

Jednotná koncepce měření v silniční a železniční dopravě

**Schváleno rozhodnutím ministra dopravy
dne 27. srpna 2007
č.j. : 136/2007-520-TPV/3**

1.	Úvod	3
2.	Analýza současného stavu	4
2.A	Silniční doprava	4
2.A.1	Kontrola technické způsobilosti vozidel v provozu technickými prohlídkami a měřením emisí	4
2.A.2	Kontrola technické způsobilosti vozidel v provozu silničními kontrolami	8
2.A.3	Kontrola hmotnosti vozidel	9
2.A.4	Kontrola dodržování rychlosti vozidel	11
2.A.5	Kontrola způsobilosti řidičů v silniční dopravě	12
2.A.6	Záznamové zařízení v silniční dopravě (tachografy)	14
2.A.7	Zařízení pro určení polohy pohybujícího se dopravního prostředku využívající globální navigační družicové systémy	16
2.B	Železniční doprava	17
2.B.1	Technická způsobilost motoru z hlediska úrovně emisí plyných znečišťujících látek a znečišťujících částic spalovacích motorů	18
2.B.2	Kontrola hmotnosti drážních vozidel	19
2.B.3	Kontrola rychlosti drážních vozidel	20
2.B.4	Měření geometrických parametrů trakčních vedení a interakce pantografového sběrače	21
2.B.5	Měření korozivních vlivů na ocelové a železobetonové konstrukce	22
2.B.6	Měření geometrických parametrů kolejí a výhybek	22
2.B.7	Měření a kontrola prostorové průchodnosti	23
3.	Návrhy na opatření	24
3.A	Silniční doprava	24
3.A.1	Kontrola technické způsobilosti vozidel v provozu technickými prohlídkami a měření emisí	24
3.A.2	Kontrola technické způsobilosti vozidel v provozu silničními kontrolami	25
3.A.3	Kontrola hmotnosti vozidel	25
3.A.4	Kontrola dodržování rychlosti vozidel	27
3.A.5	Kontrola způsobilosti řidičů v silniční dopravě	27
3.A.6	Záznamové zařízení v silniční dopravě (tachografy)	28
3.A.7	Zařízení pro určení polohy pohybujícího se dopravního prostředku využívající globální navigační družicové systémy	28
3.B	Železniční doprava	29
3.B.1	Technická způsobilost motoru z hlediska úrovně emisí plyných znečišťujících látek a znečišťujících částic spalovacích motorů	29
3.B.2	Kontrola hmotnosti drážních vozidel	29
3.B.3	Kontrola rychlosti drážních vozidel	29
3.B.4	Měření geometrických parametrů trakčních vedení a interakce pantografového sběrače	29
3.B.5	Měření korozivních vlivů na ocelové a železobetonové konstrukce	31
3.B.6	Měření geometrických parametrů kolejí a výhybek	32
3.B.7	Měření a kontrola prostorové průchodnosti	32
Příloha 1	Seznam zkratk	34
Příloha 2	Použitá terminologie	35

1. Úvod

Jedním z úkolů usnesení vlády ČR č. 1250/2004, kterým se stanovuje koncepce rozvoje národního metrologického systému České republiky na období do roku 2010, je vypracování, schválení a systematická realizace koncepce měření v dopravě. Měření v dopravě ovlivňuje společenský a hospodářský stav a vývoj, neboť významně souvisí s přepravou věcí a osob, s bezpečností účastníků dopravy a jejím prostřednictvím s finančními prostředky nezbytnými k udržování a rozvoji dopravních cest a dopravní infrastruktury vůbec, s finančními prostředky, které musí být vynakládány v souvislosti se zdravím obyvatelstva a ochranou životního prostředí atd. Tyto aspekty jsou významné zejména u převažujících druhů dopravy, tedy v oblasti silniční a železniční dopravy. S ohledem na to vláda v rámci výše uvedeného usnesení uložila do 30. 6. 2007 zpracovat úkol :

Ve spolupráci MPO, ÚNMZ, ČMI, Ministerstva dopravy, Ministerstva vnitra, Policie ČR a vybraných dopravců vytvořit jednotnou koncepci měření v silniční a železniční přepravě, včetně zásad volby měřidel a metod měření a požadavků na úpravu legislativy. Předložit tuto koncepci ke schválení ministru dopravy.

Přestože podle znění úkolu obsaženého v usnesení vlády je stanoveno vytvořit „Jednotnou koncepci měření v silniční a železniční přepravě“ je namísto pojmu „přeprava“ v názvu materiálu i v celém jeho znění uváděn předmět řešení odpovídající pojem „doprava“.

Podle zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách se železnici rozumí dráhy celostátní, regionální a vlečky a speciální dráha, kterou je metro. Právě vzhledem ke specifičnosti postavení metra se tento dokument touto železnici nezabývá. Dále jsou v dokumentu uváděny příklady interních předpisů největšího provozovatele celostátní dráhy. Obdobné interní předpisy musí vydávat i ostatní provozovatelé dráhy a drážní dopravy.

Na úrovni zpracovatelů uvedených v titulním listu tohoto materiálu byl specifikován návrh předmětné koncepce, který je z věcného hlediska rozdělen do dvou částí.

První z nich je analýza současného stavu měření a metrologického zabezpečení v silniční a železniční dopravě. Analýza je členěna na oblasti silniční a železniční dopravy a je zaměřena v případě jednotlivých druhů měření na hodnocení současné úrovně:

- legislativního zajištění
- technického zajištění (používaná měřidla, metodiky měření, metrologická návaznost)
- organizačního zajištění (zmocnění subjektu k měření, odborná způsobilost zaměstnanců a její prokazování, dozor nad správností měření)

Nejvýznamnější částí materiálu, navazující na analýzu je třetí část, která obsahuje návrhy na opatření. Její členění je obdobné jako v případě analytické části. Tato část rovněž obsahuje údaje týkající se dopadů na státní rozpočet a podnikatelské prostředí.

U jednotlivých opatření je stanoven gestor, spolupracující gestoři a termín jejich splnění. Plnění specifikovaných opatření je koncipováno na období od 1. 7. 2007 do 31. 12. 2011.

K materiálu jsou připojeny dvě přílohy, první uvádí seznam použitých zkratk a druhá seznam nejpoužívanějších termínů a jejich definice.

2. Analýza současného stavu

2.A. SILNIČNÍ DOPRAVA

2.A. 1. Kontrola technické způsobilosti vozidel v provozu technickými prohlídkami a měřením emisí¹⁾

Při kontrolách technického stavu vozidel se kromě metod subjektivní diagnostiky používají i měření, která však mají charakter diagnostických měření, tj. nepřímých měření veličin souvisejících s posuzovanou veličinou a sloužících k odhadu její hodnoty. Hodnoty posuzované veličiny nelze v daných podmínkách přímo měřit. U takovýchto diagnostických měření nelze exaktně popsat nejistotu měření.

a) Současné legislativní zajištění

Provádění periodických technických prohlídek včetně měření emisí organizovaných státem vyžadují tyto právními předpisy:

Úmluva o silničním provozu (Vídeň 1968) v platném znění čl. 39. Je to mezinárodní smlouva uzavřená v rámci působnosti Evropské hospodářské komise ve Vídni 8. listopadu 1968.

Směrnice Rady EU č. 96/96/ES, o sblížení zákonů členských států z hlediska periodických technických prohlídek motorových a jejich přípojných vozidel, v platném znění.

Uvedené dokumenty byly v ČR transponovány do vnitrostátních právních předpisů. Těmi jsou zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů, a jeho prováděcí předpis, kterým je vyhláška č. 302/2001 Sb., o technických prohlídkách a měření emisí vozidel ve znění pozdějších předpisů.

b) Současné technické zajištění

Stanice technické kontroly (STK):

Podle kategorií vozidel, k jejichž kontrole jsou určeny, jsou STK rozděleny takto:

- pro osobní automobily (OA)
- pro užitkové automobily (UA)
- pro traktory (T)
- kombinované

¹⁾ V mezinárodních předpisech pojem technická prohlídka zahrnuje i problematiku „měření emisí“. V ČR byly otázky měření emisí z praktických důvodů vyjmuty z pojmu „technická prohlídka“ a osamostatněny. Měření emisí dnes v ČR představuje subdodávku pro stanice technické kontroly (STK), které technické prohlídky provádějí, a to od specializovaného pracoviště, které je oprávněnou „Stanicí měření emisí“ (SME). Z uvedeného důvodu je o některých otázkách měření v STK a SME, jako předmětu této koncepce, pojednáno samostatně.

..

Tomuto rozdělení odpovídá i vybavení měřidly, kterými jsou:
 Přístroj na kontrolu tlaku vzduchu v pneumatikách s možností huštění (hustič pneumatik)
 Zařízení na kontrolu geometrie řízené nápravy (dvě provedení, pro OA a pro UA)
 Zařízení na kontrolu házivosti kol
 Přístroj na kontrolu seřízení světlometů
 Válcová zkušebna brzd (dvě provedení, pro OA a pro UA)
 Decelerometr
 Přístroj (indikátor) přítomnosti uhlovodíkového plynu
 Souprava tlakoměrů pro kontrolu vzduchových soustav vozidel (jen STK pro UA a T)

Měřidla a další zařízení potřebná k realizaci technické prohlídky jsou stanovena vyhláškou č. 302/2001 Sb. Základní charakteristiky uvedených druhů měřidel a dalších zařízení, která nemají měřicí funkci, jsou uvedeny v příloze č. 8 vyhlášky č. 302/2001 Sb.

Všechna měřidla a zařízení s měřicí funkcí určená pro STK jsou schvalována, zásady pro schvalování stanoví v návaznosti na zákon č. 56/2001 Sb. příloha č. 3 vyhlášky č. 302/2001 Sb. Pro každý výše uvedený druh měřidla a zařízení jsou stanoveny požadavky, které musí splnit, aby mohly být používány v STK.

Schvalování provádí Ministerstvo dopravy (MD) a výsledky jsou veřejně přístupné. Schválená měřidla a zařízení jsou pak zveřejňovány ve Věstníku dopravy.

Stanice měření emisí (SME):

Stanice měření emisí jsou rozděleny podle typů motorů na SME:

- pro zážehové motory
- pro zážehové motory a tyto motory upravené na pohon LPG (zkapalněný ropný plyn) nebo CNG (stlačený zemní plyn)
- pro vznětové motory
- pro vznětové motory a tyto motory poháněné CNG
- kombinované

Tomu opět odpovídá vybavení nejméně následujícími měřidly:

pro zážehové motory:

přístroj na měření otáček zážehového motoru
 přístroj na měření teploty motoru
 přístroj na měření úhlu sepnutí kontaktů přerušovače
 přístroj na měření předstihu zážehu
 přístroj pro měření emisí výfukových plynů zážehových motorů (analyzátořem)
 přístroj na komunikaci s řídicí jednotkou motoru a kontrolu řízení motoru (testerem řídicích systémů motoru)

pro vznětové motory:

přístroj na měření otáček vznětového motoru
 přístroj na měření teploty motoru
 přístroj k měření kouřivosti vznětového motoru (kouřoměřem)
 tester řídicích systémů vznětového motoru
 přístroj pro bezdemontážní kontrolu dynamického úhlu předvstřiku paliva pro motory používající LPG nebo CNG:
 přístroj na zjišťování těsnosti plynového zařízení (indikátorem /detektorem/ přítomnosti uhlovodíkového plynu)
 tester řídicích systémů plynového pohonu

Základní charakteristiky uvedených přístrojů jsou uvedeny v příloze č. 2 vyhlášky č. 302/2001 Sb. Schvalování pro použití ve SME podléhá z vyjmenovaných přístrojů

pouze analyzátory výfukových plynů a kouřoměry, a to podle stejných zásad, jako přístroje pro STK (příloha č. 3. vyhlášky č. 302/2001 Sb.).

V roce 2006 nabylo účinnosti Nařízení vlády č. 464/2005 Sb., kterým se stanoví technické požadavky na měřidla. Toto nařízení transponuje směrnici Evropského parlamentu a Rady 2004/22/ES, o měřidlech a stanovuje technické požadavky mimo jiné i na analyzátory výfukových plynů.

Výrobce těchto nově vyráběných měřidel musí zajistit opatření měřidla splňujícího požadavky výše uvedeného nařízení vlády označením CE a doplňkovým metrologickým označením.

Metodiky měření

Za účelem dosažení jednotnosti měření, jsou složitější měření vyžadující dodržení určitých podmínek a postupů, pokryta diagnostickými metodikami.

Stanice technické kontroly:

Technologie kontroly vozidla je popsána kontrolními úkony, které ve své části "způsob kontroly" odkazují v případě složitějších měření na příslušné diagnostické metodiky. Ty jsou produktem výzkumu a vývoje zadaného MD, a pro použití v STK byly MD schváleny.

Stanice měření emisí:

Technologie kontroly emisního chování vozidla není univerzální, je závislá na generaci emisního systému a na zvláštích značky nebo typu vozidla (motoru). Základní rozsah technologie kontroly vozidel vymezuje vyhláška č. 302/2001 Sb., konkrétní provedení pak závisí na značce nebo typu vozidla (motoru). Metodiky měření jsou proto zpracovány jen pro měření analyzátozem výfukových plynů a kouřoměrem, která mají univerzální charakter, a jsou zveřejněny ve Věstníku dopravy.

Metrologická návaznost

Měřidla používaná v STK a SME jsou zařazena do kategorie pracovních měřidel, vyjma měřidel tlaku v pneumatikách silničních motorových vozidel používaných v STK. Tato měřidla byla zařazena vyhláškou č. 345/2002 Sb., kterou se stanoví měřidla k povinnému ověřování a měřidla podléhající schválení typu, ve znění pozdějších předpisů, mezi stanovená měřidla. V rámci výzkumně-vývojových úkolů zadaných MD byly vyvinuty i metodické postupy kalibrace pro všechny druhy zařízení používaných v STK a SME.

Stanice technické kontroly:

Pro všechny STK platí jednotný metrologický řád, uvedený v příloze č. 9 vyhlášky č. 302/2001 Sb., který obsahuje všechny potřebné pokyny k zajištění správnosti měřidel. Uvádí kategorizaci měřidel, lhůty kalibrace jednotlivých druhů měřidel, stanoví povinnost vést metrologickou evidenci a pravidla provozní údržby a kontroly měřidel. Metrologickou návaznost měřidel STK zajišťují v souladu s § 54 odst. 6 zákona č. 56/2001 Sb. a návazně § 11 odst. 6 vyhlášky č. 302/2001 Sb. osoby (metrologická střediska) pověřené k tomu MD. V současné době jsou to dvě právnické osoby.

Stanice měření emisí:

SME na rozdíl od STK nejsou jednoúčelová pracoviště. Pro měření emisí se obecně využívá služeb automobilového opravárenství, tedy služeb pracovišť zabývajících se diagnostikou a opravami vozidel a jejich motorů. Z hlediska metrologického jsou SME navázány na metrologický pořádek organizace, které je provozují. Zákon č. 56/2001 Sb.

proto stanoví pouze povinnost metrologického zajištění SME (§ 44 odst. 6) s odpovídajícím zmocněním pro prováděcí právní předpis (§ 45 odst. 6). V § 2 odst. 5 pak vyhláška č. 302/2001 Sb. stanoví, že "kalibraci měřidel SME provádějí metrologická (servisní) střediska dodavatelů těchto přístrojů nebo firmy k této činnosti oprávněné nebo autorizované".²⁾ Lhůty kalibrace stanoví příloha č. 2 vyhlášky č. 302/2001 Sb. Metrologické zajištění příslušného pracoviště je nezbytnou podmínkou pro získání osvědčení a oprávnění k provozování SME.

c) *Současné operativní zajištění*

Zmocnění subjektu k měření

STK i SME mohou provozovat činnost jen na základě uděleného oprávnění a osvědčení k této činnosti. Oprávnění uděluje žadateli o provozování stanice příslušný orgán státní správy na základě splnění všech podmínek stanovených zákonem č. 56/2001 Sb. před zahájením výstavby pracoviště. Osvědčení udělí příslušný orgán státní správy nositeli oprávnění tehdy, splňuje-li jím vybudované pracoviště všechny podmínky stanovené zákonem č. 56/2001 Sb. a vyhláškou č. 302/2001 Sb. k provozování stanice. Splnění podmínek se ověřuje závěrečnou expertízou, kterou provádějí organizace oprávněné k tomu MD. Příslušnými orgány státní správy jsou ve věcech STK krajské úřady, ve věcech SME úřady obcí s rozšířenou působností.

Odborná způsobilost zaměstnanců a její prokazování

Kontrolní činnost v STK a SME mohou provádět jen oprávněné osoby, tj. osoby, které jsou nositeli příslušného osvědčení.

Stanice technické kontroly (STK):

Výkonnými pracovníky STK, kteří zabezpečují kontroly technického stavu vozidel včetně příslušných měření, jsou kontrolní technici. Jsou to pracovníci, kteří splňují kvalifikační požadavky stanovené v § 60 odst. 2 zákona č. 56/2001 Sb. Podmínky konání kurzu, osnovu výuky, zkušební řád a vzor osvědčení stanoví zákon č. 56/2001 Sb. a vyhláška č. 302/2001 Sb. Kurzy pořádají organizace pověřené k tomu MD.

Stanice měření emisí (SME):

Výkonnými pracovníky, kteří provádějí měření emisí, jsou mechanici SME. Jsou to pracovníci, kteří splňují kvalifikační požadavky stanovené v § 69 odst. 2 zákona č. 56/2001 Sb., úspěšně absolvovali základní kurz mechanika a získali osvědčení mechanika, které se dnes vydává na dobu neurčitou.

²⁾ U schvalovaných přístrojů pro SME je prostřednictvím požadavků na ně stanovena podmínka schválení proto, aby dodavatel schvalovaného typu přístroje měl podmínky pro servisní a metrologické zajištění těchto přístrojů. Kontrolovány jsou i kalibrační postupy pro konkrétní druh přístroje.

Další podmínkou je, aby mechanik, který zabezpečuje měření emisí vozidel s řízeným emisním systémem, byl zaškolen na určitou značku vozidla nebo skupinu značek vozidel. Základní kurzy mechanika jsou podle druhu emisního systému motoru buď pro zážehové, nebo pro vznětové motory. Nadstavbovým školením je pak kurz pro motory upravené na pohon plynem (LPG, CNG). Podmínky konání kurzů, osnovy výuky, zkušební řád a vzor osvědčení, která jsou trojího druhu podle typu kurzu, stanoví zákon č. 56/2001 Sb., a vyhláška č. 302/2001 Sb.. Kurzy pořádají organizace pověřené k tomu MD. Aby nedocházelo v oblasti kontroly vozidel s řízenými emisními systémy k diskriminaci

nesmluvních opraven vůči smluvním (značkovým) opravnám, byl MD s využitím ustanovení

§ 23 odst. 7 vyhlášky č. 302/2001 Sb., zorganizován systém víceúrovňového školení mechaniků ve Školících zařízeních pro diagnostiku a opravy emisních systémů vozidel (ŠZD),

prostřednictvím kterého mohou mechanici rozšiřovat svou kvalifikaci pro měření emisí různých značek vozidel. ŠZD musí mít ke své činnosti pověření MD.

Dozor nad správností měření

Dozor nad činností STK a SME, tedy i nad správností měření, je organizován ze zákona č. 56/2001 Sb., § 81 až 84 (státní odborný dozor). Státní odborný dozor nad STK vykonávají krajské úřady, nad SME pak obecní úřady obcí s rozšířenou působností. Tyto orgány k zajištění této činnosti mohou využívat i znalce nebo znalecké organizace. Státní odborný dozor nad činností obou druhů stanic vykonává také MD. Při kontrolní činnosti postupují kontrolní orgány podle zákona č. 552/1991 Sb., o státní kontrole, ve znění pozdějších předpisů. Sankce za nedodržení podmínek pro provozování STK a SME stanoví zákon č. 56/2001 Sb.

2.A.2 Kontrola technické způsobilosti vozidel v provozu silničními technickými kontrolami

Vyhovující technický stav vozidel je jednou z nutných podmínek pro zajištění potřebné míry bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích.

Povinnost řidičů užít vozidlo, které splňuje technické podmínky stanovené zvláštním právním předpisem, je legislativně stanovena v § 5 odst. 1, písm. a) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů. Silniční technickou kontrolou se rozumí orgány neoznámená, a tudíž neočekávaná technická kontrola vozidel provozovaných na území ČR, prováděná orgány nebo pod jejich dohledem na veřejné pozemní komunikaci“ (dále jen „silniční kontrola“).

Policie ČR provádí silniční kontroly na základě zmocnění vyplývající ze zákona č. 56/2001 Sb., a v souladu se směrnicí 2000/30/ES a Celní správa ČR na základě zmocnění § 6 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů.

a) Současné legislativní zajištění

Provádění kontroly technického stavu v provozu na komunikacích včetně měření emisí je vyžadováno těmito právními předpisy:

- zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů,
- vyhláška č. 341/2002 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů,
- Směrnice Evropského parlamentu a Rady č. 2000/30/ES, o silničních technických kontrolách užitkových vozidel provozovaných ve Společenství, ve znění směrnice 2003/26/ES.

*b) Současné technické zajištění**Používaná měřidla*

Zařízení k měření teploty na povrchu disku kola (za účelem zjištění, zda nedochází k enormnímu ohřívání jednotlivých součástí brzd)

Zařízení pro měření hloubky hlavních dezénových drážek

Zařízení pro měření vůle zařízení sloužící ke spojování jednotlivých vozidel (vůle na točně, průměr čepu návěsu apod.)

Zařízení ke zjištění nastavení hodnoty omezovače a ověření jeho funkce

Metodiky měření

Centrum služeb pro silniční dopravu zpracovalo „Metodickou příručku pro provádění silničních technických kontrol užitkových vozidel“.

*c) Současné operativní zajištění**Zmocnění subjektu k měření*

Technický stav silničních vozidel v provozu na pozemních komunikacích je oprávněna v rámci dohledu nad bezpečností silničního provozu kontrolovat dle zmocnění zákona č. 56/2001 Sb., § 36 odst. 4 Policie České republiky (Policie ČR) a podle § 6 zákona č. 361/2000 Sb., i celníci. Řidič motorového vozidla je povinen na výzvu policisty nebo celníka podrobit vozidlo kontrole největší přípustné hmotnosti na nápravu, největší přípustné hmotnosti vozidla nebo jízdní soupravy nebo technického stavu vozidla nebo jízdní soupravy.

Dle § 37 písm. b), zákona č. 56/2001 Sb., je každé vozidlo které poškozuje životní prostředí nad míru stanovenou prováděcím právním předpisem, technicky nezpůsobilé k provozu.

Ve vztahu ke kontrole technického stavu vozidel podle čl. 5 odst. 2 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/30/ES o silničních technických kontrolách užitkových vozidel provozovaných ve Společenství, ve znění směrnice 2003/26/ES chybí oprávnění policisty nařídít kontrolu v STK.

Odborná způsobilost zaměstnanců a její prokazování

Policisté Policie ČR jsou v současné době odborně školeni na danou problematiku silniční kontroly ve spolupráci s MD a Centrem služeb pro silniční dopravu, kdy po absolvování a úspěšném složení zkoušky policista obdrží certifikát. Celníci nebyli v současné době zapojeni do žádného odborného školení.

2.A.3 Kontrola hmotnosti vozidel

Dodržování stanovených parametrů týkajících se hmotnosti vozidel je důležité zejména z důvodů omezené zatížitelnosti pozemních komunikací a mostních objektů. Při překročení těchto parametrů by došlo k jejich nadměrnému přetěžování a mohlo by také dojít k ohrožení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích. Jízdy přetížených vozidel poškozují vozovky a mostní konstrukce a jsou nebezpečné pro ostatní účastníky silničního provozu

a) Současné legislativní zajištění

Kontrolní vážení silničních motorových vozidel kategorií N2, N3 a jejich jízdních souprav s přípojnými vozidly kategorií O2, O3 a O4 se provádí podle § 38a až § 38c

zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů. Postup vážení je specifikován v § 51a až § 51c prováděcí vyhlášky č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů a dále v zákoně č. 361/2000 Sb. Ustanovení platných právních předpisů se nejví jako terminologicky jednotné.

b) Současné technické zajištění

Používaná měřidla

Mobilní a statická vážicí zařízení (jedná se o váhy s neautomatickou, případně automatickou činností)

Metodiky měření

Obecně závazné metodiky postupu měření nejsou zpracovány, a to vzhledem ke skutečnosti, že vážení provádějí tři subjekty (Policie ČR, celní úřady, Centrum služeb pro silniční dopravu) používající vlastních metodik. Pro Policii ČR je vlastní metodika postupu při vážení upravena interním aktem řízení, který je závazný pouze pro příslušníky Policie ČR. MD a Celní správa ČR používají metodický pokyn Českého metrologického institutu MP 009-04 „Přenosné měřicí zařízení pro zjišťování zatížení na kolo, zatížení na nápravu a celkové hmotnosti silničních vozidel pro účely kontroly provozu na pozemních komunikacích“.

Dosud není zpracován systém pokrytí silniční sítě kontrolními vahami (včetně využití dynamického vážení). To se projevuje mimo jiné i v požadavku Policie ČR zvýšit zajižďku ke kontrolnímu vážení z 8 km dané zákonem č. 13/1997 Sb., na 20 km.

Metrologická návaznost

Metrologickou návaznost zajišťuje formou ověřování stanovených měřidel v oblasti hmotnosti ČMI.

c) Současné operativní zajištění

Zmocnění subjektu k měření

Zmocnění ke kontrole maximální přípustné hmotnosti na nápravu, maximální přípustné hmotnosti vozidla nebo jízdní soupravy, nebo technického stavu vozidla, nebo jízdní soupravy pro Policii ČR je obsaženo v ustanovení zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, § 124 odst. 9 písm. i), dále pak v § 6 odst. 10 je obsaženo zmocnění pro Policii ČR a celníky.

Problematiku dále upravuje § 38a odst. 2 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, podle kterého kontrolní vážení:

- a) zajišťuje správce pozemní komunikace v součinnosti s Policíí ČR nebo celními úřady,
- b) provádí Policie ČR nebo celní úřady samostatně.

Kontrolní vážení zahrnuje kontrolu největší povolené hmotnosti silničního vozidla, kontrolu největší povolené hmotnosti na nápravu a skupiny náprav vozidla, další hmotnostní poměry vozidla a kontrolu největších povolených rozměrů vozidel a jízdních souprav. Předepsané hodnoty kontrolovaných parametrů vozidla jsou stanoveny vyhláškou č. 341/2002 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích.

Odborná způsobilost zaměstnanců a její prokazování

Odborná způsobilost není zatím vyžadována – pracovníci správců komunikací jsou pouze proškolení v dané problematice. Příslušníci Policie ČR a Celní správy ČR byli odborně proškoleni firmou, která dodala příslušné zařízení, vlastní školicí středisko pro měření hmotnosti vozidel však Policie ČR ani Celní správa ČR nemají.

Dozor nad správností měření

Dozor nad správností měření je prováděn v rámci vlastní kontrolní činnosti zúčastněných subjektů.

2.A.4 Kontrola dodržování rychlosti vozidel

Dodržování stanovené nejvyšší dovolené rychlosti je důležité pro zachování potřebné míry bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích. Legislativně je dovolená rychlost jízdy stanovena dvěma způsoby :

- obecně výčtem povinností, které musí řidič dodržet (§ 18 odst. 1 a 2 zákona č. 361/2000 Sb.),
- maximální hodnotou, kterou za daných podmínek nesmí řidič překročit (§ 18 odst. 3 až 9 zákona č. 361/2000 Sb.).

a) Současné legislativní zajištění

Oblast kontroly dodržování nejvyšší dovolené rychlosti je upravena v zákoně č. 361/2000 Sb., ve znění zákona č. 411/2005 Sb. Kromě toho zákon č. 505/1990 Sb., o metrologii, ve znění pozdějších předpisů, umožňuje autorizovat další subjekty k výkonu úředního měření rychlosti vozidel.

b) Současné technické zajištění*Používaná měřidla*

Stacionární a mobilní rychloměry.

Metodiky měření

Pro Policii ČR je metodika postupu při měření rychlosti upravena interním aktem řízení, který je závazný pouze pro příslušníky Policie ČR.

Vzhledem k tomu, že obecní policie jsou zřizovány v samostatné působnosti obcí, nedisponuje v ČR žádný subjekt centrální pravomocí metodicky usměrňovat činnost obecní (městské) policie. Ministerstvo vnitra sice vydává metodické pomůcky k některým právním otázkám, ty však nejsou pro obecní policii závazné, slouží spíše jako návod, který může, ale nemusí být aplikován.

Subjekty autorizované pro výkon měření rychlosti silničních vozidel používají „Postup měření rychlosti silničních motorových vozidel“, který je zpracován na základě technické dokumentace k příslušnému silničnímu rychloměru a schválen orgánem, který provádí technické posouzení autorizovaného subjektu.

Metrologická návaznost

Metrologickou návaznost silničních rychloměrů zajišťuje formou ověřování stanovených měřidel ČMI a příslušná autorizovaná metrologická střediska.

c) *Současné operativní zajištění*

Zmocnění subjektu k měření

Podle § 79 odst. 8 zákona č. 361/2000 Sb., je k měření oprávněna Policie ČR a obecní policie, obecní policie přitom postupuje v součinnosti s Policií ČR.

K součinnosti mezi Policií ČR a obecními policiemi dochází na základě vzájemné dohody (písemné nebo ústní) spočívající v tom, kdy a kde bude prováděno měření rychlosti jednotlivými subjekty. Cílem této dohody je zamezit, aby byli občané na krátkém úseku pozemní komunikace obtěžováni měřením jak ze strany Policie ČR, tak i ze strany obecní policie.

Odborná způsobilost zaměstnanců a její prokazování

Příslušníci Policie ČR jsou odborně připravováni v rámci rezortního vzdělávání ve specializačních kurzech. Každý policista, který provádí měření pomocí měřicího zařízení RAMET po složení zkoušky obdrží „certifikát“. Výrobce měřicího zařízení je dále prováděno proškolení vybraných policistů, kteří jsou oprávněni k proškolení dalších policistů k obsluze měřicího zařízení. Od výrobce obdrží certifikát „oprávnění ke školení obsluhy“.

Podle zákona č. 553/1991 Sb., o obecní policii, ve znění pozdějších předpisů, za školení a výcvik strážníků odpovídá obec. Vlastní školení správné obsluhy přístrojů zajišťují většinou soukromé firmy, které příslušná měřidla prodávají.

Úřední měřiči, kteří jsou autorizováni ÚNMZ pro výkon úředního měření rychlosti silničních motorových vozidel, musí předložit certifikát odborné způsobilosti k tomuto výkonu vydaný akreditovanou osobou, která je akreditována k tomu, aby mohla vystavit příslušný certifikát způsobilosti.

Dozor nad správností měření

Dozor nad správností měření je prováděn v rámci vlastní kontrolní činnosti Policie ČR. U obecní policie disponuje vlastními kontrolními nástroji obec jako její zřizovatel. Dozor nad správností měření úředních měřičů rychlosti silničních motorových vozidel provádí ÚNMZ ve spolupráci s ČMI.

2.A.5 Kontrola způsobilosti řidičů v silniční dopravě

Věnovat se plně řízení vozidla a sledovat situaci v provozu na pozemních komunikacích patří mezi základní povinnosti řidiče. Z hlediska bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích je proto nezbytné, aby byl řidič pro plnění těchto povinností řádně způsobilý a jeho schopnost adekvátně reagovat na situace v silničním provozu nebyla omezena v důsledku požití alkoholického nápoje nebo návykové látky.

Legislativně je zákaz řízení vozidla pod vlivem alkoholického nápoje nebo jiné návykové látky upraven v § 5 odst. 2 zákona č. 361/2000 Sb.

a) *Současné legislativní zajištění*

Povinnost řidičů podrobit se vyšetření ke zjištění, zda není pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky vyplývá ze zákona č. 361/2000 Sb.

b) *Současné technické zajištění*

Používaná měřidla

Alkoholtester

Detekční trubičky

Metodiky měření

Obecně závazné metodiky postupu měření nejsou zpracovány, a to vzhledem ke skutečnosti, že měření obsahu alkoholu popř. jiných návykových látek provádějí dva subjekty.

Pro Policii ČR je vlastní metodika postupu při měření obsahu alkoholu popř. jiných návykových látek v těle řidiče upravena interním aktem řízení, který je závazný pouze pro příslušníky Policie ČR.

Vzhledem k tomu, že obecní policie jsou zřizovány v samostatné působnosti obcí, nedisponuje v ČR žádný subjekt centrální pravomocí metodicky usměrňovat jejich činnost. Neexistuje tedy ani jednotné metodické řízení v oblasti měření obsahu alkoholu, popř. jiných návykových látek, v těle řidiče.

Metrologická návaznost

Metrologická návaznost alkoholtesterů je zajišťována ověřováním, vzhledem k tomu, že tato měřidla jsou vyhlášena jako stanovená a provádí jí ČMI.

c) *Současné operativní zajištění*

Zmocnění subjektu k měření

Dle zmocnění zákona č. 361/2000 Sb., § 5, odst. 1, písm. f) a g) je řidič povinen podrobit se na výzvu policisty nebo strážníka obecní policie vyšetření podle zvláštního právního předpisu ke zjištění, zda není ovlivněn alkoholem, nebo jinou návykovou látkou.

Podle § 16 odst. 4 zákona č. 379/2005 Sb., o opatřeních k ochraně před škodami působenými tabákovými výrobky, alkoholem a jinými návykovými látkami a o změně souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů, provádí orientační vyšetření útvary Policie ČR a obecní policie. Lékařské vyšetření provádí zdravotnická zařízení k tomu odborně a provozně způsobilá dechovou zkouškou a odběry vzorků biologického materiálu.

Odborná způsobilost zaměstnanců a její prokazování

Postup při provádění kontroly způsobilosti řidičů není obecně upraven.

Pro Policii ČR je vlastní metodika postupu upravena interním aktem řízení, který je závazný pouze pro příslušníky Policie ČR.

Problematika speciálního školení strážníků obecní policie ve vztahu k orientačnímu měření obsahu alkoholu, popř. jiných návykových látek v těle, v současné době žádný právní předpis neupravuje.

Dozor nad správností měření

Dozor nad správností měření je u Policie ČR prováděn v rámci vlastní kontrolní činnosti Policie ČR.

U obecní policie disponuje vlastními kontrolními nástroji obec jako její zřizovatel.

2.A.6 Záznamová zařízení v silniční dopravě (tachografy)

Záznamové zařízení v silniční dopravě (dále jen „tachograf“) je zařízení způsobilé k montáži do silničních vozidel sloužící k automatickému nebo poloautomatickému zobrazení, a záznamu podrobností o pohybu těchto vozidel a o režimech činnosti jejich řidičů.

a) Současné legislativní zajištění

Jedná se o legislativu celoevropsky harmonizovanou a to:

v rámci Evropy a některých mimoevropských států:

Evropskou dohodou o práci osádek vozidel v mezinárodní dopravě (AETR), v platném znění (vyhláška č. 108/1976 Sb., vyhláška č. 82/1984 Sb.), na kterou navazuje

v Evropské unii:

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006, o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85.

Toto nařízení nabylo jako celek účinnosti dne 11. dubna 2007; nahrazuje nařízení Rady (EHS) č. 3820/85, v platném znění, a mění obsah nařízení Rady (EHS) č. 3821/85, v platném znění. Oproti dohodě AETR předpis Evropské unie upravuje oblast sociální legislativy i ve vnitrostátní dopravě.

Nařízení Rady (EHS) č. 3821/85, o záznamovém zařízení v silniční dopravě v platném znění.

Problematiku tachografů komplexně řeší dodatek č. 2 k Dohodě AETR (sdělení MZV č. 80/1994 Sb.), v EU pak nařízení Rady (EHS) č. 3821/85, v platném. Úpravou specifické problematiky digitálních tachografů se po technické stránce zabývá nařízení Komise (ES) č. 1360/2002 ze dne 13. června 2002, kterým se posedmé přizpůsobuje technickému pokroku nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovém zařízení v silniční dopravě.

Harmonizovaná problematika tachografů podle výše uvedených nadnárodních předpisů je transponována do českého právního řádu. A to, pokud se týká:

a) vozidel a tachografů

zákonem č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů,

vyhláška č. 341/2002 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů,

vyhláška č. 302/2001 Sb., o technických prohlídkách a měření emisí vozidel, ve znění pozdějších předpisů,

b) užívání tachografů

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

vyhláška č. 478/2000 Sb., kterou se provádí zákon o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů.

c) metrologické zajištění

zákon č. 505/1990 Sb., o metrologii, ve znění pozdějších předpisů,

vyhláška č. 345/2002 Sb., kterou se stanoví měřidla k povinnému ověřování a měřidla podléhající schválení typu, ve znění pozdějších předpisů.

b) Současné technické zajištění

Používaná měřidla

analogové a digitální tachografy

Tyto přístroje jako součást technického vybavení vozidel musí splňovat náležitosti výše uvedených právních předpisů, musí být podle nich homologovány a po montáži na vozidlo prvotně a potom následně ověřovány ve lhůtách stanovených těmito předpisy.

Metodiky měření

Tachograf je automaticky nebo poloautomaticky pracující technický celek. Měření je proto determinováno funkcemi tachografu. Vše podstatné na tachografu je plombováno. Úkolem obsluhy vozidla je pouze vkládání a vyjímání záznamového media a volba režimu činnosti osádky, kterou obsluha volí z připravených možností (jiné práce, pohotovost, odpočinek); režim činnosti „řízení“ je u řidiče automaticky zaznamenáván uvedením vozidla do pohybu.

Metrologická návaznost

Metrologická návaznost je zabezpečena používáním speciálních etalonových zkušebních zařízení, která jsou ve lhůtách 2 let navazována na etalony ČMI. Metodiky ověřování jsou zpracovány ČMI ve spolupráci se zástupci výrobců tachografů a vydány jako technický předpis metrologický TPM 5210. Ověřování tachografů v rozsahu stanoveném právními předpisy provádějí autorizovaná metrologická střediska (AMS), která jsou k této činnosti autorizovaná Úřadem pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví podle zákona č. 505/1990 Sb., o metrologii, a to po prověření jejich metrologické, technické a personální způsobilosti. Kvalifikace zaměstnanců ČMI a AMS provádějících ověřování tachografů je zajištěna proškolením u zástupců výrobců tachografů a doložena certifikáty vydanými akreditovanou osobou nebo osvědčeními vydanými ČMI.

c) Současné organizační zajištění*Zmocnění subjektu k měření*

Měření se provádí na vozidlech specifikovaných vyhláškou č. 341/2002 Sb. (s odkazem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006) zcela automaticky. Uživatel měřidla nemá možnost do procesu měření vstupovat. Konstrukce a instalace měřidla to neumožňují. Měření (záznam režimu činnosti osádky) není proto prováděno na základě zmocnění nebo svobodné vůle, ale na základě povinnosti vyplývající ze zákona.

Odborná způsobilost zaměstnanců a její prokazování

V oblasti nároků na odbornou způsobilost zaměstnanců (osádek vozidel) nejsou žádné specifické požadavky na odbornou způsobilost k měření, neboť to probíhá automaticky nezávisle na obsluze. Prakticky hlavním požadavkem s tím souvisejícím je znalost obsluhy tachografu, popsané v návodě na obsluhu tachografu, která je i součástí školení osádek pro používání a obsluhu vozidla a jeho zařízení. Tato způsobilost se neprokazuje.

Dozor nad správností měření

Dozor nad používáním/provozem vozidla a tachografu, je vykonáván subjekty a orgány zmocněnými k výkonu kontrolní činnosti v provozu zákonem č. 56/2001 Sb, ve znění pozdějších předpisů a v silniční dopravě zákonem č. 111/1994 Sb., ve znění pozdějších předpisů, kterými jsou STK, Policie ČR, Ministerstvo dopravy, dopravní úřady, Inspektorát bezpečnosti práce a Celní správa ČR. V případě analogových tachografů je možno kontrolu činnosti osádky provést na základě vizuální kontroly záznamových listů řidiče vozidla, v případě digitálních tachografů po stažení záznamu z karty řidiče, event. z paměti tachografu pomocí čtečky karet, stahovacím klíčem, ap.

V případě digitálních tachografů kromě toho, že záznam je uložen v digitální formě v paměti tachografu a na kartě řidiče(ů), k jejichž stažení je nezbytné speciální čtecí zařízení, stahovací klíč nebo přenosná výpočetní technika vybavená příslušným softwarem, lze provést i tisk záznamu z karty řidiče a z paměti tachografu.

Kontrolní orgány jsou v současné době vybavovány zařízeními umožňujícími elektronické stažení dat⁴).

2.A.7. Zařízení pro určení polohy pohybujícího se jakéhokoli dopravního prostředku využívajícího globální navigační družicové systémy

Současné globální družicové navigační systémy (GNSS) poskytují uživatelům služby určování polohy spočívající v příjmu signálů družic uživatelským přijímačem umístěným na jakémkoli dopravním prostředku. Tyto systémy ale neposkytují uživatelům garantované služby.

Některé aplikace vyžadující záruku bezpečnosti, u kterých by v souvislosti s požadavkem spolehlivosti kladeným na funkci systému mohly být ohroženy lidské životy, svými nároky dosud převyšují možnosti stávajících GNSS systémů (GPS, GLONASS).

To je jeden z hlavních důvodů, který vede jednak k modernizaci stávajících GNSS systémů (GPS III), k jejich rozšiřování (EGNOS, WAAS) a v neposlední řadě ke vzniku nového systému Galileo.

Zavádění technologie GNSS do aplikací se zárukami bezpečnosti vyžaduje řešení celé řady složitých problémů souvisejících s průkazným zajištěním mnoha funkčních, spolehlivostních a bezpečnostních charakteristik jednotlivých komponentů, subsystémů, ale i výsledných celých systémů.

Jednotlivé aplikace se tak budou diametrálně odlišovat v systémových požadavcích kladených na polohovou informaci poskytovanou navigačním přijímačem. Vlastnosti aplikací vyžadujících vynikající výkonové parametry a záruky bezpečnosti, budou záviset také na vhodné konstrukci uživatelského zařízení (přijímače).

Přestože koncepce metrologie je určena pro pozemní dopravu, je třeba zmínit globální druhy dopravy – civilní letectví a námořní doprava, u kterých je tato problematika řešena na celosvětové úrovni.

Veškerá pozemní i palubní navigační a komunikační zařízení, používaná v civilním letectví, tedy i přístroje využívající družice, podléhají certifikaci buď národních úřadů, kterým je pro ČR Úřad pro civilní letectví, nebo kde je tak dohodnuto mezinárodní smlouvou, nadnárodních úřadů, jakým je pro Evropu "European Aviation Safety Agency - EASA", která je zřízena pro členské státy EU.

Obdobně je v námořní dopravě řešena tato problematika předpisy IMO a na evropské úrovni směrnicí Rady 96/98/ES a směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2002/59/ES (článek 10). Požadavky na výcvik osob podle Úmluvy STCW jsou pak do české národní legislativy implementovány zákonem č. 61/2000 Sb., o námořní plavbě a vyhláškou č. 450/2000 Sb. Zvláštní požadavky na výcvik námořních posádek se zde nepředpokládají.

a) Současné legislativní zajištění

Nařízení Rady (ES) č. 1321/2004 ze dne 12. července 2004 o zřízení řídicích struktur pro evropské družicové navigační programy v článku 2 odst. 1 je v bodě h) uvádí, že Úřad pro dohled nad systémy GNSS (úřad) zajistí, aby prvky systému měly řádná osvědčení; zmocní příslušné oprávněné osvědčující orgány vydávat odpovídající osvědčení a sledovat plnění souvisejících norem a technických požadavků.

⁴) *Pro stahování dat jsou použitelná etalonová zkušební zařízení, která umožní identifikovat mimo jiné i vlastníka měřidla, zásahy do měřidla, nastavení parametrů včetně nastavení omezovače rychlosti atd.*

Dále je v článku uvedeno, že úřad působí jako evropský akreditační orgán pro GNSS. V tomto nařízení není vymezena přesná působnost úřadu ve vztahu koordinace s členskými státy.

Úřad ve svém plánu práce na rok 2007 a 2008 počítá s předběžnou identifikací požadavků na certifikaci Galileo a vytvoří a bude definovat certifikační plán pro všechny prvky systému za koordinace s příslušnými certifikačními orgány. Dále ve zmíněném plánu práce počítá s identifikací požadavků na normalizaci systému Galileo a přijímačů a bude definovat normalizační plán za koordinace s příslušnými normalizačními orgány s cílem přijmout společné celosvětové normy (tam kde je to žádoucí).

b) *Současné technické zajištění*

Není stanoveno.

c) *Současné organizační zajištění*

Není stanoveno.

2.B ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA

Nařízení vlády č. 133/2005 Sb., o technických požadavcích na provozní a technickou propojenost evropského železničního systému zapracovává příslušné předpisy Evropských společenství (Články 2 a 4, 8 až 16, 18 a 20 Směrnice Evropského parlamentu a Rady č. 2001/16/ES o interoperabilitě konvenčního železničního systému, ve znění Směrnice Evropského parlamentu a Rady č. 2004/50/ES. Články 2 a 4, 8 až 16, 18 a 20 Směrnice Rady č. 1996/48/ES o interoperabilitě transevropského vysokorychlostního železničního systému, ve znění Směrnice Evropského parlamentu a Rady č. 2004/50/ES.) a upravuje technické požadavky na součásti a subsystémy evropského železničního systému, (§ 3a odst. 3 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, dále jen „zákon č. 266/1994 Sb.“) a podmínky pro pověření právnické osoby k činnostem při posuzování shody a vhodnosti použití stanovených výrobků podle § 11, 11a a § 12 odst. 4, zákona č. 22/1997 Sb., o technických požadavcích na výrobky a o změně a doplnění některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

2.B.1 *Technická způsobilost motoru z hlediska úrovně emisí plynných znečišťujících látek a znečišťujících částic ze spalovacích motorů*

a) *Současné legislativní zajištění*

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 97/68/ES (dále jen Směrnice), kterou implementuje zákon č. 266/1994 Sb. § 43a odst. 1. Požadavky na přípustné emise podle odstavce 5 zmíněného paragrafu stanovuje vyhláška č. 209/2006 Sb., o požadavcích na přípustné emise znečišťujících látek ve výfukových plynech spalovacího hnacího motoru drážního vozidla (dále jen „vyhláška č. 209/2006 Sb.“).

b) *Současné technické zajištění*

Používaná měřidla

Dynamometr pro zkoušky motorů

Vyhříváný plamenoionizační detektor (HFID) k určení HC vyhříváný tak, aby se teplota plynu udržovala na hodnotě 463 K (190°C) ± 10 K

Analyzátoři NDIR k určení CO a CO₂

Analyzátoři (H)CLD k určení NO_x

System pro stanovení částic s ředěním

Analytické váhy

Metodiky měření

Popsány ve Směrnici, příloha III

Metrologická návaznost

Je zajištěna prostřednictvím ČMI a to cestou ověřování předmětných měřidel jako stanovených, nebo kalibrací prostřednictvím etalonů a certifikovaných referenčních materiálů (CRM kalibrační plyny).

c) *Současné operativní zajištění*

Zmocnění subjektu k měření

Podle vyhlášky č. 209/2006 Sb., příloha č. 4 a § 43a, odst.4 zákona č. 266/1994 Sb., provádí měření právnické osoby pověřené MD podle ustanovení přílohy III a dodatku 3 k příloze VII Směrnice ve znění Směrnice 2002/88/ES a Směrnice 2004/26/ES.

Odborná způsobilost zaměstnanců a její prokazování

Provádí se na základě Podmínek pro pověřování právnických osob podle § 43a, odst. 4. zákona č. 266/1994 Sb.

Dozor nad správností měření

Dozor nad měřením provádí MD v rámci výkonu vrchního státního dozoru ve věcech drah a Drážní úřad v rámci výkonu státního dozoru ve věcech drah.

2.B.2 Kontrola hmotnosti drážních vozidel

Podle ustanovení § 12 odst. 1 vyhlášky č.177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „vyhláška č. 177/1995 Sb.“) se tratě dráhy celostátní, dráhy regionální a vlečky zařazují do traťových tříd zatížení. Traťové třídy zatížení jsou definovány pomocí maximálních parametrů modelového drážního vozidla: hmotností na nápravu, hmotností na jednotku délky a uspořádáním náprav podvozku. Hodnoty pro určování traťových tříd jsou obsaženy v příloze č. 6. Požadavky hmotnosti na nápravu a kolo drážního vozidla stanoví příloha č. 3, část I, bod 10.1 až 10.3 vyhlášky č.173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „vyhláška č. 173/1995 Sb.“).

a) *Současné legislativní zajištění*

Pro vozidla - vyhláška č. 173/1995 Sb.,

Pro tratě dráhy – vyhláška č. 177/1995 Sb.

b) *Současné technické zajištění**Používaná měřidla*

Váhy s neautomatickou činností – kolejové váhy

Metodiky měření

Metodiky měření se řídí předpisy ČMI, manuály a další dokumentací výrobců předmětných kolejových vah.

Metrologická návaznost

Je zajištěna formou ověřování předmětných měřidel jako stanovených u ČMI.

c) *Současné operativní zajištění**Zmocnění subjektu k měření*

Na základě ustanovení zákona č. 266/1994 Sb. a vyhlášky č. 173/1995 Sb. zmocňuje příslušný subjekt provozovatel drážní dopravy vnitřním předpisem.

Odborná způsobilost zaměstnanců a její prokazování

Je stanoveno ve vnitřních předpisech provozovatelů drážní dopravy. Vnitřní předpis ve věci obsluhy a odborné způsobilosti zaměstnanců při vážení na kolejových váhách nebyl u ČD vydán. Tato problematika je upravena vnitřními předpisy uzlových železničních stanic a železničních stanic, které danou kolejovou váhu provozují.

Dozor nad správností měření

Dozor nad měřením provádí MD v rámci výkonu vrchního státního dozoru ve věcech drah a Drážní úřad v rámci výkonu státního dozoru ve věcech drah.

2.B.3 Kontrola rychlosti drážních vozidel

Měření rychlosti vlaku (registrace rychlosti v závislosti na ujeté dráze, době stání a jízdy, času, obsluhy tlačítka bdělosti vlakového zabezpečovače nebo zařízení pro kontrolu bdělosti osoby řídící drážní vozidlo a doplňkových veličin podle typu rychloměru).

a) *Současné legislativní zajištění*

Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách § 43 odst. 1 a z něho vycházející úprava daná vyhláškou č. 173/1995 Sb., příloha č.3, část I, bod 8, která stanoví, že každé hnací drážní vozidlo a speciální hnací vozidlo s rychlostí vyšší než 40 km.h⁻¹, musí být vybaveno registračním rychloměrem. Podle přílohy č.3, části I bodu 11 této vyhlášky platí, že speciální hnací drážní vozidlo s provozní rychlostí 10 km.h⁻¹ až 40 km.h⁻¹ včetně, musí být osazeno alespoň rychloměrem bez registrace.

b) *Současné technické zajištění***Používaná měřidla**

Rychloměr bez registrace (speciální hnací drážní vozidla s provozní rychlostí 10 km.h⁻¹ až 40 km.h⁻¹)

Registrační rychloměr (všechna hnací drážní vozidla a speciální hnací vozidla s rychlostí vyšší než 40 km.h⁻¹)

Přesný kalibrovaný digitální rychloměr s korekcí průměru kol (hnací drážní vozidla s rychlostí vyšší než 100 km.h⁻¹)

Metodiky měření

Na základě metodik vydaných kalibrační laboratoří TÚČD se měří kmitočty odvozené od základního kmitočtu, který odpovídá základní rychlosti. V případě testerů rychloměrů je tento tester generátorem a kmitočet se měří etalonovým čítačem. V případě rychloměrů se generuje signál etalonovým generátorem.

Metrologická návaznost

Etalony TÚČD jsou navázány na etalony ČMI.

c) *Současné operativní zajištění**Zmocnění subjektu k měření*

Na základě ustanovení výše uvedených právních předpisů zmocňuje provozovatel drážní dopravy příslušný subjekt k měření vnitřním předpisem. Např. u ČD je tímto vnitřním předpisem metrologický řád M 15.

Odborná způsobilost zaměstnanců a její prokazování

Je stanoveno ve vnitřních předpisech provozovatelů drážní dopravy.

Dozor nad správností měření

Dozor nad měřením provádí MD v rámci výkonu vrchního státního dozoru ve věcech drah a Drážní úřad v rámci výkonu státního dozoru ve věcech drah.

2.B.4 Měření geometrických parametrů trakčního vedení a interakce pantografové ho sběrače

Jedná se o měření geometrických parametrů trakčního vedení, tj. jeho klikatosti a výšky a měření přitlačné síly a zrychlení.

a) *Současné legislativní zajištění*

Zákon č. 266/1994 Sb., § 47 odst. 2 stanoví, že podmínky pro konstrukci, výrobu a provoz určených technických zařízení a jejich konkretizaci stanoví prováděcí předpis, kterým je vyhláška č. 100/1995 Sb., kterou se stanoví podmínky pro provoz, konstrukci a výrobu určených technických zařízení a jejich konkretizace, ve znění pozdějších předpisů dále jen „vyhláška č. 100/1995 Sb.“). Vyhláška č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, stanoví časový interval pro kontrolu měření trakčního vedení.

b) *Současné technické zajištění*

Používaná měřidla

Měřicí vůz číslo 80 54 33-00 001-7. Měřicí vůz umožňuje pouze kontaktní měření při nižších provozních rychlostech.

V důsledku zvýšení rychlostí je používáno bezkontaktní měření.

Metodiky měření

Metodika měření je dána vnitřním předpisem provozovatele dráhy.

Metrologická návaznost

Kontrola je prováděna kalibrovaným laserovým délkoměrem, navazovaným na ČMI.

c) *Současné operativní zajištění**Zmocnění subjektu k měření*

Na základě ustanovení výše uvedených právních předpisů zmocňuje provozovatel dráhy příslušný subjekt k měření vnitřním předpisem.

Odborná způsobilost zaměstnanců a její prokazování

Je stanoveno ve vnitřních předpisech provozovatele dráhy.

Dozor nad správností měření

Dozor nad měřením provádí MD v rámci výkonu vrchního státního dozoru ve věcech drah a Drážní úřad v rámci výkonu státního dozoru ve věcech drah.

2.B.5 Měření korozivních vlivů na ocelové a železobetonové konstrukce

Jedná se o měření bludných zpětných trakčních proudů.

a) *Současné legislativní zajištění*

Zákon č. 266/1994 Sb., § 47 odst. 2 stanoví, že podmínky pro konstrukci, výrobu a provoz určených technických zařízení a jejich konkretizaci stanoví prováděcí předpis, kterým je vyhláška č.100/1995 Sb. Vyhláška č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, příloha č.1 bod 15 stanoví časový interval pro měření korozivních vlivů.

b) *Současné technické zajištění**Používaná měřidla*

Korodaty
Multimetry Voltcraft
PU 183

Metodiky měření

Metodiky měření jsou dány vnitřním předpisem provozovatele dráhy.

Metrologická návaznost

Zajišťují kalibrační laboratoře ČD etalony, které jsou navázány na etalony ČMI.

c) *Současné operativní zajištění**Zmocnění subjektu k měření*

Na základě ustanovení výše uvedených právních předpisů zmocňuje provozovatel dráhy příslušný subjekt k měření vnitřním předpisem. Např. u ČD je tímto vnitřním předpisem Metrologický řád M 15.

Odborná způsobilost zaměstnanců a její prokazování

Je stanoveno ve vnitřních předpisech provozovatele dráhy.

Dozor nad správností měření

Dozor nad měřením provádí MD v rámci výkonu vrchního státního dozoru ve věcech drah a Drážní úřad v rámci výkonu státního dozoru ve věcech drah.

2.B.6 Měření geometrických parametrů kolejí a výhybek

Jedná se o měření rozchodu, vzájemné výškové polohy kolejnicových pásů, podélné výšky a směru kolejí a výhybek měřicími prostředky s kontinuálním záznamem.

a) Současné legislativní zajištění

Zákon č. 266/1994 Sb., o drahách § 5 odst. 3 stanoví, že stavba dráhy a stavba na dráze musí splňovat technické podmínky a požadavky bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy, které stanoví prováděcí předpis. Tímto prováděcím předpisem je vyhláška č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah.

b) Současné technické zajištění*Používaná měřidla*

- MV - měřicí vůz – měří všechny parametry ve smyslu ČSN EN 13848-1
- MD - měřicí drezína - měří všechny parametry ve smyslu ČSN EN 13848-1
- MMD - malá měřicí drezína - měří všechny parametry ve smyslu ČSN EN 13848-1
- KRAB - ruční měřicí prostředek - měří všechny parametry ve smyslu ČSN EN 13848-1
- EPR - elektronická měřicí rozpěrka – měří kontinuálně rozchod koleje a zborcení koleje
- RBPIIe - ruční měřicí vozík – rozchodka – měří kontinuálně rozchod kolejí a převýšení koleje

Metodiky měření

Metodiky měření jsou dány vnitřním předpisem provozovatele dráhy.

Metrologická návaznost

Navazuje se na kalibrační laboratoř ČD Nymburk. Etalony kalibrační laboratoře jsou navázány na etalony ČMI. Kalibrační laboratoř se v současné době připravuje k akreditaci prováděnou Českým institutem pro akreditaci, o.p.s.

c) Současné operativní zajištění*Zmocnění subjektu k měření*

Na základě ustanovení výše uvedených právních předpisů zmocňuje provozovatel dráhy příslušný subjekt k měření vnitřním předpisem. Např. u ČD je tímto vnitřním předpisem Metrologický řád M 15.

Odborná způsobilost zaměstnanců a její prokazování

Je stanoveno ve vnitřních předpisech provozovatele dráhy.

Dozor nad správností měření

Dozor nad měřením provádí MD v rámci výkonu vrchního státního dozoru ve věcech drah a Drážní úřad v rámci výkonu státního dozoru ve věcech drah.

2.B.7 Měření a kontrola prostorové průchodnosti

a) *Současné legislativní zajištění:*

Zákon č. 266/1994 Sb., o drahách, § 47 odst. 2 stanoví, že podmínky pro konstrukci, výrobu a provoz určených technických zařízení, která jsou součástí měřicího prostředku, a jejich konkretizaci stanoví prováděcí předpis, kterým je vyhláška č. 100/1995 Sb. Vyhláška č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, stanoví časový interval pro měření a kontrolu prostorové průchodnosti.

b) *Současné technické zajištění*

Používaná měřidla

Měření je prováděno soupravou FS 3. Přesnost odpovídá kalibračnímu řádu FS 3 a vnitřním předpisům provozovatele dráhy. Případně je možné ruční měření při dodržení podmínek a postupů stanovených provozovatelem dráhy. Stávající zařízení je zastaralé a opotřebované.

Metodiky měření

Metodiky měření jsou dány vnitřními předpisy provozovatele dráhy.

Metrologická návaznost

Souprava FS 3 je kalibrována v kalibrační laboratoři ČD v Nymburce pracovními etalony, které jsou navázané na etalony ČMI.

c) *současné operativní zajištění*

Zmocnění subjektu k měření

Na základě ustanovení výše uvedených právních předpisů zmocňuje provozovatel dráhy příslušný subjekt k měření vnitřním předpisem. Např. u ČD je vnitřním předpisem Metrologický řád M 15.

Odborná způsobilost zaměstnanců a její prokazování

Je stanoveno ve vnitřních předpisech provozovatele dráhy.

Dozor nad správností měření:

Dozor nad měřením provádí MD v rámci výkonu vrchního státního dozoru ve věcech drah a Drážní úřad v rámci výkonu státního dozoru ve věcech drah.

3. Návrhy na opatření

3.A SILNIČNÍ DOPRAVA

3.A.1 **Kontrola technické způsobilosti vozidel v provozu technickými prohlídkami a měřením emisí**

a) *Legislativní zajištění*

Technologie pravidelných kontrol vozidel, tedy i měření, je pokryta právně i věcně zákonem č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve

znění pozdějších předpisů, a jeho prováděcím právním předpisem, vyhláškou č. 302/2001 Sb., o technických prohlídkách a měření emisí, ve znění pozdějších předpisů, a návaznou normativně technickou dokumentací. Z pohledu zákona č. 505/1990 Sb., o metrologii, ve znění pozdějších předpisů, je problematika měření v STK a SME pokryta působností zvláštního právního předpisu, kterým je uvedený zákon, a který plně respektuje obecná pravidla metrologie k zajištění jednotnosti měření a správnosti měřidel. Dnešní právní úprava problematiky měření v STK a SME tímto zvláštním právním předpisem plně vyhovuje současným potřebám a umožňuje i operativně řídit tuto oblast a reagovat na pokrok v oblasti metod měření, vývoje měřicí techniky i technologie kontrol vozidel. Popsaný přístup k měření v STK a v SME se plně osvědčil při provozování v ČR po dobu delší než 20 let a proto nejsou navrhovány změny.

b) Technické zajištění

Vzhledem k tomu, že používaná měřidla, metodiky měření a metrologická návaznost v oblasti technických prohlídek a emisí jsou prostřednictvím legislativy a resortních předpisů plně zabezpečena, nejsou v této oblasti navrhovány pro dohlednou budoucnost změny.

c) Operativní zajištění

Vzhledem k tomu, že zmocnění subjektu k měření, odborná způsobilost zaměstnanců a její prokazování i dozor nad správností měření v oblasti technických prohlídek a emisí jsou prostřednictvím legislativy plně zabezpečena, nejsou v této oblasti navrhovány změny.

d) Další vztahy

Dopad na státní rozpočet - není

Dopad na podnikatelské prostředí - není

3.A.2 Kontrola technické způsobilosti vozidel v provozu silničními kontrolami

a) Legislativní zajištění

Proces kontroly technické způsobilosti vozidel v provozu silničními kontrolami je upraven v zákoně č. 361/2000 Sb., § 6 odst. 10 a dále v zákoně č. 56/2001 Sb., § 36 odst. 4. Posoudit možnost oprávnění pro Policii ČR:

- zadržet osvědčení o registraci vozidla v případě technické nezpůsobilosti vozidla nebo při zjištění nebezpečných závad na vozidle,
- přikázat provedení kontroly technického stavu vozidla v STK, v souladu s předpisy ES.

Zodpovídá : MD v součinnosti s MV a Policií ČR

Termín: 12/2008

b) Technické zajištění

Odpovídá potřebám.

c) Operativní zajištění

Odpovídá potřebám.

d) Další vztahy

Dopad na státní rozpočet - není

Dopad na podnikatelské prostředí - není

3.A.3 Kontrola hmotnosti vozidel

a) *Legislativní zajištění*

1. Ustavit společnou pracovní skupinu pro sjednocení pojmů používaných v příslušných právních předpisech. Ujednocené termíny aplikovat v rámci následných novel uvedených právních předpisů.
2. Do současné právní úpravy doplnit zásady měření hmotnosti vozidel a zohlednit přítom chyby a nejistoty měření
3. Připravit návrh legislativních opatření k realizaci bodu b) 1. (viz Technické zajištění)

Zodpovídá : MD v součinnosti s MV, Policií ČR, MPO a ÚNMZ

Termín: 12/2010

b) *Technické zajištění*

1. Ustavit společnou pracovní skupinu odpovědných zástupců zainteresovaných orgánů státní správy za účelem zpracování věcného rozboru možností měření hmotnosti silničních vozidel a zpracování systému pokrytí silniční sítě kontrolními vahami, včetně stanovení míst pro dynamickou kontrolu hmotnosti, s možností integrované kontroly rychlosti a intenzity dopravy, využít takto vybudovaný systém k optimalizaci dopravního proudu. Při zpracování tohoto systému zohlednit požadavek MV/Policie ČR na zvýšení zajiďdky k místům kontrolního vážení.

Zodpovídá: MD v součinnosti s MV, Policií ČR, MF a GŘ Cel

Termín: 12/2008

2. Zpracovat metodiku měření hmotnosti silničních vozidel prostřednictvím dynamického vážení.

Zodpovídá: ČMI

Termín: 12/2008

3. Stanovit požadavky na váhy používané pro vážení.

Zodpovídá: MD v součinnosti s Policií ČR, GŘ cel, Centrum služeb pro silniční dopravu a ČMI

Termín. 12/2008

4. Na základě zpracovaného systému pokrytí silniční sítě vybudovat kontrolní stanoviště statických vah a mobilní stanoviště vybavená spojením se stanovišti dynamických vah umožňujícím identifikovat vozidla a ke kontrolnímu vážení vybírat pouze vozidla s hraničními hodnotami a překračující limity.

Zodpovídá: MD v součinnosti s Policií ČR a GŘ Cel

Termín: 12/2010

c) *Operativní zajištění*

Navrhnout systém kvalifikace měřičů hmotnosti a systém jejich certifikace.

Zodpovídá: ÚNMZ v součinnosti s MD a Policií ČR

Termín: 12/2008

d) Další vztahy

Dopad na státní rozpočet – v návaznosti na realizaci výstupu bodu b) 1.

Dopad na podnikatelské prostředí - v návaznosti na realizaci výstupu bodu b) 1.

3.A.4 Kontrola dodržování rychlosti vozidel

a) Legislativní zajištění

Tato problematika je v současné době řešena na Ministerstvu vnitra v návrhu zákona o vnitřní bezpečnosti, jehož součástí bude i návrh změny zákona o silničním provozu.

Dále bude nutno zajistit zapracování zásad měření, chyb a nejistot měření do příslušných právních předpisů.

Současně doporučujeme posoudit možnost opětovného prodloužení intervalu mezi ověřováním silničních rychloměrů používaných při kontrole dodržování pravidel silničního provozu z 1 roku na 2 roky v návaznosti na nabytí účinnosti vyhlášky č. 345/2002 Sb., kterou se stanoví měřidla k povinnému ověřování a měřidla podléhající schválení typu.

Zodpovídá: MD v součinnosti MPO, ÚNMZ, ČMI, MV, MS, Policií ČR, ÚOOÚ

Termín. 12/ 2009

b) Technické zajištění

Realizovat technická opatření pro využitelnost kontrolních bran pro elektronické mýtné ke kontrolám úsekové rychlosti vozidel na komunikacích příslušných tříd. V rámci toho vybudovat systém měření rychlosti vozidel s využitím zařízení pro provoz elektronického mýtného a koordinovat tento systém se systémem vážení vozidel a dalšími kontrolami (alkohol, tachografy atd.). S ohledem na předchozí řešit záležitost vztahu k povinnosti řidičům předložit důkaz o případném překročení rychlosti, s identifikací místa přestupku (systém nevyžadující přítomnost osoby provádějící měření na místě měření).

Zodpovídá: MD v součinnosti s MV/Policií ČR , ÚNMZ a ČMI

Termín: 12/ 2011

c) Operativní zajištění

Odpovídá potřebám.

d) Další vztahy

Dopad na státní rozpočet – není, projeví se v rozpočtu SFDI

Dopad na podnikatelské prostředí - není

3.A.5 Kontrola způsobilosti řidičů v silniční dopravě

a) Legislativní zajištění

Tato problematika je v současné době řešena na Ministerstvu vnitra v návrhu zákona o vnitřní bezpečnosti, jehož součástí má být i změna zákona o opatřeních k ochraně před škodami působenými tabákovými výrobky, alkoholem a jinými návykovými látkami a o změně souvisejících zákonů. Současně bude řešena i možnosti uznávání výsledků dechové zkoušky pomocí alkoholtestrů, bez nutnosti dalšího lékařského vyšetření pro zjištění, zda kontrovaná osoba není ovlivněna alkoholem.

Dále bude nutno zajistit zapracování zásad měření, chyb a nejistot měření do příslušných právních předpisů,

Zodpovídá: MD, v součinnosti s MV a MZ

Termín: 12/ 2009

b) *Technické zajištění*

Odpovídá potřebám.

c) *Operativní zajištění*

Odpovídá potřebám.

d) *Další vztahy*

Dopad na státní rozpočet - není

Dopad na podnikatelské prostředí - není

K dořešení potřebných náležitostí v částech 3.A.3, 3.A.4. a 3.A.5 bude ustavena společná pracovní skupina odborníků organizací, zainteresovaných na těchto činnostech.

3.A.6 Záznamová zařízení v silniční dopravě (tachografy)

a) *Legislativní zajištění*

Odpovídá potřebám.

b) *Technické zajištění*

Současný stav je vyhovující, a proto nevyvolává potřebu opatření. Lze předpokládat, že problém požadavku na přesnost časové základny digitálních tachografů bude vyřešen z iniciativy výrobců tachografů a EU, nezávisle na této koncepci.

c) *Operativní zajištění*

Analyzovat potřebu technického vybavení a metodického zajištění kontrolních orgánů v dopravě (Ministerstva dopravy, dopravních úřadů, Policie ČR, Celní správy a inspektorátů bezpečnosti práce) pro kontrolní činnost nad používáním tachografů a dodržováním režimů činnosti osádek silničních motorových vozidel, a podle jejich výsledků analýzy přijmout příslušná opatření.

Odpovídá: MD, MV/Policie ČR, MF/GŘC

Termín: 9/2007 až 12/2008

d) *Další vztahy*

Dopad na státní rozpočet – u GŘ cel bude nutno vybavit 54 pracovišť tímto softwarem

Dopad na podnikatelské prostředí - není

3.A.7. Zařízení pro určení polohy pohybuujícího se dopravního prostředku využívající globální navigační družicové systémy

a) *legislativní zajištění*

1. Ustavit společnou pracovní skupinu odpovědných zástupců zainteresovaných orgánů státní správy za účelem zpracování analýzy dopadu evropských a mezinárodních předpisů z dané oblasti do právního řádu ČR.

2. Výstupy analýzy zpracovat do příslušných právních předpisů.

Zajistí: MD ve spolupráci s MPO, ÚNMZ, ČMI, ČTÚ, VÚGTK, ČVUT, VUT Brno, VŠB Ostrava

Termín: 12/2011 .

b) *technické zajištění*

Pro kalibraci (popř. ověřování), resp. schvalování přijímačů GNSS pro aplikace vyžadující požadované výkonové parametry a záruky bezpečnosti je třeba sledovat nejen jednorázovou přesnost přijímače, příp. dlouhodobou, ale hlavně jeho dynamické chování, tj. přesnost polohy za pohybu a při různých rychlostech, chování při manévru prostředku, chování při částečném zastínění oblohy a konečně schopnost potlačení odrazů, které jsou typické pro městskou zástavbu.

K tomu ustavit společnou pracovní skupinu odpovědných zástupců zainteresovaných orgánů a expertů za účelem:

a) analyzovat a stanovit technické a metrologické požadavky na zařízení pro přijímače GNSS a jejich provoz. K tomu využít výstupu ze současných projektů MD. Na základě těchto zjištění navrhnout metodiku zkoušek a způsob zabezpečení metrologické návaznosti.

b) zařazení měřidel do kategorie stanovených měřidel podle ustanovení zákona o metrologii.

Zodpovídá: MD v součinnosti s MPO, ÚNMZ, ČMI, VÚGTK/ČÚZK a dalšími (ČVUT, VUT, VŠB)

Termín: 12/2011

c) *organizační zajištění*

Analyzovat potřebu technického vybavení a metodického zajištění měření a testování systémových parametrů uživatelských zařízení (přijímačů) a podle jejich výsledků analýzy přijmout příslušná opatření.

Odpovídá: MD

Termín: 12/2008

d) *další vztahy*

Dopad na státní rozpočet – nepředpokládá se.

Dopad na podnikatelské prostředí – nepředpokládá se.

3.B ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA

3.B.1 Technická způsobilost motoru z hlediska úrovně emisí plyných znečišťujících látek a znečišťujících částic ze spalovacích motorů

a) *Legislativní zajištění*

Dostatečně upraveno Směrnicí Evropského parlamentu a Rady 97/68/ES, zákonem č. 266/1994 Sb. a vyhláškou č. 209/2006 Sb. Opatření v této oblasti se nenavrhují.

b) Technické zajištění

Odpovídá potřebám.

c) Operativní zajištění

Odpovídá potřebám.

d) Další vztahy

Dopad na státní rozpočet - není

Dopad na podnikatelské prostředí - není

3.B.2 Kontrola hmotnosti drážních vozidel**a) Legislativní zajištění**

Odpovídá potřebám.

b) Technické zajištění

Odpovídá potřebám.

c) Operativní zajištění

Odpovídá potřebám.

d) Další vztahy

Dopad na státní rozpočet - není

Dopad na podnikatelské prostředí - není

3.B.3 Kontrola rychlosti drážních vozidel**a) Legislativní zajištění**

Odpovídá potřebám.

b) Technické zajištění

Odpovídá potřebám.

c) Operativní zajištění

Odpovídá potřebám.

d) Další vztahy

Dopad na státní rozpočet - není

Dopad na podnikatelské prostředí - není

3.B.4 Měření geometrických parametrů trakčního vedení a interakce pantografového sběrače

a) *Legislativní zajištění*

Odpovídá potřebám.

b) *Technické zajištění*

Stávající měřicí vůz je nutno doplnit o systém bezkontaktního měření (investice cca 10 mil. Kč). Pro měření parametrů vysokorychlostních tratí vyvstává požadavek na pořízení nového měřicího vozu pro rychlost do 230 km/h (investice cca 100 mil. Kč).

Zodpovídá: SŽDC

Termín: doplnění stávajícího vozu do 12/2008
pořízení nového měřicího vozu do 12/2009

c) *Operativní zajištění*

Zpracovat opatření ČD GŘ O11 a TÚČD pro organizaci měřicích jízd měřicím vozem trakčního vedení a měřicím vozem pro železniční svršek na tratích s větší traťovou rychlostí než 120 km/h 1 x ročně s průběžným dodržením nejvyšší traťové rychlosti.

Poznámka: Měřicí jízdy pro hodnocení interakce pantografového sběrače a pro hodnocení geometrických parametrů koleje v dlouhých vlnách jsou v některých místech znehodnocovány omezením rychlosti či zastavením z dopravních důvodů. Spojení obou měřicích jízd je i ekonomické.

Zodpovídá: TÚČD

Termín: 12/2007

d) *Další vztahy*

Dopad na státní rozpočet – bude řešeno v rámci kapitoly 327 – Ministerstvo dopravy

Dopad na podnikatelské prostředí - není

3.B.5 Měření korozivních vlivů na ocelové a železobetonové konstrukce

a) *Legislativní zajištění*

Odpovídá potřebám.

b) *Technické zajištění*

Dovybavit kalibrační laboratoře ČD etalonovými přístroji v předpokládané výši 1,6 mil. Kč. Etalony na kalibračních pracovištích jsou staré více než 20 let a nejsou zálohovány. Pracoviště je nutno doplnit o přesnější měřicí dekády.

Zodpovídá: TÚČD

Termín: 12/2008

c) *Operativní zajištění*

V interních předpisech vlastníka infrastruktury upřesnit způsoby měření pro jednotlivé typy konstrukcí.

Zodpovídá : SŽDC

Termín. 12/ 2008

d) Další vztahy

Dopad na státní rozpočet – bude řešeno v rámci kapitoly 327 – Ministerstvo dopravy

Dopad na podnikatelské prostředí - není

3.B.6 Měření geometrických parametrů kolejí a výhybek**a) Legislativní zajištění**

Odpovídá potřebám.

b) Technické zajištění

- 1) Zajistit úpravu SW v souladu s EN 13848-2 a provést úpravy zapisovacích zařízení měřicího vozu. Zajistit nezbytnou obměnu měřicího zařízení v celkové výši cca 20 mil. Kč. Nutná inovace měřicího systému.
- 2) Pro měření parametrů tratí pro vysoké rychlosti vyvstává požadavek na pořízení nového měřicího vozu pro železniční svršek (investice cca 100 mil. Kč).

Zodpovídá: TÚČD

Termín: 1) 12/2008

2) 12/2009

c) Operativní zajištění

Zpracovat opatření ČD GŘ O11 a TÚČD pro organizaci měřicích jízd měřicím vozem trakčního vedení a měřicím vozem pro železniční svršek na tratích s větší traťovou rychlostí než 120 km/h 1 x ročně s průběžným dodržáním nejvyšší traťové rychlosti.

Poznámka: Měřicí jízdy pro hodnocení interakce pantografového sběrače a pro hodnocení geometrických parametrů koleje v dlouhých vlnách jsou v některých místech znehodnocovány omezením rychlosti či zastavením z dopravních důvodů. Spojení obou měřicích jízd je i ekonomické.

Zodpovídá: TÚČD

Termín: 12/2007

d) Další vztahy

Dopad na státní rozpočet – bude řešeno v rámci kapitoly 327 – Ministerstvo dopravy

Dopad na podnikatelské prostředí - není

3.B.7 Měření a kontrola prostorové průchodnosti**a) Legislativní zajištění**

Odpovídá potřebám.

b) Technické zajištění

Vybudovat nový systém diagnostiky prostorové průchodnosti tratí (PPT) s nasazením dostatečně kapacitního měřického vozu pro periodické monitorování celé železniční sítě, produkující data v homogenní kvalitě při zásadním zvýšení rychlosti pohybu (investice cca 80 mil. Kč). Je zpracována studie proveditelnosti TÚČD z 15.1.2007.

Pro operativní potřebu při přejímkách a kontrolách investičních počínů na síti ČD, vyvstává potřeba nasazení malého diagnostického zařízení s dostatečnou kvalitou výstupu v reálném čase. (Investice cca 6 – 8 mil. Kč)

Zodpovídá: SŽDC

Termín: 12/2008

c) Operativní zajištění

Bude zpracováno po aktivaci nového měřicího vozu s ohledem na vyšší rychlost měření.

Zodpovídá: SŽDC

Termín: 12/2008

d) Další vztahy

Dopad na státní rozpočet – bude řešeno v rámci kapitoly 327 – Ministerstvo dopravy

Dopad na podnikatelské prostředí - není

Příloha 1**Seznam zkratk :**

AETR	Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní přepravě
AMS	autorizované metrologické středisko
Analyzátory NDIR	- k určení CO a CO ₂
Analyzátory (H)CLD	- k určení NO _x
CNG	stlačený zemní plyn
CRM	certifikovaný referenční materiál
ČD	České dráhy
ČMI	Český metrologický institut
ES	Evropské společenství
HFID	vyhřívaný plamenoionizační detektor
K	Kelvin (jednotka teploty)
LPG	zkapalněný ropný plyn
MD	Ministerstvo dopravy
MF/GŘC	Ministerstvo financí/Generální ředitelství cel
MP	metodický pokyn ÚNMZ
MPO	Ministerstvo průmyslu a obchodu
MS	Ministerstvem spravedlnosti
MV	Ministerstvo vnitra
MZ	Ministerstvo zdravotnictví
N2, N3	kategorie silničních motorových vozidel
OA	osobní automobily
O2, O3, O4	kategorie přípojných vozidel
Policie ČR	Policie České republiky
PPT	prostorová průchodnost tratí
SME	stanice měření emisí
STK	stanice technické kontroly
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
T	traktory
TPM	technický předpis metrologický
TÚČD	Technická ústředna Českých drah
UA	užitkové automobily
ÚNMZ	Úřad pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví

Použitá terminologie

- **Silniční doprava** - souhrn činností, jimiž se zajišťuje přeprava osob (linková osobní doprava, kyvadlová doprava, příležitostná osobní doprava, taxislužba), zvířat a věcí (nákladní doprava) vozidly, jakož i přemísťování vozidel samých po dálnicích, silnicích, místních komunikacích a veřejně přístupných účelových komunikacích a volném terénu.
- **Železniční doprava** – pro účely tohoto materiálu se železniční dopravou rozumí souhrn činností, jimiž se zajišťuje přeprava osob, věcí a zvířat v drážní osobní dopravě a přeprava věcí a zvířat v drážní nákladní dopravě, a to na dráze celostátní, na dráhách regionálních a na vlečkách, jakož i jízdy drážních vozidel na těchto dráhách.
- **Měření** – je soubor činností, jejichž cílem je stanovit hodnotu veličiny.
- **Metrologie** – věda zabývající se měřením.
- **Návaznost (metrologická)** – vlastnost výsledku měření nebo hodnoty etalonu, kterou může být určen vztah k uvedeným referencím zpravidla národním nebo mezinárodním etalonům přes nepřerušovaný řetězec porovnávání jejichž nejistoty jsou uvedeny.
- **Kalibrace** – soubor úkonů, které dávají za určitých podmínek vztah mezi hodnotami indikovanými měřidlem a známými hodnotami měřené veličiny.
- **Přesnost** – těsnost shody mezi výsledkem měření a pravou hodnotou měřené veličiny.
- **Nejistota (výsledku) měření** – parametr přidružený k výsledku měření, který charakterizuje rozptyl hodnot, které by mohly být důvodně prisuzovány k měřené veličině.
- **Záznamové zařízení** - zařízení způsobilé k montáži do silničních vozidel sloužící k automatickému nebo poloautomatickému zobrazení a záznamu podrobností o pohybu těchto vozidel a o režimech činnosti jejich řidičů.