

METODICKÝ

Z P R A V O D A J

A U T O Š K O L

číslo 80/2013

OBSAH:

- | | |
|---|---------|
| ➤ Nehodovost řidičů MO, NA, BUS za ¾ roku 2013 | str. 2 |
| ➤ Digitální tachograf – usměrnění činnosti – změna | str. 3 |
| ➤ Usměrnění činnosti ŘO sk. T | str. 4 |
| ➤ Stanoviska MD k některých dotazům | str. 5 |
| ➤ Shrnutí práv cestujících v BUS dopravě (nař. EU č.181/2011) | str. 8 |
| ➤ Bezpečnost práce (školení řidičů referentů, lékařské prohlídky řidičů referentů, porušení dopravních předpisů a odpovědnost za úraz, zkouška na alkohol v zaměstnání, pracovní doba řidičů) | str. 13 |
| ➤ Seznam zákonů, vyhlášek a předpisů... | str. 17 |
| ➤ Nařízení vlády č. 144/2013 Sb. OPIS (doplnění NV č. 110/2001 Sb.) | str. 22 |
| ➤ Zákon č. 160/2013 Sb. OPIS (změna zákona č. 168/1999 Sb.) | str. 23 |
| ➤ Zákon č. 169/2013 Sb. VÝPIS (změna zákona č. 56/2001 Sb.) | str. 27 |
| ➤ Zákon č. 233/2013 Sb. OPIS (změna zákona č. 361/2000 Sb.) | str. 28 |
| ➤ Vyhláška č. 284/2013 Sb. Komentované znění (změna vyhl.č. 167/2002 Sb.) | str. 31 |
| ➤ Zákon č. 300/2013 Sb. VÝPIS (zákon o Vojenské policii) | str. 33 |
| ➤ Technické informace – stabilizační systém pro motocykly | str. 35 |

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

AUTOKLUB ČR, Opletalova 29, 110 00 PRAHA 1
(www.autoklub.cz)

Zpracoval:
Václav Vegrícht
Tř. Václava Klementa 820, 293 01 Mladá Boleslav
Tel. 603 310 468
E-mail: vegricht@volny.cz
IČ:13739051

Bez jazykové úpravy.
Příští vydání – duben 2014.

LISTOPAD 2013

NEHODOVOST

řidičů motocyklů, nákladních automobilů a autobusů
za období leden až září 2013 (za ¾ roku)
 a porovnání s předchozím rokem

Řidiči motocyklů:

Druh vozidla	Počet nehod	Rozdíl	Usmr-ceno	Rozdíl	Těžce zraněno	Rozdíl
Moped	81	0	1	méně o 1	10	méně o 6
Malý motocykl (do 50 cm³)	115	méně o 26	1	méně o 1	14	méně o 4
Motocykl (včetně sidecaru a skutru)	1.298	více o 67	32	méně o 11	229	méně o 27

Druh vozidla	Lehce zraněno	Rozdíl	Alko-hol	Rozdíl	Nehody v obci	Rozdíl
Moped	63	více o 7	16	méně o 2	55	méně o 4
Malý motocykl (do 50 cm³)	90	méně o 18	11	méně o 1	94	méně o 15
Motocykl (včetně sidecaru a skutru)	954	více o 60	105	více o 1	733	více o 80

Řidiči nákladních automobilů a autobusů:

Druh vozidla	Počet nehod	Rozdíl	Usmr-ceno	Rozdíl	Těžce zraněno	Rozdíl
Nákladní automobil (včetně multikáry apod.)	4.928	více o 113	38	méně o 3	111	méně o 21
Nákladní automobil s přívěsem	587	více o 29	5	více o 1	11	méně o 1
Nákladní automobil s návěsem	1.810	méně o 64	9	méně o 5	32	méně o 11
Autobus	715	méně o 12	3	0	17	méně o 14

Druh vozidla	Lehce zraněno	Rozdíl	Alkohol	Rozdíl	Nehody v obci	Rozdíl
Nákladní automobil (včetně multikáry apod.)	963	méně o 62	148	více o 1	3.678	více o 120
Nákladní automobil s přívěsem	68	více o 1	9	více o 1	346	více o 19
Nákladní automobil s návěsem	222	méně o 4	16	méně o 12	1.054	méně o 67
Autobus	229	méně o 54	8	méně o 2	627	méně o 16

Zdroj: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR.

DIGITÁLNÍ TACHOGRAF – usměrnění činnosti – důležitá změna

Adresováno: Policejní prezidium, Ředitelství služby dopravní policie ČR
Čj. 123/2013-160-OST/2 ze dne 17.6.2013

V návaznosti na usměrnění činnosti vydané dne 23.listopadu 2012 pod č.j.: 104/2012-160-PKŘ/1 Vám předkládáme toto doplňující usměrnění činnosti, které považujte za účinné dnem doručení.

Při respektování zásad vydávání a správy záznamových karet, resp. karet řidiče uvedených např. v nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 ze dne 20. prosince 1985, o záznamovém zařízení v silniční dopravě, nařízení Rady (ES) 2135/98, kterým se mění mimo jiné nařízení (EHS) č. 3821/85, nařízení Komise (ES) č. 1360/2002 ze dne 13. června 2002, kterým se přizpůsobuje technickému pokroku nařízení (EHS) č. 3821/85, o záznamovém zařízení v silniční dopravě, nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 ze dne 15. března 2006, o harmonizaci některých (dotčených a výše uvedených) předpisů, jakož i při respektování § 110a zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu a vyhlášky č. 124/2007 Sb., o vzoru paměťové karty řidiče, s okamžitou platností stanovíme, že **při vydání řidičského průkazu z důvodu výměny (včetně rozšíření ŘO nebo zaznamenání profesní způsobilosti řidiče do řidičského průkazu), ztráty, odcizení, poškození nebo zničení řidičského průkazu v době, kdy je karta řidiče platná, nebude tato karta měněna.**

Naproti tomu při vydání řidičského průkazu z důvodů změny údajů, např. jméno, příjmení nebo místo obvyklého bydliště, bude nová karta řidiče vydána.

S vědomím, že v ojedinělých případech hrozí určité nepochopení ze strany kontrolních orgánů při silniční kontrole, zásada, že při výměně řidičského průkazu není platná karta řidiče měněna, platí napříč státy EU, a na Slovensku, které ve své podstatě doposud spravuje režim vydávání a správy záznamových karet téměř identicky jako v České republice, platné karty řidiče v případě výměny řidičského průkazu rovněž nemění.

Ing. Josef Pokorný
ředitel
Odbor provozu silničních vozidel

(Zdroj:www.mdcz.cz)

Usměrnění činnosti – skupina řídičského oprávnění T

Ministerstvo dopravy ve svém stanovisku čj. 4433/2013-160-RP/1 adresovaném obecním úřadům obcí s rozšířenou působností uvádí, že řidič, který získal řídičské oprávnění skupiny C od 1. 1. 2001 do 18. 1. 2013, je oprávněn řídit i traktory, v daném případě ale pouze v rozsahu řídičského oprávnění skupiny C, tj. s přípojným vozidlem o největší povolené hmotnosti do 750 kg. Tuto skutečnost i s příslušným omezením zaznamenáváte v současné době do řídičských průkazů stanovenými zápisy.

Za předpokladu, že výše uvedený řidič rozšíří své řídičské oprávnění skupiny C o skupinu řídičského oprávnění C+E po 19. 1. 2013, kdy nabyl účinnosti zákon č. 297/2011 Sb., kterým byl novelizován zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, je Ministerstvo dopravy toho názoru, že řidič je na základě řídičského oprávnění skupiny C+E oprávněn k řízení traktorů i s přípojným vozidlem, jehož největší povolená hmotnost převyšuje 750 kg, tj. plnohodnotné skupiny T.

K danému závěru nás vede skutečnost, že řidič, kterému bylo uděleno řídičské oprávnění skupiny C v rozhodném období od 1. 1. 2001 do 18. 1. 2013, je oprávněn k řízení traktorů s omezením na přípojná vozidla o největší povolené hmotnosti nepřevyšující 750 kg. Tím, že rozšířil své řídičské oprávnění skupiny C o skupinu C+E získal možnost řídit přípojná vozidla o největší povolené hmotnosti převyšující 750 kg a dle názoru Ministerstva dopravy i ve vztahu k traktorům, které byl oprávněn řídit, i když v omezeném rozsahu týkajícím se přípojného vozidla. Pro možné získání řídičského oprávnění skupiny C+E žadatel o tuto skupinu řídičského oprávnění musel absolvovat výuku a výcvik v autoškole a složit zkoušku z odborné způsobilosti na jízdní soupravě. Úspěšným absolvováním zkoušky na jízdní soupravu skupiny C+E prokazuje dostatečné znalosti a dovednosti v řízení.

Na základě udělení řídičského oprávnění skupiny C+E by se ve vztahu k zaznamenanému řídičskému oprávnění skupiny T (s omezením na přípojná vozidla) nejednalo o nové udělení řídičského oprávnění skupiny T, **ale pouze o zrušení omezení** týkající se přípojných vozidel, tj. záznam o omezení na přípojná vozidla by byl odstraněn.

Ministerstvo dopravy je toho názoru, že pokud by výše uvedené nebylo řidiči umožněno, tak pro získání plnohodnotného řídičského oprávnění skupiny T by musel absolvovat celou výuku a výcvik v autoškole a složit zkoušku z odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel pro skupinu T, což Ministerstvo dopravy považuje za nepřijatelné.

Závěrem uvádíme, že se objevují případy, kdy jsou prováděny úpravy zápisu u skupiny řídičského oprávnění T u řidičů, kteří získali zmíněné řídičské oprávnění podle vyhlášky č. 87/1964 Sb., o řídičských průkazech tj. do 31. 12. 2000. Tímto právním předpisem bylo stanoveno v § 2 odst. 4, že řídičské oprávnění skupiny C opravňuje k řízení motorových vozidel skupiny T (plnohodnotná). Na základě této skutečnosti byla žadatelům skupiny C zároveň udělována i skupina T, kdy v registru řidičů je vedena tato skupina řídičského oprávnění s číslem příslušného protokolu (totožným se skupinou C). Zde je nutné při vydávání řídičských průkazů po 19. 1. 2013, tuto skupinu řídičského oprávnění ponechat v daném rozsahu a žádným způsobem není možné ji omezit ve vztahu k přípojným vozidlům. V opačném případě (záznam u skupiny T s omezením na přípojná vozidla o největší povolené hmotnosti nepřevyšující 750 kg), by byla ze strany obecního úřadu obce s rozšířenou působností neoprávněným způsobem dotčena práva držitele řídičského oprávnění řídit motorová vozidla zařazená do skupiny T (plnohodnotná).

Ing. Josef Pokorný, ředitel, Odbor provozu silničních vozidel.

Stanoviska Ministerstva dopravy k některým dotazům

Zdroj: www.mdcz.cz/novinky

Dotaz: Zda je dle aktuální legislativní úpravy k používání vysokozdvihných vozíků v areálu uzavřeného podniku třeba pouhé školení obsluhy vysokozdvihných vozíků, či zda je k jejich provozu třeba řidičské oprávnění skupiny T, a z jakých ustanovení, kterého předpisu plyne závěr.

Odověď: (č.j.37/2013-030-Z106) V uzavřeném objektu, podle zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, je oprávněn stanovit podmínky pro provoz vozidel vlastník objektu či jeho provozovatel. Pracovní podmínky či požadavky v rámci pracovního zařazení zaměstnance si stanovuje zaměstnavatel.

V uzavřeném objektu může vlastník či provozovatel objektu stanovit podmínky pro provoz vozidel podle zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). S ohledem na tuto skutečnost by pak bylo možné řídit vysokozdvihný vozík na základě řidičského oprávnění skupiny „T“, případně skupiny „C“. Dále by ho bylo možné řídit na základě řidičského oprávnění skupiny „B“, za předpokladu, že jeho největší povolená hmotnost nepřevyšuje 3 500 kg.

.....

Dotaz: Jaké zkoušky z praktických jízd se budou vykonávat při vrácení řidičského oprávnění podle § 100, 101, 102 a 123d zákona č. 361/2000 Sb. (Obsáhlý dotaz se týká ŘO sk. A, B+E, C+E, D+E (před 19.1.2013 jejich podskupin) a tzv. „plného ŘP“).

Odověď: (č.j.112/2013-030-Z106/4) Při zkouškách z praktické jízdy budou žadatelé o vrácení řidičského oprávnění provádět zkoušky na výcvikových vozidlech uvedených v Příloze 2 zákona č. 247/2000 Sb., takto:

1. žadatel o vrácení řidičského oprávnění skupiny A bude muset absolvovat jízdu na vozidle zařazeném do skupiny vozidel A.
2. žadatel o vrácení řidičského oprávnění skupiny vozidel B+E bude muset absolvovat jízdu tvořenou jízdou soupravou B+E.
3. žadatel o vrácení řidičského oprávnění skupiny vozidel C+E bude muset absolvovat jízdu na vozidle zařazeném do skupiny vozidel B a jízdu tvořenou jízdou soupravou C+E a to vždy.
4. žadatel o vrácení řidičského oprávnění skupiny vozidel D+E bude muset absolvovat jízdu na vozidle zařazeném do skupiny vozidel B a jízdu tvořenou jízdou soupravou D+E. (Každý držitel řidičského oprávnění skupiny vozidel D+E musel na uvedenou skupinu řidičského oprávnění být držitelem skupiny vozidel B a následně D).
5. žadatel o vrácení řidičského oprávnění všech skupin vozidel řidičského oprávnění (tzv. „plný rozsah“) bude muset absolvovat jízdu na vozidlech zařazených do skupin vozidel A, B, D, T, a jízdu tvořenou jízdou soupravou C+E.

Při zkouškách z odborné způsobilosti musí žadatel prokázat, že umí ovládat všechny skupiny vozidel, k jejichž skupinám vozidel mu bylo uděleno řidičské oprávnění, potažmo, které skupiny vozidel má uvedeny v řidičském průkazu.

.....

Dotaz: Vlastním řidičský průkaz a průkaz profesní způsobilosti řidiče. Tyto dva průkazy teď po pěti letech měním za nový, společně s nimi jsem dodal také hotový doklad o rozšíření skupiny E přívěsy a návěsy tuto zkoušku jsem úspěšně splnil v roce 2011, ještě před novelou zákona z 19.ledna 2013, kde zákon ukládá, že žádost nesmí být starší 6 měsíců. Bylo mi sděleno, že musím kompletně opakovat rozšíření... Jak mám postupovat, aby mi bylo rozšíření zapsáno ještě podle starého zákona, není zde poskytována výjimka nebo nějaký užitečný paragraf či postup?

Odpověď: (č.j. 196/2013-030-Z106/4) Jelikož jste ukončil výuku a výcvik k získání řidičského oprávnění před 19.1.2013, vztahuje se na Vás v plném rozsahu přechodné ustanovení bod 2. zákona č. 297/2011 Sb., kterým byl novelizován zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, kde je stanoveno, že žadatel, který ukončil výuku a výcvik k získání řidičského oprávnění přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona, se řidičské oprávnění udělí podle dosavadní právní úpravy, kdy doklad o odborné způsobilosti nesmí být ke dni podání žádosti o řidičské oprávnění starší než 6 měsíců. Pokud žadatel k žádosti o řidičské oprávnění doloží odbornou způsobilost k řízení motorových vozidel starší než 6 měsíců, tak zákon č. 361/2000 Sb., na tuto skutečnost pamatuje a to ve smyslu, že v § 97 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., stanoví, cit.: „*Přezkoušením z odborné způsobilosti se rovněž ověřuje trvání odborné způsobilosti žadatele o řidičské oprávnění, jehož doklad o odborné způsobilosti je starší než 6 měsíců.*“

Z uvedeného je možné dovodit, že výše zmíněný žadatel o řidičské oprávnění, který k žádosti doloží odbornou způsobilost k řízení motorových vozidel starší než 6 měsíců, se musí podrobit přezkoušení z odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel, ke které ho vyzve příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností.

Z výše uvedeného taktéž vyplývá, že nebudete absolvovat celou výuku a výcvik v autoškole pro rozšíření řidičského oprávnění, ale pouze přezkoušení z odborné způsobilosti, které se provádí zkouškou stanovenou zákonem č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

Po úspěšném absolvování přezkoušení Vám bude uděleno řidičské oprávnění. Zákon č. 361/2000 Sb., v dané věci žádní výjimky nepřipouští.

.....

Dotaz: Lze přestupky spáchané řidičem na úseku silniční dopravy vymazat z karty řidiče. Lze získat od správního orgánu vyjádření o tom, že konkrétní řidič nespáchal za určité období žádný dopravní přestupek na úseku silniční dopravy.

Odpověď: (č.j. 239/2013-030-Z106/5) Podle právní úpravy účinné do 30.června 2006 obsahovala evidenční karta řidiče údaje o spáchaných přestupcích proti bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, za které byla uložena pokuta vyšší než 2000 Kč, a to po dobu tří let od jejich spáchání. Současná právní úprava však neupravuje žádný způsob výmazu údajů o spáchaných přestupcích z evidenční karty řidiče. Ve smyslu § 17 odst. 2 písm. g) vyhlášky č. 31/2001 Sb., o řidičských průkazech a o registru řidičů, ve znění pozdějších předpisů, obsahuje evidenční karta řidiče údaje o spáchaných přestupcích proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích, a to bez časového omezení.

Výdej dat z registru řidičů se řídí ustanovením § 121 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění

pozdějších předpisů. Příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností je oprávněn poskytnout údaje z registru řidičů na základě písemné žádosti pouze v zákoně uvedeným osobám, které pro přehlednost uvádím níže. Jiným osobám není možno data (včetně údajů o přestupcích, kterých se řidič dopustil) z evidenční karty řidiče nelze poskytnout.

Data lze vydat pouze:

- orgánům státní správy v rozsahu potřebném k plnění jejich úkolů,
- soudům všech stupňů, státním zastupitelstvím všech stupňů,
- orgánům a organizacím, které jsou pověřeny zvláštními předpisy k práci s těmito údaji, například pojišťovně ke zjištění údajů o řidiči, který byl účastníkem dopravní nehody nebo takovou nehodu zavinil,
- orgánům činným v trestní řízení,
- obcím v rozsahu potřebném pro jejich činnost,
- fyzickým osobám, pokud jde o údaje o nich vedené,
- jiným fyzickým nebo právnickým osobám na základě písemného souhlasu osoby, o jejíž údaje fyzická nebo právnická osoba žádá, ověřeného příslušným orgánem.

Pro případ, že zaměstnavatel požaduje takové informace, týkající se jeho zaměstnanců, event. uchazečů o zaměstnání, může požádat o zmíněná data jen v tom případě, že bude mít od dotčené osoby písemný souhlas.

.....

Dotaz: Je možné, aby autoškola pro vykonání závěrečné zkoušky použila výcvikové vozidlo, které splňuje podmínky zákona č. 247/2000 Sb., o získávání odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel, ale dotyčná autoškola jej nemá v registraci. Jedná se pouze o zkoušku a o jednorázové použití zapůjčeného vozidla z jiné autoškoly, jestliže z objektivních důvodů nelze použít vlastní výcvikové vozidlo.

Odpověď: (č.j. 243/2013-030-Z106/4) Provozovat autoškolu lze na základě podmínek uvedených v ustanovení § 2 zákona č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

K podmínkám udělení registrace k provozování autoškoly patří i technické podmínky, z nichž jednou jsou i výcviková vozidla.

K výuce a výcviku je možné použít pouze výcviková vozidla, která jsou zanesena do registrace k provozování autoškoly podle ustanovení § 4 odst. 1 písm. e) zákona č. 247/2000 Sb. Jinou variantu výše uvedený zákon nedovoluje.

Shrnutí práv cestujících v autobusové a autokarové dopravě¹

Nařízení (EU) č. 181/2011 (dále jen „nařízení“) vstoupilo v platnost dne 1.března 2013.

Toto nařízení stanoví minimální soubor práv cestujících v autobusové a autokarové dopravě v Evropské unii.

V zásadě se nařízení vztahuje na „linkovou dopravu“ (jinými slovy na služby poskytované v určených intervalech a na určených trasách, přičemž cestující mohou nastupovat a vystupovat na předem určených zastávkách) pro nespécifikované kategorie cestujících, pokud se jejich místo nástupu nebo místo výstupu nachází na území členského státu.²

Na veškerou linkovou dopravu bez ohledu na přepravní vzdálenost podle jízdního řádu se vztahují tato základní práva:

- nediskriminační podmínky doprav,
- přístup k přepravě pro osoby se zdravotním postižením a pro osoby se sníženou pohyblivostí bez jakýchkoli dodatečných nákladů a finanční odškodnění za ztrátu či poškození vybavení umožňujícího pohyb těchto osob,
- minimální pravidla týkající se cestovních informací pro všechny cestující před cestou a během ní, jakož i všeobecné informace o jejich právech,
- mechanismus vyřizování stížností zavedený dopravci a zpřístupněný všem cestujícím,
- vnitrostátní subjekty, tj. Ministerstvo dopravy, příslušné dopravní a živnostenské úřady, které mají pravomoc nařízení prosazovat a případně ukládat sankce viz. § 34f zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě (dále jen „zákon o silniční dopravě“).

Pokud činí přepravní vzdálenost podle jízdního řádu 250 km nebo více (dále jen „dálková linková doprava“), vztahují se na linkovou dopravu navíc tato práva:

- vydání (elektronického) přepravního dokladu nebo jiného dokladu opravňujícího k přepravě,
- odškodnění a pomoc v případě úmrtí, ztráty či poškození způsobených nehodami,
- informace v případě zrušení spoje nebo zpoždění při odjezdu,
- právo na náhradu plné ceny jízdného nebo přesměrování v případě zrušení nebo velkého zpoždění spoje (neplatí pro vnitrostátní linkovou dopravu),
- odškodnění až do výše 50 % ceny jízdného, jestliže dopravce nenabídl cestujícímu možnost rozhodnout se mezi náhradou ceny jízdného a přesměrováním v případě zrušení nebo velkého zpoždění spoje (neplatí pro vnitrostátní linkovou dopravu),
- zvláštní pomoc bez jakýchkoli dodatečných nákladů pro osoby se zdravotním postižením a osoby se sníženou pohyblivostí v autobusových terminálech a ve vozidlech.

1 Shrnutí vypracované v souladu s čl. 25 odst. 2 nařízení (EU) č. 181/2011 o právech cestujících v autobusové a autokarové dopravě a o změně nařízení (ES) č. 2006/2004 (Úř.věst.L55, 28.2.2011. s.1). Toto shrnutí není právně závazné.

2. Kromě toho se některá práva vztahují i na tzv. „příležitostnou dopravu“, kdy jsou skupiny cestujících vytvořeny z podnětu zákazníka nebo samotného dopravce, za předpokladu, že se počáteční místo nástupu nebo konečné místo výstupu cestujícího nachází na území některého členského státu:

a) nediskriminační podmínky dopravy,

b) vydání (elektronického) přepravního dokladu nebo jiného dokladu opravňujícího k přepravě,

c) odškodnění a pomoc v případě úmrtí, ztráty či poškození způsobených nehodami, finanční odškodnění za ztrátu či poškození vybavení umožňujícího pohyb cestujících se zdravotním postižením a cestujících se sníženou pohyblivostí.

Přehled práv cestujících v autobusové a autokarové dopravě.

1) Právo na nediskriminační podmínky dopravy

Každý má právo zakoupit přepravní doklady pro služby přepravy autobusem a autokarem bez jakékoli přímé či nepřímé diskriminace na základě státní příslušnosti nebo místa usazení dopravců či prodejců přepravních dokladů v Unii.

V případě dálkové linkové dopravy vydá dopravce cestujícímu přepravní doklad (rovněž může být vydán v elektronické podobě), pokud jej k přepravě neopravňuje jiný dokument.

2) Právo na informace

Každý cestující má při cestování linkovou autobusovou a autokarovou dopravou právo na získávání odpovídajících informací po celou dobu trvání cesty. Toto právo zahrnuje právo na informace o právech cestujících a kontaktní údaje vnitrostátních subjektů příslušných pro prosazování práv.

Všechny příslušné všeobecné informace a podmínky přepravy musí být k dispozici v podobě přístupné osobám se zdravotním postižením a osobám se sníženou pohyblivostí (např. velké písmo, jednoduchý jazyk, Braillovo písmo nebo zvukové pásky).

Navíc, dojde-li ke zrušení nebo zpoždění odjezdu spoje dálkové linkové dopravy, informuje dopravce a případně provozovatel terminálu cestující, kteří odjíždějí z terminálu, o situaci co nejdříve, v každém případě však nejpozději 30 minut po plánovaném čase odjezdu, a o odhadovaném čase odjezdu ihned, jakmile je tato informace k dispozici. Zmeškají-li cestující z důvodu zrušení nebo zpoždění navazující spoj, vynaloží dopravce, případně provozovatel terminálu, přiměřené úsilí, aby dotyčné cestující informoval o náhradních spojích. Dopravce musí rovněž poskytnout tyto informace cestujícím elektronickými prostředky, je-li to proveditelné, pokud o to cestující požádal a poskytl dopravci nezbytné kontaktní údaje.

3) Právo na odškodnění a pomoc v případě nehod

Osoby cestující dálkovou linkovou dopravou mají nárok na odškodnění v případě úmrtí, zranění, jakož i v případě ztráty či poškození zavazadel v důsledku nehody, k níž došlo v souvislosti s využitím autobusové nebo autokarové dopravy. Podmínky a výše odškodnění se řídí platným vnitrostátním právem a nařízení stanoví pouze některé minimální částky. Toto finanční odškodnění není automatické, musí být uplatněno u vnitrostátních soudů.

Kromě toho poskytne dopravce po nehodě cestujícím na dálkových linkových spojích odpovídající a přiměřenou pomoc s ohledem na jejich okamžité praktické potřeby. Tato pomoc zahrnuje v případě potřeby ubytování, stravu, oblečení, dopravu a usnadnění první pomoci. Tento odstavec se neuplatní pro vnitrostátní linkovou dopravu.

4) Právo na pokračování, přesměrování a náhradu jízdného v případě zrušení nebo velkého zpoždění spoje

Pokud dojde u spoje dálkové linkové dopravy³ k nadměrnému příjmu rezervací nebo očekává-li dopravce důvodně, že dojde ke zpoždění spoje o více než 120 minut v porovnání s plánovaným časem odjezdu nebo ke zrušení spoje, mají cestující právo zvolit se mezi:

- přesměrováním do cílového místa určení při nejbližší příležitosti, bez jakýchkoli dalších nákladů a za srovnatelných podmínek a
- náhradou plného jízdného, případně spolu s bezplatnou zpáteční přepravou při nejbližší příležitosti do původního místa odjezdu uvedeného v přepravní smlouvě.

Stejné právo výběru platí i v případě zrušení nebo zpoždění spoje při odjezdu ze zastávky o více než 120 minut.

Pokud dopravce nenabídne cestujícímu ve výše uvedené situaci buď náhradu jízdného, nebo přesměrování, má cestující právo na odškodnění ve výši 50 % ceny jízdného.

Toto právo na odškodnění a případnou náhradu jízdného nebrání cestujícím domáhat se v souladu s vnitrostátním právem náhrady škody způsobené zrušením nebo zpožděním spoje linkové dopravy u vnitrostátních soudů.

Pokud dojde během cesty k poruše autobusu nebo autokaru, musí dopravce vyslat na místo, kde došlo k poruše původního vozidla, jiný autobus nebo autokar a dopravit cestující na místo určení nebo do vhodného čekacího místa či terminálu, odkud je možné pokračovat v cestě.

Bod č. 4 neplatí pro vnitrostátní linkovou dopravu

3) Toto ustanovení se nevztahuje na cestující, kteří mají otevřené jízdenky bez uvedení času odjezdu, s výjimkou cestujících, kteří jsou držiteli cestovních průkazů nebo časových jízdenek.

5) Právo na pomoc v případě zrušení nebo zpoždění odjezdu

V případě spoje dálkové linkové dopravy s cestou delší než 3 hodiny, mají cestující při zrušení spoje nebo zpoždění o více než 90 minut nárok na odpovídající pomoc, včetně lehkých jídel, jídla a občerstvení a v případě potřeby ubytování (doprováci mohou omezit celkové náklady za ubytování na 80 EUR za noc a na nejvýše dvě noci a nejsou povinni hradit náklady za ubytování v případě, že je zrušení nebo zpoždění způsobeno povětrnostními podmínkami nebo velkými přírodními pohromami).

Bod č 5 neplatí pro vnitrostátní linkovou dopravu.

6) Právo cestujících se zdravotním postižením a cestujících se sníženou pohyblivostí⁴

Kromě všeobecných práv cestujících mají osoby se zdravotním postižením a osoby se sníženou pohyblivostí při využívání linkové autobusové a autokarové dopravy, která jim umožní cestovat stejně jako jiným občanům, tato práva.

a) Právo na přístup k přepravě bez jakýchkoli dodatečných nákladů pro osoby se zdravotním postižením a osoby se sníženou pohyblivostí

Doprováci, zprostředkovatelé služeb cestovního ruchu ani poskytovatelé souborných služeb cestovního ruchu nesmějí od osob se zdravotním postižením a osob se sníženou pohyblivostí za rezervaci a přepravní doklady vyžadovat žádné dodatečné příplatky.

Rovněž nesmějí z důvodů zdravotního postižení nebo snížení pohyblivosti odmítnout přijetí rezervace, poskytnutí přepravního dokladu či nástup osob. Výjimkou může být pouze situace, kdy by přeprava osoby se zdravotním postižením nebo se sníženou pohyblivostí nebyla v souladu s platnými právními předpisy týkajícími se bezpečnosti cestujících a s požadavky na zdraví a bezpečnost stanovenými příslušnými orgány nebo kdy by přepravu dotyčné osoby bezpečným a z provozního hlediska uskutečnitelným způsobem znemožňovala konstrukce autobusu, autokaru či dopravní infrastruktura.

Pokud dopravce, zprostředkovatel služeb cestovního ruchu či poskytovatel souborných služeb cestovního ruchu odmítne z výše uvedených důvodů přijmout rezervaci, poskytnout přepravní doklad či nástup cestujícího na spoj dálkové linkové dopravy, musí cestujícího neprodleně

uvědomit o důvodech odmítnutí, a pokud o to cestující požádá, poskytnout mu dané informace písemně. Pokud odmítne přijmout rezervaci či poskytnout přepravní doklad, musí navíc tuto osobu informovat o veškeré alternativní dopravě provozované daným dopravcem, která přichází v úvahu. Jestliže důvody, pro které byla dotčenému cestujícímu zamítnuta rezervace nebo nástup do vozidla, může odstranit přítomnost osoby, která je schopná poskytnout potřebnou pomoc, může cestující požádat, aby jej bezplatně doprovázela osoba podle jeho vlastního výběru.

Pokud má osoba se zdravotním postižením nebo osoba se sníženou pohyblivostí rezervaci nebo přepravní doklad na spoj dálkové linkové dopravy a řádně informovala dopravce o svých zvláštních potřebách, a přesto je jí odepřen nástup pro její zdravotní postižení nebo sníženou pohyblivost, může si zvolit mezi náhradou jízdného a přesměrováním (pokud je vhodný spoj k dispozici).

Dopravci a provozovatelé terminálů musí mít zavedeny nediskriminační podmínky přístupu platné pro přepravu osob se zdravotním postižením a osob se sníženou pohyblivostí. Tyto podmínky musí být veřejně přístupné a musí být na žádost cestujícího poskytnuty ve fyzické podobě.

4) Členské státy mohou vyjmout tuzemskou linkovou dopravu z použití ustanovení týkajících se osob se zdravotním postižením a osob se sníženou pohyblivostí za předpokladu, že zajistí, aby úroveň ochrany těchto osob podle jejich vnitrostátních předpisů byla přinejmenším stejná jako podle nařízení.

b) Právo na zvláštní pomoc

V dálkové linkové dopravě poskytují dopravci a provozovatelé terminálů v rámci své působnosti osobám se zdravotním postižením a osobám se sníženou pohyblivostí bezplatnou pomoc.

Osoby se zdravotním postižením a osoby se sníženou pohyblivostí musí uvědomit dopravce o svých zvláštních potřebách nejpozději 36 hodin předem a dostavit se na určené místo autobusového terminálu v dohodnutou dobu před odjezdem (nesmí to být více než 60 minut).

c) Právo na odškodnění v případě ztráty nebo poškození vybavení umožňujícího pohyb

Jestliže dopravce nebo provozovatel terminálu způsobil ztrátu nebo poškození vybavení umožňujícího pohyb (invalidního vozíku a jiného pomocného vybavení), musí zaplatit náhradu škody odpovídající nákladům na nahrazení nebo opravu dotyčného vybavení (pokud je možné uvedené vybavení opravit).

V případě potřeby vynaloží veškeré úsilí, aby bylo dotyčné ztracené nebo poškozené vybavení dočasně nahrazeno.

7) Právo na podání stížnosti dopravcům a Ministerstvu dopravy, dopravním a živnostenským úřadům příslušným pro prosazování práv cestujících (viz zákon o silniční dopravě)

Cestující mohou podávat stížnosti u dopravce ve lhůtě 3 měsíců ode dne, kdy byla linková doprava uskutečněna nebo kdy měla být uskutečněna. Dopravce oznámí cestujícímu do jednoho měsíce od obdržení stížnosti, zda byla jeho stížnost odůvodněná, zda byla zamítnuta nebo zda se stále projednává. Dopravce musí poskytnout konečnou odpověď do 3 měsíců od přijetí stížnosti.

Výše uvedené lhůty se nevztahují na otázky týkající se odškodnění v případě úmrtí, zranění nebo poškození a ztráty zavazadel v případě nehod.

8) Prosazování práv cestujících

Cestující mohou příslušnému vnitrostátnímu subjektu předložit stížnost na porušení nařízení. Příslušný vnitrostátní subjekt je odpovědný za prosazování nařízení, pokud jde o linkovou dopravu z míst, které se nacházejí na území členského státu, a linkovou dopravu z třetí země do těchto míst.

Zdroj: www.mdcz.cz/mad

BEZPEČNOST PRÁCE

Informace – dotazy, stanoviska převzaty z BOZP info.cz (redakčně upraveno)

Školení „řidičů – referentů“

Dotaz: Pokud se zaměstnanec při řízení zranil, je nutné mít nějaký doklad o školení řidičů? Pokud ano, jakou formou má být školení provedeno? Dotaz se týká zaměstnanců, kteří občas řídí služební vůz, tzv. řidiči referenti.

Odpoověď: Zákoník práce v § 103 odst. 2 ukládá zaměstnavateli povinnost „zajistit zaměstnancům školení o právních a ostatních předpisech k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, které doplňují jejich odborné předpoklady a požadavky pro výkon práce, které se týkají jimi vykonávané práce a vztahují se k rizikům, s nimiž může přijít zaměstnanec do styku na pracovišti, na kterém je práce vykonávána, a soustavně vyžadovat a kontrolovat jejich dodržování“. Plní-li zaměstnanec některé pracovní úkoly jako tzv. řidič referent, je to výkon práce a na tuto práci se citované ustanovení plně vztahuje. Podle zákoníku práce je tedy jednoznačné, že se při výkonu pracovní činnosti školení řidičů a ověření znalostí musí zúčastnit každý zaměstnanec, který fyzicky řídí vozidlo. Zákon se z hlediska obsahu a rozsahu školení a ověřování znalostí neodvolává na žádný jiný právní předpis, podle kterého by toto školení mělo být prováděno. Bude záležet pouze na zaměstnavateli, v jakém obsahu a rozsahu vzhledem k charakteru vykonávané práce zaměstnancem zabezpečí provedení jeho školení a po jeho ukončení ověření získaných znalostí. I v tomto případě zákon nestanovuje jednoznačně formu provedení ověření znalostí pracovníka. Provedení školení a ověření znalostí musí být však prokazatelně zadokumentováno. Není třeba, aby řidič-referent měl o absolvování u sebe nějaký doklad.

Lékařské prohlídky „řidičů referentů“

Dotaz: Poslední prohlídka u našeho pracovníka, který je současně řidičem referentského vozidla a je mu 56 let byla uskutečněna 1.8.2011 s datem ukončení platnosti lékařského posudku 31.7.2013. Kdy má jít na další periodickou prohlídku, do 31.7.2013 a pak na další termín až v roce 2017?

Odpoověď: Z řidiče referentských vozidel se považují zaměstnanci, u kterých je řízení vozidla součástí výkonu jejich práce. Např. na cestu do místa provedení zakázky s převozem materiálu, případně též spolupracovníků, k distribuci materiálu zákazníkům, úředník na místo jednání apod. Tito zaměstnanci jsou vystaveni zátěži při výkonu vlastní práce sjednané v rámci pracovněprávního vztahu, která je navýšena o zátěž při řízení motorového vozidla před započítáním práce a po jejím skončení. Dochází tak k vyčerpání nejen jejich základní, ale i

zbytkové pracovní kapacity, s možným následkem zvýšené únavy až k přetížení organismu s negativním dopadem do zdravotního stavu, v důsledku čehož se zvyšuje pravděpodobnost ohrožení dalších účastníků silničního provozu při dopravní nehodě.

Lhůty pro provádění periodických prohlídek jsou v tomto případě shodné s lhůtami provádění prohlídek pro práci kategorií první, tedy **1krát za 6 let a po dovršení 50 let věku 1krát za 4 roky**.

Tento požadavek na posouzení zdravotní způsobilosti se nevztahuje na zaměstnance, kteří mají k dispozici a využívají služební vozidlo pouze k cestě do nebo z práce, nebo kteří využívají služební motorové vozidlo k vyřízení pracovních záležitostí jen příležitostně.

Pokud jde o lhůtu prohlídky, tak pracovnělékařské prohlídky provedené před nabytím účinnosti vyhlášky č. 79/2013 Sb., o provedení některých ustanovení zákona č. 373/2011 Sb., o specifických zdravotních službách, resp. lékařské posudky o zdravotní způsobilosti k práci vydané na základě těchto prohlídek, jsou platné až do termínu ukončení jejich platnosti. Termíny k provedení pracovnělékařských prohlídek, které byly stanoveny přede dnem nabytí účinnosti vyhlášky č. 79/2013 Sb., na základě jiných právních předpisů, se provedou v těchto termínech.

Lékařské prohlídky v termínech podle vyhlášky č. 79/2013 Sb., se provedou v návaznosti na provedení lékařských prohlídek stanovených přede dnem nabytí její účinnosti, pokud jiné právní předpisy nestanoví jinak. Ve Vámi popisovaném případě půjde uvedený zaměstnanec na periodickou prohlídku v termínu do 31.7.2013, další termín periodické prohlídky pak bude následovat v roce 2017 (po 4 letech vzhledem k věku).

Nepřízpůsobení rychlosti jízdy stavu vozovky a odpovědnosti za pracovní úraz

Dotaz: Zaměstnanec jel na služební cestě firemním automobilem, na namrzlé vozovce dostal smyk a při následné dopravní nehodě došlo k jeho zranění. Nehoda byla šetřena Policií ČR, která rozhodla, že se zaměstnanec dopustil přestupku proti zákonu č. 361/2000 Sb., tím, že nepřízpůsobil rychlost jízdy stavu a povaze vozovky. Podle pojišťovny, u které máme zákonné pojištění odpovědnosti zaměstnavatele za pracovní úrazy a nemoci z povolání, je skutečnost, že se zaměstnanec dopustil přestupku, automaticky považována za zaviněné porušení bezpečnostních předpisů (vědomá nedbalost) a zaměstnavatel se musí zcela zprostit odpovědnosti. To nepřipadá jako logické v porovnání s posuzováním zavinění zaměstnance u jiných pracovních úrazů, kde musí zaměstnavatel zaměstnanci vědomé porušení bezpečnostních předpisů prokázat. Lze znění porušeného paragrafu zákona č. 361/2000 Sb. „nepřízpůsobení jízdy stavu a povaze vozovky“ považovat za konkrétní pokyn k zajištění bezpečnosti práce.

Odpověď: Odpověď na dotaz není jednoduchá a nebude zřejmě ani jednoznačná. O tom, zda zaměstnanec utrpěl pracovní úraz, rozhoduje zaměstnavatel na základě výsledků objasňování příčin a okolností vzniku úrazu. Součástí objasňování je mj. posouzení, zda ke škodě na zdraví postiženého zaměstnance nedošlo tak, že zaměstnanec svým zaviněním porušil právní, nebo ostatní předpisy nebo pokyny k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, ačkoliv s nimi byl řádně seznámen a jejich znalost a dodržování byly soustavně vyžadovány a kontrolovány. Na základě těchto zjištění zaměstnavatel posoudí, zda ponese (objektivní) odpovědnost za škodu při pracovním úrazu nebo zda se podle § 367 odst. 1 zákoníku práce zprostit odpovědnosti zcela, nebo podle odst. 2 zčásti.

Zcela se zaměstnavatel odpovědnosti zprostit, prokáže-li, že škoda vznikla tím, že postižený zaměstnanec svým zaviněním porušil právní, nebo ostatní předpisy nebo pokyny k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, ačkoliv s nimi byl řádně seznámen a jejich znalost a

dodržování byly soustavně vyžadovány a kontrolovány, a že tyto skutečnosti byly jedinou příčinou škody.

Zčásti se zaměstnavatel zproští odpovědnosti, prokáže-li, že škoda vznikla v důsledku výše uvedených skutečností, a že tyto skutečnosti byly jednou z příčin škody. Zproští-li se zaměstnavatel odpovědnosti zčásti, je povinen určit zaměstnavatel část škody, kterou nese zaměstnanec, podle míry jeho zavinění.

Porušení povinností v provozu na pozemních komunikacích zaměstnancem, v jehož důsledku došlo k dopravní nehodě a při ní k úrazu zaměstnance, lze za porušení právního předpisu, jaké má na mysli ustanovení § 367 odst. 1 a 2 zákoníku práce, zásadně považovat. Rozhodně ale nelze kategoricky stanovit, že porušení právního předpisu v podobě jakéhokoliv přestupku v provozu na pozemních komunikacích. Tak by docházelo k tomu, že nárok na odškodnění za pracovní úraz ztratí ten zaměstnanec, který jako řidič utrpí pracovní úraz poté, kdy úmyslně vjel na červenou do křižovatky a zavinil tak vážnou dopravní nehodu a také ten, kdo ve snaze splnit svou pracovní povinnost se vydá na cestu v nepříznivých klimatických podmínkách, přičemž v důsledku smyku s vozidlem havaruje a přitom utrpí pracovní úraz. Je známo, že jednání v podstatě každého řidiče, který havaruje v důsledku nepříznivých povětrnostních podmínek, je příslušnými orgány posuzováno jako přestupek podle § 125c odst. 1 písm. k) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, že nepřizpůsobil rychlost jízdy povětrnostním podmínkám a jiným okolnostem, které je možno předvídat. Závažnost přestupků je vyjádřena výši pokuty a počtem odečtených bodů v bodovém hodnocení. V prvním uvedeném příkladu je za přestupek mimo pokutu ve výši 2500 až 5000 Kč odečteno 5 bodů v bodovém hodnocení, za přestupek podle druhého příkladu může být uložena pokuta ve výši 1500 až 2500 Kč, žádný bod se neodečítá.

Je na zaměstnavateli, aby on posoudil, zda bude zaměstnanec za pracovní úraz odškodněn v plné výši, zda se odpovědnosti zproští z části a v tom případě stanoví část škody, kterou nese zaměstnanec, či zda se odpovědnosti zproští. Předpokládám, že v případě smyku na namrzlé vozovce není porušení předpisu formou nepřizpůsobení rychlosti jízdy povětrnostním podmínkám jedinou příčinou vzniku nehody a následně úrazu řidiče, ale že jsou zde i další okolnosti, jako např. právě stav vozovky a možná i další.

V případě odmítnutí odškodnění může zaměstnavatel počítat s tím, že zaměstnanci budou zaměstnavatele žalovat o náhradu škody a možná i odmítat vyjízďet na komunikace při sebemenším zhoršení povětrnostních podmínek.

Jak probíhá v zaměstnání zkouška na alkohol?

Dotaz: Jak přesně musí probíhat v zaměstnání dechová zkouška na alkohol . Kdo může zkoušku provádět, musí být u zkoušky svědek, jaká je doba platnosti kalibrace dechového přístroje?

Odpověď: Zaměstnavateli dává zákon možnost kontrolovat, zda zaměstnanci dodržují zákaz požívání alkoholických nápojů na jeho pracovištích a v pracovní době i mimo tato pracoviště a zákaz vstupu na pracoviště zaměstnavatele pod jejich vlivem. Toto právo zaměstnavatele vychází z ustanovení § 106 odst. 4 písm. i) zákoníku práce, kterým je zaměstnanci uložena povinnost podrobit se na pokyn oprávněného vedoucího zaměstnance písemně určeného zaměstnavatelem zjištění, zda není pod vlivem alkoholu.

Oprávněný vedoucí zaměstnanec může být určen zaměstnavatelem buď trvale nebo i ad hoc, je-li toho v konkrétním případě třeba. Ke zjištění, zda není zaměstnanec pod vlivem alkoholu, dává oprávněný vedoucí zaměstnanec pokyn. To většinou znamená, že zjištění provede nebo

zajistí zaměstnanec, kterého oprávněný vedoucí zaměstnanec určí, resp. který má takovou činnost v náplni práce. Obvykle to bývá tzv. technik BOZP.

Zjištění, zda není zaměstnanec pod vlivem alkoholu se může provádět několika způsoby. Nejčastější je orientační dechová zkouška. Tu může provádět určený zaměstnanec pomocí detekčních trubiček ATEST nebo digitálního analyzátoru dechu (alkoholtester). Uvede-li zaměstnanec vážné důvody, které mu brání podrobit se dechové zkoušce, má zaměstnavatel právo požadovat, aby se podrobil lékařskému vyšetření ke zjištění, zda není pod vlivem alkoholu.

Výsledek dechové zkoušky je třeba písemně zadokumentovat pro potřeby dalších opatření. Účast další osoby u provedené dechové zkoušky není nutná, ale je vhodná pro případné svědectví o průběhu a výsledku zkoušky. Dojde-li k vyšetření lékařem, je doklad o výsledku zkoušky lékařská zpráva.

Odmítnutí zaměstnance podrobit se bez vážných důvodů zjištění, zda není pod vlivem alkoholu je porušením povinností, které mu ukládá zákoník práce a zaměstnavatel může proti vůči takovému zaměstnanci přijmout odpovídající opatření, která mu zákoník práce umožňuje. Má-li být výsledek dechové zkoušky prostřednictvím alkoholtesteru, je třeba, aby byl tento přístroj intervalu jednoho roku ověřen v souladu s vyhláškou ministerstva průmyslu a obchodu č. 345/2002 Sb., kterou se stanoví měřidla k povinnému ověřování a měřidla podléhající schválení typu.

Pracovní doba řidičů při jízdě ve dvou

Dotaz: Považuje se za bezpečnostní přestávku nebo odpočinek, jedou-li dva řidiči, kteří se po 4 a půl hodinách střídají v řízení, aniž by opustili vozidlo? A bere se za práci přesčas a s tím spojené náhrady za služební cestu jízda, která přesahuje pracovní dobu, jedou-li dva řidiči, kteří se střídají v řízení po 4 a půl hodinách, ale jen jeden řídí přes stanovenou osmihodinovou pracovní dobu? Považuje se doba, kdy se řidič vystřídá s druhým řidičem a tudíž neřídí, za odpracovanou?

Odpověď: Odpověď na dotaz je citováním evropských předpisů platných pro dopravu (nařízení ES 561/2006 a nařízení (EHS) č. 3821/85). Při jízdě ve dvou řidičích je povinnost posádky vozidla zaznamenat jako dobu „pracovní pohotovosti“, definovanou v čl. 15 odst. 3 písm.c) nařízení (EHS) č. 3821/82, dobu strávenou během jízdy vedle řidiče. Komise EU rozhodla, že prvních 45 minut strávených na sedadle spolujezdce lze započítat jako bezpečnostní přestávku. Doba pracovní pohotovosti se nezapočítává do pracovní doby. Naproti tomu celá doba, kdy je řidič na služební cestě, se zohledňuje při úhradě nákladů v souvislosti s pracovní cestou.

Seznam zákonů, vyhlášek a předpisů
vydaných ve Sbírce zákonů ČR, Úředním
věstníku EU a v ostatních rezortních předpisech
v období červen až listopad 2013
souvisejících s činností učitele autoškoly a lektora školicího
střediska, včetně podnikání v této činnosti

Sbírka zákonů ČR:

ČÁSTKA 66

Nařízení vlády č. **144/2013 Sb.**, kterým se mění nařízení vlády č. 110/2001 Sb., kterým se stanoví další vozidla, která mohou být vybavena zvláštním zvukovým výstražným zařízením doplněným zvláštním výstražným světlem modré barvy.
Účinnost dnem vyhlášení – rozeslána 5.června 2013 – viz OPIS.

ČÁSTKA 70

Zákon č. **159/2013 Sb.**, kterým se mění zákon č. 329/1999 Sb., o cestovních dokladech a o změně zákona č. 283/1991 Sb., o Policii České republiky, ve znění pozdějších předpisů, (zákon o cestovních dokladech), ve znění pozdějších předpisů.
Účinnost dnem vyhlášení – rozeslána 21.června 2013.

Zákon č. **160/2013 Sb.**, kterým se mění zákon 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, zákon č. 238/2000 Sb., o Hasičském záchranném sboru České republiky a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 586/1992 Sb., o daních z příjmů, ve znění pozdějších předpisů.
Účinnost dnem 1.ledna 2014 s výjimkou bodů 1 a 2 části první a zákon o Hasičském záchranném sboru (část druhá), které nabývají účinnosti prvním dnem třetího kalendářního měsíce po dni vyhlášení – rozeslána 21.června 2013.
Viz – OPIS.

Sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. **166/2013 Sb.**, o zveřejnění seznamu států, do nichž lze překročit vnější hranici s občanským průkazem.
Doplňuje zákon č. 159/2013 Sb.

ČÁSTKA 71

Zákon č. **169/2013 Sb.**, kterým se mění zákon č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 25/2008 Sb., o integrovaném registru znečišťování životního prostředí a integrovaném systému plnění ohlašovacích povinností v oblasti životního prostředí a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů a zákon č. **56/2001 Sb.**, o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.
Změna v kategorii – Poplatky na podporu sběru, zpracování, využití a odstranění vybraných autovraků – poplatek se platí i při přeregistraci použitého vozidla, pokud byl předchozí žadatel od poplatku osvobozen. V zákoně č. 56/2001 Sb., se ruší u

trvalého vyřazení jako důvod, kdy zanikl účel jejich využití, rovněž se ruší možnost jejich dalšího využití.

Účinnost strukturovaně dnem 1. října 2013, 1.ledna 2014 a 1.ledna 2015.

Viz – VÝPIS Čl. IV – změna zákona č. 56/2001 Sb.

ČÁSTKA 76

Zákon č. 179/2013 Sb., kterým se mění zákon č. 513/1991 Sb., obchodní zákoník, ve znění pozdějších předpisů.

(Upravuje se postup při rozdělení právnické osoby, splatnost faktur za dodávku zboží nebo poskytnutí služeb se stanovuje na dobu do 30 dnů s možností sjednání na 60 dnů s nedotčením možnosti sjednání úhrady ve formě splátek).

Účinnost první den prvního kalendářního měsíce po dni vyhlášení – rozeslána 28.června 2013.

ČÁSTKA 85

Nařízení vlády č. 210/2013 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 pozdějších předpisů.

Minimální měsíční mzda = 8500,- Kč, hodinová = 50,60 Kč.

Účinnost dnem 1. srpna 2013.

ČÁSTKA 91

Zákon č. 233/2013 Sb., kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů.

Účinnost patnáctý den po vyhlášení – rozeslána 2.srpna 2013 – viz OPIS.

Zákon č. 234//2013 Sb., kterým se mění zákon č. 311/2006 Sb., o pohonných hmotách a čerpacích stanicích pohonných hmot a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pohonných hmotách), ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů.

Účinnost první den druhého měsíce po jeho vyhlášení – rozeslána 2.srpna 2013.

ČÁSTKA 93

Zákon č. 239/2013 Sb., kterým se mění 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 zákona č. 307/1999 Sb., ve znění pozdějších předpisů, a další související zákona.

Účinnost dnem 1. ledna 2015 s výjimkou § 5 odst. 7 (MD zabezpečuje automatickou výměnu údajů o silničních vozidlech podle předpisu EU), které nabývá účinnosti dnem 1.ledna 2014.

ČÁSTKA 99

Zákon č. 256/2013 Sb., o katastru nemovitostí (katastrální zákon).

Účinnost dnem 1. ledna 2014.

ČÁSTKA 105

Zákon č. **273/2013 Sb.**, kterým se mění zákon č. 167/1998 Sb., o návykových látkách a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů a některé další zákony.

Účinnost dnem 1.ledna 2014.

ČÁSTKA 108

Vyhláška č. **284/2013 Sb.**, kterou se mění vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 167/2002 Sb., kterou se provádí zákona č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění zákona č. 478/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

Účinnost dnem 15.října 2013. viz. komentované změny.

ČÁSTKA 112

Zákon č. **294/2013 Sb.**, kterým se mění zákon č. 182/2006 Sb., o úpadku a způsobech jeho řešení (insolvenční zákon), ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 312/2006 Sb., o insolvenčních správcích, ve znění pozdějších předpisů.

Účinnost dnem 1.ledna 2014.

ČÁSTKA 115

Zákon č. **300/2013 Sb.**, o Vojenské policii a o změně některých zákonů (zákon o vojenské policii)

(část druhá – změna zákona o přestupcích; část čtvrtá – změna zákona o silničním provozu) – viz. VÝPIS

Účinnost prvním dnem kalendářního měsíce následujícího po dni jeho vyhlášení – rozeslána 27.září 2013.

Vyhláška č. **301/2013 Sb.**, o stanovení způsobu zevního označení Vojenské policie a vojenských policistů, vzoru služebního průkazu a barevného provedení a označení dopravních a speciálních prostředků Vojenské policie.

Účinnost dnem 1.října 2013.

Vyhláška č. **302/2013 Sb.**, kterou se mění vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 341/2002 Sb., o schvalování technické způsobilosti a technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

V příloze č. 1 bod 1 písm. a) –Předpisy EHK/OSN – se doplňuje o položky 127 až131, v příloze č. 1 bodě 1 písm. b) – Směrnice, nařízení a rozhodnutí EHS/ES/EU se doplňuje celkem dalších 20 položek.

Účinnost dnem 1. října 2013.

ČÁSTKA 116

Zákon č. **303/2013 Sb.**, kterým se mění některé zákony v souvislosti s přijetím rekodifikace soukromého práva.

Celkem se mění 74 zákonů, např.:zákon o požární ochraně (č.133/1985 Sb.), zákon o obecní policii (č. 553/1991 Sb.), zákon o ochraně spotřebitele (č.434/1992 Sb.), zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla (č. 168/1999 Sb.), správní řád (č.500/2004 Sb.), zákoník práce (č. 262/2006 Sb.), zákon o Policii ČR (č. 273/2008 Sb.), zákon o zdravotních službách (č. 372/2011 Sb.) atd.

Účinnost dnem 1. ledna 2014.

ČÁSTKA 120

Vyhláška č. **316/2013 Sb.**, kterou se mění vyhláška č. 286/2012 Sb., o vnějším označení, odznacích, služebních stejnokrojích a zvláštním barevném provedení a označení služebních vozidel celní správy
Účinnost dnem 1. března 2014.

ČÁSTKA 132

Zákonné opatření Senátu č. **340/2013 Sb.**, o dani z nabytí nemovitých věcí

Účinnost dnem 1. ledna 2014.

ČÁSTKA 134

Zákonné opatření Senátu č. **344/2013 Sb.**, o změně daňových zákonů v souvislosti s rekodifikací soukromého práva a o změně některých zákonů.

*Mění se celkem 41 zákonů, např. zákon o daních z příjmů (č. 586/1992 Sb.), **zákon o dani silniční (č. 16/1993 Sb.)**, zákon o dani z přidané hodnoty (č. 235/2004 Sb.), zákon o pojistném na sociální zabezpečení a příspěvku na státní politiku zaměstnanosti (č. 589/1992 Sb.), zákon o nemocenském pojištění (č. 187/2006 S.), zákon o pojistném na všeobecné zdravotní pojištění (č. 592/1992 Sb.), zákon o požární ochraně (č. 133/1985 Sb.), zákon o účetnictví (č. 563/1991 Sb.), celní zákon (č. 13/1993 Sb.), atd.*

Účinnost dnem 1. ledna 2014.

Sbírka mezinárodních smluv:

ČÁSTKA 46

Sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. **82/2013 Sb.m.s.** o sjednání Úmluvy o silničním provozu, přijaté v Ženevě dne 19. září 1949

Sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. **83/2013 Sb.m.s.** o sjednání Úmluvy o silničním provozu, přijaté ve Vídni dne 8. listopadu 1968.

Úřední věstník EU:

L 184 – ze dne 3. července 2013.

Oprava nařízení Komise (EU) č. **1230/2012** ze dne 12. prosince 2012, kterým se provádí nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 661/2009, pokud jde o požadavky pro schvalování typu motorových vozidel a jejich přípojných vozidel týkající se hmotností a rozměrů, a mění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES (Úř.věst. L 353 ze dne 21.12.2012).

L 209 – ze dne 3. srpna 2013.

Rozhodnutí Rady **2013/421/EU** ze dne 27. června 2013 o postoji, který má být jménem Evropské unie zaujat ve Správním výboru Úmluvy TIR k návrhu na změnu

Celní úmluvy o mezinárodní přepravě zboží na podkladě karnetů TIR (úmluva TIR z roku 1975).

L 245 – ze dne 14. září 2013.

Změna **Celní úmluvy** o mezinárodní přepravě zboží na podkladě kornetů **TIR** (Úmluva TIR z roku 1975).

Podle oznámení depozitáře OSN C.N.433.2013. TREATIES-XI.A.16 vstupují v platnost ode dne 10.října 2013 pro všechny smluvní strany tyto změny Úmluvy TIR. (v článku 6 se mění odstavec 2a a v příloze č.9 se doplňuje nová část III.)

L 247 – ze dne 18.září 2013.

Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) č. **885/2013** ze dne 15.května 2013, kterým se doplňuje směrnice Evropského parlamentu a Rady 2010/40/EU o inteligentních dopravních systémech, pokud jde o poskytování informačních služeb týkajících se bezpečných a chráněných parkovacích míst pro nákladní a užitková vozidla.

Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) č. **886/2013** ze dne 15.května 2013, kterým se doplňuje směrnice Evropského parlamentu a Rady 2010/40/EU, pokud jde o údaje a postupy pro poskytování minimálních univerzálních informací o dopravním provozu souvisejících s bezpečností silničního provozu uživatelům, pokud možno bezplatně.

L 261 – ze dne 3.října 2013.

Směrnice Komise 2013/47/EU ze dne 2. října 2013, kterou se mění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/126/ES o řidičských průkazech.

OPIS:

NAŘÍZENÍ VLÁDY č. 144/2013 Sb.,

kterým se mění nařízení vlády č. 110/2001 Sb., kterým se stanoví další vozidla, která mohou být vybavena zvláštním zvukovým výstražným zařízením doplněným zvláštním výstražným světlem modré barvy.

Vláda nařizuje podle § 137 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, (dále jen „zákon“) k provedení § 41 odst. 3 zákona:

Čl. I

Nařízení vlády č. 110/2001 Sb., kterým se stanoví další vozidla, která mohou být vybavena zvláštním zvukovým výstražným zařízením doplněným zvláštním výstražným světlem modré barvy, se mění takto:

1. V § 1 se na konci odstavce 1 tečka nahrazuje čárkou a doplňuje se písmeno i), které zní:

„i) náměstka ministra vnitra pro vnitřní bezpečnost.“

2. V § 1 odst. 2 se slova „písm. e) až h)“ nahrazují slovy „písm. e) až i)“.

Čl. II

Toto nařízení nabývá účinnosti dnem vyhlášení.

Předseda vlády: RNDr. Nečas v.r.

Ministr vnitra: Kubice v.r.

Ministr dopravy: Ing. Stanjura v.r.

OPIS:

ZÁKON č. 160/2013 Sb.,

kterým se mění zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 238/2000 Sb., o Hasičském záchranném sboru České republiky a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 586/1992 Sb., o daních z příjmů, ve znění pozdějších předpisů

Parlament se usnesl na tomto zákoně České republiky:

ČÁST PRVNÍ

Změna zákona o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla

Zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění zákona č. 307/1999 Sb., zákona č. 56/2001 Sb., zákona č. 320/2002 Sb., zákona č. 47/2004 Sb., zákona č. 377/2005 Sb., zákona č. 57/2006 Sb., zákona č. 296/2007 Sb., zákona č. 137/2008 Sb., zákona č. 274/2008 Sb., zákona č. 278/2009 Sb., zákona č. 281/2009 Sb., zákona č. 341/2011 Sb. a zákona č. 18/2012 Sb., se mění takto:

1. V § 3a se doplňuje odstavec 3, který zní:

„(3) V rámci limitu podle odstavce 2 písm. b) se podle § 6 odst. 4 hradí náklady zásahu Hasičského záchranného sboru České republiky (dále jen „hasičský záchranný sbor“) a jednotky sborů dobrovolných hasičů obce, jedná-li se o zásah v souvislosti se škodou podle § 6 odst. 2.“.

2. V § 6 odst. 4 se na konci textu věty druhé doplňují slova „a v případě úhrady nákladů hasičského záchranného sboru nebo jednotek sborů dobrovolných hasičů obce podle § 3a odst. 3.“.

3. V § 18 odst. 2 se na konci textu písmene a) doplňují slova „a fond zábrany škod“.

4. V § 20 se na konci odstavce 3 tečka nahrazuje čárkou a doplňuje se písmeno h), které zní:

„h) jmenovat a odvolávat zástupce Kanceláře v Komisi pro tvorbu programů prevence škod a pro rozdělování prostředků fondu zábrany škod podle § 23b (dále jen „Komise“).“.

5. V § 21 se na konci odstavce 2 tečka nahrazuje čárkou a doplňuje se písmeno g), které zní:

„g) rozhodovat o rozsahu působnosti výkonného ředitele v oblasti správy prostředků fondu zábrany škod, o dotacích z prostředků Kanceláře do tohoto fondu a na návrh Komise o vnitřních předpisech pro poskytování dotací a půjček z tohoto fondu.“.

6. Za § 23 se vkládají nové § 23a a 23b, které včetně nadpisů znějí:

„§ 23a

Fond zábrany škod

(1) Kancelář vytváří fond zábrany škod, který se použije pro zábranu škod vznikajících provozem vozidel. Fond zábrany škod je tvořen z odvodů z přijatého pojistného podle odstavce 2, z výnosů z investování dočasně volných prostředků tohoto fondu a dalších prostředků podle § 21 odst. 2 písm. g) za předcházející kalendářní rok, v daném kalendářním roce.

(2) Člen Kanceláře je povinen odvádět do fondu zábrany škod nejméně 3 % z ročního přijatého pojistného z pojištění odpovědnosti za každý kalendářní rok. Příspěvek do fondu zábrany škod je člen Kanceláře povinen platit Kanceláři ve čtvrtletních splátkách, přičemž splátka za I. čtvrtletí každého kalendářního roku je splatná do 30. dubna, za II. čtvrtletí do 31. července, za III. čtvrtletí do 31. října a za IV. čtvrtletí do 31. ledna bezprostředně následujícího kalendářního roku.

(3) Prostředky fondu zábrany škod se použijí pouze na úhradu nákladů spojených s

- a) pořízením techniky nebo věcných prostředků potřebných pro činnost základních složek integrovaného záchranného systému a ostatních složek integrovaného záchranného systému poskytujících plánovanou pomoc na vyžádání v oblasti zábrany a prevence škod z provozu vozidel,
- b) úpravou technologií a provozem operačních a informačních středisek hasičského záchranného sboru v souvislosti s poskytováním nezbytné pomoci motoristům,
- c) realizací projektů se zaměřením na bezpečnost silničního provozu schválených vládou, nebo
- d) realizací programů podle § 23b odst. 4 písm. b).

(4) Z prostředků fondu zábrany škod se k úhradě nákladů podle odstavce 3 písm. a) nebo b) poskytne nejméně 60 % hasičskému záchrannému sboru a z toho nejméně 20 % jednotkám sborů dobrovolných hasičů obcí. Z prostředků fondu zábrany škod se dále poskytne nejméně 15 % dalším složkám integrovaného záchranného systému a nejméně 15 % na realizaci projektů a programů podle odstavce 3 písm. c) nebo d).

(5) Příjemce prostředků z fondu zábrany škod je povinen poskytnout Komisi na její vyžádání veškeré informace a doklady týkající se použití finančních prostředků z tohoto fondu a umožnit jí provedení kontroly použití prostředků z fondu. V případě neprokázání použití těchto prostředků nebo porušení účelu jejich použití je příjemce povinen tyto prostředky vrátit do fondu zábrany škod.

(6) Pokud nebyly prostředky podle odstavce 5 vráceny ve lhůtě stanovené Komisí, je jejich příjemce povinen zaplatit úrok z prodlení a náklady spojené s jejich vymáháním. Prostředky nevrácené ve stanovené lhůtě vymáhá Kancelář včetně úroku a s tím spojených nákladů.

§ 23b

Komise

(1) Zřizuje se Komise jako orgán Kanceláře pro tvorbu programů prevence škod a pro rozdělování prostředků fondu zábrany škod.

(2) Komise má 9 členů a je složena ze dvou zástupců hasičského záchranného sboru, které jmenuje a odvolává generální ředitel hasičského záchranného sboru, z jednoho zástupce Policie České republiky, kterého jmenuje a odvolává policejní prezident, z jednoho zástupce, kterého jmenuje a odvolává ministr vnitra, z jednoho zástupce, kterého jmenuje a odvolává ministr zdravotnictví, z jednoho zástupce, kterého jmenuje a odvolává ministr dopravy, a ze tří zástupců Kanceláře podle § 20 odst. 3 písm. h). Komise ze svých členů volí a odvolává předsedu a zástupce předsedy. Činnost Komise řídí předseda nebo v jeho nepřítomnosti

zástupce předsedy. Komise je usnášeníschopná, pokud jsou přítomny alespoň dvě třetiny jejích členů a rozhoduje většinou hlasů přítomných členů.

(3) Výkon funkce člena Komise se posuzuje jako jiný úkon v obecném zájmu. Zaměstnavatel je povinen poskytnout členu Komise k výkonu jeho činnosti pracovní volno v nezbytně nutném rozsahu.

(4) Komise

- a) zpracovává návrh na rozdělení prostředků z fondu zábrany škod na následující kalendářní rok,
- b) navrhuje programy prevence v oblasti škod z provozu vozidel,
- c) stanoví kritéria hodnocení návrhů podle písmene a),
- d) schvaluje vnitřní předpisy týkající se činnosti Komise,
- e) navrhuje správní radě rozsah působnosti výkonného ředitele v oblasti správy prostředků fondu zábrany škod, včetně předpisů podle § 21 odst. 2 písm. g),
- f) provádí kontrolu čerpání prostředků fondu zábrany škod.

(5) Návrh podle odstavce 4 písm. a) předkládá Komise správní radě, Ministerstvu vnitra a Ministerstvu dopravy. Návrh je schválen, pokud k němu do 30 dnů ode dne jeho doručení kterýkoli z orgánů podle věty první nevysloví nesouhlas z důvodů rozporu určení prostředků fondu zábrany škod s jeho určením podle tohoto zákona. V případě vyslovení nesouhlasu předloží Komise těmto orgánům do 30 dnů ode dne obdržení nesouhlasu upravený návrh. Pokud k upravenému návrhu vysloví souhlas alespoň dva z těchto orgánů, považuje se upravený návrh za schválený.“

ČÁST DRUHÁ

Změna zákona o Hasičském záchranném sboru České republiky a o změně některých zákonů

Čl. II

Zákon č. 238/2000 Sb., o Hasičském záchranném sboru České republiky a o změně některých zákonů, ve znění zákona č. 309/2002 Sb., zákona č. 362/2003 Sb., zákona č. 586/2004 Sb., zákona č. 413/2005 Sb., zákona č. 189/2006 Sb., zákona č. 264/2006 Sb. a zákona č. 260/2008 Sb., se mění takto:

1. Za § 3 se vkládá nový § 3a, který včetně nadpisu zní:

„ § 3a

Úhrada nákladů zásahu

(1) Hasičskému záchrannému sboru kraje, záchrannému útvaru a zřizovateli jednotky sboru dobrovolných hasičů obce, která je zařazena do seznamu jednotek v rámci nařízení kraje, kterým se stanoví podmínky k zabezpečení plošného pokrytí území kraje jednotkami požární ochrany, a která zasahovala na výzvu operačního a informačního střediska hasičského záchranného sboru kraje, se uhradí náklady vzniklé

- a) úmyslným jednáním osoby, s výjimkou jednání osoby nesvéprávné nebo osoby, která s ohledem na duševní poruchu není způsobilá ovládnout své jednání a posoudit jeho následky, nebo
- b) při zásahu u dopravní nehody.

(2) Náklady podle odstavce 1 jsou hrazeny za každou započatou hodinu zásahu paušální částkou. Jejich úhradou není dotčeno právo na úhradu obdobných nákladů podle jiného právního předpisu.

(3) Pro účely úhrady nákladů podle odstavce 1 příslušný orgán, který ve věci rozhodl, poskytne bez zbytečného odkladu příslušnému hasičskému záchrannému sboru kraje nebo

záchrannému útvaru pravomocné rozhodnutí nebo pravomocný rozsudek, nezbytné k uplatnění práva na náhradu nákladů podle odstavce 1. To neplatí, pokud toto poskytnutí může ohrozit účel jiného trestního řízení. Povinnost poskytnout údaje nezbytné k uplatnění práva na náhradu nákladů podle odstavce 1 platí obdobně i pro Českou kancelář pojistitelů, jde-li o případ podle odstavce 1 písm. b). Tyto údaje se poskytují bezplatně.

(4) V případě podle odstavce 1 písm. b) uplatňuje hasičský záchranný sbor náhradu nákladů přímo proti

- a) příslušné pojišťovně, která uzavřela pojistnou smlouvu podle zákona upravujícího pojištění odpovědnosti z provozu vozidla týkající se vozidla, jehož provozem byla způsobena újma,
- b) České kanceláři pojistitelů, pokud byla provozem vozidla způsobena újma, kterou je tato kancelář povinna nahradit z garančního fondu, nebo
- c) Ministerstvu financí, pokud byla újma způsobena provozem tuzemského vozidla s výjimkou z pojištění odpovědnosti z provozu vozidla

(5) Pokud vznikl mezi osobami podle odstavce 3 spor o tom, kdo má uhradit náklady podle odstavce 1 písm. b), uhradí je Česká kancelář pojistitelů. Vyplyne-li z dalšího šetření, že plnění mělo být zcela nebo částečně poskytnuto pojišťovnou, popřípadě Ministerstvem financí, jsou pojišťovna, popřípadě toto ministerstvo, povinny České kanceláři pojistitelů poskytnutou úhradu nákladů nahradit. Náhradu nákladů podle odstavce 3 uplatňuje hasičský záchranný sbor kraje nebo záchranný útvar i za zřizovatele jednotky sboru dobrovolných hasičů obce. Náhrada těchto nákladů se zasílá na účet příslušného hasičského záchranného sboru kraje, záchranného útvaru nebo zřizovatele jednotky sboru dobrovolných hasičů obce; bližší údaje k těmto účtům se sdělují České kanceláři pojistitelů.

(6) Vláda stanoví nařízením paušální výši úhrady nákladů za každou započatou hodinu zásahu podle odstavce 1.“.

ČÁST TŘETÍ

Změna zákona o daních z příjmů

Čl. III

V § 19 odst. 1 zákona č. 586/1992 Sb., o daních z příjmů, ve znění pozdějších předpisů (*bez další citace doplňujících zákonů*) se vkládá písmeno s), které zní:

„s) příspěvky do fondu zábrany škod České kanceláře pojistitelů,“.

ČÁST ČTVRTÁ

Účinnost

Čl. IV

Tento zákon nabývá účinnosti dnem 1. ledna 2014, s výjimkou části první čl. I bodů 1 a 2 a části druhé čl. II, které nabývají účinnosti prvním dnem třetího kalendářního měsíce následujícího po dni jeho vyhlášení.

Němcová v.r.

Zeman v.r.

Nečas v.r.

Sbírka zákonů rozeslána 21. června 2013

VÝPIS:

ZÁKON č. 169/2013 Sb.,

kterým se mění zákon č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 25/2008 Sb., o integrovaném registru znečišťování životního prostředí a integrovaném systému plnění ohlašovacích povinností v oblasti životního prostředí a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů a zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů

ČÁST TŘETÍ

Změna zákona o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích

Čl. IV

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 zákona č. 307/1999 Sb., ve znění zákona č. 478/2001 Sb., zákona č. 175/2002 Sb., zákona č. 320/2002 Sb., zákona č. 193/2003 Sb., zákona č. 103/2004 Sb., zákona č. 186/2004 Sb., zákona č. 237/2004 Sb., zákona č. 411/2005 Sb., zákona č. 226/2006 Sb., zákona č. 311/2006 Sb., zákona č. 342/2006 Sb., zákona č. 170/2007 Sb., zákona č. 124/2008 Sb., zákona č. 137/2008 Sb., zákona č. 383/2008 Sb., zákona č. 227/2009 Sb., zákona č. 297/2009 Sb., zákona č. 347/2009 Sb., zákona č. 30/2011 Sb., zákona č. 152/2011 Sb., zákona č. 341/2011 Sb., zákona č. 457/2011 Sb. a zákona č. 18/2012 Sb., se mění takto:

1. V § 13 odst. 1 písm. a) se slova „nebo zanikl účel jejich využití“ zrušují.
2. V § 13 odst. 2 se slova „nebo jejich dalšího využití“ zrušují.

ČÁST ČTVRTÁ

Účinnost

Čl. V

Tento zákon nabývá účinnosti dnem 1. října 2013, s výjimkou čl. I bodu 47, který nabývá účinnosti dnem 1. ledna 2015, čl. I bodu 57, který nabývá účinnosti dnem 1. ledna 2014, a čl. I bodů 24, 58 až 67 a 104, které nabývají účinnosti dnem 1. října 2014.

Němcová v.r.

Zeman v.r.

Nečas v.r.

OPIS:

ZÁKON č. 233/2013 Sb.,

kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů

Parlament se usnesl na tomto zákoně České republiky:

Čl. I

Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění zákona č. 60/2001 Sb., zákona č. 478/2001 Sb., zákona č. 62/2002 Sb., zákona č. 311/2002 Sb., zákona č. 320/2002 Sb., zákona č. 436/2003 Sb., zákona č. 53/2004 Sb., zákona č. 229/2005 Sb., zákona č. 411/2005 Sb., zákona č. 76/2006 Sb., zákona č. 226/2006 Sb., zákona č. 264/2006 Sb., zákona č. 342/2006 Sb., zákona č. 170/2007 Sb., zákona č. 215/2007 Sb., zákona č. 374/2007 Sb., zákona č. 124/2008 Sb., zákona č. 274/2008 Sb., zákona č. 480/2008 Sb., zákona č. 227/2009 Sb., zákona č. 281/2009 Sb., zákona č. 424/2010 Sb., zákona č. 133/2011 Sb., zákona č. 297/2011 Sb., zákona č. 329/2011 Sb., zákona č. 341/2011 Sb., zákona č. 375/2011 Sb., zákona č. 18/2012 Sb., zákona č. 119/2012 Sb., zákona č. 193/2012 Sb., zákona č. 197/2012 Sb., zákona č. 390/2012 Sb., zákona č. 396/2012 Sb. a zákona č. 101/2013 Sb., se mění takto:

1. V § 5 odst. 1 se na konci textu písmene g) doplňují slova „než alkoholem⁴⁶⁾“ (dále jen „jiná návyková látka“).

Poznámka pod čarou č. 46 zní:

„46) zákon č. 167/1998 Sb., o návykových látkách a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů.“

2. V § 5 odst. 2 písm. a) se za slovo „nápoj“ vkládají slova „ani jinou látku obsahující alkohol“ (dále jen „alkoholický nápoj“) a za slovo „užít“ se vkládá slovo „jinou“.

3. V § 5 odst. 2 písmeno b) zní:

„b) řídit vozidlo nebo jet na zvířeti bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo užití jiné návykové látky nebo v takové době po požití alkoholického nápoje nebo užití jiné návykové látky, kdy by mohl být ještě pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky; v případě jiných návykových látek uvedených v prováděcím právním předpise se řidič považuje za ovlivněného takovou návykovou látkou, pokud její množství v krevním vzorku řidiče dosáhne alespoň limitní hodnoty stanovené prováděcím právním předpisem,“.

4. V § 8a odst. 1 úvodní části ustanovení se slova „nesmí při provádění výcviku podle zvláštního právního předpisu⁴⁾“ nahrazují slovy „při výkonu dohledu nad řidičem motorového vozidla podle § 3 odst. 3 písm. b) nebo c) nesmí“.

5. V § 8a odst. 1 písmeno b) zní:

- „b) vykonávat činnost učitele autoškoly bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo užití jiné návykové látky nebo v takové době po požití alkoholického nápoje nebo užití jiné návykové látky, kdy by mohl být ještě pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky; pro posouzení ovlivnění učitele autoškoly jinou návykovou látkou se použije § 5 odst. 2 písm. b) obdobně.“.
6. V § 8a odst. 1 písm. c) se slova „sedět během jízdy ve výcvikovém vozidle“ nahrazují slovy „vykonávat činnost učitele autoškoly“ a slova „vykonávání funkce učitele autoškoly“ se nahrazují slovy „výkonu této činnosti“.
 7. V § 8a odst. 2 úvodní části ustanovení se slova „povinen v souvislosti s prováděním výcviku podle zvláštního právního předpisu⁴⁾“ nahrazují slovy „při výkonu dohledu nad řidičem motorového vozidla podle § 3 odst. 3 písm. b) nebo c) povinen“.
 8. V § 47 odst. 2 písm. b) se slova „jiných návykových látek“ nahrazují slovy „užití jiné návykové látky“ a za slova „nápoj nebo“ se vkládají slova „užil jinou“.
 9. V § 118a odst. 1 písmena c) až f) znějí:
 - „c) je podezřelý, že požil alkoholický nápoj nebo užil jinou návykovou látku během jízdy,
 - d) je podezřelý, že řídil motorové vozidlo bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo užití jiné návykové látky nebo v takové době po požití alkoholického nápoje nebo užití jiné návykové látky, kdy ještě byl pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky,
 - e) se přes výzvu podle § 5 odst. 1 písm. f) odmítl podrobit vyšetření podle zvláštního právního předpisu⁷⁾ ke zjištění, zda není ovlivněn alkoholem,
 - f) se přes výzvu podle § 5 odst. 1 písm. g) odmítl podrobit vyšetření podle zvláštního právního předpisu⁷⁾ ke zjištění, zda není ovlivněn jinou návykovou látkou.“.
 10. V § 118a odst. 3 se na konci textu písmene a) doplňují slova „nebo bezprostředně před jízdou anebo v takové době před zahájením jízdy, že by v době jízdy ještě mohl být pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky“.
 11. V § 118a odst. 3 písmena b) a c) znějí:
 - „b) se přes výzvu podle § 8a odst. 2 písm. a) odmítl porobit vyšetření podle zvláštního právního předpisu⁷⁾ ke zjištění, zda není ovlivněn alkoholem,
 - c) se přes výzvu podle § 8a odst. 2 písm. b) odmítl podrobit vyšetření podle zvláštního právního předpisu⁷⁾ ke zjištění, zda není ovlivněn jinou návykovou látkou.“.
 12. V § 118a odst. 3 se písmeno d) zrušuje.
 13. V § 125c odst. 1 písm. b) se slova „jejich vlivem“ nahrazují slovy „vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky“.
 14. V § 125c odst. 1 písm. d) se slova „ , ačkoliv takové vyšetření není spojeno s nebezpečím pro jeho zdraví“ zrušují.
 15. V § 125c odst. 3 úvodní části ustanovení se za slovo „autoškoly“ vkládají slova „při výkonu dohledu nad řidičem motorového vozidla podle § 3 odst. 3 písm. b) nebo c)“.
 16. V § 125c odst. 3 písm. a) se za slova „nebo užije“ vkládá slovo „jinou“ a slova „provádění výcviku“ se nahrazují slovem „jízdy“.

17. V § 125c odst. 3 písm. b) se slova „provádí výcvik ve výcvikovém vozidle bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo užití návykové látky, kdy by mohl být ještě pod jejich vlivem“ nahrazují slovy „vykonává činnost učitele autoškoly bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo užití jiné návykové látky nebo v takové době po požití alkoholického nápoje nebo užití jiné návykové látky, kdy ještě je pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky“.
18. V § 125c odst. 3 písm. c) se slova „provádí výcvik ve výcvikovém vozidle, jestliže“ nahrazují slovy „vykonává činnost učitele autoškoly, ačkoliv“ a slova „vykonání učitele autoškoly“ se nahrazují slovy „výkonu této činnosti“.
19. V § 125c odst. 3 písm. d) se slova „provádění výcviku“ nahrazují slovy „výkonu činnosti učitele autoškoly“ a slova „ , ačkoliv takové vyšetření není spojeno s nebezpečím pro jeho zdraví“ se zrušují.
20. V § 137 odst. 1 se za slovo „provedení“ vkládají slova „ § 5 odst. 2 písm. b) a“.
21. V příloze v první položce za 7 bodů se slova „bezprostředně po požití alkoholu“ nahrazují slovy „bezprostředně po požití alkoholického nápoje“, slova „požití alkoholu“ se nahrazují slovy „jeho požití“, a slova „jeho vlivem“ se nahrazují slovy „vlivem alkoholu“.
22. V příloze ve druhé položce za 7 bodů se slova „ , ačkoli to nebylo spojeno s nebezpečím pro jeho zdraví“ zrušují.

Čl. II Účinnost

Tento zákon nabývá účinnosti patnáctým dnem po jeho vyhlášení.

Němcová v.r.

Zeman v.r.

Rusnok v.r.

Sbírka zákonů rozeslána 2.srpna 2013.

VYHLÁŠKA č. 284/2013 Sb.,

kteřou se mění vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 167/2002 Sb., kteřou se provádí zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění zákona č. 478/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů

Komentované znění nejpodstatnějších změn a doplnění:

- ve všech paragrafech vyhlášky se v souladu se zákonem č. 247/2000 Sb. (po jeho novelizaci), jednotlivé skupiny a podskupiny řidičského oprávnění nahrazují řidičským oprávněním pro příslušnou skupinu vozidel;
- vzor žádosti o řidičské oprávnění používaný k přijetí do výuky a výcviku se nahrazuje vzorem žádosti o přijetí k výuce a výcviku, neboť žádost o řidičské oprávnění má zcela odlišný význam ve smyslu zákona o silničním provozu;
- zrušuje se způsob a rozsah přezkoušení řidičů v rámci zdokonalování jejich odborné způsobilosti a vzor osvědčení profesní způsobilosti řidiče, včetně pověření k jejich přezkoušení;
- výuka teorie a zásad bezpečné jízdy (§ 4 odst. 3) se rozšiřuje o „seznámení se základními úkony na místě dopravní nehody ve vztahu k bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích včetně zásad pro používání reflexní vesty, výstražného trojúhelníku a další označení místa dopravní nehody“ ;
- výcvik v praktické údržbě (§ 5 odst. 2) se rozšiřuje o „znalosti umístění prvků povinné výbavy ve vozidle a způsob jejich používání včetně praktických dovedností při manipulaci s výstražným trojúhelníkem a jeho správného umístění za vozidlem“ ;
- do evidenční knihy o výcviku v řízení vozidla (§ 9) se doplňuje povinnost před zahájením výcviku uvést „čas zahájení výcviku v řízení každého žadatele o řidičské oprávnění“ a „čas ukončení výcviku v řízení každého žadatele o řidičské oprávnění“ ;
- zápisy do průkazu žadatele o řidičské oprávnění (§ 12) se rozšiřují mimo datum vyučovací hodiny o „časový údaj o začátku a konci výcviku“ ;
- základní školení pro zkušební komisaře (§ 14) se u tématu základy psychologie a pedagogiky rozšiřuje o „zaměření na aplikaci základních pedagogicko-psychologických zásad a postupů při komunikaci s žadatelem o řidičské oprávnění při vedení zkoušky a následném hodnocení výsledků zkoušky, s důrazem na nácvik přesného vyjadřování, volbu gramaticky a stylisticky vhodných výrazů, terminologii, gestikulaci a zdokonalování verbálních schopností zkušební komisaře“, dále se základní školení pro zkušební komisaře rozšiřuje o „znalost organizace, obsahu a rozsahu zkoušek z odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel se zaměřením na důsledné plnění zákonných požadavků na prověřování znalostí, dovedností a chování žadatele o řidičské oprávnění při zachování jednotlivých principů hodnocení dílčích částí zkoušky z odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel,

- nově se základní školení zkušební komisaře doplňuje o požadavek na „znalost praktického ovládní vozidla, jeho řízení a manipulace s vozidlem v návaznosti na rozsah oprávnění k provádění zkoušek z odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel, jehož je zkušební komisař držitelem, nebo které hodlá získat a to nejméně v rozsahu požadavků na zkoušky z odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel pro příslušnou skupinu vozidel“ ;
- u zkoušky z předpisů o provozu na pozemních komunikacích a zdravotnické přípravy (§ 15 odst. 3) testem se mění požadavek na počet dosažených bodů o „žadatel o prodloužení platnosti průkazu zkušební komisaře nejméně 47 bodů z maximálního možného počtu 50 bodů“ ;
 - zkouška ze znalostí ovládní a údržby vozidla (§ 18) se nově upravuje na „při zkoušce z ovládní a údržby vozidla prokazuje žadatel o řídičské oprávnění skupiny vozidel C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D a D+E znalosti základních soustav vozidla a činitelů, které mají vliv na bezpečnost jízdy, ekonomiku provozu a na životní prostředí, znalosti v provádění údržby vozidla, jakož i rozpoznávání a odstraňování vyskytujících se poruch s ohledem na požadavky bezpečnosti provozu motorových a přípojných vozidel.“ ; (*úplné znění 45 otázek ke zkoušce z ovládní a údržby vozidla je uvedeno v příloze č. 6*)
 - u zkoušky z praktické jízdy (§ 19) pro skupiny B až D+E a T se rozšiřuje požadavek na znalosti a dovednosti o použití prvků povinné výbavy vozidla, jejich umístění a použitelnost včetně schopností sestavení výstražného trojúhelníku a kontrolu ostatního bezpečnostního vybavení a dále prokázat znalosti v umístění, upevnění a zajištění nákladu na vozidle nebo přípojném vozidle, a u použití přívěsu nebo návěsu se rozšiřuje požadavek na jejich odpojení od tažného vozidla a toto zaparkovat vedle přívěsu nebo návěsu;
 - u druhé části zkoušky z praktické jízdy se rozšiřuje požadavek na řízení vozidla s ohledem na snížení spotřeby paliva a emisí;
 - zcela nově se doplňuje § 19 „při zkoušce z praktické jízdy k získání nebo rozšíření rozsahu řídičského oprávnění pro skupinu vozidel B na jízdní soupravy složené z vozidla skupiny B a přípojného vozidla o největší povolené hmotnosti nepřevyšující 750 kg, pokud největší povolená hmotnost této jízdní soupravy převyšuje 3 500 kg, avšak nepřevyšuje 4 250 kg, prokazuje žadatel o řídičské oprávnění znalosti a dovednosti obdobně jako u skupiny B+E.“ ;
 - hodnocení zkoušky z praktické jízdy se rozšiřuje o hodnocení hospodárného, bezpečného a energeticky účinného způsobu jízdy;
 - Příloha č. 1 – Žádost o přijetí k výuce a výcviku – *najdete k tisku na www.mdcz.cz/Silnicni_doprava/Ridicске_prukazy_a_autoškoly/Informace_pro_autoškoly_a_škol.střediska*
 - Příloha č. 3 – Vzor profesního osvědčení
 - Příloha č. 4 – Učební osnova základního a zdokonalovacího školení pro zkušební komisaře
 - Příloha č. 5 – Vzor průkazu zkušební komisaře
 - Příloha č. 6 – Úplné znění otázek ke zkoušce z ovládní a údržby vozidla pro skupinu vozidel C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D a D+E
- Tato vyhláška nabývá účinnosti dnem 15. října 2013.

Úplné znění vyhlášky č. 1672002 Sb., najdete ne stránkách

www.autoklub.cz/dokument/3818.uplne-zneni-vyhlasaky-c-1672002-sb-as-.html

VÝPIS:

ZÁKON č. 300/2013 Sb.,

o Vojenské policii a o změně některých zákonů
(zákon o Vojenské policii)

§ 9

Oprávnění při dohledu nad bezpečností provozu vozidel

- (1) Vojenská policie vykonává dohled nad bezpečností a plynulostí provozu vozidel ozbrojených sil tím, že
- kontroluje dodržování pravidel provozu na pozemních komunikacích vozidly ozbrojených sil,
 - objasňuje dopravní nehody a jiné události v provozu, na kterých měla účast pouze vozidla ozbrojených sil, při nichž nevznikla škoda na majetku či zdraví třetí osoby.
- (2) Při dohledu nad bezpečností a plynulostí provozu vozidel ozbrojených sil je vojenský policista oprávněn
- vyzvat osobu provádějící výcvik řidičů vozidel ozbrojených sil k vyšetření podle zákona o silničním provozu ke zjištění, zda není ovlivněna alkoholem nebo jinou návykovou látkou,
 - vyzvat řidiče vozidla ozbrojených sil k předložení dokladů k řízení a provozu vozidla,
 - vyzvat řidiče vozidla ozbrojených sil k podrobení vozidla nebo jízdní soupravy kontrole technického stavu,
 - měřit rychlost vozidel ozbrojených sil,
 - zabránit řidiči vozidla ozbrojených sil v jízdě použitím technického prostředku k zabránění odjezdu vozidla nebo odtažením vozidla za podmínek stanovených zákonem o silničním provozu.
- (3) V chráněných objektech Vojenská policie vykonává dohled nad bezpečností a plynulostí provozu vůči všem účastníkům provozu tím, že
- kontroluje dodržování pravidel provozu na pozemních komunikacích i mimo ně,
 - objasňuje dopravní nehody a jiné události,
 - vydává písemné stanovisko k úpravě provozu na veřejně nepřístupné účelové komunikaci.
- (4) Při dohledu nad bezpečností a plynulostí provozu vůči všem účastníkům provozu v chráněných objektech je vojenský policista oprávněn
- vyzvat řidiče vozidla k předložení dokladů k řízení a provozu vozidla,
 - vyzvat řidiče k podrobení vozidla nebo jízdní soupravy kontrole technického stavu,
 - měřit rychlost vozidel,
 - rozhodnout o odstranění vozidla na náklady provozovatele vozidla, je-li překážkou provozu na pozemní komunikaci nebo i mimo ni, nebo je důvodná obava ohrožení bezpečnosti chráněného objektu, anebo je místní úpravou provozu v předmětném místě provoz vozidel omezen nebo zakázán,
 - zabránit řidiči v jízdě použitím technického prostředku k zabránění odjezdu vozidla nebo odtažením vozidla za podmínek stanovených zákonem o silničním provozu.

ČÁST ČTVRTÁ
Změna zákona o silničním provozu

§ 64

Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu) *ve znění pozdějších předpisů naposledy zákonem č. 101/2013 Sb.*, se mění takto:

1. V § 5 odst. 1 písm. f) a g) a v § 8a odst. 2 písm. a) a b) se slova „příslušníka Vojenské policie“ nahrazují slovy „vojenského policisty“.
2. V § 6 odst. 12 se za slovo „policisty“ vkládají slova „nebo vojenského policisty“.
3. V § 6 se odstavec 14 zrušuje.
4. V § 6a odst. 1 se slova „a 14“ zrušují.
5. V § 18 odst. 9 se slova „a stanovených útvarů celních orgánů“ nahrazují slovy „ , Vojenské policie a celních orgánů“ a za větu druhou se vkládá věta „Útvary Vojenské policie stanoví ministr obrany.“.
6. V § 79 odst. 2 se za slovo „Policista“ vkládají slova „ , vojenský policista“.
7. Nadpis § 124 zní: „**Působnost**“.

ČÁST PÁTÁ
Účinnost

Tento zákon nabývá účinnosti prvním dnem kalendářního měsíce následujícího po dni jeho vyhlášení.

Němcová v.r.

Zeman v.r.

Rusnok v.r.

Sbírka zákonů rozeslána 27. září 2013.

TECHNICKÉ INFORMACE

Stabilizační systém pro bezpečnější jízdu na motocyklu.

Firma Bosch vyvinula stabilizační systém pro motocykly – MSC -, první systém řízení brzd pro motocykly k zajištění nejlepší stability ve všech jízdých situacích. Systém podporuje motocyklisty jak během brzdění či akcelerace, tak i při jízdě po rovině či v zatáčkách.

MSC je vylepšený systém ABS pro motocykly. Nové funkce umožňuje rozsáhlá řada senzorů a sofistikovaný software.

Systém nabízí výrobcům motocyklů a jejich náročným zákazníkům řadu bezpečnostních funkcí:

- ABS závislé na náklonu a úhlu stoupání zlepšuje jak stabilitu při jízdě za všech situací, tak i účinnost brzd.
- Kontrola trakce reguluje maximální točivý moment motoru, takže i na proměnlivém či kluzkém povrchu vozovky je hnací síla efektivně přenesena na vozovku a hnací kolo neztrácí svou přilnavost.
- Při intenzivním brzdění v zatáčkách MSC snižuje tendenci motocyklu vrátit se do vzpřímené polohy. Nechtěné napřímení stroje vede k většímu poloměru zatáčení, jehož následkem je často vyjetí stroje z pruhu. V takových případech elektronický kombinovaný systém brzd eCBS co nejlépe rozdělí brzdné síly mezi kola a tím kolo během zatáčení stabilizuje.
- MSC také snižuje „překlopení“ motocyklu. Jde o nehody, kdy se motocykl převrhne během zatáčení a smykem sklouzne k vnější straně zatáčky. K těmto nehodám dochází, když při projíždění zatáčky řidič příliš brzdí a pneumatiky nejsou dostatečně schopné přenést boční sílu do vozovky. MSC proti tomu působí detekcí takového rizika a omezením maximální brzdné síly. Funkce eCBS rozloží maximální dostupnou brzdou sílu mezi kola a zajistí nejlepší možný výkon brzd v podmínkách zatáčení.
- Funkce eCBS zajišťuje optimální rozložení brzdné síly za všech okolností, i když motocyklista omylem použije pouze jednu ze dvou brzd nebo brzdí příliš velkou silou.
- Funkce kontrola jízdy na zadním kole řídí točivý moment motoru a zabraňuje nekontrolovanému zvedání předního kola a zároveň zajišťuje maximální zrychlení.
- Funkce kontrola jízdy na předním kole udržuje zadní kolo na vozovce snížením maximální brzdné síly na předním kole při jízdě na povrchu s vysokým koeficientem tření. Stabilita při jízdě je zachována, jelikož v úvahu se bere poměr náklonu a podélného zrychlení.
- Kontrola stability motocyklu používá k zaznamenání jízdí dynamiky stroje širokou škálu senzorů. Sensory na kolech měří rychlost otáčení předního a zadního kola, sensorový modul setrvačnosti počítá náklon a úhel stoupání více jak stokrát za sekundu. Analýzou dat ze senzorů, rozdílů rychlosti mezi předním a zadním kolem, stejně jako další parametry specifické pro motocykly jako rozměr pneumatik a jejich tvar, či umístění senzorů, vypočítá jednotka ABS fyzické limity brzděného systému na základě úhlu naklonění. Když kontrola stability motocyklu zjistí, že hrozí zablokování kola, jednotka ABS aktivuje modulátor tlaku v hydraulickém brzdovém okruhu. Tím se sníží brzdný tlak, který se ve zlomku vteřiny zase zvýší, a to tak, aby byl aplikován přesně takový brzdý tlak, který zabrání zablokování každého kola.