

M E T O D I C K Ý

Z P R A V O D A J

A U T O Š K O L

číslo 82/2014

OBSAH:

- **Statistika nehodovosti řidičů MO, NA a BUS v I.pololetí 2014** str. 2
- **Stanoviska MD k některým dotazům** str. 3
- **Bezpečnost práce** (předpisy pro cestu do zahraničí, prodej použitých OOPP, evidence pracovní doby zaměstnavatele, týdenní odpočinek řidiče v kabině vozu, lékařské prohlídky řidičů, dokumentace v požární ochraně). str. 8
- **Řidičská oprávnění pro vozidla kategorie L** str. 14
- **Označník** str. 16
- **Seznam zákonů, vyhlášek a předpisů.....** str. 18
- **Technické informace** (Škoda Octavia na zemní plyn, Statistika počtu registrovaných vozidel) str. 22
- **Mezinárodní silniční doprava – aktuality** (Rakousko, Lotyšsko, Maďarsko, Slovensko) str. 23

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

Bez jazykové úpravy.

Příští vydání – listopad 2014.

Srpen 2014.

STATISTIKA NEHOD

**řidičů motocyklů, nákladních automobilů a autobusů
za období I. pololetí 2014.**

Řidiči motocyklů:

Druh vozidla	Počet nehod	rozdíl	Usmr-ceno	rozdíl	Těžce zraněno	rozdíl
Moped	44	více o 18	0	0	6	0
Malý motocykl (do 50 cm ³)	62	více o 14	0	0	9	více o 4
Motocykl (včetně sidecaru a skutru)	719	více o 177	21	více o 11	120	více o 26

Druh vozidla	Lehce zraněno	rozdíl	Alko-hol	rozdíl	Nehody v obci	rozdíl
Moped	36	více o 17	11	více o 5	33	více o 18
Malý motocykl (do 50 cm ³)	49	více o 9	10	více o 4	50	více o 10
Motocykl (včetně sidecaru a skutru)	518	více o 122	38	méně o 8	421	více o 108

Řidiči nákladních automobilů a autobusů:

Druh vozidla	Počet nehod	rozdíl	Usmr-ceno	rozdíl	Těžce zraněno	rozdíl
Nákladní automobil (včetně multikáry apod.)	2.949	méně o 360	11	méně o 11	63	méně o 16
Nákladní automobil s přívěsem	337	méně o 39	0	méně o 1	6	0
Nákladní automobil s návěsem	1.124	méně o 117	9	více o 4	22	více o 1
AUTOBUS	467	méně o 35	1	méně o 2	15	0

Druh vozidla	Lehce zraněno	rozdíl	ALKO-HOL	rozdíl	Nehody v obci	rozdíl
Nákladní automobil (včetně multikáry apod.)	580	méně o 28	88	méně o 5	2.242	méně o 197
Nákladní automobil s přívěsem	67	více o 30	4	více o 1	192	méně o 17
Nákladní automobil s návěsem	134	více o 10	29	více o 20	684	méně o 34
AUTOBUS	150	méně o 30	2	méně o 3	394	méně o 38

Poznámka: rozdíl – srovnání se stejným obdobím roku 2013.

Zdroj: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR.

Stanoviska Ministerstva dopravy k některým dotazům

Zdroj: www.mdcr.cz/Novinky (redakčně upraveno)

Dotaz: Dokument ES – nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 ze dne 15. března 2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 – hovoří pouze v jednotném čísle, není proto jasné, zda se citace čl. 9 bod 1, vztahuje i na práci řidičů v osádce. Prosím o sdělení, zda se tato odchylka vztahuje i na práci řidičů v osádce a to jak při nákladní dopravě, tak při převozu cestujících při osobní příležitostné dopravě?

Odpověď: (čj. 9/2014-072-Z106/4) Článek 9 odstavec 1 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 stanoví, že odchýlně od článku 8 může být běžná denní doba odpočinku, pokud řidič doprovází vozidlo přepravované na trajektu nebo po železnici, přerušena nanejvýš dvakrát jinými činnostmi, které nepřesahují celkem jednu hodinu. Během běžné denní doby odpočinku musí mít řidič k dispozici lůžko nebo lehátko.

Je potřeba vzít dle našeho názoru v potaz, že toto přerušování denní doby odpočinku není možné u 9 hodinového denního odpočinku v rámci provozu s více řidiči dle čl. 8 odst. 5, tj. je-li čerpáno 9 hodin denní doby odpočinku ve 30ti hodinách, neboť čl. 9 odst. 1 nařízení 561/2006 se vztahuje pouze k běžné denní době odpočinku (nejméně 11 hod. nebo 3+9 hod.). Pokud chtějí řidiči v osádce využít výjimku pro trajekt/vlak musí čerpat běžnou denní dobu odpočinku. Odchylka dle čl. 9 odst. 1 nařízení 561/2006 tedy nemůže být použita ani v případě zkrácené denní doby odpočinku (9 hodin). Výše uvedené se týká řidičů jak v nákladní, tak v osobní dopravě.

Stanovisko popisuje právní stav ke dni zpracování a vyjadřuje nezávazný právní názor.

.....

Dotaz: Který orgán státní správy je oprávněn vydat posouzení, že nápisy či vyobrazení na konkrétní registrační značce (kterou chci k posouzení předložit) narušují či nenarušují její čitelnost nebo rozlišovací schopnost.

Odpověď: (čj. 27/2014-072-Z106/4) Způsob umístění tabulky s registrační značkou je dán vyhláškou č. 243/2001 Sb., o registraci vozidel, ve znění pozdějších předpisů. V § 28 odst. 2 se uvádí, že: „*Tabulka registrační značky musí být na vozidle umístěna svojí spodní hranou dole a přibližně vodorovně k vozovce. Na tabulku registrační značky ani do její těsné blízkosti nesmí být umístěny žádné nápisy nebo vyobrazení, které by narušily její čitelnost nebo rozlišovací schopnost, pokud není v této vyhlášce nebo zvláštním právním předpisu stanoveno jinak.*“ Vyhláška ani zákon nestanovuje konkrétně žádnou osobu, která by měla vydávat Vám uvedené posouzení. Obecně lze však konstatovat, že dohled nad bezpečností a plynulostí provozu na pozemních komunikacích vykonává Policie ČR a periodické technické prohlídky vykonávají pověřené Stanice technické kontroly (kontrolní úkony). Posouzení se provádí při konkrétní kontrole vozidla.

.....

Dotaz: (druhá část) Jaké jsou aktuálně povoleny maximální přípustné hmotnosti vozidel v případě řídičského oprávnění **B + E** ? Platí stále:

- a) Mohu řídit vozidlo jemuž k řízení postačuje oprávnění B+E a mohu připojit přívěs o vyšší hmotnosti než 750 kg. Neplatí omezení maximální přípustné hmotnosti soupravy do 3500 kg.
- b) Je nutné dodržet podmínky v TP dle výrobce, resp. uváděné maximální přípustné hmotnosti brzděných/nebrzděných přívěsů pro dané vozidlo.
- c) Okamžitá hmotnost přípojného vozidla smí být nejvýše 1,5 násobek okamžité hmotnosti tažného vozidla (vozidla nad 40 km/h). V extrémním případě si lze tedy představit vozidlo 3500 kg + přívěs 5250 kg = celá souprava 8750 kg.

Odpověď: (čj. 28/2014-072-Z106/4) K dotazu uvádíme, že k datu **19. ledna 2013** byl zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů **novelizován zákonem č. 297/2011 Sb.**, který vymezil nově některé skupiny řídičského oprávnění. Jednou z nich je také skupina řídičského oprávnění B + E, která je tedy v současné době v rozsahu stanoveném v ustanovení **§ 80a odst. 1 písm.k)** kde je uvedeno, cit.:

„(1) Do skupiny

k) B+E jsou zařazeny jízdní soupravy složené z vozidla uvedeného v písmeni f) a přípojného vozidla o největší povolené hmotnosti nepřevyšující 3 500 kg.“

Vozidlo uvedené v písmeni f) je vozidlo spadající do skupiny B, tj. o největší povolené hmotnosti nepřevyšující 3 500 kg.

Jak vyplývá z výše uvedeného, na základě řídičského oprávnění skupiny B+E je možné řídit jízdní soupravu složenou z motorového vozidla o největší povolené hmotnosti nepřevyšující 3 500 kg, za které je možné připojit přípojné vozidlo o největší povolené hmotnosti nepřevyšující 3 500 kg, tj. největší povolená hmotnost jízdní soupravy nepřevyšuje 7 000 kg.

Výše uvedený **zákon č. 297/2011 Sb.**, stanovil přechodná ustanovení, ze kterých vyplývá, že řídičská oprávnění jednotlivých skupin a podskupin udělená podle právní úpravy (zákon č. 361/2000 Sb.) platné **do 19.01.2013**, platí v příslušném rozsahu i po 19.01.2013.

Do 19. ledna 2013 zákon č. 361/2000 Sb., stanovil rozsah řídičského oprávnění skupiny B+E v ustanovení § 81 odst. 10, kde bylo uvedeno, cit.:

„(10) Řídičské oprávnění skupiny B+E opravňuje k řízení jízdních souprav složených z motorového vozidla uvedeného v odstavci 4 a přípojného vozidla, pokud nejde o jízdní soupravu podle odstavce 4 písm. c),“

Z uvedeného vyplývá, že držitel řídičského oprávnění skupiny B+E, kterému bylo uděleno do 19.01.2013 je oprávněn i nadále k řízení jízdních souprav řešených v § 80 odst. 10.

K poslednímu dotazu uvádíme, že technické požadavky na splnitelnost vozidel do jízdních souprav a jejich provoz je řešen v § 14 vyhlášky č. 341/2002 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, kde je v odst. 7 uvedeno, cit.:

„(7) Pro spojování vozidel do jízdních souprav s přípojnými vozidly kategorií O1 a O2 platí

a) **okamžitá hmotnost** nebrzděného přípojného vozidla kategorie **O1** nesmí být větší než největší povolená hmotnost nebrzděného přípojného vozidla stanovená pro tažné vozidlo, která je uvedena v technickém průkazu a osvědčení o registraci tažného vozidla.

Odpověď: (čj. 61/2014-072-Z106) V § 46 odst. 3 písm. g) zákona č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, je uvedena výjimka ze zdokonalování odborné způsobilosti řidičů pro **řidiče vozidel používaných při přepravě věcí, které řidič využije při výkonu své závislé práce nebo podnikání, pokud řízení není hlavním předmětem výkonu závislé práce nebo podnikání.**

Na řidiče, uvedeného ve Vašem dotazu, v pracovním zařazení jako jeřábník, se vztahuje uvedené ustanovení.

.....

Dotaz: Jaký je obecný postup v případě žadatele o vrácení řidičského průkazu, který je povinen se podrobit přezkoušení z odborné způsobilosti na jednotlivé skupiny řidičského oprávnění. Žádá o vrácení skupin B, C+E, D.

Test pro skupinu D – splněn v předepsaném počtu bodů – prospěl

Otázky z údržby a ošetřování 3 x C, 4 x D – splněn – prospěl

Praktická jízda B – neprospěl

Praktická jízdy C+E – prospěl (poučil se z chyb při hodnocení jízdy B)

Praktická jízda D – prospěl (poučil se z chyb při hodnocení jízdy B)

Žadatel splnil podmínky skupin C+E, D, tyto skupiny jej opravňují řídit i vozidla skupiny B.

Nikde není v zákoně uvedeno při vrácení ŘO, že skupina B podmiňuje udělení skupiny C nebo D. Tato podmínka je v zákoně uvedena pouze pro žadatele ŘO, kteří žádají o rozšíření ze skupiny B na skupinu C, popřípadě D. V zákoně je uvedeno, že žadatel prokazuje odbornou způsobilost na ty skupiny ŘO o jejichž vrácení žádá. Lze žadateli o vrácení ŘO udělit skupinu C+E a D? (splnil zákonné podmínky) Jak postupovat v případě skupiny B? (opakovaná zkouška z praktické jízdy) Lze v agendě řidičských průkazů (Eliška) vrátit pouze skupiny C+E, D bez skupiny B?

Je nutné u tohoto žadatele o vrácení ŘO zkoušet skupinu B (rovnocennost B1 – nedělá zkoušky, oprávnění C a C+E pouze jízda na „nejvyšší skupině“, testy se rovněž provádějí na nejvyšší skupinu).

Odpověď: (čj. 62/2014-072-Z 106/4) Při vrácení řidičského oprávnění musí žadatel mimo jiné předložit i doklad o odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel zařazených do příslušné skupiny.

Přezkoušení z odborné způsobilosti se provádí zkouškou podle zákona č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 247/2000 Sb.“).

Rozsah a provedení zkoušek z odborné způsobilosti je uveden v § 44 až § 45a zákona č. 247/2000 Sb.

Podle ustanovení § 44 odst. 3 zákona č. 247/2000 Sb. se zkouška z praktické jízdy provádí **na vozidlech z každé skupiny vozidel.**

Pokud žadatel žádá o vrácení řidičského oprávnění pro skupiny B, C+E a D, pak musí prokázat odbornou způsobilost pro tyto skupiny vozidel.

Podle § 91 zákona 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“) lze udělit řidičské oprávnění pro skupinu D nebo C jen **žadateli, který je již držitelem řidičského oprávnění pro skupinu B.**

V případě, že není prokázána odborná způsobilost pro skupinu B (a žadatel není držitelem řídičského oprávnění skupiny B), pak není možno udělit řídičská oprávnění pro skupinu C nebo D.

V žádném ustanovení zákona o silničním provozu není uvedeno, že řídičské oprávnění C+E a D **opravňuje** řídit motorová vozidla pro skupinu B tak, jak uvádíte ve Vašem dotazu.

.....

Dotaz: Je nějak omezena délka výcviku a výuky v autoškole, myslím tím, když osoba plní podmínky věku pro vydání určité skupiny ŘO. V § 13 odst. 1 písm. b) zákona č. 247/2000 Sb., se píše: „ ke dni ukončení výuky a výcviku dosáhne věku předepsaného pro udělení řídičského oprávnění příslušné skupiny podle zvláštního zákona, přičemž od zahájení výuky a výcviku k jejich ukončení nesmí uplynout doba delší než 18 měsíců“. Týká se tato lhůta 18-ti měsíců pro výuku a výcvik v autoškole pouze pro ty, kteří nesplní podmínky věku, nebo je lhůta 18-ti měsíců pro výcvik a výuku v autoškole pro všechny žadatele o řídičské oprávnění, bez rozdílu věku při závěrečných zkouškách?

Odpověď: (čj. 157/2014-072-Z106/4) Ustanovení § 13 odst. 1 písm. b) zákona č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů se týká žadatelů o řídičské oprávnění, kteří při zahájení výuky a výcviku nesplňují věk pro udělení řídičského oprávnění. Tito žadatelé mohou začít výuku a výcvik v autoškole max. 18 měsíců před požadovaným věkem. Např. žadatel o řídičské oprávnění pro skupinu B nemůže začít výuku a výcvik v 15 letech.

Délka výuky a výcviku v autoškole v případě žadatelů, kteří již věk pro udělení řídičského oprávnění splňují, není zákonem č. 247/2000 Sb. stanovena. Může trvat i déle než 18 měsíců.

.....

BEZPEČNOST PRÁCE

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

Jakými předpisy se má řidič řídit při cestách do zahraničí?

Dotaz: Přepravuji materiál pro firemní potřebu. Jakým zákonem se mám řídit, když řídím automobil do 3,5 t (dodávka). Má cesta začíná v ČR, veden přes Německo a dále do Nizozemí. Jde mi o to, že v Německu tento automobil už je brán nad 2,9 t (německá výjimka) a tudíž jedu podle nařízení č. 561/2006. Jak mám vykazovat dobu řízení, přestávek, když předpisy jsou odlišné?

Odpověď: V případě dopravy provozované malými vozidly, což jsou vozidla nebo jízdní soupravy o největší povolené hmotnosti nepřesahující 3,5 tuny se řidiči řídí předpisy platnými v jednotlivých státech. V tomto případě není sjednocující předpis jako v případě velkých vozidel je nařízení (ES) č. 561/2006.

V ČR platí pro výše uvedená vozidla nařízení vlády č. 168/2002 Sb., kterým se stanoví způsob organizace práce a pracovních postupů, které je zaměstnavatel povinen zajistit při provozování dopravy dopravními prostředky.

SRN využila možnosti a vztáhla nařízení (ES) č. 561/2006 i na vozidla a jízdní soupravy od 2,8 tuny největší povolené hmotnosti. To se týká doby řízení vozidla bezpečnostních přestávek a doby odpočinku. Záznam může být veden formou tachografu, nebo ručně v záznamu o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku.

Konkrétní předpis, který platí v Nizozemí se mi nepodařilo zjistit. Žádný předpis neřeší návaznost jednotlivých národních předpisů. Z těchto důvodů doporučuji vyznačit v ručně vedeném záznamu přejezd hranic a současně doporučuji se řídit nařízením (ES) č. 561/2006 po celou dobu přepravy. Tím dodržíte také požadavky nařízení vlády, co se týká doby řízení a přestávky v řízení.

Toto je moje doporučení a v žádném předpise to nenaleznete. Požadavky se týkají všech dopravců a to jak pro vlastní potřebu (to je zřejmě Váš případ), tak dopravců pro cizí potřebu.

Prodej použitých OOPP.

Dotaz: Máme zpracovanou vnitropodnikovou směrnici pro poskytování OOPP, která je samozřejmě v souladu s platnou legislativou. Problém je, pokud některý ze zaměstnanců

odchází po krátké době od naší organizace a plně nevyužije poskytnuté OOPP. Jsou zaměstnanci, kteří chtějí použít OOPP vrátit a jsou tací, kteří si je chtějí ponechat a odkoupit či uhradit zůstatkovou hodnotu (většinou jde o poskytnutý pracovní oděv a obuv). Jakou máme možnost a kterou legislativní normou je toto ošetřeno?

Odpověď: Protože osobní ochranné pracovní prostředky (dále jen OOPP) přísluší zaměstnanci od zaměstnavatele bezplatně podle vlastního seznamu zpracovaného na základě vyhodnocení rizik a konkrétních podmínek práce a poskytování OOPP nesmí zaměstnavatel nahrazovat finančním plněním (§ 104 odst. 5 zákoníku práce), jsou OOPP majetkem zaměstnavatele a zaměstnanec je povinen (po ukončení činnosti, při ztrátě funkčních vlastností nebo ukončení pracovního poměru) vrátit OOPP zaměstnavateli.

Nakládání s OOPP se řídí také finančními a daňovými předpisy. Žádným právním předpisem není prodej OOPP zakázán. Zaměstnavatel může v souladu s těmito předpisy zaměstnanci OOPP prodat nebo darovat. V případě vrácení OOPP zaměstnavateli je zaměstnavatel povinen OOPP likvidovat nebo připravit pro další použití.

Likvidace OOPP musí proběhnout v souladu s právními předpisy o odpadech (z.č. 185/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů). Pokud zaměstnavatel rozhodne o dalším použití OOPP jiným zaměstnancem, musí zajistit jejich vyčištění a dezinfekci v souladu s hygienickými předpisy.

Evidence pracovní doby zaměstnavatele.

Dotaz: Podle ustanovení § 96 odst. 1 zákoníku práce je zaměstnavatel povinen vést u jednotlivých zaměstnanců evidenci pracovní doby. Jak je to s evidencí pracovní doby osoby zaměstnavatele, který vykonává některé služby. Rozumím tomu správně, že on si evidovat docházku nemusí? Jak se pak řeší úraz a může být úraz majitele firmy vůbec považován za pracovní úraz?

Odpověď: Citované ustanovení § 96 odst. 1 zákoníku práce dává odpověď na váš dotaz. Výslovně je zde uvedeno, že evidenci pracovní doby zaměstnanců vede zaměstnavatel. To na druhé straně znamená, že evidenci vlastní pracovní doby zaměstnavatel, který je fyzickou osobou, nevede, neboť mu to zákon neukládá. Ani v době, kdy plní stejné úkoly jako jeho zaměstnanci není zaměstnancem, ale pořád zaměstnavatelem. Zaměstnavatel není sám se sebou v pracovněprávním vztahu. Z toho vyplývá i to, že úraz, který zaměstnavatel při této činnosti utrpí, není úrazem pracovním. Nepodléhá tedy evidenci pracovních úrazů a nevztahuje se na něj ani odškodnění ze zákonného pojištění zaměstnavatele pro případ pracovního úrazu nebo nemoci z povolání.

Může mít řidič dálkové dopravy delší odpočinek v kabině vozu?

Dotaz: Může zaměstnavatel nařídít svým zaměstnancům, řidičům dálkové dopravy, aby v době vykládky a následné nakládky (v cizině) čekali pouze v kabině svých vozidel, a to po dobu velmi často i 45 hodin? Nechce jim proplácet nocleh např. v motorestu, či jiném ubytovacím zařízení. Prý mají v kabině lůžko a k tomu prostornou kabinu, což jim prý musí i po tak dlouhou dobu stačit. Je někde uvedeno, jak dlouho může být celistvý odpočinek v kabině vozidla dálkové dopravy? (Na dotaz odpověděl Mgr. Pavol Baran z Min. dopravy)

Odpověď: V čl. 8 odst. 8 nařízení (ES) č. 561/2006 se uvádí: „*Pokud se tak řidič rozhodne, smí trávit denní dobu odpočinku nebo zkrácenou týdenní dobu odpočinku mimo místo obvyklého odstavení vozidla v zaparkovaném vozidle, je-li vybaveno lehátkem pro každého řidiče.*“ Přičemž „běžnou týdenní dobou odpočinku“ se rozumí doba odpočinku v celkovém trvání nejméně 45 hodin a „zkrácenou dobou odpočinku“ se rozumí doba odpočinku kratší než 45 hodin, která smí být za podmínek stanovených v čl. 8 odst. 6 zkrácena na nejméně 24 po sobě následujících hodin.

Z toho vyplývá, že běžnou týdenní dobu odpočinku by nemělo být možné čerpat v zaparkovaném vozidle. Výklad tohoto ustanovení je však nejednotný a i jednotná evropská metodika pro kontrolní orgány v oblasti silniční dopravy uvádí: Tím, že nařízení explicitně umožňuje čerpání zkrácené týdenní doby odpočinku (24 hodin) v řádně vybaveném vozidle, mohlo by se zdát, že vylučuje možnost čerpání běžné týdenní doby odpočinku ve vozidle. Ve skutečnosti se na tom však většinou netrvá, neboť nařízení nevylučuje toto možnost ani u odpočinku, který se skládá ze zkrácené doby odpočinku a náhrady za dříve zkrácenou týdenní dobu odpočinku.

Poslední věta znamená, že při výkladu, který by striktně zakazoval čerpat běžnou týdenní dobu odpočinku, by docházelo k paradoxní situaci, kdy by řidič sice nemohl čerpat ve vozidle 45 hodin (tedy běžný) odpočinek, mohl by ale zcela v souladu s nařízením ve vozidle čerpat např. až 65 hodin (21 hod. za kompenzaci za předchozí zkrácení odpočinku a 44 hod. jako zkrácený odpočinek). S ohledem na tuto nejednotnost se kontrolní orgány v oblasti silniční dopravy v ČR při provádění kontrolní činnosti nezaměřují speciálně na zjišťování, kde byly doby odpočinku čerpány. Ministerstvo dopravy má ovšem informace, že některé státy se na tyto kontroly zaměřují a využívají je jako záminku pro vysoké postihy zahraničních dopravců/řidičů.

Poznámka zpracovatele MZA:

Dotaz byl vznesen v souvislosti s opatřeními Francie a Belgie, které svými zákony zakazují trávit týdenní odpočinek ve vozidle. V Belgii je možné udělit za tento „přestupek“ pokutu až do výše 1 800 €, ve Francii až do výše 3 000 € nebo i rok odnětí svobody.

Francouzské zdůvodnění je charakterizováno jako boj proti sociálnímu dumpingu. Řidič bude postihován v případě, že byl nucen zaměstnavatelem trávit odpočinek v autě, byla-li mu takto organizována práce.

Lékařské prohlídky řidičů

Dotaz: Jak skloubit lékařské vstupní a preventivní prohlídky u řidičů? Podle zákona č. 361/2000 Sb. mají řidiči termín prohlídek 1 krát za dva roky a nad 50 let věku 1 krát za rok. Dále mohou být termíny podle zákona č. 373/2011 Sb. a prováděcí vyhlášky č. 79/2013 Sb., kde jsou termíny stanoveny podle kategorizace práce. V tom případě by museli řidiči mít i dva formuláře. Prosím o vysvětlení, jak tyto prohlídky skloubit a správně provádět.

Odpověď: Termíny pracovnělékařských prohlídek stanovené vyhláškou č. 79/2013 Sb. nejsou stanoveny „pouze“ podle kategorizace práce (viz příloha č. 2, část I Rizikové faktory pracovních podmínek), ale také podle „jiných“ rizik, vyplývajících z pracovních činností zaměstnanců (viz příloha 2, část II. Rizika ohrožení zdraví).

Pracovnělékařské prohlídky řidičů podle z. č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, a podle vyhlášky č. 79/2013 Sb., o pracovnělékařských službách a některých druzích posudkové péče, nelze skloubit, protože se týkají výkonů různých činností a pro tyto činnosti jsou stanoveny různé termíny pracovnělékařských prohlídek.

Pracovnělékařská prohlídka podle zákona č. 361/2000 Sb. se týká:

- řidiče vozidla, který při plnění úkolů souvisejících s výkonem zvláštních povinností užívá zvláštního výstražného světla modré barvy, případně doplněného o zvláštní zvukové výstražné znamení (např. vozidel zdravotní záchranné služby, policie, hasičského záchranného sboru, některých dopravních podniků, pohotovostních služeb plynových zařízení),
- řidiče, který řídí motorové vozidlo v pracovněprávním vztahu a u něhož je řízení motorového vozidla druhem práce sjednaným v pracovní smlouvě (tzv. řidič z povolání – řidičské oprávnění všech skupin!),
- řidiče, u kterého je řízení motorového vozidla předmětem samostatně výdělečné činnosti prováděné podle zvláštního právního předpisu (živnostenského zákona),
- držitele 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 (řidiči vozidel nad 3,5 t celkové hmotnosti, včetně soupravy = tažné vozidlo + tažné vozidlo, řidiči autobusů),
- držitele osvědčení pro učitele řidičů pro výcvik v řízení motorových vozidel podle zvláštního právního předpisu (učitel autoškoly).

Pro tuto pracovnělékařskou prohlídku platí vzor posudku stanovený přílohou 2 prováděcí vyhlášky č. 277/2004 Sb., o zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel, a dále by žádost zaměstnavatele měla být doplněna „Prohlášením posuzované osoby ke své zdravotní způsobilosti“ podle přílohy 1 výše uvedené vyhlášky.

Pracovnělékařská prohlídka podle vyhlášky č. 79/2013 Sb., přílohy 2, části II. Rizika ohrožení zdraví, odst. 5 „Řízení motorových vozidel s výjimkou řidičů podle § 87 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, pokud je tato činnost vykonávána jako obvyklá součást výkonu práce nebo jsou do místa výkonu práce přepravovány další osoby“,

se týká ostatních řidičů zaměstnavatele, kteří řídí např. vozidla do 3,5 t (nebo motocykly všech druhů a tříkolky) a u kterých není řízení vozidel hlavní pracovní činností.

Pro tuto pracovnělékařskou prohlídku musí posudek obsahovat náležitosti podle § 17 vyhlášky č. 79/2013 Sb. a přílohy 1, části 9 vyhlášky č. 98/2012 Sb., o zdravotnické dokumentaci.

V obou případech musí zaměstnavatel zpracovat „žádost“ k provedení pracovnělékařské prohlídky u poskytovatele pracovnělékařských služeb podle § 15 vyhlášky č. 79/2013 Sb. V žádosti uvede důvod pracovnělékařské prohlídky.

Povinnosti právnických osob a podnikajících fyzických osob v požární ochraně - dokumentace -

Tímto článkem chceme přiblížit povinnost danou právnickým a podnikajícím fyzickým osobám mít **zpracovanou dokumentaci požární ochrany**, kterou se stanovují podmínky požární bezpečnosti provozovaných činností a prokazuje se plnění některých povinností stanovených předpisy o požární ochraně.

Zatímco základní předpis v bezpečnosti a ochraně zdraví při práci (zákoník práce) řeší především vztah zaměstnavatel – zaměstnanec, základní předpisy v požární ochraně (zákon č. 133/1985 Sb., vyhláška č. 246/2001 Sb.) mluví jak ke všem občanům, tak i k právnickým a podnikajícím fyzickým osobám (dále P a PFO).

Dokumentaci PO zpracovává, případně vede osoba odborně způsobilá nebo technik požární ochrany, není-li vyhláškou nebo zákonem stanoveno jinak. Součástí dokumentace požární ochrany je také uvedení místa a rozsahu její účinnosti, datum zpracování nebo provedení záznamu, jméno a odborná způsobilost zpracovatele, popřípadě osoby, která dokumentaci vede. Znamená to, že pokud má P a nebo PFO více objektů, musí být všechny tyto objekty v dokumentaci uvedené, nebo může mít každý objekt své vlastní dokumenty.

Dokumentů PO je hned několik, ale jejich rozsah vychází ze základního dokumentu zpracovaného pro všechny objekty, ve kterých P a PFO vykonávají své činnosti. Jedná se o dokument **„Začlenění provozovaných činností dle míry požárního nebezpečí“**.

Podle míry požárního nebezpečí se poté provozované činnosti člení do kategorií

- a) bez zvýšeného požárního nebezpečí,
- b) se zvýšeným požárním nebezpečím,
- c) s vysokým požárním nebezpečím.

Začlenění provozovaných činností je nutné provést i u objektů, kde jsou P a PFO v nájmu! Začlenění provede dle zákona o PO a vyhlášky osoba odborně způsobilá nebo technik požární ochrany a to na základě poznatků o objektu a poskytnuté dokumentace (zejména požárně bezpečnostní řešení stavby). Pokud je objekt nebo část objektu v nájmu, je možné převzít dokumentaci PO od pronajímatele, popř. vlastníka.

Pokud je objekt začleněn „bez zvýšeného požárního nebezpečí“, nejsou žádné další „speciální“ dokumenty nutné. To ale neznamená, že tím povinnost P a PFO končí. Hasičský záchranný sbor vyžaduje, aby alespoň byla vyvěšena **čísla tísňového volání**, nebo ještě lépe **„Požární poplachové směrnice“** (vymezují činnosti zaměstnanců, popřípadě dalších osob

při vzniku požáru), které se zveřejňují tak, aby byly dobře viditelné a trvale přístupné pro všechny osoby vyskytující se v místě provozované činnosti.

Dále doporučujeme všem P a PFO mít k dispozici „**Požární knihu**“ do které se zaznamenávají všechny skutečnosti týkající se PO a dále „**Dokumentaci o provedeném školení**“, kterou tvoří „Tematický plán“ a časový rozvrh školení a prezenční listina.

P a PFO, jejichž činnosti spadají do zvýšeného požárního nebezpečí, musí mít již kromě výše uvedeného i další dokumenty, zejména:

„**Stanovení organizace zabezpečení požární ochrany**“, které upravuje vytvoření vlastního organizačního systému nezbytného pro plnění povinností vyplývajících z předpisů o požární ochraně. Přitom se vychází z kategorií a rozsahu provozovaných činností. Stanovení organizace zabezpečení požární ochrany vždy obsahuje přiřazení úkolů na úseku požární ochrany k určeným funkcím s uvedením požadované odborné kvalifikace nebo způsobilosti a dále například příkazy, zákazy a pokyny k zabezpečení PO, stanovení požadavků na odbornou kvalifikaci nebo způsobilost osob pověřených obsluhou, kontrolou, údržbou a opravami technických a technologických zařízení, vymezení požadavků na údržbu, kontroly a opravy technických a technologických zařízení apod.

„**Požární řád**“ upravuje základní zásady zabezpečování požární ochrany na místech, kde se vykonávají činnosti se zvýšeným nebo s vysokým požárním nebezpečím. Přílohu požárního řádu tvoří pokyny pro činnost preventivní požární hlídky a také přehled o umístění výstražných a bezpečnostních značek, věcných prostředků požární ochrany a požárně bezpečnostních zařízení.

„**Požární evakuační plán**“ upravuje postup při evakuaci osob, zvířat a materiálu z objektů zasažených nebo ohrožených požárem. Požární evakuační plán se zpracovává pro objekty a prostory, ve kterých jsou složité podmínky pro zásah a v případě, že tak stanoví dokumentace požární ochrany zpracovaná na základě stanovení podmínek požární bezpečnosti.

Za stejných podmínek se zpracovává „**Dokumentace zdolávání požáru**“, kterou tvoří operativní plán a operativní karta, které upravují zásady rychlého a účinného zdolávání požárů a záchranu osob, zvířat a materiálu v objektech P a PFO.

P a PFO, které provozují činnosti s vysokým požárním nebezpečím, jsou povinny kromě výše uvedeného prostřednictvím odborně způsobilé osoby zabezpečit „**Posouzení požárního nebezpečí**“ z hlediska ohrožení osob, zvířat a majetku a plnění dalších povinností na úseku požární ochrany. Pokud tak stanoví dokumentace, musí se dále u zvýšeného požárního nebezpečí a vysokého požárního nebezpečí zpracovat „**Řád ohlašovny požáru**“, který upravuje způsob přijímání hlášení o vzniku požáru, vyhlášení požárního poplachu pro zaměstnance a další osoby zdržující se na pracovištích právnické osoby nebo podnikající fyzické osoby, oznámení požáru na operační středisko hasičského záchranného sboru kraje a se zřetelem k místním podmínkám.

Dokumentaci požární ochrany schvaluje statutární orgán právnické osoby nebo jím pověřený vedoucí zaměstnanec, podnikající fyzická osoba nebo její odpovědný zástupce před zahájením činnosti, k níž se dokumentace vztahuje. Kontrola dokumentace požární ochrany, včetně záznamu o jejím výsledku, se provádí v rámci preventivních požárních prohlídek, a to nejméně jednou za rok nebo po každém požáru anebo po každé provedené změně, která měla vliv na její obsah.

**Řidičská oprávnění pro motorová vozidla kategorie „L“
s účinností od 19. ledna 2013.**

Druh	specifikace	kategorie	řidičské oprávnění
MOPED	do max. 45 km/h do 50 cm ³ elektro do 4 kW	LA/L1e	AM; A1; A2; A B; B1; A do 25 kW A1 (150) A1 79 (< 50 cm ³)
MOPED tříkolový	do max. 45 km/h do 50 cm ³ (zážehový motor) Jiný druh motoru do 4 kW	LB/L2e	AM; A1; A2; A B; B1 A do 25 kW A1 (150) A 79 (< 50 cm ³)
MOPED lehká čtyřkolka	do max. 45 km/h do 50 cm ³ (zážehový motor) do 350 kg jiný druh motoru do 4 kW	LB/L6e	AM; A1; A2; A B; B1 A1 (150), A do 25 kW A1 79 (<50 cm ³)
MOTOCYKL	více než 45km/h do 50 cm ³	LC/L3e	A1; A2; A A do 25 kW A1 (150) A1 79 (<50 cm ³)
MOTOCYKL	více než 45 km/h více než 50 cm ³ do 11 kW (s poměrem výkon/hmotnost do 0,1 kW/kg) do 125 cm ³	LC/L3e	A1; A2; A; A do 25 kW
MOTOCYKL	více než 45 km/h více než 50 cm ³ do 35 kW (s poměrem výkon/hmotnost do 0,2 kW/kg)	LC/L3e	A2; A; A do 25 kW
MOTOCYKL	více než 45 km/h více než 50 cm ³ nad 35 kW (s poměrem výkon/hmotnost převyšující 0,2 kW/kg)	LC/L3e	A
MOTOCYKL s automatickou převodovkou	do 125 cm ³ do 11 kW (s poměrem výkon/hmotnost do 0,1 kW/kg)	LC/L3e	A1; A2; A; B (platí pouze v ČR) A do 25 kW
MOTOCYKL s postraním vozíkem se třemi koly nesouměrně ke střední rovině	více než 45 km/h více než 50 cm ³ do 125 cm ³ do 11 kW	LD/L4e	A1; A2; A A do 25 kW
MOTOCYKL s postraním vozíkem se třemi koly nesouměrně ke střední rovině	více než 45 km/h více než 50 cm ³ do 35 kW (s poměrem výkon/hmotnost do 0,2 kW/kg)	LD/L4e	A2; A; A do 25 kW
MOTOCYKL s postraním vozíkem se třemi koly nesouměrně ke střední rovině	více než 45 km/h více než 50 cm ³ nad 35 kW (s poměrem výkon/hmotnost převyšující 0,2 kW/kg)	LD/L4e	A;
MOTOCYKL tříkolky se třemi koly souměrně ke střední rovině	více než 45 km/h více než 50 cm ³ do 15 kW	LE/L5e	A1; A2; A; B; B1; A do 25 kW

MOTOCYKL tříkolky se třemi koly souměrně ke střední rovině	více než 45 km/h více než 50 cm ³ nad 15 kW	LE/L5e	A; B (při dosažení věku 21 let – platí pouze v ČR)
MOTOCYKL čtyřkolka	do max. 15 kW do 125 cm ³ do 400 kg v nenaloženém stavu	LE/L7e	A1; A2; A; B1; B; A do 25 kW
MOTOCYKL čtyřkolka	do max. 15 kW do 400 kg v nenaloženém stavu	LE/L7e	A; B1; B;
MOTOCYKL čtyřkolka	do max. 15 kW do 550 kg v nenaloženém stavu – určeno pro přepravu nákladu	LE/L7e	B1; B
ČTYŘKOLKA speciální nosič pracovního adaptéru	do max. 40 km/h	R (odvozeno od L)	B; T
Sněžný skútr		LE	A
Motokolo	do 25 km/h do 50 cm ³ do max. 1 kW	LM/L1e	AM; A1; A2; A B1; B A do 25 kW, A1 (150) A1 79 (<50 cm ³)

Poznámka: Skupina řídičského oprávnění A1 označená harmonizačním kódem 150 dosud platná, bude při výměně řídičského průkazu nahrazena kódem 79 (< 50 cm³). Totéž platí pro A do 25 kW = rozsahu skupiny vozidel A2.

(Zdroj: zpracováno podle Přílohy č. 1 k čj. 41/2012-160-LEG/2 Min. dopravy).

O Z N A Č N Í K.

Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu) ve znění pozdějších předpisů, například v § 27 odst. písm. f) používá výraz **označnick**. Co je označnick, je definováno v ČSN č. 73 6425 – autobusové, trolejbusové a tramvajové zastávky – ve znění ČSN 73 6425-1 a 73 6425-2.

Výpis z některých ustanovení ČSN:

7. VYBAVENÍ ZASTÁVEK.

7.1. Označování zastávek.

7.1.1. Zastávky se označují a vybavují **označnickem** umístěným zpravidla na zastávkovém sloupku. Kde to podmínky neumožňují, je možné v odůvodněných případech umístit označení zastávek na jiném vhodném místě (sloup, stěna přístřešku apod.). Zastávky se doporučují označovat jedním označnickem, a to i zastávky sdružené.

7.1.2. Označnick musí být umístěn tak, aby byl viditelný pro všechny účastníky silničního provozu a aby nezakrýval svislé dopravní značení nebo jiná zařízení.

7.1.3. Konstrukce označnicku musí umožňovat bezpečný pohyb cestujících včetně osob a omezenou schopností pohybu a orientace na čekací ploše.

7.1.4. Označnick se skládá

- a) ze značky „Zastávka“;
- b) z tabulky s názvem zastávky, popř. z dodatkové tabulky;
- c) z tabulky s čísly linek (na zastávce MHD) popř. se směrovými šipkami;
- d) zpravidla z tabule vývěsních jízdních řádů, popř. i označením tarifních pásem.

7.1.5. Zastávka může být na nezbytně nutnou dobu označena přenosným označnickem, který má přiměřeně splňovat požadavky uvedené v 7.1.3 a 7.1.4.

7.1.6. Značky zastávky musí být pro každý druh dopravy jednotné. Tvar a velikost značky zastávky uvádí příloha C (*značky IJ 4a a IJ 4b vyhl. č. 30/2001 Sb., se symbolem dopravního prostředku*).

7.1.10. Zastávky se mají označovat dopravními značkami podle příslušných předpisů (vyhl. č. 30/2001 Sb.). Příklady dopravního značení zastávek uvádí příloha D. (*dopravní značky vodorovné V 11a a V 11b*).

5. UMISŤOVÁNÍ ZASTÁVEK.

5.1.1. Zastávky se umísťují ve zdrojích a cílech reálných přepravních potřeb nebo v místech návaznosti přepravních vztahů.

5.1.2. Zastávky se mají umístit:

- a) ve směrově a výškově přímých a přehledných úsecích pozemních komunikací. Není-li možné tento požadavek dodržet, musí se respektovat příslušné omezení uvedené v této normě;
- b) v místech, kde je možné zabezpečit mimoúrovňový příchod a odchod cestujících nebo přístup bez úrovňového křížení s ostatní dopravou. Vazba na podchody musí být řešena bezkolizně;
- c) tak, aby v návrhovém období vyhovovaly požadavkům nejvyšších přípustných hodnot hluku a škodlivin v ovzduší.

5.2. Umístování zastávek v příčném řezu pozemní komunikace.

5.2.1.1. Zastávky linkové osobní dopravy a trolejbusové zastávky se navrhují vpravo ve směru jízdy

- a) mimo jízdní pruh na
 - 1) samostatných autobusových nebo trolejbusových pruzích nebo pásech,;
 - 2) zastávkových pruzích fyzicky oddělených (bočním dělicím pásem nebo dělicím ostrůvkem);
 - 3) zastávkových pruzích bez fyzického oddělení;
 - 4) náležitě rozšířených nouzových, zastavovacích nebo parkovacích pruzích;
- b) na jízdním pruhu.

Autobusové zastávky MHD je možné navrhovat rovněž v tramvajových pruzích.

5.2.1.2. **Zastávky na dálnicích** se navrhují zásadně mimo korunu dálnice na k tomu upravených plochách ve spojení s jiným obslužným dopravním zařízením (odpočívka, parkoviště apod.).

5.2.1.3. **Zastávky na rychlostních silnicích** se navrhují zásadně mimo jízdní pruhy. Zastávkový pruh se odděluje od jízdního pruhu postraním dělicím pásem.

5.2.1.4. **Zastávky na silnicích s neomezeným přístupem** se navrhují mimo jízdní pruh. Zastávky na zastávkovém pruhu (5.2.1.1 a 2 a 3) se navrhují za zpevněnou částí krajnice, popř. i na její úkor.

Zastávky na silnicích s návrhovou rychlostí 80 km/h a více se mají navrhovat na fyzicky odděleném zastávkovém pruhu nebo na samostatném autobusovém nebo tramvajovém pruhu.

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

Sbírka zákonů ČR:

ČÁSTKA 43

Zákon č. **101/2014 Sb.**, kterým se mění zákon č. 326/1999 Sb., o pobytu cizinců na území České republiky a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 435/2004 Sb., o zaměstnanosti, ve znění pozdějších předpisů a další související zákony.

Část osmá – změna zákoníku práce (zákon č. 262/2006 Sb.). Účinnost patnáctý den po vyhlášení – rozeslána 9.června 2014.

ČÁSTKA 44

Vyhláška č. **105/2014 Sb.**, kterou se mění vyhláška č. 352/2008 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady z autovraků, vybraných autovraků, o způsobu vedení jejich evidence a evidence odpadů vznikajících v zařízeních ke sběru a zpracování autovraků a o informačním systému sledování toků vybraných autovraků (o podrobnostech nakládání s autovraky) ve znění vyhlášky č. 54/2010 Sb.

Účinnost dnem 15.června 2014 s výjimkou bodu 2 - zasílání fotodokumentace na ministerstvo dopravy, kdy účinnost je až 1. října 2014.

ČÁSTKA 46

Zákon č. **109/2014 Sb.**, kterým se mění zákon č. 592/1992 Sb., o pojistném na veřejné zdravotní pojištění, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 48/1997 Sb., o veřejném zdravotním pojištění a o změně a doplnění některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů a další související zákony

Účinnost 1. července 2014 s výjimkou části páte – zřízení jednoho inkasního místa, kdy účinnost je až 1.ledna 2015.

ČÁSTKA 52

Vyhláška č. **122/2014 Sb.**, o jízdních řádech veřejné linkové dopravy.

Účinnost dnem 1. září 2014 s výjimkou § 9 odst. 8 (informační systém s dálkovým přístupem) které nabývá účinnosti dnem 1. září 2015.

Zrušuje se vyhláška č. 388/2000 Sb., o jízdních řádech veřejné linkové osobní dopravy.

ČÁSTKA 55

Nález Ústavního soudu č. **130/2014 Sb.**, ze dne 13.května 2014 sp. zn.PI. ÚS 44/13 ve věci návrhu na zrušení některých ustanovení zákona č. 311/2006 Sb., o pohonných hmotách a čerpacích stanicích pohonných hmot a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pohonných hmotách), ve znění zákona č. 234/2013 Sb.

Nález se týká § 6i- kauce a § 6j – použití kauce.

ČÁSTKA 59

Zákon č. **136/2014 Sb.**, kterým se mění zákon č. 435/2004 Sb., o zaměstnanosti, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 582/1991 Sb., o organizaci a provádění sociálního zabezpečení, ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 251/2005 Sb., o inspekci práce, ve znění pozdějších předpisů

Účinnost 1. ledna 2015 s výjimkou části druhé (zákon č. 582/1991) která nabývá účinnosti první den následujícího kalendářního měsíce po dni vyhlášení – rozeslána 22. července 2014.

Zákon č. **141/2014 Sb.**, kterým se mění zákon č. 141/1961 Sb., o trestním řízení soudním (trestní řád), ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 418/2011 Sb., o trestní odpovědnosti právnických osob a řízení proti nim, ve znění zákona č. 105/2013 Sb.

Účinnost první den prvního kalendářního měsíce po vyhlášení – rozeslána 22. července 2014.

ČÁSTKA 69

Vyhláška č. **166/2014 Sb.**, kterou se stanoví vnější označení příslušníka Vězeňské služby České republiky, prokazování příslušnosti k Vězeňské službě České republiky a zvláštní barevné provedení a označení služebních vozidel.

Příloha č. 10 – označení vozidel.

Účinnost pátý den po vyhlášení – rozeslána 13.srpna 2014.

ČÁSTKA 71

Nařízení vlády č. **170/2014 Sb.**, kterým se mění nařízení vlády č. 201/2010 Sb., o způsobu evidence úrazů, hlášení a zasílání záznamu o úrazu.

Příloha č. 1 – Vzor záznamu o úrazu, Příloha č. 2 – Vzor záznamu o úrazu-hlášení změn.

Účinnost 1. ledna 2015.

Úřední věstník Evropské unie:

L 120 ze dne 23.dubna 2014.

Rozhodnutí Komise 2014/209/EU ze dne 20. března 2014 o rovnocennosti skupin řidičských průkazů (oznámeno pod číslem C(2014)1625)

L 121 ze dne 24. dubna 2014.

Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) č. 404/2014 ze dne 7. února 2014, kterým se mění příloha II nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č.

510/2011, pokud jde o sledování emisí CO₂ z nových lehkých užitkových vozidel, jejichž typ byl schválen v rámci víceetapového schvalování.

Prováděcí nařízení Komise (EU) č. 410/2014 ze dne 23. dubna 2014, kterým se mění prováděcí nařízení (EU) č. 293/2012, pokud jde o sledování emisí CO₂ z nových lehkých užitkových vozidel, která prošla postupem víceetapového schvalování typu.

L 125 ze dne 26. dubna 2014.

Prováděcí nařízení Komise (EU) č. 427/2014 ze dne 25. dubna 2014, kterým se stanoví postup schvalování a certifikace inovativních technologií ke snížení emisí CO₂ z lehkých užitkových vozidel podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 510/2011.

L 158 ze dne 27. května 2014.

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 540/2014 ze dne 16. dubna 2014 o hladině akustického tlaku motorových vozidel a náhradních systémů tlumení hluku a o změně směrnice 2007/46/ES a o zrušení směrnice 70/157/EHS.

L 194 ze dne 2. července 2014.

Směrnice Komise 2014/85/EU ze dne 1. července 2014, kterou se mění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/126/EU o řidičských průkazech.

*Členské státy přijmou a zveřejní právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí do **31. prosince 2015**. Změny se týkají přílohy II (silniční provoz, např. bezpečná vzdálenost mezi vozidly, brzdné dráhy za různých podmínek, rizikové faktory související s počasím a denní a noční dobou, vlastnosti různých druhů komunikací, bezpečné řízení v silničních tunelech, zvláštní ustanovení týkající se řízení vozidel skupin C, CE, D a DE s automatickou převodovkou a zvláštní silniční prvky – tramvajové a autobusové zastávky, přechody pro chodce, jízda do kopce a z kopce atd.) a přílohy III (neurologická onemocnění a syndrom obstrukční spánkové apnoe).*

L 249 ze dne 22. srpna 2014.

Prováděcí nařízení Komise (EU) ze dne 18. července 2014, kterým se provádí nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 168/2013, pokud jde o správní požadavky na schvalování dvoukolových nebo tříkolových vozidel a čtyřkolek a dozor nad trhem s těmito vozidly.

Věstník dopravy (www.mdcr.cz)

Č. 3/2014 ze dne 21.3.2014.

Instrukce pro STK č. 1/2014 – Technické prohlídky vozidel v STK – zásady pro provádění kontrolních úkonů, které není možné provést z důvodu jiné závady na kontrolovaném ústrojí vozidla.

Č. 4/2014 ze dne 18.4. 2014.

Instrukce pro STK č. 2/2014 k provádění technických kontrol a technických prohlídek vozidel určených k přepravě nebezpečných věcí podle dohody ADR (oznámení).

Instrukce pro STK č. 3/2014 – Hodnocení montáže obnovených plášťů pneumatik (protektorů) na vozidlech z hlediska označení výrobce pneumatiky

Instrukce pro STK č. 4/2014 – Technické prohlídky vozidel v STK – změna zápisu barvy vozidla v technickém průkazu silničního vozidla a vliv změny na hodnocení technické způsobilosti vozidla

TECHNICKÉ INFORMACE

ŠKODA Octavia G-TEC s pohonem na stlačený zemní plyn.

Škoda Octavia G-TEC je poháněna přeplňovaným motorem 1,4 TSI. Agregát dává nejvyšší výkon 81 kW a je konstruován pro spalování benzínu i CNG. Zkratka CNG vychází z anglického Compressed Natural Gas, tedy stlačený zemní plyn. Součástí sériové výbavy je „paket“ Green tec se systémem start-stop a rekuperací brzdě energie.

Motor plní požadavky emisní normy EURO 6, která vstoupí v platnost v září 2014. Při provozu pouze na CNG ujede Octavia G-TEC, resp. Octavia Combi G-TEC až 410 kilometrů. Spotřeba činí 5,4 m³ (3,5 kg) zemního plynu na 100 km, což odpovídá emisím 97g CO₂/km. Při provozu pouze na benzin činí dojezd 920 km. Na jedno natankování všech nádrží tak Octavia G-TEC ujede celkem až 1330 km. Vůz za 10,9 s akceleruje na 100 km/h a dosahuje maximální rychlosti 195 km/h.

Dvě nádrže na CNG mají celkový objem 97 litrů, resp. 15 kg zemního plynu při tlaku 200 barů. Jsou uloženy pod podlahou zavazadlového prostoru na speciálním rámu. Zavazadlový prostor pojme 460 litrů (Octavia) resp. 480 litrů (Octavia Combi).

Po vozidlu Citigo (*viz informace v MZA č.79/2013*) jde o další paletu vozů značky ŠKODA s pohonem na zemní plyn. Náklady u obou verzí ŠKADA Octavia G-TEC na palivo v kombinovaném cyklu jsou nižší než 1 Kč/km.

Výroba byla zahájena v květnu letošního roku a od června jsou uvedeny na trh také do dalších 14 evropských zemí.

(Zdroj: ZAS 3/2014)

Statistika počtu vozidel registrovaných v ČR k 30.6.2014

Druh vozidla	počet	Rozdíl – ke stavu k 31.12.2013	Průměrné stáří
motocykly	1 005 156	zvýšení o 20 886	31,90
osobní automobily	4 859 545	zvýšení o 71 669	14,29
užitková vozidla N1, N2, N3	695 889	zvýšení o 10 068	12,49
autobusy	19 910	zvýšení o 194	14,83
motor. vozidla celkem	6 743 755	zvýšení o 104 546	17,13
přípojná vozidla	1 037 766	zvýšení o 18 365	20,74
motorová +přípoj. vozidla - celkem	7 781 521	zvýšení o 122 911	17,61

(zdroj: www.autosap.cz)

MEZINÁRODNÍ SILNIČNÍ DOPRAVA – aktuality

RAKOUSKO:

Od **1. června 2014** je zakázáno nákladním vozidlům s maximální přípustnou hmotností nad 7 500 kg užit **levého** (nejvzdálenějšího) **jízdního pruhu** na silnicích, které mají 3 a více jízdních pruhů v jednom směru jízdy (dálnice, rychlostní silnice).

Tato změna v zákonu o silničním provozu je vyznačena dopravním značením na hranicích.

Emisní plakety:

Od **1. července 2014** se zpřísňuje zákaz vjezdu do Vídně a částí Dolního Rakouska pro vozidla kategorií N1, N2 a N3 pro emisní třídu **EURO I** (dosud platil zákaz pouze pro EURO 0)

Od **1 ledna 2016** se zákaz rozšiřuje i na emisní třídu **EURO II**.

Nejpozději **do 1. ledna 2015** musí být nákladní automobily a tahače pro vjezd do Vídně označeny rakouskou emisní plaketou (EURO II – červená, III – žlutá, IV – zelená, V a VI – světlomodrá). Neoznačenému vozidlu rakouskou emisní plaketou může být po tomto termínu udělena ve správním řízení pokuta až do výše 2.180 €.

Dopravní značení, vztahující se k zákazům nebude instalováno.

LOTYŠSKO:

Od 1. července 2014 je zavedeno nové zpoplatnění pro nákladní a kombinovaná vozidla nad 3 500 kg. Týká se silnic označených A1 až A15. Sazby (denní, týdenní, měsíční a roční) jsou pro vozidla a soupravy o celkové hmotnosti od 3 501 kg do 12 000 kg mimo roční pro všechny emisní kategorie stejné. Pro vozidla a soupravy o celkové hmotnosti nad 12 001 kg je sazba rozdělena do tří emisních tříd (EURO 0 až II, EURO III a EURO IV a vyšší) a dvou skupin počtu náprav (max. 3 nápravy a 4 a více náprav).

MAĎARSKO:

V případě používání povolení CEMT musí řidiči od 4. května 2014 zaznamenávat do záznamníku CEMT čas překročení hranice a stav počítadla kilometrů vozidla. Kontrolováno bude při nakládce a vykládce v Maďarsku.

SLOVENSKO:

Přestupky a pokuty v mýtném systému:

Podle zákona č. 474/2013 Zb.z. o výběru mýta za užívání vymezených úseků pozemních komunikací a o změně a doplnění některých zákonů se podle § 27 odst. 1 dopustí přestupku na úseku výběru mýta ten, kdo:

- a) užívá vymezené úseky silnic bez úhrady mýta,
***pokuta** (odst. 2 až 7) – stopadesáti násobek nedoplatku mýta, nejvíce však 2 250 € a v blokovém řízení stonásobku nedoplatku mýta, přičemž výsledná částka se zaokrouhlí na celou částku v eurech dělitelnou pěti, nejvíce však do částky 1 500 €; pokud není možné určit vyšší nedoplatku mýta, uloží se pokuta ve výši 1 500 €.*
- b) odmítne úhradu mýta při vyzvání kontrolou pověřených osob na místě v čase kontroly,
***pokuta** – ve výši 3 000 €, v blokovém řízení ve výši 2 000 €.*
- c) nemá ve vozidle palubní jednotku podle § 9 odst. 2 písm. a),
***pokuta** - ve výši 2 205 €, v blokovém řízení ve výši 1 500 €.*
- d) neoprávněně manipuluje s palubní jednotkou nebo do ni neoprávněně zasahuje,
***pokuta** – ve výši 2 250 €, v blokovém řízení ve výši 1 500 €.*
- e) umístí ve vozidle palubní jednotku, nebo ji užívá v rozporu s § 9 odst. 2 písm. a) a b),
- f) nezadá do palubní jednotky správné a úplné technické údaje o vozidle, potřebné pro výpočet mýta a jeho účtování,
- g) poskytne nesprávné nebo neúplné údaje pro výpočet mýta náhradním způsobem podle § 6,
***pokuta** – za nesplnění podmínek podle odstavce e) až g) se uloží pokuta ve výši 160 €, v blokovém řízení ve výši 120 €.*
- h) nepředloží na výzvu příslušníka Policejního sboru:
 - 1. doklad o vozidle, podle kterého je možné určit nebo ověřit technické údaje vozidla,
 - 2. potvrzení o úhradě mýta podle § 6 odst. 7,
- i) nezpřístupní údaje v palubní jednotce příslušníkovi Policejního sboru nebo osobě pověřené výkonem kontroly,
- j) neoznámí změnu zaregistrovaných údajů podle § 9 odst. 2 písm. c),
***pokuta** – za nesplnění podmínek podle odstavce h) až j) se uloží pokuta ve výši od 100 € do 1 000 €, v blokovém řízení od 50 € do 600 €.*
- k) neoprávněně vydá, pozmění nebo zfalšuje dokument vydaný pro účely posuzování shody, posuzování vhodnosti nebo pro účely dohledu nad posuzováním podle § 22,
***pokuta** – ve výši od 5 000 € do 100 000 €.*

*Podle odstavce 8 tohoto zákona se v případě **opětovného** porušení povinnosti podle odst. 1 písm. a) až j) zákona do **jednoho roku** od nabytí účinnosti rozhodnutí o uložení pokuty uloží se tomu, kdo se porušení opakovaně dopustil, pokuta ve výši **dvojnásobku** maximální sazby. Přestupky projednávají okresní úřady (mimo písm. k), v blokovém řízení orgány Policejního sboru.*

Účinnost zákona dnem 1. ledna 2014.