

METODICKÝ

ZPRAVODAJ

AUTOŠKOL

číslo 53/2005

OBSAH:

- | | |
|--|---------|
| ➤ Informace o nehodovosti za leden až srpen 2005 | str. 2 |
| ➤ Informace o novele zákona o silničním provozu (361/2000 Sb.) | str. 7 |
| ➤ Seznam zákonů, vyhlášek a předpisů | str. 30 |
| ➤ Vyhláška o registraci vozidel | str. 33 |
| ➤ Mezinárodní silniční doprava-aktuality | str. 34 |
| ➤ Technika – AdBlue | str. 35 |
| ➤ Inzerce-nabídky – Sdělení vydavatele | str. 36 |

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
IČ: 13739051

ve spolupráci
s AUTOKLUBEM ČR, Opletalova 29 110 00 PRAHA 1
www.autoklub.cz

Vychází čtvrtletně

Bez jazykové úpravy

ZÁŘÍ – ŘÍJEN 2005.

I N F O R M A C E

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

Leden až srpen 2005		rozdíl – stejné období 2004	
POČET NEHOD	129.301	zvýšení o 812	= 0,6 %
USMRCENO	691	snížení o 59	= 7,9 %
TĚŽCE ZRANĚNO	2.893	snížení o 311	= 9,7 %
LEHCE ZRANĚNO	18.616	snížení o 801	= 4,1 %
HMOTNÁ ŠKODA	6 379,2 mil.Kč	zvýšení o 78,6 mil.Kč	= 1,2 %

Počet nehod za prvních osm měsíců letošního roku je od roku 1990 třetí nejvyšší, kdy nejvíce nehod bylo v roce 1999 (141.769 nehod) a nejméně v roce 1991 (58.654 nehod).

Zvýšení počtu nehod ovlivnili především řidiči motorových vozidel a z nich zejména řidiči osobních automobilů zvýšením o 906 nehod, řidiči nákladních automobilů o 573 nehod, řidiči autobusů o 149 nehod a řidiči motocyklů o 137 nehod. Vyšší je i počet nehod zaviněných technickou závadou vozidla o 37 nehod (tj. o 4,2%)

Naproti tomu je nižší počet nehod zaviněných cyklisty o 61 nehod (tj. o 3,1%), chodci o 166 nehod (o 13,7%) a méně nehod bylo zaviněno lesní zvěří o 414 nehod (tj. o 8,1%).

Významný nárůst nehod byl na mokré vozovce (zvýšení o 2.730 nehod, tj. o 10,7%), nárůst je i u nehod v intravilánu o 2.110 nehod (tj. o 2,3%), více nehod bylo i v denní době při snížené viditelnosti (mlha, déšť apod.). Naproti tomu se snížily počty nehod na suchém povrchu komunikací o 1.512 nehod, v extravilánu apod.

Počet usmrcených osob za prvních osm měsíců roku 2005 je nejnižší od roku 1990. Nejvíce usmrcených bylo v roce 1994, kdy zahynulo 903 osob a tzn., že počet usmrcených v letošním roce je, oproti roku 1994, nižší o 212 osob. *Vůbec poprvé v období posledních 16 let se „dostal“ počet usmrcených pod hranici 700 osob.*

Z celkového počtu 691 lidí, kteří přišli o život při nehodách v silničním provozu v období od ledna do srpna 2005, bylo:

245	řidičů osobních automobilů
137	chodců
130	spolujezdců v osobním automobilu
64	řidičů motocyklů
59	cyklistů
26	řidičů nákladních automobilů
9	spolujezdců v nákladních automobilech

- 7 řidičů malých motocyklů
- 6 spolujezdců na motocyklech
- 5 řidičů mopedů
- 3 řidiči traktorů.

Z celkového počtu usmrcených osob při nehodách v silničním provozu bylo **31 dětí**, tj. o 11 usmrcených dětí více, než v období 8 měsíců roku 2004. Z tohoto počtu bylo **7 dětí-chodců** (stejně jako v roce 2004), **3 děti cyklisté** (v roce 2004 nezahynulo žádné dítě jako cyklista) a **21 dětských spolujezdců** (z toho bylo 19 dětí v osobních automobilech a 2 děti jako spolujezdci na motocyklech). Ve stejném období roku 2004 zahynulo 13 dětí- spolujezdců v osobních automobilech.

V porovnání se stejným obdobím roku 2004 jsme zaznamenali **pokles** počtu usmrcených osob u řidičů osobních automobilů o 49 osob, spolujezdců v osobních automobilech a 43 osob a řidičů nákladních automobilů o 2 osoby atd.

Naproti tomu **více** usmrcených bylo u řidičů motocyklů o 13 osob, chodců o 10 osob, řidičů mopedů o 4 osoby, řidičů malých motocyklů o 4 osoby, spolujezdců v nákladním automobilu o 3 osoby, cyklistů o 2 osoby atd.

Přehled viníků a zavinění nehod:

Viník, zavinění nehody období leden až srpen	Počet nehod	Tj. %	Index;rok 2004=100%	Počet usmrcen.	Tj. %	Rozdíl
Řidičem motor.vozidla	119.611	92,5	101,3	621	89,9	- 68
Řidičem nemotor.voz.	2.036	1,6	97,6	32	4,6	+ 3
Chodcem	1.049	0,8	86,3	31	4,5	+ 9
Jiným účastníkem	175	0,1	112,2	0	0,0	0
Závadou komunikace	403	0,3	88,2	0	0,0	0
Technickou závadou vozidla	912	0,7	104,2	1	0,1	+ 1
Lesní,domácí zvěří	4.725	3,7	91,9	0	0,0	0
Jiné zavinění	390	0,3	86,9	6	0,9	- 4

Případů, kdy **viník nehody z místa ujel** bylo v tomto období **11.074 a při tom bylo usmrceno 24 osob**, tj. o 10 osob více, než ve stejném období loňského roku. Dalšíh **660 lidí bylo zraněno** (o 112 osob méně). Tyto nehody tak z celkového počtu nehod řidičů motorových vozidel představují 9,3 %. Tuto nepříznivou bilanci ovlivnily především dvě velmi tragické srpnové nehody. První se stala 1.srpna na silnici I/47 v okrese Přerov (4 usmrcené osoby) a druhá se stala 28.srpna na dálnici D8 v působnosti dálničního oddělení Nová Ves (dvě usmrcené osoby). Celkem za měsíc srpen bylo při nehodách způsobených neznámým řidičem usmrceno 10 osob.

Hlavní příčiny nehod řidičů motorových vozidel:

Nejčastější hlavní příčinou nehod zůstává stále **nesprávný způsob jízdy**, na který připadá přes 63 % nehod, dalších 17,6 % nehod zavinili řidiči motorových vozidel z důvodů **nedání přednosti v jízdě**, necelých 17 % připadá na **nepřiměřenou rychlost jízdy** a 2,4 % tvoří nehody zaviněné z důvodů **nesprávného předjíždění**.

Nejvíce usmrcených osob však nadále patří nehodám zaviněných **nepřiměřenou rychlostí** jízdy 293 osob, tj. více jak 47% z následků nehod řidičů motorových vozidel.

Oproti stejnému období loňského roku je počet nehod nižší pouze v kategorii nepřiměřená rychlost jízdy o 461 nehod (o 2,3%). U zbývajících hlavních příčin zaznamenáváme zvýšení, u nedání přednosti v jízdě o 2,4%, u nesprávného způsobu jízdy o 1,9% a u nesprávného předjíždění o 1,7%.

Počet usmrcených, v porovnání s loňským obdobím, byl u všech hlavních příčin nižší, s výjimkou kategorie nepřiměřená rychlost jízdy (nárůst o 12 osob, tj. o 4,3%) U nedání přednosti v jízdě je snížení o 24,1%, u nesprávného způsobu jízdy o 18,9%, u nesprávného předjíždění o 12,2%.

Hlavní příčina nehody období leden až srpen	počet nehod	Tj. %	počet usmrcených	Tj. %	rozdíl usmrcených
Nepřiměřená rychlost	19.751	16,5	293	47,2	+ 12
Nesprávné předjíždění	2.825	2,4	43	6,9	- 6
Nedání přednosti	21.103	17,6	88	14,2	- 28
Nesprávný způsob jízdy	75.932	63,5	197	31,7	- 46

V porovnání se stejným obdobím roku 2004 byl vyšší počet nehod zaviněných řidiči motorových vozidel z důvodu:

- nevěnování potřebné pozornosti řízení vozidla o 1.648 nehod
- nedání přednosti v jízdě upravené dopravní značkou o 231 nehod
- nesprávného otáčení a couvání o 696 nehod
- nedání přednosti při přejíždění z pruhu do pruhu o 182 nehod
- nedání přednosti při vjíždění na silnici o 100 nehod atd.

Naproti tomu byl **nižší počet nehod** zaviněných z důvodu:

- vjetí do protisměru o 252 nehod
- nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky o 228 nehod
- vyhýbání bez dostatečného bočního odstupu o 205 nehod atd.

Počet **usmrcených** osob byl **vyšší** u nehod zaviněných z důvodu:

- nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky o 28 osob
- nepřizpůsobení rychlosti dopr.techn.stavu vozovky o 10 osob
- překročení předepsané rychlosti stanovené pravidly o 7 osob
- kolize s protijedoucím vozidlem při předjíždění o 6 osob atd.

Počet usmrcených osob byl **nižší** u nehod zaviněných z důvodu:

- nezvládnutí řízení vozidla o 19 osob
- vjetí do protisměru o 14 osob
- kolize s předjížděným vozidlem při předjíždění o 12 osob
- nedání přednosti upravené dopravní značkou o 12 osob
- nepřizpůsobení rychlosti hustotě provozu o 10 osob

Vývoj následků chodců při nehodách zaviněných řidiči motorových vozidel z důvodů **neumožnění nerušeného a bezpečného přejetí vozovky chodci, přecházejícímu po vyznačeném přechodu**. V průběhu 8 měsíců roku 2005 bylo při 475 nehodách usmrceno 12 chodců, těžce zraněno 107 chodců a dalších 365 bylo zraněno lehce.

Místa nehod:

Místo nehody Období leden až srpen 2005	Počet nehod	Počet usmrcen.	Počet těžce zraněných	Počet lehce zraněných	Hmotná škoda v mil. Kč
V OBCI	94.473	253	1.511	11.000	3 868,87
Index rok 2004=100%	102,3	95,8	92,3	95,6	101,4
MIMO OBEC	34.828	438	1.382	7.616	2 510,32
Index rok 2004=100%	96,4	90,1	88,2	96,2	101,0
Z toho DÁLNIČE	3.262	21	91	387	421,37
Index rok 2004=100%	95,8	65,6	146,8	101,8	107,1

V obci je vyšší počet nehod o 2.110 a odhad hmotných škod o 53,2 mil. Kč. Počet usmrcených je nižší o 11 osob, počet těžce zraněných je nižší o 126 osob a lehce zraněných o 501 osob.

Mimo obec je nižší počet nehod o 1.298, počet usmrcených o 48 osob, počet těžce zraněných o 185 osob, počet lehce zraněných o 300 osob; odhad hmotných škod je vyšší o 25,4 mil. Kč.

Na dálnicích je vyšší počet těžce zraněných o 29 osob, počet lehce zraněných o 7 osob a odhad hmotných škod o 27,9 mil. Kč; nižší je počet nehod o 144 a počet usmrcených o 11 osob.

Druh komunikace Období leden až srpen 2005	Počet nehod	Rozdíl nehod	Počet usmrcených	Rozdíl usmrcených
Dálnice	3.262	- 144	21	- 11
Silnice I.třídy	22.649	- 813	272	- 4
Silnice II.třídy	18.796	+ 44	157	- 17
Silnice III.třídy	14.203	+ 116	114	- 6
Komunikace sledovaná	23.499	+ 472	60	- 21
Komunikace místní	33.038	+ 840	53	+ 2
Účelová komunikace	13.854	+ 297	14	- 2

Nejvíce usmrcených stále připadá na silnice I.třídy (bezmála 40% z celkového počtu usmrcených), následují nehody na silnicích II.třídy, téměř 23% z celkového počtu atd. Z celkového počtu připadá na dálnice 2,5 % nehod a 3,0 % usmrcených osob. Oproti stejnému období loňského roku byl počet usmrcených nižší na všech druzích komunikacích, s výjimkou místních komunikací, kde došlo ke zvýšení o 3,9%. Největší relativní pokles registrujeme na dálnicích, kde počet usmrcených poklesl bezmála o 35 %.

POD VLIVEM ALKOHOLU bylo zaviněno celkem **5.467** nehod (tj. 4,4% z celkového počtu), při kterých bylo **34 osob usmrceno a 2.396 zraněno**. Oproti loňskému období je počet nehod nižší o 43 (tj. o 0,8%), počet usmrcených je nižší o 9

osob (tj. o 20,9%) a počet zraněných je nižší o 77 osob (tj. o 3,2 %). Absolutní počty usmrcených osob při těchto nehodách dosahují téměř 5 % z celkového počtu silničních obětí.

Nehody v jednotlivých dnech:

Den v týdnu Leden až srpen 2005	Počet nehod	rozdíl nehod	Počet usmrcených	rozdíl usmrcených
Pondělí	21.601	+ 482	102	- 23
Úterý	18.816	- 147	90	+ 3
Středa	20.128	+ 54	76	- 24
Čtvrtek	19.816	- 175	77	- 6
Pátek	22.450	+ 246	115	+ 5
Sobota	14.865	+ 466	116	- 25
Neděle	11.625	- 110	115	+ 11

I přes významné snížení (o 25 osob) mají stále nejvíce obětí na lidských životech **sobotní nehody, při kterých bylo již letos usmrceno 116 osob.** Velmi nepříznivá bilance je i u nedělních a pátečních nehod, shodně 115 usmrcených osob. **Znamená to také, že na dobu víkendu (tj. pátek až neděle) připadá téměř polovina z celkového počtu usmrcených osob.**

V porovnání se stejným obdobím loňského roku byl počet usmrcených osob vyšší ve třech dnech týdne a největší relativní nárůst zaznamenáváme u nedělních (o 10,6%) a pátečních nehod (o 4,5%).

V průměru na jeden den hodnoceného období připadá 2,84 usmrcené osoby (v roce 2004 měl tento ukazatel hodnotu 3,1 usmrcených). Na druhé straně máme 18 dnů, kdy nepřišel nikdo o život.

Nejvyšší závažnost nehod (tj. počet usmrcených osob připadajících na 1000 nehod) zaznamenáváme u červencových a červnových nehod, kde tento ukazatel má hodnotu 7,5 resp. 7,1 usmrcených a vysokou hodnotu tohoto ukazatele zaznamenáváme i u srpnových nehod a to 6,1 usmrcených na 1000 nehod. Průměrná hodnota tohoto ukazatele v České republice v období leden až srpen představuje 5,34 usmrcených osob připadajících na 1000 nehod, tj. o 0,50 bodu nižší hodnota, než v loňském období.

Celkový vývoj následků nehod v období osmi měsíců letošního roku je stále příznivý a navíc se významně zvýšil pokles počtu usmrcených osob. Aktuálním problémem jsou následky nehod dětí (především jako spolujezdců v osobních automobilech), dále následky řidičů a spolujezdců jednostopých motorových vozidel a přehlédnout nelze ani více usmrcených chodců.

(Zpracováno podle Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR)

I N F O R M A C E

o novele zákona

kterým se mění

zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, - část první

zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů,-část druhá

zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, - část třetí

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

zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění pozdějších předpisů,-část pátá

zákon č. 140/1961 Sb., trestní zákon, ve znění pozdějších předpisů.-část šestá

Dne **1.července 2006** nabude účinnosti zákon, kterým se mění výše uvedené zákony. Zákon prošel více jak deseti měsíčním schvalovacím procesem (vláda předložila návrh zákona Parlamentu 1.prosince 2004, schválen Parlamentem po několika stech pozměňovacích návrzích byl ve třetím čtení až 22.června 2005. Senát jej doplnil 32 pozměňovacími návrhy a Poslanecká sněmovna po zamítnutí návrhů Senátu jej schválila v původním znění ve druhé polovině září). Vzhledem k tomu, že obsahuje několik problematických ustanovení, předpokládá se, že do nabytí účinnosti budou tato ustanovení novelizována.

Vzhledem k obsáhlosti uvedeného zákona (45 stran) půjde v této informaci pouze o komentované znění z důvodové zprávy a některých ustanovení zákona, týkajících se zejména části první o kterých je třeba včas informovat řidičskou veřejnost. Část druhá a další budou zveřejněny v příštím vydání.

ČÁST PRVNÍ

Změna zákona o provozu na pozemních komunikacích.

Novela tohoto zákona, na rozdíl od předchozích šesti novel, které byly provedeny v souvislosti se změnami jiných souvisejících zákonů, vychází ze čtyřleté účinnosti zákona a jeho prováděcích předpisů a za uvedenou dobu se shromáždila řada poznatků, podnětů a návrhů na změny a doplnění této právní úpravy. Dále bylo třeba do nové právní úpravy zapracovat změny, které souvisejí se vstupem České republiky do Evropské unie dnem 1.května 2004 a dále, aby navrhovaná novela zákona byla v souladu s mezinárodními smlouvami, kterými je Česká republika vázána.

Ze Směrnic Evropské unie jde zejména o:

- Směrnice Rady 91/439/EHS o řidičských průkazech (řidičská oprávnění, výměna řidičských průkazů),
- Směrnice Rady 94/72/ES, ze dne 19. prosince 1994, kterou se mění Směrnice Rady 91/439/EHS o řidičských průkazech
- Směrnice Rady 96/47/ES, ze dne 23. července 1996, kterou se mění Směrnice Rady 91/439/EHS o řidičských průkazech, (vydávání řidičských průkazů podle vzorů popsaných v přílohách I a Ia).
- Směrnice Rady 97/26/ES, ze dne 2. června 1997, kterou se mění Směrnice Rady č. 91/439/EHS o řidičských průkazech,
- Směrnice Rady 2000/56/ES, ze dne 14. září 2000, kterou se mění Směrnice Rady 91/439/EHS o řidičských průkazech,
- Směrnice Rady č. 91/671/EHS, o povinném používání bezpečnostních pásů ve vozidlech s největší povolenou hmotností pod 3,5 tuny, ve znění Směrnice Evropského Parlamentu a Rady č. 2003/20/ES.

Oblast provozu na pozemních komunikacích není konkrétně upravena v závazcích České republiky vyplývajících z Evropské dohody zakládající přidružení mezi Českou republikou na jedné straně a Evropskými společenstvími a jejich členskými státy na straně druhé (asociační dohoda), publikované pod č. 7/1995 Sb.

Novela zákona č. 361/2000 Sb., obsahuje následující hlavní principy:

1. Používání dětských zádržných systémů.

V souladu se Směrnicí Rady č. 91/671/EHS ve znění Směrnice Evropského Parlamentu a Rady č. 2003/20/ES se zavádí povinné používání dětských zádržných systémů při přepravě dětí na všech kategoriích pozemních komunikací. Použití dětského zádržného systému je omezeno tělesnou výškou dítěte (do 150 cm) a jeho tělesnou váhou (do 36 kg.). Děti jejichž tělesné rozměry tyto parametry přesahují, musejí užít bezpečnostních pásů. V souladu s normami EU řeší zákon i situaci, kdy je ve vozidle přepravováno více dětí, než kolik lze do vozidla umístit dětských zádržných systémů. V tomto případě musejí být „zbývající“ děti starší tří let připoutány bezpečnostními pásy; děti mladší tří let musejí být vždy přepravovány v dětském zádržném systému. Citované směrnice EU v podstatě zakazují, resp. vůbec nepřipouštějí přepravu dětí mladších tří let ve vozidle, která nejsou vybavena alespoň bezpečnostními pásy. Zákon tuto úpravu respektuje. Upravuje v souladu s citovanými směrnicemi EU, také výjimky z použití dětských zádržných systémů, zejména zdravotní důvody, přepravu dětí ve vozidlech bezpečnostních sborů při plnění služebních povinností, vozidlech požární ochrany, zdravotnické záchranné služby při poskytování zdravotní péče apod. Rozšíření použití dětských zádržných systémů na jízdu na všech pozemních komunikacích je nezbytné z hlediska ochrany života a zdraví dětí, neboť k úrazům a smrtelným úrazům dětí dochází častěji na pozemních komunikacích nižších kategorií, než jsou dálnice a silnice pro motorová vozidla.

2. Druhy a vzory řidičského průkazu České republiky a doba platnosti tohoto průkazu.

Vzhledem k harmonizaci právní úpravy ČR s normami Evropské unie – viz citované Směrnice Rady- bylo nutné, aby Česká republika po vstupu do Evropské unie vydávala řidičský průkaz podle vzoru řidičského průkazu popsaného v přílohách I nebo Ia výše uvedené směrnice. Tento řidičský průkaz má podobu plastické karty s emblémem „EU“ a rozlišovacím znakem „CZ“. Karta musí splňovat požadavky normy ISO. Podle zkušeností ostatních států EU má plastická karta životnost asi 12 let. Vzhledem k tomu

bylo nutné omezit dobu platnosti řidičského průkazu na 10 let. Po této době bude řidiči vydán nový řidičský průkaz. Vzhledem k tomu, že se z důvodů efektivit vydávají řidičské průkazy centrální výdejnou dokladů (stejně jako občanské průkazy, cestovní doklady) a doba vydání se stanovuje na nejdéle 20 dní, zákon řeší i případy, kdy držitel řidičského oprávnění nemůže tuto dobu čekat na vydání řidičského průkazu (např. půjde o řidiče z povolání, který ztratil nebo mu byl odcizen řidičský průkaz), pak zákon umožňuje jeho vydání v kratší lhůtě do 5 dnů za správní poplatek 500,- Kč.

3. Zabránění v jízdě a zadržení řidičského průkazu.

Už zákon č. 12/1997 Sb., nově zavedl institut zabránění řidiči v jízdě, jestliže by pokračování v jízdě znamenalo ohrožení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, a to jak z důvodů na straně řidiče (např. opilost) nebo vozidla (technická nezpůsobilost). Institut zabránění v jízdě byl využíván minimálně, přestože pouze on představoval jedinou skutečně efektivní ochranu ostatních účastníků provozu na pozemních komunikacích. Nyní zákon taxativně stanovuje důvody, pro které je možno zabránit řidiči v jízdě a rovněž upravuje způsoby, kterými se tento úkon provádí. Jde buď o příkaz řidiči v jízdě na nejbližší, z hlediska bezpečnosti a plynulosti provozu vhodné místo k odstavení vozidla, dále použití technického prostředku k zabránění odjezdu vozidla (tzv. botička) nebo odtažení vozidla. Zabránění v jízdě je právní povahou bezprostředním zásahem, tedy mocenským úkonem, kterému nepředchází správní řízení. Zákon proto upravuje i postup, který následuje po provedení těchto úkonů. Vychází přitom z principu, že zásah je nutno omezit pouze na dobu nezbytně nutnou pro ochranu bezpečnosti provozu, ale jakmile pominou důvody pro které bylo zabráněno v jízdě, bude vozidlo uvolněno.

Zadržení řidičského průkazu upravovala dlouhá léta vyhláška č. 87/1964 Sb., o řidičských průkazech, ve znění pozdějších předpisů. Řidičský průkaz bylo možné zadržet, dopustil-li se řidič protiprávního jednání, za které bylo možno důvodně očekávat uložení trestu nebo sankce zákazu řízení motorových vozidel, nebo bylo-li důvodné podezření, že pozbyl odbornou nebo zdravotní způsobilost nebo se stal nespolehlivým k řízení motorových vozidel. Samotné zadržení řidičského průkazu přímo v silničním provozu mělo charakter bezprostředního zásahu, neboť mu nepředcházelo správní řízení. Dopravní inspektorát ale mohl následně ve správním řízení rozhodnout, že se řidičský průkaz zadržuje do pravomocného rozhodnutí o přestupku nebo rozsudku o trestném činu nebo do pravomocného rozhodnutí o odnětí řidičského oprávnění pro ztrátu odborné nebo zdravotní způsobilosti. Zákon č. 12/1997 Sb. tento institut převzal ze stejných důvodů a za stejných podmínek, která upravovala uvedená vyhláška. Zákon č. 361/2000 Sb., od institutu zadržení řidičského průkazu upustil a rovněž tak zákon č. 56/2001 Sb., upravující podmínky provozu vozidel na pozemních komunikacích nezavedl institut zadržení osvědčení o registraci vozidla. Zákonodárce vycházel z principu uplatňovaného i u jiných dokladů, a sice že držitel dokladu, který osvědčuje nějaké oprávnění nebo právní stav, nemá být tento doklad odebírán, pokud mu zároveň není odebráno oprávnění, které doklad osvědčuje, nebo se nemění právní stav, který doklad osvědčuje. Dále tato koncepce vycházela z toho, že pokud se řidič motorového vozidla dopustil protiprávního jednání, které vyžaduje pro zachování bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích jeho okamžité vyřazení z tohoto provozu (např. řízení motorového vozidla v opilosti) měla by proti němu policie zasáhnout účinnějším způsobem, než je pouhé zadržení dokladu, které samo o sobě takovému řidiči fyzicky nebrání se provozu dále účastnit, v praxi byla poměrně běžná situace, kdy např. opilý řidič, pokud mu policie pouze zadržela řidičský průkaz a

neodvezla jej zároveň na lékařské vyšetření, pokračoval po odjezdu policejní hlídky dále v jízdě, subjektivně přesvědčen, že se mu vlastně nic horšího nemůže stát. Zákon č. 361/2000 Sb., proto místo zadržování dokladů upravil (§ 124/8) oprávnění policie zakázat řidiči jízdu na nebytně nutnou dobu nebo zabránit řidiči v jízdě, pokud by pokračování v jízdě znamenalo ohrožení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích. Toto však nebylo v úplném souladu se zákonem č. 283/1991 Sb. o Policii České republiky a byla vlastně eliminována možnost praktické aplikace zabránění v jízdě, jak ji upravuje zákon o provozu na pozemních komunikacích.

Znovu zavedení institutu zadržení řidičského průkazu je považováno jako nezbytný předpoklad účinnosti zásahů proti řidičům, kteří se dopustili protiprávního jednání. Správní orgány pak v zadržení dokladu spatřují i významný donucovací prostředek pro řidiče, aby se dostavil ke správnímu orgánu k projednání přestupku. Je součástí institutu zabránění v jízdě, které je jedinou možností, jak okamžitě vyřadit nezpůsobilého řidiče z provozu na pozemních komunikacích a ochránit tak ostatní účastníky provozu.

Lze očekávat, že institut zabránění v jízdě a znovuzavedení institutu zadržení řidičského průkazu bude mít pozitivní vliv na chování řidičů motorových vozidel ve smyslu zvýšení jejich kázně a přispěje ke zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích nejen svým represivním účinkem, ale i preventivně.

4. Systém bodového hodnocení.

Systém bodového hodnocení přestupků a trestných činů proti bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích řidiči motorových vozidel byl navrhován již při přípravě zákona č. 361/2000 Sb. Úprava byla nakonec z návrhu zákona vypuštěna, neboť nebyla dostatečně propojena se skutkovými podstatami přestupků proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích a v té době ještě nebyl zaveden centrální registr řidičů.

Bodový systém spočívá v tom, že řidičům motorových vozidel jsou za vybrané přestupky a trestné činy proti bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích zaznamenávány „trestné“ body až do výše 12 bodů. Tyto body nejsou sankcí za přestupek nebo trestem za trestný čin, jsou pouze administrativním opatřením ohodnocujícím nebezpečnost spáchaného přestupku nebo trestného činu a registrujícím jeho spáchání. V praxi to znamená, že za spáchaný přestupek nebo trestný čin bude řidiči uložena sankce podle zákona o přestupcích, případně trest za spáchaný trestný čin a zároveň ještě, půjde-li o vybraný přestupek nebo trestný čin spadající do systému bodového hodnocení, mu bude zaznamenán stanovený počet bodů. Při dosažení nejvyššího stanoveného počtu 12 bodů pozbývá řidič odbornou způsobilost k řízení motorových vozidel a s tím i řidičské oprávnění na dobu jednoho roku. Znovuzískat je může tím, že se podrobí přezkoušení z odborné způsobilosti podle zákona č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

Fungování systému také předpokládá systém odečítání udělených bodů, aby řidič mohl aktivně čelit hrozbě ztráty řidičského oprávnění. Nespáchá-li řidič po dobu 12 po sobě jdoucích kalendářních měsíců žádný vybraný přestupek nebo trestný čin, za který se zaznamenávají body budou mu odečteny 4 body. Pokud se tak nestane po dobu 24 po sobě jdoucích kalendářních měsíců, budou mu odečteny další 4 body a po době 36 po sobě jdoucích kalendářních měsíců mu budou odečteny všechny zbývající body.

Zákon upravuje i obranu řidiče před nesprávným záznamem nebo odečtem bodů. Písemné námítky podává obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností příslušnému k provádění záznamu.

5. Vymahatelnost práva.

Porušení povinností stanovených zákonem o provozu na pozemních komunikacích jsou stíhána jako přestupky podle zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů. Zákon o přestupcích stanovuje jednoroční prekluzivní lhůtu ode dne spáchání přestupku k jeho projednání. Vzhledem k množství přestupků proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích a relativní náročnosti při jejich objasňování stačí k prekluzi trestnosti, když pachatel nerespektuje úkony správního orgánu, např. se nedostaví ke správnímu řízení apod. Stávající pořádková sankce, která za tyto procesní delikty hrozí je zanedbatelná, ve srovnání se sankcí, kterou může být postižen za přestupek. Novela proto řeší změnu, která má přispět ke zlepšení tohoto stavu.

Nově zákon zakotvuje povinnost provozovatele vozidla, popřípadě osoby, které provozovatel vozidlo svěřil, sdělit policii nebo správnímu orgánu údaje potřebné k určení totožnosti osoby, která vozidlo řídila v době spáchání přestupku. V současné době je nemožné projednat celou řadu přestupků pouze proto, že provozovatel vozidla tvrdí, že vozidlo v době spáchání přestupku neřídil a neví, kdo je řídil, protože k řízení vozidla má přístup více osob. Šetření přestupku se v důsledku této nespolupráce protahuje a policie musí nakonec věc buď úplně odložit, nebo v důsledku uplynutí prekluzivní lhůty zanikne trestnost protiprávního jednání.

Dalším nástrojem, který by měl uvedenou situaci zlepšit, kdy je velké množství přestupků prekludováno v důsledku uplynutí jednoroční lhůty k projednání, je zvýšení pořádkové pokuty za procesní delikty, tj. za bezdůvodné nedostavení se k projednání přestupku nebo správního deliktu nebo bezdůvodné odepření podání vysvětlení v řízení o přestupcích, a to do výše 5 000 Kč. Pokutu je možné ukládat i opakovaně, dokud nebude povinnost splněna.

Značným problémem ve vymahatelnosti práva je i stíhání řidičů, kteří jsou podezřelí ze spáchání přestupku v silničním provozu, půjde kromě jiného i o řidiče, kteří nemají na území České republiky trvalý nebo jiný dlouhodobý pobyt a dopustí se zde přestupku proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích, ale již při jejich identifikaci policistou lze mít důvodné podezření, že se budou vyhýbat přestupkovému řízení. Pokud tento přestupek není vyřízen v blokovém řízení a přestupce nezaplatí pokutu na místě, prakticky z postižitelnosti za své protiprávní jednání uniká, neboť ve věcech přestupků neexistuje extradice. Novela zákona proto zavádí institut, který je obvyklý i v zahraničí, a sice vybírání kaucí od těchto přestupců, a to jak občanů ČR tak cizinců. Kauce slouží jako záruka, že se řidič dostaví ke správnímu řízení. Pokud se nedostaví, kauce propadá, pokud nezaplatí uloženou pokutu, započte se kauce na její úhradu a je-li kauce vyšší, její zbytek se řidiči vrátí. Kauce se vybírá pouze v penězích, a to od částky 5 000 Kč do 50 000 Kč, nejvýše však do výše hrozící peněžní sankce za spáchaný přestupek. V zahraničí jsou i úpravy, které umožňují zadržení věci, např. fotoaparátu, kamery apod. Pokud řidič kauci nesloží, je policista oprávněn zabránit mu v jízdě.

6. Státní odborný dozor a vrchní státní odborný dozor.

S ukončením činnosti okresních úřadů byl výkon státní správy ve věcech provozu na pozemních komunikacích přenesen na orgány územní samosprávy, a to na obecní úřady obcí s rozšířenou působností a na krajské úřady. V souvislosti s touto decentralizací vyvstala s velkou naléhavostí otázka zajištění odborného a jednotného výkonu státní správy v této oblasti. Zákon proto zavedl institut, kde byl výkon státní správy přenesen na jiné subjekty, a to státní odborný dozor a vrchní státní odborný dozor. Působnost k provádění státního odborného dozoru nad výkonem státní správy ve věcech provozu na pozemních komunikacích obecními úřady obcí s rozšířenou působností je svěřena krajským úřadům v přenesené působnosti, výkon vrchního státního dozoru nad oběma stupni orgánů územní samosprávy je pak svěřen Ministerstvu dopravy. Úprava stanoví standardní oprávnění a povinnosti dozorcího i dozorovaného orgánu a režim ukládání opatření k nápravě. Institut státního odborného dozoru by měl přispět ke zvýšení odborné úrovně výkonu státní správy ve věcech provozu na pozemních komunikacích a tím i její účinnosti.

K jednotlivým paragrafům novely zákona č. 361/2000 Sb.:

Do názvu zákona se doplňuje jeho zkrácený název uvedený v závorce „(**zákon o silničním provozu**)“.

K § 2 Vymezení základních pojmů

- upřesňuje se pojem **křížovatka** (zejména se vypouští slova“ vyšší kategorie“),
- příslušnost k obecním úřadům obcí s rozšířenou působností ve vztahu k vydání řidičského průkazu se rozšiřuje o naplnění článku 7 směrnice Rady 91/439/EHS o řidičských průkazech i na osoby s **přechodným pobytem** na území ČR, které trvá alespoň 185 dnů nebo se připravuje na území ČR ne výkon povolání po dobu nejméně 6 měsíců. Tato změna je nejen v ustanovení zákona č. 361/2000 Sb., která souvisí se získáním a vydáním řidičského průkazu, ale byl změněn také zákon č. 247/2000 Sb., který upravuje také podmínky pro přijetí žadatele k výuce a výcviku k získání řidičského oprávnění,
- upravují se definice jednak **zádržného bezpečnostního systému** obecně, dále pak speciálně **dětského zádržného systému**. Definice vycházejí z citovaných norem EU. (č.91/671/EHS ve znění č.2003/20/ES) Dětský zádržný systém se omezuje na děti menší než 150 cm a lehčí než 36 kg, neboť dětská zádržné systémy jsou vyráběny pouze pro děti do této hmotnosti,
- nově se zavádí pojem **celostátní dopravní informační systém** a jeho obsah,
- nově se vymezuje pojem **přejezd pro cyklisty**, který ve stávající právní úpravě chyběl, i když zákon tento výraz používal,

K § 3 Základní podmínky účasti na provozu na pozemních komunikacích

- okruh osob, které smějí řídit motorové vozidlo se rozšiřuje i na osoby, které pod dohledem učitele autoškoly se připravují **k přezkoušení z odborné způsobilosti** k řízení motorových vozidel nebo skládá zkoušku v rámci tohoto přezkoušení. Toto ustanovení navazuje na bodový systém a ztrátu odborné způsobilosti,
- nová formulace je u **zákazu používání technických prostředků a zařízení**, která vedou k odhalení radarů popřípadě jiných technických zařízení používaných policií nebo Vojenskou policií a která pomáhají odhalovat nebezpečná chování řidičů, kteří stylem jízdy ohrožují ostatní účastníky silničního provozu,

K § 5 Povinnosti řidiče

- nově se stanovuje **povinnost řidiče** „snížit rychlost jízdy nebo zastavit vozidlo před přechodem pro chodce, sníží-li rychlost jízdy nebo zastaví-li vozidlo před přechodem pro chodce i řidiči ostatních vozidel jedoucích stejným směrem“,

K § 6 Povinnosti řidiče motorového vozidla

- upravuje se původní formulace povinnosti řidiče připoutat se za jízdy bezpečnostním pásem na „**být za jízdy připoután**“...,
- nepřevážovat v osobních a nákladních vozidlech, která **nejsou** vybavena zádržným bezpečnostním systémem děti do tří let a děti menší než 150 cm na sedadle vedle řidiče,
- povinnost přepravovat v osobních a nákladních vozidlech která **jsou** vybavena zádržným bezpečnostním systémem dítě, jehož hmotnost nepřevyšuje 36 kg a výška nepřevyšuje 150 cm, pouze **za použití dětské autosedačky** a to za předpokladu, že dětská sedačka odpovídá hmotnosti a tělesným rozměrům dítěte, a je-li na sedadle airbag, který nebyl uveden mimo činnost, nesmí být dítě v dětské sedačce přepravováno čelem proti směru jízdy,
- povinnost **umístit a upevnit dětskou autosedačku** podle podmínek a návodu výrobce autosedačky,
- povinnost přepravovat v osobních a nákladních vozidlech, která **jsou** vybavena zádržným bezpečnostním systémem, **dítě těžší než 36 kg a větší než 150 cm**, pouze je-li dítě za jízdy připoutáno bezpečnostním pásem,
- povinnost přepravovat v osobním vozidle nebo nákladním kategorii N1, které je vybaveno zádržným systémem v ve kterém jsou na **zadním sedadle již umístěny 2 dětské autosedačky** a nedostatek prostoru neumožňuje umístit třetí dětskou sedačku, třetí dítě starší 3 let a menší než 150 cm na zadním sedadle pouze, je-li toto dítě za jízdy připoutáno bezpečnostním pásem,
- povinnost poučit osoby starší 3 let, nebo osoby je doprovázející přepravované v **autobusech**, které jsou vybaveny zádržným bezpečnostním systémem o povinnosti použít bezpečnostní systém
- ustanovení o povinnosti **být za jízdy připoután neplatí** pro řidiče vozidla bezpečnostních sborů, ozbrojených sil a vojenského zpravodajství při plnění služebních povinností, řidiče vozidla jednotky požární ochrany při řešení mimořádných událostí a řidiče vozidla zdravotnické záchranné služby v případech, kdy použití bezpečnostního pásu brání v rychlém opuštění vozidla za účelem výkonu dalších povinností,
- ustanovení o **povinném použití dětské autosedačky** při přepravě dětí **se nevztahuje** na jejich přepravu ve vozidle bezpečnostních sborů při plnění služebních povinností, ve vozidle jednotky požární ochrany při řešení mimořádných událostí, ve vozidle zdravotnické záchranné služby při řešení mimořádných událostí nebo při poskytování zdravotní péče přepravovanému dítěti, a pro přepravu dětí ve vozidle taxislužby a to pouze v obci. Do 1.května 2008 i pro přepravu dětí ve vozidlech zabezpečujících svoz a rozvoz dětí do mateřských a základních škol nebo přepravu dětí na sportovní, kulturní nebo společenské akce za podmínky omezení rychlosti daného vozidla na **maximálně 70 km/hod.**

- povinnost použití **ochranné přilby** na motocyklu nebo mopedu nově neplatí pro řidiče vozidla Horské služby v případech, kdy použití ochranné přilby by mohlo ztížit nebo znemožnit komunikaci se zachraňovanou osobou,
- přesahuje-li **počet přepravovaných dětí** starších tří let **počet sedadel** vybavených bezpečnostními pásy nebo dětskými autosedačkami, může řidič osobního automobilu nebo nákladního kategorie N1 přechodně, nejdéle do 1.května 2008, na pozemních komunikacích s výjimkou dálnic a rychlostních silnic přepravovat na zadním sedadle větší počet dětí než je počet sedadel vybavených bezpečnostními pásy nebo dětskými autosedačkami bez použití zádržného bezpečnostního systému.
- povinnost řidiče **mít při řízení vozidla u sebe** z hlediska dokladů se rozšiřuje o **doklad zdravotní způsobilosti**, pokud jde o řidiče podle § 87 odst. 3 (do dosažení věku 60, 65, 68 a pak každé 2 roky),
- povinnost řidiče motorového vozidla na výzvu policisty nebo celníka, podrobit vozidlo nebo soupravu **kontrole největší přípustné hmotnosti** nebo kontrole technického stavu platí vždy, nikoliv při vstupu do České republiky a při výstupu.

Výraznou novelou § 6 je nová úprava používání dětských zádržných systémů. Jejich používání je v souladu se směrnicí, vztahuje se na osobní a nákladní automobily označené v zákoně označením příslušné kategorie podle zákona č. 56/2001 Sb. (*Tam, kde v předchozím textu je použito označení nákladní automobil, jde o obecnou formulaci, v zákoně je přesně uvedeno N1, N2, N3, rovněž u osobních vozidel je v zákoně uvedeno označení M1*). V souladu s citovanými směrnicemi se rozšiřuje povinnost použít dětské zádržné systémy při přepravě dětí při jízdě na všech pozemních komunikacích, neboť k většímu počtu nehod dochází na pozemních komunikacích nižších kategorií a není žádný věcný důvod, proč by děti měly být chráněny pouze při provozu na dálnicích nebo silnicích pro motorová vozidla.

Oproti současné úpravě je použití dětského zádržného systému omezeno na dítě menší než 150 cm a lehčí než 36 kg, neboť dětské zádržné systémy jsou vyráběny pouze pro děti do této hmotnosti. Dítě větší než 150 cm nebo těžší než 36 kg musí být při přepravě připoutáno bezpečnostním pásem. Zákon také nově stanoví povinnost, že při přepravě musí být užito dětského zádržného systému, který odpovídá výšce a hmotnosti dítěte. Jedině tak lze totiž zajistit funkčnost systému a ochranu dítěte.

Nově je také řešena situace, kterou stávající úprava neřeší, a sice situaci, kdy je ve vozidle přepravováno více dětí, než kolik tam může být umístěno dětských zádržných systémů. V tomto případě musejí být další děti, jsou-li starší tří let, připoutány bezpečnostním pásem; děti mladší než tři roky musejí být přepravovány v dětském zádržném systému vždy.

Zákon v souladu se směrnicí v podstatě neumožňuje přepravu dětí mladších tří let ve vozidlech, která nejsou vybavena alespoň bezpečnostními pásy. Účinnost tohoto ustanovení je však v souladu s normou EU. Zákon také zpřesňuje výjimky z výše uvedené povinnosti použití bezpečnostních pásů a dětských zádržných systémů. Současná úprava připouští výjimku pouze ze zdravotních důvodů. V praxi je však potřebné povolit výjimky pro více osob a situací. Směrnice EU již tyto případy upravuje a byly převzaty do zákona. Výjimka z použití bezpečnostních pásů je ze zákona poskytnuta příslušníkům policie, ozbrojených sil, vojenského zpravodajství, jednotek požární ochrany a zdravotnické záchranné služby. U těchto osob jde o výjimky potřebné pro výkon jejich profese. Z povinnosti použít dětský zádržný systém je pak osvobozena přeprava dětí ve vozidlech výše uvedených složek, jde např. o případy záchranných prací apod., kdy není reálné ani možné, aby byly děti přepravovány v dětských zádržných systémech. Osvobozena je také přeprava dětí ve vozidlech taxislužby, a to z praktických důvodů, neboť není reálné aby řidič taxislužby převážel ve vozidle

zádržné systémy pro všechny kategorie dětí. Tato výjimka je omezena pouze na přepravu dětí ve vozidlech taxislužby v obci. Výjimka z použití dětského zádržného systému je v souladu se směrnicí také stanovena v případě svozu a rozvozu dětí do mateřských a základních škol nebo přepravy dětí na sportovní, kulturní nebo společenské akce, za splnění podmínky, a to že vozidlo nesmí jet rychleji než 70 km hod.

V souladu se směrnicí je také nově zavedena povinnost řidiče autobusu, který je vybaven zádržným bezpečnostním systémem (zpravidla jde o bezpečnostní pásy), informovat přepravované osoby o povinnosti použít tento zádržný systém.

K § 7

- řidič nesmí při jízdě vozidlem držet v ruce telefonní přístroj nebo jiné hovorové zařízení se rozšiřuje na držení i **jiným způsobem** a rozšiřuje se o **záznamové** zařízení. Současně se stanovuje, že toto ustanovení **se nevztahuje** na řidiče vozidla ozbrojených sborů, ozbrojených sil a vojenského zpravodajství při plnění služebních povinností, a řidiče vozidel jednotek požární ochrany a zdravotnické záchranné služby při řešení mimořádných událostí.

Nový § 8a Povinnosti učitele autoškoly

- Pro učitele autoškoly jsou **stanoveny povinnosti**, které jsou shodné se základními povinnostmi řidiče, jako jsou nepožítí alkoholického nápoje, neuzití návykové látky, neprovádět výcvik, je-li jeho schopnost k vykonávání funkce učitele autoškoly snížena v důsledku zdravotního stavu a povinnosti podrobit se na výzvu policisty dechové zkoušce, popř. následnému odběru krve nebo odbornému lékařskému vyšetření.

K § 9 Povinnosti přepravované osoby

- Povinnost přepravovaných být za jízdy připoutána bezpečnostním pásem nově neplatí pro bezpečnostní sbory, ozbrojené síly a vojenské zpravodajství při plnění jejich služebních povinností a požárníka ve vozidle jednotky požární ochrany při řešení mimořádných událostí, kdy použití bezpečnostního pásu brání v rychlém opuštění vozidla, učitele jízdy při výcviku a zdravotnického pracovníka zdravotnické záchranné služby, který v době přepravy poskytuje pacientovi zdravotní péči. (*Výjimka pro učitele autoškoly při výcviku byla vyjmuta z § 6 odst. 2 a zařazena do § 9*). Povinnost použití ochranné přilby na motocyklu pro přepravované osoby neplatí pro člena Horské služby, kdy by její použití ztěžovalo nebo znemožňovalo komunikaci se zachraňovaným, nebo kdy to vylučuje zdravotní stav zachraňovaného.

K § 10 Povinnosti provozovatele vozidla

- povinnost provozovatele se rozšiřuje o povinnost, že nesmí přikázat nebo svěřit samostatné řízení vozidla osobě, o které nezná údaje potřebné k její totožnosti,
- provozovatel vozidla a osoba, které provozovatel svěřil vozidlo jsou povinni na výzvu policie, krajského úřadu nebo obecního úřadu obce s rozšířenou působností sdělit skutečnosti potřebné k určení totožnosti řidiče vozidla podezřelého z porušení ustanovení tohoto zákona.

- Provozovatel autobusu, který je vybaven zádržným bezpečnostním systémem je povinen zajistit, aby přepravované osoby starší 3 let nebo osoby je doprovázející byly poučeny o povinnosti použít tento zádržný systém

Jak již bylo uvedeno v úvodní kapitole o vymahatelnosti práva, v praxi nelze řešit celou řadu přestupků proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu spáchaných řidiči motorových vozidel, kdy v případech, kdy není řidič přistižen při činu, a to proto, že provozovatel vozidla odmítne sdělit, kdo vozidlo v inkriminovanou dobu řídil. Jde přitom často o velmi závažné přestupky, např. zejména překročení stanovené rychlosti, kdy policejní radar zaznamená pouze registrační značku vozidla, případně datum a čas, ale nikoliv již řidiče. V zahraničí zpravidla řeší právní úpravy tento problém buď tím, že umožňují uložit provozovateli vozidla povinnost vést evidenci užívání vozidla, nebo na základě vyvratitelné právní domněnky, že vozidlo řídil v tomto případě sám provozovatel a za přestupek je postižen přímo on. Uvedený problém nabyl na aktuálnosti i v České republice a proto povinnost provozovatele vozidla byla o tuto skutečnost rozšířena.

K § 12 Jízda v jízdnicích pruzích

- zcela problematické k názorům veřejnosti je nové ustanovení odstavce 4, ve kterém se stanovuje, že na pozemní komunikaci o dvou a více jízdnicích pruzích v jednom směru jízdy **nesmí** řidič nákladního automobilu o celkové hmotnosti převyšující 3,5 tuny, jízdní soupravy delší než 7 metrů, zvláštního motorového vozidla a motocyklu s největší povolenou rychlostí do 45 km/h **užít k jízdě jízdnicího pruhu nejbližšího k levému okraji vozovky**, pokud to není nutné k objíždění, otáčení a odbočování,
- zcela nově je pak upraveno **přejíždění do středního** jízdnicího pruhu na komunikaci o třech jízdnicích pruzích vyznačených na vozovce v jednom směru jízdy. Přejíždět z levého do středního jízdnicího pruhu může jen tehdy, neohrozí-li řidiče přejíždějícího do středního pruhu z pravého jízdnicího pruhu. Obdobně se postupuje při přejíždění z levých jízdnicích pruhů do středních jízdnicích pruhů na komunikaci o čtyřech a více jízdnicích pruzích vyznačených na vozovce,
- povinnost užít připojovací pruh před zařazením do průběžného zůstává zachována. Nově se ale stanovuje, že při **zařazování z připojovacího pruhu do průběžného pruhu** nesmí řidič ohrozit řidiče jedoucí v průběžném pruhu,

Úprava pravidel pro jízdu v jízdnicích pruzích byla vedena snahou o zachování plynulosti a bezpečnosti silničního provozu.

K § 17 Předjíždění

- povinnost řidiče se rozšiřuje dát vždy znamení o **změně směru jízdy při předjíždění cyklisty**,
- výjimka ze **zákazu předjíždění na křižovatce** se rozšiřuje o předjíždění jízdnicích kol, mopedů a motocyklů bez postranního vozíku,

K § 18 Rychlost jízdy

- ustanovení o omezení rychlosti na komunikacích, v obci a při použití sněhových řetězů, která neplatí pro řidiče uvedených v odst. 9 se rozšiřuje o řidiče stanovených útvarů **celních orgánů**, které stanoví ministr financí,

K § 22 Jízda křižovatkou

- skutečnost, že řidič nesmí vjet do křižovatky, nedovoluje-li mu situace pokračovat v jízdě v křižovatce a za křižovatkou, takže by byl nucen zastavit vozidlo v křižovatce, nově se doplňuje, že **to neplatí**, pokud řidič zastavuje vozidlo v křižovatce za účelem plnění povinností podle § 5 odst. 1 písm. h) (umožňuje chodci, který je na přechodu bezpečné přejítí vozovky) nebo při odbočování vlevo podle § 21 odst. 5 (dát přednost protijedoucím vozidlům ...),
- upřesňuje se povinnost dát přednost v případě kruhového objezdu – řidič vjíždějící na kruhový objezd označený dopravními značkami „Kruhový objezd“ společně se značkou „Dej přednost v jízdě“ nebo „Stůj, dej přednost v jízdě“, musí dát přednost v jízdě vozidlům a jezdcům na zvířatech jedoucím po kruhovém objezdu a organizovanému útvaru chodců a průvodci vedených a hnaných zvířat se zvířaty jdoucím po kruhovém objezdu,

Z uvedeného znění vyplývá, že značka „Kruhový objezd“ musí být vždy doplněna značkou upravující přednost. Přesněji se pak definuje jízda po kruhovém objezdu.

K § 24 Vjíždění na pozemní komunikaci

- rozšiřuje se výčet míst, kdy musí dát řidič přednost v jízdě o vjíždění z **účelové komunikace** na jinou pozemní komunikaci,

K § 25 Zastavení a stání

- ustanovení o způsobu zastavení a stání se rozšiřuje – nedojde-li k ohrožení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, smí **v obci** řidič vozidla o celkové hmotnosti nepřevyšující 3,5 tuny **zastavit a stát kolmo**, popřípadě **šikmo** k okraji pozemní komunikace nebo **zastavit v druhé řadě**,
- ve druhé řadě smí zastavit řidič taxislužby při výkonu taxislužby, je povinen dbát zvýšené opatrnosti, aby neohrozil bezpečnost a plynulost silničního provozu,
- **ruší se** ustanovení, aby při stání zůstal volný jízdní pruh široký nejméně 3 metry pro každý směr, při zastavení nejméně 3 metry pro oba směry jízdy,

K § 27

- na vyhrazeném parkovišti, kde je obecně zakázáno zastavit a stát se rozšiřuje o výjimku – to neplatí, jde-li o zastavení a stání, které nepřekročí dobu **tří minut** a které neohrozí ani neomezí ostatní účastníky silničního provozu, popřípadě neomezí řidiče vozidel, pro něž je parkoviště vyhrazeno
- rozšiřuje se počet míst, kde řidič nesmí zastavit a stát o místa na **silniční vegetaci**, pokud to není povoleno místní úpravou provozu na pozemních komunikacích,
- zákaz zastavení a stání na **jiných místech** neplatí pro řidiče vozidel, které plní povinnosti podle zvláštního zákona (např. zákona o poštovních službách),

K § 30 Znamení o změně směru jízdy

- jednoznačně se stanovuje, že při **vjíždění na kruhový objezd** a jízdě po kruhovém objezdu, nepřejíždí-li z jednoho jízdního pruhu do druhého podle § 12 odst. 5, řidič **nedává znamení** o změně směru jízdy; **při vyjíždění** z kruhového objezdu je řidič **povinen** dát znamení o změně směru jízdy,

K § 32 Osvětlení vozidel

- ruší se ustanovení o svícení mimo období letního času a stanovuje se, že **motorové vozidlo musí mít za jízdy** rozsvícena obrysová světla a potkávací světla nebo obrysová světla pro denní svícení, pokud je jimi vybaveno podle zvláštního předpisu. Tramvaj musí mít rozsvícena potkávací světla nebo světla pro denní svícení

K § 35 Provoz na dálnici

- rozšiřuje se okruh vozidel, která smějí užívat dálnice a to v úseku **procházející obcí** je dovolen provoz motorových vozidel a jízdních souprav pro **veřejnou hromadnou dopravu** jejichž nejvyšší povolená rychlost není nižší než 65 km/hod. Mimo obslužná zařízení dálnice je ostatním účastníkům zakázán vstup na dálnici, chůze a jízda po dálnici.

K § 36

- rozšiřuje se ustanovení o provozu na dálnici ve vztahu k předjíždění, kdy řidič **nákladního automobilu** o celkové hmotnosti vyšší než 3,5 tuny a délce přesahující 7 m, **nesmí předjíždět jiné vozidlo**, pokud k jeho předjetí **nemá dostatečnou rychlost**, takže by omezil v jízdě ostatní vozidla svou výrazně nižší rychlostí jízdy

K § 41 Jízda vozidel s právem přednostní jízdy

- výčet vozidel, která mohou být vybavena zvláštním zvukovým výstražným znamením doplněným světlem modré barvy se rozšiřuje o vozidla **celní správy** označená podle zvláštního právního předpisu,
- v případech, kdy při provozu na dálnici nebo rychlostní silnici **vznikne kolona** v důsledku velké hustoty provozu nebo dopravní nehody apod. nastávají často situace, že v koloně uvíznou i vozidla policie, hasičů a záchranné služby, aby k tomu nedocházelo, **zavádí se způsob řazení vozidel** tak, že na komunikaci o dvou jízdních pruzích v jednom směru jízdy jsou řidiči souběžně jedoucích vozidel povinni před zastavením vozidla vytvořit mezi sebou **jeden průjezdný jízdní pruh široký nejméně 3 metry** pro průjezd vozidel s právem přednostní jízdy; je-li v jednom směru jízdy tři a více jízdních pruhů, sníží vzájemný boční odstup řidiči vozidel v levém a středním jízdním pruhu nebo středních jízdních pruzích. Řidiči jedoucí v krajních jízdních pruzích v jednom směru jízdy mohou při vytváření průjezdného jízdního pruhu vjet na krajnici nebo na střední dělicí pás. Pro zachování průjezdnosti tohoto jízdního pruhu se ostatním řidičům zakazuje do něj vjíždět, popřípadě v něm sledovat vozidla s právem přednostní jízdy, s výjimkou vlastníka (správce) pozemní komunikace, který odstraňuje následky dopravní nehody nebo závady ve sjízdnosti.

K § 43 Omezení jízdy některých vozidel

- v omezení jízdy na dálnici a silnici I.třídy pro vozidla uvedená v odst. 1 se mění časy a to: neděle a dny pracovního klidu od **13.00** do 22.00 hodin
soboty od 1.7. do 31.8. v době od 7.00 do **13.00** hodin

a nově se počet dnů rozšiřuje na:

pátky od 1.7. do 31.8. v době od 17.00 do 21.00 hodin

- výčet vozidel na která se **omezení nevztahuje** se upřesňuje u přepravy zboží podléhající rychlé zkáze (ATP), za předpokladu, že toto zboží zabírá nebo v průběhu přepravy zabíralo nejméně jednu polovinu objemu nákladového prostoru vozidla nebo jízdní soupravy,

K § 47 Dopravní nehoda

- pro řidiče, který měl účast na nehodě se rozšiřují povinnosti a to, pokud jde o zdržení se požití alkoholického nápoje a jiných návykových látek, tak nově se stanovuje tato povinnost **až do doby příjezdu policisty**, v případě, že jsou účastníci nehody povinni nehodu policistovi oznámit; dále je řidič povinen učinit opatření k zabránění vzniku škody osobám a věcem, pokud toto hrozí v důsledku dopravní nehody a spolupracovat při zjišťování skutkového stavu.
- **zvyšuje částka hmotné škody**, kdy jsme nehodu povinni **oznámit** policistovi na **50.000 Kč**, rovněž v případě, že škoda je nižší, ale účastníci se nedohodnou na míře účasti na způsobení vzniklé škody.

Nová úprava ustanovení o dopravní nehodě má ulehčit práci policie, jelikož účastníci dopravních nehod volají policii i nadále téměř ke všem nehodám. Má-li se situace změnit, je nutné změnit právní úpravu. Nyní vychází z principu, že povinnost oznámit dopravní nehodu policii se týká případu, kdy je důsledkem nehody v podstatě trestný čin nebo přestupek nebo je způsobena škoda vyšší než 50 000 Kč. V ostatních případech povinnost oznámit nehodu policii stanovena není. Účastníkům je tak otevřen prostor, aby si v ostatních případech vyřešili své nároky na bázi občanskoprávní odpovědnosti za aktivní účasti pojištěven.

K § 48 Přeprava osob

- zakázaná přeprava osob v jiném přípojném vozidle, než které je určeno pro přepravu osob **se nevztahuje** na přípojně vozidlo **Horské služby** při přepravě zachraňované osoby.

K § 57 Jízda na jízdním kole

- ustanovení zákona pro cyklisty se rozšiřují o povinnosti, které má cyklista vůči ostatním účastníkům provozu při přejezdění vozovky za použití **přejezdu pro cyklisty**

K § 58

- věk cyklisty, kdy je povinen za jízdy **použít ochrannou přilbu** se zvyšuje na věk **do 18 let**
- nově je stanovena **povinnost cyklisty** mít za jízdy při snížené viditelnosti **rozsvícen** vpředu bílý světlomet, vzadu svítilnu s červeným světlem (může být přerušované). Při souvisle osvětlené vozovce může být náhradou za přední světlomet svítilna s bílým přerušovaným světlem.

K § 60 Jízda na zvířatech a vedení a hnaní zvířat

- ustanovení této části zákona se rozšiřuje o povinnost vlastníka nebo držitele domácích zvířat **zabránit pobíhání** těchto zvířat po pozemní komunikaci

K § 67 Speciální označení vozidel a osob

- rozšiřuje se vydávání označení vozidel a to o **vozidla praktického lékaře** za účelem např. využívání parkoviště vyhrazeného jiným subjektům lékařem v nezbytných případech apod.
- **označení vozidla O1** lze použít i v případě, že ve vozidle je přepravovaná osoba, která je držitelem označení O1. Tato osoba musí na výzvu policisty nebo strážníka obecní policie prokázat, že jí byly přiznány výhody vztahující se k označení a že je oprávněna označení O1 používat
- v případě naléhavé nutnosti mohou vozidla s označením O1 **vjíždět** i tam, kde je značka „**Zákaz vjezdu**“ (doplněná Zásobování nebo Dopravní obsluha)
- vozidla s označením O1 mohou v naléhavých případech **vjíždět** i do oblastí označené dopravní značkou „**Pěší zóna**“
- na žádost osoby, které bylo vydáno označení O1 může správní úřad vydat rozhodnutí o zřízení **vyhrazeného parkoviště** v místě bydliště,

K § 70 Řízení provozu světelnými signály

- při signálu „Volno“ s plným kruhovým světlem musí při odbočování a dodržení ustanovení o odbočování, dát přednost mimo chodcům nově i cyklistům přejíždějícím ve volném směru **po přejezdu pro cyklisty**

K § 75 Řízení provozu pokyny policisty

- pro příslušníky **Hasičského záchranného sboru** ve služebním stejnokroji se zřizuje oprávněnost **usměrňovat pokyny provoz** na pozemních komunikacích, je-li to nezbytné v souvislosti s řešením mimořádné události, a není-li přítomen policista nebo strážník obecní policie, obdobně i člen nebo zaměstnanec jednotky požární ochrany.

K § 77 Stanovení místní a přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích

- Nové ustanovení má umožnit **vydávání výjimek** z místní a přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích – výjimky povoluje orgán nebo vlastník, který úpravu stanovil. Nelze povolit výjimku z maximální dovolené rychlosti, zákazu zastavení a stání jestliže by byla ohrožena bezpečnost nebo plynulost silničního provozu

K § 79 Zastavování vozidel

- Upravují se důvody pro zastavování vozidel příslušníky **obecní policie**, obecní policie je oprávněna k **měření rychlosti** v součinnosti s policií a okruh osob, která jsou oprávněna zastavovat vozidla se zvyšuje o **celníky** ve stejnokroji

K § 82 Podmínky udělení a držení řidičského oprávnění

- podmínky pro udělení řidičského oprávnění se rozšiřují o podmínku **trvalého nebo přechodného pobytu** na území České republiky a že osoba žádající o udělení řidičského oprávnění není ve výkonu sankce nebo trestu **zákazu řízení** motorových vozidel

Nový § 87a Dopravně psychologické vyšetření a vyšetření elektroencefalografem

- nově se zavádí, jako součást zdravotní způsobilosti pro **řidiče autobusů a nákladních vozidel a souprav** včetně speciálních vozidel **nad 7,5 tuny** největší povolené hmotnosti. Tomuto vyšetření je povinen se podrobit řidič **před zahájením činnosti**, dále při dosažení věku **50 let** a potom **každých 5 let**. Vyšetření provádí psycholog. Náklady na toto vyšetření hradí řidič a vyšetření se nevztahuje na řidiče, kteří provádí dopravu soukromé povahy a není prováděna za úplatu.

Profese řidiče je velmi náročná na duševní a fyzický stav. Z hlediska ochrany účastníků silničního provozu je žádoucí, aby řidiči autobusů a nákladních vozidel byli podrobeni psychologickému vyšetření. Přestože jsou pro tyto řidiče stanoveny povinné bezpečnostní přestávky, často dochází k tragickým dopravním nehodám, jejichž příčinou je usnutí. Vyšetření elektroencefalografem se zjišťuje náchylnost na mikrospánek pomocí EEG. Tato zkouška pomocí fotosimulátoru (do očí bliká v různém kmitočtu lampa) stimuluje únavu řidiče a může za určitých okolností způsobit až bezvědomí. Toto vyšetření je příkladně předepsáno pro strojvůdce nebo řidiče tramvaje.

- v přechodných ustanoveních tohoto zákona se uvádí, že psychologickému a neurologickému a EEG vyšetření je držitel řidičského oprávnění na kterého se tato povinnost vztahuje, **povinen se podrobit v termínu** nabytí účinnosti tohoto zákona **v rámci pravidelné lékařské prohlídky, nejpozději však do 31.prosince 2007.**

K § 91 Další podmínky k udělení řidičského oprávnění

- **upřesňují** se podmínky pro získání řidičského oprávnění **skupiny A** tzv.neomezené

Nový § 94a Pozbytí řidičského oprávnění

- v případě, že držitel řidičského oprávnění pozbývá toto oprávnění dnem právní moci rozhodnutí soudem nebo příslušným správním úřadem spočívajícího **v zákazu řízení motorových vozidel** je povinen **do 5 pracovních dnů odevzdat** řidičský průkaz příslušnému obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností. Tato časová doba platí i pro ostatní případy odevzdání řidičského průkazu podle § 113 odst. 5.

K § 102

- **upravují se podmínky** pro vrácení řidičského průkazu, pokud pominuly důvody pro které osoba pozbyla řidičské oprávnění
- k žádosti se **příkládá doklad** o odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel příslušné skupiny nebo podskupiny, který nesmí být ke dni podání žádosti starší **60 dní**,
- pokud ode dne rozhodnutí nebo sankce jímž došlo k uložení **zákazu řízení** motorových vozidel uplynul více než **jeden rok**, musí žadatel prokázat **zdravotní a odbornou způsobilost**

K § 104 Druhy řidičských průkazů

- rozšiřuje se okruh řidičských průkazů, které opravňují k řízení vozidel na území ČR **o řidičský průkaz člena diplomatického personálu zastupitelského úřadu cizího státu**, který používá výsad a imunit podle zákona nebo mezinárodního práva. V souladu se zavedenou praxí ve státech Evropské unie a pro zachování reciprocity ve vztahu k českým diplomatům v zahraničí se upouští od povinné výměny národního řidičského průkazu těchto osob za řidičský průkaz České republiky a uvedeným osobám postačí na území ČR jejich národní řidičský průkaz.

K § 109 Vydání řidičského průkazu

- rozšiřují se důvody pro vydání řidičského průkazu o žadatele, který žádá o vydání průkazu **náhradou** za řidičský průkaz Evropských společenství **ztracený, odcizený, zničený nebo poškozený**

K § 110

- jak je uvedeno v úvodní důvodové zprávě, stanovuje se doba pro vydání řidičského průkazu na dobu do 20 dnů, tuto dobu lze zkrátit za správní poplatek 500 Kč na dobu do 5 dnů.
- Platnost řidičského průkazu se stanovuje na dobu **10 let** a po uplynutí doby platnosti se výměna provádí **bezplatně**
- zcela nově se zavádí převzetí řidičského průkazu **jinou zmocněnou osobou** na základě ověřené **plné moci**

K § 116 Výměna řidičského průkazu Evropských společenství, řidičského průkazu vydaného cizím státem

- ustanovení tohoto § nově upravuje výměny řidičských průkazů. Vzhledem k tomu, že řidičský průkaz Evropských společenství opravňuje k řízení motorových vozidel na území ČR bez omezení, je tedy ponecháno na dobrovolném rozhodnutí jeho držitele, zda si jej ponechá nebo jej vymění za řidičský průkaz České republiky.
- na druhé straně občan, který není příslušníkem státu Evropské unie a který má na území ČR trvalý nebo přechodný pobyt na dlouhodobé vízum **na dobu delší než 1 rok**, je povinen požádat o výměnu řidičského průkazu **do 3 měsíců** ode dne právní moci povolení pobytu

K § 118 Neplatnost řidičských průkazů

- **neplatný** je řidičský průkaz, jehož držitel má trvalý nebo přechodný pobyt na území ČR delší než 1 rok a není příslušníkem státu Evropské unie a nepožádal do 3 měsíců o výměnu řidičského průkazu podle § 116

Nový § 118a Zabránění v jízdě

- zákon v uvedeném § přesně vyjmenovává důvody, kdy může policista při dohledu na bezpečnost a plynulost silničního provozu přikázat řidiči jízdu na místo k odstavení vozidla a technickými prostředky mu zabránit v jízdě nebo zajistit odtažení vozidla

- obdobně se toto ustanovení vztahuje i na vozidlo autoškoly a jsou v zákoně uvedeny důvody tohoto postupu
- **strážník obecní policie** tyto úkony provede a přivolá k projednání policii, řidič je povinen setrvat na místě do příchodu policie,
- zabránění v jízdě se provede **na náklady řidiče** nebo provozovatele vozidla. Řidič ani provozovatel vozidla se také tím, že bylo zabráněno v další jízdě vozidlem, nezbavují odpovědnosti za vozidlo a jeho náklad., nesou tedy plnou odpovědnost za škody vzniklé na odstaveném vozidle. Neboť k zabránění v jízdě došlo v důsledku protiprávního jednání řidiče, nikoliv důsledkem zákonného postupu policie, a proto odpovědnost za ně musí nést řidič, popřípadě provozovatel vozidla.

Nový § 118b Zadržení řidičského průkazu

- **důvody** k zadržení řidičského průkazu jsou zpravidla totožné s důvodem zabránění v jízdě a jsou v zákoně přesně vyjmenovány
- po dobu zadržení řidičského průkazu **nesmí jeho držitel řídit** motorové vozidlo,
- o zadržení řidičského průkazu vydá policista **písemné potvrzení** a poučí držitele o důsledku zadržení řidičského průkazu
- policie **bezodkladně**, nejpozději následující pracovní den po dni zadržení odešle řidičský průkaz spolu s oznámením na příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností podle místa v **jehož správním obvodu** byl doklad zadržen
- obecní úřad do 5 pracovních dnů po doručení **zahájí řízení**
- zákon stanovuje podmínky, kdy obecní úřad vrátí zadržený řidičský průkaz jeho držiteli,
- doba zadržení řidičského průkazu se **započítává** do doby výkonu sankce nebo trestu

K § 119

- ruší se evidence přestupků za které byla uložena pokuta **vyšší než 2000 Kč** a nově se **evidují všechny přestupky** a záznamy o počtu bodů v bodovém hodnocení řidiče včetně odečtu bodů
- evidují se údaje o **pozbytí a vrácení** řidičského oprávnění, údaje o pozbytí práva k řízení motorového vozidla po dobu jednoho roku po dosažení 12 bodů v bodovém hodnocení

K § 123 Evidence dopravních nehod a centrální evidence dopravních nehod

- údaje z evidence dopravních nehod se právnickým a fyzickým osobám poskytují **pouze za úhradu**, jejichž výši stanoví prováděcí předpis

Bodové hodnocení porušení povinností stanovených zákonem

Ustanovení § 123a upravuje **základní principy** bodového systému, účel tohoto systému, uvedení vybraných přestupků a trestných činů a jejich bodové ohodnocení v příloze tohoto zákona.

§ 123b Započítávání bodů

- řidiči motorového vozidla, kterému byla za jednání do bodového hodnocení uložena sankce za přestupek nebo trest nebo trestný čin **zaznamená** obecní úřad záznam **v registru** nejpozději do 5 dnů, v němž bylo doručeno, rozhodnutí o uložení sankce za přestupek, oznámení policie nebo obecní policie o uložení pokuty v blokovém řízení, oznámení soudu o uloženém trestu nebo trestném činu nebo rozhodnutí orgánu příslušného k projednání přestupku.
- do 3 pracovních dnů je **povinna** policie nebo obecní policie **oznámít** obecnímu úřadu uložení pokuty za přestupek spáchaný jednáním zařazeným do bodového hodnocení, pro orgány příslušné k projednání přestupku nebo soudu o uložení trestu se stanovuje do 5 pracovních dnů
- na žádost řidiče vydá příslušný obecní úřad výpis z registru řidičů o jeho záznamech v bodovém hodnocení

- Ustanovení § 123c **upravuje zaznamenávání bodů** v případě souběhu dvou a více přestupků nebo trestných činů, za které lze zaznamenat body. V souladu s obecnými právními zvyklostmi stanoví úhrnnou výši počtu zaznamenaných bodů, a to podle počtu stanoveného pro přestupek s nejvyšším počtem bodů
- celkový počet bodů je stanoven na **12 bodů** a řidič pozbývá odbornou způsobilost, po jeho dosažení neprodleně písemně obecní úřad oznámí tuto skutečnost řidiči a vyzve jej k odevzdání řidičského průkazu **do 5 pracovních dnů** ode dne doručení tohoto oznámení. Uplynutím této doby řidič pozbývá řidičské oprávnění a řidič je povinen tuto výzvu splnit.
- zákon řeší postup u řidiče který je držitelem řidičského průkazu Evropských společenství, řidičského průkazu vydaného cizím státem nebo mezinárodního řidičského průkazu vydaného cizím státem a dosáhl celkového počtu 12 bodů,

§ 123d Vrácení řidičského průkazu

- řidič, který pozbyl řidičské oprávnění po dosažení 12 bodů je **oprávněn požádat o jeho vrácení** nejdříve po uplynutí **1 roku** ode dne uložení pokuty v blokovém řízení nebo rozhodnutí o přestupku nebo trestném činu na jehož základě dosáhl celkového počtu 12 bodů
- v případě uložení trestu **zákaz činnosti**, (zákaz řízení motorových vozidel) který je delší než jeden rok, může řidič požádat o vrácení řidičského oprávnění **až po uplynutí výše trestu**
- žádost **o vrácení** řidičského oprávnění podává žadatel písemně u příslušného obecního úřadu, podmínkou vrácení je že se žadatel **podrobil přezkoušení** z odborné způsobilosti podle zákona č. 247/2000 Sb.
- ode dne vrácení řidičského oprávnění podléhá řidič **novému** bodovému hodnocení

§ 123e Odečítání bodů

- ustanovení tohoto paragrafu upravuje **možnost nápravy**, možnost předejít změnou chování řidiče neodvratnému důsledku, tj. ztrátě řidičského oprávnění Touto možností je odečtení 4 bodů v případě, že se po dobu 12 měsíců po sobě jdoucích nedopustí protiprávního jednání zahrnutého do bodového systému, další 4 body pak za 24 po sobě jdoucích měsíců a po 36 po sobě jdoucích měsících se odečtou zbývající body
- odečítání bodů **neběží** po dobu trestu nebo sankce **zákazu řízení** motorových vozidel

- informaci o odečtení všech 12 bodů oznámí obecní úřad písemně řidiči nejpozději do 5 pracovních dnů ode dne ke kterému byl záznam odečtení bodů v registru proveden,

§ 123f

Tento paragraf upravuje institut obrany proti chybnému zaznamenávání bodů. Úprava této obrany je nezbytná pro právní jistoty řidičů, neboť body nejsou zaznamenávány ve správním řízení, a tudíž proti jejich chybnému zaznamenávání se nelze bránit opravnými prostředky podle správního řádu. Obranným prostředkem je sdělení nesouhlasu s počtem zaznamenaných bodů. Pokud správní orgán shledá nesouhlas důvodným, provede opravu počtu zaznamenaných bodů v registru řidičů a řidiče o provedení opravy písemně vyrozumí. Pokud však shledá nesouhlas neodůvodněným, zahájí ve věci záznamu stanovených bodů správní řízení, na jehož konci rozhodne o počtu zaznamenaných bodů.

K § 124 Působnost ministerstev, krajských úřadů, obecních úřadů obcí s rozšířenou působností a policie

Rozšiřuje se o povinnost Ministerstva dopravy shromažďovat a poskytovat informace o situacích v silničním provozu. Ministerstvo může touto činností pověřit jinou osobu, která ji bude vykonávat. Dále ukládá policii, obecní policii, správcům pozemních komunikací a Hasičskému záchrannému sboru poskytovat aktuální informace. Způsob sběru informací, jejich zveřejňování a předávání stanoví prováděcí předpis.

Další změny v tomto paragrafu vycházejí ze změn provedených v tomto zákoně.

K § 125 Pokuty

Doplňuje se o postih osob, které mohou být sankcionovány, jestliže přikážou nebo svěří vozidlo osobě, o níž neznají údaje nezbytné k určení její totožnosti (pokuta do 50 000 Kč). Dále stanoví sankce pro osoby, které používají antiradar (pokuta do 100 000 Kč).

Stávající právní úprava zakazuje používání antiradarů účastníkům provozu na pozemních komunikacích, novela všem občanům.

§ 125a Pořádkové pokuty

Jak je uvedeno v úvodní kapitole „5. Vymahatelnost práva“ lze pokutu až do výše 5 000 Kč uložit obviněnému z přestupku, který se nedostaví k projednání přestupku nebo k podání vysvětlení, nebo kdo vysvětlení odmítá. Tato pokuta může být uložena opakovaně.

§ 125b Vybírání kaucí

Zdůvodnění tohoto nového ustanovení zákona je rovněž popsáno v úvodové kapitole č. 5. Zákon přesně stanovuje podmínky pro výběr kauce, včetně postupu policisty, kauce může být od 5 000 do 50 000 Kč, nejvýše však do výše hrozící peněžní sankce za spáchaný přestupek

§ 125c Státní odborný dozor a vrchní státní odborný dozor

Státní odborný dozor budou vykonávat **krajské úřady** nad obecními úřady obcí s rozšířenou působností při výkonu jejich působností ve věcech provozu na pozemních komunikacích a **vrchní státní odborný dozor** bude vykonávat **Ministerstvo dopravy** nad výkonem uvedených působností jak krajskými úřady, tak obecními úřady obcí s rozšířenou působností. Zákon stanovuje podmínky a postup při vykonávání této činnosti

V § 128 se upravuje povinnost pro **oznámení pokuty** za přestupek, za který byla uložena pokuta vyšší než 1 000 Kč nebo za který lze uložit body v bodovém hodnocení řidičů.

Upravuje se § 129 ve vztahu k udělení výjimky podle § 43 odst. 5 (omezení jízdy některých vozidel) a k udělení výjimky z podmínky věku pro držitele licence motoristického sportovce podle § 83 odst. 5, a k odvolání proti rozhodnutí o zadržení řidičského průkazu

K § 134 Výměna dosavadních řidičských průkazů.

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

Toto ustanovení zákona je totožné s druhou částí zákona č. 229/2005 Sb., kterým se mění zákon o silniční dopravě a jež nabyl účinnosti dnem 1.července 2005.

Přílohou zákona je přehled jednání spočívajících v porušení vybraných povinností stanovených předpisy o provozu na pozemních komunikacích a počet bodů za tato jednání.

„Příloha k zákonu č. 361/2000 Sb.

Přehled jednání spočívajících v porušení vybraných povinností stanovených předpisy o provozu na pozemních komunikacích a počet bodů za tato jednání

Porušení předpisů o provozu na pozemních komunikacích	Počet bodů
řízení motorového vozidla bez držení příslušné skupiny nebo podskupiny řidičského oprávnění	7
řízení vozidla ve stavu vylučujícím způsobilost, kterou si řidič přivodil užitím alkoholického nápoje nebo jiné návykové látky při zjištění obsahu alkoholu v těle řidiče ve výši nad 0,3 ‰ nebo užitím jiné návykové látky	7
odmítnutí řidiče podrobit se na výzvu dechové zkoušce ke zjištění, není-li ovlivněn alkoholem	7
odmítnutí řidiče podrobit se na výzvu lékařskému vyšetření ke zjištění, není-li ovlivněn alkoholem v případě, že dechová zkouška byla pozitivní, ačkoli to nebylo spojeno s nebezpečím pro jeho zdraví	7
odmítnutí řidiče podrobit se na výzvu odbornému lékařskému vyšetření ke zjištění, není-li ovlivněn jinou návykovou látkou, ačkoli to nebylo spojeno s nebezpečím pro jeho zdraví	7
způsobení dopravní nehody porušením povinnosti řidiče, při které došlo k usmrcení nebo k těžké újmě na zdraví	7
při dopravní nehodě, při které došlo k usmrcení nebo zranění osoby nebo k hmotné škodě převyšující zřejmě na některém ze zúčastněných vozidel včetně	

přepřavovaných věcí nebo na jiných věcech částku 50 000 Kč, neprodlené nezastavení vozidla nebo neohlášení dopravní nehody policistovi nebo nedovolené opuštění místa dopravní nehody nebo neprodlené nevrácení se na místo dopravní nehody po poskytnutí nebo přivolání pomoci nebo po ohlášení dopravní nehody	7
--	---

řízení vozidla bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo po užití jiné návykové látky nebo v takové době po požití alkoholického nápoje nebo po užití jiné návykové látky, po kterou je řidič ještě pod jejich vlivem	6
Předjíždění vozidla v případech, ve kterých je to zákonem zakázáno	6
při jízdě na dálnici nebo silnici pro motorová vozidla otáčení se nebo jízda v protisměru nebo couvání v místě, kde to není dovoleno	6
vjíždění na železniční přejezd v případech, ve kterých je to zakázáno	6
řízení motorového vozidla řidičem, kterému byl zadržán řidičský průkaz	6

řízení vozidla, které je technicky nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích podle zvláštního právního předpisu tak závažným způsobem, že bezprostředně ohrožuje ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích	5
řízení motorového vozidla bez držení platného osvědčení profesní způsobilosti řidiče ⁴⁾	5
řízení motorového vozidla bez držení platného posudku o zdravotní způsobilosti	5
překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem nebo dopravní značkou o 40 km.h ⁻¹ a více v obci nebo o 50 km.h ⁻¹ a více mimo obec	5
nezastavení vozidla na signál, který příkazuje řidiči zastavit vozidlo nebo nezastavení vozidla na pokyn „Stůj“ daný při řízení provozu na pozemních komunikacích osobou oprávněnou k řízení tohoto provozu	5

při řízení vozidla neumožnění chodci na přechodu pro chodce nerušené a bezpečné přejítí vozovky	4
při řízení vozidla ohrožení chodce přecházejícího pozemní komunikaci, na kterou řidič odbočuje	4
ohrožení chodce při odbočování s vozidlem na místo ležící mimo pozemní komunikaci, při vjíždění na pozemní komunikaci nebo při otáčení a couvání	4
nedání přednosti v jízdě v případech, ve kterých je řidič povinen dát přednost v jízdě	4
překročení nejdelší přípustné doby řízení nebo nedodržení stanovené bezpečnostní přestávky v řízení vozidla podle zákona č. 475/2001 Sb.	4
řízení vozidla, které není registrováno v registru silničních vozidel, přičemž této registraci podle zvláštního právního předpisu ²⁾ podléhá	4
řízení vozidla, které užívá jinou registrační značku, než která byla vozidlu přidělena	4

při dopravní nehodě, při které byla způsobena na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepřavovaných věcí nebo na jiných věcech hmotná škoda nižší než 50 000 Kč, neprodlené nezastavení vozidla a prokázání totožnosti navzájem včetně sdělení údajů o vozidle nebo neohlášení dopravní nehody policistovi nebo nedovolené opuštění místa dopravní nehody nebo neprodlené nevrácení se	3
--	---

na místo dopravní nehody po poskytnutí nebo přivolání pomoci nebo po ohlášení dopravní nehody	
držení telefonního přístroje nebo jiného hovorového nebo záznamového zařízení v ruce nebo jiným způsobem při řízení vozidla	3
překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem nebo dopravní značkou o 20 km.h ⁻¹ a více v obci nebo o 30 km.h ⁻¹ a více mimo obec	3
nezastavení vozidla před přechodem pro chodce v případech, kdy je řidič povinen tak učinit	3
ohrožení jiného řidiče při přejíždění s vozidlem z jednoho jízdního pruhu do druhého	3
řízení vozidel ve stavu vylučujícím způsobilost, kterou si řidič přivodil užitím alkoholického nápoje při zjištěném obsahu alkoholu v těle řidiče ve výši menší nebo rovné 0,3 ‰	3
překročení povolených hodnot stanovených zvláštním právním předpisem při kontrolním vážení vozidla podle zvláštního právního předpisu	3

Nedovolená jízda po tramvajovém pásu	2
porušení povinnosti být za jízdy připoután bezpečnostním pásem nebo užití ochrannou přilbu	2
porušení povinnosti použít dětskou autosedačku nebo bezpečnostní pás při přepravě dětí podle § 6	2
neoznačení překážky provozu na pozemních komunikacích, kterou řidič způsobil	2
porušení ustanovení o omezení jízdy některých vozidel	2
překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem nebo dopravní značkou o méně než 20 km.h ⁻¹ v obci nebo o méně než 30 km.h ⁻¹ mimo obec	2

nedovolené užití dálnice nebo silnice pro motorová vozidla nemotorovým vozidlem nebo motorovým vozidlem, jehož konstrukce nebo technický stav neumožňuje dosažení rychlosti nejméně 60 km.h ⁻¹	1
neoprávněné užití vyhrazeného jízdního pruhu	1
porušení ustanovení § 32 zákona o osvětlení vozidla	1
porušení povinnosti vyplývající ze značky „Zóna s dopravním omezením“, „Obytná zóna“ nebo „Pěší zóna“	1
porušení povinnosti vyplývající ze zákazové nebo příkazové značky (kromě výše uvedených případů překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené dopravní značkou), porušení zákazu předjíždění stanoveného dopravní značkou a zákazové značky B 29-zákaz stání	1
neoprávněné užití zvláštního výstražného světla modré barvy, popřípadě doplněného zvláštním zvukovým výstražným znamením	1
neoprávněné užití zvláštního výstražného světla oranžové barvy	1

Seznam zákonů, vyhlášek a předpisů

vydaných ve Sbírce zákonů ČR a v ostatních rezortních předpisech

v období červen až září 2005

související s činností učitele autoškoly, včetně podnikání v této činnosti

Sbírka zákonů:

ČÁSTKA 87

Vyhláška č. **237/2005 Sb.**, kterou se stanoví výše technicky zdůvodněných ztrát při dopravě a skladování minerálních olejů.

ČÁSTKA 90

Vyhláška č. **244/2005 Sb.**, kterou se mění vyhláška č. 243/2001 Sb., o registraci vozidel, ve znění pozdějších předpisů

Vyhláška č. **245/2005 Sb.**, o náležitostech informačních štítků a plakátů s údaji o spotřebě pohonných hmot a emisích CO₂ při prodeji nových osobních vozidel

ČÁSTKA 94

Zákon č. **251/2005 Sb.**, o inspekci práce

Zákon č. **253/2005 Sb.**, kterým se mění některé zákony v souvislosti s přijetím zákona o inspekci práce
(Zákon č.174/1968 Sb. č. 435/2004 Sb., č. 65/1965 Sb., č.353/1999 Sb., č.258/2000 Sb., č.111/1994 Sb., č.455/1991 Sb., č.48/1997 Sb., č. 219/1999 Sb., č.589/1992 Sb., č.18/1997 Sb., č.361/2003 Sb., č. 362/2003 Sb., č.40/2004 Sb.)

Zákon č. **255/2005 Sb.**, kterým se mění zákon č. 2/1991 Sb., o kolektivním vyjednávání, ve znění pozdějších předpisů

ČÁSTKA 104

Zákon č. **288/2005 Sb.**, kterým se mění zákon č. 283/1991 Sb., o Policii České republiky, ve znění pozdějších předpisů

ČÁSTKA 105

Vyhláška č. **294/2005 Sb.**, o podmínkách ukládání odpadů na skládky a jejich využívání na povrchu terénu a o změně vyhlášky č. 383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady

ČÁSTKA 107

Vyhláška č. **305/2005 Sb.**, kterou se mění vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů
(*Seznam úseků dálnic a rychlostních silnic, jejichž užití podléhá zpoplatnění*)

ČÁSTKA 115

Vyhláška č. **325/2005 Sb.**, kterou se zrušuje vyhláška č. 305/2005 Sb., kterou se mění vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů

ČÁSTKA 118

Vyhláška č. **332/2005 Sb.**, kterou se mění vyhláška Ministerstva financí č. 197/2001 Sb., o způsobu vnějšího označení a odznacích celní správy, vzorech služebních stejnokrojů a zvláštním barevném provedení a označení služebních vozidel celní správy, ve znění vyhlášky č. 246/2002 Sb.

ČÁSTKA 120

Zákon č. **338/2005 Sb.**, - úplné znění zákona č. 174/1968 Sb., o státním odborném dozoru nad bezpečností práce, jak vyplývá z pozdějších změn

ČÁSTKA 122

Zákon č. **348/2005 Sb.**, o rozhlasových a televizních poplatcích a o změně některých zákonů

ČÁSTKA 123

Vyhláška č. **353/2005 Sb.**, kterou se mění vyhláška č. 237/2002 Sb., o podrobnostech způsobu provedení zpětného odběru některých výrobků, ve znění vyhlášky č. 505/2004 Sb., a vyhláška č. 383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady, ve znění pozdějších předpisů

ČÁSTKA 124

Zákon č. **359/2005 Sb.**, kterým se mění zákon č. 40/1964 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů, a některé související zákony

Zákon č. **360/2005 Sb.**, kterým se mění zákon č. 116/1990 Sb., o nájmu a pronájmu nebytových prostor, ve znění pozdějších předpisů

Zákon č. **361/2005 Sb.**, kterým se mění zákon č. 143/2001 Sb., o ochraně hospodářské soutěže a o změně některých zákonů (zákon o ochraně hospodářské soutěže), ve znění pozdějších předpisů, a některé další zákony

ČÁSTKA 126

Nařízení vlády č. **365/2005 Sb.**, o emisích znečišťujících látek ve výfukových plynech zážehových motorů některých nesilničních mobilních strojů

ČÁSTKA 129

Nařízení vlády č. **370/2005 Sb.**, kterým se zrušuje vládní vyhláška č. 150/1958 Ú.l., o vyřizování stížností, oznámení a podnětu pracujících

Sbírka mezinárodních smluv:

ČÁSTKA 29

Sdělení č. **63/2005 Sb.m.s.** Ministerstva zahraničních věcí – Dohoda mezi vládou České republiky a vládou Chorvatské republiky o mezinárodní silniční dopravě

Ministerstvo dopravy na svých www.stránkách zveřejnilo:

- Informace pro žadatele o vydání paměťové karty řidiče pro digitální tachograf, pravidla nakládání s paměťovou kartou řidiče systému tachograf – práva a povinnosti držitele karty a žádost o vydání paměťové karty řidiče systému tachograf
- Informace pro žadatele o vydání paměťové karty vozidla a karty servisu pro digitální tachograf, pravidla nakládání s paměťovou kartou vozidla systému tachograf – práva a povinnosti držitele karty, žádost o vydání paměťové karty vozidla a žádost o vydání servisní paměťové karty.

INFORMACE k vyhlášce o registraci vozidel.

Pod číslem **244/2005 Sb.** vyšla vyhláška, kterou se mění vyhláška č. 243/2001 Sb., o registraci vozidel, ve znění pozdějších předpisů, která nabyla účinnosti dnem 1.července 2005..

Ke změně dochází v ustanovení, které upravuje způsob vedení registru silničních vozidel a který dělí na dvě části. A to na část elektronicky vedeného seznamu technických údajů k vozidlu, údajů o jeho vlastníkovi a provozovateli, údajů o provedených technických prohlídkách a měření emisí, o provedených evidenčních kontrolách a údajích o technických změnách na vozidle a o změnách vlastníka nebo provozovatele vozidla; součástí seznamu údajů jsou dále informace o vydání technického průkazu vozidla, a namísto evidenčního dokladu vozidla nadále osvědčení o registraci vozidla, přidělení registrační značky a vydání tabulky registrační značky a spis vozidla.

Dříve platilo, že pokud vlastník, nebo provozovatel vozidla ztratil, zničil, poškodil, nebo mu byl odcizen technický průkaz silničního motorového vozidla a přípojného vozidla, technický průkaz zvláštního motorového vozidla, osvědčení o registraci silničního motorového vozidla nebo osvědčení o registraci zvláštního motorového vozidla, požádal ve stanovené lhůtě o vydání nového technického průkazu, případně osvědčení o registraci registrační místo, kde je vozidlo registrováno. Podle novelizace musí vlastník nebo provozovatel požádat o vydání těchto dokladů registrační místo v jehož správním obvodu má své bydliště nebo místo podnikání (pokud se liší od místa bydliště), nebo sídlo.

Ke změnám došlo i u diplomatických registračních značek, které dosud začínaly dvěma písmeny „DD“ nebo „XX“ za nimiž bylo umístěno pět znaků složených z velkých písmen latinské abecedy a arabských číslic. Nově je diplomatická registrační značka složena z velkých písmen latinské abecedy „DD“, „CD“, „XX“, „XS“, „HC“ a arabských číslic. Od 1.ledna 2006 se pak ruší písmena „DD“.

Technické průkazy motorového a přípojného vozidla a technické průkazy silničního motorového vozidla a přípojného vozidla vydané do konce června 2005 zůstávají v platnosti. Při hlášení a zapisování změn údajů v registru vozidel se tyto průkazy nevyměňují, pokud je možné údaje do těchto průkazů zapsat. Osvědčení o technickém průkazu a osvědčení o registraci silničního motorového vozidla a přípojného vozidla vydaná před účinností nové vyhlášky zůstávají v platnosti. Při zápisu změn údajů v tomto osvědčení se pak vydá nové osvědčení o registraci.

Tiskopisy technických průkazů vyrobené před účinností nové vyhlášky může vydávat výrobce vozidla nebo registrační místo do vyčerpání zásob, nejdéle však do 31.prosince 2005. Pokud bylo vozidlo vybavené technickým průkazem a předáno jeho vlastníkovi prodejcem před 31.prosincem 2005, provede se registrace vozidla s tímto dokladem i po tomto datu. Tiskopisy osvědčení o registraci silničního motorového vozidla a přípojného vozidla vyrobené před účinností vyhlášky se vydávají registračním místem do vyčerpání zásob, nejdéle však do 31.prosince 2006. Tiskopisy záznamy jízd pro zvláštní registrační značku vyrobené před účinností nové vyhlášky se mohou používat nejdéle do 31.prosince 2006, a to za předpokladu, že v nich budou vyznačeny změny vyplývající z nové právní úpravy.

MEZINÁRODNÍ SILNIČNÍ DOPRAVA – aktuality

Znovu o rychlostech v Německu:

V souvislosti s projednávanou novelou zákona o provozu na pozemních komunikacích u nás, objeví se úvahy o „neomezené rychlosti“ na německých dálnicích.

Jaké rychlosti jsou v SRN na jednotlivých druzích komunikací a pro jednotlivé kategorie vozidel stanoveny jako maximální:

- V uzavřených obcích je povolena nejvyšší rychlost **50 km/h**

Na silnicích je v Německu povolena maximální rychlost:

- **100 km/h** pro auta bez přívěsu do 3,5 t,
- **80 km/h** s přívěsem do 3,5 t,
- **80 km/h** pro nákladní vozy do 3,5 t s přívěsem, pro vozy od 3,5 t do 7,5 t bez přívěsu a pro autobusy
- **60 km/h** pro vozy nad 3,5 t s přívěsem a pro vozy nad 7,5 t s nebo bez přívěsu
- **60 km** pro motocykly s postraním vozíkem
- **50 km/h** pro vozidla se sněhovými řetězy

Na dálnicích je pak doporučená rychlost 130 km/h pro osobní vozidla a vozy do 3,5 t, pro motocykly s postraním vozíkem platí maximální rychlost **60 km/h** a pro ostatní vozy je maximální povolená rychlost na dálnicích **80 km/h**. Pouze dálkové autokary, které prošly zvláštní kontrolou „TEMPO 100“ a jsou označeny touto nálepkou, mohou jet na dálnici rychlostí **100 km/h**. Tyto kontroly pro české autokary provádí DEKRA.

Dálnici a silnici pro motorová vozidla smějí užívat jen vozidla, jejichž konstrukční rychlost je vyšší než **60 km/h**. **Mopedy** na dálnici a silnici pro motorová vozidla nesmějí.

Za špatného počasí, kdy je **viditelnost snížena na 50 m** je maximální rychlostní limit **50 km/h**.

Vozidlo táhnoucí jiné vozidlo smí jet na dálnici maximální rychlostí **80 km/h** a to pouze k nejbližšímu výjezdu.

Čeští řidiči v SRN velmi často nerespektují rychlostní omezení při **jíždě kolem stojících autobusů**, které platí již od 1.července 1998. Autobus blížící se k autobusové zastávce musí mít rozsvícena výstražná světla. Ostatní řidiči nesmí v tento moment **předjíždět**. **Pokud autobus zastaví** (s rozsvícenými výstražnými světly), mohou jej ostatní vozidla **objíždět**, ale pouze krokem (tedy rychlostí **4 – 7 km/h**). To platí i pro blížící se vozidla v protisměru. Řidič, který bude přistižen při nepovoleném předjíždění, zaplatí pokutu 40 Euro a bude mu udělen jeden trestný bod; pokud dojde k překročení povolené rychlosti pro předjíždění, závisí výše pokuty na konkrétním přestupku.

Tolik tedy předpisy. K tomu je nutno ještě podotknout, že jakýkoliv přestupek spáchaný na dálnici při rychlosti vyšší než doporučené, je ohodnocen sazbou minimálně o stupeň přísněji. Kromě toho je nutno respektovat místní úpravy rychlosti, kterých je na německých dálnicích dost, a které odpovídají konstrukčnímu i aktuálnímu stavu jednotlivých úseků.

(Infoservis)

TECHNIKA.**AdBlue – cesta ke snížení škodlivin**

Emisní limity EURO pro užitková vozidla regulují od roku 1990 množství škodlivin ve výfukových plynech. Stanovují závazné maximální limity emisí nákladních automobilů a autobusů. Od roku 2005 vstupuje v platnost norma EURO 4, kterou bude v roce 2008 následovat norma EURO 5, díky které budou opět sníženy limitní hodnoty oxidu dusíku (Nox), oxidu uhelnatého (CO), uhlovodíků (HC) a pevných částic (PM). Pro předchozí normu EURO 3 zcela postačovaly konstrukční úpravy motorů. U limitů škodlivin, obsažených ve výfukových plynech podle EURO 4 a EURO 5 se předpokládá existence systémů čištění výfukových plynů. Proto také v současnosti intenzivně pracují týmy konstruktérů na jednotlivých technických řešeních. U vznětových motorů není možné současně snížit množství pevných částic a oxidů dusíku Nox. Dojde-li ke vstřiku paliva dlouho před dosažením horní úvratě, produkce oxidů dusíku se na základě vysokých teplot spalování dramaticky zvyšuje. Posune-li se okamžik vstřiku blíže horní úvrati, zvýší se podíl pevných částic z důvodu neúplného spalování. V prvním případě se proto musejí spaliny čistit od oxidů dusíku Nox, v případě druhém je zapotřebí filtru pevných částic.

Při včasnějším okamžiku vstřiku je používána **selektivní katalytická redukce** označovaná jako „**SCR**“. Oxidační katalyzátor přeměňuje saze, uhlovodík a oxid uhelnatý na vodu a oxid uhličitý (CO₂). Vstřikovaná kapalina, za tím účelem vyvinutá AdBlue pak snižuje množství problematických oxidů dusíku tím, že je přeměňuje na nezávadné množství dusíku

Při pozdějším okamžiku vstřiku se předepsaných emisních limitů dosahuje kombinací **recirkulace výfukových plynů (EGR) a filtru pevných částic (DPF)**. Tato technika si sice vystačí bez přídavných provozních kapalin, je však méně efektivní než systém SCR a zároveň zvyšuje spotřebu pohonných hmot. Filtry pevných částic jsou velmi citlivé na obsah síry v pohonných hmotách a vyžadují speciální motorové oleje.

AdBlue je čirá bezbarvá kapalina – pohonná hmota pro nákladní vozidla sestávající z 32,5 % vodného roztoku močoviny. Močovina vyráběná průmyslovou syntézou amoniaku a oxidu uhelnatého je již dlouhou dobu využívána k potlačování škodlivin například v energetice. Široké využití má také jako hnojivo, přísada do krmiv a například také v lékařství, textilním průmyslu, při výrobě pryskyřic apod.

A jaké je tedy její použití ve spalovacím motoru nákladního vozu nebo autobusu? Technologie SCR pracuje tak, že ve výfukovém systému vozidla je instalován keramický katalyzátor, který v kombinaci s AdBlue přemění oxidy dusíku na neutrální dusík (přírozenou součást vzduchu) a vodu.

AdBlue je netoxická a pro manipulaci snadná chemikálie. Tankuje se do přídavné nádrže, což je stejně snadné jako při naplnění nádrže naftou. Při běhu motoru se pak AdBlue automaticky přidává do spalin. Pokud se podíváme na zátěž ovzduší exhalacemi škodlivin, pak technici spočítali, že zhruba 35 nových automobilů vybavených technologií SCR/AdBlue vylučuje stejné množství pevných částic jako před deseti lety jediný vůz bez této technologie. Sedm vozů s AdBlue pak vylučuje stejné množství oxidů dusíku jako jeden současný vůz. A ještě další argument hovoří pro tuto technologii. Při používání systému SCR byl naměřen pokles spotřeby pohonných hmot až o 7 %. Navíc provozovatelé vozidel splňujících normy EURO 4 a 5 jsou v řadě zemí zvýhodňováni nižší daní z vozidla a mělo by se projevit i při placení mýtného.

(Infoservis)