

Stanoviska Ministerstva dopravy k některým dotazům

Zdroj: www.mdcz.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 řídicího 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 řídicího oprávnění. Jednou z nich je také skupina řídicího 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 řídicího 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 řídicí 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 řídicího oprávnění skupiny B+E v ustanovení § 81 odst. 10, kde bylo uvedeno, cit.:

„(10) Řídicí 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 řídicího 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. 341/200,2 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.*

b) **okamžitá hmotnost** přívěsu kategorie **O2** nesmí být větší než největší povolená hmotnost brzděného přípojného vozidla stanovená pro tažné vozidlo, která je uvedena v technickém průkazu a osvědčení o registraci tažného vozidla, za podmínky, že největší povolená hmotnost takového přípojného vozidla není větší než největší povolená hmotnost tažného vozidla u vozidel kategorií **M1** a **N1** a 1,5 násobek největší povolené hmotnosti tažného vozidla u vozidel kategorií **MIG** a **NIG**“.

Závěrem uvádíme, že možné spojení do jízdních souprav ve vztahu ke splnitelnosti, kde je řešena okamžitá hmotnost, platí především pro území České republiky.

.....

Dotaz: Jsou informace z registru vozidel (v případě fyzické osoby žadatele) podávány pouze v místě příslušnosti osoby žadatele, resp. místa jeho trvalého bydliště? V konkrétním mém případě vlastníka, je mi odmítnut přístup k aktuálním i historickým informacím z registru vozidel o mnou provozovaných, resp. evidovaných vozech na jiném odboru dopravy, nežli na odboru dopravy v místě mého trvalého bydliště. Což komplikuje jednoduchý úkon výpisu dat z Informačního systému na potřebu geografického přemístění z místa potřeby do místa možnosti provedení výpisu.

Domníval jsem se, že jde o běžnou centrální evidenci, jako v případě jiných rejstříků s přístupem z celé České republiky.

Odpověď: (čj. 29/2014-072-Z106/4) Zákon č.56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla) ve znění zákona č. 307/1999 Sb., ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 56/2001 Sb.“) rozlišuje dva druhy registrů, registr silničních vozidel a centrální registr silničních vozidel.

Registr silničních vozidel je seznam, který vedou obecní úřady obcí s rozšířenou působností. Příslušným pro registraci silničního motorového vozidla a přípojného vozidla je obecní úřad obce s rozšířenou působností, v jehož správním obvodu má provozovatel silničního motorového vozidla a přípojného vozidla bydliště nebo místo podnikání, liší-li se od bydliště, nebo sídlo.

Centrální registr vozidel vede Ministerstvo dopravy a obsahuje údaje předávané obecními úřady obcí s rozšířenou působností. U každého registru zákon definuje právo na výdej dat.

Podle zákona č. 56/2001 Sb., § 4 odst. 3 je oprávněn nahlížet do registru silničních vozidel a požadovat od obecního úřadu obce s rozšířenou působností opis nebo výpis zapsaných údajů pouze ten, kdo prokáže právní zájem.

Z centrálního registru silničních vozidel je umožněn výdej dat pouze u jmenovaných subjektů, mezi něž nepatří zapsaní provozovatelé a vlastníci vozidel. Každý obecní úřad obce s rozšířenou působností podle zákona tedy vede svůj registr silničních vozidel obsahující vozidla místně příslušných provozovatelů a vydává z něho údaje. Není tedy možné provést výpis na kterémkoliv registračním místě.

.....

Dotaz: Musí mít průkaz profesní způsobilosti řidiče zaměstnanec, který řídí pouze speciální vozidlo (autojeřáb, montážní plošinu) a většinu pracovního času tráví používáním nástavby vozidla? Je v tomto případě důležité jakou činnost má takový zaměstnanec uvedenou v pracovní smlouvě?

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 ohlašovacího 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).