

METODICKÝ

ZPRAVODAJ

AUTOŠKOL

číslo 79/2013

OBSAH:

- | | |
|---|---------|
| ➤ Ekonomické ztráty z DN za rok 2011 | str. 2 |
| ➤ Pravidla pro vydávání paměťových karet řidičů | str. 4 |
| ➤ Informace MD k rozsahu ŘO sk. B, stanoviska MD k dotazům | str. 5 |
| ➤ Bezpečnost práce –Kontroly zaměstnanců na alkohol. Doba řízení a přestávky řidiče služebního vozidla, Zajišťování bezpečnosti práce u OSVČ, Úhrada za školení řidičů, Nákladní doprava v EU, Odpovědnost řidiče ref. vozidla, Pokuta za překročení doby řízení | str.7 |
| ➤ Seznam zákonů, vyhlášek a předpisů | str. 14 |
| ➤ Zákon č. 390/2012 Sb., trestní zákoník – výpis (361/2000 Sb.) | str. 19 |
| ➤ Zákon č. 396/2012 Sb., exekuční řád – výpis (361/2000 Sb.) | str. 21 |
| ➤ Vyhláška č. 472/2012 Sb., cestovní náhrady –OPIS | str. 23 |
| ➤ Nařízení vlády č. 56/2013 Sb., emise vozidel – OPIS | str. 24 |
| ➤ Zákon č. 101/2013 Sb., změna z.č. 361/2000 Sb. OPIS | str. 28 |
| ➤ Zákon č. 102/2013 Sb., změna z. o sil. dopravě – komentář | str. 30 |
| ➤ Vyhláška č. 106/2013 Sb., změna vyhl. č. 478/2000 Sb.- komentář | str. 33 |
| ➤ Technické informace –Stanovisko MD spotřeba vozidel v TP, ŠKODA CITIGO na CNG, Aktivní a pasivní bezpečnost- nové prvky ve vozidlech Škoda Octavia. | str. 34 |

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

Bez jazykové úpravy.

KVĚTEN 2013

DOPRAVNÍ NEHODOVOST**Ekonomické ztráty z dopravní nehodovosti na pozemních komunikacích
za rok 2011****Rozdělení nákladů:**

| | USMRCENÍ 1 osoby | Těžké zranění 1 osoby | Lehké zranění 1 osoby | Nehody pouze s hmotnou škodou registrované Policí ČR |
|--|-----------------------------|----------------------------------|----------------------------------|---|
|--|-----------------------------|----------------------------------|----------------------------------|---|

Přímé náklady v Kč:

| | | | | |
|--------------------------------------|----------------|------------------|----------------|----------------|
| Náklady na zdravotní péči | 182.686 | 1 346.038 | 130.674 | 0 |
| Hasiči | 6.494 | 5.478 | 1.204 | 140 |
| Policie | 4.615 | 3.555 | 2.495 | 2.495 |
| Hmotné škody | 769.952 | 387.987 | 299.366 | 214.617 |

Administrativní náklady v Kč:

| | | | | |
|--|------------------|------------------|----------------|----------------|
| Policie | 40.715 | 7.640 | 4.740 | 4.740 |
| Soudy | 9.420 | 9.420 | 0 | 0 |
| Pojišťovny | 123.192 | 65.641 | 50.647 | 36.309 |
| Přímé a admin. náklady celkem | 1 137.074 | 1 825.759 | 489.126 | 258.301 |

Nepřímé náklady v Kč:

| | | | | |
|-----------------------------------|-------------------|------------------|----------------|----------------|
| Ztráty na produkci | 15 192.914 | 1 508.720 | 131.373 | 0 |
| Sociální výdaje | 1 314.598 | 508.402 | 30.491 | 0 |
| Nepřímé náklady celkem | 16 507.512 | 2 017.122 | 161.864 | 0 |
| Ztráty celkem | 17 644.586 | 3 842.881 | 650.990 | 258.301 |

| | | | | |
|--|-------------------|------------------|----------------------|----------------|
| Celkové ztráty podle aktualizované metodiky | 18 572.290 | 4 783.202 | * 508.782 | 226.676 |
|--|-------------------|------------------|----------------------|----------------|

Pozn.: pro lepší přehlednost jsou tisíce odděleny tečkou.

*snížení celkových ztrát u lehce zraněných osob je dáno rozpočtovými opatřeními v oblasti nemocenského pojištění a poklesu nákladů, např. z důvodu zkrácení doby léčení.

Celkové ekonomické ztráty z dopravní nehodovosti za rok 2011 v ČR.

| | Počet osob (nehod) | Ztráta Kč/ osobu | Celkové ztráty |
|--|-----------------------|---------------------|-----------------------|
| Výše ztrát na lidských životech (zemřeli do 30 dnů po DN) | 773 | 18 572.290 | 14 356 380.170 |
| Výše ztrát v důsledku těžkých zranění | 3.026 | 4 783.202 | 14 473 969.252 |
| Výše ztrát v důsledku lehkých zranění | 22.519 | 508.782 | 11 457 261.858 |
| Výše ztrát z nehod jen s hmotnou škodou | 54.650 | 226.676 | 12 388 070.076 |
| Celkové ztráty za rok 2011 | | | 52 675 681.356 |

Poznámka: z celkového počtu usmrcených osob bylo 707 osob do 24 hodin po nehodě a 66 osob do 30 dnů po nehodě.

Celkové ztráty z dopravní nehodovosti za rok 2011 činily 52,7 miliardy Kč, což je v porovnání s HDP ČR cca 1,4 % vytvořeného hrubého domácího produktu v ČR za rok 2011.

(Zdroj: www.mdcr.cz)

Ministerstvo dopravy změnilo pravidla ve vydávání paměťových karet řidičů.

Od 1.prosince 2012 se Ministerstvo dopravy rozhodlo změnit stávající praxi v oblasti archivace paměťových čipových karet pro řidiče autobusů a vozidla nad 3,5 t (dále PKŘ), na nichž se zaznamenává doba řízení včetně přestávek. Držitelé si po obdržení nové karty budou moci staré karty dočasně ponechat s tím, že je **nejpozději do 60 dnů** po uplynutí doby platnosti úřadu odevzdají ke skartaci. Zásada, že řidič smí držet pouze jedinou platnou PKŘ touto změnou nebude narušena, neboť karta s uplynulou platností je palubní jednotkou odmítána jako nefunkční a dále může sloužit pouze jako výkazní médium.

Ministerstvo dopravy k tomuto kroku přistoupilo z důvodů množících se případů, kdy orgány silničních kontrol, především v jiných členských státech Evropské unie, požadují dokládání činnosti řidiče v 28 dnech předcházejících dni kontroly výlučně předložením paměťové karty řidiče, čímž dochází ke konfliktu se stávající právní úpravou vydávání karet v České republice, a řidičům za tento stav může být uložena pokuta.

Problémy se týkaly případů obnovy PKŘ, kdy se stará karta při vydání karty obnovené řidičům ve stávající praxi odebírala a na vydávajícím úřadě skartovala. Vzhledem k tomu, že současná platnost obou PKŘ, tedy prošlé či procházející a nové PKŘ je vyloučena, neboť nová karta se stává funkční teprve dnem následujícím po datu konce platnosti karty staré, přistoupilo Ministerstvo dopravy jako národní autorita k úpravě, že při obnově PKŘ vydávající orgán starou kartu držitelům dočasně ponechá. Zároveň úředníci obcí s rozšířenou působností držitelům doporučí, aby PKŘ po uplynutí 28 denní lhůty, nejdéle však do 60 dnů po uplynutí její platnosti úřadu vrátili, a umožnili tak její skartaci.

Uvedené opatření ministerstvo doporučilo obecním úřadům obcí s rozšířenou působností aplikovat počínaje dnem 1. prosince 2012 jako trvalou změnu, která bude následně zapracována do metodického předpisu a vydána jako další verze k současné platné metodice ze 14. prosince 2011. Zásada, že řidič smí držet pouze jedinou platnou PKŘ touto změnou nebude narušena, neboť karta s uplynulou platností je palubní jednotkou jako nefunkční odmítána a v souběhu s kontrolní kartou lustrujícího orgánu ji lze použít výlučně jako výkazní médium.

Tomuto odklonu od dosavadní praxe v ČR se ministerstvo dlouhý čas bránilo, neboť na území ČR dosud některé kontrolní orgány nemají on-line přístup do systému a skutečnost, zejména je-li karta obměněna před uplynutím platnosti karty staré, při silniční kontrole nemusí být odhalena, což řidiči mohli zneužívat. Naopak při kontrole v zahraničí kontroloři přístup do systému bez výjimky mají a za porušení pravidel pokutu v řádu tisíců eur uložit mohou a často tak činí, neboť vydáním nové karty je stará v systému automaticky zneplatněna a nové bezprostředně poté nabývá platnosti.

(Zdroj: www.mdcz.cz)

Informace Ministerstva dopravy k rozsahu řidičského oprávnění skupiny B

S ohledem na nejasnosti, týkající se vymezení rozsahu řidičského oprávnění skupiny B, které se objevily po 19. lednu 2013 (po novelizaci zákona č. 361/2000 Sb.), uvádíme následující vyjádření Ministerstva doprav.

Po 19. lednu 2013 je rozsah řidičského oprávnění skupiny B následující:

Řidičské oprávnění skupiny B opravňuje jeho držitele k řízení motorového vozidla, jehož největší povolená hmotnost nepřevyšuje 3 500 kg, s nejvýše 8 místy sezení kromě řidiče, ke kterému smí být připojeno přípojně vozidlo:

- a) o největší povolené hmotnosti nepřevyšující 750 kg**
(tj. motorové vozidlo o maximální hmotnosti 3 500 kg + přípojně vozidlo o maximální hmotnosti 750 kg = celková hmotnost soupravy nepřesáhne 4 250 kg)
- b) o největší povolené hmotnosti převyšující 750 kg, pokud největší hmotnost jízdní soupravy nepřevyšuje 3 500 kg**
(tj. motorové vozidlo o maximální hmotnosti 3 500 kg + přípojně vozidlo o hmotnosti větší než 750 kg = celková hmotnost soupravy ale nepřesáhne 3 500 kg)
- c) o největší povolené hmotnosti 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**
(tj. motorové vozidlo o maximální hmotnosti 3 500 kg + přípojně vozidlo o hmotnosti větší než 750 kg = celková hmotnost soupravy ale nepřesáhne 4 250 kg; rozšířený rozsah řidičského oprávnění získá řidič pouze na základě doplňovací zkoušky – tato skutečnost se následně vyznačí v řidičském průkazu harmonizovaným kódem 96).

Policie České republiky, především Ředitelství služby dopravní policie a dále obecní úřady obcí s rozšířenou působností byly o výše uvedené věci již informovány.

(Zdroj: www.mdcz.cz.)

Stanoviska Ministerstva dopravy k některým dotazům

Dotaz: Smí řidič, který získá řidičské oprávnění po 19.1.2013 pro skupinu vozidel „C1 nebo C“ řídit pracovní stroj samojízdný zařazený do skupiny vozidel „T“? Dle § 80a odst. 1 písm. g) nebo h) novelizovaného zákona č. 361/2000 Sb., jsou se skupin „C1 nebo C“ vozidel vyňaty pouze traktory, nikoliv skupina vozidel „T“.

Odpověď: (čj. 20/2013-030-Z106/4) Rozsah řídičského oprávnění skupiny vozidel C1 a C, který je stanoven v § 80a písm. g) a h) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, v platném znění od 19. ledna 2013, opravňuje k řízení motorových vozidel s výjimkou traktorů, a dále v příslušném rozsahu týkajícím se největší povolené hmotnosti. Jelikož je ve výše uvedených ustanoveních obecně uvedeno motorová vozidla, lze tedy dovodit, že na základě výše uvedeného řídičského oprávnění skupin vozidel je možno řídit pracovní stroje samojízdné, s ohledem na stanovenou největší povolenou hmotnost motorových vozidel.

.....

Dotaz: Co vše má obsahovat doklad o nákladu a vztah dopravce k němu dle ustanovení § 3 odst. 3 písm. b) zákona č. 111/1994 Sb. pro vnitrostátní dopravu? Jakým způsobem má tuzemský dopravce zajistit doklad o nákladu u přeprav, jakým je např. materiál (stavební suť) získaný při výkopových pracích nebo při odvozu obilí od kombajnu apod? V těchto případech není jasně známa zejména hmotnost nákladu nutná k naplnění ustanovení § 38a odst. 7 zákona č. 13/1997 Sb. a řidič se tak vystavuje postihu při případném nízkorychlostním nebo vysokorychlostním kontrolním vážení.

Odpověď: (čj. 20/2013-030-Z-106/4) § 3 písm. b) zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů, stanoví, že tuzemský dopravce je povinen zajistit, aby v každém vozidle byl při jeho provozu doklad o nákladu a vztahu dopravce k němu. Ohledně vnitrostátní silniční nákladní přepravy v zásadě rozlišujeme dvě varianty. V případě nákladní přepravy pro cizí potřeby by měl tento přepravní doklad splňovat náležitosti stanovené čl. 6 nařízení č. 11 z roku 1960 o odstranění diskriminace v oblasti přepravních sazeb a podmínek, kterým se provádí čl. 79 odst. 3 Smlouvy o založení Evropského hospodářského společenství, a to za předpokladu, že se jedná o přepravu zboží uvnitř EU a na přepravu se neuplatní některá z výjimek uvedených v čl. 8 a 9 tohoto nařízení. Obecně řečeno, tato norma se nevztahuje na přepravu zboží pro vlastní potřebu a dále na přepravu zboží do 5 t celkové hmotnosti od jednoho odesílatele k jednomu příjemci, na přepravu zboží uvnitř členského státu do celkové vzdálenosti 100 km a na přepravu zboží mezi členskými státy do vzdálenosti 30 km. Přepravní doklad podle tohoto nařízení by měl obsahovat informace ohledně jména a adresy odesílatele, druhu a hmotnosti zboží, místa a data přijetí zboží k přepravě, místa určení zboží, trasy nebo přepravní vzdálenosti, pokud tyto faktory odůvodňují sazby lišící se od běžně používaných sazeb, popřípadě i ohledně hraničních přechodů.

V případě nákladní přepravy pro cizí potřeby by nadto měl přepravní doklad splňovat náležitosti uvedené v § 43 vyhlášky č. 133/1964 Sb., o silničním přepravním řádu, ve znění pozdějších předpisů. Dle odst. 2 tohoto ustanovení by měl přepravní doklad („přepravní listina“) minimálně obsahovat název (jméno) odesílatele a příjemce, obvyklé pojmenování obsahu zásilky a jejího obalu, počet kusů, celkovou váhu zásilky, místo nakládky a místo vykládky a datum a potvrzení převzetí zásilky dopravcem a příjemcem.

V případech silniční nákladní dopravy pro vlastní potřebu není právními předpisy žádná zvláštní forma dokladu o nákladu a vztahu dopravce k němu stanovena. Z tohoto dokladu by však měl vyplývat druh nákladu, a že se jedná o dopravu pro vlastní potřebu. V těchto případech tedy postačuje i doklad vystavený dopravcem (např. dodací list, stazka aj.).

(Zdroj: www.mdcr.cz)

BEZPEČNOST PRÁCE

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

Kontroly zaměstnanců na alkohol a návykové látky

Dotaz: Náš zaměstnavatel si nakoupil testery na zjišťování, zda jsou zaměstnanci pod vlivem omamných látek. Do vnitřního předpisu uvedl, že když zjistí přítomnost návykové látky v organismu, odveze zaměstnance k lékaři za účelem provedení odběru. Má zaměstnanec povinnost se takovému postupu podrobit? Není to nepřijatelný zásah do jeho soukromí?

Odpověď: Zákoník práce zaměstnanci ukládá povinnost nepožívat v pracovní době a na pracovišti zaměstnavatele alkoholické nápoje, nezneužívat návykové látky a nevstupovat pod jejich vlivem na pracoviště. Zaměstnavatel má za účelem kontroly dodržování této povinnosti právo vyzvat zaměstnance, aby se podrobil zjištění, zda není pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek. K takovému zjištění může zaměstnavatel použít například různé testery, které zmiňujete v dotazu. Jestliže by zaměstnanec odmítl provedení zkoušky na alkohol nebo jinou návykovou látku, jednalo by se o porušení povinností vyplývajících z právních předpisů a vztahujících se k vykonávané práci (pracovní kázně).

Pokud jde o to, zda má zaměstnavatel právo odvézt zaměstnance do zdravotnického zařízení za účelem odběru biologického materiálu a zda má zaměstnanec povinnost poskytnout zaměstnavateli součinnost, odpověď na ni nenalezneme v zákoníku práce, nýbrž v zákoně č. 379/2005 Sb., o opatřeních k ochraně před škodami působenými takovými výrobky, alkoholem a jinými návykovými látkami a o změně souvisejících zákonů. V ustanovení § 16 tohoto zákona je uvedeno, že osoba, která vykonává činnost, při níž by mohla ohrozit život nebo zdraví své či jiných osob nebo poškodit majetek, nesmí při výkonu této činnosti požívat alkoholické nápoje nebo užívat jiné návykové látky a je povinna se podrobit i odbornému lékařskému vyšetření zjišťujícímu obsah alkoholu nebo jiné návykové látky.

Výše zmiňované ustanovení zákona o opatřeních k ochraně před škodami působenými tabákovými výrobky, alkoholem a jinými návykovými látkami dále výslovně stanoví, že právo vyzvat osobu – zaměstnance ke splnění povinností podrobit se lékařskému vyšetření má také její zaměstnavatel. Lékařské vyšetření je pak oprávněno provést zdravotnické zařízení, které je k tomu odborně a provozně způsobilé.

Lze tedy uzavřít, že zaměstnavatel v případě podezření, že je zaměstnanec pod vlivem návykové látky, skutečně má právo zaměstnance odvézt do zdravotnického zařízení a zaměstnanec má povinnost podrobit se zde vyšetření, které přítomnost návykové látky v organismu potvrdí či vyvrátí. Zákon přitom ještě zdůrazňuje, že pokud by osoba vyzvaná k tomu, aby se podrobila lékařskému vyšetření, toto vyšetření odmítla, hledí se na ni, jako by byla pod vlivem alkoholu, resp. návykové látky. Zaměstnavatel by tedy mohl i odmítnout

lékařského vyšetření vyhodnotit jako porušení pracovní kázně s důsledky z toho vyplývajícími.

Doba řízení a přestávky u řidiče služebního vozidla.

Dotaz: Jakou maximální celkovou dobu může strávit „řidič referent“ řízením služebního vozidla do 3,5 t, pokud má v pracovní smlouvě uvedenou náplň práce „řízení motorového vozidla bez profesního průkazu“. Obvykle se uvádí pouze maximální doba řízení do první bezpečnostní přestávky, tj. nejpozději po 4,5 hodinách, ale nevím, jak je to dále. Zaměstnavatel po mně požaduje 12 hodin jízdy plus 3 krát 30 minut pauza, jinak je jízda bez přerušení. Je to v souladu s předpisy BOZP? Nečeká mě postih v případě dopravní nehody?

Odpověď: Právní řád nezná pojem řidič referent, musíme vycházet z pracovních činností, které zaměstnanec vykonává pro zaměstnavatele. Jelikož neřídíte dopravní prostředek nad 3 500 kg, na který se vztahují speciální předpisy, je vaše pracovní doba upravena zákoníkem práce a organizovaná v souladu s nařízením vlády č. 168/2002 Sb.

Zaměstnavatel řídí a organizuje pracovní činnost svých zaměstnanců a taky určuje začátek a konec směn. V souladu s ustanovením § 90 odst. 1 zákoníku práce je zaměstnavatel povinen rozvrhnout pracovní dobu tak, aby měl zaměstnanec mezi koncem jedné směny a začátkem následující směny nepřetržitý odpočinek po dobu alespoň 12 hodin během 24 hodin po sobě jdoucích. Odchytky jsou možné pouze za podmínek určených zákoníkem práce. Současně musí být dodržena podmínka, kdy práce přesčas může být konána jen výjimečně, a nařízená práce přesčas nesmí činit více než 8 hodin týdně.

K organizování pracovního režimu se vztahuje nařízení vlády č. 168/2002 Sb. V souladu s ním zaměstnavatel musí zajistit, aby zaměstnanec nepřekročil maximální dobu řízení, která činí 4,5 hodiny; za dobu řízení se považuje i přerušení řízení na dobu kratší než 15 minut. Po každém uplynutí maximální doby řízení 4,5 hod. musí být řízení přerušeno bezpečnostní přestávkou v trvání nejméně 30 minut, nenásleduje-li nepřetržitý odpočinek mezi dvěma směnami nebo nepřetržitý odpočinek v týdnu. Bezpečnostní přestávka může být rozdělena do dvou částí v trvání nejméně 15 minut zařazených do doby řízení. Protože Váš popis situace v dotazu není zcela srozumitelný, pro vysvětlení uvedeme schéma 12 hodinové směny, které by mohlo vypadat takto: 4,5 hodiny řízení, následuje minimálně 30 minutová bezpečnostní přestávka, která je placená a je součástí pracovní doby, dále dalších 4,5 hod. řízení, znovu následuje minimálně 30 minutová placená bezpečnostní přestávka a zbývá maximální doba řízení v trvání 2 hodin. V průběhu bezpečnostní přestávky může čerpat přestávku na jídlo a oddech.

Zajišťování bezpečnosti práce u osob samostatně výdělečně činných – OSVČ

Bezpečnost a ochrana zdraví při práci (BOZP) je v praktickém pojetí soubor technických, organizačních a výchovných opatření, která při správné realizaci vytvoří podmínky k tomu, aby se pravděpodobnost ohrožení nebo poškození lidského zdraví snížila na minimum. V ČR

je stěžejním předpisem v oblasti BOZP zákoník práce (zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů), kde jsou uvedeny požadavky kladené jak na zaměstnavatele, tak i na zaměstnance. Dalším důležitým předpisem je zákon č. 309/2006 Sb., o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, ve znění pozdějších předpisů.

Legislativa BOZP pro osoby samostatně výdělečně činné.

I osoby samostatně výdělečně činné se musí v oblasti BOZP řídit platnou českou legislativou. Pokud někdo pracuje jako OSVČ, pak se na něj vztahuje ustanovení části druhé zákona č. 309/2006 Sb., která uvádí požadavky na zajištění BOZP při činnostech nebo poskytování služeb mimo pracovněprávní vztahy. V zákoníku práce (ZP) není přesně definována osoba samostatně výdělečně činná. Informace o OSVČ je v zákoně č. 309/2006 Sb., kde jsou uvedeny služby mimo pracovněprávní vztahy, které rozdělují OSVČ do čtyř kategorií. Dále bude rozebrána pouze kategorie OSVČ – fyzická osoba, která provozuje samostatně výdělečnou činnost bez zaměstnanců.

OSVČ bez zaměstnanců mají situaci z hlediska BOZP jednodušší. Za dodržování BOZP odpovídají pouze sami sobě. Nejsou ale zbaveni povinnosti dodržovat požadavky předpisů BOZP, především zákoníku práce a zákona č. 309/2006 Sb., o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci.

OSVČ bez zaměstnanců.

OSVČ bez zaměstnanců si odpovídají za život a zdraví sami sobě a mají i trestní odpovědnost jako každé jiné osoby. Svým konáním nesmí ohrozit bezpečnost a zdraví jiných osob. Proto si musí provádět sami sobě prevenci rizik a sami sobě ukládat opatření k odstranění možného rizika poškození zdraví. Na OSVČ bez zaměstnanců se vztahují požadavky ZP v plném rozsahu, tzn. že je povinna vytvářet bezpečné a neohrožující pracovní prostředí, soustavně vyhledávat nebezpečné činitele a přijímat opatření k jejich odstranění a opatření přizpůsobovat měnícím se skutečnostem. Dá se říci, že OSVČ bez zaměstnanců musí jednat v souladu s platnou legislativou a měla by být schopná předložit, jakým způsobem splnila požadavky legislativy.

Školení pro OSVČ bez zaměstnanců.

U OSVČ bez zaměstnanců není uvedeno, jakým způsobem musí prokazovat seznámení se s právními a ostatními předpisy BOZP a nemusí dokládat osnovu školení s prezenční listinou. Avšak to neplatí pro dokládání zvláštní odborné způsobilosti (např. revizní technik) a odborné způsobilosti (např. obsluha stavebních strojů, jeřábů apod.). OSVČ bez zaměstnanců musí znát a pracovat v souladu s platnou legislativou, avšak nemusí dokládat, jaká školení provedla a jestli danému školení porozuměla. Právní a ostatní předpisy ukládají povinnost zaměstnavateli (tzn. OSVČ se zaměstnanci) školit v oblasti BOZP zaměstnance a zaměstnancům ukládají povinnost účastnit se školení BOZP. Tato povinnost je dána jen ve vztahu zaměstnavatel se zaměstnancem a je upravena ustanovením v zákoníku práce. Rozsah povinností vztahujících se v oblasti BOZP na OSVČ bez zaměstnanců určuje ustanovení zákona č. 309/2006 Sb., o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, ve znění pozdějších předpisů. Podle tohoto ustanovení platí, že na OSVČ bez zaměstnanců se vztahují pouze určité paragrafy zákoníku práce a zákona č. 309/2006 Sb., s přihlédnutím k podmínkám vykonávané činnosti nebo poskytování služeb a jejich rozsahu. Ustanovení § 103 zákoníku práce o povinnostech zaměstnavatele na úseku BOZP ani ustanovení § 106 zákoníku práce o právech a povinnostech zaměstnance na úseku BOZP se na OSVČ bez zaměstnanců nevztahuje, V tomto případě není ani zaměstnavatel ani zaměstnanec, takže jí tyto úkoly ukládat nelze.

Pracovní úrazy u OSVČ bez zaměstnanců.

Podle ustanovení zákona č. 309/2006 Sb., o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, platí nová zásada, že na právní vztahy týkající se zajištění bezpečnosti a

ochrany zdraví při činnosti nebo poskytování služeb mimo pracovněprávní vztahy, jde-li o zaměstnavatele, který je fyzickou osobou a sám též pracuje, fyzickou osobou, která provozuje samostatně výdělečnou činnost podle zvláštního právního předpisu (zákon č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání, ve znění pozdějších předpisů), se vztahují příslušné paragrafy zákoníku práce s přihlédnutím k podmínkám vykonávané činnosti nebo poskytování služeb a jejich rozsahu. Z uvedeného vyplývá, že i na OSVČ bez zaměstnanců se vztahuje v plném rozsahu povinnost šetření a evidence pracovních úrazů ve smyslu ustanovení zákoníku práce a nařízení vlády č. 201/2010 Sb., jako na každého běžného zaměstnavatele. OSVČ bez zaměstnanců má nárok na dávky nemocenského pojištění a poskytnutí lékařské péče v rozsahu zdravotního pojištění, pokud se tohoto pojištění účastní. Když se neúčastní, tak jí nevzniká nárok na odškodnění z pracovního úrazu. Nárok na další kompenzaci může vzniknout z titulu předchozího komerčního pojištění pro pojištěná rizika nebo může v určitých případech vzniknout nárok na úhradu způsobené škody podle občanského práva.

Poskytování osobních ochranných pracovních prostředků (OOPP) u OSVČ bez zaměstnanců.

OSVČ bez zaměstnanců jsou povinni se vybavit vhodnými OOPP podle vyhodnocení rizik (Nařízení vlády č. 495/2001 Sb., kterým se stanoví rozsah a bližší podmínky poskytování osobních ochranných pracovních prostředků, mycích, čistících a dezinfekčních prostředků). OSVČ bez zaměstnanců nemusí zpracovávat evidenci Osobního listu OOPP a nemusí prokázat způsob seznámení se s návodem výrobce, ale musí dodržovat pokyny uvedené v návodu výrobce. Jestliže pracuje OSVČ bez zaměstnanců na stavbě nebo na projektu, musí se vybavit povinnými OOPP podle vyhodnocovaných rizik nebo podle požadavku na konkrétním pracovišti, např. podle plánu BOZP.

Hradí zaměstnavatel školení zdokonalování odborné způsobilosti řidičů?

Dotaz: Zaměstnavatel požaduje po zaměstnanci úhradu za školení zdokonalování odborné způsobilosti řidičů (profesní). Z předpisů to tak úplně jednoznačné není. Podle zákoníku práce by to mohlo být školení doplňující jejich odborné předpoklady, ale řidičský průkaz jim také nikdo nehradil. Jaká je správný výklad?

Odpověď: Státní úřad inspekce práce není oprávněn podávat výklady k právní problematice. Můžeme pouze vyslovit názor, který v současné době na tuto problematiku zastáváme. Je potřeba důsledně od sebe odlišit, co je prohlubováním kvalifikace, které ze zákona zaměstnavatel musí uhradit, a co se považuje za zvýšení kvalifikace, na kterém se zaměstnavatel nemusí podílet. Zákoník práce v ustanovení § 230 stanoví:

„Prohlubováním kvalifikace se rozumí její průběžné doplňování, kterým se nemění její podstata a které umožňuje zaměstnanci výkon sjednané práce; za prohlubování kvalifikace se považuje též její udržování a obnovování. Účast na školení nebo jiných formách přípravy anebo studiu za účelem prohloubení kvalifikace se považuje za výkon práce, za který přísluší zaměstnanci mzda nebo plat. Náklady vynaložené na prohlubování kvalifikace je povinen hradit zaměstnavatel. Požaduje-li zaměstnanec, aby mohl absolvovat prohlubování kvalifikace ve finančně náročnější formě, může se na nákladech prohlubování kvalifikace podílet.“ V § 231 zákoníku práce je uvedeno, že: *„zvýšením kvalifikace se rozumí změna hodnoty kvalifikace; zvýšením kvalifikace je též její získání nebo rozšíření.“*

V zákoně č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel, se uvádí, že pravidelné školení řidičů je prohlubováním kvalifikace

podle zvláštního právního předpisu. Z tohoto důvodu by měl zaměstnavatel toto školení uhradit.

Nákladní doprava v EU a škody na lidském zdraví

Škoda na lidském zdraví obyvatel v Evropě způsobené znečištěním ovzduší z provozu velkých nákladních vozidel je možno vyčíslit na 43 až 46 mld. EUR za rok, což je téměř polovina celkových škod ve výši 100 mld. €, které způsobuje silniční doprava, uvádí ve své zprávě Evropská agentura pro životní prostředí (EEA).

Pro porovnání, tato částka odpovídá asi třetině vytvořeného hrubého domácího produktu v ČR za rok a celkovým výdajům státního rozpočtu ČR v roce 2012. Zdravotní dopady nákladní silniční dopravy v zemích EU zahrnují asi 100 mil. dní pracovní neschopnosti navíc a 350 tis. předčasných úmrtí ročně.

Zdravotní újma způsobená nákladní silniční dopravou se v jednotlivých zemích EU značně liší. Tyto rozdíly by měly být zohledněny v systému zpoplatnění komunikací pro nákladní automobily. Rozdíly jsou dány intenzitou kamionové dopravy, způsobem vedení komunikací (zda hlavní komunikace procházejí hustě zalidněnými oblastmi, resp. centry měst) a také věkovou skladbou vozového parku, která značně ovlivňuje jeho emisní náročnost.

Nákladní automobilová doprava je zodpovědná za znečištění ovzduší emisemi NO_x a emisemi suspendovaných částic PM_{2,5}, které mohou způsobit respirační onemocnění a různé kardiovaskulární choroby. Největší škody na zdraví způsobuje provoz kamionů v hustě zalidněných zemích západní a střední Evropy, jako jsou Švýcarsko, Lucembursko, Německo nebo Itálie, kde se jejich úroveň pohybuje (pro vozidla splňující emisní normu EURO 3) okolo 0,1 EUR/km. Na druhou stranu v zemích, jako je Kypr, Malta nebo Finsko jsou zdravotní dopady v peněžitém vyjádření dvacetinásobně menší, tj. na úrovni 0,5 euro centu na kilometr.

V České republice se situace blíží zemím západní Evropy. Škoda generované kamionovou dopravou se pohybují dle emisní normy vozidel a typu lokality mezi 0,02 až 0,25 EUR/km.

Odpovědnost řidiče „referentského“ vozidla

Dotaz: Zaměstnavatel po nás vyžaduje v souvislosti s výkonem povolání řízení služebního „referentského“ vozidla při přepravě na místo pracoviště. Tuto činnost nemám uvedenou v pracovní smlouvě. Jaké mi vznikají závazky vůči zaměstnavateli v případě, že zaviním dopravní nehodu. Kdo v tomto případě hradí škodu na vozidle? Ve vozidle jsou přepravovány další osoby, pokud při dopravní nehodě dojde k jejich zranění, kdo platí bolestné a ušlý výdělek? Je takový úraz považován za pracovní u mne i u ostatních cestujících (i když nehodu

zaviním), pokud mám příkaz ke služební cestě? Je možné řízení odmítnout, pokud to nemám v pracovní smlouvě? Referentské zkoušky nám firma neorganizuje.

Odpověď: Druh práce, který má zaměstnanec pro zaměstnavatele vykonávat, musí být uveden v pracovní smlouvě. Řízení tzv. referentského vozidla, resp. vlastního vozidla pro potřeby zaměstnavatele, není takovým druhem práce, který by musel být uveden v pracovní smlouvě. Řízení osobního automobilu je jinou pracovní činností vykonávanou pro zaměstnavatele. Činnost řidiče referentského vozidla může zaměstnavatel se zaměstnancem dojednat, ale ne nařídit. Bylo by nerozumné nařídit takovou činnost řidiči začátečníkovi nebo „svátečnímu řidiči“, který se na takovou činnost necítí.

Jestliže zaměstnanec přistoupí na to, že bude užívat podle pokynů zaměstnavatele referentské vozidlo, musí být k této činnosti řádně vybaven. Prvním předpokladem je vozidlo v řádném technickém stavu. Další podmínkou je zajistit řidiči referentovi školení BOZP zaměřené na výkon činnosti řidiče referenta. Tuto povinnost ukládá zaměstnavateli zákoník práce, podle kterého je zaměstnavatel povinen 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.

Další část dotazu se týká odpovědnosti, která v důsledku řízení referentského vozidla může nastat. Podmínky odpovědnosti zaměstnance za škodu, kterou způsobil zaviněným porušením povinností při plnění pracovních úkolů nebo v přímé souvislosti s ním, řeší zákoník práce. Výše požadované náhrady škody způsobené z nedbalosti nesmí přesáhnout u jednotlivého zaměstnance částku rovnající se čtyřapůlnásobku jeho průměrného měsíčního výdělku před porušením povinností, kterým způsobil škodu. Toto omezení neplatí, byla-li škoda způsobena úmyslně, v opilosti, nebo po požití jiných návykových látek. Jiná situace bude v případě, že vozidlo je zaměstnavatelem havarijně pojištěno, pokud ovšem nenastane výluka z pojistného plnění z důvodu opilosti, nebo po zneužití jiných návykových látek řidičem.

Dojde-li při dopravní nehodě vozidla řízeného řidičem referentem při plnění pracovních úkolů nejen ke hmotné škodě na vozidle, ale i k poškození zdraví řidiče nebo dalších přepravovaných zaměstnanců, půjde zřejmě o pracovní úrazy všech těchto osob a následné odškodnění z pojištění odpovědnosti zaměstnavatele za škodu při pracovním úrazu nebo nemoci z povolání. To platí v případě, že k úrazu nedošlo za podmínky, kdy se zaměstnavatel zproští odpovědnosti za úraz (viz § 367 zákoníku práce).

Nesmíme opomenout trestní odpovědnost za způsobenou škodu na zdraví. Ta nastává mimo pracovněprávní vztah. Při naplnění některé ze skutkových podstat trestných činů ublížení na zdraví nebo těžkého ublížení na zdraví z nedbalosti, příp. některé další, nastává trestní odpovědnost za spáchání trestného činu. V trestním řízení pachatel – řidič, který škodu na zdraví způsobil, vystupuje již nikoliv jako zaměstnanec, ale sám za sebe. Obdobná situace je i ve správním řízení, pokud řidič spáchal dopravní přestupek. On bude platit pokutu a jemu budou připsány trestné body za dopravní přestupek.

Pokuta za překročení doby řízení a nedodržení přestávky

Dotaz: Ve správním řízení jsem za překročení doby řízení a nedodržení přestávky dostal pokutu. Zároveň dostal pokutu i zaměstnavatel a on nyní chce po mně její zaplacení s tím, že firmě vznikla mým jednáním škoda. Má na to právo?

Odpověď: Dotaz neobsahuje dostatečné množství informací, aby bylo možno podat plnohodnotnou odpověď. Obecně ale platí, že zaměstnavatel je u zaměstnance, který řídí dopravní prostředek, povinen zajistit, aby nepřekročil maximální dobu řízení, která činí 4,5 hodiny. Tato povinnost je uložena zaměstnavateli nařízením vlády č. 168/2002 Sb., kterým se stanoví způsob organizace práce a pracovních postupů, které je zaměstnavatel povinen zajistit při provozování dopravy dopravními prostředky, popřípadě ze zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, pokud je zaměstnavatel dopravcem ve smyslu citovaného zákona.

Jak plnění této povinnosti zaměstnavatel (doprovce) zajistí, je jen a jen na něm (školení zaměstnanců, kontrola dodržování apod.).

Nesplnění uvedené povinnosti zaměstnavatelem zakládá skutkovou podstatu správního deliktu podle § 30 odst. 1, resp. přestupku podle § 171 zákona č. 251/2005 Sb., o inspekci práce. Příslušným orgánem inspekce práce mu může být uložena pokuta až do výše 1 milionu Kč.

Je-li zaměstnavatel dopravcem, může mu být za nesplnění uvedené povinnosti podle § 35 odst. 2 zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, uložena příslušným dopravním úřadem nebo Ministerstvem dopravy pokuta až do výše 500 000 Kč.

Pokuta uložená zaměstnavateli je sankcí za nesplnění povinnosti, která byla zákonem uložena právě jemu. Nejedná se o škodu způsobenou zaměstnancem, který bezpečnostní přestávku nedodržel. Zaměstnavatel proto nemůže požadovat na zaměstnanci náhradu škody, která mu vznikla zaplacením pokuty. Může však proti zaměstnanci uplatnit některý z nástrojů, který mu dává zákoník práce při porušení povinnosti vyplývajících z právních předpisů vztahujících se k zaměstnancem vykonávané práci.

Seznam zákonů, vyhlášek a předpisů
vydaných ve Sbírce zákonů ČR, Úředním věstníku
EU a v ostatních rezortních předpisech
v období listopad 2012 až květen 2013
souvisejících s činností učitele autoškoly a lektora školicího střediska,
včetně podnikání v této činnosti

Sbírka zákonů ČR:

ČÁSTKA 137

Nařízení vlády č. **368/2012 Sb.**, kterým se mění nařízení vlády č. 278/2008 Sb., o obsahových náplních jednotlivých živností, ve znění nařízení vlády č. 288/2010 Sb.

*(Mění se příloha č. 3 – Obsah živnosti koncesované – silniční motorová doprava)
Účinnost dnem 1. ledna 2013.*

ČÁSTKA 144

Zákon č. **390/2012 Sb.**, kterým se mění zákon č. 40/2009 Sb., restriční zákoník, ve znění pozdějších předpisů, a některé další zákony

*(Mění se např.: restriční řád, zákon o přestupcích, zákon o silničním provozu)
Účinnost dnem 1.10.2012 – změněna Usnesením poslanecké sněmovny č. 391/2012 Sb., na 8.prosince 2012). – viz VÝPIS*

Vyhláška č. **392/2012 Sb.**, o stanovení výše sazeb zahraničního stravného pro rok 2013.

Účinnost dnem 1. ledna 2013.

ČÁSTKA 145

Zákon č. **396/2012 Sb.**, kterým se mění zákon č. 99/1963 Sb., občanský soudní řád, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony

(Mění se např.: exekuční řád – (§ 71a exekuce pozastavením řídičského oprávnění), obchodní zákoník, zákon o dani dědičné, darovací a dani z převodu nemovitostí, zákon o veřejných dražbách, zákon o silničním provozu, insolventní zákon, zákon o nemocenském pojištění, zákoník práce)

Účinnost strukturovaně od 1.1.2013 do 1.1.2015. – viz VÝPIS

ČÁSTKA 148

Zákon č. **403/2012 Sb.**, kterým se mění zákon č. 427/2011 Sb., o doplňkovém penzijním spoření, a další související zákony

(Mění se např.: zákon o organizaci a provádění sociálního zabezpečení, zákon o důchodovém pojištění, zákon o daních z příjmů, zákon o veřejném zdravotním pojištění)

Účinnost dnem 1.ledna 2013.

ČÁSTKA 154

Vyhláška č. **421/2012 Sb.**, kterou se provádějí některá ustanovení celního zákona
Účinnost dnem 1. ledna 2013.

ČÁSTKA 157

Vyhláška č. **430/2012 Sb.**, kterou se mění vyhláška č. 47/2012 Sb., o vzorech služebního průkazu zaměstnance v orgánu Finanční správy České republiky.
(Příloha č. 1 – vzor služebního průkazu z polykarbonátu).
Účinnost dnem 1. ledna 2013.

ČÁSTKA 158

Vyhláška č. **435/2012 Sb.**, o užívání pozemních komunikací zpoplatněných časovým poplatkem a o změně vyhlášky č. 527/2006 Sb., o užívání zpoplatněných pozemních komunikací a o změně vyhlášky Ministerstva dopravy a spojů č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů

(v příloze č. 2 se uvádí seznam pozemních komunikací, které podléhají časovému poplatku. Vzor kupónu pro rok 2013 je uveden v příloze č. 1. Ve vyhlášce č. 527/2006 Sb., se mění § 1 – „Předmět úpravy“ a zrušují se přílohy č. 1 a č. 2)

Účinnost dnem jejího vyhlášení - rozeslána 7. prosince 2012.

ČÁSTKA 173

Zákon č. **463/2012 Sb.**, kterým se mění zákon č. 266/2006 Sb., o úrazovém pojištění zaměstnanců, ve znění pozdějších předpisů, a některé související zákony.
Účinnost dnem jejího vyhlášení – rozeslána 21. prosince 2012.

ČÁSTKA 176

Vyhláška č. **470/2012 Sb.**, o užívání pozemních komunikací zpoplatněným mýtným.

(Příloha č. 1- seznam dálnic a rychlostních silnic, jejichž užití podléhá mýtnému, příloha č. 2 – seznam silnic I.třídy, jejich užití podléhá mýtnému)

Účinnost dnem 1. ledna 2013.

ČÁSTKA 177

Vyhláška č. **472/2012 Sb.**, o změně sazby základní náhrady za užívání silničních motorových vozidel a stravného, a o stanovení průměrné ceny pohonných hmot pro účely poskytování cestovních náhrad.

Účinnost dnem 1. ledna 2013 - viz OPIS

ČÁSTKA 187

Zákon č. **500/2012 Sb.**, o změně daňových, pojistných a dalších zákonů v souvislosti se snižováním schodků veřejných rozpočtů

*(Obsahuje změnu zákona o daních – z příjmů, z přidané hodnoty, spotřební dani, dani dědické, darovací a z převodu nemovitostí, pojistném na všeobecné zdravotní pojištění, o rozpočtovém určení dani)
Účinnost strukturovaně od 1.ledna 2013 do 1. ledna 2016.*

ČÁSTKA 188

Zákon č. **502/2012 Sb.**, kterým se mění zákon č. 235/2004 Sb., o dani z přidané hodnoty, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony
*(Zákon o dani z přidané hodnoty m.j. obsahuje v části páté – obecná ustanovení o daňových dokladech, o jejich vystavování a náležitostech jejich obsahu, zjednodušeného daňového dokladu do maximální částky 10.000 Kč a jeho obsahu. Z dalších zákonů obsahuje změnu zákona o správních poplatcích).
Účinnost strukturovaně – dnem vyhlášení, 1. ledna 2013, a 1. ledna 2014 – rozeslána 31.prosince 2012.*

ČÁSTKA 5/ 2013

Nařízení vlády č. **9/2013 Sb.**, kterým se mění nařízení vlády č. 361/2007 Sb., kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví při práci, ve znění pozdějších předpisů.
*(Příloha č. 2 – seznam chemických látek a jejich přípustné expoziční limity a největší přípustné koncentrace).
Účinnost dnem 1. února 2013.*

ČÁSTKA 25

Nařízení vlády č. **56/2013 Sb.**, o stanovení pravidel pro zařazení silničních motorových vozidel do emisních kategorií a o emisních plaketách
*(Příloha č. 1 – způsob zařazení silničních motorových vozidel do emisních kategorií, příloha č. 2 – vzory emisních plaket)
Účinnost patnáctý den po dni jeho vyhlášení – rozeslána 8. března 2013. –viz VÝPIS*

ČÁSTKA 41

Sdělení Ministerstva práce a sociálních věcí č. **88/2013 Sb.**, o rozhodné částce pro určení celkové výše mzdových nároků vyplacených jednomu zaměstnanci podle zákona č. 118/2000 Sb., o ochraně zaměstnanců při platební neschopnosti zaměstnavatele a o změně některých zákonů.
(Pro období od 1. května 2013 do 30. dubna 2014 je tato částka ve výši 25 101 Kč.).

ČÁSTKA 46

Zákon č. **101/2013 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 první den třetího kalendářního měsíce následujícího po dni jeho vyhlášení – rozeslána 25.dubna 2013 – viz VÝPIS

Zákon č. **102/2013 Sb.**, kterým se mění zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony.
Účinnost dnem 1.května 2013 – viz komentované znění

ČÁSTKA 48

Vyhláška č. **106/2013 Sb.**, kterou se mění vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 478/2000 Sb., kterou se provádí zákon o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů.

Účinnost dnem 1. května 2013.- viz komentované znění.

Sbírka mezinárodních smluv:

ČÁSTKA 49

Sdělení č. **93/2012 Sb.m.s.**, kterým se mění a doplňuje sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 61/2008 Sb.m.s.

Ministerstvo zahraničních věcí sděluje, že dne 3. února 2011 byly Správním výborem Celní úmluvy o mezinárodní přepravě zboží na podkladě karnetu TIR (Úmluva TIR)¹⁾ Evropské hospodářské komise – Organizace spojených národů přijaty změny článků 1, 8, 10 a 11 příloha 6 Úmluvy TIR.

Změny Úmluvy TIR vstoupily v platnost pro všechny smluvní strany dne 13. září 2012.

1) Celní úmluva o mezinárodní přepravě zboží na podkladě karnetu TIR (Úmluva TIR) přijatá v Ženevě dne 14. listopadu 1975 byla vyhlášena pod č. 61/2008 Sb.m.s. Změny Úmluvy TIR byly vyhlášena pod č. 92/2011 Sb.m.s., č. 93/2011 Sb.m.s. a č. 37/2012 Sb.m.s.

ČÁSTKA 5 – 2013

Sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. **8/2013 Sb.m.s.** o vyhlášení přijetí změn a doplňků Přílohy A – Všeobecná ustanovení týkající se nebezpečných látek a předmětů a Přílohy B – Ustanovení o dopravních prostředcích a o přepravě Evropské dohody o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (ADR).

Úřední věstník EU:

L 321 ze dne 20. listopadu 2012.

Směrnice Komise 2012/36/EU ze dne 19. listopadu 2012, kterou se mění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/126/ES o **řidičských průkazech**.

Směrnice ukládá do 31.12.2013 upravit vnitrostátní právní předpisy do souladu s touto směrnicí, zejména aktualizovat kódy a podkódy v řidičských průkazech, upravit požadavky na zkoušky u sk. C1 a tyto odlišit od sk. C, aktualizovat požadavky na zkušební motocykly skupin A1, A2, A, rovněž tak na vozidla pro skupiny C a D s ohledem na technický pokrok u těchto skupin.

L 353 ze dne 21. prosince 2012.

Nařízení Komise (EU) č. 1229/2012 ze dne 10. prosince 2012, kterým se mění přílohy IV a XII směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES, kterou se stanoví rámec pro schvalování motorových a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla (rámcová směrnice)

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 a jejich přípojných vozidel týkající se jejich hmotnosti a rozměrů, a mění se směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES.

L 19 ze dne 22.ledna 2013.

Rozhodnutí Komise 2013/21/EU ze dne 18. prosince 2012 o rovnocennosti skupin řidičských průkazů (oznámeno pod číslem C(2012)9358).

(Příloha – vzory řidičských průkazů vydávané v Belgii, Bulharsku, České republice, Dánsku, Německu, Estonsku, Řecku, Španělsku, Francii, Irsku, Itálii, Kypru, Lotyšsku, Litvě, Lucembursku, Maďarsku, Maltě, Nizozemsku, Rakousku, Polsku, Portugalsku, Rumunsku, Slovinsku, Slovensku, Finsku, Švédsku, Velké Británii, Islandu, Lichtenštejnsku a Norsku).

Článek 4 – Toto rozhodnutí se použije od 19.ledna 2013. Rozhodnutí 2008/766/ES se zrušuje s účinkem ode dne 19. ledna 2013.

L 55 ze dne 27. února 2013.

Nařízení Komise (EU) č. 170/2013 ze dne 26.února 2013, kterým se mění přílohy I a IX a nahrazuje příloha VIII 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 (rámcová směrnice), a kterým se mění přílohy I a XII nařízení Komise (ES) č. 692/2008, kterým se provádí a mění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6) a z hlediska přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla.

L 60 ze dne 2.března 2013.

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 167/2013 ze dne 5.února 2013 o schvalování zemědělských a lesnických vozidel a dozoru nad trhem s těmito vozidly.

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 168/2013 ze dne 15. ledna 2013 o schvalování dvoukolových nebo tříkolových vozidel a čtyřkolek a dozoru nad trhem s těmito vozidly.

L 65 ze dne 8. března 2013.

Nařízení Komise (EU) č. 195/2013 ze dne 7. března 2013, kterým se mění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES a nařízení Komise (ES) č. 692/2008, pokud jde o inovativní technologie pro snižování emisí CO₂ z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel.

L 120 ze dne 1.května 2013.

Prováděcí nařízení Komise (EU) č. 396/2013 ze dne 30. dubna 2013, kterým se mění nařízení (EU) č. 1014/2010, pokud jde o některé požadavky na monitorování emisí CO₂ z nových osobních automobilů

Nařízení Komise (EU) č. 397/2013 ze dne 30. dubna 2013, kterým se mění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 443/2009, pokud jde o monitorování emisí CO₂ z nových osobních automobilů.

VÝPIS.

ZÁKON č. 390/2012 Sb.,

kterým se mění zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, ve znění pozdějších předpisů a některé další zákony

ČÁST PÁTÁ

Změna zákona o silničním provozu

Čl.V

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. a zákona č. 197/2012 Sb., se mění takto:

1. V § 82 odst. 1 písm. f) se slova „vozidel nebo“ nahrazují slovy „vozidel, osobě které nebylo uloženo v trestním řízení přiměřené omezení spočívající ve zdržení se řízení motorových vozidel, nebo osobě, která“.
2. V § 94a odst. 1 se za slova „zákazu řízení motorových vozidel“ vkládají slova „, kterým bylo uloženo v trestním řízení přiměřené omezení spočívající ve zdržení se řízení motorových vozidel“.
3. V § 102 odst. 1 se za slovo „předpisů^{31b)}“ vkládají slova „, , po výkonu trestu nebo po uplynutí zkušební doby podmíněného upuštění od potrestání s dohledem, v jehož rámci bylo uloženo přiměřené omezení spočívající ve zdržení se řízení motorových vozidel, nebo po rozhodnutí o upuštění od tohoto přiměřeného omezení,“.
4. V § 102 odst. 2 písm. d) se za slova „tohoto trestu“ vkládají slova „, , datum ukončení výkonu trestu, v jehož rámci bylo uloženo přiměřené omezení spočívající ve zdržení se řízení motorových vozidel, datum nabytí právní moci rozhodnutí o upuštění od tohoto přiměřeného

omezení, datum nabytí právní moci rozhodnutí o osvědčení ve zkušební době podmíněného upuštění od potrestání s dohledem, v jehož rámci bylo uloženo přiměřené omezení spočívající ve zdržení se řízení motorových vozidel, nebo datum, ke kterému se má za to, že v této době došlo k osvědčení“.

5. V § 102 odst. 3 písm. b) se za slovo „vozidel“ vkládají slova „ , trest, v jehož rámci bylo žadateli uloženo přiměřené omezení spočívající ve zdržení se řízení motorových vozidel, nebo jímž bylo upuštěno od potrestání s dohledem, v jehož rámci bylo uloženo přiměřené omezení spočívající ve zdržení se řízení motorových vozidel“ a za slovo „trestu“ se vkládají slova „nebo od přiměřeného omezení spočívajícího ve zdržení se řízení motorových vozidel“.

6. V § 102 odst. 5 se za slova „zákazu řízení motorových vozidel“ vkládají slova „ , trestu, v jehož rámci bylo žadateli uloženo přiměřené omezení spočívající ve zdržení se řízení motorových vozidel, nebo jímž bylo upuštěno od potrestání s dohledem, v jehož rámci bylo uloženo přiměřené omezení spočívající ve zdržení se řízení motorových vozidel,“.

7. V § 113 odst. 1 písm. b) se za slova „zákazu řízení motorových vozidel“ vkládají slova „ , trest v jehož rámci bylo uloženo přiměřené omezení spočívající ve zdržení se řízení motorových vozidel, nebo upuštěno od potrestání s dohledem, v jehož rámci bylo uloženo přiměřené omezení spočívající ve zdržení se řízení motorových vozidel,“.

8. V § 119 odst. 2 písm. j) se za slovo „přestupky“ vkládají slova „ , o přiměřených omezeních spočívajících ve zdržení se řízení motorových vozidel uložených v trestním řízení“.

ČÁST ŠESTÁ ÚČINNOST

Čl. VI

Tento zákon nabývá účinnosti dnem 1. října 2012.

Němcová v.r.

Nečas v.r.

Poznámka: Vzhledem k prezidentskému vetu zákona mění se účinnost tohoto zákona podle usnesení Poslanecké sněmovny č. 391/2002 Sb., na 8. prosince 2012.

VÝPIS:

ZÁKON č. 396/2012 Sb.,

kterým se mění zákon č. 99/1963 Sb., občanský soudní řád, ve znění pozdějších předpisů, a další související předpisy

ČÁST DRUHÁ

Změna exekučního řádu

„Díl 6

Exekuce pozastavením řídičského oprávnění

§ 71a

(1) Exekuční příkaz k pozastavení řídičského oprávnění povinného může exekutor vydat pouze tehdy, jestliže je v exekuci vymáhán nedoplatek výživného na nezletilé dítě.

(2) Exekuční příkaz se doručí orgánu, který vede registr řídičů podle zvláštního právního předpisu ³²⁾, oprávněnému a povinnému. Orgánu, který vede registr řídičů, nesmí být exekuční příkaz doručen dříve než povinnému.

(3) Dnem doručení exekučního příkazu povinnému se povinnému pozastavuje řídičské oprávnění udělené podle zvláštního právního předpisu ³²⁾. Po dobu pozastavení řídičského oprávnění držitel řídičského oprávnění nesmí řídit motorová vozidla. Exekuční příkaz se povinnému doručuje do vlastních rukou.

(4) Exekutor zruší exekuční příkaz pozastavením řídičského oprávnění

- a) prokáže-li povinný, že k uspokojování základních životních potřeb svých a osob, ke kterým má vyživovací povinnost, nezbytně potřebuje své řídičské oprávnění, nebo
- b) zaplatí-li povinný nedoplatek výživného na nezletilé dítě.

Zrušení exekučního příkazu exekutor oznámí orgánu, který vede registr řídičů podle zvláštního právního předpisu 32).

³²⁾ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů.“

ČÁST TŘINÁCTÁ

Změna zákona o silničním provozu

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. a zákona č. 193/2012 Sb. se mění takto:

1. V § 82 odst. 1 písm. f) se za slovo „vozidel“ vkládají slova „ , není povinným v exekuci pozastavením řidičského oprávnění“.
2. V § 113 se na konci odstavce 1 tečka nahrazuje čárkou a doplňuje písmeno e) které zní:
„e) pozastaveno řidičské oprávnění podle exekučního řádu.“.
3. V § 114 odst. 1 se za slova „§ 95“ doplňují slova „nebo zanikl-li účinek exekučního příkazu v exekuci pozastavením řidičského oprávnění“.
4. V § 114 odst. 1 se slova „a c)“ nahrazují slovy „ ,c) a e)“.
5. V § 114 odst. 1 se za slova „právní mocí“, vkládají slova „po doručení oznámení o zrušení exekučního příkazu nebo o skončení exekuce pozastavením řidičského oprávnění“.
6. V § 119 se na konci odstavce 2 tečka nahrazuje čárkou; a doplňuje písmeno s), které zní:
„s) údaje o exekučním příkazu v exekuci pozastavením řidičského oprávnění doručeném správci registru řidičů.“.

Účinnost části druhé (§ 71a) a části třinácté tohoto zákona je 1. ledna 2013.

OPIS:

VYHLÁŠKA č. 472/2012 Sb.,

o změně sazby základní náhrady za používání silničních motorových vozidel a stravného a o stanovení průměrné ceny pohonných hmot pro účely poskytování cestovních náhrad.

Ministerstvo práce a sociálních věcí stanoví podle § 189 odst. 1 zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce:

§ 1

Sazba základní náhrady za používání silničních motorových vozidel

Sazba základní náhrady za 1 km jízdy podle § 157 odst. 4 zákoníku práce činí nejméně u

- a) jednostopých vozidel a tříkolek 1,00 Kč,
- b) osobních silničních motorových vozidel 3,60 Kč.

Stravné

§ 2

Za každý kalendářní den pracovní cesty poskytne zaměstnavatel zaměstnanci stravné podle § 163 odst. 1 zákoníku práce nejméně ve výši

- a) 66 Kč, trvá-li pracovní cesta 5 až 12 hodin,
- b) 100 Kč, trvá-li pracovní cesta déle než 12 hodin, nejdéle však 18 hodin,
- c) 157 Kč, trvá-li pracovní cesta déle než 18 hodin.

§ 3

Za každý kalendářní den pracovní cesty poskytne zaměstnavatel zaměstnanci stravné podle § 176 odst. 1 zákoníku práce ve výši

- a) 66 Kč až 79 Kč, trvá-li pracovní cesta 5 až 12 hodin,
- b) 100 Kč až 121 Kč, trvá-li pracovní cesta déle než 12 hodin, nejdéle však 18 hodin,
- c) 157 Kč až 188 Kč, trvá-li pracovní cesta déle než 18 hodin.

§ 4

Průměrná cena pohonných hmot

Výše průměrné ceny za 1 litr pohonné hmoty podle § 158 odst. 3 věty třetí zákoníku práce činí

- a) 36,10 Kč u benzínu automobilového 95 oktanů,
- b) 38,60 Kč u benzínu automobilového 98 oktanů,
- c) 36,50 Kč u motorové nafty.

§ 5

Vyhláška č. 429/2011 Sb., o změně sazby základní náhrady za používání silničních motorových vozidel a stravného a o stanovení průměrné ceny pohonných hmot pro účely poskytování cestovních náhrad, se zrušuje.

§ 6

Tato vyhláška nabývá účinnosti dnem 1. ledna 2013.

Ministryně: Ing. Müllerová v.r.

OPIS:

NAŘÍZENÍ VLÁDY č. 56/2013 Sb.

o stanovení pravidel pro zařazení silničních motorových vozidel do emisních kategorií a o emisních plaketách

Vláda nařizuje podle § 14 odst. 8 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší:

§ 1

Úvodní ustanovení

- (1) Toto nařízení stanoví
- a) způsob zařazení silničních motorových vozidel do emisních kategorií,
 - b) vzory emisních plaket,
 - c) pravidla pro označení silničního motorového vozidla příslušnou emisní plaketou,
 - d) bližší podmínky distribuce emisních plaket a jejich cenu.

(2) Toto nařízení vlády bylo oznámeno v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 98/34/ES ze dne 22.června 1998 o postupu při poskytování informací v oblasti technických norem a předpisů a pravidel pro služby informační společnosti, ve znění směrnice 98/48/ES.

§ 2

Způsob zařazení silničních motorových vozidel do emisních kategorií

(1) Silniční motorové vozidlo se zařadí do emisní kategorie podle stupně plnění mezních hodnot emisí ve výfukových plynech podle předpisu Evropské unie¹⁾.

(2) Není-li údaj podle odstavce 1 k dispozici, použije se datum prvního zápisu silničního motorového vozidla do registru silničních vozidel ve státě, kde bylo silniční motorové vozidlo jako nové poprvé uvedeno do provozu.

(3) Stupeň plnění mezních hodnot emisí podle odstavce 1 nebo datum prvního zápisu silničního motorového vozidla do registru silničních vozidel podle odstavce 2 se pro účely stanovení emisní kategorie prokazují zápisem v technickém průkazu silničního motorového vozidla.

(4) Způsob zařazení silničního motorového vozidla do emisních kategorií je uveden v příloze č. 1 k tomuto nařízení.

§ 3

Vzory emisních plaket

(1) Emisní plakety se liší barevným provedením podle příslušné emisní kategorie. Jako základní podkladové barvy jsou pro plakety použity:

- a) červená pro emisní kategorii 2,
 - b) žlutá pro emisní kategorii 3,
 - c) zelená pro emisní kategorii 4.
- (2) Vozidlům s emisní kategorií 1 nepřísluší žádná emisní plaketa.
- (3) Emisní plaketa má tvar osmiúhelníku o průměru kružnice vepsané 60 mm. Pole pro zápis registrační značky je bílé. Emisní plaketa má po obvodu černý rámeček o šířce 2 mm.
- (4) Na přední straně emisní plakety viditelné z vnější strany silničního motorového vozidla jsou tyto prvky:
- a) číslo emisní kategorie s výškou číslic 25 mm umístěné 5 mm pod horním okrajem,
 - b) bílé pole pro zápis registrační značky vozidla o rozměrech 45 x 15 mm umístěné v dolní části,
 - c) originální gilošové rastry v barevné ploše plakety,
 - d) holografický prvek stříbrné barvy s chráněným grafickým vzorem umístěný v horní polovině plakety nalevo od čísla emisní kategorie,
 - e) ochranné prvky spadající do režimu utajovaných informací podle jiného právního předpisu²⁾ obsažené v části technické specifikace produktu.
- (5) Na zadní straně emisní plakety viditelné z vnitřní strany silničního motorového vozidla jsou tyto prvky:
- a) informace o jejím použití a umístění,
 - b) písemné označení série a šestimístné pořadové číslo emisní plakety.
- (6) Vzory emisních plaket jsou uvedeny v příloze č. 2 k tomuto nařízení.

§ 4

Pravidla pro označení silničního motorového vozidla emisní plaketou

- (1) Emisní plaketa musí obsahovat údaj o státní poznávací značce silničního motorového vozidla, jehož oprávněný vjezd do nízkoemisní zóny se plaketou prokazuje. Údaj o státní poznávací značce se vyznačí při vydání emisní plakety po provedení kontroly dokladů prokazujících zařazení silničního motorového vozidla do příslušné emisní kategorie.
- (2) Emisní plaketa musí být celou plochou nalepena na vnitřní straně čírého skla předního okna silničního motorového vozidla na pravém dolním okraji skla tak, aby výhled řidiče z vozidla byl co nejméně omezen a plaketa byla dobře viditelná z vnější strany vozidla.
- (3) V případě, že silniční motorové vozidlo není vybaveno předním sklem, postačí, prokáže-li jeho řidič, že má plaketu u sebe.

§ 5

Bližší podmínky distribuce a cena emisních plaket

- (1) Cena emisní plakety je 80 Kč.
- (2) Je-li žádost o emisní plaketu zaslána poštou nebo v elektronické formě, přiloží k ní žadatel kopii technického průkazu silničního motorového vozidla. Ten, kdo zajišťuje distribuci emisní plakety, zašle v tomto případě emisní plaketu žadateli poštou. Náklady spojené se zasláním emisní plakety hradí žadatel.
- (3) Distributor emisních plaket vede evidenci jím vydaných emisních plaket. Evidence obsahuje sérii a šestimístné pořadové číslo emisní plakety uvedené na zadní straně emisní plakety, emisní kategorii, státní poznávací značku silničního motorového vozidla a informaci, kdo a kdy emisní plaketu vydal.

§ 6

Účinnost

Toto nařízení nabývá účinnosti patnáctým dnem po dni jeho vyhlášení.

Předseda vlády: RNDr. Nečas v.r.

Ministr: Mgr. Chalupa v.r.

1) Například nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 715/2007 ze dne 20.června 2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6) a z hlediska přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla, v platném znění, a nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 ze dne 18. června 2009 o schvalování typu motorových vozidel a motorů z hlediska emisí z těžkých nákladních vozidel (Euro VI) a o přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidel, o změně nařízení (ES) č. 715/2007 a směrnice 2007/46/ES a o zrušení směrnic 80/1269/EHS, 2005/55/ES a 2005/78/ES, v platném znění.

2) Zákon č. 412/2005 Sb., o ochraně utajovaných informací a o bezpečnostní způsobilosti, ve znění pozdějších předpisů.

Příloha č. 1 k nařízení vlády č. 56/2013 Sb.

Způsob zařazení silničních motorových vozidel do emisních kategorií

I. Vozidla kategorie M nebo N podle jiného právního předpisu ³⁾ se **vznětovými motory**

| | Mezní hodnoty emisí ¹⁾ | První zápis vozidla kategorie M1 nebo N1 do registru silničních vozidel ve státě, kde bylo vozidlo jako nové poprvé uvedeno do provozu | První zápis vozidla kategorie M2, M3, N2 nebo N3 do registru silničních vozidel, ve státě, kde bylo vozidlo jako nové poprvé uvedeno do provozu |
|---------------------------|---|--|---|
| Emisní kategorie 1 | vozidla splňující mezní hodnoty emisí EURO 1, EURO I, nebo horší | před 1. lednem 1997 | před 1. lednem 1996 |
| Emisní kategorie 2 | vozidla splňující mezní hodnoty emisí EURO 2 nebo EURO II | od 1. ledna 1997 do 31. prosince 2000 | od 1. října 1996 do 30. září 2001 |
| Emisní kategorie 3 | vozidla splňující mezní hodnoty emisí EURO 3 nebo EURO III | od 1. ledna 2001 do 31. prosince 2005 | od 1. října 2001 do 30. září 2006 |
| Emisní kategorie 4 | vozidla splňující mezní hodnoty emisí EURO 4, EURO IV, nebo vyšší | od 1. ledna 2006 | od 1. října 2006 |

II. Vozidla kategorie M nebo N podle jiného právního předpisu ³⁾ se **zážehovými motory**

| | Mezní hodnoty emisí ¹⁾ | První zápis vozidla kategorie M1 nebo N1 do registru silničních vozidel ve státě, kde bylo vozidlo jako nové poprvé uvedeno do provozu | První zápis vozidla kategorie M2, M3, N2 nebo N3 do registru silničních vozidel ve státě, kde bylo vozidlo jako nové poprvé uvedeno do provozu |
|---------------------------|--|--|--|
| Emisní kategorie 1 | vozidla nesplňující žádné mezní hodnoty emisí EURO | před 1. lednem 1993 | před 1. lednem 1993 |
| Emisní kategorie 4 | vozidla splňující mezní hodnoty emisí EURO 1, EURO I, nebo vyšší | od 1. ledna 1993 | Od 1. ledna 1993 |

III. Vozidla kategorie **L** podle jiného právního předpisu ³⁾

| | První zápis vozidla kategorie L do registru silničních vozidel ve státě, kde bylo vozidlo poprvé uvedeno do provozu |
|---------------------------|--|
| Emisní kategorie 1 | před 1. září 1980 |
| Emisní kategorie 3 | od 1. září 1980 do 16. června 1999 |

IV. Do emisní kategorie 4 se vždy zařazují vozidla M nebo N, která nejsou poháněna spalovacím motorem

3) Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

Příloha č. 2 k nařízení vlády č. 56/2013 Sb.

Vzory emisních plaket



Emisní plaketa pro
emisní kategorii 2
červená RAL 3020



Emisní plaketa pro
emisní kategorii 3
žlutá RAL 1023



Emisní plaketa pro
emisní kategorii 4
zelená RAL 6024

OPIS:

ZÁKON č. 101/2013 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

Změna zákona o silničním provozu

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., zákon č. 193/2012 Sb., zákona č. 197/2012 Sb., zákona č. 390/2012 Sb. a zákona č. 396/2012 Sb., se mění takto:

1. V § 87 odst. 3 se slovo „60,“ zrušuje.

2. V § 87a odstavec 3 zní:

„(3) Dopravně psychologickému vyšetření je povinna se podrobit osoba, která žádá o vrácení řídičského oprávnění, které pozbyla v důsledku

a) dosažení celkového počtu 12 bodů v bodovém hodnocení řidičů,

b) soudem uloženého trestu zákazu činnosti spočívajícího v zákazu řízení motorových vozidel,

- c) správním orgánem uložené sankce zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel, byla-li tato sankce uložena na dobu nejméně 6 měsíců, nebo
- d) podmíněného odložení podání návrhu na potrestání nebo podmíněného zastavení trestního stíhání, v průběhu jehož zkušební doby se zavázala zdržet se řízení motorových vozidel.“.

3. V § 87a odstavec 7 zní:

„(7) Náklady na dopravně psychologické vyšetření osob uvedených v odstavci 1 hradí u osob v pracovněprávním vztahu zaměstnavatel. U osob uvedených v odstavci 1, které nejsou v pracovněprávním vztahu, a u osob uvedených v odstavci 3 hradí náklady na dopravně psychologické vyšetření tyto osoby.“.

4. V § 102 se doplňuje odstavec 6, který zní:

„(6) Žadatel musí prokázat zdravotní způsobilost, pokud žádá vrácení řidičského oprávnění, které pozbyl v důsledku

- a) soudem uloženého trestu zákazu činnosti spočívajícího v zákazu řízení motorových vozidel,
- b) správním orgánem uložené sankce zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel, byla-li tato sankce uložena na dobu nejméně 6 měsíců, nebo
- c) podmíněného odložení podání návrhu na potrestání nebo podmíněného zastavení trestního stíhání, v průběhu jehož zkušební doby se zavázal zdržet se řízení motorových vozidel.“.

5. V § 137 odst. 3 se slova „§88 odst. 7“ nahrazují slovy „§ 88 odst. 6“.

Čl. II Účinnost

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

Němcová v.r.

Zeman v.r.

Nečas v.r.

Komentář:

ZÁKON č. 102/2013 Sb.,

kterým se mění zákon č. 111/1994 Sb.,
o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů
a další související zákony

Dnem 1. května 2013 nabyla účinnosti novela zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, která přináší zásadní změny zejména podmínek pro provozování taxislužby a příležitostné osobní silniční dopravy. Mezi nejzásadnější změny patří zahrnutí vnitrostátní příležitostné osobní dopravy (tzv. smluvní přeprava a drink servisy) do taxislužby. Tito dopravci budou muset nově splňovat všechny podmínky jako stávající provozovatelé taxislužby. Mezi nejvýznamnější změny můžeme uvést např. že všichni řidiči taxislužby musí být starší 21 let, musí mít oprávnění řidiče taxislužby (průkaz) a musí být v pracovněprávním vztahu k dopravci. Všechna vozidla (mimo vozidel cestujících u drink servisů) musí být evidována. Mezi další významné změny patří zrušení povinnosti vést záznamy o době řízení, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku, zrušení povinného označení vozidla taxislužby přerušovanými černobílými pruhy a evidenčním číslem, na předních dveřích vozidla mohou být jakékoliv nápisy a znaky, průkaz řidiče taxislužby již nemusí být na palubní desce před spolujezdcem, ale kdekoliv, odkud na něj cestující vidí a je čitelný, u smluvní přepravy se zakazuje přijímání platby řidičem a zcela nově je definována spolehlivost řidiče taxislužby.

K některým jednotlivým paragrafům zákona:

- Zcela nově je v § 2 – Základní pojmy – formulována taxislužba a příležitostná osobní silniční doprava a pro mezinárodní autobusovou a autokarovou dopravu podle předpisu EU určený terminál.
- Z § 3 se vypouští povinnost tuzemského dopravce zajistit aby práci řidiče z povolání vykonávala osoba, která se zúčastnila školení řidičů z povolání a přezkoušení z pravidel silničního provozu a která se podrobila pravidelné lékařské prohlídce. Povinnost školení a lékařských prohlídek určují jiné právní předpisy.

- V § 9 se upravuje spolehlivost, nově je definována spolehlivost řidiče taxislužby, kdy za nespolehlivého se považuje např.: komu bylo v posledních 5 ti letech 2 krát a vícekrát uložena sankce za přešůpek nebo jiný správní delikt za pošůzení cestujícího na ceně jízdného, za porušení cenových předpisů, nepořizení záznamu o přepravě nebo nevydání dokladu cestujícímu, dále za nespolehlivost se považuje, komu byla v posledních 3 letech uložena sankce za řízení vozidla po požití alkoholu a jiných návykových látek, odmítnutí vyšetření na alkohol a návykové látky, nebo kdo byl v posledních 12 měsících pravomocně odsouzen za úmyslný trestní čin, za neumožnění kontroly nebo státního odborného dozoru nebo byla mu uložena sankce spočívající v zákazu činnosti práce řidiče taxislužby.
- Paragraf 9b – Zvláštní povinnosti podnikatele v silniční dopravě provozované velkými vozidly – řeší případy, kdy tento podnikatel sám řídí velké vozidlo nebo provádí nakládku a vykládku, dohled při nástupu a výstupu cestujících, údržbu vozidla nebo administrativní práce spojené s přepravou. Zákon mu tímto paragrafem stanovuje týdenní pracovní dobu včetně podmínek jejího prodloužení, ukládá mu povinnost po 6 hodinách práce absolvovat přestávku v trvání nejméně 30 minut a při překročení 9 hodin v trvání nejméně 45 minut. O tom je povinen vést záznamy. Vlastní doba řízení vozidla, přestávek a doba odpočinku řidičů není tímto paragrafem dotčena.
- V § 18a – Vztahy mezi cestujícím a dopravcem veřejné linkové dopravy – zvyšuje se výše přírážky dopravce v přepravních podmínkách z původních 1000 Kč na 1500 Kč.
- Paragraf 21 – Podmínky provozování taxislužby – tuto lze provozovat pouze s vozidlem, které je v evidenci vozidel taxislužby na dopravním úřadě, a nebo které poskytla přepravovaná osoba pro účely své přepravy (drink servis). Dopravce je povinen zajistit, aby řidič taxislužby byl v pracovněprávním vztahu, držitelem oprávnění řidiče taxislužby, vozidlo bylo viditelně označeno střešní svítlnou TAXI, jménem a příjmením, nebo názvem obchodní firmy dopravce, vybaveno taxametrem a paměťovou jednotkou a tiskárnou a knihou taxometru. Doklad o zaplacení vydává řidič pouze na přání cestujícího, vždy však musí „stvrzenku“ vytisknout, jako součást záznamu o provozu vozidla.
- Paragraf 21a – Evidence vozidel taxislužby – stanovují se podmínky pro zařazení vozidla do evidence vozidel taxislužby na dopravním úřadu, včetně obsahu žádosti a podmínky pro jeho případné vyřazení z evidence.
- Paragraf 21b – Zmocnění obce – oprávnění obce stanovit obecně závaznou vyhláškou podmínky pro zahájení a provozování přepravy, podmínky pro složení zkoušky řidiče taxislužby včetně znalosti místopisu a obsluhy taxometru. Obec je oprávněna určit stanoviště vozidel a provozní řád.
- Paragraf 21c – Oprávnění řidiče taxislužby – stanovuje se věk řidiče na nejméně 21 let a podmínky jeho spolehlivosti. Oprávnění řidiče (průkaz) se uděluje na 5 let. Uvádí se důvody, kdy průkaz pozbývá platnosti a oprávnění státního odborného dozoru, příslušníka Policie ČR nebo strážníka obecní policie zadržet průkaz řidiče taxislužby a jejich další postup.

- Paragraf 21d – Zvláštní povinnosti řidiče taxislužby - průkaz řidiče taxislužby je řidič povinen mít ve vozidle umístěn tak, aby byl viditelný a čitelný. Ukládají se povinnosti řidiče při obsluze taxametru, je-li jím vozidlo vybaveno.
- Paragraf 21e – Příležitostná osobní silniční doprava- evidence objednávek musí být zaznamenána v evidenční knize, kopie objednávky musí být ve vozidle. Při mezinárodní přepravě musí být ve vozidle vyplněný jízdní list podle čl. 2 odst. 4 a čl. 12 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1073/2009.
- Upravuje se § 34b – Rejstřík podnikatelů v silniční dopravě – ve vztahu k řidičům taxislužby a § 34c upravuje údaje v centrálním registru vozidel v návaznosti na taxislužbu.
- Nový paragraf 34e – Přestupky – řeší přestupky řidičů taxislužby, vyjmenovává za které přestupky lze udělit pokutu až do výše 10 000 Kč (např. řidič nemá u sebe průkaz řidiče taxislužby, nebo jej po pozbytí platnosti do 7 dnů neodevzdá dopravnímu úřadu), za provozní přestupky pak lze udělit pokutu až do výše 50 000 Kč se zákazem činnosti od 6 měsíců do 2 let.
- Paragraf 34f řeší přestupky dopravce v autobusové a autokarové dopravě podle předpisu Evropské unie s pokutou až do výše 100 000 Kč.
- Paragraf 35 doplňuje přestupky dopravce k provozu taxislužby a k podnikateli v silniční dopravě velkými vozidly (k § 9b).
- V § 37 se zmocňuje obecní policie k odhalování přestupků a jiných správních deliktů v oblasti taxislužby. Řidičům taxislužby zákon ukládá povinnost umožnit strážníkům obecní policie výkon tohoto oprávnění.
- Paragraf 41 ruší možnost pro Prahu a města nad 20 tisíc obyvatel upravovat obecně závaznou vyhláškou podmínky pro provozování taxislužby.
- Přejícná ustanovení upravují platnost a nové podmínky pro vydávání průkazu způsobilosti řidiče taxislužby, upravují evidenci vozidel taxislužby ve smyslu tohoto zákona, povinnost dopravce taxislužby nejpozději do 31.12.2013 písemně oznámit dopravnímu úřadu typ a výrobní číslo taxametru a paměťové jednotky taxametru a v případě smluvní přepravy oznámit, že vozidlo nebude vybaveno taxametrem podle výjimky.
- Ve druhé části se mění zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů (§ 23) - týká se přestupků ve vztahu k taxislužbě, kdy za některé přestupky, např.: zneužití označení vozidla TAXI k jinému účelu, nebo poškození cestujícího na ceně může být udělena pokuta až do výše 10 000 Kč a zákaz činnosti od 6 měsíců do 1 roku. Nově se pak ruší zákaz činnosti u přestupků ostatních řidičů za chybějící záznam o provozu vozidla, za nedodržení stanovené doby řízení, bezpečnostních přestávek a doby odpočinku a záznamu o nich nebo nepředložení dokladů požadovaných zvláštním právním předpisem. Výše pokuty u těchto přestupků zůstává nezměněna.

Komentář:

VYHLÁŠKA č. 106/2013 Sb.,

kteřou se mění vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 478/2000 Sb., kteřou se provádí zákon o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů

Na základě zmocnění zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů se mění vyhláška č. 478/2000 Sb., kteřou se provádí zákon o silniční dopravě.

- V § 2 se stanovuje způsob vedení záznamu o době výkonu činnosti pro podnikatele v silniční dopravě velkými vozidly podle § 9b zákona;
- V § 3 se zrušuje povinnost při dopravě pro cizí potřeby pro řidiče vozidel do 9 osob včetně řidiče dodržovat ustanovení o bezpečnostních přestávkách a době odpočinku; *(Tím není dotčena platnost jiných právních předpisů, např.: NV č. 168/2002 Sb).*
- Paragraf 11 řeší způsob vedení a náležitosti záznamu o provozu vozidla taxislužby – záznam o provozu je denně průběžně zaznamenáván na paměťové jednotce taxametru nebo ručně jiným záznamovým zařízením, není-li vozidlo taxametrem vybaveno. Stanovuje se obsah záznamu.
- Paragraf 12 obsahuje náležitosti záznamu o přepravě a dokladu o zaplacení jízdného;
- Paragraf 13 stanovuje technické požadavky na paměťovou jednotku taxametru a náležitosti knihy taxametru;
- Paragraf 14 popisuje způsob řádné obsluhy taxametru, které musí plnit řidič taxislužby při jeho obsluze.

- Paragraf 15 určuje obsah průkazu řidiče taxislužby, jehož vzor je uveden v příloze;
- Přechodná ustanovení udělují výjimku do 31.12.2015, kdy na paměťové jednotce taxametru nemusí být některé vyjmenované údaje.
- Účinnost vyhlášky je dnem 1.května 2013.

Metodický zpravodaj autoškol č. 79/2013 – technické informace

TECHNICKÉ INFORMACE

Stanovisko Ministerstva dopravy k údajům spotřeby vozidel udávaných v technickém průkazu vozidel.

Vzhledem k velkému množství dotazů, reakcí, polemik a diskuzí na téma, že reálná spotřeba automobilů v provozu se často liší od údajů v technickém průkazu (TP), dále pak příčiny čím to může být způsobeno a zda je možné, aby se skutečná spotřeba výrazněji odlišovala od údajů v TP sdělujeme následující skutečnosti.

Základem pro posouzení je způsob zjištění údaje o spotřebách v TP vozidla. Získává se již při schválení (homologaci) vozidla, přičemž podle ES směrnice platné v EU i v ČR není u nových vozidel údaj o spotřebě paliva fakticky měřen, ale vypočítán z naměřených emisí CO₂ výfukových plynů při emisním jízdním cyklu.

Z toho vyplývá, že udávané „homologační“ údaje o spotřebě jsou snadněji získávány (jde o laboratorní měření bez nutnosti reálného provozu), měření je vzhledem k jasně stanovené metodice opakovatelné. Avšak vzhledem k těmto laboratorním podmínkám se údaje mohou výrazněji odlišovat od reálně naměřené spotřeby v provozu.

Důvody, proč je za těchto okolností tento údaj vůbec získáván a uváděn, když jeho hodnota mnohdy neodpovídá realitě, jsou následující:

Je to zejména určení relativně přesných hodnot spotřeby paliva pro porovnání jednotlivých vozidel, a to zjištění, jaké emise CO₂ vyprodukuje tato vozidla při přesně definovaném jízdním cyklu a tím i jaké poměrné množství paliva spotřebují. Údaj zapsaný v TP je pouze hodnotou, která vypovídá o spotřebě paliva při tzv. emisním jízdním cyklu, ale obvykle pouze pro porovnání s ostatními vozidly, nikoliv hodnotou provozní. Hodnota spotřeby uvedená v TP je tedy vhodným údajem pro rozhodování při koupi automobilu, zda bude mít spotřebu vyšší nebo nižší v porovnání s jinými automobily. Při prodeji nových vozidel existuje i povinnost tyto údaje sumárně zveřejňovat, aby se umožnilo rozhodování zákazníka při koupi vozidla. V ideálních podmínkách vozidla v dobrém technickém stavu, při stejné konfiguraci vozidla (tzn. shodná výbava a provedení vozu, rozměr a typ a huštění pneumatik a ráfků, převodové poměry, skutečná hmotnost vozu atd.) jako při laboratorním měření při shodné

jízdě definované jízdním cyklem by se skutečná spotřeba a údaj zapsaný v TP mohly značně přiblížit.

Známost skutečností je, že i při provozu téhož vozidla různými řidiči s různým stylem a režimem jízdy, za různých povětrnostních podmínek a s různým zatížením vozidla bude reálná spotřeba paliva značně rozdílná. Proto usuzovat, že údaj zapsaný v TP bude vždy odpovídat reálné spotřebě nelze.

Z výše uvedeného vyplývá, že případné zpochybnění hodnot uváděných v TP jako neodpovídající popř. uvádějí v omyl je relevantní pouze, pokud by byl s vozidlem proveden standardní laboratorní jízdní test za podmínek prostředí i konfigurace vozidla, odpovídající požadavkům příslušné EU směrnice a naměřené hodnoty by neodpovídaly hodnotám udávaným. Zpochybnění údaje v TP na základě skutečné provozní spotřeby vozidla je z výše uvedených důvodů nereálné.

Na doplnění je třeba zdůraznit, že uvádění právě těchto laboratorně naměřených hodnot do TP je z hlediska platné evropské legislativy povinnost všech států EU tj. také ČR a výrobci vozidel nemají možnost uvádět jakoukoli jinou spotřebu paliva, která by se více blížila reálným podmínkám provozu.

(Zdroj: www.mdcr.cz)

ŠKODA Citigo jezdí i na stlačený zemní plyn.

Škoda Citigo je nově v nabídce také s pohonem na stlačený zemní plyn. Verze Citigo CNG Green tec má spotřebu 4,4 m³ zemního plynu na 100 kilometrů a emise CO₂ na úrovni 79 g/km. Tohoto výsledku je dosaženo využitím kombinace paliva v podobě stlačeného zemního plynu a ekologického balíčku Green tec, Ten využívá systém Start-Stop, rekuperaci brzděné energie a pneumatiky se sníženým valivým odporem.

Citigo s motorem o výkonu 50 kW (68 PS) spotřebuje pouze 4,4 m³ zemního plynu na 100 km. Dojezd vozu činí 620 km (400 km na plyn, 220 km na benzin). Obě nádrže na zemní plyn mají celkovou kapacitu 72 litrů (12 kg CNG). Větší z obou nádrží je umístěna za zadní nápravou v prostoru vzniklém odstraněním prohlubně pro náhradní kolo. Menší plynová nádrž se nachází v bezprostředním sousedství desetilitrové rezervní nádrže na benzin.

S modelem Citigo je automobilka již více jak rok přítomna v rostoucím segmentu malých městských vozů. Mimořádný důraz je u tohoto vozu kladen na bezpečnost. Jako vůbec první minivůz získalo Citigo nejlepší možné hodnocení v nárazovém testu Euro NAP v podobě pěti hvězdiček. Poprvé ve voze značky Škoda je pro ochranu řidiče a spolujezdce použit i boční airbag Head-Thorax s ochranou hlavy. Novinkou ve třídě minivozů je nový systém City Safe Drive s funkcí nouzového brzdění. V závislosti na rychlosti a situaci v provozu může automatická aktivace brzd zmírnit důsledky nárazu nebo kolizi dokonce zcela zabránit.

(Zdroj: ZAS 6/2012)

Nové prvky aktivní a pasivní bezpečnosti v nových vozidlech ŠKODA Octavia.

Moderní technika pro vyšší komfort a bezpečnost.

Pasivní bezpečnost nová Octavie nabízí již při výrobě karoserie ve využití vysokopevnostních ocelí za tepla tvářených, které zvyšují až šestkrát její pevnost než u běžně vyráběných z hlubotažné oceli při zvýšení její pevnosti a snížení hmotnosti. Změny nastaly u obou náprav, lépe vyhovují nárokům na bezpečné jízdní vlastnosti, vysokou agilitu v zatáčkách a vyvážený komfort odpružení. Rozvor je o 108 mm delší, přední převis má o 29 mm méně a délka vozu se zvýšila o 90 mm ve srovnání s předchozími modely.

Důkladnou ochranu zajistí až devět airbagů (s možností výbavy kolením airbagem řidiče a zadními bočními airbegy), které v kombinaci s třibodovými bezpečnostními pásy chrání osádku před zraněním. Přílišnou zátěž hrudníku snižují integrované omezovače síly přepínačů.

Vozidlo je vybaveno **aktivní kapotou** pro zlepšení ochrany chodců. V případě kolize s chodcem se kapota během několika milisekund přizvedne o pět centimetrů. Tím se sníží riziko zranění chodce, protože se zvýší odstup kapoty od tvrdých komponentů motoru a vznikne tak bezpečnostní zóna.

Jedním z moderních asistenčních systémů pro zvýšení aktivní bezpečnosti je **multikolizní brzda**. Ta v případě nehody-nárazu, kdy by vozidlo pokračovalo v jízdě do protisměru nebo mimo vozovku aniž by tomu mohl řidič zabránit nyní automaticky vůz zabrzdí a to i v případě, že řidič nesešlápně brzdový pedál. Tím zabrání dalšímu následnému nárazu, nebo rychlost tohoto následného nárazu sníží. Vůz zabrzdí až do zbytkové rychlosti 10 km/h. Brzda je součástí elektronického stabilizačního systému **ESP**. Při aktivované multikolizní brzdě se rozsvítí varovné blikače a brzdová světla. Systém může řidič „vypnout“ tím, že přidá plyn, nebo začne sám naplno brzdit.

Další novinkou je **Front Assistant**, který sleduje prostor před vozem a v případě hrozící kolize aktivuje brzdový systém pro zmírnění následků potenciální nehody. Stejně jako adaptivní tempomat Adaptive Cruise Assistant (**ACA**) využívá Front Assistant radar integrovaný v přiči vozu. Ten permanentně měří odstup od vozů před sebou. Systém funguje ve čtyřech stupních. Čím menší je vzdálenost od vozu vpředu, o to silnější je zásah systému Front Assistant. Prvním stupněm je optická výstraha pro dodržení správného odstupu. Další stupeň před blížící se překážkou varuje opticky a akusticky a připraví brzdovou soustavu na brzdění. Jako hlavní varování pak ve třetím stupni následuje prudké trhnutí krátkým samočinným přibrzděním a začíná vlastní automatické částečné brzdění. V nejvyšším stupni následuje brzdění o ještě vyšší intenzitě. Systém může snížit závažnost nehody v závislosti na konkrétní situaci, nebo může dokonce i nehodě zabránit. V rozsahu rychlosti od 5 km/h do 30 km/h pracuje tento systém s funkcí nouzové brzdy City. Pokud řidič na překážku před sebou nereaguje, nouzová brzda dokáže v optimálním případě vůz jedoucí rychlostí do 30 km/h zcela zastavit.

Dalším prvkem aktivní bezpečnosti, kterým je nové vozidlo Octavie vybaveno je systém **Driver Activity Assistant (rozpoznání únavy)**, který může zmírnit jednu z nejčastějších příčin dopravních nehod. Systém dokáže na základě způsobu řízení rozpoznat odchylky od běžného chování a identifikovat tak polevující pozornost řidiče. Systém 15 minut po nastartování motoru analyzuje chování řidiče a výsledek uloží jako základ pro další sledování. Rozpoznání únavy je sledováno při rychlosti nad 65 km/h. Podstatná odchylka od charakteristického chování je považována za příznak únavy řidiče. Optické upozornění na sdruženém panelu přístrojů ve formě sdělení „ZJIŠTĚNA ÚNAVA. PŘESTÁVKU PROSÍM. (doplňná symbolem šálku kávy) doporučí řidiči jízdu přerušit.

Crew Protect Assistant připraví řidiče a spolujezdce na předních sedadlech na hrozící nehodu. Při intenzivním brzdění nebo za situace, která bude vyhodnocena jako kritická se automaticky předepnou bezpečnostní pásy a navíc v situacích, kdy dojde k zásahu ESC, přivře okna ve dveřích, resp. zavře střešní okno a zamezí tak průniku okolních předmětů dovnitř vozu.

Lane Assistant slouží pro udržování vozidla v jízdním pruhu a snižuje riziko nechtěného opuštění jízdního pruhu. Řidiči pomáhá zejména na dálnicích a silnicích s dobře viditelným vodorovným značením. Systém pracuje s kamerou na čelním skle, integrovanou do patky vnitřního zpětného zrcátka, které při rychlostech nad 65 km/h snímá vodorovné dopravní značení před vozidlem. Pokud systém identifikuje neúmyslné opuštění jízdního pruhu, opticky informuje o situaci na přístrojovém panelu a aktivně koriguje řízení s cílem udržet vozidlo v daném jízdním pruhu. Pokud řidič před přjetím dělicí čáry dá znamení o změně směru jízdy, systém nereaguje.

Nový **Intelligent Light Assistant** automaticky řídí přepínání tlumených a dálkových světel a zvyšuje tak bezpečnost nočního silničního provozu. Při rychlosti nad 60 km/h a při dostatečné tmě asistent automaticky zapíná dálková světla.

Novější verze parkovacího asistenta **Automatic Parking Assistant** vedle parkování a vyjždění z míst souběžně s vozovkou umožňuje i zacouvání na místa kolmo k vozovce.

Rozšířené funkce nabízí i nově vyvinutý **Intelligent Park Distance Assistant**. Ten pracuje ve spojení s rádiem a navigačními systémy. Díky speciálnímu systému vysílá akustické signály a na displeji rovněž optické zobrazení odstupu od překážek v okolí.

Nový systém volby jízdního profilu **Driving Mode Selection** umožňuje řidiči nastavit určité jízdní charakteristiky pouhým stisknutím tlačítka. K dispozici jsou čtyři jízdní profily: NORMAL, SPORT, ECO a INDIVIDUA. V závislosti na zvoleném profilu se změní řada nastavení, například v řídicích systémech motoru a převodovky DSG, charakteristika posilovače řízení, reakce ACA, řízení bi-xenonových světlometů nebo klimatizace.

Mimořádně komfortní je systém bezklíčového odemykání, zamykání a startování **KESSEY (Keyless-Entry-Start-and-Exit-System)**. Řidič musí mít klíč s sebou, ale pro otevření a nastartování už jej nemusí brát do ruky.

(Zdroj: ŠKODA Mobil)