

# METODICKÝ

## ZPRAVODAJ

### AUTOŠKOL

číslo 83/2014

#### OBSAH:

- |  |         |
|--|---------|
| ➤ Nehodovost řidičů MO, NA a BUS za 10.měsíců 2014   | str. 2  |
| ➤ Usměrnění činnosti MD k výkladu § 52a odst. 2 zák. č. 247/2000 Sb.                       | str. 3  |
| ➤ Posuzování zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel                            | str. 6  |
| ➤ Bezpečnost práce (novelizace NV č.201/2010 Sb. Nutnost prokazování kvalifikace průkazem) | str. 14 |
| ➤ Seznam zákonů, vyhlášek a předpisů....   | str. 16 |
| ➤ Zákon č. 239/2013 Sb., komentované změny   | str. 20 |
| ➤ Zákon č. 230/2014 Sb., komentované změny   | str. 25 |
| ➤ Nařízení vlády č. 240/2014 Sb., (časové poplatky, mýtné) VÝPIS                           | str. 28 |
| ➤ Mezinárodní sil. doprava – aktuality ( bodový systém v Evropě)                           | str. 29 |

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

**AUTOKLUB ČR, Opletalova 29, 110 00 PRAHA 1**  
([www.autoklub.cz](http://www.autoklub.cz))

Zpracoval:  
Václav Vegricht  
Tř. Václava Klementa 820, 293 01 Mladá Boleslav  
Tel. 603 310 468  
E-mail: [vegricht@volny.cz](mailto:vegricht@volny.cz)

Bez jazykové úpravy.

Listopad 2014.

## STATISTIKA NEHOD

### řidičů motocyklů, nákladních automobilů a autobusů za období leden až říjen 2014.

#### Řidiči motocyklů:

Druh vozidla	Počet nehod	rozdíl	Usmr- ceno	rozdíl	Těžce zraněno	rozdíl
<b>Moped</b>	<b>87</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>13</b>	<b>více o 3</b>
<b>Malý motocykl</b> (do 50 cm <sup>3</sup> )	<b>138</b>	<b>více o 13</b>	<b>2</b>	<b>více o 1</b>	<b>20</b>	<b>více o 5</b>
<b>Motocykl</b> (včetně sidecaru a skutru)	<b>1567</b>	<b>více o 127</b>	<b>57</b>	<b>více o 18</b>	<b>275</b>	<b>více o 16</b>

Druh vozidla	Lehce zraněno	rozdíl	ALKO- HOL	rozdíl	Nehody v obci	rozdíl
<b>Moped</b>	<b>70</b>	<b>více o 3</b>	<b>17</b>	<b>méně o 2</b>	<b>64</b>	<b>více o 5</b>
<b>Malý motocykl</b> (do 50 cm <sup>3</sup> )	<b>110</b>	<b>více o 14</b>	<b>15</b>	<b>více o 3</b>	<b>103</b>	<b>více o 1</b>
<b>Motocykl</b> (včetně sidecaru a skutru)	<b>1125</b>	<b>více o 89</b>	<b>88</b>	<b>méně o 28</b>	<b>856</b>	<b>více o 37</b>

#### Řidiči nákladních automobilů a autobusů:

Druh vozidla	Počet nehod	rozdíl	Usmr- ceno	rozdíl	Těžce zraněno	rozdíl
<b>Nákladní automobil</b> (včetně multikáry apod.)	<b>5384</b>	<b>méně o 216</b>	<b>34</b>	<b>méně o 10</b>	<b>123</b>	<b>méně o 10</b>
<b>Nákladní automobil s přívěsem</b>	<b>588</b>	<b>méně o 71</b>	<b>2</b>	<b>méně o 4</b>	<b>13</b>	<b>více o 2</b>
<b>Nákladní automobil s návěsem</b>	<b>2020</b>	<b>méně o 16</b>	<b>18</b>	<b>více o 7</b>	<b>41</b>	<b>více o 5</b>
<b>AUTOBUS</b>	<b>817</b>	<b>více o 6</b>	<b>5</b>	<b>více o 2</b>	<b>20</b>	<b>méně o 2</b>

Druh vozidla	Lehce zraněno	rozdíl	ALKO- HOL	rozdíl	Nehody v obci	rozdíl
<b>Nákladní automobil</b> (včetně multikáry apod.)	<b>1186</b>	<b>více o 90</b>	<b>168</b>	<b>více o 4</b>	<b>4081</b>	<b>méně o 78</b>
<b>Nákladní automobil s přívěsem</b>	<b>114</b>	<b>více o 37</b>	<b>5</b>	<b>méně o 5</b>	<b>330</b>	<b>méně o 60</b>
<b>Nákladní automobil s návěsem</b>	<b>233</b>	<b>méně o 8</b>	<b>50</b>	<b>více o 31</b>	<b>1251</b>	<b>více o 54</b>
<b>AUTOBUS</b>	<b>243</b>	<b>méně o 1</b>	<b>5</b>	<b>méně o 3</b>	<b>705</b>	<b>méně o 6</b>

Rozdíl – srovnání se stejným obdobím loňského roku.

Zdroj: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR.

## **Ministerstvo dopravy Odbor agend řidičů**

### **Metodické usměrnění**

správních činností obecních úřadů obcí s rozšířenou působností, krajských úřadů  
a Magistrátu hl.m. Prahy

„k výkladu § 52a odst. 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“

Ministrem dopravy bylo uloženo Odboru agend řidičů věcně vyřešit problém, spočívající v tom, aby bylo umožněno řidičům, kteří mají zadržovaný řidičský průkaz, absolvovat pravidelné školení, a odstranit tak nerovnovážený stav u netuzemských řidičů. Je navrhováno, aby řidiči, držitelé průkazu profesní způsobilosti, kterým byl dočasně zadržen řidičský průkaz, měli možnost zúčastnit se pravidelného školení, jinak zbytečně přicházejí o kvalifikaci. Problém je zejména s řidiči, kterým byl zadržen řidičský průkaz v době těsně před uplynutím roku od posledního pravidelného školení. V otázce netuzemských řidičů je navrhováno zrušit podmínku přechodného pobytu 185 dnů u řidičů ze států Evropské unie (sjednotit s úpravou pro cizince ze třetích států, § 46 odst. 2 písm. b) a c), § 52b odst. 2 písm. c) body 2 a 3 a § 52c odst. 2 body 2 a 3 zákona č. 247/2000 Sb.).

#### *§ 52a*

*zákona č. 247/2000 Sb.*

*Podmínky přijetí k výuce a výcviku*

- (1) Provozovatel školicího střediska může přijmout k výuce a výcviku v rámci vstupního školení pouze osobu, která*
- a) podá písemnou přihlášku,*
  - b) je držitelem řidičského oprávnění pro příslušnou skupinu vozidel nebo se účastní výuky a výcviku k jeho získání.*
- (2) Pro přijetí osoby k výuce a výcviku v rámci pravidelného školení platí podmínka uvedená v odstavci 1 písm. a). Žadatel o přijetí k výuce v rámci pravidelného školení musí být držitelem řidičského oprávnění pro příslušnou skupinu vozidel a s výjimkou případů uvedených v § 48 odst. 4 a 5 i průkazu profesní způsobilosti řidiče.*

Podle názoru Odboru agend řidičů Ministerstva dopravy nelze navrhovanou změnu zákona po věcné stránce doporučit. Příčinu nastoleného problému je nutno spatřovat v nesprávném výkladu § 52a odst. 2 zákona č. 247/2000 Sb. Doslovný až přehnaně formální výklad textu zákona bez vnímání smyslu a účelu tohoto konkrétního ustanovení pak nutně vede k uplatňování nesprávného postupu, na jehož základě údajně nelze připustit k pravidelnému školení žadatele, který není v den školení po přechodnou dobu držitelem řidičského oprávnění pro příslušnou skupinu vozidel. Takový postup logicky nekoresponduje s požadavky praxe, např. v případech, kdy byl řidiči zadržen řidičský průkaz nebo mu byl vysloven zákaz činnosti.

Do budoucna není podle našeho názoru žádoucí vypustit podmínku, vyjádřenou v § 52a odst. 2 zákona, aby žadatel o přijetí k výuce v rámci pravidelného školení nemusel být držitelem řídičského oprávnění pro příslušnou skupinu vozidel. To by v konečném důsledku znamenalo, že by o přijetí k výuce v rámci pravidelného školení mohl žádat i žadatel, kterému řídičské oprávnění pro příslušnou skupinu vozidel nebylo ještě, anebo nikdy, uděleno.

K vyřešení nastíněného postačí pouhý logický a věcný výklad předmětného ustanovení § 52a odst. 2 zákona.

***Ostatně k takovému výkladu práva a právních předpisů vyzývá mimo jiné i Nález Pléna ÚS - Pl. ÚS 33/97 publikovaný pod č. 30/1998 Sb., ve kterém Ústavní soud uvádí, že naprosto neudržitelným momentem používání práva je jeho aplikace, vycházející pouze z jeho jazykového výkladu. Dále pak výslovně konstatuje, že cit.: „Jazykový výklad představuje pouze prvotní přiblížení se k aplikované právní normě. Je pouze východiskem pro objasnění a ujasnění si jejího smyslu a účelu (k čemuž slouží i řada dalších postupů, jako logický a systematický výklad, výklad e ratione legis atd.). Mechanická aplikace abstrahující, resp. neuvědomující si, a to buď úmyslně, nebo v důsledku nevdělanosti, smysl a účel právní normy, činí z práva nástroj odcizení a absurdity.“***

Použitím takového způsobu výkladu právního předpisu, resp. § 52a odst. 2 zákona (a nejen tohoto ustanovení) je potřeba rozlišovat pro správnou aplikaci předmětného ustanovení pojem „**držitel řídičského oprávnění v širším slova smyslu**“ od pojmu „**držitel řídičského oprávnění v užším slova smyslu**“. V širším slova smyslu je nutno považovat za držitele řídičského oprávnění každého, komu bylo řídičské oprávnění uděleno a dosud se ho nevzdal (viz § 94 odst. 2 zákona č. 361/2000 Sb.) nebo mu nebylo úředně odňato (viz § 94 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb.). Držitelem řídičského oprávnění v širším slova smyslu je tedy ve své podstatě i řidič, kterému byl zadržen řídičský průkaz, uložen trest nebo sankce zákazu činnosti, dosáhl 12 bodů v systému bodového hodnocení a v tom důsledku pozbyl řídičské oprávnění apod. Takový řidič pak buď může své právo „řít vozidlo“ využívat neomezeně, nebo je na tomto svém právu krácen. Vedle toho za **držitele řídičského oprávnění v užším slova smyslu** je nutno považovat výlučně toho, komu řídičské oprávnění bylo uděleno a toto jeho právo „řít vozidlo“ není žádným jiným institutem omezeno nebo zkráceno.

Jestliže smysl a účel ustanovení § 52a odst. 2 zákona č. 247/2000 Sb. spočívá v tom, aby se pravidelného školení zúčastnil žadatel, kterému kdy bylo uděleno příslušné řídičské oprávnění a toto mu nebylo doposud odňato nebo se ho účinně nevzdal, ale jedná se o žadatele, který je pouze dočasně na právu řídit motorové vozidlo omezen, není rozumného, účelného a smysluplného důvodu, aby pravidelné školení neabsolvoval. Opačný výklad by bylo nutno považovat za přepjatý formalismus.

Obdobně logicky a smysluplně je potřeba vykládat i § 46 odst. 2 písm. b) a c), § 52b odst. 2 písm. c) body 2 a 3 a § 52c odst. 2 písm. b) body 2 a 3 zákona č. 247/2000 Sb. Tak například ustanovení § 46 odst. 2 písm. b) a c) zákona kategorizuje řidiče „profesionály“, tj. pokud řídí motorové vozidlo, k jehož řízení opravňuje řídičské oprávnění skupiny C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D nebo D+E nebo řídičské oprávnění uznávané jako rovnocenné, kteří mají povinnost zúčastnit se zdokonalování odborné způsobilosti.

Zákon tuto kategorizaci vyjadřuje třemi kategoriemi řidičů tak, že slovně specifikuje

- a) občana členského státu Evropské unie, který má na území České republiky trvalý pobyt (včetně občana České republiky),
- b) občana členského státu Evropské unie, jenž má na území České republiky přechodný pobyt, který trvá alespoň 185 dnů v kalendářním roce (občana Evropské unie bez dalších podmínek zaměstnanosti nebo vlastního podnikání), nebo

c) občana jiného než členského státu Evropské unie, který vykonává závislou práci pro zaměstnavatele usazeného na území České republiky nebo podniká na území České republiky (konkrétní podmínka zaměstnání).

I zde je nepřipustný ryze doslovný výklad nastíněné kategorizace řidičů bez nalézání smyslu a účelu takové kategorizace. Občan Evropské unie s trvalým pobytem na území České republiky není nikterak zvláště omezován a bez jakéhokoli důvodu může požádat o zdokonalení své odborné způsobilosti, včetně přezkoušení a vydání průkazu profesní způsobilosti řidiče (vyznačení příslušného harmonizovaného kódu v řidičském průkazu).

Vedle toho občan Evropské unie, který hodlá v České republice získat nastíněnou profesní způsobilost a nemá v České republice trvalý pobyt, je logicky omezen podmínkou analogicky shodnou s podmínkou „obvyklého bydliště“ nutnou pro získání řidičského oprávnění. Toto opatření, které je akceptováno v celé Evropské unii, si klade mimo jiné za cíl omezit tzv. „řidičákovou turistiku“, v segmentu profesní způsobilosti by bylo možno hovořit o turistice za účelem získat profesní způsobilost, protože v domovské zemi to je pro dotčeného občana nemožné, drahé, náročnější, apod. Otázka zaměstnání v České republice podmínkou není.

Pro cizince ze země mimo Evropskou unii je však vyžadována podmínka zaměstnanosti, a to výkon závislé práce pro zaměstnavatele usazeného na území České republiky nebo podnikání na území České republiky. Důvodem, proč i takovému žadateli zákonodárce nestanovil pobyt na území České republiky 185 dní, bude zřejmě v sociálních oblastech.

Bylo by však v přímém rozporu se zásadou rovnosti fyzických osob před zákonem a v rozporu se zákazem diskriminace, pokud by nastal případ, aby občan Evropské unie, který plní podmínku zaměstnanosti, vyžadovanou pro cizince ze třetích zemí, musel plnit i podmínku obvyklého bydliště, zejména podmínku 185 dní na území České republiky. I v tomto případě je nutno opačný výklad považovat za přepjatý formalismus.

### **Závěr:**

Aniž by bylo nutné měnit zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel lze v souladu s

I. § 52a odst. 2 tohoto zákona mít za to, že žadatel o přijetí k výuce a výcviku v rámci pravidelného školení je způsobilý tehdy, pokud je držitelem řidičského oprávnění pro příslušnou skupinu vozidel a doposud se tohoto řidičského oprávnění v souladu s § 94 odst. 2 zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, účinně nevzdal nebo mu nebylo podle § 94 odst. 1 tohoto zákona odňato,

II. § 46 odst. 2 písm. b) a c), § 52b odst. 2 písm. c) body 2 a 3 a § 52c odst. 2 písm. b) body 2 a 3 zákona č. 247/2000 Sb., mít za to, že žadatel, občan členského státu Evropské unie, jenž nemá na území České republiky přechodný pobyt, který trvá alespoň 185 dnů v kalendářním roce, ale vykonává závislou práci pro zaměstnavatele usazeného na území České republiky nebo podniká na území České republiky, splnil podmínky pro účast na zdokonalování odborné způsobilosti, zkoušku z odborné způsobilosti, a vydání řidičského průkazu s vyznačením profesní způsobilosti nebo průkazu profesní způsobilosti.

**Mgr. Michael Židův**

pověřen řízením  
Odbor agend řidičů

(Zdroj: [www.mdcr.cz](http://www.mdcr.cz))

## **Posuzování zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel**

Zdroj: BOZP info.cz (Státní zdravotní ústav)

Zdravotní způsobilost řidiče motorových vozidel je jednou ze základních podmínek bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích a je jí věnována pozornost nejenom v ČR, ale i ve všech zemích Evropské Unie (dále jen „EU“) a dalších civilizovaných zemích. V článku se seznámíme s posuzováním zdravotní způsobilosti pro různé skupiny řidičů.

V rámci EU jsou podmínky zdravotní způsobilosti sjednoceny předpisy Evropských společenství (Směrnici Komise 2009/112/ES, kterou se mění Směrnice Rady 91/439/EHS o řidičských průkazech, a Směrnici Komise 2009/113/ES, kterou se mění Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/126/ES o řidičských průkazech).

V ČR je postup při posuzování zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel upraven zákonem č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o silničním provozu“), a vyhláškou č. 277/2004 Sb., o stanovení zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel, zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel s podmínkou a náležitosti lékařského potvrzení osvědčujícího zdravotní důvody, pro něž se za jízdy nelze na sedadle motorového vozidla připoutat bezpečnostním pásem (vyhláška o zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „vyhláška o zdravotní způsobilosti řidičů“). Kromě uvedených právních předpisů je při posuzování zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel potřebné dále ještě zohlednit obecné podmínky vedení zdravotnické dokumentace stanovené zákonem č. 372/2011 Sb., o zdravotních službách a podmínkách jejich poskytování (zákon o zdravotních službách), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o zdravotních službách“), vyhláškou č. 98/2012 Sb., o zdravotnické dokumentaci (dále jen „vyhláška o zdravotnické dokumentaci“), a jednak obecné podmínky posudkové péče a pracovnělékařských služeb stanovené zákonem č. 373/2011 Sb., o specifických zdravotních službách, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o specifických zdravotních službách“), a vyhláškou č. 79/2013 Sb., o provedení některých ustanovení zákona č. 373/2011 Sb., o specifických zdravotních službách (vyhláška o pracovnělékařských službách a některých druzích posudkové péče) (dále jen „vyhláška o pracovnělékařských službách“).

Základním předpisem, který stanoví podmínky provozu na pozemních komunikacích, je zákon o silničním provozu. Podle ustanovení § 5 odst. 2 písm. c) zákona o silničním provozu nesmí řidič řídit vozidlo mimo jiné tehdy, jestliže je jeho schopnost (tedy kvalita zdraví) k řízení vozidla snížena v důsledku jeho zdravotního stavu. V kontextu zákona nelze zdravotní stav vnímat pouze v souvislosti s nemocí, ale změnu, resp. snížení jeho kvality, je nutné vnímat též v souvislosti s aktuální indispozicí, jejíž příčinou je zejména únava. Z uvedeného důvodu je při posuzování zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel nezbytné hodnotit i nároky výkonu dalších činností, které vedou k únavě a tím ke snížení kvality zdraví a díky tomu i ke změně a mnohdy až ke ztrátě zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel. Uvedené okolnosti jsou velmi často opomíjeny. Současně se zapomíná i na to, že v případě řízení motorových vozidel pro soukromou potřebu a z vlastní vůle (tzv. ve volném režimu) je řízení věnována obvykle prakticky celá kapacita zdraví, zatímco při řízení motorových vozidel jako součásti výkonu práce je kapacita zdraví snížena únavou prováděním dalších činností v rámci výkonu práce.

Při posuzování zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel rozlišujeme několik kategorií žadatelů a držitelů řidičských oprávnění (dále jen „řidičů“) podle důvodu řízení motorového vozidla a podmínek stanovených k posuzování zdravotní způsobilosti:

**A – řízení motorového vozidla pro soukromou potřebu** ( dále jen „řidič amatér“): Jedná se o řidiče, který motorové vozidlo řídí z vlastní vůle, ve vlastním režimu a odpovědnosti, který proto není zatížen jinými nároky, než které sám připustí, k řízení motorového vozidla využívá plně svou zdravotní kapacitu ovlivněnou pouze kvalitou jeho zdraví.

**B – řízení motorových vozidel jako součást výkonu práce:** Jedná se o řidiče, který motorové vozidlo řídí v rámci výkonu práce jako druh práce nebo jako jednu z činností výkonu práce, a tedy v pracovním režimu, který jiná osoba, zpravidla zaměstnavatel, určuje nebo zásadním způsobem ovlivňuje a kterému se musí podrobit, přičemž je ovlivněn též odpovědností i vůči této osobě. Uvedené se vztahuje obdobně na osoby vykonávající práci řidiče jako osoba samostatně výdělečně činná. Zmíněná omezení zvyšují zátěž organismu a mají významný podíl na únavě. Kromě toho tato skupina řidičů vedle vlastního řízení motorového vozidla zpravidla v různém rozsahu vykonává i další činnosti vedoucí opět díky související zátěži k únavě, která dále snižuje zdravotní kapacitu dostupnou k řízení motorového vozidla. Při posuzování zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel u této skupiny řidičů proto nelze při hodnocení zohledňovat plnou kapacitu zdraví, ale lze k hodnocení využít pouze dostupnou zdravotní kapacitu, tzn. zdravotní kapacitu negativně ovlivněnou, resp. sníženou únavou.

**Řidiče této skupiny lze rozdělit do několika kategorií:**

**Řidič podléhající režimu § 87 odst. 1 a 2 zákona o silničním provozu** (dále jen „řidič z povolání“): Do této kategorie patří řidič, který je podle uvedeného zákona povinen se podrobovat pravidelným lékařským prohlídkám:

- řidič vozidla, který při plnění úkolů souvisejících s výkonem zvláštních povinností užívá zvláštního výstražného světla modré barvy, případně doplněného o zvláštní zvukové výstražné znamení,
- řidič, který řídí motorové vozidlo v pracovněprávním vztahu a u něhož je řízení motorového vozidla druhem práce sjednaným v pracovní smlouvě (dále jen „řidič zaměstnanec“),
- řidič, u kterého je řízení motorového vozidla předmětem samostatné výdělečné činnosti prováděné podle zvláštního právního předpisu,
- držitel řidičského oprávnění pro skupinu C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D nebo D+E, pokud řídí motorové vozidlo zařazené do některé z těchto skupin vozidel,
- držitel osvědčení pro učitele řidičů pro výcvik v řízení motorových vozidel podle zvláštního právního předpisu.

**Řidič podléhající režimu § 87a zákona o silničním provozu (dále jen „řidič podle § 87a“)** – do této kategorie patří:

- držitel řidičského oprávnění pro skupinu C1+E, C nebo C+E, pokud řídí nákladní automobil o největší povolené hmotnosti převyšující 7 500 kg nebo speciální automobil o největší povolené hmotnosti převyšující 7 500 kg nebo jízdní soupravu, která je složena z nákladního automobilu a přípojného vozidla nebo ze speciálního

automobilu a přípojného vozidla a jejíž největší povolená hmotnost převyšuje 7 500 kg, a

- držitel řidičského oprávnění pro skupinu D1+E, D nebo D+E, pokud řídí motorové vozidlo zařazené do některé z těchto skupin vozidel.

**Řidič podléhající režimu vyhlášky o pracovnělékařských službách (dále jen „řidič referent“):** činnost řízení motorových vozidel tento řidič vykonává jako obvyklou součást výkonu práce nebo do místa výkonu práce přepravuje další osoby, přičemž řízení motorového vozidla je druhem práce sjednaným v pracovní smlouvě,

**Řidič výše nedefinovaný, který řídí motorové vozidlo v souvislosti s výkonem práce občas (dále jen „občasné řízení“).**

V souladu s § 84 odst. 4 zákona o silničním provozu je pro řidiče amatéra lékařem posuzujícím zdravotní způsobilost k řízení motorových vozidel lékař se způsobilostí v oboru všeobecné praktické lékařství nebo v oboru praktický lékař pro děti a dorost registrujícího poskytovatele ambulantní zdravotní péče (dále je „registrující poskytovatel“). Vzhledem k tomu, že posuzujícím lékařem je registrující poskytovatel, nevyžaduje se pro zjištění zdravotního stavu v souladu s požadavky § 42 odst. 1 zákona o specifických zdravotních službách výpis ze zdravotní dokumentace registrujícího poskytovatele (dále jen „výpis“). Posuzující lékař u dané kategorie řidičů postupuje podle § 84 až 89, s výjimkou § 87a, zákona o silničním provozu a vyhlášky o zdravotní způsobilosti řidičů, přičemž pro posudkovou péči **zákon o silničním provozu stanoví, že**

- lékař posudek v písemné formě vydá po provedení lékařské prohlídky, popřípadě odborného vyšetření,
- posudkový závěr zní
  - a) zdravotně způsobilý k řízení motorových vozidel,
  - b) zdravotně způsobilý k řízení motorových vozidel s podmínkou,
  - c) zdravotně nezpůsobilý k řízení motorových vozidel.
- v hodnocení zdravotní způsobilosti se závěrem – **zdravotně způsobilý s podmínkou** se uvede důvod, kterým je zpravidla kritérium vyplývající ze zákona o silničním provozu nebo vyhlášky o zdravotní způsobilosti řidičů, přičemž s ohledem na povinnost mlčenlivosti uloženou zákonem o zdravotních službách poskytovateli zdravotních služeb (dále je „poskytovatel“) i lékaři lze důvod uvést pouze v obecné rovině obecným odkazem na vyhlášku o zdravotní způsobilosti řidičů.  
Podmínka zdravotní způsobilosti se uvádí v rozsahu požadovaném § 6 odst. 2 vyhlášky o zdravotní způsobilosti řidičů.
- **zdravotně nezpůsobilý** se uvede důvod zdravotní nezpůsobilosti k řízení motorových vozidel; i v tomto případě lze důvod uvést pouze v obecné rovině obecným odkazem na vyhlášku o zdravotní způsobilosti řidičů.

**Pravidelné lékařské prohlídce** je řidič amatér povinen se podrobit od 1.7.2013 nejdříve šest měsíců před dovršením 65 a 68 let věku a nejpozději v den dovršení stanoveného věku a po dovršení 68 let věku každé dva roky.

- Posuzující lékař může na základě výsledku pravidelné lékařské prohlídky v odůvodněných případech, zejména s přihlédnutím k aktuálnímu zdravotnímu stavu, určit termín další pravidelné lékařské prohlídky ve lhůtě kratší, než která je stanovena právním předpisem. Uvedená lékařská prohlídka má znaky prohlídky mimořádné.



Termín této lékařské prohlídky posuzující lékař určí vždy při naplnění podmínek stanovených v § 4 odst. 2 vyhlášky o zdravotní způsobilosti řidičů, tehdy

v případě postupující nemoci, u které lze předpokládat při dalším vývoji takové změny zdravotního stavu, které ovlivňují bezpečnost provozu na pozemních komunikacích,

je-li v příloze č. 3 jako podmínka zdravotní způsobilosti uvedena lékařská kontrola zdravotního stavu posuzované osoby, lékařská kontrola se provádí v rámci lékařské prohlídky nejméně jednou za 5 let, není-li v příloze stanoveno jinak, nebo

je-li v závěru odborného vyšetření uveden dřívější termín, do kterého se má posuzovaná osoba podrobit dalšímu odbornému vyšetření, než je termín pravidelné lékařské prohlídky.

### **Vyhláška o zdravotní způsobilosti řidičů dále stanoví**

- povinný rozsah vyšetření, včetně odborných vyšetření, a podmínek, kdy tato vyšetření musí být provedena před vydáním lékařského posudku,
- nemoci, vady, nebo stavy (dále jen „nemoc“), které vylučují nebo podmiňují zdravotní způsobilost k řízení motorových vozidel (dále jen „kritéria zdravotní způsobilosti“); v souladu s evropskými předpisy jsou pro potřeby vyhlášky o zdravotní způsobilosti řidičů řidiči amatéři zařazeni podle přílohy č. 3 vyhlášky do
  - skupiny 1, pokud jsou
    - žadateli nebo držiteli řidičských oprávnění skupiny A, B a B+E a AM a podskupiny A1 a B1 (zákon o silničním provozu)
  - skupiny 2, pokud jsou
    - žadateli nebo držiteli řidičských oprávnění skupiny C, C+E, D, D+E a T a podskupiny C1, C1+E, D1 a D1+E (zákon o silničním provozu).

### **Náležitosti lékařského posudku ve vzoru v příloze č. 2 a další podmínky stanovené v § 5 odst. 1, a to tak, že posudek se závěrem**

- o zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel s podmínkou, v posudku se uvede podmínka vyplývající ze zjištěného zdravotního stavu posuzované osoby. Podmínka spočívá v používání nezbytného zdravotnického prostředku, v technické úpravě motorového vozidla nebo v jiných omezeních posuzované osoby, za které se rovněž považuje termín, do něhož se má posuzovaná osoba podrobit další lékařské prohlídce,
- o zdravotní nezpůsobilosti k řízení motorových vozidel, se v posudku uvede závěr o zdravotní nezpůsobilosti vyplývající ze zjištěného zdravotního stavu posuzované osoby.

Současně je nutné mít na zřeteli povinnou náležitost lékařského posudku stanovenou § 43 odst. 3 zákona o specifických zdravotních službách, kterou je poučení o možnosti podat návrh na jeho přezkoumání. V poučení je potřebné uvést, v jaké lhůtě je možno návrh na přezkoumání podat, od kterého dne se tato lhůta počítá a zda má, nebo nemá návrh na přezkoumání podle tohoto zákona nebo jiných právních předpisů odkladný účinek (dále jen „poučení“).

Náklady související s posuzování zdravotní způsobilosti k řízení motorového vozidla a vydání lékařského posudku hradí řidič amatér.

**Při posuzování zdravotní způsobilosti k výkonu práce řidiče z povolání** se postupuje obdobně jako u řidiče amatéra s těmito odchylkami:

- U řidiče zaměstnance je posuzujícím lékařem v souladu s § 84 odst. 4 zákona o silničním provozu, § 29 zákona o zdravotních službách a § 53 a násl. zákona o specifických zdravotních službách lékař smluvního poskytovatele pracovnělékařských služeb.
- V souladu s § 84 odst. 5 zákona o silničním provozu a § 42 odst. 1 písm. b) zákona o specifických zdravotních službách je k posouzení zdravotní způsobilosti vyžadován výpis. Pokud posuzovaná osoba nemá registrujícího poskytovatele (toto je účelné doložit písemným prohlášením posuzované osoby založeným ve zdravotnické dokumentaci), je nutné, aby posuzující lékař, je-li to důvodné, pro zjištění zdravotního stavu posuzované osoby požadoval další odborná vyšetření nezbytná pro vyloučení nemoci, při jejich zjištění nelze vydat lékařský posudek s kladným závěrem.
- Řidič z povolání je podle § 87 odst. 2 zákona o silničním provozu povinen se podrobit vstupní lékařské prohlídce před zahájením výkonu činnosti a dalším pravidelným lékařským prohlídkám do dovršení 50 let věku každé dva roky a po dovršení 50 let věku každoročně.
- Při hodnocení zjištěného zdravotního stavu se použijí kritéria zdravotní způsobilosti stanovená vyhláškou o zdravotní způsobilosti řidičů v příloze č. 3 pro skupinu 2.
- Lékařský posudek u řidiče zaměstnance se nahrazuje posudkem o zdravotní způsobilosti k výkonu práce. Takovýto posudek však musí vedle náležitostí stanovených právním předpisem upravujícím obsah a náležitosti zdravotnické dokumentace obsahovat určení termínu mimořádné lékařské prohlídky, je-li to důvodné, a další podmínky podle § 5 odst. 1 vyhlášky o zdravotní způsobilosti řidičů a rok provedení dopravně psychologického vyšetření. Od účinnosti vyhlášky o pracovnělékařských službách je nutné v lékařském posudku uvést i údaje stanovené § 17, které byly v předcházejícím období požadovány vyhláškou upravující nakládání se zdravotnickou dokumentací v době tvorby vyhlášky o zdravotní způsobilosti řidičů, a to vyhláškou č. 385/2006 Sb., o zdravotnické dokumentaci, a poučení.

Náležitosti podle § 17 vyhlášky o pracovnělékařských službách jsou

- identifikační údaje zaměstnavatele,
- údaje o pracovním zařazení posuzované osoby, dále údaje o druhu práce, režimu práce, o rizikových faktorech ve vztahu ke konkrétní práci, míře rizikových faktorů pracovních podmínek vyjádřené kategorií práce podle jednotlivých rozhodujících rizikových faktorů pracovních podmínek,
- posudkový závěr a
- termín provedení mimořádné prohlídky, je-li takový postup důvodný.

Pokud zejména u řidiče zaměstnance jsou součástí výkonu práce další činnosti, pro které jsou podmínky posuzování zdravotní způsobilosti a periodicita lékařských prohlídek upraveny zvláštními právními předpisy, je při posuzování zdravotní způsobilosti k práci řidiče z povolání nezbytné i tyto podmínky a periodicitu zohlednit jak při zjišťování zdravotního stavu a posudkové činnosti, tak i v lékařském posudku. Při posuzování zdravotní způsobilosti je třeba mít vždy na zřeteli, že výkon dalších činností zvyšuje únavu a tím snižuje zdravotní kapacitu řidiče z povolání.

Náklady související s posuzování zdravotní způsobilosti k řízení motorového vozidla a vydáním lékařského posudku hradí

- v případě zaměstnance zaměstnavatel, neboť se jedná o náklady, které jsou součástí pracovnělékařských služeb,
- v ostatních případech posuzovaný řidič.

**Při posuzování zdravotní způsobilosti k výkonu práce řidiče podle § 87a se postupuje obdobně jako u řidiče z povolání s tím, že:**

- Řidič je povinen se podrobovat dopravně psychologickému vyšetření, s výjimkou řidiče, který provádí silniční dopravu soukromé povahy a tato není prováděna za úplatu a dále řidičů vozidel požární ochrany, řidičů vozidel policie, Vězeňské služby České republiky, zpravodajských služeb a řidičů vozidel ozbrojených sil České republiky.
- Dopravně psychologickému vyšetření je povinen se podrobit před zahájením výkonu činnosti řízení stanoveného motorového vozidla a dalšímu dopravně psychologickému vyšetření nejdříve šest měsíců před dovršením 50 let a nejpozději v den dovršení 50 let a dále pak každých pět let.
- Dopravně psychologické vyšetření provádí psycholog, kterému Ministerstvo dopravy udělilo akreditaci. Seznam psychologů zveřejňuje Ministerstvo dopravy na svých webových stránkách.
- Dopravně psychologickým vyšetřením se zjišťují vlohy a schopnosti řídit motorové vozidlo, které ve vztahu k bezpečnosti silničního provozu představuje zvýšené riziko buď z hlediska jízdních vlastností nebo s ohledem na dopravu většího počtu osob.
- Dopravně psychologickým vyšetřením není zjišťován zdravotní stav řidiče, ale jsou zjišťovány jeho schopnosti a charakterové vlastnosti, které přímo ovlivňují bezpečnost silničního provozu, např. reakční doby, doby udržitelnosti pozornosti, unavitelnost nebo agresivita. Dopravně psychologické vyšetření není součástí zdravotních služeb a jeho provádění není podmíněno odbornou kvalifikací zdravotnického pracovníka.

Výsledek dopravně psychologického vyšetření nemůže přímo ovlivnit závěr lékařského posudku vydaný jako výsledek posudkové činnosti, neboť

- podle § 5 odst. 2 písm. e) zákona o zdravotních službách je účelem posudkové péče zjistit,
  - zda nebude stabilizovaný zdravotní stav pacienta negativně ovlivněn nároky, které na něho klade výkon práce, služby, povolání nebo jiných činností v konkrétních podmínkách, nebo
  - zda zdravotní stav pacienta je v souladu s předpoklady nebo požadavky stanovenými pro výkon práce, služby, povolání, jiných činností nebo pro jiné účely.

Dopravně psychologické vyšetření v písemné formě je podkladem k vydání lékařského posudku o zdravotní způsobilosti řidiče, podle § 87a.

V případě, že podle závěru dopravně psychologického vyšetření není řidič vhodný jako řidič podle § 87a, je před vydáním lékařského posudku nezbytné cíleným odborným vyšetřením (psychiatrické vyšetření, popřípadě vyšetření klinickým psychologem) vyloučit nemoci, které vylučují nebo omezují zdravotní způsobilost k řízení motorových vozidel podle přílohy č. 3 vyhlášky o zdravotní způsobilosti řidičů. Pokud se podezření na nemoc vylučující nebo omezující zdravotní způsobilost k řízení motorových vozidel

nepotvrdí, nelze v daném případě vydat pro takové podezření lékařský posudek s negativním závěrem.

Takto nastaveným postupem je hodnota dopravně psychologického vyšetření do značné míry znehodnocena, neboť neprokáže-li se zdravotní důvod pro vydání lékařského posudku s negativním závěrem, má lékař možnost vydat toliko lékařský posudek s kladným závěrem. Samotná existence rizik prokázaných dopravně psychologickým vyšetřením, pro něž není medicínské opodstatnění, ale které současně jsou s to zásadním způsobem ovlivnit bezpečnost silničního provozu, vydání lékařského posudku s kladným závěrem nebrání, resp. je pro jeho vydání zcela bezpředmětná. Zároveň je nutné upozornit na skutečnost, že lékař, který posudek vydává, nemá s ohledem na povinnou mlčenlivost zdravotnických pracovníků, jakoukoli možnost s informacemi o negativním dopravně psychologickém vyšetření kohokoli seznámit bez souhlasu posuzovaného řidiče.

Jedná se o vadu, která v zákoně přetrvala i přesto, že § 87a zákona o silničním provozu byl opakovaně dotčen novelou.

**Při posuzování zdravotní způsobilosti k výkonu práce řidiče referenta se postupuje obdobně jako u řidiče z povolání, popř. řidiče podle § 87a s tím, že:**

- u řidiče referenta je řízení motorového vozidla jedním z faktorů ohrožení zdraví podle bodu 5 části II přílohy č. 2 vyhlášky o pracovnělékařských službách.
- Řidič referent je povinen podrobit se pracovnělékařským prohlídkám v režimu stanoveném vyhláškou o pracovnělékařských službách, a to
  - vstupní
  - periodické s frekvencí jednou za 6 let a po dovršení 50 let jednou za 4 roky a
  - mimořádné prohlídky, jsou-li k ní dány důvody, přičemž nelze pominout ani důvody podle této vyhlášky nebo podle vyhlášky o zdravotní způsobilosti řidičů.

Při hodnocení zjištěného zdravotního stavu se použijí kritéria zdravotní způsobilosti stanovená v příloze č. 3 vyhlášky o zdravotní způsobilosti řidičů pro skupinu 2.

Lékařský posudek u řidiče referenta obsahuje obdobné náležitosti jako lékařský posudek u řidiče z povolání s tím, že rok provedení dopravně psychologického vyšetření se uvádí pouze tehdy, je-li řidič referent řidičem podle § 87a.

U řidiče referenta není řízení motorových vozidel druhem práce, jak je tomu u řidiče z povolání, ale je další – doplňkovou – činností vykonávanou v souvislosti s výkonem práce. Při posuzování zdravotní způsobilosti je proto třeba mít na zřeteli, že únava vznikající výkonem „základní“ práce ve většině případů výrazně snižuje zdravotní kapacitu. Není proto výjimkou, že zaměstnanec není uznán zdravotně způsobilý jako řidič referent, ale je zdravotně způsobilý jako řidič amatér.

**Při posuzování zdravotní způsobilosti řidiče k občasnému řízení se postupuje obdobně jako u řidiče referenta s tím, že**

- povinnost posuzování zdravotní způsobilosti k občasnému řízení motorového vozidla není stanovena právním předpisem výslovně, i když se jedná o činnost související s výkonem práce.
- K občasnému řízení je způsobilý řidič, který je zdravotně způsobilý jako řidič amatér. Dokladem o tom je držení řidičského oprávnění doplněné v případě, kdy tak stanoví

zákon o silničním provozu, tzn. v 65 a 68 letech a po dovršení 68 let věku každé dva roky, platným lékařským posudkem vydaným registrujícím poskytovatelem.

- V případě, kdy si je zaměstnavatel vědom své odpovědnosti za zaměstnance při výkonu činnosti občasného řízení, může při využití ustanovení § 4b odst. 1 zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů, stanovit vnitřním předpisem s ohledem na ochranu zdraví zaměstnance podmínky, za kterých činnost občasného řízení lze vykonávat, a v rámci těchto podmínek stanovit i podmínky pro posouzení zdravotní způsobilosti. Za důvodné to lze považovat zejména tehdy, když zaměstnavatel uznává potřebu opakovaného školení řidičů.

Náklady související s posuzování zdravotní způsobilosti k řízení motorového vozidla a vydáním lékařského posudku hradí posuzovaný řidič, s výjimkou případů, kdy posouzení zdravotní způsobilosti v souladu s vnitřním předpisem požaduje zaměstnavatel.

Při vydání lékařského posudku je pak nezbytné vždy dodržet nejenom odborné a formální podmínky výše naznačené, ale též dodržet procesní postup, který je stanoven § 42 a násl. zákona o specifických zdravotních službách.

Poskytovatel, resp. posuzující lékař vystupující jeho jménem, musí zejména zajistit, aby

- lékařský posudek byl vydán k tomu oprávněným poskytovatelem,
- posudkovou činnost prováděl a lékařský posudek jménem poskytovatele vydával lékař k tomu odborně způsobilý. Podle § 5 odst. 3 zákona č. 95/2004 Sb., o podmínkách získávání a uznávání odborné způsobilosti a specializované způsobilosti k výkonu zdravotnického povolání lékaře, zubního lékaře a farmaceuta, ve znění pozdějších předpisů, může posudkovou činnost vykonávat pouze lékař s příslušnou specializovanou způsobilostí,
- lékařský posudek byl oprávněným osobám (posuzované osobě, popř. zaměstnavateli) předán prokazatelně (§ 44 odst. 2 zákona o specifických zdravotních službách) a aby doklad o prokazatelném převzetí byl součástí zdravotnické dokumentace vedené o posuzované osobě,
- byl dodržen postup podle § 46 zákona o specifických zdravotních službách, pokud oprávněná osoba využije svého práva a podá návrh na přezkoumání lékařského posudku.

Vedle uvedených informací nelze při poskytování zdravotní péče pacientovi, který je řidičem motorového vozidla, zapomenout ani na to, že podle § 89a zákona o silničním provozu lékař, který zjistí, že žadatel o řidičské oprávnění nebo držitel řidičského oprávnění je zdravotně způsobilý k řízení motorových vozidel s podmínkou, nebo není zdravotně způsobilý k řízení motorových vozidel, je povinen o této skutečnosti neprodleně informovat obecní úřad obce s rozšířenou působností příslušný podle obvyklého bydliště, nebo místa studie žadatele o řidičské oprávnění, nebo držitele řidičského oprávnění. Při uplatnění dané ohlašovací povinnosti je však potřebné mít na vědomí, že zákon o silničním provozu tuto povinnost váže ke změně nebo ztrátě zdravotní způsobilosti, neváže ji na změnu zdravotního stavu. Z uvedeného důvodu lze v souladu se zákonem tuto povinnost naplnit až tehdy, když zdravotní stav změněný nemocí je již stabilizovaný, neboť při dodržení odborně správného postupu lze posudkovou činnost vykonávat až při stabilizovaném zdravotním stavu. Současně je nutné si uvědomit, že až v této době zákon o silničním provozu danou povinností prolamuje povinnou mlčenlivost. Do doby stabilizace zdravotního stavu lze eventuálně opatření k omezení řízení motorových vozidel stanovit v rámci léčebného režimu, se kterým by měl pacient být seznámen prokazatelně, tzn. písemně s podpisem. Další odpovědnost pak dopadá podle § 5 zákona o silničním provozu přímo na řidiče, tj. pacienta.

## BEZPEČNOST PRÁCE

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

### Novela nařízení vlády č. 201/2010 Sb.

Dnem **1. ledna 2015** nabývá účinnosti nařízení vlády č. 170/2014 Sb., kterým se mění nařízení vlády č. 201/2010 Sb., o způsobu evidence úrazů, hlášení a zasilání záznamu o úrazu.

Hlavním důvodem této novely je změna zpracování statistických dat o pracovní úrazovosti a vytvoření nových podmínek v evidenci pracovních úrazů tak, aby bylo vyhověno požadavkům nařízení Komise (EU) č. 349/2011 ze dne 11. dubna 2011, kterým se provádí nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1338/2008 o statistice Společenství v oblasti veřejného zdraví a bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, pokud jde o statistiku pracovních úrazů.

Dalším cílem novely je odstranění některých nedostatků, které se zjistily při uplatňování tohoto nařízení vlády v praxi.

Ke změně dochází

- v § 2 odst. 1, který se týká obsahu knihy úrazů. Vzniká nová povinnost zaměstnavatele **popsat úrazový děj**;
- v odstavci 3 se doplňuje, že zaměstnavatel vydá zaměstnanci na jeho žádost **potvrzenou** (podpisem) kopii nebo výpis údajů v knize úrazů o jeho úrazu;
- v § 4 se zrušuje písm. f). To znamená, že zaměstnavatel už nemusí hlásit pracovní úraz bez zbytečného odkladu zdravotní pojišťovně, u které je úrazem postižený zaměstnanec pojištěn;
- v § 6 a v § 7 se zrušuje písm. e) – zasilání záznamu o úrazu organizační jednotce příslušné pojišťovny, u které je zaměstnavatel pojištěn pro případ své odpovědnosti za škodu při pracovním úrazu nebo nemoci z povolání. Tato povinnost se objevila v novém § 7a: „*Zaměstnavatel zašle pro účely likvidace pojistných událostí z důvodu zákonného pojištění odpovědnosti zaměstnavatele za škodu při pracovním úrazu nebo nemoci z povolání záznam o úrazu i organizační jednotce pojišťovny, u které je pro tento účel pojištěn* <sup>16</sup>).“  
Významná změna je v tom, že tento záznam na pojišťovnu už nemusí posílat nejpozději do 5. dne následujícího měsíce. Pro pojišťovnu je to důležité až ve chvíli, kdy má dojít ke splnění pojistné události.
- Ke změnám došlo také v § 8, který se týká **záznamu o úrazu – hlášení změn**. V odst. 2 se zpřesňuje písm. a), v písm. c) se zrušuje slovo nebo doplňuje se nové písm. e). V odst. 3 se zrušuje písm. e) – zasilání záznamu o úrazu – hlášení změn organizační jednotce pojišťovny, u které je zaměstnavatel pojištěn pro případ své odpovědnosti za škodu při pracovním úrazu nebo nemoci z povolání. V podstatě stejná povinnost se ukládá v odst. 4 s tím rozdílem, že záznam o úrazu – hlášení změn už nemusí posílat do 5. dne následujícího měsíce (podobně jako záznam o úrazu v § 7a). Záznam o úrazu – hlášení změn se již nemusí zasílat odborové organizaci a zástupci pro oblast BOZP, protože se na záznamu (Příloha 2) také podepisují.

V zákoníku práce § 105 je stanoveno, že zaměstnavatel je povinen předat jedno vyhotovení záznamu o úrazu postiženému zaměstnanci a v případě smrtelného pracovního úrazu jeho rodinným příslušníkům. V nařízení vlády se tato povinnost stanovuje pro záznam o úrazu – hlášení změn v novém odst. 5 § 8.

Do nařízení vlády byla vložena **Příloha č.3**, která zpřesňuje evidenci pracovních úrazů podle druhu poranění a zraněné části těla podle klasifikace ESAW tak, jako požaduje výše uvedené nařízení Komise. Podle této přílohy se budou v záznamu o úrazu (Příloha č.1) uvádět kódy pro jednotlivé druhy poranění a zraněnou část těla.

**Nutnost prokazování kvalifikace průkazem je již minulostí.**

Dotaz: Kdo může provádět školení pro vyvazování břemen (vazačské zkoušky)? Jakou by měl mít školitel kvalifikaci, zkušenosti apod.? Slyšel jsem, že vazačské zkoušky dnes legislativa nevyžaduje. Prý by mělo stačit pouze seznámení s návodem k použití daného vázacího prostředku, A stejně tak prý není vyžadováno oprávnění pro práci s motorovou pilou, opět stačí pouze seznámení s návodem k použití.

Odpověď: Každý zaměstnavatel má tzv. objektivní zodpovědnost v oblasti bezpečnosti práce a technických zařízení, které se nemůže zprostit (ani v případě, kdy jediným porušením předpisů bude porušení ze strany zaměstnance). Školení zaměstnanců je jednou z činností, kdy zaměstnavatel „snižuje“ tuto svou zodpovědnost. To na praktickém příkladu znamená, že pokud např. při kontrole OIP bude zjištěno porušení předpisů, vždy se bude jednat o porušení ze strany zaměstnavatele. A pokud se bude jednat o správní delikt, tak může zaměstnavatel dostat pokutu ve výši např. 0 až 1 mil. Kč. K horní hranici se pokuta bude blížit v případě, kdy správní orgán zjistí, že zaměstnavatel pro bezpečnost práce nic nedělá a opačně, pokud zaměstnavatel přesvědčí správní orgán o tom, že udělal maximum možného, aby k porušení nedošlo, bude pokuta při spodní hranici.

Z uvedeného tak vychází i požadavky na školení zaměstnanců. Pokud má někdo zodpovědnost, je celkem logické, že musí mít možnost tuto zodpovědnost i prakticky realizovat a naplňovat. Bude vydavatel oprávnění k obsluze motorové pily za tohoto zaměstnance zodpovídat? Bude za vazače vydavatel vazačského průkazu zodpovídat? Určitě ani v jednom případě školitel neřekne, že by zodpovídat chtěl. A tak v souladu s ustanovením ZP § 103 odst. 2 a 3 musí zaměstnavatel zajistit zaměstnancům vstupní školení a dále si pak stanovit, jaká další školení o jakém obsahu, četnosti s jakým způsobem ověřování znalostí a vedení dokumentace o školení bude provádět. A protože za zaměstnance zodpovídá, tak je na něm, zda si školení provede sám nebo se obrátí na nějakou osobu, která má specifické znalosti nebo vědomosti apod. Závěrem již jen opakuji, že povinnost prokazovat kvalifikaci nějakým průkazem musí být stanoveno zákonem.

**Seznam zákonů, vyhlášek a předpisů**  
vydaných ve Sbírce zákonů ČR, Úředním  
věstníku EU a v ostatních rezortních předpisech  
**v období srpen až listopad 2014**  
souvisejících s činností učitele autoškoly a lektora školicího střediska  
včetně podnikání v této činnosti

## **Sbírka zákonů ČR:**

### **ČÁSTKA 75**

**Zákon č. 182/2014 Sb.**, kterým se mění zákon č. 266/2006 Sb., o úrazovém pojištění zaměstnanců, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony.

*Účinnost dnem vyhlášení s výjimkou části třetí čl. III (zákoník práce), který nabývá účinnosti dnem 1.1.2015.*

*Rozeslána 29.8.2014.*

**Zákon č. 184/2014 Sb.**, kterým se mění zákon č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů, a 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.

*Týká se odpadů elektrických a elektronických zařízení, upravuje povinnosti výrobců, prodejců, uživatelů a zpracovatelů odpadů.*

*Účinnost – strukturovaně- první den druhého kalendářního měsíce s výjimkou některých částí, které nabývají účinnosti dnem vyhlášení a některých částí až dnem 1.6.2015.*

*Rozeslána 29.8.2014.*

### **ČÁSTKA 86**

**Nařízení vlády č. 204/2014 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.

*Např. 1. skupina prací = 9200 Kč = 55,- Kč/hod.; 8. skupina prací = 18.400 Kč = 110,- Kč/hod.*

*Účinnost dnem 1.1.2015.*

### **ČÁSTKA 94**

**Vyhláška č. 221/2014 Sb.**, kterou se mění vyhláška č. 246/2001 Sb., o stanovení podmínek požární bezpečnosti a výkonu státního požárního dozoru (vyhláška o požární prevenci)

*Účinnost dnem 1.listopadu 2014.*



## ČÁSTKA 96

Zákon č. **229/2014 Sb.**, kterým se mění zákon č. 185/2001 Sv., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

*Účinnost dnem 1.ledna 2015, s výjimkou porušení zákazu výkupu odpadů stanovených prováděcím právním předpisem od fyzických osob, která nabývá účinnosti prvním dnem druhého kalendářního měsíce následujícího po dni vyhlášení. Rozeslána 23.října 2014.*

Zákon č. **230/2014 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, a zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

*Účinnost patnáctým dnem po jeho vyhlášení – rozeslána 23.října 2014.*

## ČÁSTKA 99

Zákon č. **234/2014 Sb.**, o státní službě

Usnesení Poslanecké sněmovny č. 235/2014 Sb., k zákonu o státní službě přijatému Parlamentem dne 1. října 2014 a vrácenému prezidentem republiky dne 8. října 2014.

## ČÁSTKA 103

Nařízení vlády č. **240/2014 Sb.**, o výši časových poplatků, sazeb mýtného, slevy na mýtném a o postupu při uplatnění slevy na mýtném

*Účinnost dnem 1. ledna 2015.*

Vyhláška č. **241/2014 Sb.**, kterou se mění vyhláška č. 435/2012 Sb., o užívání pozemních komunikací zpoplatněných časovým poplatkem, ve znění vyhlášky č. 374/2013 Sb.

*Účinnost dnem 1.12.2014.*

Vyhláška č. **242/2014 Sb.**, o stanovení výše základních sazeb zahraničního stravného pro rok 2015.

*Účinnost dnem 1. ledna 2015.*

## ČÁSTKA 106

Zákon č. **249/2014 Sb.**, kterým se mění zákon č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů.

*V zákoně o správních poplatcích se doplňuje např.: poskytnutí údajů z evidence dopravních nehod = 100 Kč a nová položka 25a se týká podání návrhu na zahájení řízení ...*

*V zákoně č. 361/2000 Sb., se v § 123 zrušuje odstavec 5 (údaje z evidence dopravních nehod), v § 137 odst. 2 se mění odvolání na § 123 odst. 6 nyní na odstavec 5, a v § 137 se odstavec 4 zrušuje.*

*Účinnost první den druhého kalendářního měsíce po jeho vyhlášení – rozeslána 14. listopadu 2014.*

**Zákon č. 250/2014 Sb., o změně zákonů** souvisejících s přijetím zákona o státní službě

*Mění se celkem 62 zákonů, účinnost dnem 1.ledna 2015.*

#### **ČÁSTKA 107**

**Zákon č. 260/2014 Sb.,** kterým se mění 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 zákony.

*Účinnost dnem vyhlášení – rozeslána 19. listopadu 2014.*

#### **ČÁSTKA 109**

**Zákon č. 267/2014 Sb.,** kterým se mění zákon č. 586/1992 Sb., o daních z příjmů, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony

*Mění se celkem 18 zákonů, např. zákon o dani silniční, zákon o pojistném na sociální zabezpečení a příspěvku na státní politiku zaměstnanosti, zákon o pojistném na veřejné zdravotní pojištění apod.*

*Účinnost dnem 1.ledna 2015 (s výjimkou části patnácté až osmnácté, které nabývají účinnosti dnem 31. prosince 2014).*

#### **Úřední věstník Evropské unie:**

**L 311** ze dne 31.října 2014.

Nařízení Komise (EU) č. 1161/2014 ze dne 30.října 2014, kterým se nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovém nařízení v silniční dopravě přizpůsobuje technickému pokroku.

*Příloha IB se mění takto: V části I Definice se v bodu rr) první odrážce datum 31.prosince 2013 nahrazuje datem 31.prosince 2015.*

**L 315** ze dne 1. listopadu 2014.

Nařízení Komise (EU) č. 1171/2014 ze dne 31.října 2014, kterým se mění a opravují přílohy I, III, VI, IX, XI a XVII směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES, kterou se stanoví rámec pro schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla.

*Použije se od 1. ledna 2016.*

#### **Věstník dopravy** ([www.mdcr.cz](http://www.mdcr.cz))

**Číslo 6/2014** ze dne 13.června 2014.

- Informace pro STK a SME: Schválení přístrojů v STK a SME.  
*(Přístroj pro měření opotřebenosti spojovacího zařízení užitkových vozidel Schut 907, přístroj pro měření kouřivosti vozidel se vznětovými motory MOD 2,).*

- Informace pro SME: Databáze povolené v SME (HaynesPro WorkshopData)

**Číslo 7/2014** ze den 10.července 2014.

- Informace pro STK a SME: Schválení přístrojů pro použití v STK a SME.  
(*Přenosný přístroj pro zkoušení účinku brzd MAHA typ VZM 300, válcová zkušebna brzd MOTEX 7742, přístroj na kontrolu seřízení světlometů MOTEX 7535, přístroj pro měření emisí výfukových plynů vozidel se zážehovými motory SUN DGA 1500-4GAZ,*).
- Zkušební komise k ověření odborné způsobilosti pracovníků stanic technické kontroly.

**Číslo 10/2014** ze dne 3. října 2014.

- Mnohostranná dohoda M 279, dle oddílu 1.5.1 příloha A dohody ADR, týkající se přepravy výrobků zábavní pyrotechniky UN 0335, 0336.

**Číslo 11/2014** ze dne 31.října 2014.

- Informace pro STK a SME: Schválení přístrojů pro použití v STK a SME:  
(*Přístroj pro kontrolu tlaku vzduchu v pneumatikách s možností huštění Inaircom 25/GR 60-80, přístroj pro měření emisí výfukových plynů vozidel se zážehovými motory MAHA MET 6.1, přístroj pro měření kouřivosti vozidel se vznětovými motory SUN DGA 1500-SMOKU METER, kombinovaný přístroj pro měření emisí výfukových plynů vozidel se zážehovými motory a pro měření kouřivosti vozidel se vznětovými motory SUN DGA 1500-COMBI*).

## **AUTOKLUB ČR:**

Úplné **aktualizované** znění zákona:

- č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích...
- č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motor. vozidel...

najdete na

[www.autoklub.cz/pro](http://www.autoklub.cz/pro) motoristy a novináře (tiskový servis)

## 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 zákony

**Dnem 1. ledna 2015** nabývá účinnosti zákon č. 239/2013 Sb., který v části I mění zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, v části II mění zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, v části III mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a v části IV Přílohu k zákonu č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích.

Pro informaci uvádíme **nejpodstatnější** změny:

Část **první** – zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích.

- Do zákona se zapracovávají příslušné předpisy Evropské unie (*celkem 8 Směrnic Evropského parlamentu a Rady, ve znění dalších změn a nařízení Rady a Komise*).
- Upravuje se definice typu silničního vozidla, konstrukční části nebo samostatného technického celku a upravuje se formulace, kdo je provozovatelem silničního vozidla.
- Mění se úprava kategorií vozidel, která je nově vymezena v textu zákona (*podrobnosti stanoví prováděcí právní předpis*).
- Zavádí se nová úprava Registru silničních vozidel, určuje se obsah zapisovaných údajů (údaje o vlastníkovi vozidla, o provozovateli vozidla a identifikační a technické údaje o vozidle). Stanovuje se okruh dokladů potřebných k registraci vozidla. Zrušuje se vedení údajů o zástavních právech k vozidlu.
- Zavádí se institut registrační značky „na přání“, úpravy jejího přidělování a vydávání příslušné tabulky obsahující žadatelem navrženou kombinaci velkých písmen nebo číslic. Registrační značka požadované kombinace bude přidělena, pokud v době podání žádosti není již vozidlo registrováno a lze žádost podat pouze se žádostí o zápis do registru vozidel. Stanovuje se, co nesmí registrační značka na přání obsahovat a musí splňovat požadavky na formu a strukturu.  
Umožňuje za určitých okolností a při splnění zákonem stanovených podmínek převod registrační značky mezi vozidly nebo rezervaci registrační značky na přání na dobu 3 měsíců.  
*Správní poplatek – položka 26 písm. d) = 5 000 Kč za každou tabulku.*

- Zákon umožňuje požádat o vydání tabulky s toutéž (stávající) registrační značkou, která je k silničnímu vozidlu přidělena a to k umístění na nosné zařízení (např. držák jízdních kol na zádi vozidla). Totéž je možné i v případě poškození registrační značky, jejího zničení nebo odcizení, řeší postup a ukládá povinnost tuto skutečnost neprodleně oznámit.

*Správní poplatek – položka 26 písm. e) = 600 Kč za každou tabulku.*

*Podle zákona č. 260/2014 Sb., kterým se mění tento zákon se termín zavedení registračních značek „na přání“ a třetích registračních značek odkládá na termín **1. ledna 2016**.*

- Ruší se institut dočasného vyřazení vozidla z provozu (12+6 měsíců) a nově se zavádí pouze institut **vyřazení silničního vozidla z provozu**. Stanovují se podmínky, kdy lze vyřadit vozidlo z provozu (na žádost, zánik pojištění, odcizení) a povinnosti vlastníka vozidla (zabezpečení vozidla, neodstraňovat podstatné části vozidla, zejména karoserii s vyznačeným identifikačním číslem a motor).

*Cit.: § 12 odst. 4 „Trvá-li vyřazení silničního vozidla z provozu déle než 12 po sobě jdoucích kalendářních měsíců, je vlastník vyřazeného silničního vozidla povinen bez zbytečného odkladu po uplynutí této lhůty oznámit obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností adresu místa, kde je vyřazené silniční vozidlo umístěno a účel jeho využití.“*

- Dosavadní úprava trvalého vyřazení vozidla z provozu (dříve § 13 a 14) je pod novým názvem **zánik silničního vozidla**. Stanovují se důvody zániku vozidla pro zapsání do registru, povinnosti vlastníka (zůstává předložit doklad o ekologické likvidaci nebo doklad potvrzující zničení vozidla) a postup obecního úřadu obce s rozšířenou působností při zániku silničního vozidla.

*Přechodná ustanovení: bod 4 – Silniční vozidlo, které je ke dni nabytí účinnosti tohoto zákona trvale vyřazené z registru silničních vozidel, se považuje za silniční vozidlo zaniklé. Silniční vozidlo se dále považuje za zaniklé, pokud ke dni nabytí účinnosti tohoto zákona*

*a) je dočasně vyřazené z registru silničních vozidel po dobu přesahující 18 měsíců a vlastník tohoto vozidla do 1 roku ode dne nabytí účinnosti tohoto zákona neučiní oznámení podle § 12 odst. 4 zákona č. 56/2001 Sb. (oznámení, kde je vyřazené silniční vozidlo umístěno a účel jeho využití).*

*Za nesplnění povinnosti oznámit adresu, kde je vyřazené silniční vozidlo umístěno a účel jeho využití, může být podle § 83-Přestupky – uložena pokuta do 50 000 Kč.*

*Správní poplatek za vyřazení vozidla – položka 26 písm. b) = 200 Kč.*

- Upravuje se vydávání registračních značek s omezenou platností pro účely vývozu vozidla z České republiky.
- Zkušební provoz představuje provoz vozidla, jehož technická způsobilost nebyla schválena. Povolení uděluje ministerstvo za účelem zkušebních jízd při vývoji, výrobě, schvalování vozidla, jeho systémů, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků. Obecní úřad obce s rozšířenou působností na základě povolení udělí zvláštní registrační značku s povinností vést záznam ke každé zkušební jízdě v knize jízd.

- Manipulační provoz a jízda z místa prodeje do místa registrace. Povolení manipulačního provozu s vozidlem jehož technická způsobilost byla schválena, ale které není zapsáno v registru vozidel, nebo účelem je jízda z místa prodeje do místa registrace vydá obecní úřad obce s rozšířenou působností zvláštní registrační značku a knihu jízd. Silniční vozidlo, které je na pozemních komunikacích provozováno za účelem jízdy z místa prodeje do místa registrace je prodejce oprávněn opatřit zvláštní registrační značkou s vyznačenou platností po dobu 10 dnů. Prodejce její vydání zaeviduje v evidenční knize.
- Vypouští se povinnost každoročně přistavovat „cvičné vozidlo autoškoly“ k pravidelným ročním technickým prohlídkám, platí pro tato vozidla doby přistavení k technické prohlídce, jako pro ostatní vozidla.
- Upravuje se povinnost přistavování nových dovezených vozidel k pravidelným technickým prohlídkám tak, aby byly dodrženy lhůty pro jejich provádění bez zkracování těchto dob kvůli registraci vozidel.
- Upouští se od vydávání osvědčení o měření emisí s tím, že postačuje protokol o měření emisí i od vylepování kontrolní nálepky měření emisí. Plně postačí kontrolní nálepka, kterou na tabulku registrační značky umísťuje stanice technické kontroly a to po úspěšně absolvované technické prohlídce silničního vozidla, jíž měření emisí předchází.
- Jako jedna z forem technické prohlídky se zařazuje evidenční kontrola (kontrola identifikátorů a totožnosti vozidla a stavu počítače ujeté vzdálenosti silničního vozidla).
- Ministerstvo zavádí informační systém stanic technické kontroly. Slouží k evidenci a vyhodnocování činnosti stanic technické kontroly, k sestavení protokolů o technické prohlídce a k evidenci kontrolních nálepek. Centralizovaný informační systém stanic technické kontroly slouží zejména k dostupnosti informací a to zejména pro účely státního odborného dozoru. Dálkový přístup do systému má Policie ČR, Vojenská policie, krajské úřady a obecní úřady obcí s rozšířenou působností.  
*Účinnost je stejně jako u registračních značek na přání odložena na termín 1.ledna 2016.*
- Zákon vyjmenovává povinnosti provozovatele stanic technické kontroly. Rozšiřují se tak o některé nové povinnosti vyplývající z tohoto zákona, např. zákaz činnosti kontrolního technika a některé další povinnosti navazující na centralizovaný informační systém stanic technické kontroly a na stanovený způsob záznamu průběhu a výsledku technické prohlídky. Nová je povinnost předkládat vždy do 31.3. za období předchozího kalendářního roku příslušnému krajskému úřadu písemnou zprávu o výsledku vnitřní kontroly.  
Krajskému úřadu se ukládá povinnost provést kontrolu u každé stanice technické kontroly v jeho správním obvodu nejméně jednou na 3 roky, což zajistí rovnoměrný výkon státního odborného dozoru.
- Samostatně je zákonem řešena problematika technických prohlídek vozidel určených k přepravě nebezpečných věcí. Stanovují se podmínky za kterých ministerstvo vydá

oprávnění k provádění těchto prohlídek (na 5 let). Uvádějí se důvody, za které může být oprávnění odejmuto a stanovují se kvalifikační požadavky na odbornou způsobilost technika.

*Přechodná ustanovení, bod 15 – Provozovatel stanice technické kontroly, který byl ministerstvem pověřen prováděním technických prohlídek vozidel určených k přepravě nebezpečných věcí přede dnem účinnosti tohoto zákona, je oprávněn provádět technické prohlídky vozidel určených k přepravě nebezpečných věcí i v době po nabytí účinnosti tohoto zákona, nejdéle však po dobu 6 měsíců. Ministerstvo vydá tomuto provozovateli stanice technické kontroly na jeho žádost, která musí být podána nejpozději do 3 měsíců ode dne nabytí účinnosti tohoto zákona, oprávnění k provádění technických prohlídek vozidel určených k přepravě nebezpečných věcí, pokud doloží splnění podmínek stanovených v tomto zákoně.*

- Upřesňují se požadavky na vzdělání a praxi osob vykonávajících činnost kontrolního technika a upravuje se rozsah požadovaného řidičského oprávnění, kdy pro vozidla M2 a M3 postačuje řidičské oprávnění pro skupiny C nebo C1. Omezuje se platnost profesního osvědčení kontrolního technika na dobu 3 let ode dne složení závěrečné zkoušky odborné způsobilosti. O prodloužení požádá po absolvování prohlubovacího kurzu a složení zkoušky odborné způsobilosti. Nově se stanovují povinnosti kontrolního technika ve vztahu k provádění technických prohlídek.

*Z přechodných ustanovení bod 11 – Profesní osvědčení kontrolního technika a profesní osvědčení mechanika vydaná podle zákona č. 56/2001 Sb., ve znění účinném přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona, pozbývají platnosti uplynutím*

- a) 1 roku, ode dne nabytí účinnosti tohoto zákona, byla-li vydána do konce roku 2003,*
- b) 2 let, ode dne nabytí účinnosti tohoto zákona, byla-li vydána v letech 2004 až 2006,*
- c) 3 let, ode nenabytí účinnosti tohoto zákona, byla-li vydána v roce 2007 nebo později.*

- Upravuje se problematika stanic měření emisí a odstraňují se některé formulační nedostatky. Stejně jako u stanic technické kontroly a kontrolních techniků se rozšiřují některé další povinnosti u provozovatelů stanic měření emisí, povinnosti mechaniků na těchto stanicích. Omezuje se doba platnosti profesního osvědčení mechanika na dobu 3 let a stanovují se podmínky výuky mechaniků v základním a prohlubovacím kurzu. Platnost stávajícího osvědčení je stanovena v přechodných ustanoveních – viz bod 11. Odstupňované ukončení platnosti osvědčení kontrolního technika, tak osvědčení mechanika bylo zvoleno s ohledem na limitované kapacity výukových subjektů.
- Rozšiřují se pravomoci osob pověřených výkonem státního odborného dozoru. Např. oprávnění přikázat bezprostředně po provedení technické prohlídky nebo měření emisí vyzvat fyzickou osobu, která vozidlo k technické prohlídce nebo měření emisí přistavila, aby na dobu nezbytně nutnou přistavila zkontrolované vozidlo k opakované částečné nebo celkové technické prohlídce nebo k měření emisí. Fyzická osoba, která vozidlo k technické prohlídce nebo měření emisí přistavila, je povinna na základě výzvy osoby pověřené státním dozorem přistavit vozidlo k opakované technické prohlídce nebo k měření emisí. Opakovaná technická prohlídka nebo měření emisí se provede bezplatně.
- Zcela nově jsou formulovány skutkové podstaty přestupků a jiných správních deliktů. Výčet přestupků, kterých se může dopustit fyzická osoba v rámci předmětu zákona o

technických podmínkách provozu na pozemních komunikacích, je doplněn zejména o skutkové podstaty spočívající v porušení nově formulovaných povinností vyplývajících z právní úpravy, jako např. zápisu vlastníka silničního vozidla v registru vozidel, jejich vyřazování z registru a dále v porušení nových povinností kontrolního technika stanice technické kontroly nebo mechanika měření emisí. Jako příklad nového přestupku fyzické osoby je přestupek, kdy jako vlastník silničního vozidla při jeho vyřazení neoznámí adresu místa, kde je vyřazené silniční vozidlo umístěno a účel jeho využití (§ 12 odst. 4). Za tento přestupek může být uložena pokuta až do výše 50 000 Kč (§ 83 odst. 1 písm.e)).

Obdobně se doplňují či nově formulují správní delikty právnických osob a podnikajících fyzických osob.

- V souvislosti se změnou kategorií vozidel se zrušuje příloha k zákonu (Rozdělení vozidel do kategorií) a nově bude vydána v novém prováděcím právním předpise.
- V části **druhé** se mění zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, ve znění pozdějších předpisů. Jeho změny z podstatné části jsou vyvolány změnami v zákoně č. 56/2001 Sb., zejména v souvislosti s vyřazením vozidla, změnou v Registru vozidel apod.
- V části **třetí** se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (*dále opis úplného znění*):
  1. V § 2 písmeno b) zní:

„b) provozovatel vozidla je vlastník nebo jiná osoba, která je jako provozovatel zapsána v registru silničních vozidel podle zvláštního právního předpisu<sup>38)</sup> nebo obdobné evidenci jiného státu,“.
  2. V § 6a se na konci odstavce 2 doplňují věty

„Zjistí-li se při kontrole technického stavu vozidla nebo jízdní soupravy vážná nebo nebezpečná závada, zašle policie kopii dokladu obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností příslušnému k zapisování údajů o vozidle do registru silničních vozidel podle zvláštního právního předpisu<sup>38b)</sup>. Není-li takový obecní úřad obce s rozšířenou působností, zašle policie kopii dokladu Ministerstvu dopravy (dále jen „ministerstvo“).“.
  3. V § 43 odst. 5 se slova „Ministerstvo dopravy (dále jen „ministerstvo“)“ nahrazují slovem „ministerstvo“.
- V části **čtvrté** se mění Příloha k zákonu č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů. Změny se týkají části II položka 26 a navazují na registraci vozidel a registrační značky.

*V souvislosti s účinností tohoto zákona (č.239/2014 Sb.) dojde ke změně vyhlášky č. 243/2001 Sb., o registraci vozidel, vyhlášky č. 302/2001 Sb., o technických prohlídkách a měření emisí vozidel a vyhlášky č. 341/2002 Sb., o schvalování technické způsobilosti a technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, jak vyplývá z důvodové zprávy k návrhu tohoto zákona.*



## ZÁKON č. 230/2014 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, a zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů

Dnem 7. listopadu 2014 nabyly účinnosti uvedené zákony, z jejichž nejpodstatnějších změn uvádíme:

### Část první – změna zákona o silničním provozu.

- Zpracované Směrnice Evropského parlamentu a Rady se doplňují o směrnici 2011/82/ES o usnadnění přeshraniční výměny informací o dopravních deliktech v oblasti silničního provozu.
- V § 80a odst. 1 se mění písm. f), které nyní zní: *(opis)*  
„f) B jsou zařazena motorová vozidla s výjimkou vozidel uvedených v písmenech a) až e), jejichž největší povolená hmotnost nepřevyšuje 3 500 kg, určená pro přepravu nejvýše 8 osob kromě řidiče, ke kterým smí být připojeno přípojné vozidlo o největší povolené hmotnosti
  1. nepřevyšující 750 kg,
  2. převyšující 750 kg, pokud největší povolená hmotnost této jízdní soupravy nepřevyšuje 3 500 kg, nebo
  3. převyšující 750 kg, pokud největší povolená hmotnost této jízdní soupravy převyšuje 3 500 kg, ale nepřevyšuje 4 250 kg, jedná-li se o řidičské oprávnění v rozšířeném rozsahu,“.
- V § 80a odst. 1 písm. g), h) a j) se mění stávající formulace „s nejvýše 8 místy k sezení kromě místa řidiče“ na nové znění „určená pro přepravu nejvýše 8 osob kromě řidiče“.  
*(týká se skupiny C1, C a D)*
- V § 80a odst. 1 písm. i) se mění stávající formulace „s více než 8, ale nejvíce 16 místy k sezení kromě místa řidiče“ na nové znění „určená pro přepravu více než 8, ale nejvýše 16 osob kromě řidiče“.  
*(týká se skupiny D1)*
- V § 83 odst. 6 se uvedené písmeno g) nahrazuje písmenem f)  
*(písmeno g) v uvedeném paragrafu nebylo, jde o tiskovou opravu)*
- V § 90 se mění znění odst. 2, který nyní zní: *(opis)*  
„(2) Absolvoval-li žadatel o řidičské oprávnění výcvik a zkoušku z praktické jízdy<sup>4)</sup> s motorovým vozidlem vybaveným automatickou převodovkou, obecní úřad obce

s rozšířenou působností omezí řidičské oprávnění pro příslušnou skupinu pouze na vozidla s tímto druhem převodovky. Vozidlem vybaveným automatickou převodovkou se rozumí vozidlo, ve kterém není pedál spojky, popřípadě u vozidel, k jejichž řízení opravňuje řidičské oprávnění pro skupinu A1, A2 nebo A, ruční páka spojky. Omezení řidičského oprávnění se neprovede, jde-li o řidičské oprávnění

a) pro skupinu AM, nebo

b) pro skupinu C, C+E, D nebo D+E, je-li žadatel již držitelem řidičského oprávnění uděleného pro řízení vozidel zařazených alespoň do jedné ze skupin B, B+E, C, C+E, C1, C1+E, D, D1 nebo D1+E, které není omezeno pouze na řízení vozidel vybavených automatickou převodovkou.“.

- Nový paragraf 122d souvisí s centrálním registrem řidičů, řidičských oprávnění a řidičských průkazů umožňující dálkový a nepřetržitý přístup. Stanovuje, komu a za jakým účelem lze údaje požadovat.
- Upravuje se znění § 125c (*přestupky*) odst. 1 písm. d) a e) a v § 125e odst. 5 (*správní delikty*).
- Nový § 125j řeší přestupky osob s bydlištěm v jiném členském státě Evropské unie, postup obecního úřadu obce s rozšířenou působností u vyjmenovaných přestupků ve vztahu k oznámení o zahájení řízení a obsah informačního formuláře a jeho vzoru, který stanoví prováděcí právní předpis.
- Přechodná ustanovení (*opis*)
  1. Řidičská oprávnění pro skupinu B udělená v době od 19. ledna 2013 do dne nabytí účinnosti tohoto zákona se považují za řidičská oprávnění pro skupinu B udělená podle zákona č. 361/2000 Sb., ve znění účinném od dne nabytí účinnosti tohoto zákona.
  2. Řidičská oprávnění pro skupinu D1 udělená
    - a) před 19. lednem 2013 zůstávají zachována v dosavadním rozsahu
    - b) od 19. ledna 2013 do dne nabytí účinnosti tohoto zákona zůstávají na území České republiky zachována v rozsahu, jaký měla podle zákona č. 361/2000 Sb., ve znění účinném přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona, a to na dobu 5 let ode dne nabytí účinnosti tohoto zákona.

## **Část druhá – změna zákona o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel**

- Zapracované Směrnice Evropského parlamentu a Rady se doplňují o směrnici 2012/36/EU a směrnici 2013/47/EU, kterými se mění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/126/ES o řidičských průkazech.
- V § 19 písm. b) (*doplňovací výuka a výcvik*) a v § 45b odst. 3 (*doplňovací zkouška*) se pro skupinu B (*s kódem 96*) upravuje znění textu – přípojné vozidlo o největší povolené hmotnosti převyšující 750 kg, jejichž největší povolená hmotnost převyšuje 3 500 kg, ale nepřevyšuje 4 250 kg.

- V § 42 (zkouška z praktické jízdy) v odst. 1 se doplňuje, že o zkoušce z praktické jízdy zkušební komisař pořídí písemný záznam. Prováděcí předpis (vyhláška) stanoví náležitosti záznamu o zkoušce.
- **V příloze č. 2 (druhy výcvikových vozidel pro výuku, výcvik a zkoušku z odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a technické požadavky na výcviková vozidla)** se upravují požadavky na vozidla skupiny A1, A2 a A následovně: (opis)
  - „b) pro **skupinu A1** na motocyklu bez postranního vozíku o výkonu nejvýše 11 kW, jehož konstrukční rychlost na nejméně 90 km/h<sup>-1</sup>, s poměrem výkonu a hmotnosti nejvýše 0,1 kW/kg a jedná-li se o motocykl se spalovacím motorem, s objemem válců nejméně 115 cm<sup>3</sup>; u elektrického motoru dále s poměrem výkonu a hmotnosti nejméně 0,08 kW/kg,
  - c) pro **skupinu A2** na motocyklu bez postranního vozíku o výkonu nejméně 20 kW, ale nejvýše 35 kW, s poměrem výkonu a hmotnosti nejvýše 0,2 kW/kg a jedná-li se o motocykl se spalovacím motorem, s objemem válců nejméně 395 cm<sup>3</sup>; u elektrického motoru dále s poměrem výkonu a hmotnosti nejméně 0,15 kW/kg,
  - d) pro **skupinu A** na motocyklu bez postranního vozíku o výkonu nejméně 50 kW a o hmotnosti v nenaloženém stavu nejméně 175 kg, s objemem válců nejméně 595 cm<sup>3</sup> u spalovacího motoru a s poměrem výkonu a hmotnosti nejméně 0,25 kW/kg u elektrického motoru,“.
- **Pro skupinu B**, jde-li o doplňovací výuku a výcvik (§ 19 písm. b) a doplňovací zkoušku (§ 45b odst. 3) (pro kód 96) se upravuje text písm. f), kdy jízdní souprava převyšuje 3 500 kg, ale nepřevyšuje 4 250 kg složenou z takového motorového vozidla a přípojného vozidla s povolenou hmotností převyšující 750 kg.
- **Pro skupinu B+E**, se upravuje text v písm. g) tak, že jízdní souprava pro výcvik a zkoušku musí její největší povolená hmotnost převyšovat 3 500 kg.
- **U skupin C a C+E**, písm. j) a k) se mění původní požadavek na nejméně 8 převodových stupňů pro jízdu vpřed na nový požadavek „umožňující ruční řazení převodových stupňů“.  
Pro skupinu C+E se mění požadavek na přípojné vozidlo popřípadě návěs musí být uzavřeným skříňovým tělesem o šířce a výšce odpovídající alespoň šířce a výšce kabiny motorového vozidla vytvořeným uzavřenou samostatnou skříňí nebo ložnou plochou s plachtou ne vestavěné konstrukci.
- **Přechodná ustanovení: (opis)**  
Do 31. prosince 2018 lze při výuce a výcviku k získání řidičského oprávnění a při zkoušce z odborné způsobilosti k řízení vozidel skupiny A použít výcvikové vozidlo o výkonu nejméně 40 kW. Do 31. prosince 2018 lze při výuce a výcviku k získání řidičského oprávnění a při zkoušce z odborné způsobilosti k řízení vozidel skupiny A použít rovněž výcvikové vozidlo, které nespĺňuje požadavek na minimální hmotnost v nenaloženém stavu podle přílohy č. 2 k zákonu č. 247/2000 Sb., ve znění účinném ode dne nabytí účinnosti tohoto zákona.

## NAŘÍZENÍ VLÁDY č. 240/2014 Sb.,

o výši časových poplatků, sazeb mýtného, slevy na mýtném a o postupu při uplatnění slevy na mýtném

VÝPIS:

**Výše časového poplatku:**

na kalendářní rok	<b>1 500 Kč</b>
na 1 měsíc	<b>440 Kč</b>
na 10 dnů	<b>310 Kč</b>

**Sazby mýtného (Kč/km):**

**Dálnice a rychlostní silnice:**

Emisní třída EURO 0 - II			Emisní třída EURO III - IV			Emisní třída EURO V			Emisní třída EURO VI, EEV a vyšší		
Počet náprav			Počet náprav			Počet náprav			Počet náprav		
2	3	4 <	2	3	4 <	2	3	4 <	2	3	4 <
<b>3,34</b>	<b>5,70</b>	<b>8,24</b>	<b>2,82</b>	<b>4,81</b>	<b>6,97</b>	<b>1,83</b>	<b>3,13</b>	<b>4,52</b>	<b>1,67</b>	<b>2,85</b>	<b>4,12</b>

v pátek od 15,00 hod. do 20,00 hodin včetně

<b>4,24</b>	<b>8,10</b>	<b>11,76</b>	<b>3,58</b>	<b>6,87</b>	<b>9,94</b>	<b>2,33</b>	<b>4,46</b>	<b>6,46</b>	<b>2,12</b>	<b>4,05</b>	<b>5,88</b>
-------------	-------------	--------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------

**Silnice I. třídy:**

<b>1,58</b>	<b>2,74</b>	<b>3,92</b>	<b>1,33</b>	<b>2,31</b>	<b>3,31</b>	<b>0,87</b>	<b>1,50</b>	<b>2,15</b>	<b>0,79</b>	<b>1,37</b>	<b>1,96</b>
-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------

v pátek od 15,00 hod. do 20,00 včetně

<b>2,00</b>	<b>3,92</b>	<b>5,60</b>	<b>1,69</b>	<b>3,31</b>	<b>4,74</b>	<b>1,10</b>	<b>2,15</b>	<b>3,07</b>	<b>1,00</b>	<b>1,96</b>	<b>2,80</b>
-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------

**Autobusy (M2,M3) pro dálnice, rychlostní silnice a silnice I. třídy:**

<b>1,38</b>	<b>1,15</b>	<b>1,04</b>	<b>0,80</b>
-------------	-------------	-------------	-------------

*Účinnost dnem 1. ledna 2015.*

<b>MEZINÁRODNÍ SILNIČNÍ DOPRAVA - aktuality</b>
---

**Bodový systém v Evropě:**

Stát:	rok zavedení	Počet bodů	přičítání <i>odečítání</i>
<b>NĚMECKO</b>	<b>1974</b> od 1.5.2014	<b>18</b> <b>8</b>	<b>přičítání</b>
<b>FRANCIE</b>	<b>1992</b>	<b>12</b>	<i>odečítání</i>
<b>POLSKO</b>	<b>1993</b>	<b>21</b>	<i>odečítání</i>
<b>ŘECKO</b>	<b>1993</b>	<b>25</b>	<b>přičítání</b>
<b>VELKÁ BRITÁNIE</b>	<b>1995</b>	<b>12</b>	<b>přičítání</b>
<b>CHORVATSKO</b>	<b>1996</b>	<b>7</b>	<i>odečítání</i>
<b>SLOVINSKO</b>	<b>1998</b>	<b>18</b>	<b>přičítání</b>
<b>BULHARSKO</b>	<b>2000</b>	<b>39</b>	<i>odečítání</i>
<b>IRSKO</b>	<b>2001</b>	<b>12</b>	<b>přičítání</b>
<b>KYPR</b>	<b>2001</b>	<b>12</b>	<b>přičítání</b>
<b>LUCEMBURSKO</b>	<b>2002</b>	<b>12 *</b>	<i>odečítání</i>
<b>ITÁLIE</b>	<b>2003</b>	<b>20</b>	<i>odečítání</i>
<b>LOTYŠSKO</b>	<b>2004</b>	<b>16</b>	<i>odečítání</i>
<b>MAĎARSKO</b>	<b>2004</b>	<b>18</b>	<b>přičítání</b>
<b>MALTA</b>	<b>2004</b>	<b>12</b>	<b>přičítání</b>
<b>NORSKO</b>	<b>2004</b>	<b>12</b>	<b>přičítání</b>
<b>DÁNSKO</b>	<b>2005</b>	<b>3x **</b>	<b>přičítání</b>
<b>RAKOUSKO</b>	<b>2005</b>	<b>3x **</b>	<b>přičítání</b>
<b>ŠPANĚLSKO</b>	<b>2006</b>	<b>12</b>	<i>odečítání</i>
<b>Česká republika</b>	<b>2006</b>	<b>12</b>	<b>přičítání</b>

\* pro začátečníky

\*\* specifický systém bodového hodnocení známý jako 3 krát a dost

Obdobné bodové systémy jsou zavedeny v USA, Kanadě, Austrálii a na Novém Zélandě.

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