

Obsah zprávy:

Seznam zkratk:	2
Seznam příloh:	2
1 Zadání úkolu:	3
2 Omezení jízd nákladních vozidel podle zákona č. 361/2000 Sb.	4
2.1 <i>Poslední novela zákona č. 361/2000 Sb. provedená zákonem č. 411/2005 Sb.</i>	4
2.2 <i>Současné znění § 43 zákona č. 361/2000 Sb. s účinností od 1. 7. 2006</i>	4
2.3 <i>Návrh změny § 43 zákona č. 361/2000 Sb. podle „Programového prohlášení vlády“</i>	4
3 Porovnání stávajícího stavu zákazu jízd s okolními státy	6
3.1 <i>Posouzení vzájemné návaznosti těchto omezení</i>	7
4 Výjimky ze zákazu jízd - § 43 odst. 3 zákona č. 361/2000 Sb.	7
4.1 <i>Výjimky ze zákazu jízd dle § 43 odst. 3 zákona č. 361/2000 Sb.</i>	8
4.2 <i>Další výjimky dle § 43 odst. 5 zákona č. 361/2000 Sb.</i>	8
4.3 <i>Využívání výjimek dle § 43 odst. 5 zákona č. 361/2000 Sb. v praxi</i>	9
5 Hlavní přepravní proudy a frekvence dopravy v současné době	10
5.1 <i>Údaje o zatížení silniční sítě v ČR</i>	10
5.2 <i>Údaje o zatížení dálnice D 1 na 11,8 km - leden 2007</i>	10
6 Kapacita odstavných ploch na dálniční síti	13
6.1 <i>Hodnocení počtu odstavných stání na hlavních silničních tazích v ČR</i>	13
7 Vazba omezení jízd na jiné právní předpisy	14
7.1 <i>Rozbor nehodovosti ve vztahu k provedené novele zákona č. 361/2000 Sb. s účinností od 1. 7. 2006</i>	15
8 Průzkum u vybrané skupiny dopravců a koncových zákazníků	17
8.1 <i>Šetření u vybraných dopravců</i>	17
8.2 <i>Šetření u vybraných koncových zákazníků</i>	18
8.3 <i>Oblast distribuce potravin a spotřebního zboží</i>	19
8.4 <i>Oblast automobilového průmyslu a linkové výroby automobilů</i>	20
8.5 <i>Oblast nepřetržitých provozů a ostatní</i>	21
9 Hlavní zjištěné poznatky	21
9.1 <i>Dopady u zákazníků a koncových uživatelů</i>	22
9.2 <i>Dopady v oblasti dopravy a provozu vozidel</i>	23
9.3 <i>Dopady v oblasti státní správy</i>	24
9.4 <i>Dopady v oblasti sociální</i>	24
9.5 <i>Dopady v oblasti tranzitu</i>	25

Seznam zkratek:

ATP	Dohoda o mezinárodních přepravách zkazitelných potravin a o specializovaných prostředcích určených pro tyto přepravy
CDV v.v.i.	Centrum dopravního výzkumu – veřejná výzkumná instituce od 1.1.2007
D1, D2, D5	Označení dálnic v ČR
DÚ	Dopravní úřad kraje
EU	Evropská unie
EHS, ES	Evropské hospodářské společenství
HDP	Hrubý domácí produkt
KÚ	Krajský úřad
MD	Ministerstvo dopravy
MDS	Ministerstvo dopravy a spojů
R1	Rychlostní komunikace - část Pražského okruhu
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic

Seznam příloh:

Příloha 1 – Porovnání zákazů jízd v evropských státech

Příloha 2 – Klasifikace vozidel a jejich souprav podle tříd v EU

Příloha 3 – Statistické údaje o frekvenci vozidel na dálnici D1 na 11,8 km v lednu 2007

1 Zadání úkolu:

Název úkolu:

Omezení jízd některých vozidel v ČR dle §43 zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích v případě dalšího rozšiřování zákazu jízd nákladních vozidel nad 7,5 t podle „Programového prohlášení vlády“.

Číslo CDV v.v.i. : 12 303

Výchozí stav: Úkol byl vypracován na základě požadavku Sdružení ČESMAD Bohemia dne 20.1.2007 podle odsouhlasené osnovy řešení.

Požadované cíle: Záměrem studie je zmapování a rozbor dopadů v případě dalšího rozšiřování zákazu jízd nákladních vozidel nad 7,5t (*§43 zákona č. 361/2000 Sb. v platném znění*), podle záměru **vládního programového prohlášení z 17.1.2007.**

Náplň řešení : Studie byla vypracována na základě přijaté osnovy a zadání. Obsahem řešení je rozbor dopadů a vlivu realizace „Programového prohlášení vlády“ v případě **dalšího rozšiřování zákazu jízd nákladních vozidel nad 7,5 t** podle § 43 zákona č. 361/2000 Sb., provedené novelou zákona č. 411/2005 Sb. dne 21. září 2005.

Řešitel porovnával rozsah omezení v ČR s ostatními státy v Evropě, zkoumal dopady případných dalších omezení u dopravců i koncových zákazníků přepravního řetězce.

Hlavní zjištěné a předpokládané dopady z dalšího omezení jízd jsou uvedeny v části 9.

Odpovědný řešitel : Ing. Jiří Novotný, Ing. Žák Vladimír

Termín plnění : Květen 2007

2 Omezení jízd nákladních vozidel podle zákona č. 361/2000 Sb.

2.1 Poslední novela zákona č. 361/2000 Sb. provedená zákonem č. 411/2005 Sb.

Při poslední novele zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích provedené zákonem č. 411/2005 Sb. (ze dne 21. září 2005), byly upraveny také podmínky provozu nákladních vozidel na pozemních komunikacích v § 43 zákona. Cílem novely bylo zvýšit bezpečnost provozu na pozemních komunikacích zavedením bodového systému. Dále ve snaze omezit kumulaci nákladní dopravy s víkendovými jízdami individuální dopravy byly přijaty i změny v omezení provozu těžkých nákladních automobilů nad 7,5 t provedené zákonem č. 411/2005 Sb. (Zhodnocení dopadů bezpečnosti je uvedeno v části 7.)

2.2 Současné znění § 43 zákona č. 361/2000 Sb. s účinností od 1. 7. 2006

Současné omezení jízdy některých vozidel dle § 43 platného od 1. 7. 2006:

(odst. 1 zákona) Na dálnici a na silnici I. třídy je zakázána jízda nákladním a speciálním automobilům a zvláštním vozidlům o maximální přípustné hmotnosti nad 7 500 kg a nákladním a speciálním automobilům a zvláštním vozidlům o maximální přípustné hmotnosti převyšující 3 500 kg s připojeným přípojným vozidlem:

- a) v neděli a ostatních dnech pracovního klidu v době **od 13.00 do 22.00 hodin**,
- b) v sobotu v období od 1. července do 31. srpna v době **od 7.00 do 13.00 hodin**.
- c) v pátek v období od 1. července do 31. srpna v době **od 17.00 do 21.00 hodin**.

Zákon dále uvádí:

- **v odst. 4** Odstavce 1 a 2 neplatí pro vozidla vybavená zvláštním světelným zařízením modré barvy a zvláštním zvukovým výstražným znamením, *(odstavec 2 se týká zákazu jízdy zvláštním vozidlům, potahovým vozidlům a ručním vozíkům)*.
- **v odst. 5** Ze zákazu jízdy podle odstavců 1 a 2 může místně příslušný krajský úřad z důvodu hodného zvláštního zřetele povolit výjimku. Výjimky přesahující působnost kraje povoluje Ministerstvo dopravy. Povolení musí být časově omezeno, nejdéle však na dobu jednoho roku *(podrobnosti jsou uvedeny v další části 4.2.)*.

2.3 Návrh změny § 43 zákona č. 361/2000 Sb. podle „Programového prohlášení vlády“

V programovém prohlášení ze 17.1.2007 se vláda ČR zavázala, že předloží návrh další novely zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích, který omezí jízdy vozidel nad 7,5 tuny celoročně, tzn. v pátek odpoledne, v sobotu dopoledne, v neděli a během státních svátků odpoledne.

Přesná doba trvání omezení během uvedených dnů bude určena na základě výsledků činnosti pracovní skupiny složené ze zástupců koaličních stran, Ministerstva dopravy, Policie ČR, Asociace krajů, Svazu měst a obcí, dopravců a odborné veřejnosti, která formuluje svá doporučení.

Současně bylo oznámeno, že bude také přehodnocen dosavadní systém vydávání výjimek ze zákazu jízdy podle § 43 odst. 5.

Pro šetření dopadů podle zadání studie, musel být předem definován předpokládaný rozsah zákazu jízd vozidel, následně byl vyhodnocen v těchto variantách:

- **současný stav,**
- **předpokládaný rozsah omezení pro šetření této studie – varianta A,**
- **požadovaný rozsah omezení dle požadavku Strany zelených – varianta B.**

	Současný stav (podle § 43 zákona č. 361/2000 Sb.)	Předpokládaný rozsah omezení -Varianta A pro šetření této studie	Požadovaný rozsah omezení dle Strany zelených Varianta B
pátek	zákaz jízdy v červenci a v srpnu od 17.00 do 21.00 hodin	celoroční zákaz v pátek od 15.00 do 22.00 hodin	celoroční zákaz od pátku 15.00 hodin do 24.00 hodin v neděli.
sobota	zákaz jízdy v červenci a v srpnu od 07.00 do 13.00 hodin	celoroční zákaz v sobotu od 07.00 do 13.00 hodin	
neděle a státní svátek	zákaz jízdy po celý rok od 13.00 do 22.00 hodin	zákaz jízdy po celý rok od 13.00 do 22.00 hodin (zůstává bez změny).	

V následující tabulce je provedeno variantní porovnání podle možnosti provozu jízd v hodinách za rok:

	Stávající stav:		Předpokládaný rozsah jízd Varianta A:	Požadované omezení dle Strany zelených Varianta B:
	Období 1.9.-30.6.	Období 1.7.-31.8.	Období 1.1.-31.12.	Období 1.1.-31.12.
Dny v roce a jejich počet:				
pracovní dny Po-Čt	166x24h	35x24h	201x24h	201x24h
pátek (50)	42x24h	8x20h	50x17h	50x15h
sobota (51)	43x24h	8x18h	51x18h	51x0h
neděle+stát.svát.(63)	52x15h	11x15h	63x15h	63x0h
Provoz v roce:	6804	1309	7537	5574
Celkem za rok:	8113		7537	5574
Rozdíl za rok:	0		-576	-2539
Omezení provozu:	0%		-7,1%	-31,3%

Výpočet uvažuje: rok 2007- 251 pracovních dní, 50 pátků, 51 sobot, 63 nedělí a stát svátků, celkem 365 dní.

Výpočtem provozu jízd v hodinách za rok dle variant vyplývá, že dopravci by v případě další změny § 43 zákona č. 361/2000 Sb. podle:

- **záměru „Programového prohlášení vlády“ měli možnost provozovat nákladní vozidla nad 7 500 kg:**
 - celkově o 576 hod méně za rok,
 - celoročně by byl omezen provoz o všech pátcích, sobotách a nedělích vč. svátků, tedy 164 dní v roce,
- **při omezení jízd podle požadavků Strany zelených by se provoz nákladních vozidel omezil :**
 - celkově o 2539 hodin méně za rok,

- celoročně by byl omezen provoz přes všechny víkendy od pátku do neděle bez přerušení, tedy o 1/3 (31,3 %) možného provozu nákladních vozidel.

Možnost využití vozidel nad 7,5 t za rok by kleslo u varianty „A“ o 7,1% , u varianty „B“ o 31,3% v porovnání se současným stavem. Takové omezení jízd vyvolá přesun výkonů na jiné dny, zejména na pondělky a přinese logicky potřebu dalšího zvýšení počtu vozidel i řidičů.

3 Porovnání stávajícího stavu zákazu jízd s okolními státy

V Evropě neexistuje jednotný přístup ani předpis EU regulující zákazy jízd pro silniční nákladní vozidla. V příloze č.1 je uvedeno podrobné tabulkové porovnání zákazů jízd v evropských a dalších státech. Z tohoto přehledu m.j. vyplývá, že regulace (omezení jízd) je prováděna legislativními normami jednotlivých zemí a tato omezení nejsou na úrovni EU navzájem koordinována.

V následující tabulce je provedeno porovnání hlavních atributů v omezení jízd nákladních automobilů nad 7,5 t, případně nad 12 t v evropských zemích. Z toho vyplývá míra regulace a také i nenávaznost těchto omezení, zejména ČR se sousedními státy:

Stát:	Celoroční provoz			Letní provoz ^{x1}			Omezení uplatněna celoplošně: ^{x3}	Poznámka:
	Pátek	Sobota	Ne+Sv.	Pátek	Sobota	Ne+Sv.		
ČR	ne	ne	13-22	17-21	07-13	13-22	ano	
SRN	ne	ne	00-22	ne	07-20	00-22	ne	
Francie	ne	22-00*	00-22	ne	07-19	00-22	ne	V So mimo léto platí jen 2hod.
Rakousko	ne	15-00	00-22	ne	15-00	00-22	ne	
Slovensko	ne	ne	00-22	ne	07-20	00-22	ano	
Polsko	ne	18-22*	07-22	18-22	07-14	07-22	ne	Platí jen pro vozy nad 12 t *pouze předvečer svátků
Švýcarsko	22-05	22-05	00-24	22-05	22-05	00-24	ne	V noci je provoz zakázán celý týden.
Maďarsko	ne	22-00*	00-22*	ne	08-00	00-22	ne	*Mimo období 4.11.-1.3.
Itálie ^{x2}	ne	16-22*	08-22	ne	16-22*	07-24	ne	* pouze předvečer svátků

^{x1} - běžný letní provoz je určen na 7-8 měsíc roku,

^{x2} - letní provoz v Itálii je rozšířen na 6-9 měsíc.

^{x3} - celoplošné omezení – uplatnění zákazu jízd na síti dálnic a rychlostních komunikací, ne jen na jejich určených úsecích.

Porovnáme-li uváděná omezení v evropských zemích s ČR, můžeme konstatovat že:

- **celoroční zákaz pátek-sobota-neděle není v Evropě nikde uplatněn, pouze Švýcarsko uplatňuje zákazy jízd v noci, ČR by byla tedy výjimkou,**
- **celoroční zákaz jízd v pátek není nikde v Evropě uplatněn s výjimkou zákazu jízd v předvečer svátků,**
- **celoroční zákaz jízd v sobotu a v neděli je uplatněn pouze v Rakousku, Švýcarsku, částečně Francii (pouze 22 - 00h), Polsku (pro vozy nad 12t a předvečer svátků), Maďarsku (mimo období 4. 11. - 1. 3.) a Itálii (předvečer svátků),**
- **celoroční zákaz jízd v neděli platí v Německu, Francii, Rakousku, Slovensku, Polsku, Švýcarsku, Maďarsku, Itálii a Česku,**

- v řadě zemí nejsou uplatňována žádná omezení, jedná se především o Belgii, Irsko, Dánsko, Nizozemí, Norsko, Švédsko, Finsko a dále Srbsko, Bosna a Hercegovina, Bělorusko, Moldávie, Estonsko, Litva, Lotyšsko, Ukrajina, Rusko a další země Asie.

Z přehledu vyplývá, že zákaz provozu nákladních vozidel je regulován ve všech uváděných zemí podstatně méně než je tomu už nyní v ČR. Další omezení provozu by v tomto směru udělalo Českou republiku zcela ojedinělou v celé Evropě.

Další podrobnosti jsou uvedeny v tabulkovém porovnání zákazů jízd v evropských a dalších státech v příloze č. 1.

3.1 Posouzení vzájemné návaznosti těchto omezení

Z předchozího porovnání zákazů jízd nákladních vozidel ve státech střední Evropy je patrné, že zákazy jízd pro nákladní vozidla jsou obdobné pouze v neděli. Ostatní omezení nejsou jednotná a návaznost se sousedními státy není nijak koordinována.

Sousední státy:	Porovnání současného stavu omezení			Poznámky:
	Pátek	Sobota	Neděle a svátky	
Česko	17-21 hod. ^{x1}	07 – 13 hod. ^{x1}	13-22 hod.	^{x1} omezení platí pouze v 7-8 měsíci
Německo	bez omezení	07-20 hod. ^{x2}	00-22 hod.	^{x2} omezení platí pouze v 7-8 měsíci a na určené úseky
Rakousko	bez omezení	15-00	00-22 hod.	omezení platí celoročně
Slovensko	bez omezení	07 – 20 hod. ^{x1}	00 - 22 hod.	^{x1} omezení platí pouze v 7-8 měsíci
Polsko	18–22 hod. ^{x1,3}	7-14 hod. ^{x1,3}	07 - 22 hod.	^{x1} omezení platí pouze v 7-8 měsíci ^{x3} platí pro vozy nad 12 t

Nejvíce problematický z hlediska návaznosti je páteční zákaz jízd v ČR. Páteční zákazy mají již dnes dopady na přesun tranzitních vozidel přes území ČR, neboť jsou přes pátek, sobotu a neděli „zdrženy na území ČR“ a zabírají tak odstavné plochy na dálnici D1, D2 a D5.

Dalším omezením jízd v pátek se:

- nároky na tyto plochy jen zvýší,
- zkomplikuje dojezd vozidel českých dopravců ze zahraničí,
- nabolí systém týdenních odpočinku řidičů,
- výkon dopravy přesune na čtvrtek a pondělí,
- v pondělí nastane kritická kumulace vozidel, jak je uvedeno dále z výsledků průzkumu.

4 Výjimky ze zákazu jízd - § 43 odst. 3 zákona č. 361/2000 Sb.

Současné platné znění zákona č. 361/2000 Sb. v § 43 odst. 3 uvádí, že uvedený zákaz jízdy podle odstavců 1 a 2 neplatí pro vozidla užitá při předem definovaných režimech využití, ty jsou v zákoně taxativně uvedeny (viz.následující část 4.1.)

4.1 Výjimky ze zákazu jízd dle § 43 odst. 3 zákona č. 361/2000 Sb.

Zákon v § 43 odst. 3 uvádí, že uvedený zákaz jízdy podle odstavců 1 a 2 neplatí pro vozidla užitá při předem definovaných režimech využití, které jsou v zákoně dále definovány takto:

(odst.3 z.) Zákaz jízdy podle odstavců 1 a 2 neplatí pro vozidla užitá při:

- a) kombinované přepravě zboží po železnici nebo po vnitrozemské vodní cestě a pozemní komunikaci od zasilatele až k nejbližšímu překladišti kombinované dopravy nebo z nejbližšího překladiště kombinované dopravy k příjemci,
- b) nezbytné zemědělské sezónní přepravě,
- c) činnostech bezprostředně spojených s prováděnou údržbou, opravami a výstavbou pozemních komunikací,
- d) přepravě zboží podléhajícího rychlé zkáze)*, pokud toto zboží zabírá nebo v průběhu přepravy zabíralo nejméně jednu polovinu objemu nákladového prostoru vozidla nebo jízdní soupravy,
- e) přepravě živých zvířat,
- f) přepravě pohonných hmot určených k plynulému zásobování čerpacích stanic pohonných hmot,
- g) nakládky a vykládky letadel, lodí nebo železničních vagónů na vzdálenost nepřesahující 100 km,
- h) přepravě poštovních zásilek,
- i) jízdě bez nákladu, která je v souvislosti s jízdou podle písmen a) až h),
- j) živelní pohromě,
- k) jízdě vozidel ozbrojených sil, ozbrojených sborů a hasičských záchranných sborů,
- l) přepravě chemických látek podléhajících teplotním změnám nebo krystalizaci,
- m) výcviku řidičů,
- n) odstranění havárií vodovodů a kanalizací pro veřejnou potřebu.

**Poznámka: Vyhláška č. 61/1983 Sb. , o Dohodě o mezinárodních přepravách zkazitelných potravin a o specializovaných prostředcích určených pro tyto přepravy (ATP), ve znění pozdějších předpisů".*

Zákaz jízd se nevztahuje na vozidla:

- vybavená zvláštním světelným zařízením modré barvy a zvláštním zvukovým výstražným znamením (odstavec 4 § 43 zákona č. 361/2000 Sb.),
- mající výjimku místně příslušného krajského úřadu či Ministerstva dopravy (odstavec 5 § 43 zákona č. 361/2000 Sb.).

Z výčtu trvalých výjimek uvedených přímo v zákoně je zřejmé, že již nepokrývají všechny případy, které je dnes nutné řešit ve vazbě na nepřetržité výrobní a nové technologické provozy v ČR.

4.2 Další výjimky dle § 43 odst. 5 zákona č. 361/2000 Sb.

Podle § 43 odst. 5 zákona č. 361/2000 Sb. může místně příslušný krajský úřad v odůvodněných případech povolit další výjimky. Výjimky které přesahují působnost kraje povoluje Ministerstvo dopravy. Povolení musí být časově omezeno, nejdéle však na dobu jednoho roku.

Od roku 2006 se při vydávání výjimek ze zákazu jízdy podle § 43 zákona č. 361/2000 Sb. postupuje podle správního řádu. Ve správním řízení se vydá ve věci rozhodnutí, proti kterému jsou přípustné všechny zákonné opravné prostředky. MD ČR nyní takto postupuje společně se všemi krajskými úřady.

Z výše uvedeného vyplývá, že s ohledem na náročnost správního řízení naroste značně administrativní správa v důsledku vyřizování dalších žádostí o nové výjimky.

4.3 Využívání výjimek dle § 43 odst. 5 zákona č. 361/2000 Sb. v praxi

Řešitel provedl šetření u vybraných krajských úřadů s cílem získat informace o rozsahu udělování výjimek ze zákazu jízd podle § 43 odst. 5 zákona č. 361/2000 Sb. Byly vybrány KÚ Plzeňského kraje, Libereckého kraje, Středočeského kraje a Jihomoravského kraje.

Šetřením využíváním výjimek udělených podle § 43 odst. 5 bylo zjištěno:

- v roce 2005 se pohyboval počet výjimek v průměru 35 výjimek na kraj,
- v roce 2006 byl počet udělených výjimek v průměru 38 výjimek na kraj,
- počet vozidel, pro které byly uděleny výjimky v r. 2005 se pohybuje cca 1200 vozidel pro 4 kraje, tedy v průměru 300 vozidel na zkoumaný kraj,
- v roce 2006 byly uděleny výjimky pro cca 1130 vozidel, to je 283 vozidel na kraj,
- počet výjimek je ovlivňován velikostí příslušného kraje a zejména počtem výrobních a průmyslových podniků,
- na úrovni MD bylo za rok 2006 vydáno necelých 3800 výjimek, počet vozidel kterých se to týká není řešiteli znám.

Hlavním důvodem pro udělování mimořádných výjimek je zajišťování obsluhy (materiálové zásobování) výrobních podniků s nepřetržitým provozem a rozvozu potravin pro potravinářské řetězce na které se nevztahuje Dohoda ATP.

V rámci šetření byly zjištěny k této problematice i další připomínky DÚ, proto je zde uvádíme:

- **je nutné stanovit jasná a jednotná pravidla pro udělování výjimek**, protože pro nové **udělování výjimek** ve správním řízení s možností využití opravných prostředků to musí být jednotné pro všechny kraje vč. MD ČR,
- **řada DÚ krajů upozorňuje**, že dalším omezením jízd v pátek a přes víkendy dojde k nárůstu počtu žádostí o výjimky,
- **udělováním těchto výjimek** v režimu správního řízení s možností využití opravných prostředků přináší pro státní správu značný nárůst administrativy, proto DÚ navrhuji rozšíření trvalých výjimek již v zákoně (§ 43 odst. 3),
- **omezení jízd nákladních vozidel doporučuje část DÚ dále nerozšiřovat**, protože pak dochází ke kumulaci vozidel v pátek a následně v pondělí, to vyvolává nebezpečné situace na silnicích,
- **dalším omezováním jízd nákladních vozidel** podle § 43 (dálnice a silnice I.třídy) dochází k částečným přesunům přepravy na silnice II. a III. tříd, to vyvolává další následné škody i dopravní kolize.

Podrobnosti o využívání výjimek u dopravců v rámci šetření v 2-3/2007 jsou uvedeny v části 8.

5 Hlavní přepravní proudy a frekvence dopravy v současné době

5.1 Údaje o zatížení silniční sítě v ČR

Silniční síť v ČR je přetížená a celorepublikové sčítání dopravy v roce 2005 i 2006 to jen potvrdilo (výstupy z roku 2006 budou až v pol. roku 2007). **Nejvíce zatížený tah je Rozvadov - Břeclav na dálnicích D1, D2 a D5.** Například na dálnici D1 (Praha-Brno) je dnes intenzita dopravy při výjezdu z hlavního města již 500 kamiónů za hodinu, měsíčně je to až 150 tis. nákladních vozidel. Nejvíce přetíženými silniční úseky jsou příjezdové silnice do Prahy v pondělí, kritické úseky pro průjezd jsou Jižní spojka a Barrandovský most, přitom část Pražského okruhu, která by to řešila, bude dobudována nejdříve v roce 2011.

Hustota kamionové dopravy se po zavedení elektronického mýtného na dálnicích a rychlostních silnicích výrazně nezměnila. Vyplývá to z informací ŘSD, které porovnávalo množství kamionů během loňského a letošního ledna. Údaje za únor a březen 2007 se teprve vyhodnocují. Do systému mýtného, který funguje od 1. ledna, se k 15.2.2007 zaregistrovalo přes 140.000 nákladních vozidel nad 12 t, z toho 67 tis. jednotek převzali zahraniční dopravci.

Skladba dopravců podle zaplaceného mýta k 1.2.2007:

- domácí dopravci 64%,
- slovenští dopravci 14%,
- polští dopravci 6%,
- ostatní 16%

Nejvíce frekventované úseky dálnic jsou k 1.2.2007:

Pořadí	Komunikace	Úsek komunikace		Počet transakcí
1.	R1	Slivenec	Ořech	120 200
2.	R1	Ořech	Třebonice	109 600
3.	D1	Průhonice	Praha-Chodov	105 200
4.	D1	Praha-Chodov	Průhonice	102 300
5.	D1	Praha-Chodov	Praha-Spořilov	95 050
6.	D1	Praha-Spořilov	Praha-Chodov	93 750
7.	D1	Jesenice	Průhonice	91 400
8.	D1	Brno-jih	Brno-centrum	89 650
9.	R1	u Třebonice	-	89 550
10.	D1	u Jesenice	-	88 780

Ze zdrojů firmy Kapsch jezdí nejvíce nákladních vozidel podle statistik mezi 9 – 18 hod., hlavní dopravní špička je kolem 14 hodiny.

5.2 Údaje o zatížení dálnice D 1 na 11,8 km - leden 2007

Následující údaje uvádí zatížení dálnice D 1 na 11,8 km - Nupaky u Prahy v lednu 2007, údaje poskytl ŘSD a jsou pořízeny automatickými sčítači. Ve vazbě na obsah této zprávy existuje problém, že tyto automatické sčítače dopravy nerozlišují (*resp. zatím neumí rozlišit*) vozidla nad 7,5 tuny max. přípustné hmotnosti.

Celá problematika kontroly vozidel nad 7,5 t je komplikovaná a podle odborníků i poznatků z praxe nelze zatím tato vozidla v dopravním proudu rozlišit jinak než podle technického průkazu vozidla (*např. problém AVIE atd.*).

Na některých dalších stanovištích se rozlišují vozidla podle vzdálenosti náprav do 5 m, 5 - 9 m, 9 - 12 m, nad 12 m pomocí tzv. klasifikátorů, systém se teprve buduje.

Pro potřeby této zprávy byly vyhodnoceny údaje z 2. a 4. týdne ledna 2007, údaje jsou v tabulkách s následným grafickým vyhodnocením.

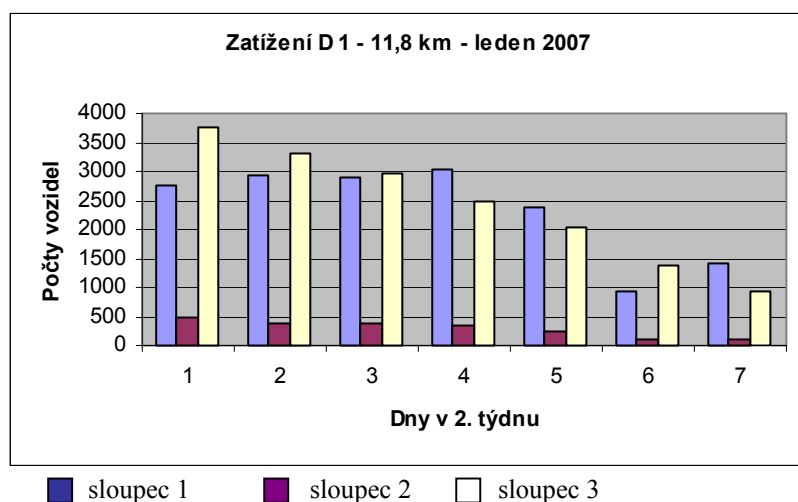
Pro následující údaje platí, že sčítání nákladních vozidel probíhá podle 13-ti tříd EU:

- třída 2 až 4 jsou nákladní vozidla jedoucí sólo,
- třída 5 jsou nákladní vozidla s přívěsy,
- třída 6 až 11 jsou silniční tahače s návěsy.

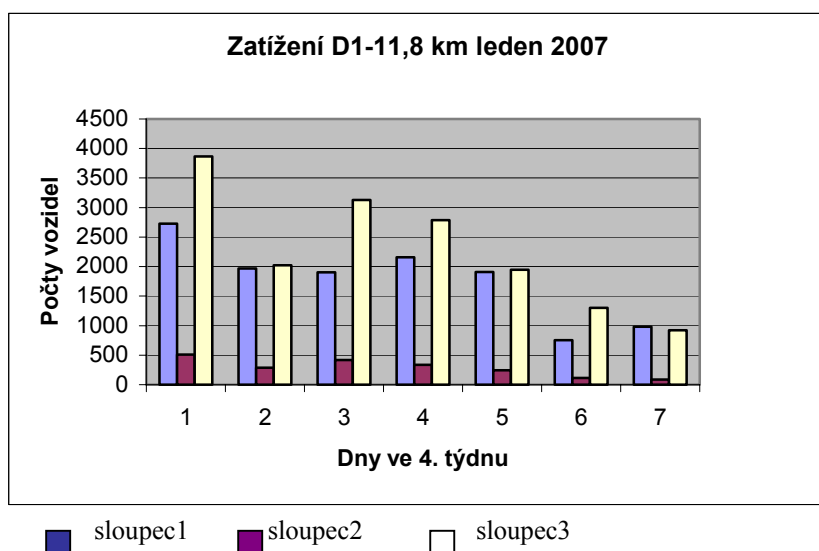
Podrobné rozdělení vozidel do těchto tříd je uvedeno v příloze č. 2 i s grafickým vyobrazením.

Tabulka - Zatížení D1 na 11,8 km, oba pruhy v lednu 2007

		<i>Leden 2007 - 2.týden 8.1.-14.1.</i>					
Třídy vozidel:		2 až 4	5	6 až 11	Celkem 2 až 11	Podíl všech nákladních vozidel v %	Podíl těžkých nákladních vozidel tříd 5-11 v %
<i>Sloupec:</i>		<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4</i>	<i>ze sloupce 4</i>	<i>ze sloupce 2+3</i>
2.týden 8.1. -14.1.	Po	2747	468	3745	6960	19,8	22,4
	Út	2939	390	3299	6628	18,8	19,6
	St	2894	382	2970	6246	17,8	17,8
	Čt	3042	330	2466	5838	16,6	14,9
	Pá	2383	244	2021	4648	13,2	12,0
	So	929	115	1372	2416	6,9	8,0
	Ne	1411	90	916	2417	6,9	5,3
Součet týden:		16345	2019	16789	35153	100% (35153)	100% (18808)



Leden 2007 - 4.týden 22.1.-28.1.							
Třídy vozidel:	2 až 4	5	6 až 11	Celkem 2 až 11	Podíl všech nákladních vozidel v %	Podíl těžkých nákladních vozidel tříd 5-11 v %	
Sloupec:	1	2	3	4	ze sloupce 4	ze sloupce 2+3	
4.týden 22.1. - 28.1.	Po	2729	512	3868	7109	23,4	24,5
	Út	1967	289	2022	4278	14,1	12,8
	St	1901	415	3126	5442	17,9	19,7
	Čt	2156	338	2785	5279	17,4	17,4
	Pá	1908	246	1949	4103	13,5	12,2
	So	753	113	1303	2169	7,2	7,8
	Ne	979	88	919	1986	6,5	5,6
Součet týden:	12393	2001	15972	30366	100% (35153)	100% (17973)	



V tabulkách je uveden % podíl v jednotlivých dnech v týdnu všech nákladních vozidel a třídy 5 - 11 (tedy těžší soupravy s vlekem a návěsem). Ze získaných dat je patrné, že nejvíce exponovaným dnem je pondělí, následuje středa a čtvrtek.

Pokud by se ještě dále omezily jízdy v pátek a sobotu (přitom podíl nákladní dopravy v pátek je nižší a v sobotu velmi nízký), přesunuly by se páteční a sobotní přepravy na nejvíce exponované dny, tedy na pondělí a čtvrtky.

Šetřením bylo také zjištěno, že v pondělí dochází k největší kumulaci dopravy, zejména na Jižní spoje a příjezdu do Prahy na D 1, protože vyjíždí jak naši dopravci, tak i tranzitní vozidla z odstavných stání v ČR. Proto je zcela nežádoucí omezovat přepravu v pátek a odsunovat ji takto na kritické pondělí, podíl by vzrostl o dalších 6 - 8% , místy tedy až na 30% podíl týdne!

Podrobná data o sledovaném úseku D1 na 11,8 km jsou uvedeny v příloze č. 3.

6 Kapacita odstavných ploch na dálniční síti

Při posuzování kapacity odstavných ploch (tzv. odpočívek) na dálniční síti ČR byly využity poznatky z materiálu „Průzkum odpočívek pro kamiony na hlavních tranzitních tazích v ČR-I. etapa“, City Plan spol. s r.o. v 07/2005. a vlastní výpočty CDV.

Hodnocení odstavných ploch bylo provedeno na hlavních tranzitních tazích:

- (D1) Praha - Brno
- (D2) Brno - Břeclav
- (D5) Rozvadov - Praha
- (D5 - R1 - D1) Průjezd Prahou.

6.1 Hodnocení počtu odstavných stání na hlavních silničních tazích v ČR

Hodnocení odstavných ploch na zmíněných silničních tazích bylo započítáno na každé mimoúrovňové křižovatce se silnicí I. nebo II. třídy do vzdálenosti 10 km vpravo i vlevo ve směru staničení hlavní trasy. Hodnocení se provádělo pro dopravní zátěž odpovídající středu trasy, protože úseky u Prahy a Brna jsou zatíženy navíc lokální dopravou.

Výpočet vychází z doby odpočinku řidičů, z proudu vozidel ve špičkovém provozu, průměrné rychlosti proudu (uvažována 60 km/h). Z toho byly vypočteny podíly vozidel pro odpočinek na dané úseky. Kapacita stání musí tedy odpovídat počtu vozidel ve špičce.

Tranzitní doprava výrazně vzrostla, navíc přestávky musí dodržovat i služební vozidla do 3,5t, proto vzrostly nároky na kapacitu parkovacích míst na hlavních trasách. Dodržování povinných přestávek a odpočinků je při dnešním provozu např. na dálnici D1 realizovatelný jen s velkými obtížemi.

Řešitelem byl vypočítán podle předběžných výsledků sčítání dopravy v roce 2006, počet potřebných stání pro jednotlivé úseky hlavní dálniční trasy takto:

<i>Hlavní trasy dálnic v ČR</i>	Potřebný počet parkovacích míst podle zátěže v letech)*			Počet parkovacích míst v úsecích pro nákladní vozidla nad 12 t.		
	<i>2004</i>	<i>2005</i>	<i>2006)**</i>	<i>Součas. potřebný</i>	<i>Skutečný</i>	<i>Chybějící</i>
Praha – Brno	371	465	520	520	367	153
Brno -Praha	379	482	545	545	350	195
Brno - Břeclav	219	283	305	305	74	231
Břeclav - Brno	209	262	283	283	62	221
Praha - Rozvadov	381	476	495	495	363	132
Rozvadov - Praha	359	453	490	490	345	145
Průtah Prahou)***	126	158	170	170	18	152
Celkem:	2044	2579	2808	2808	1597	1229

Poznámky:

*) Výpočet je proveden podle nákladních vozidel nad 7,5t a autobusů

**) Výpočty jsou podle předběžných výsledků sčítání dopravy v roce 2006

***) V tab. je uveden průtah Prahou pro oba směry, je stále jen dočasnou trasou, ani okruh R1 dnes nemá žádné odpočívky, jak v dohotovené části, tak v částech připravovaných. Pražský okruh má být dokončen v roce 2011.

Podle těchto výsledků chybí na hlavní dálniční trase Břeclav–Brno–Praha–Rozvadov nutných 1230 stání. Podle dalších publikovaných expertních výpočtů se uvádí již potřeba 1400 stání, celorepublikově 2000 stání!

S ohledem na stálý růst tranzitní zátěže je dnes nutné kalkulovat s počtem dalších 1400 až 1500 stání pro silniční nákladní vozidla na této trase.

7 Vazba omezení jízdy na jiné právní předpisy

Omezení jízdy podle § 43 zákona 361/2000 Sb. souvisí s předpisy stanovujícími požadavky na režim řidiče a pracovní dobu. Konkrétně se jedná o nařízení Rady č. 3820/85/EHS (platné od 10.4.2007), nařízení Rady č. 561/2006/ES (platné od 11.4.2007) a vyhlášku č. 478/2000 Sb., které stanoví požadavky na **režim řidiče**. Nařízení vlády č. 589/2006 Sb. stanoví požadavky na **pracovní dobu a dobu odpočinku zaměstnanců v dopravě**.

V **případě režimu řidiče** se jedná o stanovení doby řízení, bezpečnostní přestávky a doby odpočinku. Většina řidičů tuzemských i zahraničních se řídí režimem, který stanoví nařízení EU, nebo Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě. Tyto předpisy stanoví limity pro denní dobu řízení, týdenní a čtrnáctidenní dobu řízení, přestávku v řízení a denní a týdenní odpočinek řidičů, respektive členů osádek vozidel. Ve vazbě na zákaz jízdy je potřeba zejména zdůraznit nutnost dodržení denního a týdenního odpočinku a denní, týdenní a čtrnáctidenní doby řízení tak, jak jsou požadovány v nařízení č. 561/2006/ES.

Běžná doba denního odpočinku řidiče musí činit nejméně 11 hodin v průběhu 24 hodin s tím, že je možné ji nejvýše třikrát zkrátit mezi dvěma týdenními odpočinky na nejméně 9 hodin. To znamená, že v průběhu 24 musí mít nejméně 9 hodin odpočinek a na řízení a jinou činnost mu zůstává maximálně 15 hodin.

Týdenní doba odpočinku musí následovat nejpozději po uplynutí šesti 24 hodinových úseků a musí v případě běžného týdenního odpočinku trvat nejméně 45 hodin a v případě zkráceného týdenního odpočinku musí trvat nejméně 24 hodin. Je stanovena podmínka, že v kterýchkoli dvou po sobě následujících týdnech musí mít řidič buď dvě běžné týdenní doby odpočinku, nebo jednu běžnou a jednu zkrácenou týdenní dobu odpočinku.

Požadavek na odpočinek je ještě zpřísněn ustanovením, které neumožňuje započítat do doby odpočinku jakoukoli dobu, kterou stráví řidič cestou do nebo z místa, kde se ujme řízení vozidla a které se nenachází v místě řidičova bydliště ani v provozovně zaměstnavatele.

Denní doba řízení nesmí přesáhnout 9 hodin pouze dvakrát za týden může být prodloužena na 10 hodin.

Týdenní doba řízení nesmí přesáhnout 56 hodin a nesmí být také překročena maximální týdenní pracovní doba.

Čtrnáctidenní doba řízení nesmí přesáhnout 90 hodin.

Výše uvedené limity z hlediska režimu řidiče znamenají například v případě uvažovaného pátečního zákazu jízdy v době od 15 hodin do 22 hodin, pokud řidič nezvládne se vrátit do sídla firmy nebo místa nakládky (či vykládky), že musí trávit odpočinek ve vozidle. Aby mu byla tato doba uznána jako odpočinek musí mít nejméně délku 9 hodin, tzn. že může pokračovat v další jízdě až po 24 hodině. Posouvá se mu a nebo zkracuje týdenní odpočinek pokud je zkrácení možné. (Požadavek střídání běžného a zkráceného týdenního odpočinku.)

Příklad dopadu omezení:

V případě jednoho řidiče pokud vyjede v 6,00 hodin v pátek (aby mohl využít maximální délku pracovní směny), a nedorazí do cílového místa do 15 hodin, musí z důvodu zákazu jízdy zastavit přesto, že by mohl ještě z hlediska doby řízení a odpočinku ještě téměř $\frac{3}{4}$ hodiny řídit. Takto musí udělat minimálně 9 hodinový odpočinek do 24 hodin a pak pokračovat v novém pracovním dnu do cílového místa. Současně pak také nedosáhne délku stanovenou pro běžný týdenní odpočinek, který musí činit minimálně 45 hodin.

V případě zkráceného týdenního odpočinku na 24 hodin, je potřeba připomenout, že je ho možné využít pouze jednou za čtrnáct dní a zkrácení (max. 21 hodin) je potřeba nahradit.

V případě, že pracovní týden řidiče bude začínat v kterýkoliv jiný den než v sobotu a neděli bude obtížné využít děleného odpočinku podle nařízení ES, což bude mít za následek snížení počtu ujetých km.

Dělený odpočinek umožňuje čerpat odpočinek ve dvou částech v pořadí kratší (minimálně 3 hodiny), delší (minimálně 9 hodin).

V případě dvou řidičů, kteří tvoří osádku zpravidla na dlouhé tratě (Anglie, Španělsko, země středního východu a Rusko a mohou jet v intervalu 30 hodin s přestávkou 9 hodin a dobou řízení celkem 20 hodin, by zdržení při návratu z důvodů zákazu jízd bylo ještě citelnější.

Nařízení vlády 589/2006 Sb., kterým se stanoví odchylná **úprava pracovní doby a doby odpočinku** zaměstnanců v dopravě, určuje členům osádky nákladních automobilů nebo autobusů délku pracovní směny, týdenní pracovní doby nepřetržitého odpočinku mezi směnami a v týdnu.

Délka pracovní směny může nejvýše činit 13 hodin. Tato délka se zkracuje pokud i část směny probíhá v noční době tzn. v době od 22 hodin do 6 hodin. V tomto případě může činit délka pracovní směny nejvýše 10 hodin.

Souhrnná týdenní pracovní doba může maximálně dosáhnout 48 hodin s tím, že je možné ji prodloužit na 60 hodin, pokud průměr bez práce přes čas nepřekročí stanovenou týdenní pracovní dobu za období nejvýše 26 týdnů po sobě jdoucích.

Nepřetržitý odpočinek mezi směnami a v týdnu odpovídá odpočinku, který stanoví nařízení EU č.561/2006.

Z výše uvedeného vyplývá, že přesunem části pracovní směny řidiče do nočních hodin v důsledku zákazu jízd dojde ke zkrácení délky pracovní směny na 10 hodin, tzn. o 23 %. Návrh rozšíření zákazu by také značně ztížil možnost využít ustanovení uvedených nařízení a směrnice (šestidenní pracovní týden, denní a týdenní odpočinek, nasazení dvou řidičů na vozidlo).

7.1 Rozbor nehodovosti ve vztahu k provedené novele zákona č. 361/2000 Sb. s účinností od 1. 7. 2006

Z rozboru nehod za rok 2006 vyplývá že:

- v porovnání s rokem 2005 došlo k poklesu u všech základních ukazatelů nehodovosti,
- z celkového počtu mrtvých 956 osob byl podíl zavinění řidiči nákladních vozidel 122 osob, 53 osob připadá na nehody nákladních vozidel nad 12 t,
- z celkového počtu 187 965 nehod je 31329 nehod zaviněných řidiči nákladních vozidel (kategorie N1 do 3,5t), 10 905 nehod zaviněných řidiči nákladních vozidel nad 12t.

Příznivý vývoj následků nehod v roce 2006 ukazuje tabulka:

Ukazatel nehody:	Počty v roce 2006:	Pokles absolutní oproti r.2005:	Pokles v % oproti r.2005
Počet nehod	187 965	-11 297	-5,7%
Počet usmrcených	956 osob	-171 osob	-15,2%
Počet těžce zraněných	3 990 osob	-406 osob	-9,2%
Počet lehce zraněných	24 231 osob	-3 743 osob	-13,4%
Odhad hmotné škody	9,12 mld. Kč	-654,9 mil. Kč	-6,7%.

Došlo zejména k poklesu počtu nehod, počtu těžce zraněných a klesl i počet mrtvých, ten byl **nejnižší od roku 1990**. Rozhodující **pokles nehod** nastal v kategorii **řidič osobního vozidla**, zde byl pokles oproti roku 2005 o **12130 nehod**.

Řidiči nákladních automobilů se na uvedené nehodovosti podíleli:

- **16,7%** zaviněných nehod nákladních vozidel od 3,5 t,
- **5,8%** zaviněných nehod nákladních vozidel nad 12 t,
- **12,8%** zavinění úmrtí 122 osob při nehodách nákladních vozidel od 3,5 t,
- **5,5%** zavinění úmrtí 53 osob při nehodách nákladních vozidel nad 12 t, došlo k poklesu – 5 osob,
- u řidičů nákladních vozidel připadá na 1000 nehod **3,9** usmrcených osob, u řidičů osobních vozidel připadá na 1000 nehod **5,1** usmrcených osob.

Příznivý vývoj byl ovlivněn ve druhém pololetí roku 2006 **zavedením bodového systému**, kdy nabyla účinnosti novela zákona číslo 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. To vyplývá mimo jiné z rozboru nehodovosti v jednotlivých dnech týdne, kdy k poklesu nehod došlo ve všech dnech, tedy nejen pouze ve dnech kdy byl zaveden zákaz jízdy nákladních vozidel o celkové hmotnosti nad 7,5 tuny.

Nehodovost v jednotlivých dnech v týdnu byla za rok 2006 ve srovnání s rokem 2005 následující:

Den v týdnu	Počet nehod ve dnech týdne	Pokles oproti r.2005 absolutní:	Počet usmrcených osob	Pokles oproti r.2005 absolutní:
Pondělí	29665	-2807	115	-49
Úterý	28790	-168	124	-22
Středa	29603	-1019	137	+15
Čtvrtek	29572	-1537	116	-9
Pátek	33238	-1528	165	-27
Sobota	20406	-2905	170	-27
Neděle	16691	-1333	129	-52
Celkem	18 7965	-	956	-

Největší pokles nastal u nehod v sobotu a pondělí, nejméně nehod ubylo v úterý. Nejvíce exponované dny na nehody jsou stále pátky a pondělky, následují středy a čtvrtky. Z hlediska počtu usmrcených osob jsou nejvíce kritické soboty v důsledku víkendových jízd osobních vozidel.

Poslední novelou zákona číslo 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích byl pozitivně ovlivněn pokles nehodovosti zavedením bodového systému, zejména výrazně poklesla nehodovost v kategorii řidičů osobních vozidel.

Protože byl zaveden bodový systém současně s omezením jízdy nákladních vozidel nad 7,5 t, nedá se jednoznačně určit podíl omezení jízdy na snížení nehodovosti.

8 Průzkum u vybrané skupiny dopravců a koncových zákazníků

8.1 Šetření u vybraných dopravců

Dotazníkové šetření u vybraných dopravců bylo provedeno u 25 dopravních společností, šetřilo se zejména zda:

- dopravce je držitelem výjimky (§ 43 odst. 5)
- přeprava je prováděna v době platnosti zákazu (tedy v pátek, sobota, neděle),
- lze přepravu přesunout mimo dobu zákazu jízd,
- jaký materiál se převáží v době zákazu a další podrobnosti.

Z 25 respondentů je:

- 6 držitelů výjimky, tj. 24%,
- celkem 24 dopravců v době platnosti zákazu zajišťují přepravu tj. 96%,
- celkem 23 dopravců tj. 92% z počtu 25 uvedlo, že nelze dopravu přesunout mimo uvedenou dobu zákazu jízd,
- pouze 2 dopravci uvedli, že přepravu lze přesunout na jiné dny v týdnu.

V následující tabulce jsou uvedeny hlavní výstupy:

Držitel výjimky		Přeprava v Pá, So, Ne		Přeložení přepravy	
Ano	Ne	Ano, zajišťuje	Ne, nezajišťuje	Ano lze	Nelze
6	19	24	1	2	23

Z vyhodnocených dotazníků dále vyplývá, že v době zákazu jízd je převáženo následující zboží :

Druh:	Specifikace:	Místo odvozu či určení:
Potraviny:	<i>potraviny, minerální vody, nápoje, pečivo</i>	Výrobní potravin, pivovary, velkosklady, supermarkety,
	<i>ovoce zelenina, zboží podléhající rychlé zkáze</i>	velkosklady, mrazírny,
Stavební materiály:	<i>stavební materiál na velké stavby (zejména cement, beton, vápno, železné konstrukce, stavební hmoty)</i>	velké stavby, logistická centra, sklady stavebních hmot, betonárny,
Chemikálie:	<i>chemikálie pro nepřetržitě provozované, pohonné hmoty, suroviny pro plasty</i>	chemické závody, gumárny, čerpací stanice, výroba plastových komponentů,
Odpady:	<i>odpady z odsiřovacích zařízení elektráren, struska, popílek, domovní odpad atd.</i>	elektrárny, hutě, skládky, nemocnice,
Paliva:	<i>dřevěné štěpky a piliny, topný olej</i>	kotelny, nemocnice,

Hutní materiál:	<i>ocelové konstrukce, hutní výrobky, strojírenské výrobky, přísady do ocelí</i>	velké stavby, hutě, sklady a strojírenské závody,
Strojírenské výrobky:	<i>náhradní díly, autodíly na kompletaci automobilů na linkách</i>	výroba automobilů, výrobní dílů pro automobily, strojírenské závody,
Papírenské výrobky:	<i>dřevo, celulóza, noviny, starý papír</i>	papírny, sběrné dvory, tiskárny.

Názory dopravců na uvedenou problematiku lze shrnout do následujících bodů:

- dotazovaní dopravci hodnotí další změnu § 43 zákona č. 361/2000 Sb. vesměs negativně, zejména rozšíření zákazu jízd v pátek,
- dopravci chtějí mít možnost využívat ke své činnosti také i pátek, tak jak to mohou cizí dopravci ve svých zemích,
- omezení v sobotu nepovažují ze svého hlediska vesměs za klíčové,
- někteří dopravci upozornili na komplikace při plánování režimu řidičů a problémy s dodržováním předepsané pracovní doby řidičů,
- omezení roční provozní kapacity vozidel povede k navýšení počtu vozidel, to odhadují na 4 až 6% a také, s ohledem na dodržování odpočinku řidičů dojde k nárůstu počtu řidičů,
- dopravci poukazují na to, že už dnes jim chybí řidiči a je problematické získávat další,
- dopravci vesměs tvrdí, že přepravy mimo dobu zákazu jízd lze přesouvat jen omezeně,
- možnost využití přeprav o víkendy je dále značně omezena režimem řidiče viz bezpečnostní přestávky a odpočinek řidičů,
- omezením možného provozu nákladních automobilů se nevyřeší dopravní špičky, naopak dojde k přesunu objemů přeprav do kratšího období,
- dále uvádí, že:
 - dojde u dopravců ke zvýšení podílu fixních nákladů,
 - prodloužení dodacích dob a termínů,
 - snížení konkurenceschopnosti českých dopravců i výrobců,
 - vzniku dalších ztrát z prodeje svých služeb,
- všichni dopravci kritizují nedostatek odstavných ploch pro nákladní vozidla a z toho plynoucí situace, které je nutí k porušování povinných přestávek a odpočinků.

8.2 Šetření u vybraných koncových zákazníků

- Dotazníkové šetření u vybraných koncových zákazníků bylo provedeno u 13-ti společností z těchto oblastí podnikání:
 - **obchodní řetězce**
 - **výroba aut**
 - **strojírenské podniky**
 - **chemické podniky**
 - **stavební společnosti**
 - **ostatní**

Dotazníkové šetření u těchto vybraných koncových zákazníků silniční dopravy bylo zaměřeno zda:

- zákazník je též držitelem výjimky podle zákona č.361/2000Sb. § 43 odst. 5, vzhledem k tomu, že také provozují dopravu,
- přeprava je prováděna v době platnosti zákazu (v pátek, sobotu, neděli),
- lze přepravu přesunout mimo uvedenou dobu zákazu jízd a za jakých podmínek,
- jaký druh zboží se převáží v době zákazu a další podrobnosti, vč. názorů těchto subjektů na další omezení doby jízd.

Z těchto 13-ti respondentů jsou:

- 2 držitelé výjimky (doprava pro vlastní potřebu),
- celkem 12 zákazníků v době platnosti zákazu zajišťuje přepravu tj. 92%,
- celkem 12 zákazníků tj. 92% z počtu 13 uvedlo, že nelze dopravu přesunout mimo uvedenou dobu zákazu jízd.

V následující tabulce jsou uvedeny hlavní výstupy:

Přeprava v Pá, So, Ne		Přeložení přepravy	
Ano zajišťuje	Ne nezajišťuje	Ano lze	Nelze
12	1	1	12

Převážná část odběratelů patří mezi podniky s nepřetržitými provozy.

Názory koncových zákazníků:

názory uvedených zákazníků silniční dopravy jsou značně různorodé, na jedné straně chápou nutnost omezení, na druhé straně ale poukazují, že pátek je uznaný pracovní den a oni musí zajišťovat výrobu či provoz a tak požadovat dovoz zboží podle spotřeby a požadavků svých dalších zákazníků.

Výstupy z dotazníkového průzkumu řešitel proto utřídil do tří okruhů, protože v každé skupině převládají názory specifické pro dané oblasti:

- oblast distribuce potravin a spotřebního zboží,
- oblast automobilového průmyslu a linkové výroby automobilů,
- oblast nepřetržitých provozů a ostatní.

8.3 Oblast distribuce potravin a spotřebního zboží

Většina dotazovaných velkých distributorů potravin má silniční přepravu zajištěnu smluvně a poukázala, že bude věcí dopravce, jak objednané přepravy zajistí, tedy ve dnech pondělí až pátek, nebo si požádají o případnou výjimku.

Pouze dva zákazníci uvedli, že jsou též dopravci a držitelé výjimky podle § 43 odst. 5 zákona č. 361/2000 Sb., protože si rozvoz zboží zajišťují vlastní dopravou.

V obchodní síti převážná část zboží je přepravována v pracovní dny. Pondělí, čtvrtek a pátek bývá exponovaný den pro rozvoz potravinářského zboží.

V potravinářství platí přísné normy nejen pro skladování, ale i pro převoz potravin, především se jedná o zachování čistoty, předepsané teploty a záruční doby. Proto je nutné využívat k rozvozu speciálně upravená nákladní vozidla.

Na základě těchto požadavků v potravinářství, je dnes velmi obtížné zásobovat zbožím velké řetězce naposledy v pátek dopoledne a pak až v pondělí. Jednak by plynula záruční doba

potravin vyrobených již v pátek a navíc tyto řetězce na takové změny v zásobování nejsou přizpůsobeny (nemají tak velké skladové a ani chladicí prostory, rovněž kupující zákazníci by to dnes již neakceptovali).

Zásobování v sobotu odpoledne či v neděli dopoledne je problematické, protože výroba většinou neexpeduje a navíc je to obtížně proveditelné z hlediska plánování odpočinku řidičů.

Uvažované páteční omezení jízd tedy zkomplikuje distribuci potravinářských výrobků, zejména páteční produkce do prodejní sítě a velkých řetězců. Ty nejsou přizpůsobeny ke skladování větších zásob výrobků a omezí se prodej během víkendu. Právě zde je největší odbyt.

Příprava na takové omezení by si předem vyžádala např. rozšiřování skladů, přesun dopravy na jiné dny či směny, nebo požadování dalších výjimek ze zákazu jízd (pokud se nejedná o přepravu zboží podléhajícího rychlé zkáze a výjimka je dána již zákonem).

8.4 Oblast automobilového průmyslu a linkové výroby automobilů

Specifickou a velmi důležitou oblastí je automobilový průmysl a vlastní linková výroba automobilů v ČR. Tato oblast je dnes tvořena již 150-ti firmami se 120 tis. pracovními místy, které produkují celkové tržby přesahující dle statistik ročně již cca 600 mld. Kč, to je cca 22% průmyslové výroby a hlavně přes 25% exportu ČR.

Automobilová výroba dnes pracuje výhradně **systemem dodávek just-in-time**. Tento systém prioritně využívá silniční nákladní dopravu. Důvodem je ekonomická výhodnost a logistika, tedy její cenovou přijatelností, pružností a všeobecnou dostupností. Těmto vytvořeným logistickým systémům je dnes podřízeno již přes 85% toků materiálu a hotových výrobků, od dodavatelů komponentů až po dodávky kompletních dílů výrobcům vozidel v ČR a dalších výrobců vozidel v zahraničí.

U těchto firem se dnes pracuje 290 dní v roce na 2 až 4 směny a to v 5-7 dní v týdnu a montážní i výrobní linky jsou zcela závislé zejména na vstupních tocích pro tyto linky.

Uvažované omezení provozu silniční dopravy by značně narušilo takto vytvořené logistické a zásobovací systémy. Tato skutečnost by se negativně projevila i na finální produkci výrobních firem automobilového průmyslu.

Omezením těchto toků by mělo následující dopady:

- ohrožení finální produkce výrobních firem automobilového průmyslu,
- narušení logistických a zásobovacích systémů,
- vynucený přesun materiálových toků do kratšího období,
- omezení plynulosti zásobování, zejména v pátek,
- zvýšení režijních nákladů u jednotlivých firem,
- ohrožení smluvních a dodacích lhůt,
- snížení konkurenceschopnosti českých výrobců,
- potřebu investic na větší sklady či zásoby.

ČR by realizací takových omezení silniční nákladní dopravy negativně ovlivnila exportní schopnosti výrobců, protože by jim ztížila výrazně podmínky pro podnikání na tvrdém konkurenčním trhu EU.

8.5 Oblast nepřetržitých provozů a ostatní

Podniky s nepřetržitým provozem jsou nejvíce závislé na silniční dopravě, tedy i v době zákazů jízd, zejména v pátek, sobotu i neděli.

Jedná se například o:

- **elektrárny** - energetický popílek a vápno pro při odsíření,
- **výrobu stavebních materiálů** v nepřetržitých provozech,
- **velké stavby** – dovoz cementu, betonu a ostatního stavebního materiálu,
- **kotelny** - dřevěné štěpky pro ekologické kotelny,
- **chemické provozy** - zásobování chemicko-technologických linek,
- **speciální technologie** - systém předepsané přepravy podmiňuje výrobu (zamezení prašnosti, zákaz překládky či deponie materiálů a jiné ekologické podmínky),
- **velká městská sídla** - svoz a odvoz odpadů, údržba a odstraňování havárií, atd.

Pátek je využíván běžně k zásobování 1. a 2. směny, také k předzásobení na sobotu a neděli. Všichni oslovení respondenti nesouhlasí s dalším omezením provozu silničních vozidel v pátek, protože to významně ovlivňuje jejich logistiku a zásobování výroby na sobotu i neděli. Pokud by se zákaz jízd nákladních vozidel rozšířil celoročně i na pátek, řada z nich by musela žádat další výjimky.

Zajímavé zjištění (i logické) je to, že přepravy v sobotu a neděli jsou u části zákazníků organizovány podstatně méně (pokud se v pátek předzásobí), jízdy v sobotu a neděli se týkají výhradně nepřetržitých technicko-výrobních, nebo technologických či energetických provozů.

V tom smyslu pak řada z nich požadovala rovnou rozšíření trvalých výjimek přímo v zákoně v § 43, například pro:

- logistické terminály,
- centrální velkosklady,
- zásobování 2-3 směnných provozů,
- svoz a odvoz odpadů

Z přehledu případů výjimek uvedených přímo v zákoně (uvedeno v části 4.1.) je zřejmé, že nepokrývají dnes všechny případy, které je dnes nutné řešit ve vazbách na nepřetržité výrobní a technologické provozy v ČR. Proto bude nutné řadu výjimek ještě do zákona zapracovat.

9 Hlavní zjištěné poznatky

V ekonomice ČR byl roční růst HDP v roce 2006 byl růst již 8,1%, v roce 2005 7,8%. Vzrostla výrazně **průmyslová produkce**, její růstová dynamika byla v roce 2006 dokonce **10,5 %**. To bylo způsobeno především náběhem nových výrobních kapacit **zejména automobilového, elektronického a počítačového průmyslu**.

Stavební výroba vzrostla v roce 2006 o 7,1%, hlavním faktorem růstu byly především státní zakázky v dopravní infrastruktuře, realizace developerských projektů a bytové výstavbě díky dostupným hypotečním úvěrům. Míra inflace si zachovala tendenci růstu 3,6 %.

Dále v ČR se za posledních 5 let vystavěla řada nových výrobních kapacit s vyspělou technologií, významně se rozrostlo stavebnictví a vzniká tu velké množství centrálních skladů nadnárodních společností.

To vše klade zvýšené nároky na přesuny hmot, technologickou obsluhu těchto provozů a roste poptávka na svoz a rozvoz velkého množství zboží po celé Evropě s využitím silniční dopravy. Většina nových výrobních kapacit (*přes 95%*) se buduje bez železničních vleček a jsou dnes odkázány výhradně na silniční přepravu.

Přítom paradoxně za období 2003 až 2005 poklesl výkon silniční nákladní dopravy vnitro (tedy českým dopravcům na našem území) o 10,8%, vzrostl však výrazně tranzit přes území ČR.

Z tohoto pohledu se uvažované další omezení v pátek a v sobotu považuje za kontraproduktivní, protože se takto administrativně omezí kapacita silniční infrastruktury i přepravy. To vyvolá následně přesun přeprav na jiné dny, kumulaci dopravy a další růst počtu vozidel na silnicích, protože nadále roste poptávka po silniční přepravě i po zavedení mýta.

Nejvíce problémů spatřují zákazníci silniční přepravy v připravovaném omezení pátků, nejméně problematické by bylo podle zjištění omezení provozu v sobotu.

Na závěr řešitel předkládá **souhrn předpokládaných a zjištěných dopadů** v případě dalšího omezení jízd nákladních vozidel nad 7,5 t.

9.1 Dopady u zákazníků a koncových uživatelů

Avizované omezení silniční nákladní dopravy lze hodnotit jako tvrdé a bude mít vliv do ekonomiky dopravců i výrobců, zejména to oslabí konkurenceschopnost našich exportních výrobců. Nejvíce citelný dopad se předpokládá v automobilovém průmyslu, vzrostou náklady (mezisklady, zásoby), může být omezována i výroba přes víkendy, nebo zásobování bude muset být řešeno přes další výjimky z omezení jízd. To přinese státní správě další nárůst administrativy na jejich vyřizování.

Dopady omezení jsou předpokládány pro jednotlivé oblasti takto:

1/ Oblast distribuce potravin a spotřebního zboží:

- zkomplikuje se distribuce potravinářských výrobků, **zejména páteční produkce** do prodejní sítě a velkých obchodních řetězců,
- obchodní řetězce nejsou přizpůsobeny ke skladování větších zásob výrobků, to vyvolá požadavky na další sklady a chladírenské kapacity,
- zkomplikuje to prodej během víkendu kdy je největší prodej,
- rozšíření zákazu vyvolá požadování dalších výjimek ze zákazu jízd za účelem zásobování.

2/ Oblast strojírenské výroby a automobilového průmyslu

V nových výrobních kapacitách se dnes pracuje vysokým tempem (*290 dní/rok, 2 až 4 směny, 5-7 dní v týdnu*), montážní a výrobní linky jsou zcela závislé na silniční přepravě.

Uvažované omezení značně naruší vytvořené logistické zásobovací systémy, to se negativně projeví na finální produkci výrobních firem, zejména automobilového průmyslu.

Omezení logistických toků bude mít následné dopady:

- ohrožení finální produkce výrobních firem automobilového průmyslu,
- vynucený přesun materiálových toků do kratšího období,
- zvýšení materiálových toků v pondělí a ve čtvrtek,
- omezení plynulosti zásobování, zejména to omezí páteční produkci 1 a 2 směny,
- zvýšení režijních nákladů jednotlivých firem,
- ohrožení smluvních a dodacích lhůt,
- snížení konkurenceschopnosti českých výrobců,
- potřebu investic na větší sklady či zásoby.

ČR by realizací takového omezení negativně ovlivnila exportní schopnosti výrobců a ztížila jejich postavení na tvrdém konkurenčním trhu EU.

3/ Oblast nepřetržitých provozů

Pátek významně ovlivňuje logistiku a zásobování výroby na sobotu i neděli. Celoroční rozšíření zákazu jízd nákladních vozidel v pátek vyvolá:

- nutnost žádat další výjimky, protože pátek je využíván běžně k zásobování 1. a 2. směny a k předzásobení na sobotu a neděli,
- jízdy v sobotu a neděli se týkají výhradně nepřetržitých technicko-výrobních, nebo technologických či energetických provozů, probíhají většinou na výjimky,
- výjimky uvedené přímo v zákoně v § 43 odst. 3 zákona č. 361/2000 Sb., dnes nepokrývají všechny případy, které je dnes nutné řešit ve vazbách na nepřetržité výrobní a technologické provozy, proto počet dalších žádostí za tuto oblast zejména pátečním zákazem výrazně naroste.

9.2 Dopady v oblasti dopravy a provozu vozidel

1/ Porovnáním zákazů jízd bylo zjištěno, že:

- celoroční zákaz pátek-sobota-neděle není v Evropě takto nikde uplatněn,
- celoroční omezení jízd v sobotu a v neděli je uplatněn pouze v Rakousku, Švýcarsku,
- zákaz provozu nákladních vozidel je regulován ve všech evropských zemí podstatně méně než je tomu už nyní v ČR,
- další omezení provozu by v tomto směru udělalo Českou republiku zcela ojedinělou v celé Evropě.

2/ Provozovatelé nákladních vozidel nad 7,5 t by v případě dalšího omezení jízd podle předpokládané varianty „A“ měli možnost provozovat nákladní vozidla:

- celkově o 576 hod méně za rok, tedy o 7,1%,
- celoročně by byl omezen provoz o všech pátcích, sobotách a nedělích vč. svátků, tedy 164 dní v roce.

3/ Při omezení jízd podle požadavků Strany zelených - varianta "B" by se provoz nákladních vozidel omezil :

- celkově dokonce o 2539 hodin méně za rok, tedy o plných 31,3%,
- celoročně by byl omezen provoz přes všechny víkendy od pátku do neděle bez přerušení zákazu.

4/ Omezení roční provozní kapacity vozidel o 7,1% povede k navýšení počtu vozidel, to minimálně o 4 až 6%, protože požadavky na silniční přepravu rostou i po zavedení mýta.

5/ Omezení jízd v pátek a sobotu vyvolá přesun výkonů silniční dopravy na jiné dny, zejména na pondělky a čtvrtky. Ze získaných dat vyplývá, že už dnes jsou tyto dny nejvíce exponované:

- v pondělí je hustota provozu v rozmezí 20-24% podílu týdne,
- ve čtvrtek je hustota provozu v rozmezí 17-19% podílu týdne,
- v pátek je poloviční - 12-14% podílu týdne,
- v sobotu je hustota nízká cca 7%.

6/ Další omezení jízd v pátek a sobotu přinese:

- zvýšené nároky na odstavné parkovací plochy, už dnes jich chybí na hlavní trase Břeclav – Rozvadov 1500 míst, celorepublikově 2000 míst,
- komplikace při dojezdu vozidel českých dopravců ze zahraničí,
- nabourá se systém týdenních odpočinku řidičů a vyvolá poptávku po dalších řidičích,
- v pondělí nastane kritická kumulace vozidel, jak je uvedeno v části 5.

9.3 Dopady v oblasti státní správy

1/ Omezení jízd vyvolá značný nárůst administrativy státní správy v důsledku vyřizování dalších žádostí o nové výjimky. Hlavním důvodem budou výjimky pro zajištění obsluhy a zásobování výrobních podniků s nepřetržitým provozem a rozvozu potravin pro potravinářské řetězce na které se nevztahuje Dohoda ATP.

2/ Omezením jízd nákladních vozidel na dálnicích a silnicích I.třídy dojde k přesunům přepravy na silnice II. a III. tříd, to vyvolává další následné škody i dopravní kolize.

9.4 Dopady v oblasti sociální

1/ V důsledku omezení jízd se přesune část pracovní směny řidiče do nočních hodin a dojde ke zkrácení délky pracovní směny na 10 hodin, tzn. o 23 %.

2/ Rozšíření zákazu zkomplikuje plánování režimu řidičů a problémy s dodržováním předepsané pracovní doby řidičů (dodržování nařízení a směrnice o pracovní době, denní a týdenní odpočinek atd).

3/ S ohledem na dodržování odpočinku řidičů dojde k nárůstu počtu řidičů, už dnes je problematické získávat další.

4/ Pátek je uznaný pracovní den a proto nelze takto omezovat práci jedné skupiny lidí – řidičů či dopravců a přesouvat ji do nočních hodin.

5/ Doprovci a výrobci by měli mít ve svém podnikání stejné podmínky jako jim podobní v EU. Restriktivní opatření v ČR jsou v této oblasti již dnes nejvyšší v Evropě a to významně zhoršuje podmínky pro jejich podnikání už i dnes.

9.5 Dopady v oblasti tranzitu

Rozšiřování omezení v pátek a sobotu zadrží v ČR další tranzitující vozidla, přičemž ta by mohla pokračovat dále v jízdě v sousedních státech, kde v uvedenou dobu žádný zákaz není. Kumulace vozidel se negativně projeví zejména v pondělí.

Příloha č. 1

Porovnání zákazů jízd v evropských státech pro rok 2007:		Poznámka:
Belgie	Země neuplatňuje žádná dopravní omezení.	
Bulharsko	V Bulharsku se dopravní omezení týkají také pouze jediného silničního úseku u vozidel nad 10 t.	Bulharský systém není omezující.
Česká republika	Zákaz jízd nákladních vozidel nad 7,5 tuny na dálnice silnice I. tř. platí: <ul style="list-style-type: none"> ➤ v neděli a o státních svátcích od 13 do 22 hodin, ➤ v červenci a srpnu navíc platí zákaz v pátek od 17 do 21 hodin a v sobotu od 07 do 13 hodin. 	Český systém je již dnes v porovnání s ostatními státy výrazně omezující.
Francie	Ve Francii platí zákazy jízd na celé síti silnic a dálnic pro vozidla nad 7,5 tuny <ul style="list-style-type: none"> ➤ od soboty 22 hodin do 22 hodin v neděli, ➤ o státních svátcích platí zákaz od 22 hodin předcházejícího dne do 22 hodin večer posledního dne svátku. Dále platí dodatečná omezení na celé síti dálnic a silnic v letním období: <ul style="list-style-type: none"> ➤ od soboty 21. a 28. července a 4., 11. a 18. srpna od 7 hodin do 19 hodin, ➤ pak od 00 hodin do 22 hodin v neděli (jízda je povolena během těchto sobot od 19 hodin do 24 hodin), dále platí omezení během zimního období omezení na vyjmenovaných trasách: <ul style="list-style-type: none"> ➤ od soboty 17. a 24. února a 3. a 10. března od 7 hodin do 18 hodin a od 22 hodin do 22 hodin, ➤ v neděli ➤ (během těchto sobot je jízda povolena od 18 hodin do 22 hodin) Dále platí zvláštní pravidla pro vozy nad 7,5 tuny. Ten platí pro silnice v okolí hlavního města, zde záleží na tom, zda vozidlo směřuje z/do Paříže.	Francouzský systém omezení jízd je v porovnání s ČR méně omezující. Platí celoroční zákazy jízd od soboty do neděle, ale v So platí pouze jen 2 hod.
Itálie	Italský systém omezení jízd nákladních vozidel je poměrně složitý, ale obecně platí, že vozidla nad 7,5 tuny nemohou na dálnice a silnice mimo obydlené zóny: <ul style="list-style-type: none"> ➤ v neděli od 08 do 22 hodin (mimo 6 až 9 měsíc), ➤ v měsících od června do září je nedělní zákaz rozšířen od 07 do 24 hodin, ➤ další omezení pro jízdu kamionů platí ve vybrané svátky v roce od 8 do 22 hodin, ➤ případně v předvečer svátků od 16 do 22 hodin nebo následující dny 8 do 14 hodin Dále platí místní omezení v některých oblastech (na ostrovech). Je také stanovena předčasná platnost doby zákazu jízdy , ta je rozšířena na všechna vozidla směřující na nákladová významná nádraží, nebo ta, která mají strategickou polohu v rámci spojení	Italský systém omezení jízd je v porovnání s ČR méně omezující. Omezení neplatí v pátek ani sobotu.

	přes alpské průsmyky (Bologna, Padova, Verona Q. atd.), dále na všechna vozidla směřující na mezinárodní terminály v Busto Arsizio, Milano Rogoredo a seřadovací nádraží v Miláně.	
--	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

Pokračování tabulky:

Maďarsko	<p>Maďarsko omezuje provoz nákladních vozidel nad 7,5 tuny, o víkendech na dálnice silnice nesmějí v období 1. 9.-14. 6.</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ od soboty 22 hodin do 22 hodin v neděli, ➤ o státních svátcích platí zákaz od 22 hodin předchozího dne do 22 hodin posledního dne, <p>V období od 4. 11. do 1. 3. neplatí v Maďarsku žádné dopravní omezení pro vozidla mezinárodní dopravy Dále platí omezení na celé síti dálnic a silnic v letním období 15. 6.-31. 8.:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ od soboty 8 hodin do 22 hodin v neděli, ➤ den před státním svátkem platí zákaz od 22 hodin do 22 hodin den státního svátku. <p>V Maďarsku, že v období mezi 15. 6. a 31. 8. může naložené vozidlo, které vstoupí na území Maďarska před začátkem víkendového zákazu jízd, dojet do místa jeho maďarského sídla, jehož adresa je uvedena v příslušném registračním dokumentu, nebo může nejkratší možnou trasou dojet do jeho prvního místa vykládky bez ohledu na výše uvedený zákaz jízd, mimo trasy kde platí zákaz. Pro kamiony nad 12 tun platí na vybraných silnicích celodenní zákaz jízdy o víkendech a svátcích.</p>	<p>Maďarský systém omezení jízd je v porovnání s ČR méně omezující, omezen není pátek.</p> <p>Zdroj: Sdružení ATRH</p>
Německo	<p>Nákladní vozidla nemají příliš omezení, vozidla nad 7,5 tuny nesmějí jezdit pouze:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ v neděli a o státních svátcích od 00 do 22 hodin. <p>V letním období 1. 7. –31. 8. platí omezení od 7 do 20 hodin na vyjmenované úseky dálnic a hlavních silnic. Výjimky pro obě výše uvedená dopravní omezení jsou:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Kombinovaná nákladní doprava železnice/silnice od zasilatele k nejbližšímu nákladovému nádraží nebo z nejbližšího ustanoveného nákladového nádraží k příjemci do vzdálenosti 200 km (během letních zákazů jízd není vzdálenost limitována); také kombinovaná nákladní doprava moře/silnice mezi místem nakládky nebo vykládky a přístavem ležícím do vzdálenosti maximálně 150 km. 2. Dodávky čerstvého mléka a dalších mléčných výrobků, masa a čerstvých masných výrobků, živých ryb a čerstvých rybích výrobků a zkazitelné potraviny (ovoce a zelenina). 3. Prázdná vozidla jedoucí v návaznosti na dopravní operace uvedené v předchozích bodech apd. 	<p>Německý systém omezení jízd je v porovnání s ČR méně omezující, omezuje jízdy pouze v Ne a o svátcích.</p>
Portugalsko	<p>V Portugalsku platí pouze dopravní omezení na vybraných silničních úsecích a pro přepravy nebezpečného zboží. Toto omezení platí již pro vozidla s hmotností vyšší než 3,5 t každý den od 5 hodin do 2 hodin následujícího dne. Celoroční zákazy platí pátek, neděle, předvečer státního svátku a státní svátek od 18.00 do 21.00 hodin v úsecích dálničních tunelů. Zdroj: Associacao Nacional de Transportadores -ANTRAM</p>	<p>Portugalský systém omezení jízd je v porovnání s ČR méně omezující, platí pouze na</p>

	LISABON	vybraných úsecích.
--	---------	--------------------

Pokračování tabulky:

Polsko	<p>V Polsku platí zákazy jízd v menším rozsahu než v ČR, existují trvalé zákazy a dodatečné.</p> <p>Trvalé zákazy platí pro vozidla s povolenou hmotností vyšší než 12 t takto:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ v den předcházející státnímu svátku platí zákaz jízd od 18 do 22 hodin, ➤ ve dnech státních svátků od 07 až 22 hodin, <p>Dodatečné zákazy platí opět pro vozidla s povolenou hmotností vyšší než 12 t takto:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ od prvního pátku, který následuje po konci školního roku (29. 6. do 31.8. s výjimkou 15. srpna): ➤ pátky od 18 do 22 hodin, ➤ soboty od 7 do 14 hodin, ➤ neděle od 7 do 22 hodin. <p>Dále jsou vydány omezení pro oblasti a kategorie vozidel: Varšava - každý den od 7 do 10 hodin a od 16 do 20 hodin (Tranzit nákladních vozidel nad 16 tun městem Varšava je zakázán, pouze s výjimkou vozidel zajišťujících dopravní obslužnost v okolí Varšavy.</p> <p>Nákladní vozidla s povolenou hmotností vyšší než 12 t: od 11 do 22 hodin tento dočasný zákaz může být celostátní nebo regionální v období vysokých denních teplot, kdy by mohlo dojít poškození povrchu vozovky.</p>	<p>Polský systém omezení jízd je v porovnání s ČR méně omezující.</p> <p>Zdroj: Sdružení ZMPD Warszawa</p>
Rakousko	<p>V Rakousku jsou přísnější zákazy než v Německu, nákladní vozidla tam nesmějí na silnice ani v sobotu odpoledne.</p> <p>Omezení platí pro motorová vozidla nad 3,5 t a nákladní vozidla nad 7,5 tuny, ty nesmějí jezdit:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ v sobotu od 15 do 00 hodin ➤ v neděli a svátky od 00 do 22 hodin <p>Výjimky mají vozidla jako součást systému kombinované dopravy v okruhu 65 km od následujících vyjmenovaných překladišť.</p> <p>Dále platí poměrně rozsáhlá omezení jízd pro určené trasy v rámci regionálních zákazů.</p>	<p>Rakouský systém omezení jízd je v porovnání s ČR více omezující, pátek ale není omezen.</p>
Slovensko	<p>Vozidla nad 7,5 tuny nesmějí jezdit na dálnicích a hlavních silnicích I tř.:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ v neděli a o svátcích nemohou na silnice od 00 do 22 hodin. <p>V letním období 1. 7. –31. 8. platí dále zákaz:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ v sobotu a v první den státního svátku platí zákaz od 07 do 20 hodin. 	<p>Slovenský systém omezení jízd je v porovnání s ČR méně omezující.</p>
Slovinsko	<p>Ve Slovinsku jsou platí zákazy pro nákladní vozidla nad 7,5 t, ty nesmějí na silnice:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ v neděli, v sobotu a svátky od 8 do 21 hodin <p>Dále platí omezení v letním období 1. 6.-31. 8.:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ v sobotu od 8 do 13 hodin, ➤ v neděli, svátky a soboty od 8 hodin do 21 hodin na 	<p>Slovinský systém omezení jízd je v porovnání s ČR méně omezující.</p>

	vyjmenovaných úsecích.	
--	------------------------	--

Pokračování tabulky:

Španělsko	<p>Ve Španělsku neplatí zákaz jízdy nákladních vozidel pro celou silniční nebo dálniční síť. Omezení platí pouze na některé přístupové silnice k Madridu a Barceloně v úseky u některých regionech, tam existuje omezení pro vozidla s hmotností vyšší než 7,5 t.</p> <p>Tato omezení závisí na hustotě provozu a platí:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ v neděli a státním svátku od 17 do 24:00 hodin, ➤ pro vozidla převážející nebezpečné věci v předvečer státního svátku od 13 do 24 hodin a neděle a státní svátky od 8 do 24 hodin, ➤ v sobotu žádná omezení neplatí. <p>Dále platí rozsáhlá omezení jízdy v rámci regionálních zákazů pro určené trasy.</p> <p>Zdroj: Asociación del Transporte Internacional por Carretera</p>	<p>Španělský systém omezení jízdy je v porovnání s ČR méně omezující, omezení platí pouze na některé přístupové silnice k Madridu a Barceloně.</p> <p>Zdroj: ASTIC</p>
Švýcarsko	<p>Ve Švýcarsku platí zákaz jízdy již pro nákladní vozidla s větší hmotností než 3,5 t; traktory a jízdní soupravy nad 5 t pro celou dálniční síť a silnice I tř.:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ v neděli a o svátcích nemohou na silnice od 00 do 24 hodin, ➤ v noci platí zákaz jízdy od 22 hodin do 5 hodin <p>Regionální zákazy v jednotlivých kantonech se nevztahují na tranzitní dopravu.</p> <p>Další zákazy jsou stanoveny na určené dny takto:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ od 5. dubna 22 hodin do 7. dubna 5 hodin, ➤ od 7. dubna 22 hodin do 10. dubna 5 hodin, ➤ od 16. května 22 hodin do 18. května 5 hodin, ➤ od 26. května 22 hodin do 29. května 5 hodin, ➤ od 31. července 22 hodin do 2. srpna 5 hodin, ➤ od 24. prosince 22 hodin do 27. prosince 5 hodin, ➤ od 31. prosince 22 hodin do 2. ledna 2008 5 hodin <p>V případě přepravy nebezpečných věcí platí další omezení pro průjezd tunely. Zdroj: Swiss Association of Road Transport</p>	<p>Švýcarský systém omezení jízdy je v porovnání s ČR více omezující (limit 5t), omezení ale neplatí v pátek a ani v sobotu přes den.</p> <p>Zdroj: ASTAG</p>
Velké Británie	<p>Ve Velké Británii neplatí zákazy jízdy pro nákladní vozidla na celé silniční nebo dálniční síti, pouze existuje omezení v některých regionech, viz. www.londoncouncils.gov.uk</p> <p>Jedná se ale o nákladní vozidla s povolenou hmotností vyšší než 18 t, zejména v okolí Londýna:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ pracovní dny 21 do 07 hodin., ➤ víkendy od soboty 13 hod do pondělí 7 hod. <p>Zdroj: Transport Committee for London</p>	<p>Britský systém omezení jízdy je v porovnání s ČR méně omezující.</p> <p>Zdroj: TCL</p>
Rumunsko	<p>V Rumunsku platí dopravní omezení které se týká pouze vozidel s nadrozměrným nákladem. Ostatní omezení vozidel s hmotností nad 7,5 t se týká vyjmenovaných silničních úseků:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ DN1 (E60) mezi Bucharest (DN1, km 7+418, křižovatka Ion Ionescu de la Brad Str – Aerogarii Bvd) a ➤ Barcanesti (křižovatka DN1, km 53+650-DN1A, km 70+550); 	<p>Rumunský systém omezení jízdy je v porovnání s ČR méně omezující, platí pouze na</p>

	<ul style="list-style-type: none"> ➤ DN1 mezi Ploiesti (křižovatka DN1, km 67+248-DN1B) a Brasov <p>Toto omezení platí od 1. 1. do 31. 12. 2007, od pondělí do pátku od 6 do 22 hodin</p>	určené úseky a nadrozměrné náklady.
--	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------

Pokračování tabulky:

Chorvatsko	<p>V Chorvatsku platí dopravní omezení pro nákladní vozidla pouze v letním období od 12. června do 19. září:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ v sobotu od 4 do 14 hodin, ➤ v neděli od 12 do 23 hodin, ➤ velký pátek a předvečer státního nebo náboženského svátku od 15 do 23 hodin <p>Jestliže státní svátek nebo poslední den série státních svátků připadne na pátek nebo sobotu, platí zákaz jízd v neděli od 12 do 23 hodin. Dále platí omezení pro vyjmenované úseky silnic pro vozidla nad 14 m a vozidla co nedosahují rychlosti 40 km/hodin</p> <p>Zdroj: Transportkomerc</p>	Chorvatský systém omezení jízd je v porovnání s ČR méně omezující, platí pouze v letním období a na vyjmenované úseky.
Ostatní země Evropy	<p>V ostatních evropských zemích zatím neplatí během víkendů a státních svátků žádná dopravní omezení pro vozidla mezinárodní kamionové dopravy.</p> <p>Jedná se o Belgii, Bosnu a Hercegovinu, Irsko, Dánsko, Nizozemí, Norsko, Srbsko, Švédsko, Finsko a dále Bělorusko, Moldávie, Estonsko, Litvu, Lotyšsko, Ukrajina, Rusko a další země Balkánu a Asie:</p> <p>Albánie, Arménie, Ázerbajdžán, Gruzie, Irán, Kazachstán, Kuvajt, Kypr, Kyrgyzstán, Makedonie, Tádžikistán, Turecko, Turkmenistán, Uzbekistán.</p>	V ostatních evropských zemích zatím neplatí žádná dopravní omezení pro nákladní vozidla vč. mezinárodní kamionové dopravy.

Zdroj: CDV v.v.i., Internet

Příloha č. 2

Klasifikace vozidel a jejich souprav podle tříd v EU

1.	Osobní vůz nebo dodávkový vůz		6.	Nákladní vůz s přívěsem, 3+2 náprav	
	Dodávkový vůz velký do 3,5t			Nákladní vůz s přívěsem, 3+3 náprav	
	Osobní vůz a přívěs s 1x náprava		7.	Tahač s návěsem, 2+1 náprav	
	Dodávkový vůz a přívěs s 2x náprava		8.	Tahač s návěsem, 2+2 náprav	
2.	Nákladní vůz, 2x náprava, nad 3,5t		9.	Tahač s návěsem, 2+3 náprav	
3.	Nákladní vůz, 3x náprava,		10.	Tahač s návěsem, 3+1 náprav	
	Nákladní vůz, 3x náprava,			Tahač s návěsem, 3+2 náprav	
4.	Nákladní vůz, 4x náprava		11.	Tahač s návěsem, 3+3 náprav	
	Nákladní vůz, 4x náprava		12.	Autobus 2 nápravy	
5.	Nákladní vůz s přívěsem, 2+2 náprav			Autobus 3 nápravy	
	Nákladní vůz s přívěsem, 2+3 náprav		13.	Tahač a spec. podvozek, 7 náprav a více	
	Nákladní vůz s přívěsem, 2+1 náprav				
	Nákladní vůz s přívěsem, 2+2 náprav				

Příloha č. 3 Statistické údaje o frekvenci vozidel na dálnici D1 na 11,8 km v lednu 2007

leden 2007	oba pruhy													
D1 km 11,8	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Suma
1.1 po	11923	780	20	0	28	4	13	77	192	14	1	181	149	13382
2.1 út	11564	2008	68	3	259	31	40	590	2644	115	13	656	253	18244
3.1 st	8813	2265	59	4	304	44	39	488	2419	144	12	727	283	15601
4.1 čt	8654	2313	53	1	277	51	31	462	1756	121	13	646	284	14662
5.1 pá	8174	1929	68	3	234	44	39	337	1451	116	13	609	222	13239
6.1 so	6071	838	28	1	90	8	27	179	798	46	1	311	174	8572
7.1 ne	8530	1152	29	1	72	6	25	174	614	39	1	457	191	11291
8.1 po	10439	2681	58	8	468	56	54	601	2826	190	18	794	321	18514
9.1 út	9288	2872	63	4	390	65	56	581	2420	163	14	838	318	17072
10.1 st	9545	2840	49	5	382	59	52	505	2167	171	16	789	314	16894
11.1 čt	9585	2998	40	4	330	47	46	471	1746	136	20	689	322	16434
12.1 pá	8896	2331	49	3	244	48	39	393	1399	130	12	615	249	14408
13.1 so	5675	898	29	2	115	13	20	205	1075	57	2	353	178	8622
14.1 ne	9491	1383	27	1	90	8	29	183	647	49	0	508	217	12633
15.1 po	10463	2866	55	1	471	59	59	647	2754	190	20	827	317	18729
16.1 út	6852	2184	52	12	306	45	46	347	1583	102	15	626	389	12559
17.1 st	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18.1 čt	7655	1667	42	11	217	33	31	319	1140	93	11	479	315	12013
19.1 pá	9173	1916	53	0	247	53	35	382	1397	118	15	566	231	14186
20.1 so	6020	801	28	0	112	13	26	221	998	51	0	324	145	8739
21.1 ne	9546	1000	26	1	77	4	24	160	644	39	1	509	218	12249
22.1 po	11088	2676	51	2	512	65	54	666	2863	197	23	870	333	19400
23.1 út	7698	1916	50	1	289	38	44	352	1458	118	12	566	197	12739
24.1 st	5424	1827	66	8	415	57	19	617	2275	149	9	846	363	12075
25.1 čt	7044	2100	55	1	338	46	23	559	2003	139	15	758	206	13287
26.1 pá	7519	1851	53	4	246	45	36	390	1346	123	9	602	227	12451
27.1 so	4208	715	35	3	113	10	11	251	973	55	3	327	105	6809
28.1 ne	8218	936	42	1	88	7	22	194	647	48	1	535	161	10900
29.1 po	10040	2498	60	2	493	60	30	673	2922	185	11	858	261	18093

	30.1 út	9732	2430	56	3	417	67	53	615	2541	198	17	879	241	17249
	31.1 st	4179	1708	38	1	410	56	39	512	1985	158	16	828	155	10085
Součet:		251508	56381	1405	95	8039	1148	1069	12159	49692	3464	325	18585	7352	411131

leden 2007	levý pruh															
	1.1 po	4816	446	2	0	2	0	0	1	1	0	0	5	85	5358	
	2.1 út	6415	964	7	0	12	3	7	32	109	4	0	59	143	7755	
	3.1 st	4984	934	4	2	18	0	4	14	80	8	0	48	166	6262	
	4.1 čt	4489	898	13	0	11	0	3	19	54	3	0	42	148	5680	
	5.1 pá	4067	736	12	0	8	1	6	14	31	6	0	34	102	5017	
	6.1 so	2120	331	1	0	1	0	2	0	13	2	0	13	81	2564	
	7.1 ne	3210	516	1	0	2	0	1	2	14	2	0	14	81	3843	
	8.1 po	6033	1147	8	0	24	1	8	19	106	6	0	43	175	7570	
	9.1 út	5417	1311	8	1	25	1	6	22	77	5	1	62	157	7093	
	10.1 st	5380	1153	6	0	15	1	11	20	82	7	0	46	178	6899	
	11.1 čt	5036	1294	3	1	13	2	11	17	48	5	0	49	149	6628	
	12.1 pá	4391	920	7	0	8	1	3	14	41	5	0	31	120	5541	
	13.1 so	2057	378	2	0	5	0	3	2	16	2	0	12	73	2550	
	14.1 ne	3720	584	1	0	7	0	1	3	8	1	0	10	110	4445	
	15.1 po	5301	1093	3	0	19	1	10	24	105	10	0	54	172	6792	
	16.1 út	3867	928	5	1	11	2	6	25	62	6	0	61	238	5212	
	17.1 st	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	18.1 čt	4066	573	5	0	9	3	4	10	52	9	1	42	191	4965	
	19.1 pá	4637	546	2	0	6	0	3	13	31	2	1	28	93	5362	
	20.1 so	2416	219	4	0	3	1	2	3	16	0	0	11	57	2732	
	21.1 ne	3783	296	0	0	1	0	1	2	10	0	0	18	101	4212	
	22.1 po	6592	1035	3	0	34	4	12	28	104	9	0	46	183	8050	
	23.1 út	3920	586	1	0	13	1	5	10	46	7	0	30	103	4722	
	24.1 st	2971	688	17	3	64	5	8	84	252	28	0	169	205	4494	
	25.1 čt	3679	600	6	1	16	1	2	33	108	11	0	62	77	4596	
	26.1 pá	3503	510	7	1	6	0	2	8	44	4	0	47	97	4229	

	27.1 so	1099	124	6	2	2	0	0	21	43	2	0	23	31	1353
	28.1 ne	3265	213	4	1	4	0	3	6	14	3	0	24	82	3619
	29.1 po	6043	885	5	0	25	4	3	45	135	17	1	61	129	7353
	30.1 út	5896	832	4	0	20	2	3	28	110	10	0	53	121	7079
	31.1 st	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Součet:		123173	20740	147	13	384	34	130	519	1812	174	4	1197	3648	151975

leden 2007	pravý pruh														
	1.1 po	7107	334	18	0	26	4	13	76	191	14	1	176	64	8024
	2.1 út	5149	1044	61	3	247	28	33	558	2535	111	13	597	110	10489
	3.1 st	3829	1331	55	2	286	44	35	474	2339	136	12	679	117	9339
	4.1 čt	4165	1415	40	1	266	51	28	443	1702	118	13	604	136	8982
	5.1 pá	4107	1193	56	3	226	43	33	323	1420	110	13	575	120	8222
	6.1 so	3951	507	27	1	89	8	25	179	785	44	1	298	93	6008
	7.1 ne	5320	636	28	1	70	6	24	172	600	37	1	443	110	7448
	8.1 po	4406	1534	50	8	444	55	46	582	2720	184	18	751	146	10944
	9.1 út	3871	1561	55	3	365	64	50	559	2343	158	13	776	161	9979
	10.1 st	4165	1687	43	5	367	58	41	485	2085	164	16	743	136	9995
	11.1 čt	4549	1704	37	3	317	45	35	454	1698	131	20	640	173	9806
	12.1 pá	4505	1411	42	3	236	47	36	379	1358	125	12	584	129	8867
	13.1 so	3618	520	27	2	110	13	17	203	1059	55	2	341	105	6072
	14.1 ne	5771	799	26	1	83	8	28	180	639	48	0	498	107	8188
	15.1 po	5162	1773	52	1	452	58	49	623	2649	180	20	773	145	11937
	16.1 út	2985	1256	47	11	295	43	40	322	1521	96	15	565	151	7347
	17.1 st	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	18.1 čt	3589	1094	37	11	208	30	27	309	1088	84	10	437	124	7048
	19.1 pá	4536	1370	51	0	241	53	32	369	1366	116	14	538	138	8824
	20.1 so	3604	582	24	0	109	12	24	218	982	51	0	313	88	6007
	21.1 ne	5763	704	26	1	76	4	23	158	634	39	1	491	117	8037
	22.1 po	4496	1641	48	2	478	61	42	638	2759	188	23	824	150	11350
	23.1 út	3778	1330	49	1	276	37	39	342	1412	111	12	536	94	8017

24.1 st	2453	1139	49	5	351	52	11	533	2023	121	9	677	158	7581
25.1 čt	3365	1500	49	0	322	45	21	526	1895	128	15	696	129	8691
26.1 pá	4016	1341	46	3	240	45	34	382	1302	119	9	555	130	8222
27.1 so	3109	591	29	1	111	10	11	230	930	53	3	304	74	5456
28.1 ne	4953	723	38	0	84	7	19	188	633	45	1	511	79	7281
29.1 po	3997	1613	55	2	468	56	27	628	2787	168	10	797	132	10740
30.1 út	3836	1598	52	3	397	65	50	587	2431	188	17	826	120	10170
31.1 st	4179	1708	38	1	410	56	39	512	1985	158	16	828	155	10085
Součet	128334	35639	1255	78	7650	1108	932	11632	47871	3280	310	17376	3691	259156