

METODICKÝ

Z P R A V O D A J

A U T O Š K O L

číslo 71/2010

OBSAH:

- | | |
|---|----------------|
| ➤ Nehodovost 2009 | str. 2 |
| ➤ Metodická pomůcky k provádění vysokorychlostního vážení | str. 5 |
| ➤ Motorová vozidla kategorie „L“ – řidičské oprávnění | str. 10 |
| ➤ Seznam zákonů, vyhlášek a předpisů.... | str. 13 |
| ➤ Nařízení vlády č. 26/2010 Sb. (sazby mýtného) | str. 17 |
| ➤ Bezpečnost práce (provozní bezpečnostní předpis pro autodopravu, bezpečnostní přestávky řidičů, zdravotní prohlídky řidičů „referentů“) | str. 19 |
| ➤ Kontrolní testové otázky (pro školení řidičů) | str. 22 |
| ➤ Technické informace (statistika počtu vozidel, motor OCTAVIA, elektrická parkovací brzda) | str. 26 |
| ➤ Mezinárodní silniční doprava (bezpeč. pásy a zádržné systémy v zahraničí) | str. 28 |
| ➤ Souběh deliktů z hlediska zaznamenávání bodů | str. 29 |

Pro potřeby autoškol a akreditovaných školících středisek jako učební a organizační pomůcku vydává

A U T O K L U B ČR, Opletalova 29, 110 00 PRAHA 1
(www.autoklub.cz)

Zpracoval:

Agentura Vegricht pro bezpečnost silničního provozu

Václav Vegricht

Tř. Václava Klementa 820, 2693 01 Mladá Boleslav

Tel. 326 725 613, mobil 603 310 468

E-mail: vegricht@volny.cz

IČ: 13739051

Vydáváno čtvrtletně.
Bez jazykové úpravy.

BŘEZEN 2010

NEHODOVOST - 2009

DOPRAVNÍ NEHODY OSOBNÍCH AUTOMOBILŮ.

Podle objemu motoru:

Objemová třída	Počet nehod	tj. %	Počet usmrcených	tj. %	Rozdíl usmrcených
do 1000 cm ³	1.176	2,7	20	3,6	méně o 8
od 1100 do 1400 cm ³	15.940	36,1	178	31,8	méně o 67
od 1500 do 1900 cm ³	18.068	40,9	232	41,5	méně o 63
od 2000 do 3000 cm ³	8.399	19,0	122	21,8	více o 13
nad 3000 cm ³	594	1,3	7	1,3	méně o 2

Rozdíl: srovnání s rokem 2008.

Podle roku výroby:

Rok výroby:	Počet nehod	Počet usmrcených	Rozdíl usmrcených
2005 až 2009	11.538	93	více o 7
2000 až 2004	10.604	110	méně o 14
1995 až 1999	13.243	218	méně o 11
1990 až 1994	5.868	82	méně o 77
1985 až 1989	2.042	35	méně o 31
1980 až 1984	256	6	méně o 5
před r. 19801	222	7	více o 3
nezjištěno	410	8	více o 1

Rozdíl: srovnání s rokem 2008.

Podle věku řidiče:

Věk řidiče	Počet nehod	Počet usmrcených	Rozdíl usmrcených
do 18 let	159	1	více o 1
18 až 20	3.676	44	méně o 28
21 až 24	5.600	80	méně o 14
25 až 34	11.895	162	méně o 45
35 až 44	8.426	90	méně o 43
45 až 54	5.278	75	méně o 6
55 až 64	3.985	47	méně o 4
nad 64	2.387	54	více o 11
nezjištěno	2	1	méně o 1

Rozdíl: srovnání s rokem 2008.

DOPRAVNÍ NEHODY PODLE DRUHU NEHOD:

Druh srážky:	Počet nehod	Rozdíl	Počet usmrcených	Rozdíl
s jedoucím vozidlem	30.314	- 55.534	347	méně o 75
s vozidlem zaparkovaným	12.244	- 13.906	9	méně o 1
s pevnou překázkou	17.779	- 6.252	226	méně o 41
s chodcem	3.663	- 347	151	méně o 52
se zvěří	3.084	- 4.423	1	méně o 1
s vlakem	190	- 31	21	méně o 3
havárie	5.357	- 3.742	68	více o 13
jiný druh nehody	2.184	- 1.326	9	0

Rozdíl: srovnání s rokem 2008.

DOPRAVNÍ NEHODY NA PŘECHODECH PRO CHODCE:

Dopravní nehody zaviněné řidiči motorových vozidel z důvodů neumožnění nerušeného a bezpečného přejetí vozovky chodci, přecházejícímu po vyznačeném přechodu pro chodce za posledních 10 let:

Rok:	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
počet nehod	446	938	893	758	869	846	816	952	959	949
usmrceno osob	7	30	32	19	20	21	16	14	22	16
těžce zraněno	131	210	234	182	210	192	197	188	235	219
lehce zraněno	374	736	658	592	677	651	639	748	727	734
nezraněno	8	15	16	14	17	23	17	51	41	35

DOPRAVNÍ NEHODY ZAVINĚNÉ POD VLIVEM ALKOHOLU:

Podíl jednotlivých účastníků silničního provozu na dopravních nehodách zaviněných pod vlivem alkoholu:

Účastníci silničního provozu	Počet nehod
řidiči osobních automobilů	4.462
řidiči nákladních automobilů	343
řidiči motocyklů	115
řidiči malých motocyklů	17
řidiči traktorů	12
cyklisté	522
chodci	203
ostatní	51
celkem	5.725

DOPRAVNÍ NEHODY MOTOCYKLISTŮ:

	Počet nehod	Usmrceno	Zraněno
Nehody s účastí řidičů motocyklů, malých motocyklů	3.170	88	2.636
z toho zavinili řidiči motocyklů a malých motocyklů	1.762	62	1.287 z toho: TZ 49 LZ 1.238

(malé motocykly včetně mopedů)

Celkem za rok 2009 bylo usmrceno:

- 76 řidičů motocyklů
- 5 řidičů malých motocyklů
- 3 řidiči mopedů
- 4 spolujezdci

Za posledních 10 let (od roku 2000) bylo celkem:

- 781 osob usmrceno
- 4.092 osob těžce zraněno
- 12.133 osob lehce zraněno

HLAVNÍ PŘÍČINY NEHOD MOTOCYKLŮ:

Nejvíce nehod bylo z důvodu:

Příčina nehody	Malé motocykly	Motocykly
nezvládnutí řízení vozidla	30	163
nevěnování se řízení vozidla	23	
nepřízpůsobení rychl.dopr.techn.stavu vozovky	13	412
nedání přednosti v jízdě	13	
alkohol	17	115

Nejvíce usmrcených bylo z důvodu:

nedání přednosti v jízdě	2	
nepřízpůsobení rychl.dopr.techn.stavu vozovky		25
nezvládnutí řízení vozidla		5

Nejvíce těžce zraněných bylo z důvodu:

jízda v protisměru	3	
nevěnování se řízení vozidla	3	
nezvládnutí řízení vozidla	3	29
nepřízpůsobení rychl.dopr.techn.stavu vozovky		129

Nejvíce lehce zraněných bylo z důvodu:

nezvládnutí řízení vozidla	26	
nepřízpůsobení rychl.dopr.tech.stavu vozovky		287

(Zdroj: zpracováno podle statistiky Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR a www.iBESIP)

Metodická pomůcka k provádění vysokorychlostního kontrolního vážení silničních motorových vozidel

schválená poradou ministra dopravy dne 22.9.2009

Tato metodická pomůcka Ministerstva dopravy je zpracována k výkladu a aplikaci nové právní úpravy kontrolního vážení silničních motorových vozidel v návaznosti na finální přijetí návrhu novely zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích (sněmovní tisk 583) Poslaneckou sněmovnou Parlamentu České republiky dne 9.9.2009. Obsahuje zejména výklad (pro veřejnost, pro věcně příslušné pracovníky krajů a obcí, Policie ČR a celních úřadů, ale i provozovatele a řidiče vybraných vozidel) možností aplikace úpravy vysokorychlostního vážení v praxi, podmínek plné aplikace této úpravy a rozsahu, v němž lze tuto úpravu aplikovat do doby její plné aplikace předmětné informovat.

1. Vysokorychlostní (dynamické) kontrolní váhy

Vysokorychlostní neboli dynamické kontrolní váhy (dále též „vysokorychlostní váhy“) je technické zařízení sloužící k zjištění okamžité hmotnosti silničního vozidla, hmotnosti na jeho jednotlivých nápravách, popř. dalších hmotnostních parametrů vozidla, a to přímo za jízdy vozidla a na trase vozidla (jde o tzv. WIM – „weigh-in-motion“ – vážení vozidel za jízdy).

Vysokorychlostní váhy jsou napevno zabudovány do pozemní komunikace, takže řidiči vozidla zpravidla ani není známo, že je kontrolní vážení prováděno. Při provádění kontrolního vážení vozidla vysokorychlostními vahami tak nedochází k odklonu vozidla z původně zamýšlené trasy jako u nízkorychlostního kontrolního vážení prováděného podle dosavadní právní úpravy kontrolního vážení na stojících vozidlech mobilními vahami (k najetí na ně musí být vozidlo zpravidla odkloněno mimo dosavadní trasu).

Vážící zařízení umožňuje zjištění okamžité hmotnosti vozidla. Tyto váhy jsou proto využívány jako selekční prostředky sloužící pro výběr vozidel z dopravního proudu. V budoucnu mohou přispět ke zjištění míst s větším výskytem přetížených vozidel, kde pak budou následně budována stacionární vážící místa.

2. Platná právní úprava kontrolního vážení a měření silničních motorových vozidel

Kontrolní vážení je v České republice prováděno v souladu s platným zněním zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, konkrétně pak podle ustanovení §§ 38a až 38c. Vážení probíhá přenosnými vahami pro stacionární kontrolní vážení (tj. vážení na místě stojícího vozidla) a zajišťuje je správce pozemní komunikace v součinnosti s Policií České republiky nebo s celními úřady, provádí je samostatně Policie ČR nebo celní úřady.

Řidič kontrolovaného vozidla je při něm na výzvu policisty nebo celníka odkloněn k místu vážení a vozidlo je po najetí na váhy v klidovém stavu podrobena kontrolnímu vážení. Zajížďka k zařízení na kontrolní vážení, včetně cesty zpět na pozemní komunikaci, z níž bylo vozidlo odkloněno, nesmí být delší než 8 kilometrů.

Zjistí-li se při kontrolním vážení překročení hmotností stanovených ve vyhlášce č. 341/2002 Sb. vozidlem, pak je projednáno jako přestupek řidiče podle § 42a odst. 4 písm. c) zákona č. 13/1997 Sb. a řidič vozidla je též povinen uhradit náklady vážení.

3. Nová právní úprava vysokorychlostního kontrolního vážení vozidel navrhovaná novelou zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích (tisk 583)

3.1. Geneze nově navržené právní úpravy kontrolního vážení

Koncepčně nová právní úprava kontrolního vážení byla navržena jako poslanecký pozměňovací návrh v rámci projednávání poslaneckého návrhu novely zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích (tisk 583). Tento pozměňovací návrh byl ve 3. čtení návrhu dne 10.6.2009 Poslaneckou sněmovnou schválen a začleněn do následně přijatého textu novely (jde o čl. I body 25 až 33 návrhu).

Poslaneckou sněmovnou přijatý návrh byl dále dne 23.7.2009 projednán Senátem. Senát návrh zákona sněmovně vrátil s pozměňovacími návrhy. Pozměňovací návrhy Senátu (s drobnými výjimkami) navrhovaly vypustit z novely text doplněný pozměňovacími návrhy jednotlivých poslanců uplatněnými při projednávání návrhu ve 2. čtení (včetně navržené úpravy kontrolního vážení vozidel). Poslanecká sněmovna Senátem vrácený návrh zákona znovu projednala dne 9.9.2009, znění vyplývající z pozměňovacích návrhů Senátu nepřijala a setrvala na původním znění zákona, jak je schválila a postoupila Senátu v červnu 2009.

Nová právní úprava kontrolního vážení v návrhu novely zákona o pozemních komunikacích tak zůstala; novela již byla publikována jako zákon č. 347/2009 Sb. a nabude účinnosti již k 1.1.2010.

Úprava kontrolního vážení obsažená ve schválené novele zákona jako ustanovení §§ 38a až 38d na rozdíl od výše popsané právní úpravy platné v současnosti rozděluje kontrolní vážení na 2 možné formy – kontrolní vážení vozidla nepřenosnými vysokorychlostními vahami, při kterém nedochází k odklonění vozidla z provozu (dále jen „vysokorychlostní kontrolní vážení“) a kontrolní vážení vozidla všemi jinými technickými zařízeními, než jsou nepřenosné vysokorychlostní váhy, při kterém dochází k odklonění vozidla z provozu (dále jen „nízkorychlostní kontrolní vážení“).

3.2. Nízkorychlostní kontrolní vážení

Navržená úprava nízkorychlostního vážení (navrhované § 38a odst. 3 a 7, §§ 38b a 38c) je v zásadě totožná s dosavadní úpravou kontrolního vážení popsanou v bodě 2 této metodické pomůcky a též věcně bude provádění nízkorychlostního kontrolního vážení obdobné svou formou i obsahem stávající podobě kontrolního vážení.

Na druhou stranu by definice nízkorychlostního kontrolního vážení tak, jak obecně je pojata v novele zákona, mohla umožňovat provedení kontrolního vážení i jinou formou než najetím kontrolovaného vozidla na stacionární váhy umístěné mimo pozemní komunikaci, na níž se vozidlo pohybovalo. Jediným definičním vymezením nízkorychlostní formy vážení totiž je, že je prováděno jakýmkoli jinými technickými prostředky než vysokorychlostními vahami a že při něm dochází k odklonění vozidla z provozu. Prakticky však, zejména s ohledem na dostupné technické prostředky pro kontrolní vážení, bude nízkorychlostní kontrolní vážení moci být realizováno pouze dosavadními stacionárními zařízeními na kontrolní vážení.

Podle navržené úpravy může nízkorychlostní kontrolní vážení zahrnovat kontrolu největší povolené hmotnosti silničního vozidla, kontrolu největší povolené hmotnosti na nápravu a skupiny náprav vozidla, další hmotnostní poměry vozidla a kontrolu největších

povolených rozměrů vozidel a jízdních souprav. Řidič vozidla musí na výzvu policisty nebo celníka odklonit vozidlo z plánované trasy a podrobit jej nízkorychlostnímu vážení. Zajíždka k nízkorychlostní (stacionární) váze a zpět nesmí být delší než 16 kilometrů, zatímco v dosavadní úpravě kontrolního vážení se umožňuje celková zajíždka o délce maximálně 8 km.

3.3. Vysokorychlostní kontrolní vážení

Technická podstata vysokorychlostního kontrolního vážení je stručně vysvětlena v bodě 1 této metodické pomůcky.

Právní úprava vysokorychlostního vážení je v novele zákona obsažena v nově doplňovaných ustanoveních § 38a odst. 4 až 6 a odst. 8 a v § 38d. Hlavní rozdíly oproti právní úpravě nízkorychlostního kontrolního vážení (a dosavadní úpravě kontrolního vážení) jsou tyto:

- je prováděno na trase vozidla (tedy nedochází k jeho odklonu z původně zamýšlené trasy jako u nízkorychlostního vážení a při kontrolním vážení podle dosavadní právní úpravy);
- vážení je prováděno bez ohledu na to, zda je řidič obeznámen s místem, kde dochází k vysokorychlostnímu vážení a se skutečností, že je kontrolní vážení prováděno;
- zajišťuje jej a provádí je místně příslušný silniční správní úřad kraje nebo obce sám nebo Policie České republiky a celní úřady v součinnosti s ním (nikoli správce pozemní komunikace v součinnosti s Policií České republiky či celními úřady, jako je tomu u nízkorychlostního vážení a dosavadní úpravy);
- zahrnuje i kontrolu dalších hmotnostních poměrů vozidla stanovených ve vyhlášce č. 341/2002 Sb. (nízkorychlostní vážení naopak – totožně s dosavadní úpravou kontrolního vážení – zahrnuje i kontrolu největších povolených rozměrů vozidel a jízdních souprav);
- zjistí-li se při vysokorychlostním vážení překročení stanovených hodnot největší povolené hmotnosti silničního vozidla či největší povolené hmotnosti na nápravu a skupiny náprav vozidla apod., vystaví silniční správní úřad provádějící vážení doklad a doručí jej provozovateli vozidla a následně jeho řidiči (při nízkorychlostním vážení a podle dosavadní úpravy kontrolního vážení se doklad o výsledku vážení vystavuje vždy; řidiči se nedoručuje, ale rovnou na místě vydává a pouze podle nově navržené úpravy nízkorychlostního vážení se doručuje i provozovateli vozidla (není-li současně řidičem)).

4. Aplikace nové právní úpravy kontrolního vážení navržené v novele zákona o pozemních komunikacích

4.1. Rozsah a podmínky plné aplikace úpravy vysokorychlostního kontrolního měření

Dosavadní nemožnost rozsáhlejšího využití vysokorychlostních vah při realizaci kontrolního vážení vozidel (resp. nemožnost přímého využití jimi naměřených údajů jako důkazu pro účely řízení o přestupku) souvisí se skutečností, že zatím žádné z těchto zařízení uvedených na trh v České republice není pracovním měřidlem stanoveným (dále jen „stanovené měřidlo“), jak je definuje § 3 odst. 3 zákona č. 505/1990 Sb., o metrologii, ve znění pozdějších předpisů

Z ustanovení § 3 odst. 1 ve spojení s odst. 3 zákona o metrologii vyplývá, že stanoveným měřidlem je měřidlo, které Ministerstvo průmyslu a obchodu stanoví vyhláškou k povinnému ověřování s ohledem na jeho význam v závazkových vztazích (např. při prodeji, nájmu nebo darování věci, při poskytování služeb nebo při určení výše náhrady škody apod.) pro stanovení sankcí, poplatků, tarifů a daní, pro ochranu zdraví, pro ochranu životního prostředí, pro bezpečnost při práci, nebo při ochraně jiných veřejných zájmů chráněných zvláštními právními předpisy. Ostatní měřidla (nejsou-li etalonem) jsou pak pracovními měřidly nestanovenými (pracovními měřidly).

Výše zmíněným prováděcím právním předpisem k § 3 odst. 3 zákona o metrologii je vyhláška č. 345/2002 Sb., kterou se stanoví měřidla k povinnému ověřování a měřidla podléhající schválení typu, ve znění pozdějších předpisů. V její příloze je pak uveden druhový seznam stanovených měřidel, v němž jsou mj. pod položkou 2.1.3. písm. b) uvedeny „váhy pro vážení silničních vozidel za pohybu tř. 0,5; 1 a 2 pro stanovení sankcí, poplatků, tarifů a daní“.

Česká právní úprava tedy umožňuje, aby vysokorychlostní váhy jako váhy pro vážení silničních vozidel za pohybu pro stanovení sankcí byly stanoveným měřidlem. Tato zařízení však musí však splňovat charakteristiku uvedenou v příloze vyhlášky a musí být Českým metrologickým institutem (ČMI) schválena jako stanovené měřidlo, k čemuž dosud nedošlo. Příčinou může být nesplnění podmínky dostatečně přesného měření hodnot, příp. dosavadní nemožnost nastavení rozpětí odchylky výsledku měření, za níž již lze výsledky naměřených hodnot považovat za dostatečně relevantní ve vztahu k právnímu důsledku výsledku vážení. Schválení některého jiného či nového zařízení k dynamickému vážení ČMI jako stanoveného měřidla lze očekávat do budoucna v návaznosti na technický pokrok, popř. v návaznosti na jednání zástupců Ministerstva dopravy a Ministerstva průmyslu a obchodu o způsobu a možnostech řešení nastavení odchylky měření k zjištění relevantních výsledků měření u vah jako stanoveného měřidla.

4.2. Režim použití vysokorychlostních kontrolních vah do doby, než budou stanoveným měřidlem

Právní úprava vysokorychlostního kontrolního vážení obsažená v novele zákona č. 13/1997 Sb. směřuje v ustanovení § 38d odst. 4 a 5 k použití hodnot naměřených na vysokorychlostních vahách přímo jako důkazu v rámci řízení o přestupku řidiče vozidla nebo v řízení o správním deliktu provozovatele vozidla (nebyl-li současně řidičem vozidla, jež při vysokorychlostním vážení překročilo hodnoty stanovené zvláštním právním předpisem).

Vzhledem ke skutečnosti, že žádné z vysokorychlostních (dynamické) kontrolních vah uvedených na trh dosud nebyly schváleny ČMI jako stanovené měřidlo, je nezbytné k úspěšnému vedení řízení o přestupku nebo o správním deliktu podle nové úpravy použití vysokorychlostních kontrolních vah spojit s následným použitím zařízení pro nízkorychlostní (stacionární) kontrolního vážení, a to do doby, než budou subjektu provádějícímu kontrolní měření k dispozici vysokorychlostní váhy, jež budou stanoveným měřidlem. V opačném případě lze uloženou sankci, resp. jí předcházející řízení o přestupku či správním deliktu, úspěšně napadnout s odkazem na právní relevanci předložených důkazů prokazujících překročení stanovených hodnot např. nejvyšší povolené hmotnosti silničního vozidla a zejména pak s odkazem na měřidlo použitého k vážení předmětného vozidla.

Aplikace celé nové právní úpravy kontrolního vážení doplňovaná do zákona předmětnou novelou zákona se do doby, než budou subjektu provádějícímu kontrolní měření k dispozici vysokorychlostní váhy, jež budou stanoveným měřidlem, omezí pouze na aplikaci právní

úpravy nízkorychlostního kontrolního vážení obsažené v ustanoveních § 38a odst. 1 až 3 a odst. 7 a §§ 38b a 38c zákona ve znění novely.

Vysokorychlostní (dynamické) kontrolní váhy by měly být do doby, než budou subjektu provádějícímu kontrolní měření k dispozici vysokorychlostní váhy, jež budou stanoveným měřidlem, používány pouze ve spojení s následně umístěnými nízkorychlostními vahami, a to jako informativní a selektivní zařízení pro výběr vozidel, které budou následně odkloněny k provedení nízkorychlostního kontrolního vážení stacionárními vahami, které jsou schváleny jako stanovené měřidlo. Pouze na nich může být přestupek či správní delikt (např. překročení nejvyšší povolené hmotnosti vozidla) spolehlivě prokázán a výstup z těchto zařízení lze použít jako relevantní důkaz v navazujícím řízení.

5. Závěr

Vzhledem k výše provedenému výkladu lze shrnout, že:

- 1) **Vysokorychlostní (dynamické) váhy bude možno plně podle právní úpravy vysokorychlostního kontrolního vážení obsažené v novele zákona č. 13/1997 Sb. (zákon č. 347/2009 Sb.) používat po schválení některého z těchto zařízení Českým metrologickým institutem za stanovené měřidlo. Ministerstvo dopravy již iniciovalo jednání s Ministerstvem průmyslu a obchodu směřující k zajištění schválení vysokorychlostních vah jako stanoveného měřidla.**
- 2) **Do doby schválení vysokorychlostních vah jako stanoveného měřidla je lze užívat jako informativní zařízení ke statistice dopravního proudu a jako selekční prostředky sloužící pro výběr vozidel z dopravního proudu k jejich následnému zvažení nízkorychlostními (stacionárními) kontrolními vahami.**
- 3) **Pro účely vedení řízení o přestupku řidiče (správním deliktu provozovatele vozidla) spočívajícím v překročení váhových limitů tedy musí být za vysokorychlostními vahami, dokud nebudou stanoveným měřidlem, umístěno ještě další zařízení – nízkorychlostní (stacionární) váhy, na nichž je (u předem – podle výstupů z vysokorychlostních vah – vybraných vozidel) přestupek spolehlivě prokázán a výstup z nichž je použitelný v následném řízení.**

(Zdroj: www.mdcr.cz)

Motorová vozidla Kategorie „L“ a potřebná řidičská oprávnění pro jejich řízení

DRUH	SPECIFIKACE	DALŠÍ PODMÍNKY	KATEGORIE	RZ.ř.	PŘEDEPSANÉ DOKLADY	PŘÍLBA	ZÁDRŽNÝ SYSTÉM	ŘIDIČSKÉ OPRAVNĚNÍ
Moped	do max. 45 km/h, elektro 45 km/h, do 50 cm ³ (spalovacího motoru)	-	LA/L1e	od 1.6.2001 ano	OP, ŘP, doklad o schválení tech. způsobilosti, doklad o poj. zák. odp.	ano	-	AM, A1, A*, A** B; B1 A1 (130) A/50, A (do 50 cm ³)
	do max. 45 km/h, elektro 45 km/h, do 50 cm ³ (spalovacího motoru)	-	LB/L2e	od 1.6.2001 ano	OP, ŘP, doklad o schválení tech. způsobilosti, doklad o poj. zák. odp.	ano	-	AM, A1, A*, A** B; B1 A1 (130) A/50, A (do 50 cm ³)
Moped lehká čtyřkolka	do max. 45 km/h, do 50 cm ³ (záahového motoru) jiný motor do 4 kW, do 350 kg	-	LB/L6e	od 1.6.2001 ano	OP, ŘP, doklad o schválení tech. způsobilosti, doklad o poj. zák. odp.	ano/ano	bez rámu a zádrž. systému / s rámem a zádrž. systémem	AM, A1, A*, A** B; B1 A1 (130) A/50, A (do 50 cm ³)
Motocykl	více než 45 km/h, do 50 cm ³	-						A1, A*, A** A1 (130) A/50, A (do 50 cm ³)
	více než 45 km/h, více než 50 cm ³	do 125 cm ³ nebo do 11 kW						A1, A*, A**
	více než 45 km/h, více než 50 cm ³	do 25 kW nebo s poměrem výkon/hmotnost do 0,16 kW/kg nad 25 kW nebo s poměrem výkon/hmotnost přes 0,16 kW/kg	L/C/L3e	ano	OP, ŘP, doklad o schválení tech. způsobilosti, doklad o poj. zák. odp.	ano	-	A*, A**
Motocykl se třemi koly nesouměrně ke střední rovině, s posturanním vozíkem	více než 45 km/h, více než 50 cm ³	do 125 cm ³ nebo do 11 kW						A**
	více než 45 km/h, více než 50 cm ³	do 25 kW nebo s poměrem výkon/hmotnost do 0,16 kW/kg	LD/L4e	ano	OP, ŘP, doklad o schválení tech. způsobilosti, doklad o poj. zák. odp.	ano/ano	bez rámu a zádrž. systému / s rámem a zádrž. systémem	A1, A*, A** A*, A**
	více než 45 km/h, více než 50 cm ³	nad 25 kW nebo s poměrem výkon/hmotnost přes 0,16 kW/kg						A**

Motocykl se třemi koly souměrně ke střední rovině, (tříkolky)	více než 45 km/h, více než 50 cm ³	do 550 kg	LE/L5e	ano	OP, RP, doklad o schválení tech. způsobilosti, doklad o poj. zák. odp...	ano/ne	bez rámu a zádrž. systému / s rámem a zádrž. systémem	B1, B
		nad 550 kg						B
Motocykl čtyřkolka	do max. 15 kW	do 550 kg	LE/L7e	ano	OP, RP, doklad o schválení tech. způsobilosti, doklad o poj. zák. odp.	ano/ne	bez rámu a zádrž. systému / s rámem a zádrž. systémem	B1, B
		nad 550 kg						B
Čtyřkolka speciální - nosič pracovního adaptéru	do max. 40 km/h	-	R (odvozeno od L)	ano	OP, RP, doklad o schválení tech. způsobilosti, doklad o poj. zák. odp.	ne	-	B; T
Sněžný skútr	-	-	LE	ano ^{*)}	OP, RP, doklad o schválení tech. způsobilosti, doklad o poj. zák. odp.	ano	-	A**
Motokolo	do 50 cm ³ , bez rozdílu pohonu; do 25 km/h, do max. 1 kW	-	LM	ne	OP, RP, doklad o schválení tech. způsobilosti, doklad o poj. zák. odp.	ano	-	AM, A1; A*, A** B, B1 A1 (150) A/50, A, (do 50 cm ³)
Jízdní kolo	do 50 cm ³ , bez rozdílu pohonu; do 25 km/h, do max. 1 kW	dodatečně namontovaný pomocný motor	Jízdní kolo	ne	Žádné	ne	-	žádné

Legenda :

A*	- řídičské oprávnění udělené osobě starší 18 let opravňující pouze k řízení motocyklů o výkonu do 25 kW s poměrem výkon/hmotnost nepřesahujícím 0,16 kW/kg nebo motocyklů s postranním vozíkem a s poměrem výkon/hmotnost nepřesahujícím 0,16 kW/kg
A**	- řídičské oprávnění udělené osobě starší 21 let opravňující k řízení motocyklů o výkonu nad 25 kW nebo s poměrem výkon/hmotnost přesahujícím 0,16 kW/kg nebo motocyklů s postranním vozíkem a s poměrem výkon/hmotnost přesahujícím 0,16 kW/kg
A1 (150)	- řídičské oprávnění s vyznačeným národním harmonizačním kódem opravňující k řízení malých motocyklů do objemu max. 50 cm ³ (užívá se při administrativním přepisu řídičského oprávnění M, A/50 a A (do 50 cm ³))
A/50	- řídičské oprávnění opravňující k řízení malých motocyklů do objemu max. 50 cm ³ (užívá se v doposud platných řídičských průkazech)
A (do 50 cm ³)	- řídičské oprávnění s vyznačeným omezením, opravňující k řízení malých motocyklů do objemu max. 50 cm ³ (užívá se v doposud platných řídičských průkazech)

Poznámka: Tabulka tvoří přílohu stanoviska zasláného dne 17.6.2009 na PP ČR, ŘSDP č.j.: 317/2009-160-OST/2

.....

Poznámka – doplnění:

V řádku 8 – ČTYŘKOLKA – speciální nosič pracovního adaptéru –kategorie R (odvozeno od L), doplnění: jsou ale vozidla, kdy k řízení bude postačovat řídičské oprávnění podskupiny **B1**, (§81 odst. 5 zákona č. 361/2000 Sb.)

Viz výpis z technického průkazu vozidla:

Druh vozidla: Čtyřkolka speciální – nosič pracovních adaptérů

Kategorie: R

Tovární značka: YAMAHA Typ: AH13W

Provozní hmotnost: **345 kg**

Největší technicky přípustná / povolená hmotnost: **470 kg**

Nejvyšší rychlost: 40 km/h

Technická způsobilost schválena dne 12.5.2005.

Seznam zákonů, vyhlášek a předpisů
vydaných ve Sbírce zákonů ČR, Úředním věstníku EU
a v ostatních rezortních předpisech
v období prosinec 2009 až březen 2010
související s činností učitele autoškoly a lektora školícího střediska
včetně podnikání v této činnosti

Sbírka zákonů:

ČÁSTKA 135

Zákon č. **420/2009 Sb.**, kterým se mění zákon č. 513/1991 Sb., obchodní zákoník, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony
(*změna zákona o podnikání na kapitálovém trhu, o nabídkách převzetí, o správních poplatcích, o občanském soudním řádu – účinnost první den prvního kalendářního měsíce následujícího po dni jeho vyhlášení – rozeslána 27.11.2009*)

ČÁSTKA 136

Vyhláška č. **424/2009 Sb.**, kterou se mění vyhláška Ministerstva průmyslu a obchodu č. 264/2000 Sb., o základních měřicích jednotkách a ostatních jednotkách a o jejich označování
(*Příloha obsahuje tabulku základních a ostatních měřicích jednotek a jejich označování – účinnost dnem 1.1.2010*)

ČÁSTKA 144

Vyhláška č. **450/2009 Sb.**, kterou se provádí zákon č. 526/1990 Sb., o cenách, ve znění pozdějších předpisů
(*V souvislosti s § 1-, Evidence a kalkulace ceny“ obsahuje příloha č. 1 –Struktura kalkulace ceny u zboží podléhající věcnému usměrňování cen, příloha č. 2 –Vzor přehledu o provedených cenových kontrolách – účinnost dnem vyhlášení – rozeslána 21.12.2009*)

ČÁSTKA 145

Nařízení vlády č. **452/2009 Sb.**, kterým se mění nařízení vlády č. 567/2006 Sb., o minimální mzdě, o nejnižších úrovních zaručené mzdy, o vymezení ztíženého pracovního prostředí a o výši příplatku ke mzdě za práci ve ztíženém pracovním prostředí, ve znění nařízení vlády č. 249/2007 Sb.
(*Účinnost dnem 1.1.2010*)

Vyhláška č. **459/2009 Sb.**, o stanovení výše základních sazeb zahraničního stravného pro rok 2010.
(*Příloha – seznam jednotlivých zemí, měny a jejich výše*)

ČÁSTKA 147

Vyhláška č. **462/2009 Sb.**, kterou se pro účely poskytování cestovních náhrad mění sazba základní náhrady za používání silničních motorových vozidel a stanoví průměrná cena pohonných hmot.
(Účinnost dnem 1.1.2010 – opis viz **AKTUÁLNĚ** ze dne 29.12.2009)

ČÁSTKA 153

Vyhláška č. **483/2009 Sb.**, kterou se mění vyhláška č. 527/2006 Sb., o užívání zpoplatněných pozemních komunikací a o změně vyhlášky Ministerstva dopravy a spojů č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů
(Účinnost dnem 1.1. 2010 – vyhláška stanovuje vzory kupónů, plošné řešení prvního a druhého dílu kupónu, strukturu, popis a způsob výpočtu nákladů a způsob stanovení sazeb mýtného. Příloha č.1 – vzory kupónů prokazujících zaplacení časového poplatku, příloha č. 2 – seznam pozemních komunikací, jejichž užití podléhá časovému poplatku, příloha č. 3 – seznam dálnic a rychlostních silnic, jejichž užití podléhá mýtnému, příloha č. 4 – seznam silnic I.třídy, jejichž užití podléhá mýtnému).

ČÁSTKA 155

Zákon č. **489/2009 Sb.**, kterým se mění zákon č. 235/2004 Sb., o dani z přidané hodnoty, ve znění pozdějších předpisů
(Účinnost dnem 1.1.2010)

ČÁSTKA 8

Nařízení vlády č. **26/2010 Sb.**, kterým se mění nařízení vlády č. 484/2006 Sb., o výši časových poplatků a o výši sazeb mýtného za užívání určených pozemních komunikací, ve znění pozdějších předpisů
(Účinnost dnem 1.2.2010 – příloha č.1 – sazby mýtného pro dálnice a rychlostní silnice, příloha č. 2 – sazby mýtného pro silnice I.třídy)- viz **OPIS**

ČÁSTKA 11

Nařízení vlády č. **33/2010 Sb.**, kterým se mění nařízení vlády č. 142/1994 Sb., kterým se stanoví výše úroků z prodlení a poplatku z prodlení podle občanského zákoníku, ve znění nařízení vlády č. 163/2005 Sb.
(Účinnost dnem 1. července 2010)

ČÁSTKA 12

Zákon č. **36/2010 Sb.**, - úplné znění zákona č. 235/2004 Sb., o dani z přidané hodnoty, jak vyplývá z pozdějších změn
(původní znění zákona bylo již 22 krát změněno a doplňováno)

ČÁSTKA 14

Vyhláška č. **39/2010 Sb.**, kterou se mění vyhláška č. 522/2006 Sb., o státním odborném dozoru a kontrolách v silniční dopravě.

(Účinnost patnáctý den kalendářního měsíce následujícího po dni jejího vyhlášení – rozeslána 11.února 2010. Nově se do vyhlášky zapracovávají předpisy Evropských společenství 2009/4/ES, 2009/5/ES a 2009/810/ES, týkajících se zejména protiopatření na předcházení a odhalování manipulace se záznamy tachografů a úprava předcházejících směrnic. Přílohy obsahují tabulky: příloha č. 2 – porušení povinnosti zahraničními dopravci na území České republiky a uložené sankce; příloha č. 3 silniční kontroly – počet vozidel zastavených za účelem kontroly podle typu silnice a země registrace vozidla, z toho se závadou; počet zkontrolovaných řidičů na silnicích podle země registrace vozidla a hlavního druhu přepravy, z toho se závadou; počet pracovních dnů řidičů zkontrolovaných na silnicích podle hlavního druhu přepravy a země registrace vozidla, z toho se závadou; počet zkontrolovaných vozidel podle typu tachometru; počet zkontrolovaných zahraničních dopravců provozujících kabotáž; kontrola přepravy nebezpečných věcí; porušení-počet a druh porušení zjištěných na silnicích; kontrola v provozovnách dopravců – počet zkontrolovaných řidičů a počet zkontrolovaných pracovních dnů řidičů v provozovnách dopravců, z toho se závadou; porušení-počet a druh zjištěných porušení v provozovnách dopravců; počet zkontrolovaných dopravců a řidičů podle velikosti vozového parku dopravce; kontroly přepravy nebezpečných věcí; příloha č. 5 – opatření učiněná vůči tuzemským dopravcům, kteří porušili povinnosti v jiných členských státech; příloha č. 8 – skupiny porušení nařízení (ES) č. 561/2006; skupiny porušení nařízení (EHS) č. 3821/85).

ČÁSTKA 16

Zákon č. 43/2010 Sb., - úplné znění zákona č. 155/1995 Sb., o důchodovém pojištění, jak vyplývá z pozdějších změn
(původní znění zákona bylo již 43 krát změněno a doplňováno)

ČÁSTKA 19

Vyhláška č. 54/2010 Sb., kterou se mění vyhláška č. 352/2008 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady z autovraků, vybraných autovraků, o způsobu vedení a jejich evidence odpadů vznikajících v zařízeních ke sběru a zpracování autovraků a o informačním systému sledování toků vybraných autovraků (o podrobnostech nakládání s autovraky)
(Účinnost dnem vyhlášení - rozeslána 25.února 2010 – příloha č. 3 – vzor tiskopisu „Potvrzení o převzetí autovraku do zařízení ke sběru autovraků“ s podrobným popisem jeho vyplnění).

ČÁSTKA 25

Nařízení vlády č. 68/2010 Sb., kterým se mění nařízení vlády č. 361/2007 Sb., kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví při práci
(Toto nařízení nabývá účinnosti prvním dnem kalendářního měsíce následujícího po dni jeho vyhlášení – rozeslána 19.března 2010)

Sbírka mezinárodních smluv ČR:

ČÁSTKA 12

Sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. **28/2010 Sb.m.s.**, kterým se vyhláší **úplné znění Dohody o mezinárodních přepravách zkazitelných potravin** a o specializovaných prostředcích určených pro tyto přepravy (ATP)

Nahrazuje sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 61/1983 Sb., č. 54/1998 Sb., č. 92/2000 Sb.m.s. a č. 64/2004 Sb.m.s.

Návrhy změn a doplňků Dohody ATP a jejích příloh vstoupily v platnost podle článku 18 odst. 6 Dohody dne 6.prosince 2009 a tímto datem vstoupily v platnost i pro Českou republiku.

Úřední věstník Evropské unie:

L 330 ze dne 16.12.2009

Rozhodnutí komise ze dne 14.prosince 2009, kterým se mění rozhodnutí 2007/230/ES o formuláři o předpisech v sociální oblasti týkajících se činností v silniční dopravě.

(Vzor nového tiskopisu – potvrzení o činnostech nařízení (ES) č. 561/2006, nebo AETR – publikováno v rubrice AKTUÁLNĚ ze dne 20.ledna 2010.

L 339 ze dne 22.12.2009

Nařízení Komise (EU) č. 1266/2009 ze dne 16.prosince 2009, který se podesáté přizpůsobuje technickému pokroku nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovém zařízení v silniční dopravě.

L 342 ze dne 22.12.2009

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1222/2009 ze dne 25.listopadu 2009 o označování pneumatik s ohledem na palivovou účinnost a jiné důležité parametry.

AUTOKLUB ČR – Tiskový servis – Informace pro motoristy a novináře:

17.2.2010 – Přehled předpisů upravujících silniční provoz v ČR podle právního stavu ke dni 1.února 2010.

OPIS:

**NAŘÍZENÍ VLÁDY č. 26/2010 Sb.,
kterým se mění nařízení vlády č. 484/2006 Sb., o výši časových
poplatků a o výši sazeb mýtného za užívání určených pozemních
komunikací, ve znění pozdějších předpisů**

Vláda nařizuje podle § 46 odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění zákona č. 102/2000 Sb., zákona č. 80/2006 Sb. a zákona č. 347/2009 Sb.:

Čl. I

Přílohy č. 1 a 2 k nařízení vlády č. 484/2006 Sb., o výši časových poplatků a o výši sazeb mýtného za užívání určených pozemních komunikací, znějí:

„Příloha č.1 k nařízení vlády č. 484/2006 Sb.

Sazby mýtného pro dálnice a rychlostní silnice

a) v pátek od 15,00 hod. do 21,00 hod. včetně

Tabulka mýtných sazeb (Kč/km)					
Emisní třída do Euro II			Emisní třída Euro III a vyšší		
Počet náprav					
2	3	4 a více	2	3	4 a více
2,87	5,55	8,10	2,12	4,35	6,30

b) pro ostatní dobu v týdnu

Tabulka mýtných sazeb (Kč/km)					
Emisní třída do Euro II			Emisní třída Euro III a vyšší		
Počet náprav					
2	3	4 a více	2	3	4 a více
2,26	3,63	5,30	1,67	2,85	4,12

Sazby mýtného pro silnice I.třídy

a) v pátek od 15,00 hod. do 21,00 hod. včetně

Tabulka mýtných sazeb (Kč/km)					
Emisní třída do Euro II			Emisní třída Euro III a vyšší		
Počet náprav					
2	3	4 a více	2	3	4 a více
1,37	2,70	3,90	1,00	2,10	3,00

b) pro ostatní dobu v týdnu

Tabulka mýtných sazeb (Kč/km)					
Emisní třída do Euro II			Emisní třída Euro III a vyšší		
Počet náprav					
2	3	4 a více	2	3	4 a více
1,08	1,77	2,55	0,79	1,37	1,96

Čl. II**Účinnost**

Toto nařízení nabývá účinnosti dnem 1. února 2010.

Předseda vlády: Ing. Fischer, CSc, v.r. Ministr dopravy: Ing. Slamečka, MBA, v.r.

BEZPEČNOST PRÁCE

Informace – dotazy – stanoviska převzaty z BOZP info.cz

Místní provozně bezpečnostní předpis pro autodopravu.

Dotaz:

Máme ve firmě deset vozů Škoda Fabia. Jezdí s nimi řidiči „referenti“. Musíme mít ve firmě zpracovaný místní provozní řád autodopravy?

Odpověď:

Doporučuji, abyste jej měli zpracován. V daném případě se jedná o tzv. organizaci práce a pracovních postupů ve smyslu ustanovení § 5 zákona č. 309/2006 Sb., o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, které zejména ukládá zaměstnavateli povinnost organizovat práci a stanovit pracovní postupy tak, aby byly dodržovány zásady bezpečného chování na pracovišti. Z tohoto ustanovení bezprostředně tedy povinnost vydat místní provozně bezpečnostní předpis nevyplývá.

Nicméně nařízení vlády č. 168/2002 Sb., kterým se stanoví způsob organizace práce a pracovních postupů, které je zaměstnavatel povinen zajistit při provozování dopravy dopravními prostředky, které je jedním z prováděcích nařízení k citovanému ustanovení a které bylo vydáno ještě za platnosti starého zákoníku práce místní provozně bezpečnostní předpis zmiňuje. Toto nařízení totiž zejména stanoví, že zaměstnavatel při provozování dopravy dopravními prostředky organizuje práci zaměstnanců v souladu s tímto nařízením, se zvláštními právními předpisy, návodem dodaným výrobcem pro provoz a používání dopravních prostředků a místním provozním předpisem vydaným zaměstnavatelem, kterým se stanoví pracovní a technologické postupy pro bezpečné provozování dopravy, bezpečnost provádění jednotlivých pracovních operací s ohledem na zvláštnosti pracoviště a pracovní prostředí, na možné ohrožení zaměstnanců povětrnostní situací a na pravidla dorozumívání mezi zaměstnanci při pracovních operacích.

Místní provozně bezpečnostní předpis by pak měl upravovat otázky, které jsou zmíněny v příloze č. 1 – Požadavky na způsob práce a pracovních postupů, které je zaměstnavatel povinen zajistit při provozování silniční dopravy. Zde uvedené požadavky totiž nejsou obsaženy v žádném jiném obecně závazném právním předpise týkajícím se silniční dopravy (které zaměstnanec zná z titulu, že je držitel řidičského oprávnění) a nelze tudíž a priori předpokládat, že je zaměstnanec – řidič referentského vozidla – bude respektovat. Zaměstnavatel si z nich však musí vybrat to, co se pro jeho potřeby hodí (nebude např. upravovat nakládku hořlavých látek, když neodpovídá jeho zaměření) a hlavně by měl při jeho zpracování vycházet z prevence rizik, např. vyhodnotit si pracovní úrazy řidičů referentských vozidel a na to se v místně provozně bezpečnostním předpise zaměřit.

Jeho zpracování Vám doporučuji nejen proto, že tak důsledně vyžadují orgány inspekce práce a jeho nezpracování hodnotí pokutami, ale také proto, aby se zaměstnavatel chránil, protože ne všechny otázky týkající se bezpečnosti v dopravě proberete se zaměstnanci na školení. Otázky týkající se parkování vozidel, jejich oprav, údržby, ale i další musí být dány písemně a zaměstnanec musí být s místně bezpečnostním předpisem řádně seznámen, aby

např. v případě, kdy zaměstnanec zaparkuje vozidlo doma a vznikne na něm škoda, nemohl tvrdit, že se domníval, že nemusí parkovat vozidlo v areálu zaměstnavatele apod.

Bezpečnostní přestávky řidičů

Dotaz:

Jsem řidič z povolání skupiny C. Za jak dlouho musím udělat bezpečnostní přestávku, když jezdím 10 minut, potom 10 minut vykládám zboží a takhle to jde pořád dokola 8 hodin.

Odpověď:

Podle ustanovení § 5 zákona č. 309/2006 Sb., o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, ve znění pozdějších předpisů, platí kromě jiného, že zaměstnavatel je povinen organizovat práci a stanovit pracovní postupy tak, aby byly dodržovány zásady bezpečného chování na pracovišti a aby zaměstnanci nevykonávali činnosti jednotvárné a jednostranně zatěžující organismus. Nelze-li je vyloučit, musí být přerušovány bezpečnostními přestávkami; v případech stanovených zvláštními právními předpisy musí být doba výkonu takové činnosti v rámci pracovní doby časově omezena.

Tímto zvláštním předpisem je nařízení vlády č. 168/2002 Sb., kterým se stanoví způsob organizace práce a pracovních postupů, které je zaměstnavatel povinen zajistit při provozování dopravy dopravními prostředky. Toto nařízení stanoví požadavky na způsob organizace práce a pracovních postupů, které je zaměstnavatel povinen zajistit při provozování dopravy dopravními prostředky. V přílohách k tomuto nařízení vlády jsou pak stanoveny další požadavky na způsob organizace práce a pracovních postupů, které je zaměstnavatel povinen zajistit při provozování silniční dopravy, při provozování vnitrozemské plavby, při provozování letecké dopravy a při provozování dráhy, drážní dopravy a dráhy průmyslové. Vás se samozřejmě týká příloha č. 1 Další požadavky na způsob organizace práce a pracovních postupů, které je zaměstnavatel povinen zajistit při provozování silniční dopravy a zde je výslovně stanoveno

„U zaměstnance, který řídí dopravní prostředek a na kterého se nevztahuje zvláštní právní předpis, je zaměstnavatel povinen zajistit, aby

- a) nepřekročil maximální dobu řízení, která činí 4,5 hodiny; za dobu řízení se považuje i přerušení řízení na dobu kratší než 15 minut. Nejpozději po uplynutí maximální doby řízení musí být řízení přerušeno bezpečnostní přestávkou v trvání nejméně 30 minut, nenásleduje-li nepřetržitý odpočinek mezi dvěma směnami nebo nepřetržitý odpočinek v týdnu. Bezpečnostní přestávka může být rozdělena do dvou částí v trvání nejméně 15 minut zařazených do doby řízení,
- b) během bezpečnostní přestávky nevykonával žádnou činnost vyplývající z jeho pracovních povinností, kromě dozoru na vozidlo a jeho náklad. Bezpečnostní přestávky na jídlo a oddech se mohou slučovat; přestávky se neposkytují na začátku a na konci pracovní doby,
- c) vedl v listinné formě nebo technickým zařízením denní evidenci o době řízení dopravního prostředku a o čerpání bezpečnostních přestávek.“

Z toho tedy pro Vás (protože Vy jste řidič, na kterého se nevztahují zvláštní předpisy jako např. zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě ve znění pozdějších předpisů), vyplývá, že musíte mít po 4,5 hodinách řízení bezpečnostní přestávku v trvání nejméně 30 minut, protože přerušení kratší 15 minut se nepočítá za přerušení řízení. Doba této přestávky se Vám ve smyslu § 89 zákoníku práce započítává do pracovní doby.

Zdravotní preventivní prohlídky řidičů „referentů“ a omezení doby platnosti prohlídky

Dotaz:

V jaké lhůtě se má opakovat preventivní lékařská prohlídka u zaměstnanců, kteří řídí při výkonu povolání tzv. referentské vozidlo. Má na to vliv i četnost použití vozidla (každodenně nebo příležitostně 1x za měsíc)? Lze omezit zpětně lhůtu platnosti lékařské prohlídky? Před dvěma lety vystavena s platností na 5 let, nyní je snaha omezit platnost směrnici na 2 roky.

Odpověď:

Zákon na tuto otázku odpověď nedává. Jak jsme již několikrát na našem serveru vykládali, spadá tato otázka do oblasti prevence rizik, kterou musí zaměstnavatel provádět sám, podle svých podmínek. Zákoník práce říká, že zaměstnavatel plně odpovídá za BOZP a od toho se odvíjí i jeho odpovědnost za stanovení četnosti preventivních lékařských prohlídek u zaměstnanců, kteří řídí „referentská“ motorová vozidla.

Směrnice Ministerstva zdravotnictví ČR o posuzování zdravotní způsobilosti k práci ve znění směrnic ministerstva zdravotnictví ČSR č. 17/1970 Věstníku MZd ČSR, o změnách v posuzování zdravotní způsobilosti k práci ze dne 21.května 1970 PP-265-20.11.67, ve znění pozdějších předpisů, zná pouze kategorii „Prohlídky pracujících, jejichž činnost může ohrozit zdraví spolupracovníků nebo obyvatelstva“. Zde se hovoří o tom, že preventivní prohlídky a posuzování zdravotní způsobilosti pracujících obsluhujících stavební stroje se řídí obdobně podle ustanovení platných pro řidiče z povolání; prohlídky jsou povinné u pracujících obsluhujících dozéry a kolové traktory nad 50 k, pásové dozéry a traktory, speciální tahače stavebních mechanismů, lopatová pásová rypadla, automobilová a kolová korečková rypadla, kolečková hlubidla, drenážní frézy a rýhovače, nakládací a vykládací stroje nad 35 k, autogrejdry, grejdelevátory, motorové skrejpry, skrejpry s pásovým tahačem, truboukladčičky, silniční válce, úzkorozchodné lokomotivy pro přenosné dráhy, speciální motorové sněhové stroje, kompresory s provozním tlakem nad 5 atm. a nad 300 m³/hod. a dále stavební stroje, které stanoví Ministerstvo stavebnictví v dohodě s Ministerstvem zdravotnictví. Periodické prohlídky se konají každé tři roky. Směrnice nabyla účinnosti v roce 1968, od té doby se obrovským způsobem změnilы podmínky provozu na našich silnicích a proto je třeba ji pokládat za pouhý návod. Druhým návodem Vám může být zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změně některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, který v § 87 stanoví, že držitel řidičského oprávnění, který není osobou uvedenou v odstavci 1, je povinen se podrobit pravidelné lékařské prohlídce nejdříve šest měsíců před dovršením 60, 65, 68 let věku a nejpozději v den dovršení stanoveného věku, po dovršení 68 let věku pak každé dva roky. Proto bych hledala nějakou střední cestu, asi pravidelné prohlídky zaměstnanců, kteří řídí referentská vozidla, každé dva roky.

Platnost prohlídky omezena zpětně být nemůže, ale zaměstnavatel může stanovit, že od toho a toho data se zaměstnanci vykonávající ty a ty práce musí podrobovat prohlídkám každé dva roky. Je to výhradně odpovědnost zaměstnavatele a ten si v tomto ohledu na základě provedené prevence rizik může diktovat, co chce. Jinak by také vnitřní předpis zaměstnavatele, kterým nově upraví četnost lékařských preventivních prohlídek, měl stanovit, které prohlídky vydané před účinností předpisu uznává a kteří zaměstnanci se musí prohlídce podrobit znovu. Stanovit četnost prohlídek je právo zaměstnavatele, protože on odpovídá za BOZP a podrobit se prohlídkám je podle zákoníku práce povinnost zaměstnance.

KONTROLNÍ TESTOVÉ OTÁZKY

pro pravidelné školení řidičů (PPZŘ) (zpracované z aktuálních informací)

- 1. Poplatek při první přeregistraci vozidla nesplňujícího minimální emisní hodnoty EURO 3 platí**
 - a) žadatel o registraci použitého silničního motorového vozidla
 - b) prodávající použitého silničního motorového vozidla
 - c) zprostředkovatel prodeje

- 2. Při první registraci nebo první přeregistraci vozidla, které nesplňuje podmínky emisních hodnot minimálně EURO 1 nebo EURO 2 se platí poplatek ve výši**
 - a) 3 000 Kč
 - b) 5 000 Kč
 - c) 10 000 Kč

- 3. Neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku při dopravní nehodě na níž měl účast, může být potrestáno**
 - a) odnětím svobody až na 2 roky
 - b) odnětím svobody až na 1 rok nebo zákazem činnosti
 - c) odnětím svobody až na 5 let nebo zákazem činnosti

- 4. Při zániku pojištění na povinné ručení k vozidlu má vlastník vozidla povinnost uzavřít nové pojištění nebo odevzdat registrační značku a osvědčení o registraci do**
 - a) 21 dnů
 - b) 14 dnů
 - c) jednoho měsíce

- 5. K přepravě zvířat mohou být použity dopravní prostředky**
 - a) pouze které byly při technické prohlídce vozidla schváleny pro přepravu zvířat
 - b) které jsou dobře čistitelné, dezinfikovatelné a větratelné a mají nekluznou podlahu včetně dostatečného prostoru pro přepravu zvířat v přirozené poloze a mají být označeny symbolem upozorňujícím na přítomnost zvířat
 - c) určené provozovatelem vozidla, označené jako přeprava nebezpečného zboží, jiné podmínky nejsou žádným předpisem stanoveny

6. Pojištěný je povinen v případě dopravní nehody nepodléhající oznámení Policii České republiky podle zákona upravujícího provoz na pozemních komunikacích

- a) do jednoho měsíce předložit pojistiteli společný záznam o dopravní nehodě
- b) do 14 dní předložit pojistiteli společný záznam o dopravní nehodě
- c) bez zbytečného odkladu předložit pojistiteli společný záznam o dopravní nehodě

7. Maximální doba zákazu činnosti uložená soudem (např. zákaz řízení motorových vozidel), dopustil-li se pachatel trestného činu v souvislosti s touto činností, je

- a) 2 roky
- b) 5 let
- c) 10 let

8. Pokud zaměstnanec odmítne účast na školení o právních a ostatních předpisech k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci

- a) jedná se o porušení pracovní kázně
- b) zaměstnanec se školení nemusí účastnit, je dobrovolné
- c) zaměstnanec, je-li řidičem se takového školení již nemusí účastnit, je školen jako řidič

9. Náklady kontrolního vážení vozidel a souprav v případě překročení hmotnosti (nikoliv přestupek řidiče) hradí

- a) řidič vozidla
- b) provozovatel vozidla
- c) stát

10. Od 1. února 2010 se u nás zvyšuje mýtné

- a) v pondělí od 15 do 21 hodin
- b) v pátek od 15 do 21 hodin
- c) v sobotu od 7 do 15 hodin

11. Při nepředložení dokladu o pojištění vozidla (zelené karty) policistovi při silniční kontrole je sankce pro řidiče

- a) 1 500 Kč až 3 000 Kč, v blokovém řízení 1 500 Kč
- b) 1 000 Kč, v blokovém řízení 500 Kč
- c) o výši sankce rozhoduje policista

12. Červené směrové sloupky se umísťují

- a) v místech a úsecích se zvýšeným nebezpečím náledí
- b) v místech zvýšeného počtu dopravních nehod
- c) v místech připojení účelové pozemní komunikace

13. Je-li v Maďarsku v obci povolená rychlost vyšší než 50 km/h

- a) platí pro všechna vozidla
- b) platí pouze pro vozidla do 3,5 t největší povolené hmotnosti
- c) platí pouze pro osobní automobily a autobusy

14. Řidiči, kterému bylo odňato řidičské oprávnění a přesto řídí motorové vozidlo (maření výkonu úředního rozhodnutí) bude potrestán odnětím svobody maximálně na

- a) jeden rok
- b) tři roky
- c) pět let

15. Modrá dopravní značka s nápisem TRUCPARK (IJ 17a) se užíje na dálnicích a silnicích pro motorová vozidla a informuje

- a) řidiče nákladních vozidel o komplexně obsluženém zařízení pro nákladní vozidla
- b) pouze řidiče autobusů o místě pro bezpečnostní přestávku
- c) všechny řidiče o možnosti občerstvení

16. Na Slovensku, řidič autobusu přepravujícího děti nebo osoby se zdravotním postižením je povinen při jejich nástupu nebo výstupu

- a) vystoupit z vozidla a usměrňovat provoz ostatních vozidel
- b) použít výstražnou funkci směrových světel
- c) pomáhat těmto osobám při nástupu a výstupu z autobusu

17. V Rumunsku může být za některé dopravní přestupky mimo peněžní pokuty i zadržen řidičský průkaz. Zákaz řízení

- a) platí okamžitě od doby zadržení řidičského průkazu
- b) platí až po uplynutí 15 dnů od zadržení řidičského průkazu. Do té doby může řidič na základě vydaného potvrzení řídit vozidlo pouze na území Rumunska
- c) platí až do uplynutí 7 dnů od zadržení řidičského průkazu. Na základě vydaného potvrzení může vycestovat i mimo území Rumunska

18. U jednorázové mezinárodní příležitostné osobní přepravy s platností od 1.ledna 2014 v období, kdy řízení vozidla probíhá mezi 22,00 až 06,00 hodin a nebudou ve vozidle dva řidiči, pak pro řidiče je maximální doba řízení v této době

- a) 2 hodiny
- b) 3 hodiny
- c) 4 hodiny

19. Na Slovensku do povinné výbavy vozidla patří bezpečnostní reflexní oděv (např. vesta mimo zelené barvy, která je určena pro Policii), která musí být

- a) umístěna v dosahu sedadla řidiče
- b) umístěna v kabině řidiče bez určení místa
- c) její umístění ve vozidle není stanoveno

20. U jednorázové mezinárodní příležitostné osobní přepravy podle nařízení (ES) č. 561/2006 ve znění jeho doplnění, lze odložit týdenní dobu odpočinku až po 12 po sobě jdoucích 24 hodinových časových úsecích následujících po předchozí řádné týdenní době odpočinku za předpokladu, že

- a) doprava trvá nepřetržitě nejméně 24 hodin v členském státě nebo třetí zemi, na kterou se vztahuje toto nařízení a která není zemí, kde byla doprava zahájena
- b) doprava trvá nepřetržitě nejméně 12 hodin v členském státě nebo třetí zemi na kterou se vztahuje toto nařízení a včetně země, kde byla doprava zahájena
- c) doprava trvá nepřetržitě nejméně 8 hodin v členském státě nebo třetí zemi, na kterou se vztahuje toto nařízení a která není zemí, kde byla doprava zahájena

ODPOVĚDI:

1A, 2C, 3C, 4B, 5B, 6C, 7C, 8A, 9B, 10B, 11A, 12C, 13B, 14B, 15A, 16B, 17B, 18B, 19A, 20A

Aktuální informace vychází z obsahu zveřejněném v Metodickém zpravodaji autoškol v roce 2009.

TECHNICKÉ INFORMACE

STATISTIKA POČTU REGISTROVANÝCH VOZIDEL k 31.12.2009 v ČR

VOZIDLA:	POČET:	Průměrný věk:
Osobní automobily	4,435.052	13,65
Autobusy	19.943	14,19
Nákladní automobily	684.920	10,18
z toho N1	490.778	7,89
N2	94.650	18,69
N3	99.492	13,38
Motocykly	903.346	31,88
Traktory	151.353	28,84
Přípojná vozidla	924.710	21,13
z toho O1	627.009	19,33
O2	91.297	16,75
O3	84.223	34,38
O4	77.151	15,08
jiná	45.030	-

(Zdroj: www.autosap.cz)**OCTAVIA – nový motor:**

Řadu benzinových motorů v modelu Škoda Octavia doplní čtyřválec 1,2 TSI/77 kW s přímým vstřikováním a přeplňováním turbodmychadlem, známý z modelu Yeti. Díky vysokému výkonu a maximu točivého momentu 175 Nm v rozmezí otáček 1550 – 4100 je to velmi pružná pohonná jednotka ideální jak do města, tak pro dálniční provoz. Motor bude volitelně k dispozici se šestistupňovou manuální převodovkou, nebo také ve verzi se sedmistupňovou automatickou převodovkou DSG.

Moderní motor sleduje trend downsizing; menší objem s vysokým výkonem. Umožňuje tak spojit úspornost a ohleduplnost k životnímu prostředí s přesvědčivými jízdními vlastnostmi. Octavia 1,2 TSI s kombinovanou spotřebou 5,7 l/100 km plní normu Euro5 a je nejúspornější benzinovou motorizací modelové řady Octavia. Díky nízkým emisním hodnotám (134 g CO₂/km) významně přispívá ke snižování emisních průměru vozů Škoda.

Je to vyspělá pohonná jednotka úsporného a ekologického provozu nabízející i výborné jízdní vlastnosti vozidla.

(Zdroj: Škoda Mobil)

ELEKTRICKÁ PARKOVACÍ BRZDA

EPB neboli Elektrická Parkovací Brzda se začíná stále více prosazovat i ve vozech střední a nižší střední třídy. Rozdíl oproti klasické zadní kotoučové brzdě je patrný již z názvu. Systém ruční brzdy není čistě mechanický, nýbrž elektromechanický. Hnací silou mechanismu brzdy není pohyb lana, nýbrž chod elektromotoru, který je integrovanou součástí sestavy brzdy.



Elektrická parkovací brzda z produkce TRW Lucas Varity.

EPB má řadu výhod. V prostoru kolem řidiče zmizí klasická páka ruční brzdy a lanovody, které vedly k zadní nápravě. Vše je nahrazeno tlačítkem buď na palubní desce nebo na středovém tunelu. V součtu je EPB lehčí než výkonově odpovídající klasická kotoučová brzda. Díky použití elektromotoru je možné dosáhnout vyšší svěrné síly. Řídící jednotku EPB je možné propojit s jednotkou ESP a zlepšit tak možnosti těchto dvou systémů. Rozšiřují se tím funkce, které brzdy mohou nabídnout. Kromě brzdění a funkce ruční brzdy je nově brzdový systém schopen nabídnout pomoc při rozjezdu (nedojde k couvnutí při rozjezdu do kopce a k odbrzdění dojde až na základě signálu od motoru/spojky/plynu), automatickou aktivaci brzdy při vytažení klíče ze zapalování nebo otevření řidičových dveří, možnost zatažení brzdy redukovanou silou při parkování na rovině (prodloužení životnosti) a kontrolu svěrné síly s případným dotažením v případě přehřátých kotoučů a destiček.

Několik nevýhod spočívá ve vyšší ceně (ale vývoj technologie a rostoucí počet kusů cenu snižuje), velikosti – EPB vyžaduje víc místa uvnitř ráfku a v nutnosti použít kvalitnější brzdové destičky, které lépe odolávají vyšším svěrným silám. Celkově ale výhody EPB převyšují její nevýhody a tak se v budoucnu budeme stále častěji setkávat s EPB než s klasickou ruční brzdou.

(Zdroj: www.autosap.cz)

Mezinárodní silniční doprava – aktuality.

Legislativa pro bezpečnostní pásy a zadržné systémy v zahraničí a jejich povinné užívání:

Stát:	Přední bezpečnostní pásy -PBP	Zadní bezpečnostní pásy- ZBP	Dětské zadržné systémy- DZS
BELGIE	od roku 1975	od roku 1991	od roku 1996
DÁNSKO	od roku 1976	od roku 1990 je-li jimi vozidlo vybaveno	do 3 let pouze DZS-1992, od 3 do 7 let buď BP nebo DZS-1990
FINSKO	od roku 1975	od r.1987	na předním sedadle od r. 1982, na zadním sedadle od r. 1987 – děti do 12 let a výšky 1,5m
FRANCIE	od r. 1973 v extravilánu od roku 1979 všude	od r. 1979	d roku 1992 – děti do 10 let
IRSKO	od roku 1979	od roku 1993	od roku 1993
ITÁLIE	od roku 1989	od roku 1990	od roku 1992
LUCEMBURSKO	od roku 1971	od roku 1993	od roku 1993
NĚMECKO	od roku 1976	od roku 1984	od roku 1993 – děti do 12 let a výšky 1,5m
NIZOZEMÍ	od roku 1975 -je-li k dispozici	od roku 1992 – je-li k dispozici	od roku 1992 – do 12 let a 1,5 m na předním sedadle vždy, od 3 do 12 let na zadním sedadle nebo ZBP, do 3 let vždy.
PORTUGALSKO	od r. 1977 extravilán od roku 1993 všude	od roku 1994 – jsou-li k dispozici	od roku 1995
RAKOUSKO	od roku 1976	od roku 1984	od roku 1994 –do 12 let a 1,5 m výšky
ŘECKO	od roku 1979	registrovaných od roku 1993	děti do 12 let
ŠPANĚLSKO	od r.1975 extravilán od r. 1992 - všude	od roku 1992 – jsou-li k dispozici	od roku 1992 – děti do 12 let
ŠVÉDSKO	od roku 1975	od roku 1986	od roku 1988
VELKÁ BRITÁNIE	od roku 1983	od roku 1989-děti do 14 let, od r. 1991- všichni	od r.1989- do 14 let od r.1993 – děti do 3 let na předních sedadlech

(Zdroj: www.czrso.cz)

Několik poznámek k souběhu deliktů z hlediska zaznamenávání bodů v bodovém hodnocení řidičů

JUDr. Jan Kněžínek, Ph.D.*)

1. Úvod

V současné době se jedním z témat právní úpravy bodového hodnocení řidičů, jimž je věnována obšírnější diskuze, stala úprava zaznamenávání bodů v případě souběhu více přestupků projednávaných v témže řízení, popřípadě otázky přestupků, u nichž je s ohledem na povahu deliktu souběh vyloučen, tedy případů deliktů pokračujících, trvajících a hromadných. Stalo se tak i v reakci na rozsudek Krajského soudu v Ústí nad Labem ze dne 16. prosince 2009, č.j. 15 Ca 86/2009, jímž krajský soud rozhodnul o tom, že opakované nerespektování bezpečnostních přestávek, resp. doby řízení a doby odpočinku,¹ může být za určitých okolností jediným skutkem, kdy se body v bodovém hodnocení nesčítají. Na tuto skutečnost jsem ostatně již dříve častokrát poukazyval především v rámci svých seminářů k problematice bodového hodnocení.

Základním východiskem pro posouzení této otázky je právní úprava obsažená v § 123c odst. 2 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění zákona č. 411/2005 Sb., kde je stanoveno: „*Dopustil-li se řidič jedním skutkem více přestupků nebo trestných činů, spáchaných jedním jednáním zařazeným do bodového hodnocení, zaznamená příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností počet bodů stanovených pro nejzávažnější z nich.*“

2. Souběh přestupků, pokračování v přestupku a trestněprávní principy

Předem je třeba uvést, že ve vztahu k výkladu výše citovaného ustanovení § 123c odst. 2 zákona o silničním provozu se dostupná odborná literatura v podstatě shoduje v tom, že zatímco v případě vícečinného souběhu (též tzv. kolize reálná) přestupků se body v bodovém hodnocení na základě rozhodnutí vydaného ve společném řízení sčítají, v případě souběhu jednočinného (tzv. kolize ideální) je třeba důsledně vyjít z textu § 123c odst. 2 zákona o silničním provozu a body v takovém případě sečíst nelze.² Rovněž důvodová zpráva k zákonu č. 411/2005 Sb., jímž byl bodový systém do zákona o silničním provozu s účinností od 1. července 2006 doplněn, uvádí, že daná úprava „*v souladu s obecnými právními*

*) Tento článek vyjadřuje výlučně osobní názory autora.

Tento článek je zpracován ke dni 22. ledna 2010.

¹ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 ze dne 15. března 2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85.

² Viz Bušta P. – Kněžínek J. – Seidl A.: Zákon o silničním provozu s komentářem a předpisy související, Praha: Lenka Buštová – Venice Music Production, 2006, s. 147; Kovalčíková D. – Štandera J.: Zákon o provozu na pozemních komunikacích – Komentář, Praha: C.H.Beck, 2007, s. 351; Kučerová H.: Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou, Praha: Leges, 2008, s. 421.

zvyklostmi stanoví úhrnnou výši počtu zaznamenaných bodů, a to podle počtu stanoveného pro přestupek s nejvyšším počtem bodů“.³

Také nemůže být sporu o tom, že se na oblast správního trestání vztahují zásady obecného trestního práva, a to jak v hmotněprávní, tak i v procesní rovině. Tuzemská soudní judikatura dlouhodobě potvrzuje, že na řízení o správních deliktech a na jejich právní kvalifikaci, včetně právního posouzení souvisejících otázek, se uplatňují zásady trestního práva, a to jak trestního práva hmotného, tak i trestního práva procesního. Tím se soudní praxe v podstatě shoduje s obecnými doktrinárními názory, vyjádřenými prakticky ve všech tuzemských dostupných odborných publikacích, jež alespoň okrajově pojednávají o problematice správního trestání. Uvedený výklad je též plně v souladu s konstantní judikaturou Evropského soudu pro lidská práva, která stíhání pro správní delikt považuje „obvinění trestní povahy“.⁴

Například ve svém rozsudku ze dne 31. května 2007, č.j. 8 As 17/2007-135, www.nssoud.cz, publikovaném pod č. 1338/2007 Sb. NSS, uvedl Nejvyšší správní soud následující: „*Trestnost správních deliktů se řídí obdobnými principy jako trestnost trestných činů. Je proto např. vyloučen souběh správních deliktů tam, kde se jedná o pokračující, hromadný nebo trvající delikt ...*“ Navázal přitom na svá předchozí rozhodnutí – viz například č. 565/2005 Sb. NSS, č. 772/2006 Sb. NSS a č. 832/2006 Sb. NSS – a rovněž i další navazující judikatura Nejvyššího správního soudu se uvedeného právního názoru striktně a konstantně drží. Jinými slovy to znamená, že při posouzení, zda se v případě více přestupků, popřípadě jiných správních deliktů, jednalo o souběh a zda tento souběh byl jednočinný či vícečinný, je třeba analogicky aplikovat zásady trestního práva, které jsou mj. vyjádřeny i v pozitivně právní úpravě. Z uvedených skutečností tedy jednoznačně vyplývá, že pro posouzení otázek kvalifikace jednání, které má povahu správního deliktu *largo sensu* (tj. povahu přestupku nebo tzv. jiného správní deliktu), je třeba mj. vyjít z judikatury a z doktrinárních názorů na kvalifikaci jednočinného a vícečinného souběhu protiprávního jednání v oblasti trestního práva. To, co je jediným skutkem z hlediska trestního práva, musí být analogicky jediným skutkem i z hlediska práva přestupkového, neboť se v obou uvedených případech jedná o jednání „trestněprávní“ povahy, byť jedno je projednáváno v trestním řízení a druhé v řízení správním. Obsah „obvinění trestní povahy“ je dán nikoliv druhem řízení, v němž se dané protiprávní jednání projednává, nýbrž povahou veřejnoprávní sankce, kterou za takové jednání lze uložit (včetně peněžité trestu, respektive pokuty). Trestněprávní nauka a v návaznosti na ni i konstantní soudní judikatura definuje pojem „skutek“ jako určitou událost ve vnějším světě, záležející v jednání člověka, která může mít povahu jednoho deliktu či dvou i více deliktů (popřípadě může být i beztrestná). Za jeden skutek jsou v nauce i praxi považovány všechny ty projevy vůle pachatele navenek, které jsou příčinou následku významného z hlediska trestního (analogicky přestupkového) práva, pokud jsou pokryty zaviněním.⁵ Delikty, které tvoří jediný skutek, jsou spáchány v tzv. jednočinném souběhu, což v případě bodového hodnocení podle zákona o silničním provozu znamená, že při zaznamenávání bodů nelze uplatnit kumulativní zásadu a naopak je třeba přistoupit k uplatnění zásady úhrnného záznamu bodů jen za nejzávažnější z předmětných

³ Viz sněmovní tisk č. 833/0, Poslanecká sněmovna Parlamentu, 2004, www.psp.cz.

⁴ Z judikatury Evropského soudu pro lidská práva např. Öztürk proti Německu ze dne 21. února 1984 (Öztürk v. Germany, 8544/79); Lauko proti Slovensku ze dne 2. září 1998 (Lauko v. Slovakia, 4/1998/907/1119), Kadubec proti Slovensku ze dne 2. září 1998 (Kadubec v. Slovakia, 5/1998/908/1120) – www.echr.coe.int; rovněž nálezy Ústavního soudu Pl. ÚS 9/2000, vyhlášený pod č. 52/2001 Sb.; v obecné rovině též např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 27. října. 2004, sp. zn. 6 A 126/2002, www.nssoud.cz.

⁵ Viz Novotný O. – Dolenský A. – Jelínek J. – Vanduchová M.: Trestní právo hmotné. I. Obecná část. 3. vydání. Praha: Codex, 1997, s. 182.

deliktů. Jediným skutkem a tudíž jediným jednáním jsou však také případy pokračujících, hromadných nebo trvajících deliktů, jak to ostatně výslovně konstatoval Nejvyšší správní soud ve svém výše citovaném rozsudku č. 1338/2008 Sb. NSS.

Podle § 116 zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, účinného od 1. ledna 2010, se pokračováním v trestném činu rozumí takové jednání, jehož jednotlivé dílčí útoky vedené jednotným záměrem naplňují, byť i v souhrnu, skutkovou podstatu stejného trestného činu, jsou spojeny stejným nebo podobným způsobem provedení a blízkou souvislostí časovou a souvislostí v předmětu útoku. Obdobnou definici obsahoval s účinností od 1. ledna 1994 také předchozí zákon č. 140/1961 Sb., trestní zákon, ve znění pozdějších předpisů, a to konkrétně v § 89 odst. 3.

Jestliže uvedené zásady přeneseme, v souladu s již zmíněnou rozhodovací činností Nejvyššího správního soudu, do oblasti přestupkového práva, znamená to, že pokračováním v přestupku a tudíž jediným činem (skutkem) bude přestupkové jednání, u něhož jsou kumulativně splněny následující podmínky:

1. subjektivní jednotný záměr pachatele,
2. naplnění skutkové podstaty stejného přestupku,
3. stejný nebo podobný způsobem provedení (spáchání),
4. objektivní blízká souvislost časová,
5. objektivní souvislost v předmětu útoku.

Uvedené skutečnosti je třeba při zaznamenávání bodů v bodovém hodnocení zkoumat.

Přítom zřejmě nejobtížněji kvalifikovatelná bude v praxi otázka jednotného záměru pachatele, jímž by jednotlivá dílčí porušení zákona musela být provázena.

3. Jednotný záměr pachatele pokračování v přestupku a forma zavinění

Za naprosto klíčovou pro posouzení aplikace § 123c odst. 2 zákona o silničním provozu lze považovat také otázku, zda je naplněna subjektivní stránka pokračování v deliktu, tj. zda pachatel byl při svém protiprávním jednání veden společným záměrem, neboť ostatní znaky pokračování v deliktu lze v podstatě mít za naplněné.

Podle judikatury (viz R 3/1972) musí pachatel subjektivně alespoň v nejhrubších rysech zamýšlet i další útoky a že po objektivní se tyto jednotlivé útoky jeví jako postupné realizování jediného záměru. Obecně totiž je společný záměr vnímán spíše jako vůle pachatele k páčání deliktní činnosti u deliktů povahy úmyslné. Ačkoliv se tedy může zdát, že by to vyžadovalo jednání úmyslné, odborná literatura uvádí opak, a sice že společný záměr nelze zaměňovat s úmyslem jako formou zavinění a že pokračovat v deliktu lze i z nedbalosti.⁶ Jinými slovy tedy je možné, že pachatel pokračuje v deliktním jednání, které lze spáchat i z nedbalosti, veden společným záměrem, aniž by musel o protiprávnosti svého jednání vůbec vědět, neboť postačuje, že o této skutečnosti vědět měl a mohl (tzv. nevědomá nedbalost).⁷ To je třeba připomenout i vzhledem ke skutečnosti, že ke spáchání všech

⁶ Solnař V.: Systém československého trestního práva. Základy trestní odpovědnosti. Praha: Academia, 1972, s. 336

⁷ Ve zmíněné kauze, o níž rozhodnul Krajský soud v Ústí nad Labem svým rozsudkem ze dne 16. prosince 2009, č.j. 15 Ca 86/2009, žalobce uváděl, že jednal v (právním) omylu, když se domníval, že platí již dříve zrušená

přestupků v silničním provozu postačuje zavinění z nedbalosti,⁸ správní orgány se zpravidla nebudou zabývat hlubším zkoumáním subjektivní stránky pachatelova jednání.

4. *In dubio?*

Praxe správních orgánů rozhodujících v přestupkovém řízení o vině je taková, a je podle mého chybou, že výrokové části rozhodnutí o přestupku povahu jednání pachatele z hlediska kvalifikace případných souběhů v praxi neuvádějí. Tím jsou správní orgány, které provádějí záznam bodů v bodovém hodnocení stavěny do pozice, kdy si této skutečnosti zpravidla musí učinit úsudek samy, a to bez vedení samostatného řízení o zaznamenání bodů. Nabízí se proto otázka, zda by v takové situaci neměly platit určité obecné zásady, které by ostatně ani nemusely být výslovně uvedeny v právní úpravě, tedy jakési principy, které jsou dané z povahy věci a existují mimo psané právo. Odpověď na tuto otázku musí podle mého názoru být kladná. Povaha souběhu či naopak absence souběhu je navíc dána faktickým stavem, bez ohledu na to, jak je tato skutečnost případně popsána v rozhodnutí, jímž bylo rozhodnutí o vině a které představuje rozhodnou právní skutečnost pro provedení záznamu bodů. O tom, zda mezi více delikty je jednočinný nebo vícečinný souběh, popřípadě zda zde vůbec žádný souběh není a celé jednání tvoří jediný skutek, nerozhoduje způsob, jímž jsou skutková zjištění popsána ve výroku o vině, ale výlučně objektivní skutkový stav.⁹

Ačkoliv body v bodovém hodnocení řidičů nepředstavují standardní sankci a samotné zaznamenání bodů není řízením o právním deliktu, nýbrž pouhým administrativním úkonem, nelze popřít, že v případě dosažení celkového počtu bodů se právní účinky takové právní skutečnosti (tj. pozbytí řidičského oprávnění v důsledku dosažení celkového počtu bodů v bodovém hodnocení) materiálně velmi blíží sankci, a to konkrétně zákazu činnosti.

V takovém případě se vlastně jedná o sankci *sui generis*.¹⁰ Platí to tím spíše v případě, kdy k pozbytí řidičského oprávnění dochází na základě jediného správního rozhodnutí v důsledku sečtení bodů za přestupky spáchané ve vícečinném souběhu. V takovém případě je proto namístež uplatnit i při zaznamenávání bodů analogicky zásadu *in dubio pro reo*, třebaže se nejedná o řízení o obvinění trestní povahy v klasickém smyslu. Zaznamenávání bodů totiž bezprostředně na takové řízení o obvinění trestní povahy navazuje a je jím a jeho výsledkem nutně podmíněno (bez předcházejícího pravomocného rozhodnutí o trestném činu či správním deliktu je zaznamenání bodů pojmově vyloučeno). Proto je analogické promítnutí podobných zásad z povahy věci důvodné. Zákon by proto v podobných mezích situacích měl být vždy aplikován ve prospěch toho, pro něhož ze správního úkonu vyplynou povinnosti, nejsou-li pochybnosti o právní kvalifikaci věci spolehlivě a jednoznačně vyvráceny.

úprava bezpečnostních přestávek, která stanovila zčásti odlišné podmínky. V tomto případě se zcela jistě jednalo o omyl, jehož bylo možné se vyvarovat, takže jednání žalobce bylo zaviněné. Omyl však v tomto případě vylučuje úmyslné zavinění, takže pachatel přestupku jednal z nedbalosti.

⁸ Viz § 3 zákona o přestupcích.

⁹ Viz přiměřeně usnesení Nejvyššího soudu ze dne ze dne 13. května 2009, sp. zn. 7 Tdo 438/2009-I. www.nssoud.cz.

¹⁰ Viz rozsudek Krajského soudu v Hradci Králové ze dne 16. ledna 2009, č.j. 30 Ca 174/2008-25, www.nssoud.cz, publikovaný pod č. 1950/2009 Sb. NSS. Soud zde dospěl k tomuto závěru: „Pozbytí řidičského oprávnění podle § 123c odst. 1 zákona (pozn.: o silničním provozu) je sankcí za opakované přestupků *sui generis* za speciální recidivu.“ V rovině judikatury Evropského soudu pro lidská práva lze odkázat na rozsudek ze dne 23. září 1998 ve věci Malige v. Francie (68/1997/852/1059).

Správní orgán by proto při zaznamenávání bodů měl jako jediný skutek posoudit i takový souběh přestupků, u něhož nemůže bezpečně konstatovat, zda jde o souběh jedno či vícečinný, popřípadě o některý z případů vylučujících souběh, a to při analogické aplikaci trestního principu *in dubio pro reo*, neboť je to pro dotčenou osobu řidiče výhodnější a současně tím nevzniká újma na právech či dobré víře jiné jmenovitě dané osoby, ať už by byla v postavení účastníka řízení či osoby jinak dotčené. Principy dobré správy neumožňují, aby správní orgán při svém postupu *ex officio* (což je i případ zaznamenávání bodů, byť nejde o správní řízení, na rozdíl od řízení o námitkách, které je svou povahou řízením o žádosti)¹¹ vykládal v pochybnostech zákon či skutkové okolnosti případu tak, aby tím někoho poškodil tak zásadním způsobem, který povede nejenom ke ztrátě veřejnoprávního oprávnění dotčené osoby k výkonu určité činnosti, zde k řízení motorových vozidel, ale v řadě případů dokonce ke ztrátě možnosti dotčené osoby získávat dosavadním způsobem prostředky k obživě prací. V bodovém hodnocení by proto měla platit zásada, kterou lze vyjádřit slovy „v pochybnostech se záznam bodů provede tak, aby tím byl řidič co nejméně dotčen“.¹² Tento výklad je ostatně v souladu s principy bodového hodnocení, zejména pak s jeho preventivním účinkem, když se dotčenému řidiči, jenž porušil pravidla, dává šance, aby se z proběhnuvšího řízení o přestupku či trestném činu poučil a pro příště se porušování pravidel provozu vyvaroval.

Závěr

Jsem pevně přesvědčen, že v případech podobných tomu, o němž rozhodnul Krajský soud v Ústí nad Labem svým rozsudkem č.j. 15 Ca 86/2009-68 ze dne 16. prosince 2009, se může jednat o pokračující delikt s jediným záznamem bodů. Určitě by bylo možné polemizovat s určitými závěry soudu, například pokud jde o okamžik ukončení pokračujícího deliktu, neboť provedení silniční kontroly s odhalením deliktu policií ještě neznamená sdělení obvinění; k tomu dochází teprve zahájením řízení, což je akt na činnosti policie (s výjimkou blokového řízení, k němuž v dané kauze ale nedošlo) nezávislý. Také v dalších otázkách by podrobnější a argumentačně bohatší odůvodnění rozsudku by jistě bylo plně na místě. Bude-li však v této věci (Krajským úřadem Ústeckého kraje jako správním orgánem rozhodujícím ve druhé instanci) podána kasační stížnost, což je velmi pravděpodobné, předpokládám, že nebude úspěšná a že Nejvyšší správní soud právní názor Krajského soudu v Ústí nad Labem, po patřičném doplnění právní argumentace, potvrdí a kasační stížnost zamítne.

¹¹ Bušta P. – Kněžínek J. – Seidl A.: Zákon o silničním provozu s komentářem a předpisy související, Praha: 2006, s. 152.

¹² Tato zásada se také v praxi při zaznamenávání bodů běžně aplikuje, například při zaznamenávání bodů za řízení pod vlivem alkoholu v situacích, kdy není bezpečně zjištěno, zda hladina alkoholu přesáhla hodnotu 0,3 promile, takže není jasné, zda má být zaznamenáno 6 bodů nebo pouze 3 body. V případě takových pochybností se řidiči zaznamenávají pouze 3 body v bodovém hodnocení, což v podstatě odpovídá právě analogické aplikaci zásady *in dubio pro reo*.