

# METODICKÝ

## ZPRAVODAJ

### AUTOŠKOL

#### číslo 52/2005

#### OBSAH:

- **Informace o nehodovosti za leden až květen 2005** str. 2
- **Nehody v tunelech** str.4
- **Sdělení MD k platnosti řid.průk.čl.států EU** str.9
- **AUTOVRAKY a jejich likvidace** str.11
- **Měření rychlosti obecní policií** str.18
- **Informace – stanoviska MD** str.21
- **Seznam zákonů, vyhlášek a předpisů** str.25
- **Novela zákona o silniční dopravě (zák.č.229/2005)** str.28
- **Dohoda ADR** str.31
- **Mezinárodní silniční doprava-aktuality** str.32
- **Otázky a odpovědi** str.33
- **Inzerce-nabídky** str.35

**Zpracoval a vydává jako učební pomůcku**

Agentura Vegricht

Václav Vegricht, Palackého 696, 293 01 Mladá Boleslav

Tel. 326 725 613, mobil 603 31 04 68

E-mail: [vegricht@volný.cz](mailto:vegricht@volný.cz)

IČ: 13739051

ve spolupráci

s AUTOKLUBEM ČR, Opletalova 29, 110 00 PRAHA 1

[www.autoklub.cz](http://www.autoklub.cz)

Vychází čtvrtletně.

Bez jazykové úpravy.

ČERVEN 2005.

# I N F O R M A C E

## o nehodovosti na pozemních komunikacích v ČR za období leden až květen 2005.

Leden až květen 2005		Rozdíl –stejně období 2004	
<b>POČET NEHOD</b>	<b>79.580</b>	<b>snížení o 130</b>	<b>= 0,2 %</b>
<b>USMRCENO</b>	<b>345</b>	<b>snížení o 46</b>	<b>= 11,8 %</b>
<b>TĚŽCE ZRANĚNO</b>	<b>1.506</b>	<b>snížení o 171</b>	<b>= 10,2 %</b>
<b>LEHCE ZRANĚNO</b>	<b>10.133</b>	<b>snížení o 163</b>	<b>= 1,6 %</b>
<b>HMOTNÁ ŠKODA</b>	<b>3 869,3 mil.</b>	<b>zvýšení o 24,6 mil.</b>	<b>= 0,6 %</b>

Z hlediska počtu nehod v porovnání od roku 1990 je letošní počet nehod ve sledovaném období **4. nejvyšší** (nejvíce nehod bylo v roce 1999, kdy policie šetřila 86.711 nehod; naproti tomu nejméně nehod bylo v roce 1991, jen 31.998 nehod).

Na druhé straně celkový počet usmrcených osob v tomto období (pěti měsíců) je od roku 1990 **nejnižší** a teprve počtvrté se počet usmrcených dostal pod hranici 400 osob (v roce 1990, 1991 a 2004) Nejvíce usmrcených bylo v roce 1994, kdy zahynulo 533 osob a tzn., že počet usmrcených v letošním roce je oproti roku 1994, nižší o 188 osob.

Z celkového počtu **345 usmrcených** osob za leden až květen 2005 bylo:

- 128 řidičů osobních automobilů
- 86 chodců
- 62 spolujezdců v osobním automobilu
- 27 řidičů motocyklů
- 23 cyklistů
- 8 řidičů nákladních automobilů atd.

Z celkového počtu usmrcených osob bylo **14 dětí** tzn., že v porovnání se stejným obdobím roku 2004 **zahynulo o 9 dětí více**. Z uvedeného počtu usmrcených dětí byly 4 děti-chodci, jedno dítě-cyklista a 9 dětí-spolujezdců v osobních automobilech.

Nejvíce usmrcených, i přes snížení o 31 osob, bylo v kategorii 25 až 34 let (zahynulo 70 osob), v kategorii 45 až 54 let zahynulo 55 lidí, v kategorii nad 64 let zahynulo 51 lidí a v kategorii 35 až 44 let zahynulo 50 osob atd.

V porovnání se stejným obdobím roku 2004 byl zaznamenán nárůst počtu usmrcených u následujících kategorií:

- u nehod zaviněných chodci o 9 osob, z toho o 6 dětí jako chodců
- u nehod zaviněných řidiči motocyklů o 4 osoby
- u nehod zaviněných řidiči vozidel MHD o 3 osoby
- u nehod zaviněných řidiči malých motocyklů o 2 osoby

Nejčtenější příčinou nehod řidičů motorových vozidel za sledované období bylo nevěnování potřebné pozornosti řízení vozidla s 12.898 nehodami a nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlo s 11.517 nehodami atd.

Nejtragičtější příčinou nehod řidičů motorových vozidel v hodnoceném období bylo nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky (mokrý nebo jinak kluzká vozovka) a nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky – při těchto nehodách zahynulo shodně 56 lidí; tyto dvě příčiny představují bezmála 37 % z celkového počtu usmrcených osob při nehodách zaviněných řidiči motorových vozidel.

#### **POČET NEHOD A POČET USMRCENÝCH PODLE KOMUNIKACÍ:**

Druh komunikace	Počet nehod	rozdíl	Počet usmrcen.	rozdíl
<b>Dálnice</b>	<b>1.940</b>	<b>- 94</b>	<b>10</b>	<b>- 9</b>
<b>Silnice I.třídy</b>	<b>13.391</b>	<b>- 508</b>	<b>131</b>	<b>- 7</b>
<b>Silnice II.třídy</b>	<b>11.482</b>	<b>+ 63</b>	<b>74</b>	<b>- 15</b>
<b>Silnice III.třídy</b>	<b>8.853</b>	<b>+ 191</b>	<b>60</b>	<b>+ 1</b>
<b>Komunikace sledovaná</b>	<b>14.685</b>	<b>- 63</b>	<b>36</b>	<b>- 6</b>
<b>Komunikace místní</b>	<b>20.855</b>	<b>+ 248</b>	<b>29</b>	<b>- 7</b>
<b>Účelová komunikace</b>	<b>8.374</b>	<b>+ 33</b>	<b>5</b>	<b>- 3</b>

V průběhu prvních pěti měsíců se nejvíce nehod stalo na místních komunikacích a na vybraných komunikacích velkých měst. Více nehod bylo zaznamenáno i na silnicích II.třídy o 0,6 % a na silnicích III.třídy o 2,2 %.

Nejvíce usmrcených bylo na silnicích I., II. a III.třídy. Oproti stejnému období loňského roku byl počet usmrcených vyšší jen na silnicích III.třídy o 1,7 %; největší relativní snížení zaznamenáváme na dálnicích o 47,4 %.

**Pod vlivem alkoholu** bylo zaviněno celkem 2.993 nehod (tj. 3,9% z celkového počtu), při kterých bylo 17 osob usmrceno a 1.213 zraněno. Oproti loňskému období je počet těchto nehod nižší o 55 nehod ( o 1,8%), počet usmrcených je nižší o 3 osoby a počet zraněných je nižší o 64 osob. Počet usmrcených při těchto nehodách představuje 4,9 % z celkového počtu usmrcených.

Z dosavadního vývoje základních ukazatelů nehod v prvních sto padesáti dnech roku 2005 je zřejmý pozitivní vývoj následků nehod, který tak navazuje na úspěšný průběh nehodovosti v roce 2004. Pozitivní skutečností je také pokles počtu usmrcených osob především u věkové kategorie 25 až 34 let, kde zaznamenáváme snížení téměř o 30%. V průměru na 1 den letošního roku připadlo 2,28 usmrcených osob, zatímco ve stejném období loňského roku to bylo 2,59 usmrcených osob a v roce 2003 to bylo dokonce 3,03 usmrcené osoby.

(Infoservis)

## NEHODY V TUNELECH

V sobotu 4. června 2005 ve 13 km dlouhém alpském tunelu Fréjus, který spojuje Francii a Itálii, začala z automobilu převážejícího pneumatiky unikat nafta; kamion se vzňal. Dva lidé, oba Slováci, při tragédii zemřeli; udusili se nedaleko od východu z tunelu. Dvacet lidí bylo přiotráveno kouřem. Teplota v tunelu přesáhla 1000 stupňů Celsia. To bránilo záchranným pracím, dokonce se žářem zřítla část stropu tunelu. Celkem deset kilometrů tunelu bylo poničeno; oprava bude trvat zřejmě několik měsíců.

### I. Chronologie: Vážné dopravní nehody v tunelech

#### **4. června 2005 Francie, Itálie:**

Ve 13 km dlouhém alpském tunelu Fréjus, který spojuje Francii a Itálii, začala v sobotu 4. června 2005 z automobilu převážejícího pneumatiky unikat nafta. Kamion se vzňal. Dva lidé, oba Slováci, při tragédii zemřeli, udusili se nedaleko od východu z tunelu. Dvacet lidí bylo přiotráveno kouřem. Teplota v tunelu přesáhla 1000 stupňů Celsia. To bránilo záchranným pracím, dokonce se žářem zřítla část stropu tunelu. Celkem deset kilometrů tunelu bylo poničeno; oprava bude trvat zřejmě několik měsíců.

#### **14. dubna 2004 Švýcarsko:**

300 m od výjezdu z tunelu Baregg (A 1 mezi Zurichem a Basilejí) plně naložený nákladní vůz v plné rychlosti narazil do osobního automobilu a dalších dvou nákladních aut, které se převrátily. Osobní automobil začal hořet, oheň přeskočil na nákladní vůz. Řidič osobního automobilu zemřel, 5 osob bylo vážně zraněno. Další tragická nehoda nastala na Velikonoční pondělí – motocyklista byl sražen a přejet autem.

#### **16. dubna 2003 Švýcarsko:**

Tunel Gotthard – došlo ke kolizi italského nákladního auta s německým osobním. Řidič osobního auta na místě zemřel, 4 spolucestující a řidič nákladního vozu byli těžce zraněni. Nákladní auto bylo vrženo do protisměru.

#### **24. října 2001 Švýcarsko:**

Gotthard tunel (A 2 mezi Göschenen a Airolo) – vznikl požár, který zapříčinila kolize dvou nákladních aut. Při této katastrofě přišlo o život 11 lidí.

#### **17. října 2001 Dánsko:**

Guldborgsund tunel (mezi Kodaní a Rødby) narazilo v mlze nákladní auto do osobního a tím způsobilo řetězovou dopravní nehodu. 5 mrtvých, 9 těžce zraněných.

#### **31. srpna 2001 Rakousko:**

Tři tunelové nehody v týž den zapříčinily dvě úmrtí a devět zranění.

**26. srpna 2001 Švýcarsko:**

Tunel Gotthard (A 2 mezi Göschenen a Airolo) – 6 vážně zraněných.

**13. srpna 2001 Rakousko:**

Poblíž Klagenfurtu italský autobus s 30 poutníky narazil do portálu Reigersdorfského tunelu. 24 vážně zraněných.

**8. srpna 2001 Rakousko:**

Tunel Amberg – kolize rakouského autobusu a rakouské dodávky. Došlo k hromadné havárii. 3 úmrtí, mnoho zraněných.

**6. srpna 2001 Rakousko:**

Gleinalm tunel (A 9 u Gratzu) – kolize dvou osobních automobilů, které začaly hořet. 5 mrtvých, 4 těžce zranění (včetně malých dětí).

**12. dubna 2001 Rakousko:**

Helbersberg tunel – hromadná kolize – 2 úmrtí, 10 zraněných.

**11. listopadu 2000 Rakousko:**

Kaprun – lyžařský areál – kabina vedoucí tunelem – zkrat ve vytápěcím systému – zmařeno 155 životů včetně dětí a mladistvých.

**24. března 1999 Francie, Itálie:**

Belgické nákladní auto naložené moukou a margarínem začalo hořet v tunelu Mont Blanc. Oheň zavinil nedopalek cigarety. Oheň se šířil velmi rychle, jeho likvidace trvala 24 hodin. 39 lidí přišlo o život.

**18. listopadu 1996 Eurotunel:**

Nákladní automobil ve vlaku začal hořet. Trvalo 5 hodin, než dostali hasiči požár pod kontrolu. Okolo 30 pasažérů vlaku utrpělo vážnou otravu kouřem.

## **II. Pravidla správného chování v tunelech**

**Za normálních podmínek:**

- než vjedete do tunelu, zkontrolujte, zda máte dostatek pohonných hmot,
- pozorně si všimněte dopravních značek a dopravních světel, které jsou na portále
- nalaďte si dopravní rozhlasovou stanici,
- rozsviňte světla,
- odložte sluneční brýle,
- v tunelu dodržujte bezpečnou vzdálenost od auta před vámi (větší než v normálním provozu),
- nepřekračujte předepsanou rychlost,
- sledujte, kde jsou umístěny únikové východy, odpočívadla, hasicí přístroje,

- ve dvouprúdových tunelech používejte správný pruh, nikdy nepřejíždějte přes prostřední pruh,
- nikdy se s vozidlem neotáčejte do protisměru a bezdůvodně nezastavujte.

### **Při kongesci (zácpě):**

- jakmile se k ní přibližujete, rozsviňte varovná světla,
- zajedťte k pravému okraji a zastavte v dostatečné vzdálenosti za autem před vámi,
- jestliže dojde k zastavení kolony, vypněte motor,
- zůstaňte ve vozidle, pokud nedostanete jiný pokyn,
- naslouchejte oznámení dopravního rádia, respektujte informace či instrukce, které obdržíte od tunelové služby.

### **Při poruše vozidla:**

- zapněte varovná světla,
- pokud je to možné, zajedťte s vozidlem na odstavné místo,
- vypněte motor,
- kontaktujte tunelovou službu; pokud použijete nouzový telefon, většinou se ihned zapne kamerová aktivace; ochranné aktivity tunelové služby následují,
- vraťte se do vozidla a vyčkejte příjezdu asistenční služby,

### **Při nehodě:**

- zapněte varovná světla,
- zajedťte k pravému okraji a zastavte v dostatečné vzdálenosti za autem před vámi,
- vypněte motor,
- kontaktujte tunelovou službu; pokud použijete nouzový telefon, většinou se ihned zapne kamerová aktivace; ochranné aktivity tunelové služby následují,
- pokud je to možné, poskytněte první pomoc zraněným

### **Při vzniku požáru:**

Váš vůz začal hořet:

- pokud je to možné, vyjedťte z tunelu, pokud to není možné, snažte se zajet na pravou stranu.

Jiný vůz začal hořet:

- zajedťte na odstavné místo na pravé straně a zastavte v dostatečné vzdálenosti od vozidla před vámi.

V obou případech:

- zapněte varovná světla, vypněte motor
- najděte nejbližší nouzovou stanici a kontaktujte tunelovou službu; při použití nouzového telefonu se většinou ihned zapne kamerová aktivace; následně zasahuje tunelová služba,
- pokud možno zlikvidujte oheň co nejdříve, hasicí přístroje naleznete v lokalitách u nouzových telefonů,
- pokud je to možné, poskytněte první pomoc zraněným,

- platí pravidlo: pokud je v tunelu viditelný kouř nebo oheň, snažte se dostat co nejdříve k nouzovým východům nebo přímo k východu

### **III. Jak je třeba ovlivnit bezpečnost v tunelech**

#### **Opatření, která by měla být přijata v krátké době:**

- motoristé musí dostat více informací o bezpečnosti, především o tom, jak se chovat v tunelu, a to informace jak všeobecné, tak specifické, týkající se bezpečného vybavení a příslušenství (nouzové východy, nouzové telefony, hasicí přístroje, únikové východy apod.) tunelů,
- orientace v tunelech může být zlepšena čistými tunelovými stěnami, vhodným osvětlením a vodorovným značením,
- bezpečná vzdálenost mezi dopravními prostředky jedoucími v tunelu musí být samozřejmostí,
- motoristé musí být předem informováni o uzavření některých tunelů, a to odpovídajícími značkami, včetně značek, které vyznačí směr objíždky,
- únikové cesty a nouzové východy musí být zřetelně označeny,
- vozidla s nebezpečným nákladem mohou tunely projíždět pouze řádně označené a eventuálně s doprovodem a musí mít dostatečný odstup vzdálenostní i časový,
- bezpečnost v každém tunelu musí být detailně posouzena nezávislými experty.

#### **Opatření, která by měla být přijata ve střednědobém termínu v průběhu 10 let:**

- piktogramy pro jednotlivé situace (např. práce na silnici, nehoda, požár) by měly být odsouhlaseny a následně užívány jednotně na mezinárodní úrovni,
- dopravní stagnaci (dopravní síť, zácpa), většinou v tunelech s hustým provozem, musí být zabráněno použitím vhodných prostředků dopravního managementu,
- komunikace musí být zlepšena: dostatek informací v dopravních rádiích se musí stát standardní pro různé situace (nehoda, uzávěra, požár) a v různých jazykových mutacích. Tlampače by měly být umístěny na viditelných místech, a to i na únikových cestách apod. Nouzové telefony by měly být instalovány v krátkých vzdálenostech,
- videopozorovací zařízení by měla být vylepšena: vzdálenosti mezi kamerami by se měly zkrátit a pokud to bude nutné, kamera by měla být automaticky zobrazována na alarm monitoru; automatické nahrávání dat,
- ventilační zařízení musí být pravidelně kontrolována,
- odstavné plochy / únikové východy musí být instalovány blízko sebe ve všech tunelech, především v těch, kde dosud žádné nejsou,
- všechny tunely, které jsou delší než 1000 m musí být vybaveny automatickým požárním alarm systémem. Detektory na oheň by měly být zlepšeny, např. kombinovanými systémy (teplotní detektory v kombinaci se zařízením na viditelnost apod.),
- únikové východy musí být označeny (např. LED světly) tak, aby byly viditelné i když je v tunelu kouř,
- existující únikové chodby musí být spojeny s venkovními únikovými cestami,
- únikové a vyprošťovací cesty musí být vybudovány: musí být vystavěny doplňkové štoly. Hlavní chodby musí vést do existujících suplujících chodeb, a to v krátkých vzdálenostech za sebou (podpurné konvertující chodby),
- hasicí vybavení by se mělo vylepšit a výcvik příslušných zaměstnanců tunelové služby a hasičů by měl probíhat za reálných podmínek (pokud možno skutečné hašení požáru v tunelu),

- měla by být zřizována kontrolní tunelová centra řízená vycvičeným personálem,
  - bezpečnostní technik musí být schopen zajistit následující úkoly:
    1. průběžně aktualizovat a synchronizovat bezpečnostní plány,
    2. plnit pravidelně bezpečnostní povinnosti včetně záchrannářských aktivit,
    3. průběžně zvyšovat své osobní profesní dovednosti,
    4. vyhodnocovat nehody a požáry.
- 

Zdroj: Euro Test (výzkum pro FIA)  
Převzato z Tiskového servisu Autoklubu ČR



**Sdělení Ministerstva dopravy k platnosti řidičských průkazů členských států Evropské unie na území České republiky**

Čj.: 75/2005-160-LEG/1

24.05.2005.

V reakci na množství se dotazy ohledně platnosti národních řidičských průkazů, které vydal jiný členský stát Evropské unie, na území České republiky, vydává Ministerstvo dopravy, odbor agend řidičů, následující sdělení.

Poté, co se Česká republika stala od 1.května 2004 členským státem Evropské unie, vznikl jí závazek k respektování práva Evropských společenství, včetně bohaté judikatury Evropského soudního dvora v této otázce. Problematiku řidičských průkazů řeší na komunitární úrovni směrnice 91/439/EHS, ve znění pozdějších předpisů. Z uvedené směrnice vyplývají, že držitelé řidičských průkazů vydaných v některém členském státě EU, kteří změní v rámci volného pohybu osob své obvyklé bydliště a přestěhují se do jiného členského státu EU, mají možnost, nikoliv však povinnost vyměnit svůj dosavadní řidičský průkaz, je-li stále platný ve státě, který ho vydal.

Ve světle právě uvedeného je nutno interpretovat a aplikovat i příslušná ustanovení zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, jehož požadavky jdou v otázce výměn řidičských průkazů členských států EU nad rámec uvedené směrnice. Takový závěr jednoznačně vyplývá i z judikatury Evropského soudního dvora, z jehož rozhodnutí lze uvést například rozsudek ve věci 41/74 *Van Duyn*, 8/81 *Becker*, jakož i řadu dalších. V tomto případě se jedná o tzv. **bezprostřední vertikální účinek směrnice**, pro který jsou splněny všechny podmínky, takže **musí být postupováno podle znění směrnice 91/439/EHS**, bez ohledu na odchylná ustanovení zákona č. 361/2000 Sb..

Z výše uvedeného vyplývá, že občané Evropské unie, kteří mají řidičský průkaz vydaný v některém z členských států Evropské unie, nemohou být porobováni povinnosti, stanovené v § 116 zákona č. 361/2000 Sb. **Občané EU, kteří jsou držiteli řidičského průkazu vydaného kterýmkoli členským státem EU, nemají bez ohledu na druh pobytu v ČR a jeho délku povinnost měnit svůj řidičský průkaz za český.**

Pokud si v této situaci svůj původní řidičský průkaz nevymění za český, nejedná se z jejich strany o protiprávní jednání, takže za ně **ani nemohou být sankcionováni**. Pokud v praxi přesto došlo v důsledku chybné aplikace právních norem po 1.květnu 2004 k uložení pokuty, lze využít např. přezkoumání pravomocného rozhodnutí mimo odvolací řízení podle zákona č. 71/1967 Sb., o správním řízení (správní řád), ve znění pozdějších předpisů, a dosáhnout tak nápravy. V tomto smyslu jsme také informovali příslušné orgány Policie České republiky.

V otázce postupu v situaci, kdy přes výše uvedené skutečnosti cizinec – občan EU – o výměnu svého řidičského průkazu z jiného členského státu EU za český řidičský průkaz požádá, sdělujeme, že zde je třeba postupovat jako ve všech ostatních případech výměn

cizozemských řidičských průkazů. To znamená, že ve smyslu § 110 odst. 4 zákona č. 361/2000 Sb. a v souladu s čl. 8 odst. 3 směrnice 91/439/EHS bude řidičský průkaz členského státu EU, na jehož základě došlo k vystavení českého řidičského průkazu, vrácen orgánu státu, který tento řidičský průkaz vydal.

K odstranění výše uvedeného nedostatku, spočívajícího v neúplné transpozici směrnice 91/439/EHS do zákona č. 361/2000 Sb. v oblasti výměn řidičských průkazů jiných členských států EU, směřuje návrh novely tohoto zákona, který již v současné době projednává Poslanecká sněmovna Parlamentu ČR.

Vyřizuje: JUDr. Jan Kněžínek

**JUDr. Pavla Horká**  
ředitelka odboru agend řidičů

([www.mdcz.cz](http://www.mdcz.cz))

## AUTOVRAKY a jejich likvidace

Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, ve svém ustanovení § 13 odst. 2 výslovně stanovuje, že se žádostí o **trvalé vyřazení vozidla** z registru předloží vlastník motorového a přípojného vozidla, pokud nejde o případ podle odstavce 1 písm. a) (motorové vozidlo a přípojné vozidlo zaniklo), i **doklad o jeho likvidaci**, vydaný osobou oprávněnou podle zvláštního zákona.

Tímto zvláštním zákonem je zákon č. 185/2001 Sb., o odpadech, a o změně některých dalších zákonů, jak vyplývá z pozdějších změn ( úplné znění zákona – Částka č. 33 – zákon č. 106/2005 Sb.).

Ve vztahu k výše uvedenému tématu uvádíme dále úplné znění některých paragrafů nebo jejich částí k citovanému zákonu.

### § 3

#### Pojem odpad

(1) Odpad je každá movitá věc, které se osoba **zbavuje** nebo má úmysl nebo povinnost se jí zbavit a přísluší do některé ze skupin odpadů uvedených v příloze č.1 k tomto zákonu.

(2) Ke zbavování se odpadu dochází vždy, kdy osoba **předá** movitou věc, příslušející do některé ze skupin odpadů uvedených v příloze č. 1 k tomto zákonu, **k využití nebo k odstranění** ve smyslu tohoto zákona nebo předá-li ji osobě oprávněné ke sběru nebo výkupu odpadů podle tohoto zákona bez ohledu na to, zda se jedná o bezúplatný nebo úplatný převod. Ke zbavování se odpadu dochází i tehdy, odstraní-li movitou věc příslušející do některé ze skupin odpadů uvedených v příloze č.1 k tomto zákonu osoba sama.

(4) Osoba má povinnost zbavit se movité věci, příslušející do některé ze skupin odpadů uvedených v příloze č.1 k tomto zákonu, **jestliže ji nepoužívá** k původnímu účelu a věc ohrožuje životní prostředí nebo byla vyřazena na základě zvláštního právního předpisu (*například zákon č. 258/2000 Sb., zákon č. 634/1992 Sb., o ochraně spotřebitele, ve znění pozdějších předpisů*).

### § 25

(1) Pro účely tohoto zákona se vybranými výrobky, vybranými odpady a vybranými zařízeními rozumí

- a) PCB vymezené v § 26 a zařízení je obsahující,,
- b) odpadní oleje,
- c) baterie a akumulátory,
- d) kaly z čistíren odpadních vod,
- e) odpady z výroby oxidu titaničitého,
- f) odpady z asbestu

- g) **autovraky**,
- h) elektrická a elektronická zařízení.

Díl 7

## Autovraky

### § 36

Pro účely toho zákona se rozumí

- a) **autovrakem** – každé úplné nebo neúplné motorové vozidlo, které bylo určeno k provozu na pozemních komunikacích pro přepravu osob, zvířat nebo věcí (dále jen „vozidlo“) a stalo se odpadem podle § 3,
- b) **vybraným autovrakem** – každé úplné nebo neúplné motorové vozidlo vymezené zvláštním právním předpisem (*příloha A zákona č.56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb.)* jako vozidlo kategorie M1 nebo N1 anebo tříkolové motorové vozidlo (*příloha č. 1 vyhlášky č. 341/2002 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění vyhlášky č. 100/2003 Sb.)* s výjimkou motorové tříkolky (dále jen „vybrané vozidlo“), které se stalo odpadem podle § 3,
- c) **výrobcem** – konečný výrobce vozidla, který jej uvedl v České republice na trh, popřípadě jeho právní nástupce
- d) **individuálním dovozcem** – dovozce vozidla, který není akreditovaným dovozcem,
- e) **opětovným použitím** – použití částí autovraků bez jejich přepracování ke stejnému účelu, pro který byly původně určeny,
- f) **zpracováním** – operace prováděné po převzetí autovraku za účelem odstranění nebezpečných složek autovraku, demontáž, rozřezání, drcení (šředrování), příprava na odstranění nebo využití odpadu z drcení a provádění všech dalších operací potřebných pro využití nebo odstranění autovraku a jeho částí,
- g) **zpracovatelem autovraku** – právnická nebo fyzická osoba oprávněná k podnikání, která provádí jednu či více operací podle písmena f) na základě souhlasu podle § 14 odst. 1. (*souhlas k provozování zařízení k využívání, odstraňování, sběru nebo výkupu odpadů udělený na základě rozhodnutí krajského úřadu*).

### § 37

#### Povinnosti při nakládání s autovraky

- (1) Každý, kdo **se zbavuje** autovraku, je povinen autovrak předat pouze osobám, které jsou provozovateli zařízení ke sběru, výkupu, zpracování, využívání nebo odstraňování autovraků.
- (2) **Vlastník vozidla** před jeho předáním podle odstavce 1 je povinen umístit vozidlo na místo, kde nepoškodí nebo neohrozí životní prostředí ani nenaruší estetický vzhled obce či přírody nebo krajiny (§ 14 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny).
- (3) Vozidlo umístěné v rozporu s odstavcem 2 (dále jen „**opuštěné vozidlo**“), přemístí obecní úřad po uplynutí 2 měsíců ode dne, kdy se o této skutečnosti dozvěděl na náklady jeho vlastníka na vybrané parkoviště. Informaci o umístění

opuštěného vozidla na vybrané parkoviště zveřejní obecní úřad na své úřední desce. O umístění vozidla písemně informuje jeho vlastníka, pokud je ho možné identifikovat.

(4) Pokud **vlastník nepřevezme vozidlo** z vybraného parkoviště po marném uplynutí lhůty 2 měsíců od informování vlastníka a v případě nemožnosti jeho identifikace od zveřejnění informace podle odstavce 3, má se za to, že vozidlo je autovrak. Obecní úřad naloží s autovrakem podle odstavce 1.

(5) **Náklady spojené** s postupem podle odstavců 3 a 4 je povinen uhradit obci poslední vlastník opuštěného vozidla uvedený v registru motorových vozidel.

(6) V případech, kdy je opuštěné vozidlo umístěno na pozemní komunikaci se postupuje v souladu se zvláštním právním předpisem (*§ 2, 19 a 40 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů*).

(7) **Osoby oprávněné** ke sběru, výkupu, zpracování, využívání a odstraňování autovraků **jsou povinny**

a) zavést systém sběru vybraných autovraků a jejich částí s přiměřenou hustotou sběrných míst,

b) nakládat s vybranými autovraky a jejich částmi tak, aby bylo dosaženo, že

1. nejpozději **od 1.ledna 2006** budou vybrané autovraky opětovně použity a využity nejméně v míře 85 % průměrné hmotnosti všech vybraných vozidel převzatých za kalendářní rok a opětovně použity a materiálově využity v míře nejméně 80 % průměrné hmotnosti všech vybraných vozidel převzatých za kalendářní rok, s výjimkou vybraných vozidel vyrobených před 1.lednem 1980, pro které je míra opětovného použití a využití stanovena na 75 % a míra opětovného použití a materiálového využití na 70 %,

2. nejpozději **od 1.ledna 2015** budou vybrané autovraky opětovně použity a využity nejméně v míře 95 % průměrné hmotnosti všech vybraných vozidel převzatých za kalendářní rok a opětovně použity a materiálově využity v míře nejméně 85 % průměrné hmotnosti všech vybraných vozidel převzatých za kalendářní rok,

c) ke splnění povinností stanovených pod písmeny a) a b) uzavřít písemnou smlouvu s akreditovanými dovozci a výrobcí vybraných vozidel.

(8) Povinnosti podle odstavce 7 písmene b) se nevztahují na tříkolová motorová vozidla a na vozidla zvláštního určení.

(9) Ministerstvo stanoví prováděcím právním předpisem technické požadavky na nakládání s autovraky.

### **§ 37 a**

#### **Povinnosti výrobců a dovozců při využití odpadů z vybraných autovraků**

(1) **Akreditovaní dovozci** (*§ 2 odst. 10 zákona č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., ve znění zákona č. 103/2004 Sb.*) popřípadě jejich právní nástupci (dále jen „akreditovaní dovozci“) **a výrobci jsou povinni**

- a) poskytovat zpracovatelům **všechny informace**, které jsou nutné k věcně správnému a ekologicky šetrnému zpracování vybraného autovraku ve formě příruček nebo na technickém nosiči dat ve lhůtě do šesti měsíců po uvedení vozidla na trh
- b) zajistit na **vlastní náklady** sběr, zpracování, využití a odstranění vybraných autovraků s účinností ke dni účinnosti tohoto zákona pro nová vybraná vozidla uvedená na trh v České republice ode dne 1.července 2002 a dnem 1.ledna 2007 pro nová vybraná vozidla uvedená na trh v České republice před dnem 1.července 2002,
- c) zajistit splnění požadavků stanovených v § 37 odst. 7 písm. b).

(2) Každý výrobce a akreditovaný dovozce je povinen odebírat vybraná vozidla vlastní značky poprvé uvedená na trh v České republice **po dni 1.července 2002 a ode dne 1.ledna 2007** i vybraná vozidla uvedená na trh v České republice před dnem 1.července 2002, jsou-li tato vybraná vozidla odevzdána do sběrného místa stanoveného výrobcem nebo akreditovaným dovozcem.

(3) Povinnosti podle odstavce 1 písm. b) se nevztahují na vozidla zvláštního určení ( příloha č. 1 vyhlášky č. 341/2002 Sb., o schvalování technické způsobilosti a technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění vyhlášky č. 100/2003 Sb.).

- (4) Výrobce a akreditovaný dovozce je povinen
- a) ke splnění povinností stanovených v odstavci 1 písm. b) uzavřít písemnou smlouvu s osobami oprávněnými ke sběru, výkupu, zpracování, případně využívání a odstraňování vybraných autovraků, pokud jimi není sám,
  - b) zpracovávat roční zprávu o plnění cílů stanovených v § 37 odst. 7 písm. b) za uplynulý kalendářní rok v rozsahu stanoveném prováděcím právním předpisem a tuto zprávu každoročně zasílat ministerstvu do 31.března.

## **§ 37 b**

### **Povinnosti provozovatele zařízení ke sběru autovraků**

- (1) **Provozovatel** zařízení ke sběru autovraků je povinen
- a) **plnit povinnosti** podle § 14 odst. 1 a § 18 ( *povinnosti stanovené krajským úřadem stanovené při udělení „souhlasu k provozování zařízení“*. Povinnosti při sběru a výkupu odpadů)
  - b) **převzít** v souladu s provozním řádem **veškeré autovraky** nebo jejich části a převzít veškeré použité části vyjmuté při opravách vozidel,
  - c) **bezúplatně převzít** vybrané autovraky z vozidel poprvé uvedených na trh **po dni 1.července 2002**, pokud obsahují nutné části vozidla, zejména hnací a převodové agregáty, karoserii, katalyzátor dle homologace, nárazníky a pokud neobsahují části neschválené výrobcem a odpad nemající původ ve vybraném vozidle; pro vybrané autovraky z vozidel uvedených na trh **před dnem 1.července 2002** platí tato **povinnost ode dne 1.ledna 2007**,
  - d) při převzetí autovraku bezplatně **vystavit potvrzení** o převzetí, jehož náležitosti stanoví prováděcí právní předpis,

- e) zajistit **předání** autovraku ke zpracování výhradně zpracovateli autovraků, pokud jím sám není,
- f) **skladovat** autovraky v souladu s podmínkami stanovenými prováděcím právním předpisem,
- g) **vést evidenci** o převzatých autovracích a o autovracích odeslaných ke zpracování a zasílat příslušnému správnímu úřadu údaje v rozsahu a způsobem stanoveným prováděcím právním předpisem.

(2) Ministerstvo stanoví prováděcím právním předpisem náležitosti potvrzení o převzetí autovraku do zařízení ke sběru autovraků, podmínky pro skladování autovraků a rozsah a způsob vedení evidence převzatých autovraků.

### § 37 c

#### Povinnosti zpracovatele autovraků

##### (1) Zpracovatel autovraků je povinen

- a) **plnit povinnosti** podle § 14 odst. 1 a § 19 ( *povinnosti stanovené krajským úřadem stanovení při udělení souhlasu, a povinnosti při využívání odpadů*)
- b) před zahájením zpracovatelských operací autovraku zajistit **odčerpání** a oddělené shromažďování **provozních kapalin**,
- c) **demontovat** prováděcím předpisem stanovené části autovraků před jejich dalším zpracováním tak, aby se omezily negativní dopady na životní prostředí,
- d) **zničit identifikační číslo** vybraného autovraku (VIN) způsobem, který vylučuje jakékoliv jeho opětovné použití,
- e) **vyjmout a oddělit** z autovraků části a materiály obsahující olovo, rtuť, kadmium, šestimocný chrom určené prováděcím právním předpisem a využít nebo odstranit je samostatně,
- f) **skladovat** a rozebírat autovraky tak, aby bylo možno části opětovně použít nebo materiálově využít,
- g) materiály a části autovraků v maximální míře **opětovně použít**, využít, popřípadě odstranit nebo za tím účelem předat jiné osobě,
- h) **vést evidenci** o převzatých autovracích a o způsobech jejich zpracování a zasílat příslušnému správnímu úřadu údaje v rozsahu a způsobem stanoveným prováděcím právním předpisem
- i) s materiály a částmi vybraných autovraků **nakládat** v souladu s § 37 odst. 7 písm. b).

(2) **Zpracovatel může nabídnout** části autovraků výrobci, dovozci, popřípadě jinému kvalifikovanému zájemci k opětovnému použití. Za kvalifikovaného zájemce se považuje právnická nebo fyzická osoba oprávněná k podnikání v oboru opravy a servisu motorových vozidel podle zvláštního právního předpisu (*například zákon č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání ( živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 513/1991 Sb., obchodní zákoník, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 138/1973 Sb., ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 309/1991 Sb., ve znění pozdějších předpisů*).

## § 37 e

### Poplatky na podporu sběru, zpracování, využití a odstranění vybraných autovraků

(1) Akreditovaní dovozci a individuální dovozci jsou **povinni zaplatit** za dovážena použitá vybraná vozidla poplatek na podporu sběru, zpracování, využití a odstranění vybraných autovraků ve výši 5.000,- Kč. Prokáže-li akreditovaný dovozce nebo individuální dovozce, že dovážené použité vybrané vozidlo splňuje technické podmínky pro emisní limity ve výfukových plynech, které jsou v souladu s platným předpisy Evropského společenství (*např. směrnice Komise 98/77/ES ze dne 2.října 1998 přizpůsobující technickému pokroku směrnici Rady 70/220/EHS o opatřeních proti znečištění ovzduší emisemi motorových vozidel; směrnice 2001/1/ES Evropského parlamentu a Rady ze dne 22.ledna2001 o změně směrnice Rady 70/220/EHS o opatřeních proti znečištění ovzduší emisemi motorových vozidel*), vyžadovány pro výrobu stejné kategorie nového vozidla, je od placení tohoto poplatku osvobozen. Stupeň plnění emisní úrovně se zjišťuje na základě technického protokolu o emisním testu dle emisních předpisů EHK vydaného oprávněnou zkušebnou.

(2) Poplatek podle odstavce 1

- a) u použitých vybraných vozidel, splňujících podmínky pro schválení technické způsobilosti vozidla k provozu na pozemních komunikacích podle zvláštního právního předpisu, (*§ 34 a § 35 zákona č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb.*) se platí na základě technického protokolu o splnění stupně emisní úrovně emisního textu EHK vydaného oprávněnou zkušebnou před vydáním osvědčení o registraci (*§ 3 a 7 vyhlášky č. 243/2001 Sb., o registraci vozidel, ve znění pozdějších předpisů*) vybraného vozidla,
- b) u použitých vybraných vozidel, nesplňujících podmínky pro schválení technické způsobilosti vozidla k provozu na pozemních komunikacích podle zvláštního právního předpisu (*§ 34 a § 35 zákona č. 56/2001 Sb.*), určená k jejich přestavbě (*§ 73 a § 74 zákona č. 56/2001 Sb.*), se platí před vyznačením změny v osvědčení o registraci vybraného vozidla (*§ 4 vyhlášky č. 243/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů*),
- c) u použitých vybraných vozidel, nesplňujících podmínky pro schválení technické způsobilosti vozidla k provozu na pozemních komunikacích podle zvláštního právního předpisu (*§ 34 a § 35 zákona č. 56/2001 Sb.*) ani po jejich přestavbě (*§ 73 a § 74 zákona č. 56/2001 Sb.*), dovážena jako autovraky za účelem jejich rozebrání na náhradní díly, se platí před vydáním souhlasu ministerstva k dovozu odpadů podle právních předpisů Evropských společenství upravujících dozor nad přepravou odpadů v rámci Evropských společenství, do něj a z něj a jejich kontrolou.

(3) Poplatek podle odstavce 1 se platí na zvláštní účet Státního fondu životního prostředí České republiky (*zákon č. 388/1991 Sb. ve znění pozdějších předpisů*) určený pro nakládání s vybranými autovraky. Prostředky ze zvláštního účtu musí být použity výhradně na podporu sběru, zpracování, využití a odstranění vybraných autovraků a jejich částí.

(4) Podrobnosti placení poplatků podle odstavce 1 stanoví ministerstvo prováděcím právním předpisem.



## PŘESTUPKY

### § 69

**Obecní úřad uloží pokutu až do výše 20.000,- Kč fyzické osobě, která není podnikatelem a dopustí se přestupku tím, že se zbaví autovraku nebo umístí vozidlo vyřazené z registru vozidel v rozporu s tímto zákonem**

### § 70

(1) **Pokuta** uložená obecním úřadem je **příjmem obce**, na jejímž katastrálním území došlo k porušení povinnosti.

(2) Nestanoví-li zákon jinak, vztahují se na přestupky a jejich projednávání obecné právní předpisy u přestupcích (*zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů.*).

## ÚČINNOST

### § 89

Tento zákon nabyl účinnosti dne 1.ledna 2002.

Poslední změny a doplnění obsažené v zákonu č. 7/2005 Sb., týkající se §§ 36, 37, 37a, 37c, 37d, a 37e, nabyly účinnosti dnem vyhlášení, tj. 6.ledna 2005.

*(Úprava textu tučným a podtrženým textem provedena zpracovatelem)*

## **Měření rychlosti obecní policií a soukromoprávními subjekty**

JUDr. Jana Hokáková, JUDr. Ivo Chauer odbor bezpečnostní politiky Ministerstva vnitra ČR

S účinností od 1.ledna 2003 byla přijetím zákona č. 311/2002 Sb., kterým se mění zákon č. 553/1991 Sb., o obecní policii, ve znění pozdějších předpisů, a o změně některých dalších zákonů výrazně rozšířena působnost a pravomoc obecní policie. Ještě před nabytím účinnosti tohoto zákona řešily obce, ústřední orgány státní správy a další subjekty, několik otázek souvisejících s postavením obecní policie při výkonu oprávnění v oblasti provozu na pozemních komunikacích. Především se jednalo o to, zda od 1.ledna 2003 bude obecní policie oprávněna měřit rychlost vozidel na pozemních komunikacích na území obce, zda bude oprávněna zastavovat vozidla řidičů motorových vozidel, kteří překročili maximální povolenou rychlost v místě a zda bude moci ukládat a vybírat pokuty v blokovém řízení podle § 84 a násl.zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích nebo tato protiprávní jednání oznamovat správním úřadům k provedení správního řízení ve věci.

Při hledání odpovědí na výše zmíněné otázky docházelo v minulosti k nejednotným názorům i mezi ministerstvy dopravy a vnitra, respektive Policií České republiky. V poslední době se navíc v praxi začaly objevovat tendence získávat důkazní prostředky o protiprávním jednání řidičů motorových vozidel v této oblasti prostřednictvím soukromoprávních subjektů za úplatu od obcí. Proto Ministerstvo vnitra České republiky iniciovalo vytvoření pracovní skupiny složené ze zástupců Ministerstva vnitra, Ministerstva dopravy a Policie ČR, jejichž cílem bylo dospět ke společnému stanovisku k výše uvedeným otázkám.

Uvedený právní názor není závazný, nicméně domníváme se, že by mohl být určitým návodem zejména pro obecní policii, jak postupovat, a to alespoň po přechodnou dobu. S velkou pravděpodobností lze totiž předpokládat, že oprávnění obecní policie měřit rychlost bude výslovně zakotveno v novele zákona o provozu na pozemních komunikacích, který v současné době prochází legislativním procesem v Parlamentu České republiky.

### **1. Měření rychlostí vozidel obecní policií.**

Dohled na bezpečnost a plynulost silničního provozu je zákonem č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů, a zákonem č. 283/1991 Sb., o Policii České republiky, ve znění pozdějších předpisů, svěřen Policii České republiky. Policie České republiky a Ministerstvo vnitra České republiky jsou pověřeny výkonem státní správy v této oblasti též na základě § 1 zákona č. 12/1997 Sb., o bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

Zákon o provozu na pozemních komunikacích výslovně neuděluje obecní policii oprávnění měřit rychlost. Pokud jde o úkoly obecní policie na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, je úkolem obecní policie, jak je uvedeno v § 2 písm. c) zákona o obecní policii, pouze přispívat k bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.

Obecní policie může ukládat blokové pokuty na základě § 86 písm. d) přestupkového zákona; působnost obecní policie lze po novele (viz zmíněný zákon č. 311/2002 Sb.) s účinností od 1. ledna 2003 dovést též ze zákona o provozu na pozemních komunikacích (rozhodování o odstranění vozidla, jež je překážkou provozu na pozemních komunikacích, usměrňování provozu, zajištění bezpečného přechodu osob). K řešení těchto přestupků má obecní policie oprávnění zastavit vozidlo podle § 79 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, požadovat prokázání totožnosti podle § 12 zákona č. 553/1991 Sb., o obecní policii a použít technický prostředek k zabránění odjezdu vozidla za podmínek § 17a zákona č. 553/1991 Sb., o obecní policii.

Jak již bylo řečeno, v České republice je hlavním garantem dodržování povinností v provozu na pozemních komunikacích Policie České republiky. Obecní policie není, až na výše uvedené výjimky, výslovně zmocněna provádět kontrolu dodržování povinností účastníků provozu na pozemních komunikacích a pravidel provozu na pozemních komunikacích, nicméně zákon ji tuto činnost nazakazuje.

Oprávnění obecní policie měřit rychlost vozidel a dokumentovat překračování rychlosti, ačkoliv není výslovně obsaženo v zákoně, lze dovést z § 2 písm. d) zákona o obecní policii, podle něhož je obecní policie oprávněna odhalovat přestupky a jiné správní delikty, ve spojení s § 24b citovaného zákona.

Zákon o obecní policii nekonkretizuje, o jaké přestupky nebo správní delikty se jedná, tudíž je třeba konstatovat, že obecní policie je oprávněna odhalovat jakékoliv přestupky a jiné správní delikty, tj. i jednání spočívající v překročení rychlostního limitu. Tím rovněž naplňuje obsah ustanovení § 2 písm. c) zákona o obecní policii (tj. přispívá k bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích).

Při měření rychlosti však obecní policie nemůže překročit meze své působnosti:

- může měřit rychlost pouze na území obce, která obecní policii zřídila, případně na jejímž území vykonává činnost na základě veřejnoprávní smlouvy podle § 3a zákona o obecní policii, a to bez ohledu na typ pozemní komunikace,
- měřením rychlosti vozidel nesmí obecní policie překročit hranice své působnosti, tj. zabezpečení místních záležitostí veřejného pořádku v rámci působnosti obce či plnění jiného úkolu stanoveného zákonem o obecní policii nebo jiným zákonem (např. zákonem o provozu na pozemních komunikacích),
- nemůže zastavovat vozidla a řešit přestupek blokově,
- může v souladu s § 24b odst. 1 zákona o obecní policii, je-li to potřebné pro plnění jejich úkolů podle tohoto nebo jiného zákona, pořizovat zvukové, obrazové nebo jiné záznamy z míst veřejně přístupných, popřípadě též zvukové, obrazové nebo jiné záznamy o průběhu zákroku nebo úkonu; jinými slovy je

oprávněna pořizovat i takové obrazové záznamy, kde je zřetelná podoba osob jedoucích ve vozidle a použít tyto záznamy pro účely správního řízení; jsou-li k pořizování záznamů zřízeny stálé automatické technické systémy, je obecní policie povinna informace o zřízení takovýchto systémů vhodným způsobem uveřejnit ( § 24b odst. 2 zákona o obecní policii),

- při plnění svých úkolů spolupracuje obecní policie s Policií České republiky jednak na základě § 1 odst. 4 zákona o obecní policii, jednak na základě nařízení vlády České republiky č. 397/1992 Sb., kterým se stanoví podrobnější úprava vztahů Policie České republiky k orgánům obcí a obecní policii. Za nejvhodnější formu spolupráce lze považovat předem projednaný plán součinnosti obecní policie a Policie České republiky v oblasti dohledu na pozemních komunikacích odsouhlasený Policií České republiky.

## 2. Měření rychlosti vozidel včetně zadokumentování jednání spočívajícího v překročení rychlostních limitů soukromou firmou a využití tohoto důkazního prostředku ve správním řízení

Podle zákona č. 71/1976 Sb., o správním řízení ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“), lze k provedení důkazů užít všech důkazních prostředků, jimiž lze zjistit a objasnit skutečný stav věci a které nejsou získány nebo provedeny v rozporu s právními předpisy.

Přestupky proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích projednávají obce v přenesené působnosti nebo v blokovém řízení Policie České republiky a obecní policie. Podkladem pro zahájení řízení o přestupku je podle § 67 přestupkového zákona oznámení státního orgánu, orgánu policie nebo obce, jakož i právnické osoby nebo občana o přestupku, poznatek z vlastní činnosti správního orgánu nebo postoupení věci orgánem činným v trestním řízení. Důkazní prostředek poskytnutý soukromou firmou lze chápat i jako oznámení přestupku podle § 67 citovaného zákona.

Úplný text je v časopise Veřejná správa č.13/2005.

([www.mvcr.cz](http://www.mvcr.cz))

## **I N F O R M A C E .**

### **Stanovisko Ministerstva dopravy k některým dotazům, týkajících se dopravně správních agend, výcviku a školení řidičů.**

**Dotaz: Lze započítat zbytek nevykonaného trestu zákazu činnosti uloženého správním orgánem do nového trestu zákazu činnosti uloženého soudem?**

**Odpověď: č.j. 160/2005-160-OST**

K dotazu Městského úřadu LM, který nám byl Vaším prostřednictvím postoupen, sdělujeme, že problematika započítání dříve uloženého trestu zákazu činnosti ve správním řízení a následném uložení trestu zákazu činnosti soudem není výslovně řešena v žádném právním předpisu, judikátech ani v odborné literatuře.

V judikátech k § 49 (Zákaz činnosti) trestního zákona jsou sice rozebírány možnosti započítání dříve uloženého trestu zákazu činnosti, ale pouze ve vztahu k dříve uloženému trestu zákazu činnosti soudem. V takových případech nesmí sečtené doby zákazu činnosti přesáhnout nejvyšší hranici. Zastáváme názor, že v tomto případě, nelze sečíst nevykonaný trest zákazu činnosti uložený správním orgánem a nově uložený trest zákazu činnosti soudem.

Vzhledem k tomu, že nelze uplatnit k Vámi uváděnému případu vztah analogie, je třeba při odnímání řídičského oprávnění vycházet ze sdělení Městského soudu v Brně a ze lhůt zde uvedených.

**Dotaz: Podmínění řídičského oprávnění**

**Odpověď: č.j.164/2005-160-OST**

Na základě Vašeho požadavku o stanovisko k problematice podmínění řídičského oprávnění sdělujeme, že je třeba vycházet z obsahu celého § 3 zákona 71/1967 Sb., o správním řízení (správní řád), tedy i z odst. 1, kde se uvádí, že správní orgány postupují v řízení v souladu se zákony a jinými právními předpisy. Správní orgán je dále povinen chránit zájem státu a společnosti, práva a zájmy občanů a důsledně vyžadovat plnění jejich povinností. Budeme-li vycházet i z obsahu tohoto odstavce, domníváme se, že je-li dána občanu povinnost něco plnit, nejde o jejich zbytečné obtěžování, ale plnění úkolu správního orgánu a vyžadování plnění povinností občanů v mezích stanovených zákonem nebo jinými právními předpisy. Podle našeho názoru se tak nejedná o postup, který je v rozporu s § 3 odst. 3 správního řádu, ale o postup, který je v souladu s § 3 odst. 1 správního řádu.

Zájmem státu je tak udělení řídičského oprávnění osobě, která je mimo jiné zdravotně způsobilá, která svým zdravotním stavem garantuje, že se může bez omezení účastnit provozu na pozemních komunikacích, což je stanoveno zákonem, případně jiným právním

předpisem. Pokud osoba nesplňuje požadavky zdravotní způsobilosti, je věcí státu, aby takové osobě omezil (podmínil) právo řídit motorová vozidla nebo mu toto právo odňal. Takovou činnost nelze považovat za zbytečné obtěžování občanů, ale stát (správní orgán) pouze plní povinnost uloženou mu zákonem.

K Vašemu požadavku o stanovisko k bodům a), b) a c) sdělujeme k bodu a), že na řízení o podmínění řidičských oprávnění podle § 93 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, se vztahuje správní řád a proto prvním krokem správního orgánu je zahájení řízení podle § 18 správního řádu. Dále správní orgán postupuje podle § 93 odst. 5 zákona č. 361/2000 Sb., kdy vydá rozhodnutí, kde v poučení uvede i povinnost osoby uvedenou v § 113 odst. 2 zákona č. 361/2000 Sb. Další postup bude podle § 109 zákona č. 361/2000 Sb. Do nově vydávaného řidičského průkazu pak v položce 4b. omezí příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností platnost řidičského průkazu na dobu stanovenou v lékařském posudku (v uvedeném případě na dobu, která odpovídá datumově lékařskému omezení – tři měsíce) a v položce 12 uvede příslušný harmonizační kód.

V případě uvedeném asi pod bodem b) bude postup správního orgánu stejný jako v bodu a) s tím, že po splnění podmínky – absolvování lékařského vyšetření za tři měsíce bude lékařský posudek platit dva roky od data jeho vydání. V případě, že osoba nesplní podmínku lékařského vyšetření za tři měsíce, platnost posudku končí a správní orgán nahlíží na tuto osobu jako zdravotně nezpůsobilou.

K bodu c) – v řidičském průkazu v položce 4b. omezí příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností platnost řidičského průkazu na dobu stanovenou v lékařském posudku – tedy do května 2006.

Pokud správní orgán zjistí nebo je mu oznámeno, že osoba nesplnila podmínku podrobit se další lékařské prohlídce nebo skončila platnost posudku, nahlíží na takovou osobu jako na osobu zdravotně nezpůsobilou a provede kroky směřující k odnětí řidičských oprávnění. Obdobně je tomu i u povinných osob podle § 87 a násl. zákona č. 361/2000 Sb.

Zastáváme názor, že se zde správní orgán sám uvádí do problému, který ale musí řešit občan a lékař a správní orgán je jen vykonavatelem sdělení lékaře, který nese plnou odpovědnost za údaje uvedené v lékařském posudku, zvláště pak za případná omezení zdravotní způsobilosti žadatele o řidičské oprávnění.

Závěrem je třeba upozornit, že zákonem č. 320/2002 Sb., o změně a zrušení některých zákonů v souvislosti s ukončením činnosti okresních úřadů, ve znění pozdějších předpisů, byl v zákonu č. 361/2000 Sb. institut „okresního úřadu“ nahrazen výrazem „obecní úřad obce s rozšířenou působností“.

<p><b>Dotaz: Lze nahlížet do přestupkového spisu podle zákona o svobodném přístupu k informacím</b></p> <p><b>Odpověď: č.j. 71/2005-160-LEG</b></p>
---

Ministerstvo dopravy obdrželo Vaši žádost o sdělení Ministerstva dopravy ve věci možného nahlédnutí do přestupkového spisu podle zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, osobou, která nemá postavení účastníka řízení, a to i v situaci, kdy

došlo k odložení věci a řízení o přestupku ve smyslu zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů, dosud vůbec nebylo zahájeno.

Primárně je podle našeho názoru třeba konstatovat, že problematika nahlížení do spisu je specificky upravena ve správním řádu, který zde má povahu zvláštního zákona, a nelze tudíž postupovat podle zákona o svobodném přístupu k informacím. Podle § 51 zákona o přestupcích jasně platí, že není-li v tomto nebo jiném zákoně stanoveno jinak, vztahují se na řízení o přestupcích obecné předpisy o správním řízení. Řízení o přestupcích přitom upravuje celá část třetí přestupkového zákona, jejíž součástí jsou i procesní postupy před samotným sdělením obvinění ve smyslu § 73 zákona o přestupcích. Je pouze specifickou úpravou zákona o přestupcích, že se v případě odložení věci nevydává rozhodnutí, že je možné požadovat podání vysvětlení a podobně, jinak je zde s ohledem na již citovaný § 51 zákona o přestupcích nutné postupovat ve věcech jinak neupravených podle obecné úpravy správního řádu, včetně § 23 o nahlížení do spisu.

Při opačném výkladu by správní orgán byl jistě povinen umožnit nahlédnutí do části spisu i v zahájeném řízení, a to do části, jež existovala již před sdělením obvinění. Takový výklad by však byl zcela nepřijatelný, a to i s ohledem na znění § 4 písm. b) zákona č. 101/2000 Sb., o ochraně osobních údajů a o změně některých zákonů, jemuž je i s ohledem na judikaturu Evropského soudu pro lidská práva, opírající se o Úmluvu o ochraně lidských práv a základních svobod, přikládat širší význam a zejména slova „trestný čin“ vykládat v tomto směru extenzivně. Práva na informovanost oznamovatele přestupku upravuje jednoznačně zákon o přestupcích v § 67 odst. 4, podle něhož se vyrozumívá na žádost pouze o učiněných opatřeních, jež však lze chápat toliko ve smyslu učiněných procesních kroků, ne již jako vyrozumívání o případném obsahu výroku meritorního rozhodnutí. Ustanovení § 2 odst. 2 zákona č. 106/1999 Sb. chápeme pouze jako vyjádření zásady dobré správy, jež úzce souvisí s právní jistotou, a podle níž se zde zmíněné údaje poskytují pouze v obecné rovině, bez sdělování údajů o konkrétních projednávaných případech a jejich účastnících.

Domníváme se tedy, že i v případě, kdy řízení o přestupku nebylo vůbec zahájeno, je při nahlížení do spisu, v němž je zachycen průběh úkonů přestupkového řízení před sdělením obvinění, postupovat s ohledem na § 51 zákona o přestupcích striktně pouze podle správního řádu, aplikaci zákona č. 106/1999 Sb. zde považujeme za nepřijatelnou. Závěrem je třeba konstatovat, že správní spis ve věci podezření z přestupku obsahuje mimo jiné i osobní údaje podezřelého, který nakonec nebyl uznán vinným z přestupku, jakož i dalších osob, např. těch, kteří ve věci podávali vysvětlení.

<b>Otázka: Povinnosti řidiče po vzniku dopravní nehody</b> <b>Odpověď: č.j. 177/2005-160-LEG</b>
---

Ministerstvo dopravy, odbor agend řidičů k Vašemu dotazu ze dne 28.února 2005, týkajícímu se povinností řidiče motorového vozidla po vzniku dopravní nehody, na které měl účast, podrobit se na výzvu policisty dechové zkoušce a v případě pozitivního zjištění i lékařskému vyšetření s odběrem krve nebo moči, ke zjištění, není-li ovlivněn alkoholem, uvádíme následující.

V ustanovení § 47 odst. 2 písm. a) č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, se uvádí, že **řidič**, který měl účast na dopravní nehodě, je **povinen neprodleně zastavit vozidlo**, a v písmenu b) se uvádí, že je **povinen zdržet se požití alkoholického nápoje a jiných návykových látek po nehodě po dobu, do kdy by to bylo na újmu zjištění, zda před jízdou nebo během jízdy požil alkoholický nápoj nebo návykovou látku**. V následujících odstavcích § 47 jsou stanoveny další povinnosti **účastníků dopravní nehody**.

Jestliže **řidič**, který **měl účast na dopravní nehodě**, nesplní po jejím vzniku **povinnosti** stanovené v § 47 odst. 2 písm. a) zákona č. 361/2000 Sb. a z místa nehody ujede, povinnost podrobit se dechové zkoušce trvá do doby, dokud se dechové zkoušce nepodrobí. Takové osoba je posuzována ve smyslu § 2 písm. d) zákona č. 361/2000 Sb. jako řidič, protože povinnosti stanovené řidiči po vzniku dopravní nehody nesplnila a povinnosti stanovené v § 5 odst. 1 písm. f) a § 47 zákona č. 361/2000 Sb. trvají do doby, dokud je nesplní. Pokud se řidič hájí tím, že alkoholický nápoj požil až po vzniku dopravní nehody, od které ujel, je nutno provést opakovaný odběr krve, nejméně dvakrát.

Pokud bychom připustili výklad zákona tak, že řidič po dopravní nehodě, na které měl účast a od které ujede, již není řidičem a tudíž nemusí se podrobit dechové zkoušce, případně lékařskému vyšetření, byl by přinejmenším zavádějícím a byl by v rozporu se zákonem č. 361/2000 Sb. ( § 5 odst. 1 písm. f) a § 47 ).

Každý případ je nutno posuzovat individuálně s ohledem na důkazy získané Policií ČR ke vzniku dopravní nehody a k jejím účastníkům, proto nelze určit či stanovit žádný časový limit, do kdy po dopravní nehodě se vztahují na řidiče, který z místa nehody ujel, povinnosti řidiče.



**S E Z N A M**  
**zákonů, vyhlášek a předpisů**  
**vydaných ve Sbírce zákonů a v ostatních rezortních předpisech**  
**v období únor až červen 2005**  
a související s činností učitele autoškoly, včetně podnikání v této činnosti

**Sbírka zákonů:**

**ČÁSTKA 29**

Zákon č. **96/2005 Sb.**, kterým se mění zákon č. 238/1992 Sb., o některých opatřeních souvisejících s ochranou veřejného zájmu a o neslučitelnosti některých funkcí (zákon o střetu zájmu), ve znění pozdějších předpisů

Nařízení vlády č. **100/2005 Sb.**, kterým se mění nařízení vlády č. 140/2000 Sb., kterým se stanoví seznam oborů živností volných, ve znění pozdějších předpisů, a nařízení vlády č. 469/2000 Sb., kterým se stanoví obsahové náplně jednotlivých živností, ve znění nařízení vlády č. 491/2004 Sb.

**ČÁSTKA 30**

Nařízení vlády č. **101/2005 Sb.**, o podrobnějších požadavcích na pracoviště a pracovní prostředí

**ČÁSTKA 33**

Zákon č. **106/2005 Sb.**, - úplné znění zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých zákonů, jak vyplývá z pozdějších změn

**ČÁSTKA 42**

Zákon č. **123/2005 Sb.**, kterým se mění zákon č. 48/1997 Sb., o veřejném zdravotním pojištění a o změně a doplnění některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů a zákon č. 592/1992 Sb., o pojistném na všeobecné zdravotní pojištění, ve znění pozdějších předpisů

**ČÁSTKA 51**

Zákon č. **141/2005 Sb.**, - úplné znění zákona č. 29/2000 Sb., o poštovních službách a o změně některých zákonů, (zákon o poštovních službách), jak vyplývá z pozdějších změn

**ČÁSTKA 62**

Zákon č. **168/2005 Sb.**, kterým se mění zákon č. 117/1995 Sb., o státní sociální podpoře, ve znění pozdějších předpisů, a některé další zákony

Zákon č. **169/2005 Sb.**, kterým se mění zákon č. 65/1965 Sb., zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 88/1968 Sb., o prodloužení mateřské dovolené, o dávkách v mateřství a o přídavcích na děti z nemocenského pojištění, ve znění pozdějších předpisů, a

zákon č. 361/2003 Sb., o služebním poměru příslušníků bezpečnostních sborů, ve znění pozdějších předpisů

#### **ČÁSTKA 69**

Sdělení č. **188/2005 Sb.**, Ministerstva práce a sociálních věcí o rozhodné částce pro určení celkové výše mzdových nároků vyplacených jednomu zaměstnanci podle zákona č. 118/2000 Sb., o ochraně zaměstnanců při platební neschopnosti zaměstnavatele a o změně některých zákonů

#### **ČÁSTKA 70**

Vyhláška č. **192/2005 Sb.**, kterou se mění vyhláška Českého úřadu bezpečnosti práce č. 48/1982 Sb., kterou se stanoví základní požadavky k zajištění bezpečnosti práce a technických zařízení, ve znění pozdějších předpisů

#### **ČÁSTKA 74**

Zákon č. **202/2005 Sb.**, kterým se mění zákon č. 435/2004 Sb., o zaměstnanosti ve znění pozdějších předpisů

Zákon č. **204/2005 Sb.**, kterým se mění zákon č. 117/1995 Sb., o státní sociální podpoře, ve znění pozdějších předpisů

Zákon č. **205/2005 Sb.**, kterým se mění zákon č. 99/1963 Sb., občanský soudní řád, ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 85/1996 Sb., o advokacii, ve znění pozdějších předpisů

#### **ČÁSTKA 77**

Zákon č. **215/2005 Sb.**, o registračních pokladnách a o změně některých zákonů (zákon o registračních pokladnách)

Zákon č. **216/2005 Sb.**, kterým se mění zákon č. 513/1991 Sb., obchodní zákoník, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 99/1963 Sb., občanský soudní řád, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 189/1994 Sb., o vyšších soudních úřednících, ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 358/1992 Sb., o notářích a jejich činnosti (notářský řád), ve znění pozdějších předpisů

#### **ČÁSTKA 78**

Zákon č. **218/2005 Sb.**, kterým se mění zákon č. 100/1988 Sb., o sociálním zabezpečení, ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 117/1995 Sb., o státní sociální podpoře, ve znění pozdějších předpisů

#### **ČÁSTKA 84**

Zákon č. **229/2005 Sb.**, kterým se mění zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů a zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů

## Sbírka mezinárodních smluv:

### ČÁSTKA 16

Sdělení č. 33/2005 Sb.m.s. Ministerstva zahraničních věcí, kterým se doplňují sdělení č. 159/1997 Sb., č. 186/1998 Sb., č. 54/1999 Sb., č. 93/2000 Sb.m.s., č. 6/2002 Sb.m.s., č. 65/2003 Sb.m.s., a č. 77/2004 Sb.m.s. o vyhlášení přijetí změn a doplňků „Přílohy A – Všeobecná ustanovení týkající se nebezpečných látek a předmětů“ a „Přílohy B – Ustanovení o dopravních prostředcích a o přepravě“ Evropské dohody o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (ADR).

ČESMAD-BOHEMIA na svých webových stránkách zveřejnilo:

#### **Dopravní omezení pro přepravu ADR v Evropě.**

Materiál byl zpracován v rámci Expertní skupiny pro přepravu nebezpečných věcí (GEMD) při Mezinárodní unii silniční dopravy (IRU) na podnět Česmad Bohemia.

Podle kapitoly 1.9 ADR (**Dopravní omezení stanovená příslušnými orgány**) mohou členské státy ADR stanovit dodatečná pravidla či zákazy pro přepravu ADR. Jednou z nutných podmínek je zveřejnění takových dopravních omezení vhodnou formou, např. na webu EHK OSN.

Souhrn je vytvořen z odpovědí na otázky, týkající se:

- Zákazů jízd s látkami a předměty ADR z hlediska jednotlivých dnů mimo všeobecné zákazy
- Zakázaných nebo stanovených silničních tras pro přepravu látek a předmětů ADR
- Povolení nebo jiných zvláštních dokladů pro přepravu látek a předmětů
- Maximálních povolených rychlostí vozidel přepravujících látky a předměty ADR
- Speciálních požadavků na vozidla přepravujících látky a předměty ADR, včetně používání zvláštní výbavy a označení (oranžové majáky apod.).

V době zveřejnění jsou k dispozici odpovědi z následujících států:

Belgie, Česká republika, Dánsko, Německo, Nizozemí, Polsko, Rumunsko, Švýcarsko, Ukrajina a Velká Británie.

Jelikož se jedná o neoficiální iniciativu a data pocházejí z různých zdrojů, je nutné upozornit, že se jedná pouze o doplňkový materiál k oficiálním informacím zveřejněným na výše zmíněných internetových stránkách (EHK OSN). V žádném případě nejde o vyčerpávající výčet omezení, měl by však v některých případech upozornit na další možná úskalí při přepravách ADR v těchto státech.

## NOVELA ZÁKONA O SILNIČNÍ DOPRAVĚ

Dnem **1.července 2005** nabývá účinnosti ( s výjimkou registru dopravců a centrálního registru dopravců) zákon č. **229/2005 Sb.**, kterým se **mění** zákon č. **111/1994 Sb., o silniční dopravě**, ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. **361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích** a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

Z některých podstatných změn vyjímáme:

- zrušuje se povinnost mít ve vozidle taxislužby kopii protokolu o technické prohlídce vozidle
- v požadavcích na řidiče taxislužby se vyžaduje průkaz způsobilosti vykonávat (dříve provozovat) taxislužbu a to již bez omezení územního obvodu
- v požadavcích spolehlivosti řidiče taxislužby se jednoznačně stanovuje, která osoba se za spolehlivou nepovažuje
  - která má v evidenční kartě řidiče záznam o tom, že jí byl soudem uložen zákaz řízení motorových vozidel jehož výkon skončil v posledních třech letech nebo bylo upuštěno
  - která má v evidenční kartě řidiče záznam o uložení sankce za přestupek spočívající v požití alkoholického nápoje nebo jiné návykové látky nebo v odmítnutí podrobit se na výzvu policisty dechové zkoušce nebo lékařskému vyšetření zda není ovlivněn alkoholem
  - která má v evidenční kartě řidiče tři nebo více záznamů o spáchaných přestupcích proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu
  - která v posledních třech letech provozovala silniční dopravu pro cizí potřeby neoprávněně
  - která se v posledních třech letech opakovaně dopustila jednání, za které jí byla pravomocně uložena sankce za porušení právních předpisů souvisejících s provozováním silniční dopravy
  - která se jako řidič taxislužby v průběhu posledních tří let dopustila jednání, za nějž byla provozovateli taxislužby pravomocně uložena sankce za porušení právních předpisů souvisejících s provozováním silniční dopravy
  - které byla v posledních třech letech odejmuta koncese nebo povolení k provozování silniční dopravy pro cizí potřeby z důvodů porušení povinností uložených právními předpisy
  - které byl odebrán průkaz o způsobilosti řidiče taxislužby do doby, než jí je průkaz vrácen

- v technických podmínkách vybavení vozidla taxametrem se rozšiřuje povinnost, že nedílnou součástí taxametru je tiskárna s pamětí uchovávající denní a měsíční záznamové hodnoty o provozu vozidla alespoň po dobu pěti let
- povinnost řidiče taxislužby bez vyzvání vydat cestujícímu nepoškozený a čitelný doklad o výši jízdného pořízený jako výstup z tiskárny taxametru
- nově se umožňuje kontrolním orgánům zadržet průkaz o způsobilosti řidiče taxislužby na místě samém z důvodů
  - poškození cestujícího na ceně jízdného
  - nevydání cestujícímu doklad o zaplacení jízdného z tiskárny taxametru
  - uvedení nepravdivých údajů na dokladu
  - výkonu práce řidiče bez osvědčení obce o složení zkoušky, pokud to ve své vyhlášce stanovila jako podmínku k provozování taxislužby na území obce
  - neumožnění výkonu státní dozoru
  - užití vozidla v silničním provozu označeného nebo vybaveného způsobem zaměnitelným s vozidlem taxislužby, ačkoliv není v evidenci vozidel taxislužby
  - neplatnost průkazu

Na zadržení průkazu na místě se nevztahuje správní řád. Kontrolní orgán vystaví na místě samém písemné potvrzení

Hlavní město Praha, statutární města a další obce nad 20 tisíc obyvatel mohou stanovit v samostatné působnosti obecně závaznou vyhlášku jako podmínku práce řidiče taxislužby na území obce s povinností prokázat zkouškou řidiče znalosti **místopisu**, právních předpisů upravujících taxislužbu a ochranu spotřebitele, znalosti obsluhy taxametru a způsob provádění zkoušky.

Zcela nově, s účinností osmnácti měsíců ode dne vyhlášení ( *vyhlášena 16.6.2005*) se na dopravních úřadech zřizuje „**registr dopravců**“ a na Ministerstvu dopravy pak „**centrální registr dopravců**“.

Zákon stanovuje obsah registru, kdo smí do něho nahlížet a komu mohou být na základě písemné žádosti poskytnuty údaje.

Upravuje se příslušný paragraf zákona, týkající se návrhu na zrušení živnostenského oprávnění

Součástí tohoto zákona je:

## Č Á S T D R U H Á

### Změna zákona o provozu na pozemních komunikacích

#### Čl. III

V zákoně č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění zákona č. 60/2001 Sb., zákona č. 478/2001 Sb., zákona č. 62/2002 Sb. a zákona č. 53/2004 Sb., § 134 odstavec 2 zní:

„(2) Řidičské průkazy vydané

- a) od 1.července 1964 do 31. prosince 1993 jsou jejich držitelé povinni vyměnit do **31.prosince 2007,**
- b) od 1.ledna 1994 do 31. prosince 2000 jsou jejich držitelé povinni vyměnit do **31.prosince 2010,**
- c) od 1.ledna 2001 do 30. dubna 2004 jsou jejich držitelé povinni vyměnit do **31.prosince 2013.“.**

## OZNÁMENÍ MINISTERSTVA DOPRAVY – Dohoda ADR

### Z Věstníku dopravy č. 5 ze dne 2.března 2005.

Ministerstvo dopravy sděluje, že v souladu s platnou procedurou pro přijímání změn Přílohy A a Přílohy B Evropské dohody o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (ADR) vstoupily v platnost dnem 1.ledna 2005 jejich změny a doplňky (171 stran anglického textu). Přechodné období, kdy bude možno používat dosud platné znění Příloh A a B dohody ADR (Sdělení MZV č. 65/2003 Sb.m.s. a č. 77/2004 Sb.m.s.) končí dnem **30.června 2005**, pokud není v nových přechodných ustanoveních stanoveno jinak.

Úplné novelizované znění „Přílohy A“ a „Přílohy B“ platné od 1.1.2005 bude zveřejněno v nejbližším termínu ve Sbírce mezinárodních smluv. (*Pozn. Částka 16 č. 33/2005 Sb.m.s. ze dne 22.března 2005*)

### Poznámky k českému překladu ADR 2005

1. Za účelem přizpůsobení českého překladu příloh ADR jiným českým vnitrostátním právním předpisům byl původní název třídy 6.1 Jedovaté látky nahrazen přesnějším a výstižnějším názvem **Toxické látky** a podobně v celém textu byly pojmy „jedovatý“, „jedovatost“ apod. nahrazeny pojmy „toxický“, „toxicita“ apod., aniž se změnil originální anglický pojem „toxic“. Obě uvedené varianty překladu je možno považovat za synonyma a jako takové je používat.
2. V zájmu harmonizace českého překladu ADR s železničním předpisem RID byl původní pojem „vyprázdněný“ (např. obal, nádoba, cisterna atd.) nahrazen v českém překladu ADR pojmem „**prázdný**“ používaným v RID, aniž se změnil originální anglický pojem „empty“. Obě uvedené varianty překladu je možno považovat za synonyma a jako takové je používat.
3. Dosud používaný pojem „nákladní list“ byl nahrazen správnějším a výstižnějším pojmem „**přeprování doklad**“ (v anglickém originálu „transport document“), z něhož je zřejmé, že je možno zejména ve vnitrostátní přepravě nebezpečných věcí použít pro účely dodržení požadavků oddílu 5.4.1 ADR jakékoli průvodní listiny k přepravovanému nákladu, pokud obsahuje všechny údaje předepsané v tomto oddílu. Logicky se předpokládá, že ve vnitrostátní přepravě nebezpečných věcí bude uvedený přepravní doklad na rozdíl od mezinárodní přepravy pouze v českém jazyce.

V Praze dne 9.února 2005

(Vyřizuje: Ing. Petrunčík, čj.96/2005-110-SP1)

Ředitel  
odboru silniční a veřejné dopravy.  
**Ing. Miroslav Zelený v.r.**

## MEZINÁRODNÍ SILNIČNÍ DOPRAVA - aktuality

### RAKOUSKO:

Rakouský zákon o motorových vozidlech, který je srovnatelný s našim zákonem č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu na pozemních komunikacích, ukládá řidičům vícestopých motorových vozidel (tedy řidičům osobních a nákladních automobilů, autobusů, traktorů apod.), aby od **1.května 2005** měli při jízdě s sebou výstražný oblek. Tato povinnost se vztahuje i na zahraniční řidiče, kteří přijedou do Rakouska.

Takovýmto výstražným oblekem je například výstražná vesta, kombinéza, přehoz apod. Základní podmínkou tohoto vybavení, které sleduje zvýšení osobní bezpečnosti řidiče, je odrazová barva (žlutá, oranžová nebo červená) ve spojení s bílými pruhy, které odrážejí světlo (retroreflexní aplikace - splňující požadavky evropské normy EN 471). Podle zákona je řidič povinen použít toto výstražné oblečení na pozemních komunikacích mimo obce, pokud umísťuje za odstavené vozidlo přenosný výstražný trojúhelník, nebo zdržuje-li se na dálnici nebo silnici pro motorová vozidla (s výjimkou parkovišť, zřízených na těchto komunikacích) z jakéhokoliv důvodu mimo vozidlo. V zájmu osobní bezpečnosti je však vhodné, aby řidič použil toto výstražné označení vždy, jakmile z jakéhokoliv důvodu opustí vozidlo.

Zákonem je pro vozidlo předepsán jen jeden výstražný oblek (např. vesta). Doporučuje se však mít po ruce alespoň ještě jednu takovou osobní ochranu pro spolujezdce, aby ti byli při poruše vozidla a zdržování se na vozovce náležitě chráněni.

Ve všech 94 provozovnách rakouské motoristické organizace ARBO (Svaz řidičů automobilů, motocyklů a cyklistů Rakouska) lze za 3,9 euro koupit výstražnou vestu, která odpovídá všem požadavkům kladeným na tuto pomůcku zajišťující osobní bezpečnost některých členů posádky vozidla. Tato vesta splňuje všechny podmínky stanovené příslušnou normou.

Po Itálii, Portugalsku a Španělsku je Rakousko dalším státem, který pamatuje na zvýšení bezpečnosti některých osob jedoucích v motorových vozidlech.

(Zdroj: Autoklub ČR)

### LITVA:

Litevská vláda schválila dne 21.4.2005 poplatky za užívání litevských silnic pro nákladní vozidla litevské i zahraniční registrace. Podle tohoto usnesení, od 31.května 2005 se má na hraničních přechodech při vjezdu i výjezdu z Litvy kontrolovat, zda řidič či majitel vozidla má zaplacený poplatek za užívání vyjmenovaných silnic a dálnic v Litvě. Toto právo a povinnost mají i policisté po celém území země.

([www.cesmad-bohemia](http://www.cesmad-bohemia))



## OTÁZKY a ODPOVĚDI

Na dotazy týkající se pravidel provozu na pozemních komunikacích odpovídá odborný poradce Autoklubu ČR JUDr. Zdeněk Svátek

### Dotaz:

Vozidlo jelo po hlavní pozemní komunikaci a na řádně označené křižovatce odbočovalo vlevo. Řidič správně provedl všechny úkony: směrová světla vlevo, pohled do zpětného zrcátka, najetí ke středu vozovky, přednost protijedoucím. A když to udělal přijelo zezadu vozidlo a došlo ke střetu. Komisi pověřené obce byl při projednání této nehody za viníka označen řidič vozidla odbočujícího vlevo. A to přes to, že na komunikaci byla plná vodorovná čára, která předjíždění nedovoluje.

Jak v takovém případě správně chápat § 17 odst. 5 písm. e) *porušení zákazu předjíždění* a § 21 odst. 1 *neohrozit řidiče jedoucí za ním*, zákona č. 361/2000 Sb. (Autoškola J.H.)

### Odpověď:

Každý případ je třeba důkladně rozebrat a podle toho rozhodnout.

1. Řidič hodlá odbočit vlevo. Včas se podívá do zpětného zrcátka, zda za ním někdo nejede, kdo by se hodlal dostat před tohoto řidiče jeho předjetím. Ve vzdálenosti, na kterou řidič hodlající odbočit vlevo vidí, že nikdo není. Proto odbočující řidič dá znamení levými blikáči a zajede ke středu vozovky (pokud by šlo o jednosměrnou komunikaci, zajede k jejímu levému okraji vozovky). Navíc může i zjistit, že před místem, kde lze odbočit vlevo, je v určité délce vyznačena na vozovce podélná čára souvislá (proto právem má za to, že ho nikdo nebude předjíždět), která v místech určených pro odbočení vlevo přechází v čáru přerušovanou. Řidič se znovu přesvědčí, že za ním nikdo nepřijíždí. A proto stáčí svoje vozidlo vlevo- odbočuje. Náhle za ním – třeba nepřiměřenou rychlostí – někdo přijede a odbočující vozidlo ohrožuje (*obdobný případ jsem nedávno řešil zpracováním odvolání proti rozhodnutí jednoho městského úřadu ve Stč. kraji*).

V takovém případě mám za to, vytykat odbočujícímu řidiči porušení některého z ustanovení pravidel, vůbec není na místě. Ba naopak, řidič jej zezadu dojíždějící, porušil několik ustanovení:

- nebyl oprávněn předjíždět, jestliže vpředu jedoucí řidič hodlající odbočit vlevo dával znamení o změně směru jízdy; pak mohl předjet vpravo, pokud tam bylo dostatek místa (§ 17 odst. 5 písm. e) zákona)
- řidič dojíždějící odbočujícího řidiče nebyl vůbec oprávněn předjíždět, jestliže při tomto úkonu musel přejet podélnou čárou souvislou; to mu přece zakazoval § 18 písm. a) vyhlášky č. 30/2001 Sb.

Odbočující řidič v tomto případě neporušil § 21 odst. 1 zákona, protože svým jednáním (přesvědčením se o provozní situaci za sebou) došel k oprávněnému závěru, že neohrozí řidiče jedoucího za ním (§ 21 odst. 1 zákona). Když se dvakrát podíval před odbočením za sebe a nikoho neviděl, pak mu nelze přece vytykat, že ohrozil řidiče za ním jedoucího a že musí dbát zvýšené opatrnosti.

Odbočující řidič nemohl počítat s tím – vzhledem k situaci, kterou dvakrát zjistil, že někdo za ním přijede takovým nečekaným způsobem odporujícím zákonu, že by tohoto dojíždějícího řidiče ohrozil

2. Může se ovšem stát – a v praxi jistě i takové případy nastávají, že řidič odbočující vlevo bezstarostně – aniž by se předem podíval za sebe – rozsvítí levé blikáče, zajede ke středu vozovky a pak, aniž by se opětovně přesvědčil o situaci za sebou, odbočuje vlevo.

Z popsaných dvou provozních situací mám zato, že v takovýchto případech vidět vždy jen chybu u odbočujícího řidiče, vůbec není na místě. Je třeba – samozřejmě, pokud to průběh nehodového děje umožňuje – posoudit všechny okolnosti jednání obou účastníků a poté rozhodnout, kdo je vinen. Takto bych z hlediska mých zkušeností posuzoval otázku odpovědnosti související s odbočováním vlevo.