontroluje hloubkoměrem v hlavních dezénových drážkách nebo kontrolním bodem TWI. Jestliže je zjištěno, že hloubka vzorku pneumatiky v hlavních dezénových drážkách je pod stanovenou mez, jedná se o vážnou závadu. Dále se pohledem sleduje, zda pneumatika není poškozená. Hodnocení poškození pneumatiky z boku např. proříznutím nebo poškození běhounu pneumatiky vytržením pryže, či vydřením až na dráty, hodnotíme jako nebezpečnou závadu. Pokud však toto poškození není podle kontrolující osoby bezprostředně ohrožující, lze uvedené závady hodnotit jako vážné, záleží tedy na uvážení kontrolora. Pokud jsou při kontrole pneumatik u vozidla přepravujících věci dle ADR nebo u autobusů třídy II a III zjištěny obnovené pláště pneumatik, jedná se o vážnou závadu. Je-li prořezávání dezénu provedeno na pneumatice k tomu neurčené, jde opět o vážnou závadu, pokud jsou při tomto obnaženy kordové vrstvy, je tato závada nebezpečná.⁵⁵

Náhradním neboli rezervním kolem musí být povinně vybavena všechna motorová vozidla kategorií M, N, a přípojná vozidla kategorií O. Výjimku mají přípojná vozidla do celkové hmotnosti 750 kg. Dále mají výjimku i vozidla, která jsou vybavena pneumatikami zvláštní konstrukce umožňující nouzové dojetí po defektu a městské autobusy. Je-li při kontrole zjištěno, že vozidlo není vybaveno náhradním kolem, jedná se o vážnou závadu. Pokud je vozidlo vybaveno náhradním kolem, u kterého neodpovídají předepsané rozměry nebo je-li pneumatika poškozena, či má dezén pod stanovenou mez, jedná se opět o vážnou závadu. Zjistí-li se při kontrole, že je poškozen držák na náhradní kolo, kdy neplní svoji funkci, jde rovněž o vážnou závadu.⁵⁶

2.5.4 Závěsy kol, vůle v uložení a zavěšení

Na přední či zadní nápravě, respektive na žádném z dílů z nezávislého zavěšení kol nesmí být viditelné poškození, které by mohlo být způsobilé narušit pevnost nebo funkci nějakého dílu či celku. Všechny spoje musí být řádně dotažené a nesmí chybět žádné zajišťovací díly např. závlačky nebo pojistné podložky. V zavěšení kol smí být jen obvyklá

⁵⁴ ČERNOVSKÝ D., *Autoškola*. Nádražní 32, 150 00 Praha 5, r. 2012. ISBN 978-80-87388-61- 7, s. 95.

⁵⁵ DUŠEK V. *Metodická příručka pro provádění silničních technických kontrol užitkových vozidel (k směrnici Evropského parlamentu a Rady 2000/30/ES ve znění směrnice 2003/26 ES)*. 2. Doplněné vydání. CSPSD-2007/9, s. 99-100.

⁵⁶ DUŠEK V. *Metodická příručka pro provádění silničních technických kontrol užitkových vozidel (k směrnici Evropského parlamentu a Rady 2000/30/ES ve znění směrnice 2003/26 ES)*. 2. Doplněné vydání. CSPSD-2007/9, s. 101.

montážní vůle. V uložení kol se nesmí vyskytovat nadměrné axiální ani radiální vůle. Z míst mazaných mazivem nesmí docházet k odkapávání na komunikaci. Pokud se při kontrole zjistí, že je náprava deformovaná nebo jinak vážně poškozená, jde o nebezpečnou závadu. Jestliže z hnací nápravy nebo z rozvodů odkapává mazivo nebo olej, jedná se rovněž o nebezpečnou závadu. Pokud jsou některé spoje uvolněné nebo nedostatečně zajištěné jedná se o vážnou závadu. Uniká-li mazací tuk, jde opět o vážnou závadu. Zjistí-li se při kontrole nadměrné vůle, které by mohli narušit ovladatelnost vozidla, jedná se o vážnou závadu.⁵⁷

2.5.5 Pérování, tlumiče, stabilizátor, spojovací hřídele a klouby

Tlumiče pérování hrají důležitou roli v otázce bezpečnosti a stability jízdy vozidla a také komfortu jízdy vozidla. Tlumiče pérování nenesou váhu automobilu či jeho přípojného vozidla, tuto funkci zajišťují pružiny. Tlumiče pérování mají za úkol tlumit kmitání a výkyvy v pružinách vozidla.⁵⁸ Každé motorové vozidlo a jeho přípojné vozidlo musí být dostatečně odpruženo, díly pérování nesmějí být prasklé nebo poškozené. Na tlumičích pérování nesmí být zjevné poškození, musí být řádně upevněné a nesmí z něj unikat mazivo. Zkrutná tyč stabilizátoru či spojovací tyče musí být v souladu s požadavky, kdy nesmí být žádným způsobem poškozené. Všechny spoje musí být zajištěné i upevněné a to bez nadměrných vůlí. Spojovací hřídele a klouby nesmí být zjevně deformované, nebo jinak mechanicky poškozené. V kloubech rovněž nesmějí být žádné nadměrné vůle.⁵⁹

Pokud se při kontrole zjistí, že některý pružící díl nebo závěs je prasklý, deformovaný či opotřeбенý tak, že je narušena rovnoběžnost náprav nebo dotýká-li se kolo jiných dílů vozidla, jedná se o nebezpečnou závadu. Jestliže je tlumič pérování vadný nebo pokud chybí, jedná se opět o nebezpečnou závadu. Pokud je tlumič nedostatečně upevněný a dochází k úniku maziva, či pokud má nadměrně vymačkanou pružící vložku, jedná se o vážnou závadu. Pokud je zkrutná tyč nebo pokud jsou spojovací tyče u stabilizátoru poškozené tak, že neplní svoji funkci nebo jsou-li prasklé či chybí, jedná se o nebezpečnou závadu. Jestliže je při kontrole zjištěno, že v kloubech nebo drážkových spojích spojovacích hřídelí jsou nadměrné vůle, jedná se o vážnou závadu. Je-li kontrolou zjištěno, že jsou některé šroubové

⁵⁷ DUŠEK V., *Metodická příručka pro provádění technických silničních kontrol užitkových vozidel (k vyhlášce č. 82/2012 Sb.)*. 5. Upravené vydání. CSPSD-2013/5, s. 128-129.

⁵⁸ *Co je tlumič pérování automobilu* [online]. [cit. 2016-02-22]. Dostupné z WWW: <<http://www.tlumice-pema.cz/cs/co-je-tlumic-perovani.html>>.

⁵⁹ DUŠEK V., *Metodická příručka pro provádění technických silničních kontrol užitkových vozidel (k vyhlášce č. 82/2012 Sb.)*. 5. Upravené vydání. CSPSD-2013/5, s. 130-135.

spoje uvolněné nebo, že spojovací hřídel je deformovaná nebo jinak poškozená, tak se závada klasifikuje, jako vážná.⁶⁰

2.6 Karoserie, kryty kol, nárazníky, kabina řidiče, schůdky, držadla a dveře

2.6.1 Karoserie – rám vozidla

Karoserie je důležitou částí motorového vozidla, jelikož poskytuje ochranu přepravovaným osobám i nákladu. Z tohoto důvodu jsou na karoserii kladeny vysoké nároky k zajištění ochrany posádky, jakož i zajištění ochrany ostatních účastníků silničního provozu.⁶¹ Proto na rámu vozidla nesmějí být zjevné trhliny, lomy či jiné poškození, které snižuje pevnost motorového vozidla nebo přípojného vozidla. Rám nesmí být deformovaný, jeho nýty nemohou být volné, spojovací šrouby a matice musí být řádně dotažené. Sváry dílů karoserie nesmí být prasklé. Je-li při kontrole zjištěno, že na některých dílech se nacházejí praskliny, deformace, lomy nebo volné nýty či šroubové spoje, je nutno uvážit, zda se jedná o vážnou nebo dokonce nebezpečnou závadu. Zjistí-li se při kontrole motorového vozidla nebo jeho přípojného vozidla koroze rámu, může se jednat o vážnou nebo i o nebezpečnou závadu. Rozhodnutí o stupni závažnosti rozhoduje kontrolující osoba s přihlédnutím na hloubku koroze.⁶²

2.6.2 Nárazníky

Motorová vozidla a jejich přípojná vozidla mohou být provozována pouze tak, jak byla schválena k provozu na pozemních komunikacích. Z toho vyplývá, že vozidla vybavená nárazníkem musí být provozována bez ostrých hran nárazníku, které by mohli zranit chodce. Zařízení proti podjetí zezadu a zařízení proti podjetí z boku musí být namontované na vozidlech kategorií N2, N3 O3 a O4. Výjimku mají pouze ta vozidla, u kterých toto nedovoluje jejich účel. Pokud je při kontrole zjištěno, že výše uvedené zařízení chybí, je deformované nebo je poškozené tak, že neplní svůj úkol, jedná se o vážnou závadu. Pokud

⁶⁰ DUŠEK V. *Metodická příručka pro provádění silničních technických kontrol užitkových vozidel (k směrnici Evropského parlamentu a Rady 2000/30/ES ve znění směrnice 2003/26 ES)*. 2. Doplněné vydání. CSPSD-2007/9, s. 104-108.

⁶¹ OLŠAN M., FAUS P. *Autoškola pro řidičské oprávnění skupin C, D, E, T*. 1. vydání. Brno, r. 2007. ISBN 978-80-251-1715-6. s. 96.

⁶² DUŠEK V. *Metodická příručka pro provádění silničních technických kontrol užitkových vozidel (k směrnici Evropského parlamentu a Rady 2000/30/ES ve znění směrnice 2003/26 ES)*. 2. Doplněné vydání. CSPSD-2007/9, s. 109.

je poškození způsobilé způsobit zranění nebo zachycení ostatních účastníků silničního provozu, jedná se o nebezpečnou závadu. Toto platí i v případě, kdy nárazník chybí.⁶³

2.6.3 Kryty kol

Motorová vozidla a jejich přípojná vozidla mohou být provozována pouze se kryty kol a lapači nečistot, pokud byla takto schválena k provozu na pozemních komunikacích. Pokud jsou nápravy u sebe, mohou mít společný kryt. Alespoň poslední náprava vozidla musí být vybavena lapači nečistot. Pokud je při technické silniční kontrole zjištěno, že chybí kryt kola, jedná se o nebezpečnou závadu. Pokud je kryt kola deformovaný, poškozený nebo uvolněný, nebo chybí-li na poslední nápravě lapač nečistot, jde o vážnou závadu.⁶⁴

2.6.4 Kabina řidiče

Nejdůležitější částí kabiny řidiče je prostor pro řidiče, ze kterého je vozidlo či souprava vozidel ovládána. Tento prostor na řidiče bezprostředně působí a výrazně tak ovlivňuje bezpečnost jízdy.⁶⁵ Předměty umístěné v kabině řidiče musí být umístěny tak, aby nijak neomezovaly a neohrožovaly řidiče nebo spolujezdce. Předměty v kabině řidiče nesmí bránit výhledu řidiče v úhlu 180°.⁶⁶ Kabina řidiče musí být těsná proti vnikání prachu, vody a výfukových plynů, vnější povrch nesmí mít špičaté nebo ostré výčnělky. Kontrolou se zjišťuje, zda není narušena pevnost kabiny korozí, prasklinami nebo deformací. V kabině nesmí být ostré hrany, které by ohrožovaly osádku. Jestliže se při kontrole kabiny zjistí její deformace, poškození nebo koroze, která by mohla ohrozit BESIP, jedná se o nebezpečnou závadu. Jsou-li při kontrole objeveny uvolněné díly karoserie či výčnělky, které jsou způsobilé ohrozit posádku je možné je hodnotit jako vážné závady, pokud však ohrožují bezprostředně, jedná se o nebezpečnou závadu. Záleží na posouzení kontrolující osoby.⁶⁷

⁶³ DUŠEK V. *Metodická příručka pro provádění silničních technických kontrol užitkových vozidel (k směrnici Evropského parlamentu a Rady 2000/30/ES ve znění směrnice 2003/26 ES)*. 2. Doplněné vydání. CSPSD-2007/9, s. 113-114.

⁶⁴ DUŠEK V. *Metodická příručka pro provádění silničních technických kontrol užitkových vozidel (k směrnici Evropského parlamentu a Rady 2000/30/ES ve znění směrnice 2003/26 ES)*. 2. Doplněné vydání. CSPSD-2007/9, s. 116-117.

⁶⁵ OLŠAN M., FAUS P. *Autoškola pro řidičské oprávnění skupin C, D, E, T*. 1. vydání. Brno, r. 2007. ISBN 978-80-251-1715-6. s. 98.

⁶⁶ LEITNER M., VRANÁ J. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích a předpisy prováděcí a související, s komentářem*. 4. vydání. Praha, r. 2012. ISBN 978-80-7201-867-3. s. 205.

⁶⁷ DUŠEK V. *Metodická příručka pro provádění silničních technických kontrol užitkových vozidel (k směrnici Evropského parlamentu a Rady 2000/30/ES ve znění směrnice 2003/26 ES)*. 2. Doplněné vydání. CSPSD-2007/9, s. 118-119.

2.6.5 Schůdky, držadla a dveře

Schůdky a držadla, musí být udržovány ve stavu, který neohrožuje řidiče a osádku při vystupování a nastupování do vozidla. Dveře vozidla se nesmí samovolně otevírat, nesmí být nadměrně zkorodované nebo jinak poškozené. Je-li při kontrole technického stavu vozidla zjištěno, že jsou na vozidle díly nebo výčnělky, které bezprostředně ohrožují jakéhokoli účastníka provozu na pozemních komunikacích, jedná se o nebezpečnou závadu. Pokud je poškozené zařízení pro nastupování a vystupování nebo chybí, jedná se o vážnou závadu. Pokud se při technické silniční kontrole zjistí, že zámky, kliky nebo závěsy, jsou natolik poškozené, že hrozí samovolné otevření dveří, jedná se o nebezpečnou závadu. Pokud jsou dveře nadměrně zkorodované nebo pokud mají ostré hrany, které by mohli způsobit poranění, jedná se o vážnou závadu. Nejdou-li dveře spolehlivě zajistit nebo zamknout nebo nelze-li je otevřít či zavřít, jedná se o vážnou závadu.⁶⁸

2.7 Výhled

V zorném poli řidiče nesmí být umístěny žádné předměty (např. okrasné a upomínkové předměty), které by omezovaly výhled řidiče všemi směry. Výjimku mají schválená označení určená k umístění na skla vozidla. Tato podmínka neplatí pro zadní skla vozidel kategorie M3. Výhled zadním sklem vozidla kategorie M1 je možné částečně snížit schváleným příslušenstvím nebo přepravovanými předměty a to za podmínky, že je vozidlo vybaveno pravým vnějším zpětným zrcátkem homologovaného nebo schváleného typu. Výhled předním sklem u vozidel kategorie M3 může být částečně snížen vedle schválených označení určených k umístění na skla jen směrovou tabulkou.⁶⁹

2.7.1 Zasklení

V poli výhledu řidiče v úhlu 180° nesmí být poškození zasklení nebo umístěny neschválené předměty a nálepky. Dále nesmí být zasklení poškozené prasklinou, která zasahuje do okraje nebo poškození o velikosti větší než 20 mm ve stíratelné ploše. Propustnost světla čelního skla a předních bočních skel musí být minimálně 70%. Je-li při technické silniční kontrole zjištěno porušení výše uvedeného, jde o vážnou závadu. Výjimkou je situace kdy stav poškození je natolik závažný, že poškození zasklení přímo

⁶⁸ DUŠEK V. *Metodická příručka pro provádění silničních technických kontrol užitkových vozidel (k směrnici Evropského parlamentu a Rady 2000/30/ES ve znění směrnice 2003/26 ES)*. 2. Doplněné vydání. CSPSD-2007/9, s. 120-121.

⁶⁹ *Stanovisko Ministerstva dopravy a spojů ČR k tónování skel vozidel*. [online]. [cit. 2016-02-22]. Dostupné z WWW: <<http://madico.cz/aktuality/stanovisko-ministerstva-dopravy-a-spoju-cr-k-tonovani-skel-vozidel/>>.

ohrožuje BESIP a situace kdy čelní sklo úplně chybí. V takovém případě se samozřejmě jedná o nebezpečnou závadu.⁷⁰

2.7.2 Stěrače, ostřikovače a zpětná zrcátka

Každé motorové vozidlo, které je vybaveno kabinou řidiče, musí být vybaveno i minimálně jedním stěračem a ostřikovačem. Jestliže kontrolující osoba při technické silniční kontrole zjistí, že stěrač je poškozený či nefunkční, jedná se o vážnou závadu. Pokud je poškozený nebo chybí stěrač před řidičem, jedná se o nebezpečnou závadu. Jestliže jsou nefunkční nebo chybí ostřikovače, jedná se vždy o vážnou závadu. Všechna motorová vozidla musí být vybavena zařízením pro nepřímý výhled za vozidlo, tak jak byla schválena do provozu. Není přípustné, aby se zařízení pro nepřímý výhled za vozidlo během jízdy samo pohybovalo, ohrožovalo BESIP a aby nezajišťovalo předepsané pole výhledu. Pokud se při technické silniční kontrole zjistí, že povinné zařízení pro nepřímý výhled za vozidlo chybí, je uvolněné nebo nezajišťuje dostatečný výhled kolem vozidla, jedná se o nebezpečnou závadu. Pokud porušuje uvedené podmínky v nižší míře, jedná se o vážnou závadu.⁷¹

2.8 Sedadla a bezpečnostní pásy

Bezpečnostní pásy se do motorových vozidel instalují již od 50 let minulého století. Tento bezpečnostní prvek zachránil velké množství životů. Zákon říká, že řidiči i přepravované osoby jsou povinny být za jízdy připoutáni na sedadle bezpečnostním pásem. Policie má za úkol kontrolovat jejich používání řidiči i spolujezdcí.⁷² Nestačí však jen kontrolovat, zda je osádka vozidla řádně připoutána, ale je potřeba zaměřit se i na kontrolu technického stavu sedadel a bezpečnostních pásů. Všechna motorová vozidla musí být vybavena počtem sedadel, tak jak byla schválena k provozu na pozemních komunikacích, tato sedadla nesmějí být poškozená a musí být ovladatelná. Motorová vozidla musí být vybavena počtem a typem bezpečnostních pásů, se kterým byla schválena k provozu. Pokud se při kontrole zjistí, že vozidlo není vybaveno předepsaným počtem sedadel nebo je narušena konstrukce sedadla nebo sedadlo nejde seřídít či není dostatečně upevněno k vozidlu, jedná se o vážnou závadu. Pokud chybí některý bezpečnostní pás nebo je poškozen

⁷⁰ DUŠEK V., *Metodická příručka pro provádění technických silničních kontrol užitkových vozidel (k vyhlášce č. 82/2012 Sb.)*. 5. Upravené vydání. CSPSD-2013/5, s. 149-152.

⁷¹ DUŠEK V. *Metodická příručka pro provádění silničních technických kontrol užitkových vozidel (k směrnici Evropského parlamentu a Rady 2000/30/ES ve znění směrnice 2003/26 ES)*. 2. Doplněné vydání. CSPSD-2007/9, s. 124-127.

⁷² *Bezpečnostní pásy v automobilech*. [online]. [cit. 2016-02-23]. Dostupné z WWW: <<https://www.chatar-chalupar.cz/bezpecnostni-pasy-v-automobilech/>>.

či na něj je vadná spona, jedná se opět o vážnou závadu. Je-li poškozené zařízení úchyty spony, jedná se rovněž o vážnou závadu.⁷³

2.9 Podlaha, bočnice, zvedací čelo, spojovací zařízení a pojistné spojovací zařízení

Podlaha, bočnice a zvedací čelo musí být dostatečně upevněné, nesmí z nich unikat mazivo a nesmí být nadměrně zkorodované. Podlaha nesmí být nadměrně poškozená, děravá nebo netěsná. Plachta musí být po celém obvodu spolehlivě připevněná. Ze sklápěcího zařízení nesmí unikat olej. Zjistí-li se při kontrole poškození, netěsnost nebo nefunkčnost bočnic či zadního čela, bude záležet na stupni poškození v hodnocení závady. Může se jednat o vážnou, ale i o nebezpečnou závadu. Pokud je podlaha děravá nebo jinak nadměrně poškozená, jedná se o vážnou závadu. Uniká-li olej z hydraulické ovládací soustavy zadního čela na komunikaci, jedná se o nebezpečnou závadu. Ostatní závady na hydraulice sklápěcího zařízení se hodnotí jako vážné. Nejde-li plachtu řádně upevnit nebo je-li nadměrně poškozená, jde o vážnou závadu. Spojovací zařízení musí zajistit přípojně vozidlo proti samovolnému odpojení. Zjistí-li se, že spojovací zařízení je poškozené nebo nedostatečně upevněné, nebo že je oj deformovaná tak, že může být narušena její pevnost, jedná se o vážnou závadu. Pokud je spojovací zařízení či pojistné spojovací zařízení nadměrně opotřeбенé nebo chybí-li pojistné spojovací zařízení, jedná se o vážnou závadu.⁷⁴

2.10 Tachograf

Povinně jsou jím vybavena vozidla kategorie M2, M3 třídy II a III (meziměstské a dálkové autobusy pro více než 1 + 8 osob), dále vozidla kategorie N2, N3 (nákladní a speciální vozidla včetně tahačů s nejvyšší povolenou hmotností vyšší než 3500 kg). Vozidla kategorie M1 a N1 mají rovněž povinnost být vybavena tachografickým zařízením vozidla, (osobní vozidla pro max. 8 + 1 osob a nákladní vozidla do 3,5 t) s přípojným vozidlem, jestliže největší povolená hmotnost jízdní soupravy přesahuje 3500 kg. Výše uvedené se týká obchodní přepravy osob a nákladů.⁷⁵ Z pohledu kontroly technického stavu motorových vozidel, se kontroluje, jestli je tachografické zařízení vozidla funkční

⁷³ DUŠEK V. *Metodická příručka pro provádění silničních technických kontrol užitkových vozidel (k směrnici Evropského parlamentu a Rady 2000/30/ES ve znění směrnice 2003/26 ES)*. 2. Doplněné vydání. CSPSD-2007/9, s. 128-129.

⁷⁴ DUŠEK V. *Metodická příručka pro provádění silničních technických kontrol užitkových vozidel (k směrnici Evropského parlamentu a Rady 2000/30/ES ve znění směrnice 2003/26 ES)*. 2. Doplněné vydání. CSPSD-2007/9, s. 130-138.

⁷⁵ AETR a Nařízení ES č. 561/2006. [online]. [cit. 2016-02-24]. Dostupné z WWW: <<http://truckfan2.webnode.cz/lkw/aetr-a-narizeni-es-c-561-2006-/>>.

a zda není odpojeno z provozu. Kontrola se také zaměřuje na to, jestli je ve vozidle instalován předepsaný typ tachografického zařízení vozidla (mimo výjimky). Předmětem kontroly je i periodické ověření tachografického zařízení vozidla, které musí být provedeno jednou za dva roky.⁷⁶

⁷⁶ DUŠEK V., *Metodická příručka pro provádění technických silničních kontrol užitkových vozidel (k vyhlášce č. 82/2012 Sb.)*. 5. Upravené vydání. CSPSD-2013/5, s. 174.

3 HODNOCENÍ ZÁVAD TECHNICKÉHO STAVU MOTOROVÝCH VOZIDEL A NÁLEŽITOSTI DOKLADU O TECHNICKÉ SILNIČNÍ KONTROLE

3.1 Hodnocení závad technického stavu motorových vozidel

Závady v technickém stavu motorových vozidel a jejich přípojných vozidel jsou podle míry jejich nebezpečnosti rozděleny na dvě hlavní skupiny. První skupinu tvoří závady, pro které vozidlo nesmí být dále užito v provozu na pozemních komunikacích s výjimkou nouzového dojetí. Do druhé skupiny patří závady v technickém stavu motorového vozidla či jeho přípojného vozidla, které bezprostředně ohrožují provoz na pozemních komunikacích, kdy vozidlo nesmí být dále užito k jízdě. Uvedené závady jsou označeny písmeny B a C. Písmenem B se značí vážné závady. Tyto závady ovlivňují provozní vlastnosti vozidla a nepříznivě působí na životní prostředí, avšak neohrožují bezprostředně bezpečnost jízdy vozidla a ostatní účastníky silničního provozu. Proto má řidič právo z místa technické silniční kontroly dojet na místo, kde bude závada odstraněna.⁷⁷ Proto, aby byla zajištěna dostatečná kontrola toho, že provozovatel vozidla, kterému byla při TSK zjištěna závada B, odstraní tuto závadu, zkracuje se platnost technické prohlídky vozidla na jeden měsíc. Během této doby má provozovatel vozidla povinnost dostavit se s vozidlem k technické prohlídce, k zjištění zda závadu odstranil. Na stanici technické kontroly se zaměřují pouze na závady z technické silniční kontroly.⁷⁸ Písmenem C se označuje nebezpečná závada, tato závada bezprostředně ohrožuje provoz na pozemních komunikacích. Vozidlo s nebezpečnou závadou nelze užít ani k nouzovému dojetí. Z tohoto důvodu se řidiči zakazuje další jízda a to až do doby, kdy je závada odstraněna nebo vozidlo odtaženo. Vozidlo je nutné odstavit v místě, kde netvoří překážku BESIP. Existuje ještě třetí skupina závad, která je označována písmenem A. Jedná se o lehké závady v technickém stavu. Tyto závady se řeší buďto domluvou, nebo minimální sankcí vzhledem k jejich minimální nebezpečnosti.⁷⁹ Hodnocení závad vyplývá z předpisu 82/2012 Sb. vyhláška o provádění kontrol technického stavu

⁷⁷ DUŠEK V. *Metodická příručka pro provádění silničních technických kontrol užitkových vozidel (k směrnici Evropského parlamentu a Rady 2000/30/ES ve znění směrnice 2003/26 ES)*. 2. Doplněné vydání. CSPSD-2007/9, s. 4-6.

⁷⁸ *Zákon o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích - č. 56/2001 Sb. - Aktuální znění*. [online]. [cit. 2016-02-24]. Dostupné z WWW: < <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/2001-56>>.

⁷⁹ DUŠEK V. *Metodická příručka pro provádění silničních technických kontrol užitkových vozidel (k směrnici Evropského parlamentu a Rady 2000/30/ES ve znění směrnice 2003/26 ES)*. 2. Doplněné vydání. CSPSD-2007/9, s. 4-6.

vozidel a jízdních souprav v provozu na pozemních komunikacích (vyhláška o technických silničních kontrolách).⁸⁰

3.2 Doklad o výsledku technické silniční kontroly

„Doklad o výsledku technické silniční kontroly obsahuje údaje týkající se vozidla, jeho provozovatele a řidiče, osoby provádějící technickou silniční kontrolu, místa, dne a času vykonané technické silniční kontroly, provedených kontrolních úkonů a výsledku technické silniční kontroly, a dále obsahuje podpis osoby provádějící kontrolu a řidiče, jehož vozidlo bylo podrobeno kontrole.“ Údaje o kontrolovaném vozidle jsou označeny země registrace vozidla, jeho registrační značka, VIN a počet najetých kilometrů. Dále se zaznamenává kategorie vozidla. U nákladních vozidel se jedná o kategorii N2 (3,5 t až 12 t) a N3 (nad 12 t), u přívěsů a návěsů se dělí na kategorie O3 (3,5 t až 10 t) a O4 (nad 10 t). Autobusy se dělí na kategorie M2 (méně než 9 sedadel) a autobusy kategorie M3 (více než 9 sedadel). Na rozdíl od okolních zemí máme možnost kontroly jiné kategorie vozidla. Kontrolu jiných kategorií vozidla provádíme jen výjimečně a to v případech, kdy máme podezření, že se na vozidle nachází vážná závada. K provozovateli vozidla se do protokolu uvádí název právnické osoby nebo jméno a příjmení fyzické osoby, dále adresu pobytu či sídla podnikání. K právnickým osobám je vhodné zjistit a zapsat IČO. V případě, že se jedná o mezinárodní dopravu, do dokladu se zapisuje číslo licence společenství. K řidiči se uvede jeho státní příslušnost, jméno a příjmení. Kontrolní orgán nemá povinnost kontrolovat vždy všechny kontrolní body, avšak vždy musí být kontrolován alespoň jeden. U každého kontrolovaného bodu se vyplňuje, zda byl bod zkontrolován či nekontrolován a zda byla zjištěna závada či nikoli. Kontrolní body jsou rozděleny na identifikaci vozidla, brzdové zařízení vozidla, řízení vozidla, výhled z vozidla, osvětlovací zařízení a elektrický systém vozidla, nápravy vozidla, kola vozidla, pneumatiky a zavěšení náprav vozidla, podvozek a části připevněné k podvozku vozidla, jiné vybavení včetně tachografu a omezovače rychlosti vozidla, obtěžování okolí včetně emisí a unikání paliva nebo oleje z vozidla.⁸¹

Jestliže se při provádění technické silniční kontroly zjistí, že na kontrolovaném vozidle je nebezpečná závada, uloží se zákaz používání vozidla a vozidlo ztrácí technickou způsobilost. Pokud se při technické silniční kontrole zjistí vážná závada, vozidlu se omezí platnost jeho technické způsobilosti na dobu 30 dní ode dne vystavení dokladu. Tyto výsledky

⁸⁰ Vyhláška o technických silničních kontrolách - č. 82/2012 Sb. - Aktuální znění. [online]. [cit. 2016-02-24]. Dostupné z WWW: <<http://www.zakonyprolidi.cz/cs/2012-82>>.

⁸¹ Vyhláška o technických silničních kontrolách - č. 82/2012 Sb. - Aktuální znění. [online]. [cit. 2016-02-24]. Dostupné z WWW: <<http://www.zakonyprolidi.cz/cs/2012-82>>.

se zaznamenávají do dokladu o výsledku technické silniční kontroly. Dále se do dokladu o výsledku technické silniční kontroly uvádí číslo závady dle kontrolních úkonů a její závažnost, která je značena písmeny A, B, C. Do poznámky se zaznamená místo závady na vozidle, a podrobněji se popíše.⁸²

⁸² *Vyhláška o technických silničních kontrolách - č. 82/2012 Sb. - Aktuální znění.* [online]. [cit. 2016-02-24]. Dostupné z WWW: <<http://www.zakonyprolidi.cz/cs/2012-82>>.

4 PRÁVNÍ ÚPRAVA K ŘEŠENÍ ZÁVAD V TECHNICKÉM STAVU MOTOROVÝCH VOZIDEL

Provozovatel silničního vozidla je na svůj náklad povinen přistavit silniční vozidlo k pravidelné technické prohlídce a to vždy ve lhůtách stanovených zákonem č. 56/2001Sb. o podmínkách provozu na pozemních komunikacích. Tento zákon stanovuje přistavení k technické prohlídce u osobního automobilu, nákladního automobilu do 3,5 tuny, přípojného vozidla do 3,5 tuny nejpozději ve lhůtě čtyř let po prvním zápisu do registru vozidel a potom pravidelně každé dva roky. U nákladních automobilů nad 3,5 tuny, speciálních automobilů, autobusů, vozidel taxislužby, přípojná vozidla nad 3,5 tuny nejpozději rok po prvním zápisu do registru vozidel a potom pravidelně každé dva roky. Nebrzděný přívěs do 750 kg nejpozději šest let po zaregistrování do registru vozidel a pak pravidelně do čtyř let. Uvedené povinnosti vyplývají z § 39 a § 40 uvedeného zákona.⁸³

Technické silniční kontroly nejsou upraveny samostatným zákonem. Vychází z § 36 odst. 4 zákona č. 56/2001 Sb., který říká, že Policie České republiky je oprávněna v rámci dohledu na bezpečnost silničního provozu kontrolovat technický stav silničních vozidel.⁸⁴

Předpis č. 341/2014 Sb. vyhláška o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích v § 40 uvádí závady na vozidle, které ohrožují bezpečnost provozu na pozemních komunikacích, pro které vozidlo nesmí být použito k jízdě s výjimkou nouzového dojetí. Tento předpis je pro technické silniční kontroly nedostatečný, jelikož zde je uvedeno jen několik možných závad, které na vozidle mohou být.⁸⁵

Hodnocení závad technického stavu motorových vozidel a jejich přípojných vozidel v silničním provozu vychází z předpisu č. 82/2012 Sb., Vyhláška o provádění kontrol

⁸³ *Zákon o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích - č. 56/2001 Sb. - Aktuální znění.* [online]. [cit. 2016-02-24]. Dostupné z WWW: <<http://www.zakonyprolidi.cz/cs/2001-56>>.

⁸⁴ *Zákon o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích - č. 56/2001 Sb. - Aktuální znění.* [online]. [cit. 2016-02-24]. Dostupné z WWW: <<http://www.zakonyprolidi.cz/cs/2001-56>>.

⁸⁵ *Předpis č. 341/2014 Sb. - Vyhláška o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích. - Aktuální znění.* [online]. [cit. 2016-02-24]. Dostupné z WWW: <<http://www.zakonyprolidi.cz/cs/2014-341>>.

technického stavu vozidel a jízdních souprav v provozu na pozemních komunikacích (vyhláška o technických silničních kontrolách).⁸⁶

Z ustanovení § 5 zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů vyplývá, že řidič je povinen na pozemních komunikacích užívat jen taková vozidla, která jsou k tomu technicky způsobilá. Dále z ustanovení § 10 výše uvedeného zákona vyplývá pro provozovatele vozidla, že nesmí přikázat ani dovolit, aby bylo v provozu na pozemních komunikacích užito vozidlo, které je technicky nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích.⁸⁷

V případě, že je při silniční kontrole zjištěno, že se na motorovém nebo na přípojném vozidle nachází závada v technickém stavu, dopouští se řidič přestupku dle § 125c zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, kdy mu za toto hrozí v blokovém řízení pokuta až 2000,- Kč. Je-li závada v technickém stavu bezprostředně ohrožující provoz na pozemních komunikacích, může správní orgán uložit řidiči zákaz činnosti v délce 6 ž 12 měsíců a pokutu 5 000,- Kč až 10 000,- Kč. Fyzické osobě, která je provozovatelem takového vozidla, hrozí ve správním řízení pokuta až 2500,- Kč. Právnické osobě nebo podnikající fyzické osobě, která je provozovatelem takového vozidla hrozí ve správním řízení dle § 125d zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, pokuta až 100 000,- Kč.⁸⁸

Slovenská republika má podobnou právní úpravu, kdy jejich zákon říká „Vodič je povinný – použiť na jazdu len vozidlo, ktoré možno prevádzkovať v cestnej premávke.“ „Vozidlo sa musí zhodovať so schváleným typom, svojou konštrukciou, vyhotovením, a technickým stavom musí spĺňať požiadavky bezpečnej a plynulej premávky. Nesmie ohrozovať bezpečnosť a zdravie osôb, znečisťovať životné prostredie a nepoškodzovať cesty.“⁸⁹ V případě, že řidič poruší výše uvedené, hrozí mu sankce 50 eur.⁹⁰

⁸⁶ *Vyhláška o technických silničních kontrolách - č. 82/2012 Sb. - Aktuální znění.* [online]. [cit. 2016-02-24]. Dostupné z WWW: <<http://www.zakonyprolidi.cz/cs/2012-82>>.

⁸⁷ LEITNER M., VRANÁ J. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích a předpisy prováděcí a souvisící, s komentářem.* 4. vydání. Praha, r. 2012. ISBN 978-80-7201-867-3. s. 60, 104.

⁸⁸ LEITNER M., VRANÁ J. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích a předpisy prováděcí a souvisící, s komentářem.* 4. vydání. Praha, r. 2012. ISBN 978-80-7201-867-3. s. 434-435 a 446-447.

⁸⁹ MARTINEC M., BUGÁRJ., KÁLIG K., *UČEBNICA pre žiadateľa o udelenie vodičského oprávnenia.* 1. vydání. Nitra, r. 2009. ISBN 978-80-969012-3-4. s. 8

⁹⁰ *Sadzobník pokút 2016: Koľko zaplatíme za dopravné priestupky - Doprava - Auto - Pravda.sk – Aktuální znění.* [online]. [cit. 2016-03-29]. Dostupné z WWW: <<http://auto.pravda.sk/doprava/clanok/373425-sadzobnik-pokut-2016-kolko-zaplatime-za-dopravne-priestupky/>>.

5 PRAKTICKÁ ČÁST

5.1 Praktická kontrola nákladního vozidla

Technickou silniční kontrolu provádí dopravní policista, který je proškolený. Technické silniční kontroly se provádějí při běžném výkonu služby nebo při dopravně bezpečnostních akcích „X“, se zaměřením na speciální kontrolu „d“.⁹¹

Před samotným zahájením technické silniční kontroly je nutné vybrat vhodné místo k provádění kontroly z hlediska bezpečnosti kontrolujících i kontrolovaných osob a s ohledem na bezpečnost ostatních účastníků silničního provozu. Při kontrole různých vozidel, jsou kladeny různé nároky na kontrolní stanoviště. Například pokud se bude kontrolovat osobní automobil nebo nákladní automobil s nejvyšší povolenou hmotností do 7,5 tuny, není potřeba příliš velkého prostoru k bezpečnému zastavení a možnosti odstavení vozidla. Pokud by se kontrolovalo vozidlo nebo jízdní souprava s nejvyšší povolenou hmotností vyšší než 7,5 tuny, bude potřeba více prostoru. Na prostor jsou náročné kontroly vozidel přepravujících nadměrné náklady. Bude-li se kontrolovat technický stav vozidla přepravující osoby, je vhodné kontrolu provádět v blízkosti sociálního zařízení.

Po zastavení vozidla je nejprve jeho řidič vyzván k předložení dokladů potřebných k řízení a provozu motorového vozidla. Za určitých okolností řidič dále předkládá nákladový list, doklad o oprávnění k podnikání, záznam o době řízení vozidla a bezpečnostních přestávkách apod. Po kontrole předložených dokladů, lustraci osoby a vozidla, popřípadě vozidel se zahájí technická silniční kontrola.

⁹¹ Česká republika. *Závazný pokyn policejního prezidenta ze dne 4. prosince 2009, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.* [online]. [cit 11. 3. 2016] Dostupné z WWW: <http://media0.webgarden.name/files/media0:4d52009f820d2.pdf.upl/zppp160_2009.pdf>.



Obrázek č. 1 je pořízen z vlastního zdroje.

Pohledem se provede kontrola stavu zasklení, stavu předních světlometů, obrysových světilen. Kontroluje se, zda v poli přímého výhledu řidiče nejsou umístěny předměty, které by snižovaly výhled před vozidlo nebo které by mohli ohrožovat osádku. Dále se kontroluje umístění přední registrační značky, její stav a dále zda její znaky souhlasí s osvědčením o registraci vozidla. Následně se kontrolující osoba podívá pod vozidlo, kde zjišťuje, zda z motoru nedochází k úniku provozních kapalin, které by mohli odkapávat na pozemní komunikaci. Jako poslední se kontroluje stav a souhlas s osvědčením o registraci vozidla u VIN, které je u každého vozidla umístěno na jiném místě. Na tomto obrázku je patrné, že v poli přímého výhledu z vozidla jsou umístěny vlajky sportovních klubů. Jedná se o vážnou závadu (B), kdy v zorném poli řidiče jsou umístěny nepovolené předměty, které omezují výhled. Následně je provedena fotodokumentace závady.



Obrázek č. 2 je pořízen z vlastního zdroje.

Po kontrole vozidla z jeho přední části se kontrolující policista přesune na jeho přední bok. Vyzve řidiče, aby otáčel volantem doprava a doleva, kdy se zjišťuje, jestli není v řízení nějaká vůle. Vůle v řízení se kontroluje především u starších vozidel. Následně se provede kontrola první nápravy, kdy se pohledem zjišťuje stav pneumatik, krytů matic kol a šroubů kol. Následuje kontrola stavu karoserie, stupátek a zařízení pro nepřímý výhled za vozidlo a pole výhledu řidiče do boku z vozidla. Baterkou se prosvítí brzdové kotouče, obložení a destičky. Dále se provede kontrola mechanického stavu a funkce brzd, výstražnou signalizaci nízkého tlaku vzduchu. Je vhodné provádět i kontrolu funkčnosti parkovací brzdy. Pohledem a poslechem se kontroluje stav brzdového potrubí a hadic. Štítek s homologací tachografického zařízení vozidla bývá viditelně umístěn na kabině řidiče, který je vidět po otevření dveří. Na tomto štítku se kontrolující policista zaměří na datum periodické prohlídky a rozměry pneumatik druhé nápravy motorového vozidla. Po kontrole štítku se kontroluje i stav pedálů. Je-li kontrola hotová, pokračuje se kontrolou za první nápravou, kdy se kontroluje, zda není na vozidle nadměrná koroze nebo zda rám není nadměrně zdeformovaný. Z nádrže nesmí docházet k úniku provozních kapalin. Na tomto obrázku nebyla nalezena žádná závada.



Obrázek č. 3 je pořízen z vlastního zdroje.

Z boku vozidla se kontroluje počet bočních odrazek a jejich stav. Dále se kontrolující policista zaměřuje na stav nosného rámu nákladního vozidla a návěsu. S kontrolou rámu souvisí i kontrola svárů a šroubů. Nedílnou součástí kontroly je kontrola stavu pneumatik. Po kontrole pneumatik se pohledem ověřuje počet a stav matic kol, dále zda nedochází k úniku maziva. Následuje kontrola brzdových bubnů a kotoučů, která je prováděna pohledem za přisvícení prostoru baterkou. Dále se kontroluje vybavení vozidla a jeho přípojného vozidla tzv. zástěrkami. Následuje se kontrola technického stavu náprav, čepů, uložení a upevnění kol. Dále se provádí kontrola disků kol, ráfků a tlumičů pérování kol. Ke kontrole pevnosti jednotlivých kovových částí je možné užít kladívko, kterým se na kontrolovanou část lehce poklepává. Tímto způsobem se odhaluje koroze a uvolnění jednotlivých součástí a dílů. V případě tohoto návěsu se provádí i kontrola stavu plachty chránící nákladový prostor. Z tohoto pohledu je na obrázku č. 3 vše v pořádku.



Obrázek č. 4 je pořízen z vlastního zdroje.

Při detailní kontrole technického stavu rámu návěsu je užito kladivo, které odhalí hloubkovou korozi. Při kontrole rámu byla zjištěna nebezpečná závada (C). Z obrázku č. 4 je patrné, že na rámu vozidla jsou lomy, praskliny a deformace takového druhu, že bezprostředně ohrožují bezpečnost provozu vozidla. Následně je provedena fotodokumentace závady.



Obrázek č. 5 je pořízen z vlastního zdroje.

Při kontrole stavu pneumatik bylo na první nápravě návěsu zjištěno, že na pneumatice je v oblasti běhounu odtrhaná pryž. Z obrázku č. 5 je patrné, že se jedná o vážnou závadu (B). Následně je provedena fotodokumentace závady. Pokud by se jednalo o přepravu nákladu podle dohody ADR, jednalo by se o nebezpečnou závadu. Jestliže by však byla obnažena kostra pneumatiky u klasické přepravy nepodléhající dohodě ADR, kdy by z běhounu pneumatiky byly patrné vyčnívající dráty, jednalo by se již o nebezpečnou závadu.



Obrázek č. 6 je pořízen z vlastního zdroje.

Při kontrole zadní části návěsu se kontrolující policista zaměří na stav osvětlení, na zřízení proti podjetí zezadu a na zadní odrazové desky, kterými musí být vybaveno vozidlo nad 7,5 tuny. Zadní odrazové desky nesmí být poškozené a nesmí být změněny jejich fotometrické vlastnosti. Následně se provede kontrola zadní registrační značky. Kontrolou zadní části vozidla dle výše uvedeného obrázku nebyla zjištěna žádná závada.



Obrázek č. 7 je pořízen z vlastního zdroje.

Po ukončení kontroly kolem vozidla a návěsu se kontrolující policista znovu podívá pod tahačem do prostoru převodovky a motoru, jelikož únik oleje nemusí být ihned při začátku kontroly patrný. V tomto případě bylo dle obrázku č. 7 zjištěno, že oleje z prostoru převodovky odkapává na vozovku. Jedná se o nebezpečnou závadu (C). Unikající olej může představovat nebezpečí pro ostatní účastníky silničního provozu a především pro životní prostředí. Následně je provedena fotodokumentace závady.

Kontrolou výše uvedeného vozidla bylo zjištěno několik závad. První závada je v poli výhledu řidiče, kde jsou umístěny předměty, které omezují výhled z vozidla. Jedná se o vážnou závadu (B). Druhou závadou na vozidle je nadměrný únik oleje z prostoru převodovky. Jde o nebezpečnou závadu (C). Vzhledem k tomu, že byla na vozidle zjištěna nebezpečná závada, ztrácí kontrolované motorové vozidlo platnost technické prohlídky a je na místě odstaveno, do odstranění této závady. Po odstranění závady, nesmí být předmětné vozidlo provozováno na pozemních komunikacích do doby, než bude provedena technická prohlídka, která je zaměřena na tyto dvě zjištěné závady.

Při kontrole návěsu bylo rovněž zjištěno několik závad. První závada je nebezpečná (C), jelikož se jedná o trhliny, praskliny a korozi nosného rámu návěsu. Druhá závada na návěsu je vážná (B), kdy bylo zjištěno, že je vytrhaná pryž běhounu pneumatiky. Z tohoto důvodu ztrácí návěs platnost technické prohlídky a nesmí být provozován do odstranění závad a provedení nové technické prohlídky. Návěs je odstaven v místě silniční kontroly.

Doklad o výsledku technické silniční kontroly tahače návěsů je přiložen jako příloha č. 1. Doklad o výsledku technické silniční kontroly návěsu je k práci přiložen jako příloha č. 2. Pro potřeby této bakalářské práce byly do těchto dokladů uvedeny smyšlené osoby a vozidla.

5.2 Praktická kontrola osobního vozidla

Běžnou kontrolu technického stavu mohou provádět všichni uniformovaní policisté, kteří úspěšně prošli základní odbornou přípravou. Technická silniční kontrola je u osobních motorových vozidel prováděna jen výjimečně. Provádí se především v případech, kdy má policista důvodné podezření, že je na vozidle vážná či nebezpečná závada. Tuto speciální kontrolu mohou vykonávat jen dopravní policisté, kteří jsou k takovéto kontrole řádně proškoleni.

Před zastavením vozidla k provedení technické silniční kontroly je potřeba zvolit bezpečné místo s ohledem na taktický postup kontroly a s ohledem na bezpečnost všech účastníků silničního provozu. Při kontrole osobního motorového vozidla nejsou příliš vysoké nároky na velikost bezpečného prostoru na rozdíl od kontroly nákladních jízdních souprav.

Po zastavení vozidla předepsaným způsobem, vyzve policista řidiče k předložení dokladů potřebných k řízení a provozu motorového vozidla. Řidič tedy předkládá platný řidičský průkaz, osvědčení o registraci vozidla a platnou zelenou kartu. Následuje provedení

orientační dechové zkoušky, ke zjištění zda řidič není pod vlivem alkoholu. Dále je provedena lustrace osoby i vozidla v informačních systémech policie.



Obrázek č. 8 je pořízen z vlastního zdroje.

Kontrola se začíná provádět z přední části vozidla, kdy se nejprve kontroluje stav zasklení, stav předních světlometů a obrysových svítilen. Následně se kontroluje, zda v poli přímého výhledu z vozidla nejsou umístěny předměty, které by mohly snižovat výhled nebo ohrozit osádku. Poté se pohledem ověří, zda přední registrační značka souhlasí s předloženým osvědčením o registraci vozidla a zda není poškozená či upravená. Dále se kontroluje pohledem pod vozidlo, zda nedochází k úniku provozních nebo jiných kapalin a maziv. Po té je řidič vyzván k otevření kapoty, kdy se kontroluje VIN. Pohledem se ověřuje i stav stěračů. Na obrázku č. 8 není žádná závada.



Obrázek č. 9 je pořízen z vlastního zdroje.

Při kontrole boku vozidla se kontrolující policista zaměří především na stav zařízení pro zpětný výhled za vozidlo, stav zasklení předních bočních skel, dále pak na stav karoserie. Dále se kontrola věnuje stavu pneumatik a disků kol. Na obrázku č. 9 je vše v pořádku.



Obrázek č. 10.⁹²

Při detailní kontrole brzdového kotouče na druhé nápravě vlevo bylo zjištěno, že je brzdový kotouč nadměrně zkorodovaný. Z obrázku č. 10 je patrné, že koroze je na více než 1/5 funkční plochy brzdového kotouče. Tato závada je dle kontrolních úkonů hodnocena jako vážná. Jedná se tedy o závadu typu (B). Následně je provedena fotodokumentace závady.

⁹² Google obrázky. [online]. [cit. 2016-03-19]. Dostupné z WWW: <https://www.google.com/search?site=&tbm=isch&source=hp&biw=1280&bih=705&q=praskl%C3%BD+brzdov%C3%BD+kotou%C4%8D&oq=praskl%C3%BD+brzdov%C3%BD+kotou%C4%8D&gs_l=img.3...2556.7592.0.8537.22.9.0.13.1.0.293.1257.0j5j2.7.0...0...1ac.1.64.img..2.7.1174.tOzZQ7U3sYE#imgrc=_8rheH4ZmdX4fM%3A>.



Obrázek č. 11 je pořízen z vlastního zdroje.

Kontrolující policista se zaměří na kontrolu stavu zasklení, funkčnost stěrače. Dále pak na stav světel a zadní registrační značky. Na výše uvedeném obrázku č. 11 nebyla nalezena žádná závada.

Při provádění technické silniční kontroly výše uvedeného osobního motorového vozidla byla zjištěna jedna závada. Jedná se o vážnou závadu (B), kdy bylo zjištěno, že funkční plocha brzdového kotouče je nefunkční o více než 1/5. Z tohoto důvodu je vozidlu omezena platnost jeho technické prohlídky na dobu 30 dní ode dne vystavení dokladu o provedení technické silniční kontroly. V tomto dokladu je vyznačeno o jakou závadu se jedná a kde se na vozidle nachází. Provozovatel tohoto osobního motorového vozidla je povinen do 30 dní vozidlo přistavit k nové technické prohlídce. Technik ve stanici technické kontroly se zaměřuje pouze na tuto závadu. Doklad o výsledku technické silniční kontroly osobního motorového vozidla je k práci přiložen jako příloha č. 3. Pro potřeby této bakalářské práce byly do dokladu o TSK uvedeny smyšlené údaje.

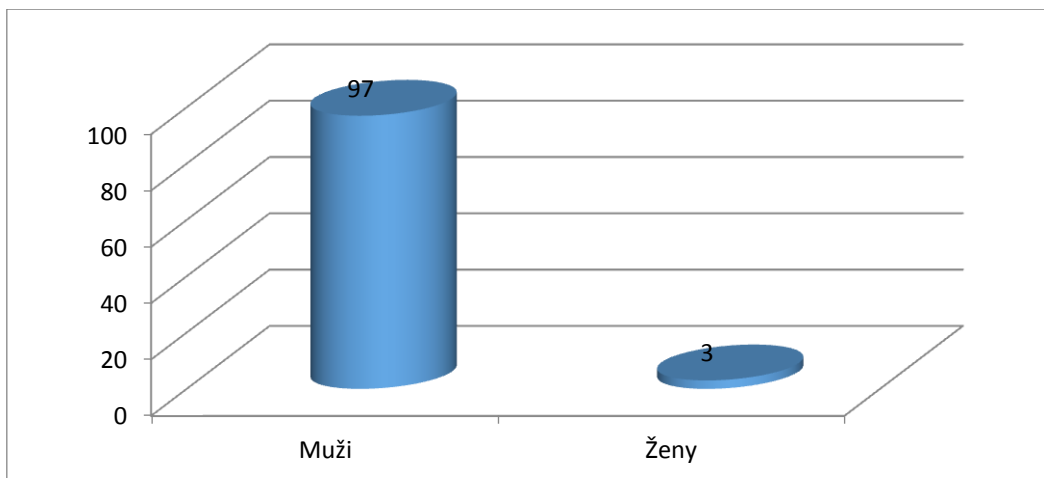
5.3 Dotazník

Součástí praktické části bakalářské práce je vyhodnocení dotazníku, který se skládá z 20 otázek, které jsou zaměřeny na názory řidičů vozidel na technický stav vozidel pohybujících se na pozemních komunikacích v rámci České republiky a technické silniční kontroly.

Dotazováno bylo celkem 100 respondentů. Všech 100 rozdaných dotazníků bylo správně vyplněno a všechny byly vráceny. Vzor dotazníku, dle kterého byly údaje vyhodnoceny, je uveden v příloze (č. 3).

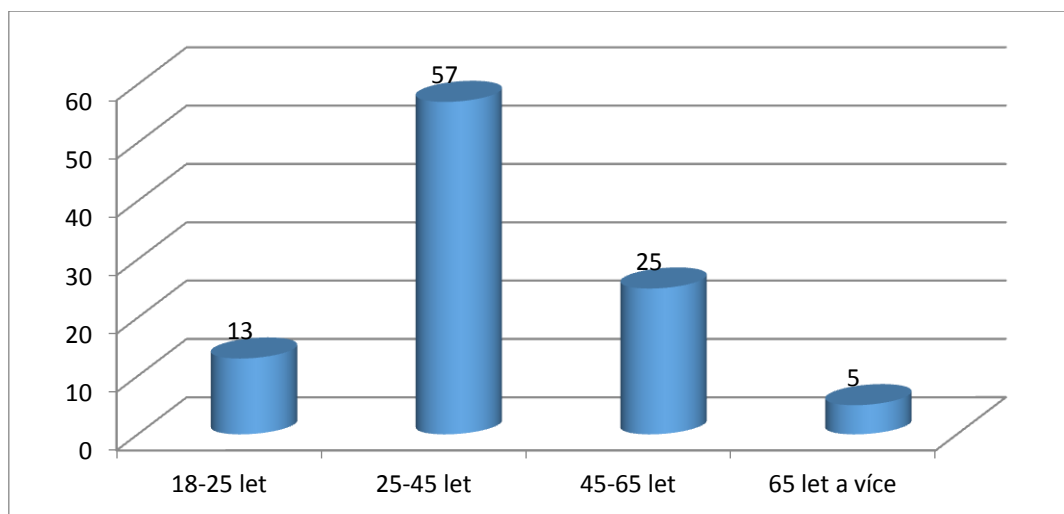
Výsledek dotazníku je uveden v následujících grafech.

Graf 1: Poměr dotazovaných mužů a žen.



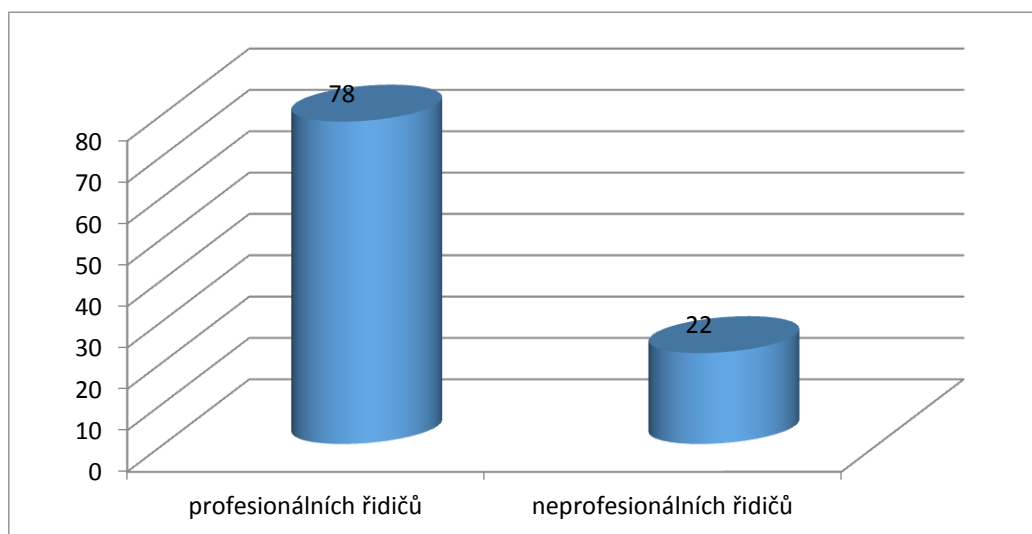
Tento dotazník byl položen 100 respondentům. Z grafu č. 1 je patrné, že ze 100 dotazovaných bylo 97 mužů a 3 ženy.

Graf 2: Rozdělení respondentů do věkových kategorií.



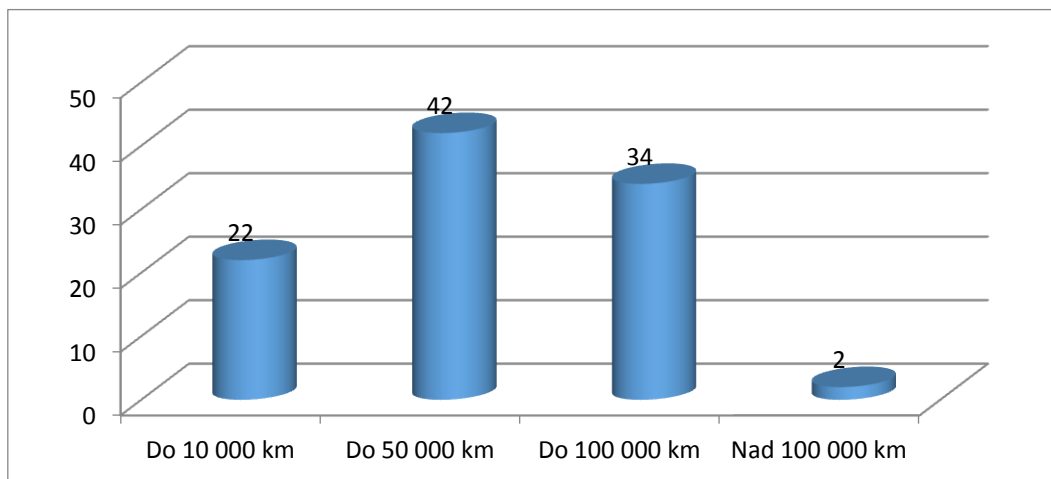
Dotazovaní respondenti byli rozděleni podle věku do čtyř skupin. Nejvíce dotazovaných bylo ve věkové skupině 25 – 45 let a to 57 osob. Ve skupině 18 – 25 bylo celkem 13 osob. Ve skupině 45 – 65 let věku byl celkem 25 dotazovaných. V poslední skupině nad 65 let bylo celkem 5 dotazovaných.

Graf 3: Poměr profesionálních a neprofesionálních řidičů.



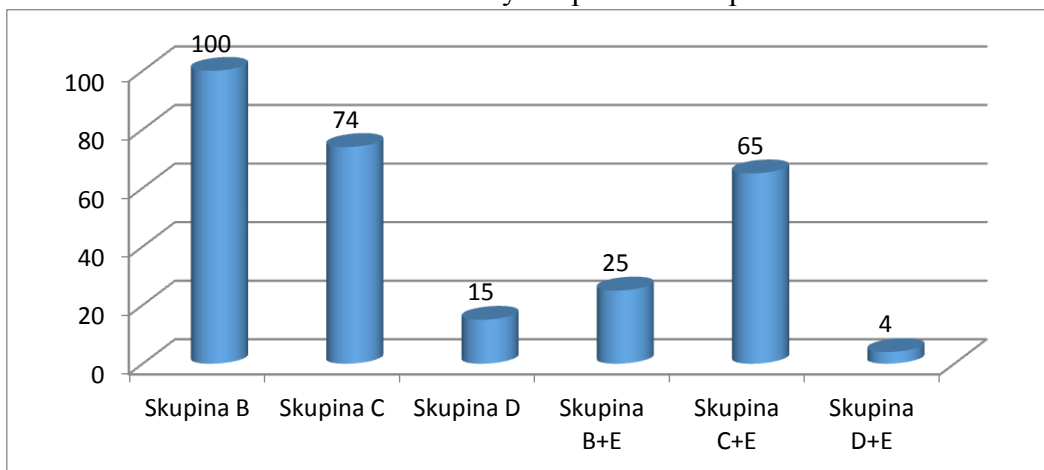
Graf č. 3 udává počet profesionálních a neprofesionálních řidičů motorových vozidel pohybujících se na pozemních komunikacích v České republice. Dle uvedeného grafu je patrné, že do skupiny profesionálních řidičů patří 78 dotazovaných a do skupiny neprofesionálních řidičů patří zbylých 22 dotazovaných.

Graf 4: Přibližný počet ujetých kilometrů za jeden rok.



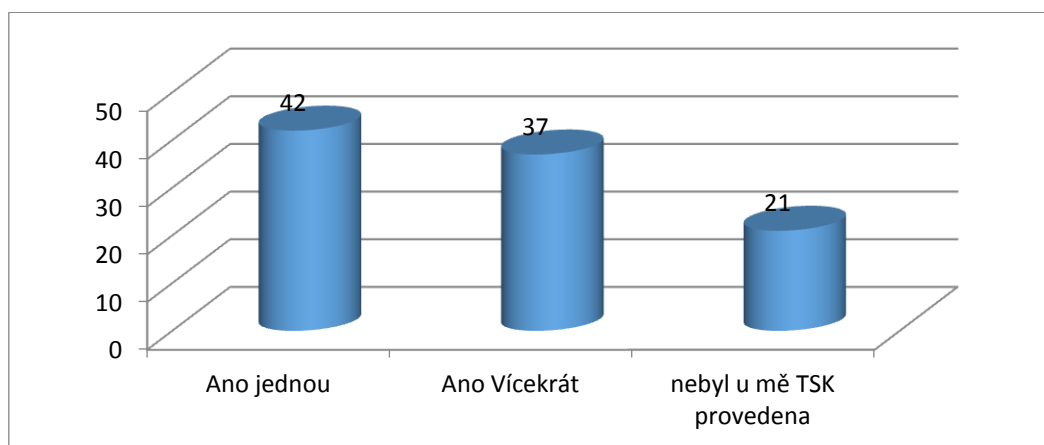
Tento graf udává, kolik přibližně ujede dotazovaný řidič kilometrů za jeden rok. Byly vytvořeny celkem čtyři skupiny, kdy v první skupině do 10 000 najetých kilometrů spadá 22 řidičů. Ve skupině do 50 000 najetých kilometrů za jeden rok patří 42 dotazovaných. Ve skupině do 100 000 ujetých kilometrů za jeden rok je celkem 34 respondentů. Do skupiny nad 100 000 najetých kilometrů za jeden rok se přihlásili jen 2 dotazovaní.

Graf 5: Přehled řidičských oprávnění respondentů.



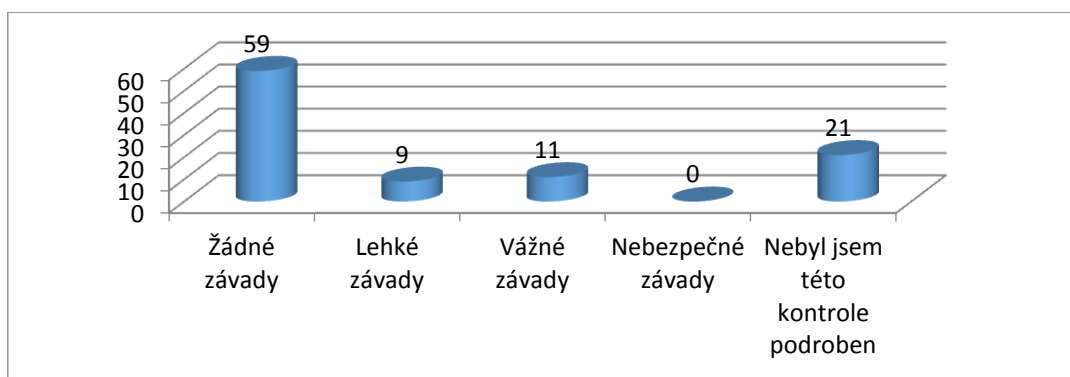
V tomto grafu dotazovaní odpovídali na to jaké vlastní řidičské oprávnění, pokud vlastnili více skupin řidičských oprávnění, odpovídali za každou skupinu zvlášť. V tomto grafu nebylo užito metody, vyšší bere, jelikož dnes si řidič může udělat řidičské oprávnění na skupinu D a nemusí být vlastníkem skupiny řidičského oprávnění C. Všech 100 dotazovaných osob vlastní řidičské oprávnění pro skupinu B. Ze všech dotazovaných vlastní skupinu C celkem 74 osob. Skupinu řidičského oprávnění D vlastní jen 15 lidí z dotazovaných osob. Skupinu řidičského oprávnění B+E má celkem 25 dotazovaných. Skupinu C+E má celkem 65 dotazovaných osob. Poslední skupinu D+E mají jen 4 respondenti.

Graf 6: Poměr respondentů, v podrobení se technické silniční kontrole.



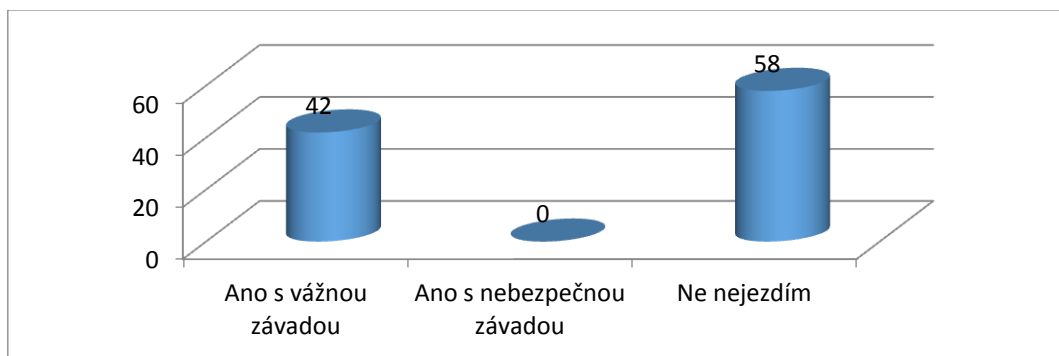
V uvedeném grafu byly vytvořeny tři skupiny respondentů. Do první skupiny patří celkem 42 osob, které se jednou podrobili technické silniční kontrole. Do druhé skupiny patří celkem 37 osob, které mají opakované vlastní zkušenosti s technickou silniční kontrolou. Ve třetí skupině je nejméně dotazovaných a to celkem 21 osob, u kterých nebyla nikdy technická silniční kontrola prováděna.

Graf 7: Počet a závažnost závad, které byly při technické silniční kontrole zjištěny.



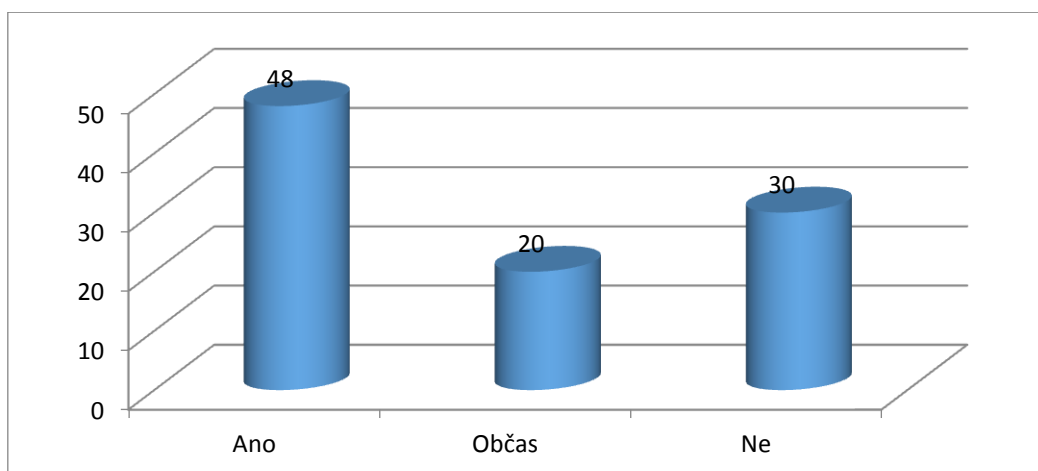
Z výše uvedeného grafu vyplývá, že 59 respondentů nemělo na vozidle nebo jeho přípojném vozidle při provádění technické silniční kontroly žádné závady. Jestliže dotazovaný měl na vozidle více než jednu závadu, které byly různého stupně nebezpečnosti, měl vždy označit pouze tu závažnější z nich. Druhý sloupec udává skupinu 9 osob, které měli při podrobení se s motorovým nebo jeho přípojným vozidlem technické silniční kontrole lehkou závadu. Celkem 11 dotazovaných uvedlo, že při technické silniční kontrole byla na jejich vozidle nebo jeho přípojném vozidle nalezena vážná závada. Žádný z dotazovaných nevedl, že by na jeho vozidle byla zjištěna nebezpečná závada. Poslední sloupec ukazuje skupinu 21 osob, kteří takovéto kontrole nebyli vůbec podrobeni.

Graf 8: Počet osob jezdících vědomě s vozidlem, které má vážnou nebo nebezpečnou závadu.



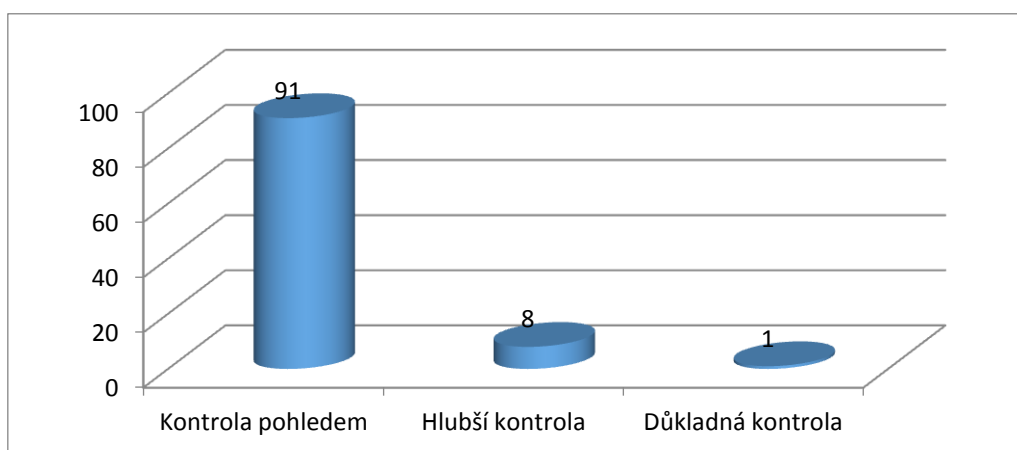
U výše uvedeného grafu nejsou při vážných závadách započítávána nouzová dojetí. Jedná se vždy o úmyslné užívání vozidla se závadami. Celkem 42 osob z dotazovaných přiznalo, že jezdí s vozidlem, které má vážnou závadu. Žádný ze 100 dotazovaných respondentů nevedl, že by jezdil vědomě s vozidlem nebo jeho přípojným vozidlem, které by mělo nebezpečnou závadu, která by bezprostředně ohrožovala bezpečnost silničního provozu. Celkem 58 respondentů uvedlo, že s vozidlem, které má minimálně vážnou závadu, nejedí.

Graf 9: Poměr počtu kontrol technického stavu řidičem, před vyjetím do provozu na PK.



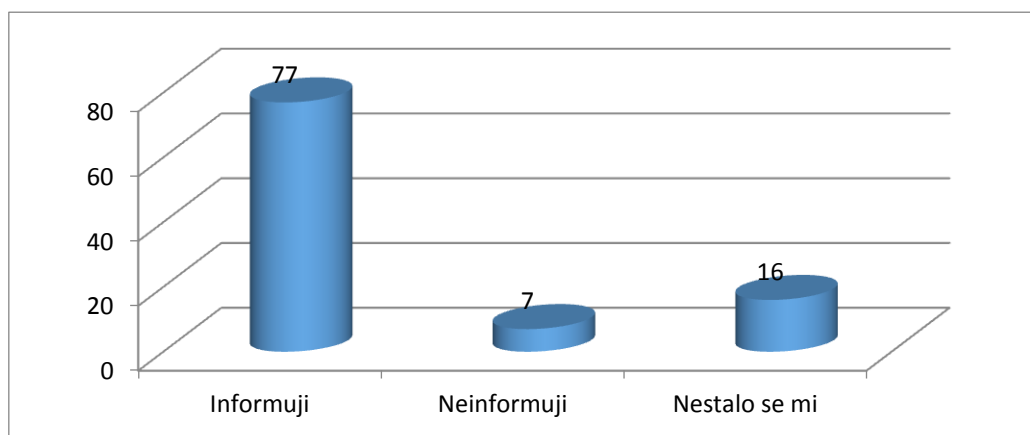
Ve výše uvedeném grafu byli respondenti rozděleni do tří skupin podle toho, jak často kontrolují technický stav motorového i přípojného vozidla před vyjetím do provozu na pozemních komunikacích. V první skupině jsou uvedeni respondenti, kteří uvedli, že kontrolu provádějí pravidelně. Jedná se o 48 osob. Ve druhé skupině jsou respondenti, kteří tuto kontrolu provádějí příležitostně. Do této skupiny patří 20 osob. Třetí skupinu osob tvoří respondenti, kteří kontrolu technického stavu vozidla i přípojného vozidla, je-li užito, před vyjetím do provozu na pozemních komunikacích neprovádějí.

Graf 10: Důkladnost provádění kontroly technického stavu před započítím jízdy.



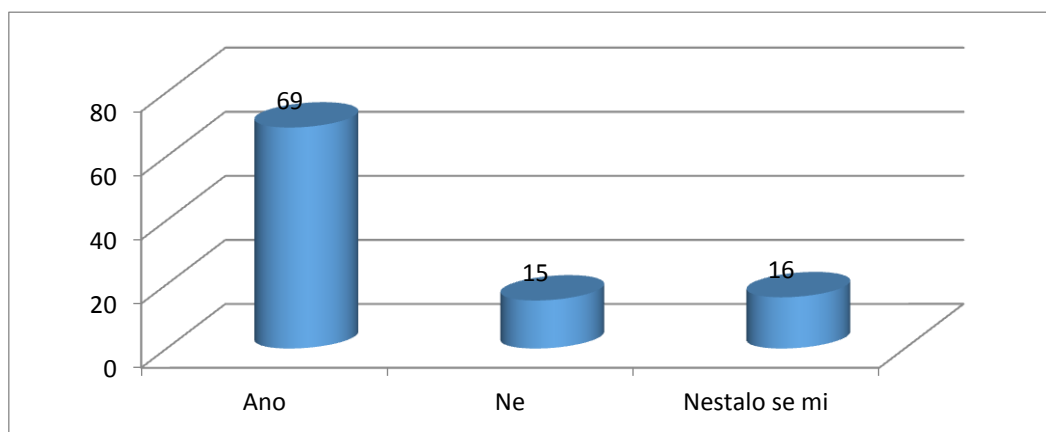
V tomto grafu jsou respondenti rozděleni do tří skupin podle toho, jak důkladně kontrolují technický stav motorového vozidla i jeho přípojného vozidla před jízdou. Největší skupinu s počtem 91 osob tvoří ti respondenti, kteří kontrolují vozidlo pouze pohledem. Druhou skupinu tvoří celkem 8 respondentů, kdy tito provádějí hlubší kontrolu před započítím jízdy. Pouze jeden z dotazovaných uvedl, že před jízdou provádí důkladnou kontrolu.

Graf 11: Počet respondentů, kteří bezprostředně informují provozovatele při zjištění závady.



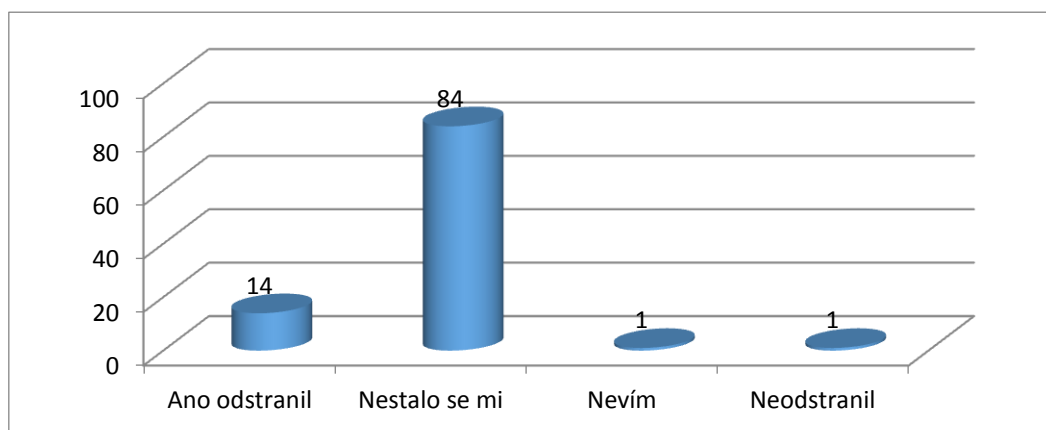
V tomto grafu dotazovaní odpovídali na otázku, zda v případě, že na vozidle zjistí závadu, informují bezprostředně provozovatele takového vozidla. Naprostá většina dotazovaných odpověděla, že v případě zjištění závady v technickém stavu motorového vozidla i jeho přípojného vozidla informují bezprostředně provozovatele předmětného vozidla. Jedná se o 77 dotazovaných. Nejmenší skupinu tvoří 7 osob, které uvedli, že o tomto provozovatele vozidla neinformují. Celkem 16 respondentů uvedl, že u nich takováto situace nikdy nenastala.

Graf 12: Odstraňování závad provozovatelem vozidla, které mu byly oznámeny řidičem.



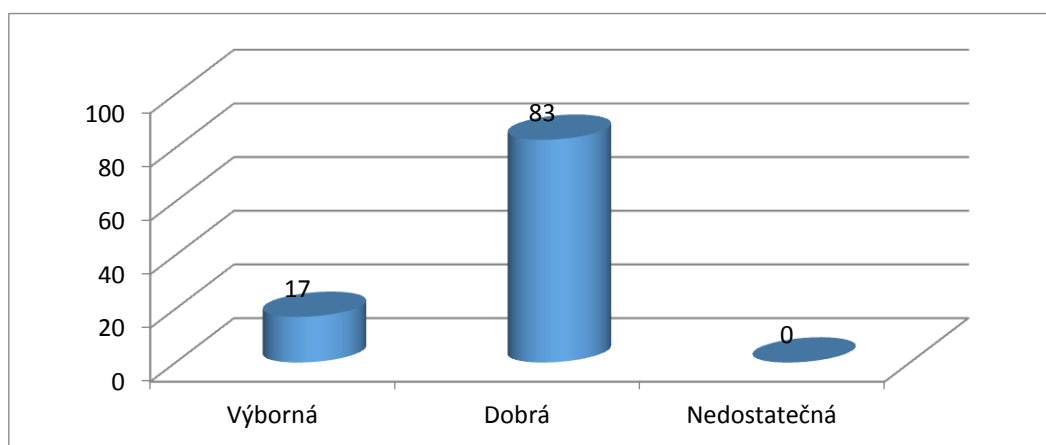
Uvedený graf udává informace o tom, zda když řidič zjistí závadu na vozidle a oznámí toto provozovateli vozidla, dojde ze strany provozovatele takového vozidla k odstranění závady. Celkem 69 dotazovaných odpovědělo, že po jejich oznámení došlo k nápravě, kdy technický stav vozidla byl dán do pořádku. Nejmenší skupinu tvoří 15 dotazovaných, kteří uvedli, že i přes jejich oznámení provozovateli vozidla o nevyhovujícím technickém stavu vozidla nebyla zjednána náprava. Celkem 16 respondentů uvedlo, že se takovou situací se nesetkali.

Graf 13: Počet odstranění závad provozovatelem vozidla.



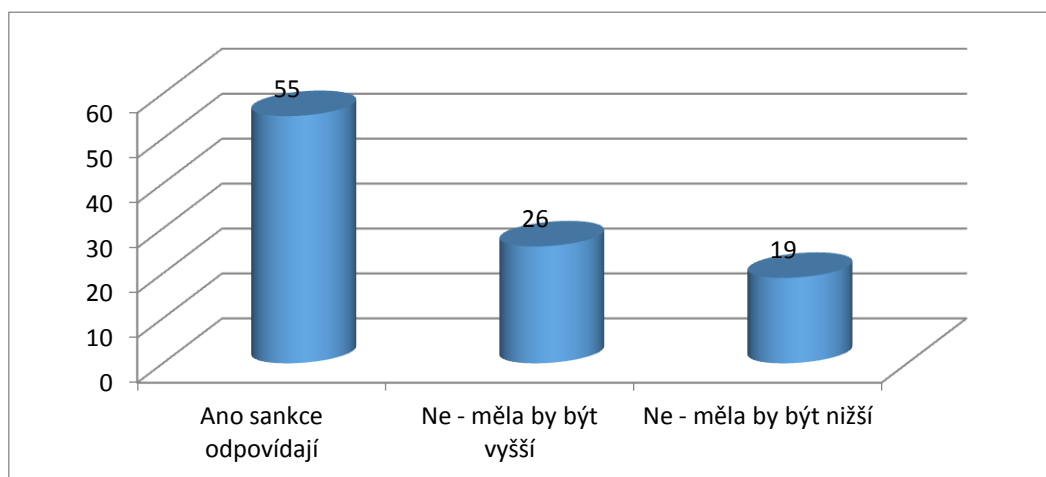
V tomto grafu bylo zjišťováno, zda odstraňují provozovatelé vozidel závady, které jsou zjištěné při technické silniční kontrole. Jedná se o závady, na které byl provozovatel takového vozidla upozorněn předem ze strany řidiče. První skupinu tvoří 14 osob, které uvedl, že tuto závadu provozovatel vozidla po provedení technické silniční kontroly odstranil. Nejvíce osob, celkem 84 uvedlo, že se jim toto nikdy nestalo. 1 z respondentů uvedl, že neví, zda byla tato závada odstraněna. Dále 1 z dotazovaných uvedl, že provozovatel vozidla závadu neodstranil ani po provedení technické silniční kontroly.

Graf 14: Názor respondentů na kvalitu provádění TSK.



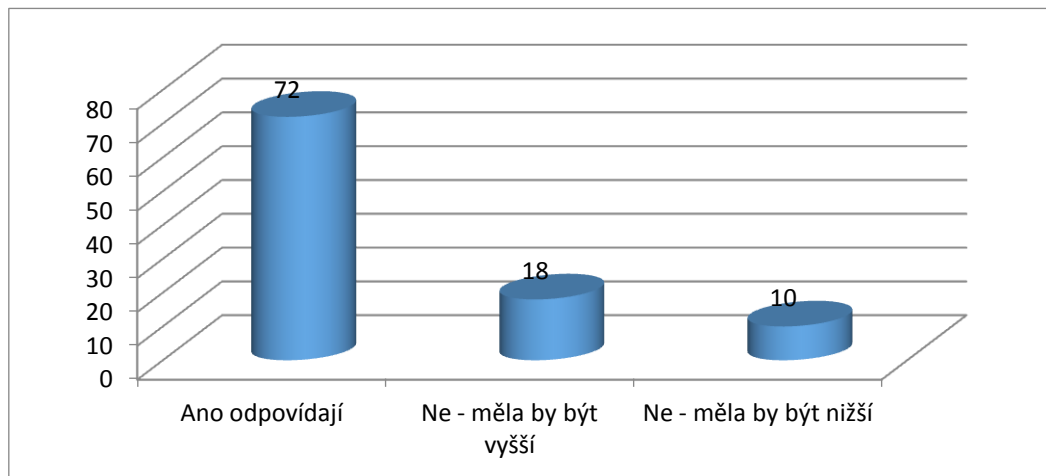
Tento graf uvádí názor respondentů na kvalitu provádění technických silničních kontrol v České republice. Celkem 17 respondentů uvedlo, že kvalita provádění technických silničních kontrol je výborná. Největší skupinu tvoří 83 respondentů, kteří uvedli, že kvalita provádění technických silničních kontrol je dobrá. Žádný z respondentů neuváděl, že by technické silniční kontroly byly nedostatečné.

Graf 15: Názor na sankce hrozící řidiči ohledně nevyhovujícího technického stavu vozidla.



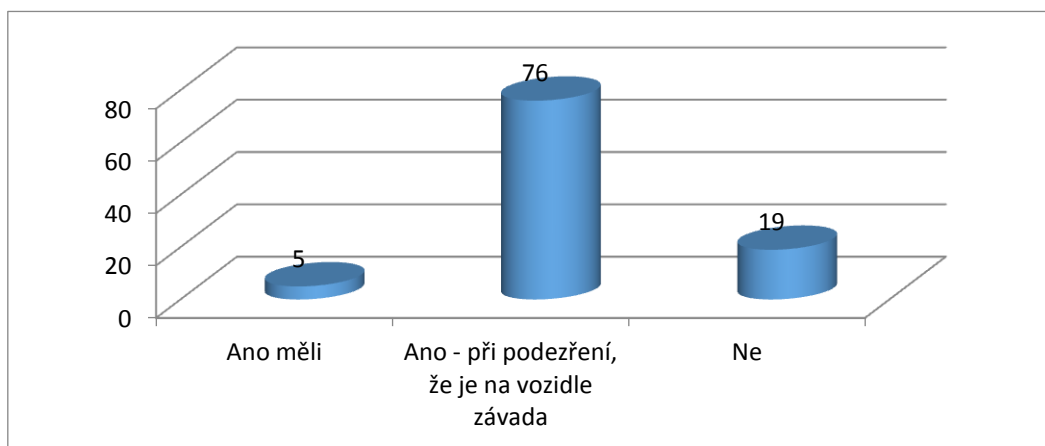
V tomto grafu dotazovaní odpovídali na otázku, zda sankce, které hrozí řidiči za nevyhovující technický stav vozidla, jsou dostatečné. Celkem 55 osob uvedlo, že podle jejich názoru jsou sankce pro řidiče dostatečné. Celkem 26 dotazovaných osob uvedlo, že sankce by měly být vyšší. Nejmenší skupinu tvoří 19 respondentů, kteří si myslí, že sankce pro řidiče by měly být nižší.

Graf 16: Názor na sankce hrozící provozovateli za nevyhovující technický stav vozidla.



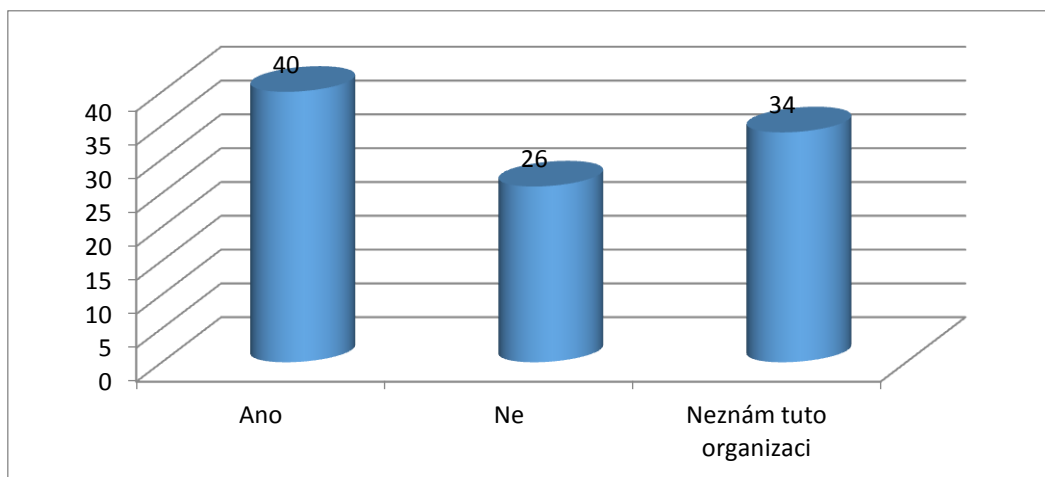
V tomto grafu dotazovaní odpovídali na otázku, zda sankce, které hrozí provozovateli vozidla a jeho přípojného vozidla za nevyhovující technický stav, jsou dostatečné. Celkem 72 osob uvedlo, že podle jejich názoru jsou sankce pro řidiče dostatečné. Celkem 18 dotazovaných osob uvedlo, že sankce by měly být vyšší. Nejmenší skupinu tvoří 10 respondentů, kteří si myslí, že sankce pro řidiče by měly být nižší.

Graf 17: Názor, zda by měli mít dopravní policisté oprávnění odmontovávat díly vozidla při provádění TSK.



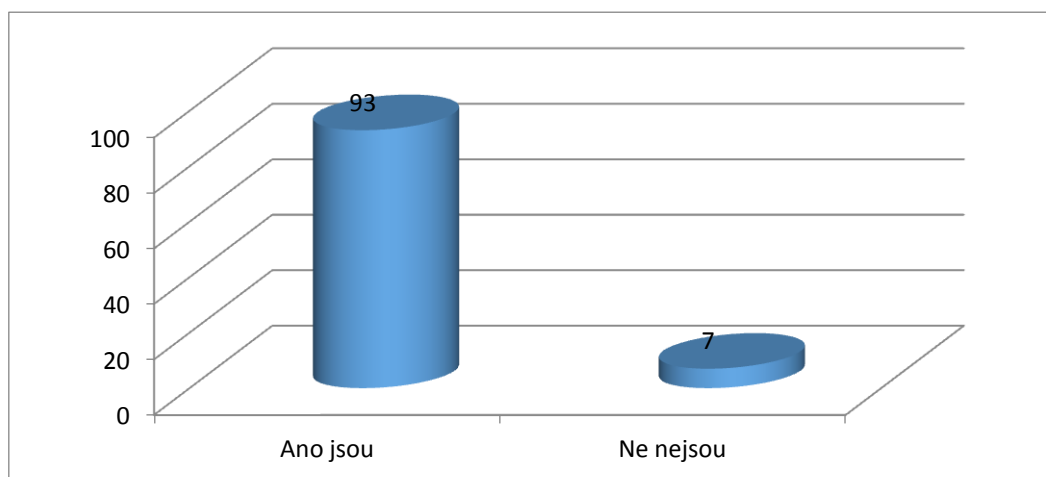
V tomto grafu dotazovaní odpovídali na otázku, zda by měli mít dopravní policisté při provádění technických silničních kontrol právo na odmontování dílů z vozidla, ke zjištění skrytých závad. Celkem 5 dotazovaných uvedlo, že by takové právo měli dopravní policisté mít. Nejvíce osob patří do skupiny, která uvedla, že toto právo by měli mít dopravní policisté v případě, že mají podezření, že se na vozidle nachází závada. Jedná se o 76 respondentů. Celkem 19 respondentů uvedlo, že by policisté takové právo mít neměli.

Graf 18: Znalost pravomocí pracovníků MEJ z CSPSD.



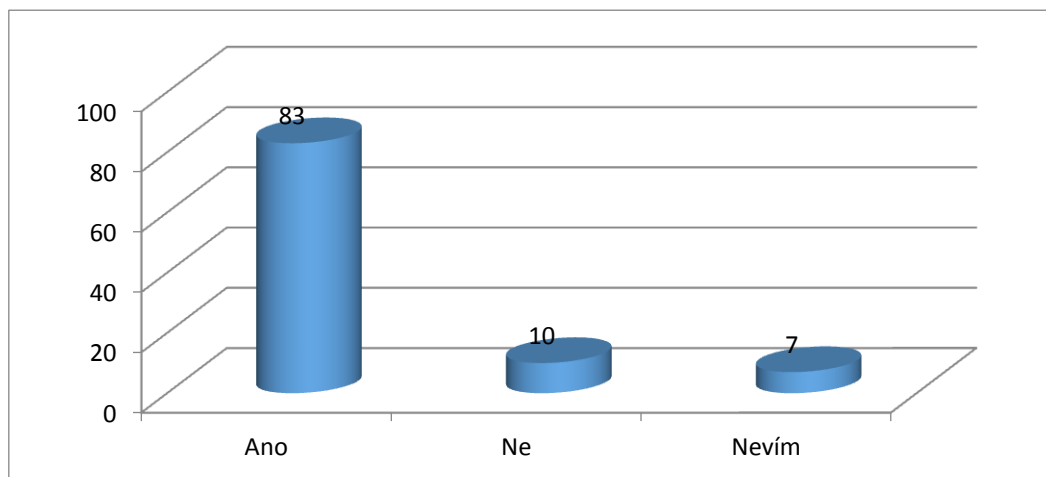
Ve výše uvedeném grafu byla zkoumána otázka, zda respondenti znají práva pracovníků mobilních expertních jednotek z centra služeb pro silniční dopravu. Celkem 40 dotazovaných uvedlo, že zná práva těchto pracovníků. Další skupinu tvoří respondenti, kteří uvedli, že neznají práva těchto pracovníků. Celkem 34 respondentů uvedlo, že nezná tuto organizaci.

Graf 19: Přínos mobilních technických silničních kontrol pro BESIP.



V tomto grafu byl zjišťován názor, zda jsou technické silniční kontroly přínosné pro bezpečnost silničního provozu. Největší skupinu tvoří 93 respondentů, kteří uvedli, že tyto kontroly jsou přínosem pro BESIP. Jen 7 dotazovaných uvedlo, že tyto kontroly přínosné pro BESIP nejsou.

Graf 20: Názor zda má okamžité omezování technické způsobilosti pozitivní vliv na BESIP.



V tomto grafu je vyjádřen názor respondentů, zda má vliv okamžité omezení platnosti technické prohlídky pro vozidla se závadou. Celkem 83 dotazovaných uvedlo, že omezení technické prohlídky má vliv na BESIP. Celkem 10 respondentů uvedlo, že to vliv na BESIP nemá. Zbylých 7 respondentů uvedlo, že neví, zda omezení technické prohlídky má nebo nemá vliv na BESIP.

ZÁVĚR

Prudký nárůst intenzity silniční dopravy po roce 1989 a trvalé nároky společnosti na rychlost a kvalitu nákladní dopravy, nízké právní vědomí nezanedbatelné části řidičské veřejnosti i následky dopravních nehod užitkových vozidel vyžadují nové prostředky a aktivity směřující ke zlepšení technického stavu užitkových vozidel v rámci dohledu nad dodržováním zákonnosti na silnicích. Počet zadokumentovaných kontrol a zjištěných závad ukazuje, že společnost bude muset věnovat této problematice zvýšenou pozornost bez ohledu na vynaložené prostředky a úsilí.

Cílem bakalářské práce bylo vytvoření uceleného přehledu o technických silničních kontrolách vozidel v České republice, které jsou prováděny příslušníky dopravní policie, ve spolupráci s pracovníky mobilních expertních jednotek z CSPSD. Pro snazší orientaci v možnostech kontroly technického stavu motorového i jeho přípojného vozidla byly kontrolní úkony rozděleny do 10 hlavních skupin a jejich podskupin. V této části byly detailně popsány úkony, které má provádět kontrolující osoba. V práci byly popsány i jednotlivé závady a jejich nebezpečnost pro provoz na pozemních komunikacích a v některých případech i pro životní prostředí. Po vyhodnocení závad v technickém stavu je důležité zjištění zapsat do protokolu o technické silniční kontrole, který je v práci rovněž uveden a popsán způsob jeho správného vypisování.

V České republice smí příslušníci Policie České republiky a všechny ostatní osoby pracující pro stát činit jen to co jim zákon povoluje. Fyzické a právnické osoby smí činit vše, co jim zákon nezakazuje. Proto je důležitou částí i právní úprava kontroly technického stavu motorového vozidla, jakož i práva a povinnosti jednotlivých zúčastněných osob. Dále jsou v této části uvedeny i sankce, které hrozí řidiči, který užívá vozidlo v provozu na pozemních komunikacích s nevyhovujícím technickým stavem. Jsou zde uvedeny i tresty pro provozovatele vozidla, který přikáže nebo dovolí, aby takové vozidlo bylo užito v provozu na pozemních komunikacích.

Praktická část bakalářské práce se zabývala praktickou kontrolou nákladního vozidla a jeho přípojného vozidla, kdy bylo zjištěno několik závad, které byly vyhodnoceny a zapsány do dokladu o výsledku silniční kontroly, který je součástí bakalářské práce, jako příloha. Dále praktická část pokračovala kontrolou osobního motorového vozidla, kdy bylo rovněž zjištěno několik závad, které byly zapsány do dokladu o výsledku technické silniční kontroly. Tento doklad e rovněž součástí bakalářské práce jako příloha.

Druhá část praktické části bakalářské práce se zabývá názorem odborné veřejnosti se zaměřením na kontroly technického stavu vozidel přímo v provozu na pozemních komunikacích. Dále se zaměřuje na názory o trestech za závady v technickém stavu pro řidiče vozidla i pro provozovatele vozidla.

Tímto jsem splnil cíle mé bakalářské práce.

SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

Literární zdroje

1. ANDRT J., *Údržba a opravy automobilů škoda 105, 120, 130, Garde, Rapid*. 3. upravené a doplněné vydání. Praha: Nakladatelství technické literatury, n. p., Spálená 51, 113 02 Praha 1, 1984. 476 s.
2. ČERNOVSKÝ D., *Autoškola*. Nádražní 32, 150 00 Praha 5, 2012. ISBN 978-80-87388-61-7. 187 s.
3. DUŠEK V. *Metodická příručka pro provádění technických silničních kontrol užitkových vozidel (k vyhlášce č. 82/2012 Sb.)*. 5. Upravené vydání. CSPSD-2013/5, 225 s.
4. DUŠEK V. *Metodická příručka pro provádění silničních technických kontrol užitkových vozidel (k směrnici Evropského parlamentu a Rady 2000/30/ES ve znění směrnice 2003/26 ES)*. 2. Doplněné vydání. CSPSD-2007/9, 180 s.
5. HOKEŠ V. A KOL., *Učebnice pro autoškoly*. Praha. 5. vydání, r. 1989. 28-002-89. 417 s.
6. KOHOUT T., *Údržba a opravy automobilů Škoda Octavia*. Šumavská 3, 370 01 České Budějovice. 1. vydání 2008. ISBN 978-80-7232-370-8.
7. LEITNER M., VRANÁ J. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích a předpisy prováděcí a souvisící, s komentářem*. 4. vydání. Praha: Linde, 2012. ISBN 978-80-7201-867-3. 607 s.
8. MACH J., *Jak projít STK Osobní automobily na stanici technické kontroly a stanici měření emisí*. 1. vyd. Praha: Grada, 1999. ISBN 80-7169-778-8. 127 s.
9. MARTINEC M., BUGÁRJ., KÁLIG K., *UČEBINCA pre žiadateľa o udelenie vodičského oprávnenia*. 1. vydání. Nitra, r. 2009. ISBN 978-80-969012-3-4. 199 s.
10. OLŠAN M., FAUS P. *Autoškola pro řidičské oprávnění skupin C, D, E, T*. 1. vydání. Brno: Computer Press, 2007. ISBN 978-80-251-1715-6. 166 s.
11. VÁŇA L., BARTOŠ J., *Automobil v kostce*. 1951, DT 656 . 13 (02) : 331 . 86. 250 s.
12. WEIGEL O., *Autoškola, pravidla, značky, testy 2015*, Na Pankráci 30, Praha 4, 2015. ISBN 978-80-264-0651-8. 318 s.

Elektronické zdroje

1. *Co je tlumič pérování automobilu* [online]. [cit. 2016-02-22]. Dostupné z: <http://www.tlumice-pema.cz/cs/co-je-tlumeric-perovani.html>
2. *Stanovisko Ministerstva dopravy a spojů ČR k tónování skel vozidel*. [online]. [cit. 2016-02-22]. Dostupné z: <http://madico.cz/aktuality/stanovisko-ministerstva-dopravy-a-spoju-cr-k-tonovani-skel-vozidel/>
3. *Bezpečnostní pásy v automobilech*. [online]. [cit. 2016-02-23]. Dostupné z: <https://www.chatar-chalupar.cz/bezpecnostni-pasy-v-automobilech/>
4. *AETR a Nařízení ES č. 561/2006*. [online]. [cit. 2016-02-24]. Dostupné z: <http://truckfan2.webnode.cz/lkw/aetr-a-narizeni-es-c-561-2006-/>
5. *Zákon o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích - č. 56/2001 Sb. - Aktuální znění*. [online]. [cit. 2016-02-24]. Dostupné z: <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/2001-56>
6. *Vyhláška o technických silničních kontrolách - č. 82/2012 Sb. - Aktuální znění*. [online]. [cit. 2016-02-24]. Dostupné z: <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/2012-82>
7. *Předpis č. 341/2014 Sb. - Vyhláška o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích. - Aktuální znění*. [online]. [cit. 2016-02-24]. Dostupné z: <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/2014-341>
8. *Sadzobník pokút 2016: Koľko zaplatíme za dopravné priestupky - Doprava - Auto - Pravda.sk – Aktuální znění*. [online]. [cit. 2016-03-29]. Dostupné z WWW: <http://auto.pravda.sk/doprava/clanok/373425-sadzobnik-pokut-2016-kolko-zaplatime-za-dopravne-priestupky/>
9. Česká republika. *Závazný pokyn policejního prezidenta ze dne 4. prosince 2009, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu*. [online]. [cit. 11. 3. 2016] Dostupné z WWW: http://media0.webgarden.name/files/media0:4d52009f820d2.pdf.upl/zppp160_2009.pdf
10. *Google obrázky*. [online]. [cit. 2016-03-19]. Dostupné z WWW: https://www.google.com/search?site=&tbm=isch&source=hp&biw=1280&bih=705&q=praskl%C3%BD+brzdov%C3%BD+kotou%C4%8D&oq=praskl%C3%BD+brzdov%C3%BD+kotou%C4%8D&gs_l=img.3...2556.7592.0.8537.22.9.0.13.1.0.293.1257.0.j5j2.7.0....0...1ac.1.64.img..2.7.1174.tOzZQ7U3sYE#imgrc=_8rheH4ZmdX4fM%3A

Ostatní zdroje

1. ÚSTAV PRO VÝZKUM MOTOROVÝCH VOZIDEL, S.R.O., *Učební texty skupina 200: Brzdy*, Homologační zkušebna EHK/OSN č.E8C, CZ 180 68 Praha 9, Lihovarská 12.
2. MINISTERSTVO DOPRAVY. *Věstník dopravy*. Příloha č. 6. r. 2008.
3. MINISTERSTVO DOPRAVY., *Kontrolní úkony pro zjišťování a hodnocení technického stavu vozidla při technické prohlídce*. Praha 2012, č.j.: 4/2012 150 ORG3/1.

SEZNAM ZKRATEK

TSK – technická silniční kontrola

ABS – antiblokovací brzdový systém

BESIP – bezpečnost silničního provozu

TWI – identifikátor hloubky vzorku dezénu na pneumatice

VIN – výrobní číslo vozidla

MEJ – mobilní expertní jednotka

CSPSD – Centrum služeb pro silniční dopravu

PK – pozemní komunikace

PŘÍLOHY

Příloha č. 1 – Doklad o výsledku technické silniční kontroly tahače návěsů.

Příloha č. 2 – Doklad o výsledku technické silniční kontroly návěsu.

Příloha č. 3 – Doklad o výsledku technické silniční kontroly osobního motorového vozidla.