

K současným problémům karavanistického hnutí

Karavanistické hnutí v rámci Autoklubu ČR prezentuje v současné době v podstatě dva problémy, které souvisejí s kompetencí Ministerstva dopravy. Karavanisté požadují, aby

- 1. pro řízení obytných automobilů nad 3,5 t bylo dostačující řídičské oprávnění skupiny B,**
 - 2. pro užívání dálnic obytnými automobily nad 3,5 t platilo časové zpoplatnění (dálničními kupóny)**
-

ad 1. požadavek, aby pro řízení obytných automobilů nad 3,5 t bylo dostačující řídičské oprávnění skupiny B

Karavanisté požadují, aby byla zavedena možnost řízení obytných automobilů i o hmotnosti nad 3,5 t až do hmotnosti 8 t s řídičským oprávněním skupiny B. Odkazují přitom na systém, který údajně existuje v Německu.

Stanovisko ad 1.:

Při úvahách o změně vymezení skupin řídičských oprávnění je třeba brát v potaz především to, že úprava řídičských oprávnění a řídičských průkazů je harmonizována s právem evropské unie. V roce 2013 uplyne lhůta pro transpozici směrnice 2006/126/ES o řídičských průkazech, takže případné změny v zákoně o silničním provozu budou nutně muset být s uvedenou směrnicí plně v souladu.

Směrnice 2006/126/ES vymezuje řídičské oprávnění skupiny B takto:

„Motorová vozidla s maximální přípustnou hmotností do 3500 kg a navržená a zkonstruovaná pro přepravu nejvýše osmi cestujících kromě řidiče; motorová vozidla této skupiny mohou být doplněna o přívěs s maximální přípustnou hmotností do 750 kg.“

Aniž jsou dotčeny předpisy pro schvalování typu platné pro dotyčná vozidla, je možné motorová vozidla v této skupině doplnit o přívěs s maximální přípustnou hmotností do 750 kg, pokud maximální přípustná hmotnost této soupravy nepřesahuje 4250 kg. V případě, že hmotnost této soupravy přesáhne 3500 kg, vyžadují členské státy v souladu s ustanoveními přílohy V., aby tato souprava byla řízena pouze po

- dokončení výcviku nebo
- po složení zkoušky dovedností a chování.

Oprávnění skupiny C je pak Směrnicí vymezeno takto:

„Motorová vozidla jiná než vozidla skupin D1 nebo D, jejichž maximální přípustná hmotnost je vyšší než 3500 kg a která jsou navržena a zkonstruována pro přepravu nejvýše osmi cestujících kromě řidiče; motorová vozidla této skupiny mohou být doplněna o přívěs s maximální přípustnou hmotností do 750 kg,“ (Poznámka: nejde tedy výlučně o vozidla určená k přepravě nákladu, ale určující je jejich hmotnost a počet míst k přepravě osob.)

Závěr ad 1.:

Z uvedeného je zřejmé, že výjimka pro obytné automobily by byla v rozporu se Směrnicí EU, tudíž ji nelze prosadit. Řídičské oprávnění k řízení obytného automobilu tedy musí být určováno podle stejných kritérií jako v případě jakéhokoliv jiného automobilu.

ad 2. požadavek, aby pro užívání dálnic obytnými automobily nad 3,5 t platilo časové zpoplatnění (dálničními kupóny)

Ustanovení § 22 odst. 1 zákona 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, uvádí:

„(1) Užití zpoplatněné pozemní komunikace silničním motorovým vozidlem nejméně se čtyřmi koly, jehož největší povolená hmotnost činí více než 3,5 tuny (dále jen "vozidlo v systému elektronického mýtného"), podléhá úhradě mýtného.“

Karavanisté k tomu mj. uvádějí, že

- zvýšené sazby mýtného v pátek znamenají zvýšené výdaje pro uživatele obytných automobilů právě v období jejich nejčastějších výjezdů,
- vzhledem k malému početnímu (procentnímu) zastoupení obytných automobilů v celkovém počtu vozidel nejde o žádný významný finanční přínos pro státní rozpočet,
- lze očekávat, že prodejci obytných automobilů budou uměle a nebezpečně snižovat jejich hmotnost,
- lze očekávat negativní dopad na cestovní ruch, že ubude zahraničních karavanistů, pro které jsou české kempy vyhledávaným cílem,
- opatření se nepříznivě projeví v účasti zahraničních karavanistů na mezinárodním setkání karavanistů 5. – 14. 8. 2011 v Praze,
- dojde k nižší návštěvnosti zahraničních movitějších karavanistů s dražšími (nad 3,5 t) auty, což bude mít vliv na příjmy státu.

Stanovisko ad 2.:

Mýtné pro všechna motorová vozidla o největší povolené hmotnosti více než 3,5 tuny bylo zavedeno od 1. ledna 2010. Od stejného data pak platí, že sazby mýtného mohou být rozlišeny podle emisní třídy vozidla, počtu náprav vozidla nebo jízdní soupravy, a též podle období dne, dne nebo podle období roku (což bylo podkladem pro zvýšení sazby mýtného v pátek odpoledne).

V současné době je Poslaneckou sněmovnou projednáván návrh novely zákona o pozemních komunikacích (tisk č. 135),^{*)} který mj. předpokládá i rozlišení sazeb mýtného též podle druhu vozidla (viz novelizační bod 12 návrhu).

Závěr ad 2.:

Nespokojenost karavanistů lze chápat. Jejich argumenty však příslušní úředníci Ministerstva dopravy odmítli již v době, kdy se výkonové zpoplatnění vozidel nad 3,5 t připravovalo. Pokud ale bude přijata výše zmíněná změna zákona, bude Autoklub ČR požadovat, aby příslušným nařízením vlády byla pro obytná vozidla nad 3,5 tuny stanovena snížená sazba mýtného.

Únor 2011

^{*)} <http://www.psp.cz/sqw/historie.sqw?o=6&T=135>