



## AUTOKLUB ČESKÉ REPUBLIKY

Opletalova 29, 110 00 Praha 1

tel. 602 363 032

e-mail: [spicka@autoklub.cz](mailto:spicka@autoklub.cz), [www.autoklub.cz](http://www.autoklub.cz)



### DOTAZY A ODPOVĚDI (S ČÍM TAKÉ SE NA NÁS MOTORISTÉ OBRÁTILI V POSLEDNÍ DOBĚ)

#### Rozsah řídičských oprávnění pro obytná vozidla

*... mám dotaz k rozsahům řídičských oprávnění podle nedávno vydané směrnice EU pro obytná vozidla, případně i pro jiné druhy vozidel. Zatím jsem nenašel zdroj na oficiální text nebo stanovisko; množí se různé informace z absolvovaných školení řídičů, které se značně různí a jsou i protichůdné...*

Zákon o silničním provozu dozal s účinností od 19. ledna 2013 zásadních změn, pokud jde o vymezení řídičských oprávnění, a tyto změny reagují na požadavky vyplývající ze směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/126/ES o řídičských průkazech. Pokud jde o obytné automobily, nezavádí se pro ně žádné zvláštní skupiny řídičských oprávnění.

Rozsah řídičských oprávnění udělených před 19. lednem 2013 zůstává nezměněn, tj. bude stejný jako doposud. Popř. se může rozšířit, rozšířil-li se rozsah oprávnění stejného označení. Nikoliv však zúžit.

Záleží tedy, jaké technické parametry konkrétní osobní automobil vykazuje. Nejběžnější jsou tyto alternativy:

- ✚ Jde-li o motorová vozidla, jejichž největší povolená hmotnost nepřevyšuje 3 500 kg, s nejvýše 8 místy k sezení kromě místa řídiče, spadají do skupiny B; smí k nim být připojeno přípojné vozidlo o největší povolené hmotnosti nepřevyšující 750 kg, pokud největší povolená hmotnost této jízdní soupravy nepřevyšuje 3 500 kg nebo v případě rozšíření rozsahu nepřevyšuje 4 250 kg.
- ✚ Jde-li o motorová vozidla, jejichž největší povolená hmotnost převyšuje 3 500 kg, ale nepřevyšuje 7 500 kg, s nejvýše 8 místy k sezení kromě místa řídiče, spadají do skupiny C1; smí k nim být připojeno přípojné vozidlo o největší povolené hmotnosti nepřevyšující 750 kg. Rovnocenným je oprávnění pro skupinu C.
- ✚ Jde-li o motorová vozidla, jejichž největší povolená hmotnost převyšuje 3 500 kg s nejvýše 8 místy k sezení kromě místa řídiče, spadají do skupiny C; smí k nim být připojeno přípojné vozidlo o největší povolené hmotnosti nepřevyšující 750 kg.

## Rozsah řídičských oprávnění pro obytná vozidla (doplňující otázka)

... ještě jak to je se situací „v případě rozšíření rozsahu nepřevyšuje 4 250 kg“...

Pokud jde o řídičské oprávnění k řízení jízdních souprav v rámci skupin B, respektive B+E, přináší zde zákon od 19. ledna 2013 v podstatě jednu z nejpodstatnějších změn oproti současné právní úpravě.

Pro řídičská oprávnění udělená od 19. ledna 2013 tak v zásadě připadají v úvahu 3 varianty:

1. Řídičské oprávnění pro skupinu B „prosté“ - lze řídit motorové vozidlo o největší povolené hmotnosti nepřevyšující 3500 kg spolu s přípojným vozidlem o největší povolené hmotnosti nepřevyšující 750 kg, avšak hmotnost takové soupravy nesmí přesáhnout 3500 kg.

2. Řídičské oprávnění pro skupinu B „v rozšířeném rozsahu“ - lze řídit motorové vozidlo o největší povolené hmotnosti nepřevyšující 3500 kg spolu s přípojným vozidlem o největší povolené hmotnosti nepřevyšující 750 kg, a hmotnost takové soupravy smí přesáhnout 3500 kg (např. tažné vozidlo 3 000 kg a přípojně 750 kg); hypoteticky může hmotnost soupravy činit až 4 250 kg. Toto oprávnění „v rozšířeném rozsahu“ se v řídičském průkazu u skupiny B vyznačí harmonizovaným kódem 96. K získání oprávnění pro skupinu B v „rozšířeném rozsahu“ je nutné absolvovat doplňovací zkoušku z praktické jízdy s takovou soupravou podle § 45b zákona č. 247/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

3. Pokud by největší povolená hmotnost přípojného vozidla měla překročit 750 kg, už bude nutné oprávnění pro skupinu B+E, a to i v případě, že samotná jízdní souprava se největší povolenou hmotností vejde do 3500 kg (např. tažné vozidlo 2 000 kg a přípojně 1 000 kg).

Výše uvedené se ale týká až oprávnění udělovaných od 19. ledna 2013 včetně.

V opačném případě platí stávající rozsah řídičského oprávnění, v jehož případě lze odkázat i na stanovisko Ministerstva dopravy: [http://www.profiautoskoly.cz/dokumenty/opravneni\\_be.pdf](http://www.profiautoskoly.cz/dokumenty/opravneni_be.pdf).

---

## Pneumatiky s hroty

1. V ČR lze koupit pneumatiku s hroty, ty jsou ale pro provoz na pozemních komunikacích zakázané. V jaké situaci mohou řidiči v ČR tyto pneumatiky používat?
2. Jaký postih hrozí řidiči, kterého zastaví policie a zjistí, že používá pneumatiky s hroty? Liší se postup policie, pokud tohoto řidiče zastaví na asfaltu třeba ve městě a nebo v horách na sněhu?

Pokud jde o pneumatiky s hroty, je situace následující:

Z ustanovení § 21 odst. 11 vyhlášky č. 341/2002 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, vyplývá, že v České republice „není dovoleno používání pneumatik s protiskluzovými hroty pro všechna vozidla, s výjimkou vozidel záchranné služby. Tento zákaz platí i pro vozidla v mezinárodním provozu“. Rovněž zákon o pozemních komunikacích používání pneumatik s protiskluzovými hroty výslovně zakazuje, a v otázce výjimky odkazuje na již zmíněnou vyhlášku.

V České republice je tedy možné užit pneumatiky s protiskluzovými hroty jen na vozidlech záchranné služby. Zdravotnická záchranná služba je podle zákona č. 374/2011 Sb., o zdravotnické záchranné službě, zdravotní službou, v jejímž rámci je na základě tísňové výzvy, není-li dále stanoveno jinak, poskytována zejména přednemocniční neodkladná péče osobám se závažným postižením zdraví nebo v přímém ohrožení života. Součástí zdravotnické záchranné služby jsou další činnosti stanovené tímto zákonem. Vozidla zdravotnické záchranné služby jsou vybavena zvláštním výstražným světlem modré barvy.

Zákon ani vyhláška pochopitelně nezakazují používání pneumatik s hroty mimo pozemní komunikace, např. v terénu, na polygonu apod. Pokud jde o jejich užívání na veřejně nepřístupných účelových pozemních komunikacích, je jejich případné povolení na vlastníku takové komunikace.

K samotným dotazům pak lze uvést následující:

ad 1) Na tento dotaz už vlastně bylo odpovězeno výše. Na vozidle zdravotnické záchranné služby lze pneumatiky s hroty užívat bez omezení na všech druzích pozemních komunikací. Na jiných vozidlech je lze užívat jen mimo pozemní komunikace, např. na polygonu, anebo na veřejně nepřístupných účelových pozemních komunikacích se souhlasem vlastníka takové komunikace.

ad 2) Nedovolené použití pneumatik je přestupkem podle § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu, za který se ukládá pokuta od 1500 do 2500 Kč, v blokové řízení pak do 2000 Kč. Postihnout lze i provozovatele takového vozidla, a to pokutou až do výše 50 000 Kč, jde-li o nepodnikající fyzickou osobu, je možná též bloková pokuta do 5 000 Kč. Pokud by taková pneumatika způsobila poškození komunikace, odpovídá za škodu řidič vozidla, popř. provozovatel.

---

## Poznávací značky na přání

*... jak to vypadá s registračními značkami na přání, odkdy bude možno o tyto značky žádat na úřadech? Budou tyto značky přidělovány i pro veteránské vozy?*

Problematika poznávacích značek na přání je součástí vládního návrhu novely zákona o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích. Návrh je momentálně projednáván Poslaneckou sněmovnou jako tisk č. 717 (viz <http://www.psp.cz/sqw/historie.sqw?o=6&T=717>). Po Poslanecké sněmovně bude návrh projednávat ještě Senát a pak jej musí ještě podepsat prezident republiky. Navržené změny mají být podle návrhu účinné až po uplynutí 6 měsíců od vyhlášení přijatého zákona ve Sbírce zákonů, což lze v současné době odhadovat (při vysoké míře nejistoty) nejdříve někdy na konec roku 2013. Teprve pak bude možné o tyto nové značky na přání žádat.

Pokud jde o to, zda značku na přání bude možné získat i pro historická vozidla, po vyhodnocení textu návrhu (konkrétně § 7b) lze předpokládat, že tato možnost se historických vozidel týkat nebude. Návrh totiž vydání značky na přání váže na zápis vozidla do registru silničních vozidel, zatímco historická vozidla se zapisují do registru historických a sportovních vozidel (§ 79a), na čemž se návrhem v podstatě nic nemění a s použitím nového se v § 79a odst. 4 zákona nepočítá.

## Registrace vozidla provozovaného v Německu

*Bydlím teď skoro rok v Německu, ale moje auto je pořád registrované i pojištěné v ČR. Nemohu nikde zjistit, jestli auto musím registrovat v Německu, anebo to podléhá Ženevské smlouvě o volném pohybu osob a zboží v EU. Byl jsem i na úřadě v Německu a oni mi nebyli schopni odpovědět přesně. Nevím, jak dlouho ještě zůstanu v Německu, a proto nechci auto hned přehlašovat.*

**Problematika, na kterou poukazujete, není dosud zcela vyjasněná. Zatímco v případě řídičských průkazů kvůli úpravě v příslušné směrnici 2006/126/ES a s ohledem na judikaturu Evropského soudního dvora nepochybně platí, že řidič není povinen při změně pobytu v rámci států EU měnit svůj řídičský průkaz, v případě přeregistrace vozidla do jiného členského státu podobná výslovná a jednoznačná úprava chybí. Určitě však nejde o otázku podléhající Ženevské smlouvě o volném pohybu osob a zboží v EU.**

**I stávající česká úprava (zákon č. 56/2001 Sb.), jakož i návrh její novely (sněmovní tisk 717), předpokládá, že občan členského státu EU je povinen své vozidlo registrovat v ČR, pokud zde pobývá déle než půl roku v kalendářním roce (tj. pokud zde má tzv. obvyklé bydliště). Lze předpokládat, že úpravy v jiných členských státech se nebudou příliš lišit, jakkoliv zásady volného pohybu osob podle Smlouvy o fungování Evropské unie (SFEU) mohou svádět k jiným výkladům. Na základě výše uvedeného lze doporučit respektovat úpravu příslušného státu, zde právní úpravu platnou v SRN, jejíž znalost by měli úředníci na německých úřadech mít. Na druhou stranu je však otázka, zda je taková povinnost vynutitelná, resp. zda a jak mohou kontrolní orgány daného státu zjistit, že taková povinnost nebyla splněna.**

---

## Náhrada škody na vozidle ze strany pojišťovny

*Jiný řidič způsobil škodu na mém vozidle, které mám k účelu podnikání. Škoda byla řádně nahlášena a zlikvidována s tím, že oprava bude hrazena z povinného ručení pojištěného. Oprava byla provedena, faktura vystavena a poslána pojišťovně k proplacení. Pojišťovna však nezaplatila rozdíl, zohledňující obchodní cenové rozpětí náhradních dílů na trhu, a také DPH, které mám prý uhradit já, jako poškozená. Z mého pohledu je to nelogické, a to i v případě, že jsem plátcem DPH. Rovněž tak si nejsem jistá, zda mohou pojišťovny diktovat poškozeným, kde mají nechat opravit své vozidlo. Známi, kteří byli v podobné situaci, nic nedopláceli. Rovněž tak jsem toto konzultovala s našim právníkem, který mi sdělil, že je požadavek pojišťovny protiprávní. Dovoluji si Vás požádat o stanovisko...*

**Nejprve k DPH. Postup, který pojišťovna použila, je standardní a u všech pojistitelů totožný. Náhrada škody na vozidle, používaném neplátcem DPH, je vyplácena včetně DPH; náhrada škody na vozidle používaném plátcem DPH je vyplácena bez DPH. Důvod je jednoduchý – u neplátce DPH je i DPH součástí škody. Poškozený hradí fakturu za opravu včetně DPH a nenárokuje si vrácení DPH u státu. U plátce DPH je situace jiná. Hradí fakturu za opravu včetně DPH, nárokuje si ale vrácení DPH u státu. DPH tedy není součástí škody. Přenést povinnost úhrady DPH a její následné vrácení od státu není možné, protože pojišťovny nejsou plátcí DPH.**

**K rozdílu úhrady cen náhradních dílů: U starších vozidel pojistitelé uplatňují tzv. korekci nákladů na materiál. Touto korekcí se vyrovnává rozdíl mezi cenou náhradních dílů, které jsou přiměřené pro opravu vozidla určitého stáří a cenou skutečně použitých náhradních dílů. Velmi zjednodušeně řečeno, jsem-li vlastníkem 15 let starého vozidla, není zcela obvyklé a přiměřené**

použit na jeho opravu nové originální náhradní díly. Pojistitelé nepožadují opravu takovými díly, které by odpovídaly stáří vozidla, ale doporučují poškozeným opravu ve svých smluvních servisech, které obvykle používají tzv. aftermarketové díly, které jsou kvalitativně zcela srovnatelné, cenově ale mnohem dostupnější. Poškozený má na výběr, zda využije doporučení pojistitele; pokud však bude trvat na opravě originálními náhradními díly v autorizovaném servisu, musí počítat s tím, že náhradní díly nebudou hrazeny v plné výši.

Nicméně i „korekce nákladů“ ze strany pojišťoven má své limity. Lze odkázat např. na usnesení Ústavního soudu ze dne 19. 3. 2008, sp. zn. II. ÚS 2221/07, kde Ústavní soud mj. konstatoval:

*„Je-li za škodu považována újma, která nastala v majetkové sféře poškozeného, a její výše je dána rozdílem mezi majetkovým stavem poškozeného před a po poškození, musí i rozsah náhrady škody zohlednit výši všech nutných prostředků, které byl poškozený nucen vynaložit k obnovení původního majetkového stavu, v daném případě k opravě vozidla tak, aby bylo z technického hlediska stejně provozuschopné jako před škodnou událostí. Pokud obnovení původního majetkového stavu není možné jinak než za použití nových náhradních dílů, oprava byla provedena účelně a směřovala jen k odstranění následků škodné události, nelze přenášet povinnost k úhradě nákladů na uvedení věci do původního stavu na poškozeného a neodůvodněně jej znevýhodňovat oproti škůdci. Je třeba přihlídnout i k tomu, že v případě havarovaného vozidla, byť opraveného novými díly, je jeho skutečná hodnota vždy nižší než původní hodnota použitého vozidla.“*

---

## **Služební cesty do Německa**

Mám v naší společnosti na starosti vozový park a nejsou mi jasné některé záležitosti související se služebními cestami do Německa. Údajně tam prý mají speciální požadavky na řidiče, respektive na provozovatele či firmu, která vozidlo vlastní. U nás jde vesměs o dodávkové vozy do 3,5 t. Moje dotazy:

- 1) Musí mít řidič tzv. „Kontrollbuch“, vyplněný týden dopředu?
- 2) Musí být vozidlo vybaveno tachografem?
- 3) Musí mít řidič s sebou nějaké potvrzení, že firma souhlasí s jeho cestou do ciziny?

**ad 1. Z předpisů EU podle našeho názoru nevyplývá povinnost vést Kontrollbuch.**

**ad 2. Vozidlo do 3,5 t by muselo být vybavené tachografem, pokud by bylo užito v jízdě soupravě, jejíž celková hmotnost by limit 3,5 t překročila. Otázkou tedy je, zda se nejedná právě o takovéto jízdě soupravy.**

**Podle čl. 3 nařízení (EHS) č. 3821/85 v platném znění platí, že "Záznamové zařízení musí být zabudováno a užíváno ve vozidlech, která jsou registrována v členském státě a používána pro silniční přepravu cestujících nebo zboží, s výjimkou vozidel uvedených v článku 3 nařízení (ES) č. 561/2006. Vozidla uvedená v čl. 16 odst. 1 nařízení (ES) č. 561/2006, a vozidla vyňatá z oblasti působnosti nařízení (EHS) č. 3820/85, která již nejsou vyňata podle nařízení (ES) č. 561/2006, musí tomuto požadavku vyhovět do 31. prosince 2007". Uvedená povinnost by se tedy týkala i vozidel do 3,5 t, pokud byly užívány v soupravě nad 3,5 t, jak již bylo uvedeno. Pak by se na řidiče vztahoval režim nařízení (ES) č. 561/2006. V opačném případě to však neplatí.**

**ad 3. Je-li vozidlo registrováno na jinou osobu, včetně zaměstnavatele, lze doporučit mít s sebou jeho souhlas na příslušném formuláři – viz <http://www.autoklub.cz/dokument/519-s-cizim-autem-do-ciziny.html>.**

---

## **Odpovědnost za nepřipoutání se v autobusech**

*V jakém zákoně je stanoveno, že za nepoužití bezpečnostního pásu je v případě havárie odpovědný pasažér? V pravidlech silničního provozu je pouze povinnost být připoutaný, ale o odpovědnosti tam nic není. Ptám se v souvislosti s havárií českého autobusu v zahraničí, jde o určení viny ženy, která nebyla připoutána a při havárii zahynula.*

**Pokud jde o užití bezpečnostních pásů v autobusech, nikde pochopitelně výslovně nenajdete větu, že se pokuta uloží konkrétní osobě. Uvedený závěr je nicméně nutné dovodit z příslušných souvisejících předpisů EU. V případě České republiky se jedná především o zákon o přestupcích a zákon o silničním provozu.**

**Ustanovení § 4 písm. b) zákona o silničním provozu mj. stanoví:** „Při účasti na provozu na pozemních komunikacích je každý povinen řídit se pravidly provozu na pozemních komunikacích upravenými tímto zákonem.“

**Podle § 6 odst. 1 písm. g) zákona o silničním provozu platí:** „Řidič motorového vozidla je kromě povinností uvedených v § 4 a 5 dále povinen poučit osoby starší 3 let nebo osoby je doprovázející přepravované ve vozidle kategorie M2 a M3, které je vybaveno zádržným bezpečnostním systémem, o povinnosti použít zádržný bezpečnostní systém, pokud tato informace není zajištěna jiným způsobem.“

**Podle § 9 odst. 1 písm. a) zákona o silničním provozu platí:** „Přepravovaná osoba je povinna být za jízdy připoutána na sedadle bezpečnostním pásem, pokud jím je sedadlo povinně vybaveno podle zvláštního právního předpisu.“

**Podle § 2 odst. 1 zákona o přestupcích platí:** „Přestupkem je zaviněné jednání, které porušuje nebo ohrožuje zájem společnosti a je za přestupek výslovně označeno v tomto nebo jiném zákoně, nejde-li o jiný správní delikt postižitelný podle zvláštních právních předpisů anebo o trestný čin.“

**Podle § 5 odst. 1 zákona o přestupcích platí:** „Za přestupek není odpovědný, kdo v době jeho spáchání nedovršil patnáctý rok svého věku.“

**Každý právní řád je přitom už od starověku založen na koncepci, že sankcionovat lze pouze toho, kdo má příslušnou povinnost (stará dobrá právní zásada praví "nullum crimen sine lege", tj. žádný trestný čin bez zákona). Povinnost připoutat se je povinností přepravované osoby, tudíž právě ona, je-li deliktně způsobilá (tj. zejména starší 15 let a příčetná), bude subjektem (pachatelem) daného deliktu. Řidič autobusu je v tomto ohledu naopak odpovědný „pouze“ za to, aby přepravovaná osoba byla o této své povinnosti poučena, není-li poučení zajištěno jinak, tj. piktogramem.**

**Konkrétně půjde o přestupek podle § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu, podle kterého platí:** „Fyzická osoba se dopustí přestupku tím, že v provozu na pozemních komunikacích jiným jednáním, než které je uvedeno pod písmeny a) až j), nesplní nebo poruší povinnost stanovenou v hlavě II. tohoto zákona.“

**Výše uvedené se ale vztahuje k úpravě platné v České republice. Pokud jde o delikt spáchaný v jiném státě, je nutné vyjít z tamní úpravy. Je možné, byť nepříliš pravděpodobné, že se tato úprava může od české úpravy zásadně lišit, zejména pokud jde o stát, který není členem EU.**

## Změny, které mohou motoristé očekávat v roce 2013

*Můžete mi sdělit, co všechno se má změnit v roce 2013 pro normální motoristy?*

Cesta z Prahy do Brna (i zpět) po D1 bude ještě svízelnější než dosud. Není sporu o tom, že D1 se opravovat musí, některé úseky jsou již za hranici životnosti (zvláště pravé pruhy). Ale opravě D1 měla předcházet výstavba rychlostní silnice z Hradce Králové přes Vysoké Mýto do Svitav, která by odvedla část provozu z D1, ale ta se zatím neuskutečnila.

Od 19. ledna 2013 je účinná změna týkající se objektivní odpovědnosti provozovatele vozidla. Už nebude možné se vymluvit na osobu blízkou. Nebude-li řidič, který spáchal přestupek identifikován, pokutu zaplatí provozovatel vozidla – podrobněji viz

[http://old.autoklub.cz/acr/informacezakony/zakony/2011/pdf/1025/policie\\_blizska\\_osoba\\_vzdalena.pdf](http://old.autoklub.cz/acr/informacezakony/zakony/2011/pdf/1025/policie_blizska_osoba_vzdalena.pdf).

Celá kauza osob blízkých a osob vzdálených má kořeny v jedné věci: řidiči nemají pocit, že bezprostředně po spáchání přestupku bude následovat trest – pokuta a body. Aby však tento pocit měli, musela by policie působit přímo v provozu, zasahovat hned na místě, a nespoléhat na záznamová zařízení a nenechávat na dopravních úřadech, aby vyhodnocovaly, zda v době spáchání přestupku seděl za volantem Petr nebo auto řídil Pavel. To je totiž jediná cesta, jak ukáznit i ty, kteří nechtějí respektovat pravidla silničního provozu dobrovolně, to je cesta ke zvýšení bezpečnosti provozu.

Další změny se týkají vymezení skupin řidičských oprávnění, zde bych odkázal (odkazují) na stránky BESIPu, konkrétně na <http://www.ibesip.cz/cz/legislativa/ridicska-opravneni-a-ridicke-prukazy>. Tady je mimo jiné důležité, že řidičská oprávnění jednotlivých skupin a podskupin udělená před 19. lednem 2013 zůstávají zachována v rozsahu, jaký měla podle zákona č. 361/2000 Sb., ve znění účinném do 19. ledna 2013; tato řidičská oprávnění opravňují od 19. ledna 2013 rovněž k řízení motorových vozidel, která jsou do skupin vozidel se shodným označením nově zařazena, pokud tomu nebrání omezení nebo podmínění řidičského oprávnění.

Změny, které nabyly účinnosti již od 1. září 2012, jsou uvedeny na

<http://www.autoklub.cz/dokument/525-zmeny-v-zakone-c-3612000-sb-o-silnicnim-provozu-ucinne-od-192012.html>,

téma odebrání řidičských průkazů za neplacení alimentů je zpracováno na

<http://www.autoklub.cz/dokument/1695-odebirani-rp-za-neplaceni-alimentu-uz-je-v-zakone.html>,

stanovisko Autoklubu ČR je uvedeno na

<http://www.autoklub.cz/dokument/1142-vyjadreni-acr-k-odebirani-rp-neplaticum-alimentu.html>.

---

## Zdravotně postižení motoristé a placení dálničních poplatků

*Prosím o informaci, zda může jezdit po dálnicích EU osobním autem uživatel ZTP bez dálničních známek a poplatků mýtného.*

Bez dálničních kupónů a poplatků mýtného mohou zdravotně postižení motoristé jezdit pouze po pozemních komunikacích v České republice. V ostatních státech toto zvýhodnění neplatí.

Bližší viz naše webové stránky [www.autoklub.cz](http://www.autoklub.cz), konkrétně

[http://old.autoklub.cz/acr/informacezakony/zakony/2011/pdf/1207/zdravotne\\_postizeni\\_dalnicni\\_kupon.pdf](http://old.autoklub.cz/acr/informacezakony/zakony/2011/pdf/1207/zdravotne_postizeni_dalnicni_kupon.pdf).



## **Rychlost aut s přívěsným vozíkem**

*Výrobci a prodejci přívěsných vozíků vydávají potvrzení o konstrukční rychlosti vozíku např. 100 nebo 110 km/h. Pokud vím, zákon omezuje rychlost jízdy soupravy na osmdesát bez ohledu na konstrukční rychlost, pokud není konstrukční rychlost ještě nižší. Výklad některých autoškol a školitelů je takový, že s vozidlem nebo soupravou do 3500 kg lze jet rychlostí 90 mimo obec a 130 po dálnici, pokud to dovoluje konstrukční rychlost všech vozidel soupravy. Tento názor mi připadá scestný.*

**Ustanovení § 18 zákona o silničním provozu ani žádné jiné ustanovení tohoto zákona skutečně nestanoví žádné zvláštní rychlostní limity pro jízdní soupravy. Platí zde tedy obecná úprava rychlostních limitů, která je dále ovlivněna konstrukční rychlostí daného přípojného vozidla, jež je povinně vyznačena symbolem na zadní části takového přípojného vozidla. Ostatně obdobně byla právní úprava koncipována již podle vyhlášky č. 99/1989 Sb., takže se nejedná o žádnou novinku, kterou by s sebou přinesl zákon o silničním provozu z r. 2000. Dlužno dodat, že za léta své aplikace uvedená úprava žádné zvláštní problémy nečiní.**

---

## **Konec tzv. osoby blízké**

*Jaký je váš názor na podobu zákona o silničním provozu, která upravuje i objektivní odpovědnost provozovatele vozidla, potažmo takzvanou „osobu blízkou“. Připadá vám tento způsob řešení problému dostatečný? Změní se vzhledem k vyššímu zatížení správních orgánů vůbec něco? Nebude odmítnutí zaplacení poplatku vyvolávat stejně patovou situaci, jakou dosud vyvolávalo odmítnutí sdělit totožnost řidiče (osoby blízké)?*

**Autoklub ČR návrhy na zavedení odpovědnosti provozovatele dlouhodobě podporoval. Ovšem s tím, že by měl být přijat tzv. nizozemský model, tzn. že u přestupků zjištěných kamerovým systémem by se nepátralo po osobě řidiče, ale rovnou by byla uložena provozovateli pokuta – tak, jak to nyní platí např. i na Slovensku. Taková právní úprava by byla stručnější, srozumitelná, a také efektivnější.**

**Důležité je, že se provozovatelé nebudou moci spoléhat na průtahy ve správním řízení. Delikt se promlčí jedině tehdy, když nebude zahájeno řízení do 2 let ode dne, kdy se o něm příslušný správní orgán dozvěděl, a po zahájení řízení již nebude delikt promlčen. Dále je zde skutečnost, že pokud provozovatel neuhradí tzv. určenou částku, musí počítat s vyšší pokutou ve správním řízení navýšenou ještě o 1000 Kč, což je paušál na úhradu nákladů řízení.**

**Provozovatelé se pravděpodobně budou zpočátku pokoušet o obstrukce. Někteří např. budou svádět odpovědnost na fiktivní řidiče, mnohdy cizince, jimž se obtížně doručuje. Zatížení správních orgánů se tedy zpočátku zřejmě zvýší, ale lze předpokládat, že díky dobré praxi provozovatelé brzy pochopí, že obstrukce jsou zbytečné, respektive že se jim v konečném důsledku nevyplatí. Lze tedy očekávat, že se objektivní odpovědnost i v České republice do jisté míry osvědčí.**

**Nadále však platí, že problémy s „osobou blízkou“ či „osobou vzdálenou“ z větší části odpadnou, pokud se zvýší přítomnost policistů přímo v provozu.**

---



## Řidičské oprávnění skupiny B a tažení přívěsů

*Podle minulé úpravy jsem mohl tahat za vozidlem přívěs s větší hmotností než 750 kg v případě, že celková hmotnost soupravy nepřekročila 3500 kg. Budu si podle nové úpravy muset rozšířit řidičské oprávnění na skupinu B+E?*

S řidičským oprávněním skupiny B můžete řídit motorová vozidla, jejichž největší povolená hmotnost nepřevyšuje 3 500 kg, s nejvýše 8 místy k sezení kromě místa řidiče, ke kterým smí být připojeno přípojné vozidlo o největší povolené hmotnosti nepřevyšující 750 kg, pokud největší povolená hmotnost této jízdní soupravy nepřevyšuje 3 500 kg nebo v případě rozšíření rozsahu nepřevyšuje 4 250 kg.

Řidičská oprávnění jednotlivých skupin a podskupin udělená před 19. lednem 2013 zůstávají zachována v rozsahu, jaký měla podle zákona o silničním provozu ve znění účinném před 19. lednem 2013; tato řidičská oprávnění opravňují od 19. ledna 2013 rovněž k řízení motorových vozidel, která jsou do skupin vozidel se shodným označením nově zařazena, pokud tomu nebrání omezení nebo podmínění řidičského oprávnění.

Bližší viz <http://www.autoklub.cz/dokument/1752-zmeny-v-zakone-c-3612000-sb-o-silnicnim-provozu-ucinne-od-19-1-2013.html>, respektive <http://www.autoklub.cz/dokument/1750-uplne-zneni-zakona-c-3612000-sb-o-silnicnim-provozu-ucinne-od-19-1-2013.html>.

---

## Řidičské oprávnění skupiny B a řízení skútrů a malých motocyklů

*Již delší dobu se hovoří a píše o tom, že od 19. 1. 2013 má každý držitel řidičského průkazu skupiny B oprávnění řídit skútr o objemu válce nepřevyšujícím 125 kubických centimetrů a výkonem nepřevyšujícím 11 kW s automatickou převodovkou. Dosud jsem se ale nikde nedočel a nikde nedoslechl, jestli mohu řídit starou známou Jawu, lidově zvanou Pionýr, která má objem válce necelých 50 kubických centimetrů, ale automatickou převodovku nemá.*

**Můžete, ale jen za předpokladu, že vám bylo řidičské oprávnění pro skupinu B uděleno před 1. lednem 2001.** Pro takovéto řidiče platí na základě § 133 zákona o silničním provozu, že jejich řidičské oprávnění pro skupinu B je opravňuje i k řízení motorových vozidel zařazených do řidičských oprávnění skupiny AM, (pod)skupiny B1 a (pod)skupiny A1 s omezením do 50 cm<sup>3</sup>. Právě posledně uvedenému požadavku vyhovuje i Jawa Pionýr. Uvedená skutečnost by nicméně měla být zohledněna i v řidičském průkazu, do kterého by řidičské oprávnění pro skupinu B mělo být zapsáno spolu s oprávněním pro skupinu A1, u níž se vyznačí omezení do 50 cm<sup>3</sup> (buď harmonizačním kódem 150, nebo nově harmonizovaným kódem 79 s uvedením omezení do 50 cm<sup>3</sup> v závorce).

Konstrukční rychlost Jawy Pionýr je 60 km/h, tudíž, ačkoliv objem jejího motoru nepřesahuje 50 kubických centimetrů, spadá podle současného § 80a zákona o silničním provozu do skupiny vozidel A1 (tj. mezi lehké motocykly o výkonu nejvýše 11 kW, s poměrem výkonu/hmotnosti nejvýše 0,1 kW/kg a se zdvihovým objemem spalovacího motoru nepřevyšujícím 125 cm<sup>3</sup>). Nejedná se tedy o moped neboli vozidlo skupiny AM. Tím jsou dány i požadavky na příslušné řidičské oprávnění k řízení Jawy Pionýr.

**Pokud jde o řidičské oprávnění pro skupinu B udělené po 18. lednu 2013, pak s ním Jawa Pionýr řídit nelze, neboť v rámci rovnocennosti lze řídit jen vozidla AM, což Jawa Pionýr díky své konstrukční rychlosti převyšující 45 km/h není, a z vozidel skupiny A1 lze řídit pouze ta, která mají automatickou převodovku, což Jawa Pionýr díky svému nožnímu řazení s pákou spojky také není. Potřebné by bylo alespoň oprávnění pro skupinu A1 (bez omezení), popřípadě A2 nebo A. V podstatě totéž platí i pro starší řidičská oprávnění, jež byla udělována za účinnosti zákona o silničním provozu, tj. počínaje 1. lednem 2001.**

Další informace a úplné současné znění zákona o silničním provozu naleznete na

<http://www.autoklub.cz/dokument/1752-zmeny-v-zakone-c-3612000-sb-o-silnicnim-provozu-ucinne-od-19-1-2013.html> a

<http://www.autoklub.cz/dokument/1750-uplne-zneni-zakona-c-3612000-sb-o-silnicnim-provozu-ucinne-od-19-1-2013.html>

---

## **Rozpor v řidičských oprávněních?**

*... mám dotaz: u skupiny řidičského oprávnění pro nákladní vozidla se praví pod písm. "h) C jsou zařazena motorová vozidla s výjimkou traktorů a vozidel uvedených v písmeni g), jejichž největší povolená hmotnost převyšuje 3 500 kg s nejvýše 8 místy k sezení kromě místa řidiče, ke kterým smí být připojeno přípojně vozidlo o největší povolené hmotnosti nepřevyšující 750 kg".*

*A dále níže se říká: "C opravňuje také k řízení vozidel zařazených do skupiny C1."*

*Písm. h) říká, že s céčkem nesmím řídit traktory a skupinu C1 a v § 91 opravňuje skupina C také k řízení vozidel skupiny C1. Ten rozpor se opakuje i u skupiny B a D.*

**Nejde o rozpor, nýbrž o jinou legislativní techniku, než na kterou jsme byli doposud zvyklí. Nová technika v zásadě vychází z podobné koncepce směrnice 2006/126/ES, byť lze uznat, že zvolené řešení není z nejpřehlednějších a bezesporu se věc dala vyřešit legislativně daleko jednodušeji.**

Logika nové úpravy je nicméně taková, že skupiny vozidel vymezené v § 80a zákona se nepřekrývají a konkrétní tak vozidlo spadá vždy jen do jediné skupiny (např. čtyřtunový nákladník proto spadá jen do skupiny C1, nikoliv do skupiny C). Proto skupina vozidel C nezahrnuje vozidla skupiny C1. Je to přesný opak dosavadní koncepce tzv. podskupin, kdy se naopak vycházelo z toho, že daná skupina automaticky zahrnuje i stejným písmenem označené podskupiny.

Vedle toho ale zákonodárce v nové koncepci vymezil i tzv. rovnocennost oprávnění, když stanovil, že s oprávněním pro "vyšší" skupinu (např. sk. C) vozidel lze současně řídit i vybrané vozidla "nižších" skupin (např. sk. C1). Vše to souvisí s tím, že zákon (podobně jako cit. směrnice) již nepojednává o skupinách jako "skupinách řidičských oprávnění", na což jsme byli po desetiletí zvyklí, ale o "skupinách vozidel".

Aby se předešlo problémům v praxi, měla by v nově vydávaných řidičských průkazech být zapisována oprávnění i u skupin, které lze řídit v rámci rovnocennosti, aniž by na ně žadatel složil zkoušku. Pokud tedy např. ve stávajícím řidičském průkazu máte zapsáno oprávnění skupiny C, zahrnuje toto oprávnění sice i podskupinu C1, ale z řidičského průkazu toto

nevyčtete. V novém řidičském průkazu Vám však bude vyznačeno oprávnění nejen pro skupinu C, nýbrž i pro skupinu C1.

---

### **Další dotazy k řidičským oprávněním v souvislosti s tažením přívěsů**

*Podle minulé úpravy jsem mohl tahat za vozidlem přívěs s větší hmotností než 750 kg v případě, že celková hmotnost soupravy nepřekročila 3500 kg. Budu si podle nové úpravy muset rozšířit řidičské oprávnění na skupinu B+E?*

**Nebudete. Rozsah dosavadních oprávnění se nemění a datum prvního udělení je uvedeno v řidičském průkazu.**

*Budu mít při výměně řidičského průkazu v poznámce kód 96, jestliže jsem s jízdní soupravou (auto 3,5 t a vlek nad 750 kg) před 19. lednem 2013 již 3 roky jezdil a prokázal tak praktickou schopnost řídit tuto soupravu?*

**To je otázka spíše metodická, ze zákona ani ze směrnice o řidičských průkazech to nevyplývá. Přesnou odpověď budou v tuto chvíli znát asi jen na Ministerstvu dopravy, neboť oni budou nastavovat metodická pravidla pro "správnou praxi" podřízených správních úřadů při výměnách řidičských průkazů, nikoliv Autoklub ČR. Nicméně datum udělení řidičského oprávnění příslušné je povinně uvedeno v řidičském průkazu, z čehož je patrný i rozsah tohoto oprávnění, respektive zda bylo uděleno ponovu či postaru, a zákon garantuje dosavadní rozsah oprávnění i bez zápisu tohoto kódu v řidičském průkazu.**

*Vlastníme s manželem řidičský průkaz skupiny B a téměř 25 let se věnujeme karavaningu. Jsme majiteli karavanu vážícího 1.100 kg. Můj řidičský průkaz skupiny B mě tedy opravňuje k řízení jízdní soupravy, tedy auta a karavanu do celkové hmotnosti 3,5 t, čili mohu s autem táhnout karavan vážící 1.00 kg, pokud nepřesáhnu celkovou hmotnost 3,5 t. Podle novely vyhlášky nyní je možné v rámci skupiny B táhnout pouze 750 kg. Pokud budu chtít vyjet s karavanem vážícím 1.100 kg, musím nově podle vyhlášky mít rozšířené oprávnění na B+E? Znamená to tedy, že budu muset absolvovat autoškolu, zaplatit poplatky (já i manžel)? Jak je možné, že někdo omezuje má práva, nutí nás chodit do autoškoly, platit rozšiřující kurz, když doposud jsem vše splňovala?*

**Jakkoliv je pravdou, že od 19. ledna 2013 došlo ke změně ve vymezení rozsahu řidičského oprávnění skupiny B, zejména pokud jde o možnost řízení jízdních souprav, a to na základě nového ustanovení § 80a zákona o silničním provozu, nelze zároveň odhlédnout od přechodného ustanovení, jímž byla tato novela – zákon č. 297/2011 Sb. – provázena.**

**Podle cit. přechodného ustanovení čl. II bodu 1 zákona č. 297/2011 Sb. platí toto: "Řidičská oprávnění jednotlivých skupin a podskupin udělená přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona zůstávají zachována v rozsahu, jaký měla podle zákona č. 361/2000 Sb., ve znění účinném do dne nabytí účinnosti tohoto zákona; tato řidičská oprávnění opravňují ode dne nabytí účinnosti tohoto zákona rovněž k řízení motorových vozidel, která jsou do skupin vozidel se shodným označením nově zařazena tímto zákonem, pokud tomu nebrání omezení nebo podmínění řidičského oprávnění."**

Jinými slovy to znamená, že s řidičským oprávněním skupiny B, které bylo uděleno před 19. lednem 2013 (datum prvního udělení je u dané skupiny uvedeno v řidičském průkazu), je i po 19. lednu 2013 možné řídit i jízdní soupravu s přípojným vozidlem těžším než 750 kg, pokud hmotnost jízdní soupravy nepřesáhne 3,5 tuny (pochopitelně při splnění dalších podmínek podle dosavadní úpravy). Znepokojení tazatelky je tedy neopodstatněné, neboť ji nikdo znovu do autoškoly ani na zkoušku neposílá.

Nové vymezení rozsahu oprávnění pro skupinu B se týká pouze oprávnění udělovaných od účinnosti uvedené změny, tj. od 19. ledna 2013. Pouze pro tato oprávnění platí následující novinky:

- ✚ se skupinou B (v základním rozsahu) bude možné řídit pouze soupravy s přípojným vozidlem o celkové hmotnosti do 750 kg a celková hmotnost jízdní soupravy nebude smět překročit 3,5 tuny;
- ✚ zavádí se možnost rozšíření řidičského oprávnění skupiny B tzv. doplňovací zkouškou z praktické jízdy (tj. bez teoretické zkoušky), díky které bude s oprávněním skupiny B (v rozšířeném rozsahu) možné řídit s přípojným vozidlem o celkové hmotnosti do 750 kg i jízdní soupravu, jejíž celková hmotnost překročí 3,5 tuny; rozšířený rozsah řidičského oprávnění se v řidičském průkazu vyznačí u skupiny B pomocí unijního harmonizovaného kódu 96;
- ✚ pro řízení soupravy s přípojným vozidlem o celkové hmotnosti nad 750 kg již bude nutné řidičské oprávnění skupiny B+E.

Novým žadatelům o oprávnění skupiny B lze doporučit, aby si našli takovou autoškolu, která disponuje vybavením, jež jim umožní vykonat zároveň zkoušku i s jízdní soupravou nad 3,5 tuny (s přípojným vozidlem do 750 kg), díky které jim bude moci být rovnou při udělení řidičského oprávnění zaznamenán kód 96 do řidičského průkazu. Zákon totiž umožňuje, aby tato zkouška byla součástí zkoušky na skupinu B, takže tito žadatelé mohou takříkajíc zabít dvě mouchy jednou ranou.

---

## Lékařské prohlídky řidičů seniorů

*Reaguji na vaši informaci o senátním návrhu z 24.10. 2012. Dostárnul jsem do věku, kdy bych si měl od lékaře vyžádat „lékařské potvrzení“ k řidičskému průkazu. Mám dotaz, zda byla tato novela již schválena, nebo zda platí předchozí ustanovení?*

Zatím je vše při starém, tzn. že platí, že držitel řidičského oprávnění je povinen se podrobit pravidelné lékařské prohlídce nejdříve šest měsíců před dovršením 60, 65 a 68 let věku a nejpozději v den dovršení stanoveného věku, po dovršení 68 let věku pak každé dva roky (§ 87 odst. 3 zákona o silničním provozu).

O případných (očekávaných) změnách budeme informovat na našich webových stránkách [www.autoklub.cz](http://www.autoklub.cz).

---