

METODICKÝ ZPRAVODAJ AUTOŠKOL

číslo 55/2006

OBSAH

Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích ČR za rok 2005	2 – 8
Nehody v zahraničí (druhá část)	9 – 11
Seznam zákonů, vyhlášek a předpisů.....	12 – 15
Vyhláška č. 490/2005 Sb. (změna vyhlášky č. 104/1997 Sb.)	16 – 19
Vyhláška č.496/2005 Sb. (cestovní náhrady)	20
Vyhláška č. 9/2006 Sb.(změna vyhlášky č. 302/2001 Sb., o technických prohlídkách)	21 – 27
Pokyn MF D - 296 (ceny pohonných hmot v roce 2005)	28
Mezinárodní silniční doprava – aktuality	29
Sdělení MD – (vydání osvědčení profesní způsobilosti řidiče za popsané)	30 – 31
MD – Usměrnění činnosti 1/2006 (určení místní příslušnosti při vydání osvědčení profesní způsobilosti řidiče)	32 – 34
Zimní pneumatiky v Evropě	35 – 39
Různé – nahlašování volných pracovních míst	40

**Pro potřeby autoškol jako učební pomůcku
vydává
AUTOKLUB ČR, Opletalova 29, 110 00 PRAHA 1
www.autoklub.cz**

zpracoval:
Agentura Vegricht pro bezpečnost silničního provozu
Václav Vegricht
tř. Václava Klementa 820, 293 01 Mladá Boleslav
tel. 326 725 613, mobil 603 310 468
e-mail: vegricht@volny.cz
IČ: 13739051

Vydáváno čtvrtletně.
Bez jazykové úpravy.

BŘEZEN 2006

I N F O R M A C E

o nehodovosti na pozemních komunikacích ČR za rok 2005

Rok 2005		rozdíl – rok 2004
POČET NEHOD	199.262	zvýšení o 2.778 nehod = 1,4 %
USMRCENO	1.127	snížení o 88 osob = 7,2 %
TĚŽCE ZRANĚNO	4.396	snížení o 482 osob = 9,9 %
LEHCE ZRANĚNO	27.974	snížení o 1.569 osob = 5,3 %
HMOTNÁ ŠKODA	9,77 mld. Kč	zvýšení o 83,9 mil.Kč = 0,9%

Stav dopravní nehodovosti v roce 2005 lze charakterizovat tak, že

- ✚ každé **2,6 minuty** šetřila Policie ČR **nehodu**
- ✚ každou **7,8 hodinu** zemřel při nehodě člověk
- ✚ každé **2 hodiny** došlo k **těžkému zranění**
- ✚ každých **19 minut** došlo při nehodě k **lehkému zranění**
- ✚ každou **hodinu** byla způsobena **škoda** ve výši 1 115.443 Kč – tedy více jak **1 mil. Kč.**

V roce 2005 byl za období od roku 1990

- ✚ počet nehod pátý nejvyšší (nejvíce v roce 1999 = 225.690 nehod – nejméně v roce 1990 = 94.664 nehod)
- ✚ počet usmrcených osob byl absolutně **nejnižší** (nejvíce v roce 1994 = 1.473 osob – nejméně na druhém místě 1990 = 1.173 usmrcených osob)
- ✚ počet těžce zraněných byl rovněž **nejnižší** (nejvíce v roce 1997 = 6.632 osob – druhý nejnižší 1990 = 4.519 těžce zraněných osob)
- ✚ počet lehce zraněných byl šestý nejnižší (nejvíce v roce 1996 = 31.296 osob – nejméně v roce 1991 = 22.806 lehce zraněných osob)

Přehled viníků a zavinění nehod

Viník, zavinění nehody rok 2005	počet nehod	tj. %	index rok 2004=100%	počet usmrcen.	tj. %	rozdíl usmrcen.
Řidičem motor. vozidla	184.467	92,6	102,3	1.015	90,1	- 89
Řidičem nemotor. vozidla	2.796	1,4	98,7	51	4,5	+ 6
Chodcem	1.639	0,8	85,8	51	4,5	+ 2
Jiným účastníkem	249	0,1	106,9	0	0,0	0
Závadou komunikace	599	0,3	99,3	0	0,0	0
Technickou závadou voz.	1.388	0,7	106,9	1	0,1	0
Lesní, domácí zvířít	7.501	3,8	88,4	0	0,0	0
Jiné zavinění	623	0,3	86,5	9	0,8	- 7

Celkové **zvýšení počtu nehod** ovlivnili především řidiči motorových vozidel, a to o 4.065 nehod, tj. zvýšením o 2,3 %, z nich pak zejména:

- ✚ řidiči osobních automobilů zvýšením o 2.087 nehod (tj. o 1,6 %)
- ✚ řidiči nákladních automobilů zvýšením o 1.562 nehod (tj. o 5,5 %)
- ✚ řidiči autobusů zvýšením o 259 nehod (tj. o 13,9 %)
- ✚ řidiči motocyklů zvýšením o 214 nehod (tj. o 12,5 %)
- ✚ zvýšení o 90 nehod bylo zaviněno technickou závadou vozidla

Méně nehod zavinili:

- ✚ cyklisté snížením o 43 nehod (tj. o 1,6 %)
- ✚ chodci snížením o 272 nehod (tj. o 14,2 %)
- ✚ řidiči malých motocyklů a mopedů snížením o 42 nehod (tj. o 8,1 %)
- ✚ nehod způsobených lesní zvěří o 983 nehod (tj. o 11,6 %)

Nejvíce **usmrčených** osob v kategorii řidičů motorových vozidel bylo při nehodách **zaviněných**:

- ✚ řidiči motocyklů 64 osob (o 8 osob více)
- ✚ řidiči malých motocyklů a mopedů 12 osob (o 7 osob více)
- ✚ řidiči osobních automobilů 747 osob (o 92 osob méně)
- ✚ řidiči nákladních automobilů 136 osob (o 18 osob méně),
- ✚ **z ostatních účastníků** silničního provozu pak zejména u cyklistů, kdy zemřelo 37 osob (zvýšení o 6 osob)
- ✚ zvýšení počtu usmrčených je i u chodců (zvýšení o 2 osoby), ale
- ✚ zejména u dětí – chodců, které zavinily 579 nehod a zahynulo při nich 10 dětí (v roce 2004 při nehodách zaviněných dětmi nedošlo k žádnému usmrcení).

Z celkového počtu **1.127 usmrčených osob**, bylo.

396	řidičů osobních automobilů
244	chodců (z toho 140 tj. 59,3% při nočních nehodách)
221	spolujezdců v osobních automobilech
93	cyklistů
87	řidičů motocyklů
39	řidičů nákladních automobilů
16	spolujezdců v nákladních automobilech
9	řidičů malých motocyklů
9	spolujezdců na motocyklech
7	řidičů mopedů
5	řidičů traktorů
1	vozka

Z celkového počtu usmrčených osob bylo **39 dětí** (o 12 více než v roce 2004), z toho bylo 22 dětí jako spolujezdců v osobních automobilech (+ 5), 2 děti jako spolujezdci na motocyklu, 4

cyklisté (v roce 2004 nebylo usmrceno žádné dítě jako cyklista a spolujezdec na motocyklu) a 11 dětí jako chodci (+ 2 děti).

V roce 2005 zaregistrovala policie celkem **17.111** nehod, kdy **viník z místa nehody ujel** a při těchto nehodách bylo 37 osob usmrceno a dalších 976 osob bylo zraněno. Počet těchto nehod v porovnání s rokem 2004 je o 0,4 % nižší, ale počet usmrcených je vyšší o 14 osob (tj. o 60,9 %) a počet zraněných je nižší o 181 osob.

Řidiči vozidel registrovaných mimo území ČR zavinili 6.536 nehod (3,5 % z počtu nehod zaviněných řidiči). Při těchto nehodách přišlo o život 63 lidí a dalších 1.074 bylo zraněno. Ve srovnání s rokem 2004 bylo o 467 nehod více (o 7,7 %), ale počet usmrcených byl nižší o 24 osob (o 27,6 %) a počet zraněných byl nižší o 52 osob.

Nejvíce se na těchto zaviněných nehodách podílejí slovenští řidiči počtem 3.208 nehod a 27 usmrcenými osobami, dále němečtí řidiči počtem 1.752 nehod a 20 usmrcenými, polští řidiči počtem 1.323 nehod a 10 usmrcenými osobami, ukrajinští řidiči zavinili 1.023 nehod a 7 lidí zahynulo, vietnamští řidiči zavinili 841 nehod.

Z důvodů technické závady vozidla bylo v hodnoceném roce zaviněno 1.388 nehod (0,7 % z celkového počtu) při kterých jedna osoba byla usmrcena a 162 osob bylo zraněno. Z nejčastějších příčin bylo:

✚ nesprávné uložení nákladu	448 nehod
✚ technická závada (otevření přední kapoty, rozbití předního skla, upadnutí výfuku atd.)	228 nehod
✚ upadnutí, ztráta kola	205 nehod
✚ defekt pneumatiky	158 nehod
✚ závada provozní brzdy	134 nehod a 1 usmrcená osoba

Chodci zavinili celkem 1.639 nehod při kterých **zahynulo 51 osob** (o 2 osoby více než v roce 2004). Z tohoto celkového počtu zavinili muži 659 nehod (40,2 %), děti 579 nehod (35,1 %) a ženy 355 nehod (21,7 %) a zbytek připadá na skupiny chodců.

Nejtragičtější příčinou nehod chodců bylo neopatrné nebo náhlé vstoupení do vozovky z chodníku nebo krajnice, kdy zahynulo 17 chodců, dalších 17 chodců zahynulo v důsledku jiné příčiny (vběhnutí pod vlak, přebíhání dálnice nebo 4pruhové komunikace apod.) a dalších 5 chodců zahynulo v důsledku nesprávného zhodnocení dopravní situace.

Dalším vysokým podílem na nehodách chodců jsou nehody zaviněné pod vlivem alkoholu, 169 viníků – chodců bylo v době nehody pod vlivem alkoholu (10,3 %).

Při nehodách zaviněných řidiči motorových vozidel z důvodů neumožnění nerušeného a bezpečného přejetí vozovky chodci („nedání přednosti chodci“), přecházejícímu po vyznačeném přechodu, zahynulo celkem 21 chodců (o 1 osobu více než v předchozím roce), 192 chodců bylo těžce zraněno (- 18 osob) a 651 bylo zraněno lehce (- 26 osob).

	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Počet nehod	496	938	893	758	869	846
Usmrceno	7	30	32	19	20	21
Těžce zraněno	131	210	234	182	210	192
Lehce zraněno	374	736	658	592	677	651
Nezraněno	8	15	16	14	17	23

Poznámka: rok 2000 – poslední rok před stávající právní úpravou

Hlavní příčiny nehod řidičů motorových vozidel:

Hlavní příčina nehody rok 2005	Počet nehod	tj. %	Počet usmrcených	tj. %	Rozdíl usmrcených
Nepřiměřená rychlost	31.066	16,8	481	47,4	+ 20
Nesprávné předjíždění	4.272	2,3	71	7,0	- 3
Nedání přednosti	33.152	18,0	142	14,0	- 49
Nesprávný způsob jízdy	115.975	62,9	321	31,6	- 57

Nejčtetnější příčiny nehod řidičů motorových vozidel:

Pořadí	Příčiny nehod	Počet nehod	Rozdíl - 2004
1.	řidič se plně nevěnoval řízení vozidla	32.879	+ 1.900
2.	nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem	30.680	- 232
3.	nesprávné otáčení a couvání	21.615	+ 1.097
4.	nepřízpůsobení rychlosti stavu vozovky	18.570	+ 1.773
5.	nedání přednosti upravené dopravní značkou "Dej přednost v jízdě!"	10.909	+ 295
6.	nezvládnutí řízení vozidla	10.534	- 254
7.	nepřízpůsobení rychlosti dopravně tech. stavu vozovky	6.526	- 377
8.	vjetí do protisměru	6.252	- 272

Nejtragičtější příčiny nehod řidičů motorových vozidel:

Pořadí	Příčiny usmrcení	Počet usmrcených	Rozdíl - 2004
1.	nepřízpůsobení rychlosti dopravně tech.stavu vozovky	173	+ 15
2.	nepřízpůsobení rychlosti stavu vozovky	136	+ 32
3.	řidič se plně nevěnoval řízení vozidla	121	- 8
4.	vjetí do protisměru	100	- 8
5.	nepřízpůsobení rychlosti vlastnostem vozidla a nákladu	55	+ 10
6.	kolize s protijedoucím vozidlem při předjíždění	45	- 22
7.	nezvládnutí řízení vozidla	35	
8.	překročení předepsané rychlosti stanovené pravidly		

Nehody zaviněné pod vlivem alkoholu:

Pod vlivem alkoholu bylo zaviněno celkem **8.192 nehod** (tj. 4,3 % z celkového počtu), při kterých bylo **59 osob usmrceno** a **3.493 osob zraněno**. Oproti roku 2004 je počet nehod nižší o 253 nehod (tj. o 3 %) a počet usmrcených je stejný jako v roce 2004 a počet zraněných o 181 osob nižší.

Z celkového počtu nehod způsobených pod vlivem alkoholu připadá na řidiče osobních automobilů 6.732 nehod (o 186 méně než v roce 2004), na cyklisty 526 nehod (o 27 více), na

řidiče nákladních automobilů 490 nehod (o 29 méně), na chodce 169 nehod (o 46 méně), na řidiče motocyklů 131 nehod (o 19 více), na řidiče malých motocyklů 65 nehod (o 16 méně) a na řidiče traktorů 38 nehod (o 14 nehod méně) atd.

Druhy nehod:

Druh srážky – rok 2005	Počet nehod	rozdíl	Počet usmrcených	rozdíl	Závažnost nehod
s jedoucím vozidlem	107.807	+ 2.194	458	- 85	4,2
s vozidlem zaparkovaným	31.780	+ 1.664	11	- 1	0,3
s pevnou překážkou	30.837	+ 450	303	+ 15	9,8
s chodcem	4.326	- 431	238	- 4	55,0
se zvěří	7.540	- 940	0	0	0,0
s vlakem	250	- 28	30	- 9	120,0
havárie	11.920	+ 135	75	- 5	6,3
jiný druh nehody	4.802	- 266	12	+ 1	2,5

Závažnost nehod = počet usmrcených osob připadajících na 1.000 nehod.

Časové rozložení nehod v týdnu:

Den v týdnu – rok 2005	Počet nehod	Rozdíl nehod	Počet usmrcených	Rozdíl usmrcených
Pondělí	32.472	+ 802	164	- 32
Úterý	28.958	+ 315	146	+ 1
Středa	30.622	+ 155	122	- 27
Čtvrtek	31.109	+ 551	125	- 42
Pátek	34.766	+ 131	192	- 6
Sobota	23.311	+ 784	197	- 1
Neděle	18.024	+ 40	181	+ 19

Nejvyšší závažnost nehod (tj. počet usmrcených připadajících na tisíc nehod) byla u nedělních nehod, kdy tento ukazatel dosáhl hodnoty 10,0, u sobotních nehod má hodnotu 8,5, naproti tomu nejnižší hodnota 4,0 připadá na středeční nehody.

Z jednotlivých měsíců v roce pak nejvyšší závažnost nehod byla v červenci s hodnotou 7,5 a v září 7,4, naproti tomu nejnižší hodnota 3,1 připadá na únorové nehody. Průměrná hodnota tohoto ukazatele v České republice za rok 2005 činí **5,66** a je o 0,53 bodu nižší než v roce 2004.

Z hlediska **počtu nehod** byla nejhorším dnem roku středa 16. února, kdy Policie ČR šetřila 1.105 nehod, naopak nejméně nehod bylo zaregistrováno v neděli 9. ledna s počtem 213 nehod. V průměru na jeden den v roce 2005 připadlo 546 nehod, tj. o 9 nehod více než v roce 2004.

V jednotlivých měsících pak nejvíce nehod bylo v prosinci s téměř 19.000 nehodami, nejméně pak Policie ČR šetřila v dubnu, a to 14.168 nehod. Celkem v pěti měsících byl počet nehod nižší než v roce 2004, naopak největší nárůst počtu nehod byl v únoru (+756) a v prosinci (+2.615 nehod).

Nejtragičtější dnem pak byla sobota 15. října, kdy na našich silnicích zemřelo 12 osob. Za celý rok bylo evidováno pouze 24 dnů, kdy nedošlo při nehodách v silničním provozu k usmrcení osoby.

Místa nehod:

Místo nehody	Počet nehod	Počet usmrcených	Počet těžce zraněných	Počet lehce zraněných	Hm. škoda v mil.Kč
V OBCI Index rok 2004 = 100 %	145.558 103,1	425 97,0	2.305 90,9	16.460 93,9	5 944,94 101,7
MIMO OBEC Index rok 2004 = 100 %	53.704 97,1	702 90,3	2.091 89,3	11.514 95,8	3 820,63 99,6
z toho DÁLNIČE Index rok 2004 = 100 %	4.874 97,4	38 67,9	130 139,8	565 94,5	612,5 101,5

Z celkového počtu připadá na **obce** 73 % nehod, téměř 38 % usmrcených, 52,4 % těžce zraněných, téměř 59 % lehce zraněných a přes 60 % odhadu hmotných škod.

V obci je vyšší – počet nehod o 4.393 a odhad hmotných škod o 99,4 mil. Kč. **Nižší** je počet usmrcených o 13 osob, těžce zraněných o 231 osob a lehce zraněných o 1.060 osob.

Nejvíce postiženou kategorií při nehodách v obci jsou **chodci**. Těch za uplynulý rok zahynulo 162 (o 7 chodců více) z toho 85 (více jak polovina) při nehodách v noční době.

Mimo obec je nižší – počet nehod o 1.615, počet usmrcených o 75 osob, těžce zraněných o 251 osob, lehce zraněných o 509 osob a odhad hmotných škod o 15,5 mil.Kč.

Při nehodách mimo obec bylo usmrceno 82 chodců (o 6 usmrcených méně), z toho 55 chodců (více jak 67 %) při nehodách v noční době.

Na dálnici je vyšší – počet těžce zraněných o 37 osob a odhad hmotných škod o 9,2 mil. Kč; **nižší** je počet nehod o 128, počet usmrcených o 18 osob a počet lehce zraněných o 33 osob.

Nehodovost podle komunikací:

Druh komunikace	Počet nehod	Rozdíl nehod	Počet usmrcených	Rozdíl usmrcených
Dálnice	4.874	- 128	38	- 18
Silnice I.třídy	35.150	- 1.495	440	- 27
Silnice II.třídy	29.006	+ 12	251	- 21
Silnice III.třídy	21.637	+ 404	189	+ 2
Komunikace sledovaná	37.065	+ 1.480	104	- 17
Komunikace místní	50.653	+ 1.833	83	- 2
Účelová komunikace	20.877	+ 672	22	- 5

Více jak ¼ **nehod** (25,4 %) se stala na místních komunikacích a necelých 18 % na silnicích I. třídy. V porovnání s rokem 2004 bylo méně nehod pouze na silnicích I. třídy (snížení o 4,1 %)

a na dálnicích (snížení o 2,6 %). Na druhé straně zvýšení bylo zaznamenáno na vybrané komunikační síti velkých měst (o 4,2 %) a na místních komunikacích (o 3,8 %).

Nejvíce usmrcených bylo při nehodách na silnicích I. třídy (39 % z celkového počtu usmrcených), na silnicích II. třídy (22,3 % usmrcených) a na silnicích III. třídy (16,8 % usmrcených a zvýšení oproti roku 2004 o 1,1 %). Snížení počtu usmrcených osob pak bylo největší na dálnicích (o 32,1 %) a na vybrané komunikační síti velkých měst (o 14 %).

Závěr:

Počet usmrcených a těžce zraněných osob je od roku 1990 nejnižší. Přitom vývoj počtu těžce zraněných osob prakticky klesá od roku 1998, ale poměrně značný pokles je registrován až za poslední tři roky a tak srovnání počtu těžce zraněných v roce 2005 je o 22 % nižší, než ve výchozím roce vzniku ČR v roce 1993. Obdobně příznivý je vývoj i počtu usmrcených osob, kdy oproti výchozímu roku 1993 je tento počet nižší o 17 %, i když významný pokles jak počtu usmrcených tak zraněných byl v posledních dvou letech.

(Zpracováno podle statistiky Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR – www.mvcr.cz)

NEHODY V ZAHRANIČÍ

(pokračování z minulého vydání)

ŠPANĚLSKO

Byly předloženy pouze předběžné údaje. Během roku 2004 se stalo 3.036 nehod s usmrcením a přitom zahynulo 3.511 osob (stav do 24 hodin). Tj. snížení uvedených nehod o 11,8 % a snížení počtu usmrcených o 12,9 %. Na dálnicích nastalo snížení počtu usmrcených osob o 11 % a na rychlostních komunikacích o 23 %. Snížení počtu usmrcených osob se projevilo u všech věkových kategorií a největší snížení je u dětí o 29 % a u věkové skupiny 21 až 24 let o 22 %. Věková skupina 45 až 54 let vykazuje nejmenší pokles a to o 8,7 % (průměr 12,9 %).

Pokles počtu usmrcených se projevils nejvíce v kategorii osobní automobil (pokles o 16,6 %, tj. o 432 osob) a moped (pokles o 15,4 %, tj. o 26 osob). Avšak počet usmrcených řidičů motocyklů se zvýšils o 18,3 %, tj. o 42 osob). Počet usmrcených chodců byl nižší o 68 osob, tj. snížení o 17,3 % ve srovnání s předešlým rokem. Počet osob, které zemřely při řízení osobního automobilu a v době nehody nebyly připoutány, se snížils o 19,5 % ve srovnání s předešlým rokem. Přitom 38 % řidičů osobních automobilů nemělo v době nehody bezpečnostní pás. Počet osob, které zemřely při řízení motocyklu a v době nehody neměly ochrannou přilbu se snížils o 8,6 %. Avšak počet motocyklistů „bez“ ochranné přilby se zvýšils o 34,8 % a tak více než 100 motocyklistů, kteří neměli přilbu, zahynulo.

Opatření přijatá v roce 2004 směřující ke snížení nehod o 40% v období let 2003 až 2008:

- ✚ během 2.pololetí 2004 bylo realizováno 1600 proměnlivých dopravně bezpečnostních reklam v televizi,
- ✚ během měsíců července a srpna byla spuštěna speciální kampaň zaměřená na rychlost jízdy, 4,6 milionu řidičů bylo kontrolováno a to je o 76 % více, než pro stejné období předešlého roku,
- ✚ během těchto měsíců byla realizována speciální akce na alkohol a počet kontrolovaných řidičů přesáhl 535 tisíc (zvýšení o 45 %),
- ✚ vytvoření Národní observatoře pro BSP,
- ✚ příprava konceptu „Bodového systému pro řidiče“ a jeho projednání v Parlamentu,
- ✚ zavedení kamerového systému pro měření rychlosti v citlivých místech; 500 pevných kamer pro měření rychlosti bude instalováno během let 2005 až 2007,
- ✚ během roku 2003 bylo instalováno 10 pevných kamer pro měření rychlosti (1 na dálnici A2, jedna na silnici S 80 a 8 na okružních křižovatkách v Barceloně,
- ✚ na místech, kde byly kamery pro měření rychlosti instalovány se **snížils počet nehod o 22 % a počet usmrcených o 50 %.**

MAĎARSKO

V roce 2004 se stalo (předběžně) 20.957 nehod, tj. zvýšení o 4,9 % v porovnání s rokem 2003. Usmrceno bylo 1.296 osob (snížení o 2,3 %), počet těžce zraněných byl vyšší o 2,7 % a počet lehce zraněných byl vyšší o 6,6 %, vše ve srovnání s předchozím rokem. V roce 2004

případlo 6,18 usmrcených na 100 osobních nehod, ve srovnání s 6,64 v roce 2003. Nehody způsobené pod vlivem alkoholu představovaly 13,9 %, tj. o 18,7 % více než v předešlém roce.

Od roku 1999 se zvyšoval podíl používání bezpečnostních pásů, nicméně hodnoty jsou v mezinárodním porovnání nízké. Od 1. května 2004 se nepoužití bezpečnostních pásů hodnotí jedním bodem (*srovnej: u nás budou 2 body*). Tato změna, zintenzivnění policejních kontrol a dopravně bezpečnostní kampaň přispěla ke zvýšení používání bezpečnostních pásů.

VELKÁ BRITÁNIE

Konečné výsledky nebyly zatím k dispozici a tak porovnání zachycuje stav za 12 měsíců ke konci září 2004 (tj. říjen 2003 až září 2004). V porovnání s předchozím obdobím došlo ke snížení počtu následků nehod o 4 % a počet usmrcených a těžce zraněných je nižší o 8 %. Celkový počet nehod byl nižší o 4 % a intenzita provozu vzrostla o 2 %.

V uvedeném období se stalo 218.636 nehod (o 4 % méně než v roce 2003), z toho bylo 32.884 s usmrcením nebo těžkým zraněním a 185.752 s lehkým zraněním.

Celkové následky nehod byly nižší pro kategorie chodec o 5 %, motocykl o 4 % a osobní automobil rovněž o 4 % než v předchozím období 12 měsíců.

Nehodovost dětí byla o 5 % nižší a počet následků dětí jako chodců byl o 8 % nižší v porovnání s předchozím obdobím 12 měsíců.

Počet nehod na hlavních a vedlejších komunikacích poklesl shodně o 3 %. Konečné počty za rok 2003 ukazují, že zatímco počty usmrcených a těžce zraněných mírně klesají každým rokem, počet usmrcených zůstává prakticky za posledních 10 let konstantní. Skutečný počet usmrcených v roce 2003 byl 3.508 osob.

SLOVINSKO

Podle předběžných údajů v roce 2004 zahynulo při nehodách 274 lidí (zvýšení o 32 osob, tj. o 13 %), těžce zraněno bylo 1.319 osob (snížení o 1 %) a lehce zraněno 17.332 osob (zvýšení o 12 %). Uvedené porovnání je s rokem 2003. Počet nehod byl vyšší o 4 %, z toho počet nehod s usmrcením dokonce o 15 %.

Národní program bezpečnosti na komunikacích se hlásí k Vizi „0“. Nejbližším cílem je snížení počtu usmrcených v roce 2005 na hodnotu 210 osob. Dopravně bezpečnostní situace v posledním roce narušila jinak příznivý trend započatý v roce 1999. Počet usmrcených osob se v roce 2004 zvýšil o 13 %, i když národní program bezpečnosti pro rok 2004 předpokládal naopak snížení o 5 %. V perspektivě dlouhodobého vývoje je však možné hodnocení, že v roce 2004 je jen nepravdělná odchylka od jinak příznivého vývoje nehodovosti.

ŠVÉDSKO

Definitivní švédská statistika pro rok 2004 bude vydána později. Podle předběžných údajů v roce 2004 byl počet usmrcených 481 osob, ale očekává se celkový počet asi 495 osob

včetně zemřelých do 30 dnů, tedy asi o 5 % méně než v roce 2003. Počty usmrcených podle jednotlivých kategorií účastníků silničního provozu signalizují nárůst počtu usmrcených motocyklistů a mopedistů téměř o 40 %, chodců o 18 %, ale velké snížení je v kategorii osobní automobil o 20 %. Počet těžce zraněných je podle odhadů nižší asi o 11 %.

Na 100 tisíc obyvatel v průměru připadlo 5,5 usmrcených, na 100 tisíc osobních automobilů pak připadlo 10,8 usmrcených osob. Počet osobních automobilů se zvýšil o 1,3 % na celkových

4 570 000 a motocyklů o 8 % na celkových 235 000 (je to nejvyšší počet od roku 1957). Dopravní výkon se ve srovnání s rokem 2003 zvýšil o jedno procento.

POLSKO

V roce 2004 došlo k 51.069 nehodám (snížení o 0,1 %), usmrceno bylo 5.712 osob (zvýšení o 1 %) a zraněných bylo 64.661 osob (rovněž zvýšení o 1 %). Z hlediska počtu nehod a počtu usmrcených jich bylo nejvíce v měsících srpen (596 osob) a říjen (652 osob), přičemž největší nárůst počtu usmrcených byl zaznamenán v první polovině roku 2004. Na 100 tisíc obyvatel tak v roce 2004 připadlo 15 usmrcených osob a tento ukazatel má značně vysokou hodnotu a po několik let se nemění.

PORTUGALSKO

V zájmu zlepšení statistiky nehod v Portugalsku byly v roce 2004 provedeny rozsáhlejší změny (vyvinut nový systém, včetně aplikačních programů a registračních formulářů). To způsobilo odklad zpracování dat v minulých letech. Poslední dosažitelná data se týkají pouze prvních devíti měsíců roku 2004. Za těchto devět měsíců bylo 849 osob usmrceno a 38.234 zraněno při 28.414 nehodách. V porovnání s předešlým rokem se značně snížily počty usmrcených osob o 16,6 %, počty zraněných byly nižší o asi 9 %. Na 100 osobních nehod (= nehody s následky na životech nebo zdraví) připadly 3,0 usmrcené osoby (v roce 2003 to bylo 3,2 osoby). To představuje snížení závažnosti silničních nehod.

V roce 2003 přijala vláda dopravně bezpečnostní program, kde jsou stanoveny úkoly cíle do roku 2010, vztažené na průměr let 1998 až 2000. Hlavním cílem je dosáhnout 50 % snížení počtu usmrcených a těžce zraněných osob do roku 2010. Porovnání pro léta 2001 až 2004 ukazuje, že počet usmrcených a těžce zraněných se nachází pod hranicí vymezující každoroční snížení uvedené v národním programu.

(Infoservis BESIP)

Seznam zákonů, vyhlášek a předpisů
vydaných ve Sbírce zákonů ČR a v ostatních rezortních předpisech
v období prosinec 2005 až březen 2006
souvisejících s činností učitele autoškoly, včetně podnikání v této činnosti

Sbírka zákonů:

ČÁSTKA 166

Vyhláška č. **473/2005 Sb.**, o základních sazbách stravného v cizí měně pro rok 2006

Vyhláška č. **474/2005 Sb.**, kterou se mění vyhláška č. 89/2004 Sb., kterou se stanoví vnější označení příslušníka Vězeňské služby České republiky, zvláštní barevné provedení a označení služebních vozidel a prokazování příslušnosti k Vězeňské službě České republiky

ČÁSTKA 170

Vyhláška č. **490/2005 Sb.**, kterou se mění vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 104/1997 Sb., kterou se **provádí zákon o pozemních komunikacích**, ve znění pozdějších předpisů

ČÁSTKA 173

Vyhláška č. **496/2005 Sb.**, kterou se pro účely poskytování cestovních náhrad stanoví výše sazeb stravného, výše sazeb základních náhrad za používání silničních motorových vozidel a výše průměrných cen pohonných hmot

ČÁSTKA 176

Nařízení vlády č. **505/2005 Sb.**, o zvýšení částek životního minima

Vyhláška č. **506/2005 Sb.**, kterou se mění vyhláška č. 182/1991 Sb., kterou se provádí zákon o sociálním zabezpečení a zákon České národní rady o působnosti orgánů České republiky v sociálním zabezpečení, ve znění pozdějších předpisů

Vyhláška č. **507/2005 Sb.**, kterou se mění vyhláška č. 518/2004 Sb., kterou se provádí zákon č. 435/2004 Sb., o zaměstnanosti

ČÁSTKA 177

Nařízení vlády č. **513/2005 Sb.**, kterým se mění nařízení vlády č. 303/1995 Sb., o minimální mzdě, ve znění pozdějších předpisů

Nařízení vlády č. **514/2005 Sb.**, kterým se mění nařízení vlády č. 333/1993 Sb., o stanovení minimálních mzdových tarifů a mzdového zvýhodnění za práci ve ztíženém a zdraví škodlivém pracovním prostředí a za práci v noci, ve znění pozdějších předpisů

Vyhláška č. 516/2005 Sb., kterou se stanoví vzor průkazu zaměstnance územního finančního orgánu

ČÁSTKA 179

Nařízení vlády č. 522/2005 Sb., kterým se stanoví seznam utajovaných informací

ČÁSTKA 180

Zákon č. 530/2005 Sb., kterým se mění zákon č. 361/2003 Sb., o služebním poměru příslušníků bezpečnostních sborů, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 362/2003 Sb., o změně zákonů souvisejících s přijetím zákona o služebním poměru příslušníků bezpečnostních sborů, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 586/1992 Sb., o daních z příjmů, ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 153/1994 Sb., o zpravodajských službách České republiky, ve znění pozdějších předpisů.

ČÁSTKA 183

Nařízení vlády č. 534/2005 Sb., o úpravě náhrady za ztrátu na výdělku po skončení pracovní neschopnosti vzniklé pracovním úrazem nebo nemocí z povolání, o úpravě náhrady nákladů na výživu pozůstalých a o úpravě náhrady za ztrátu na výdělku po skončení pracovní neschopnosti nebo při invaliditě (úprava náhrady)

ČÁSTKA 186

Zákon č. 545/2005 Sb., kterým se mění zákon č. 586/1992 Sb., o daních z příjmů, ve znění pozdějších předpisů, a některé související zákony

ČÁSTKA 2

Zákon č. 3/2006 Sb., - úplné znění zákona č. 531/1990 Sb., o územních finančních orgánech, jak vyplývá z pozdějších změn

ČÁSTKA 3

Sdělení č. 8/2006 Sb., Ministerstva pro místní rozvoj, kterým se uveřejňuje podle § 117 odst. 2 zákona č. 50/1976 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů, seznam krajských a obecních úřadů, které jsou stavebními úřady ke dni 1. listopadu 2005

ČÁSTKA 4

Vyhláška č. 9/2006 Sb., kterou se mění vyhláška Ministerstva dopravy č. 302/2001 Sb., o technických prohlídkách a měření emisí vozidel, ve znění vyhlášky č. 99/2003 Sb.

ČÁSTKA 11

Zákon č. 24/2006 Sb., kterým se mění zákon č. 155/1995 Sb., o důchodovém pojištění, ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 582/1991 Sb., o organizaci a provádění sociálního zabezpečení, ve znění pozdějších předpisů

ČÁSTKA 17

Vyhláška č. 35/2006 Sb., kterou se mění vyhláška Ministerstva průmyslu a obchodu č. 186/1996 Sb., kterou se stanoví podrobnosti barvení a značkování některých uhlovodíkových paliv a maziv, ve znění pozdějších předpisů

ČÁSTKA 21

Zákon č. **45/2006 Sb.**, - úplné znění zákona č. 586/1992 Sb., o daních z příjmů, jak vyplývá z pozdějších změn

ČÁSTKA 22

Zákon č. **47/2006 Sb.**, kterým se mění zákon č. 100/1988 Sb., o sociálním zabezpečení, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 114/1988 Sb., o působnosti orgánů České republiky v sociálním zabezpečení, ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 48/1997 sb., o veřejném zdravotním pojištění a o změně a doplnění některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů

ČÁSTKA 26

Zákon č. **61/2006 Sb.**, kterým se mění zákon č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon), ve znění zákona č. 81/2005 Sb., a zákon č. 128/2000 Sb., o obcích (obecní zřízení), ve znění pozdějších předpisů

ČÁSTKA 29

Zákon č. **72/2006 Sb.**, kterým se mění zákon č. 65/1965 Sb., zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů a zákon č. 549/1991 Sb., o soudních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů

Zákon č. **73/2006 Sb.**, kterým se mění zákon č. 118/2000 Sb., o ochraně zaměstnanců při platební neschopnosti zaměstnavatele a o změně některých zákonů, ve znění zákona č. 436/2004 Sb.

Zákon č. **74/2006 Sb.**, kterým se mění zákon č. 167/1998 Sb., o návykových látkách a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 79/1997 Sb., o léčivech a o změnách a doplnění některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů

ČÁSTKA 30

Zákon č. **80/2006 Sb.**, kterým se mění zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony

ČÁSTKA 31

Sdělení Ministerstva vnitra o opravě tiskové chyby v úplném znění zákona č. 586/1992 Sb., vyhlášeném pod č. 45/2006 Sb.

ČÁSTKA 32

Vyhláška č. **91/2006 Sb.**, kterou se provádí zákon o platebním styku

ČÁSTKA 33

Vyhláška č. **95/2006 Sb.**, kterou se stanoví seznam odpadů, na které se vztahuje postup podle § 55 odst. 2 zákona č. 185/2001 Sb.

Ostatní:

Ministerstvo financí na svých internetových stránkách (www.mfcr.cz) vydalo „Stanovisko Ministerstva financí ze dne 10.ledna 2006 k minimálnímu základu daně z příjmů“.

Ministerstvo dopravy na svých internetových stránkách (www.mdcr.cz) vydalo „Metodický pokyn k usměrnění některých činností ve správním řízení a v řízení o přestupcích v souvislosti s aplikací zákona č. 500/2004 Sb., správní řád“.

Na těchto internetových stránkách (www.autoklub.cz) v rubrice Silniční provoz – Tiskový servis **Autoklubu ČR** najdete mimo jiného:

- ✚ Statistiku dopravních nehod na železničních přejezdech v roce 2005
- ✚ Pravomoci osob činných v silničním provozu – policistů, obecních (městských) strážníků, celníků a dalších osob – vyplývající ze zákona č. 361/2000 Sb., a zákona č. 200/1990 Sb., a jejich novelizací.

OPIS:

VYHLÁŠKA č. 490/2005 Sb.,
ze dne 9. prosince 2005,

**kteřou se mění vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 104/1997 Sb.,
kteřou se provádí zákon o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů**

Ministerstvo dopravy stanoví podle § 46 odst. 2 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů:

Čl. I

Vyhláška č. 104/1997 Sb., kteřou se provádí zákon o pozemních komunikacích, ve znění vyhlášky č. 300/1999 Sb., vyhlášky č. 355/2000 Sb., vyhlášky č. 367/2001 Sb., vyhlášky č. 555/2002 Sb., vyhlášky č. 305/2005 Sb. a vyhlášky č. 325/2005 Sb., se mění takto:

1. V § 14 odst. 1 písm. a) se za slova „dopravní značení“ vkládá čárka a slova „**technická zařízení a jejich součásti určená k vyměření, výběru a kontrole úhrady poplatku za užití pozemní komunikace,**“.

2. V § 26 odst. 1 včetně poznámky pod čarou č. 8a zní:

„(1) Odpočívky se budují jako součást dálnic a rychlostních silnic podle charakteru provozu a v souladu s českými technickými normami uvedenými v příloze č. 1. Odpočívky jsou situované v prostorech mimo křižovatky. V základním vybavení odpočívky musí být parkovací plochy nejméně pro 25 osobních vozidel, 10 nákladních vozidel, 4 autobusy, hygienické zařízení s odpovídající kapacitou stanovenou zvláštními právními předpisy^{8a)} a nepřetržitým celoročním provozem, zdroj pitné vody a elektrického proudu, odpočinkové plochy se stoly, lavicemi a nádobami na odpadky.

^{8a)} Například vyhlášky Ministerstva pro místní rozvoj č. 369/2001 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace.“.

3. V § 39 odst. 2 písm. e) a odst. 5 písm. d) a § 51c odst. 2 písm. d) a e) se za slovo „jméno“ vkládají slova „**popřípadě jména**“.

4. V § 39 odst. 5 písm. f) se slova „příslušným orgánem Policie České republiky“ **zrušují**.

5. V § 40 odst. 5 písm. b), odst. 6 písm. b), odst. 10 písm. b) a odst. 11 písm. b) se slova „rodné číslo“ nahrazují slovy „**datum narození, telefon**“.

6. § 47a včetně nadpisu a poznámky pod čarou č. 12a **zní**:

„ § 47a

Vymezení souvisle zastavěného území obce při určování silničního ochranného pásma

(k § 30 odst. 3 zákona)

- (1) Souvisle zastavěným územím obce je území, které splňuje tyto podmínky:
- a) na území je postaveno 5 nebo více budov, kterým bylo přiděleno popisné nebo evidenční číslo a které jsou evidovány v katastru nemovitostí^{12a)},
 - b) mezi sousedními budovami není vzdálenost větší než 75m.
- (2) Hranici souvisle zastavěného území tvoří uzavřená obalová čára, zahrnující soubor budov uvedených v odstavci 1 a nacházejících se na téže straně pozemní komunikace
- (3) Souvisle zastavěné území obce se vymezuje pouze po stranách příslušné pozemní komunikace (dálnice, silnice nebo místní komunikace I. a II. třídy), a to na každé straně příslušné pozemní komunikace samostatně.

^{12a)} § 2 odst. 1 písm. b) bod 1 zákona č. 344/1992 Sb., o katastru nemovitostí České republiky (katastrální zákon), ve znění pozdějších předpisů.“

7. V § 51c odst. 2 písm. b) se slova „nápravových tlaků“ nahrazují slovy „**okamžité hmotnosti na nápravu vozidla**“¹⁰⁾“.

¹⁰⁾ Vyhláška Ministerstva dopravy č. 341/2002 Sb., o schvalování technické způsobilosti a technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění vyhlášky č. 100/2003 Sb.

8. V § 51c odst. 2 písm. c) se slova „státní poznávací“ nahrazují slovem „**registrační**“.

9. V § 51c odst. 3 písm. c) a d) **znějí:**

„c) údaje o největší povolené hmotnosti vozidla, o největší povolené hmotnosti na nápravu vozidla, o okamžité hmotnosti vozidla a o měření rozměrů vozidla a jeho nákladu,

d) zjištění překročení největší povolené hmotnosti na nápravu a největší povolené hmotnosti v procentech,“

10. V § 51c odst. 3 písmena f) a g) **znějí:**

„f) jméno, popřípadě jména, příjmení, datum narození, místo trvalého pobytu řidiče vozidla, údaj o státu,

g) registrační značku, tovární značku a typ vozidla, rozlišovací značku státu,“

11. V § 51c odst. 3 písmeno i) **zní:**

„i) obchodní firmu dopravce, včetně sídla, identifikační číslo,“

12. Příloha č. 4 k vyhlášce zní:

„Příloha č.4 k vyhlášce č. 104/1997 Sb.

Seznam úseků dálnic a rychlostních silnic, jejichž užití podléhá zpoplatnění

(k § 20 odst. 1 zákona)

Označení	Úsek	Délka(km)
D1	Praha Chodov – Kývalka (I/23)	181,0
D1	Brno Slatina (III/15289) – Vrchoslavice (I/47)	46,3
D2	Brno Chrlice – státní hranice ČR/SR	58,0

D5	Praha Třebonice (R1) – Beroun východ (II/605)	15,1
D5	Beroun centrum (III/11533) – Ejpvovice (I/26)	49,4
D5	Plzeň Sulkov (I/26) – státní hranice ČR/SRN	62,9
D8	Zdíby (I/9) – Lovosice (I/8)	49,0
D11	Praha (R1) – Libice nad Cidlinou (I/23)	42,9
R4	Jíloviště (III/11513) – Skalka (I/18)	31,9
R6	Velká Dobrá (III/0063) – Nové Strašecí (II/237)	15,9
R7	Kněževy (III/2405) – Slaný jih (III/00712)	14,7
R10	Praha Radonice (III/0113) – Bezděčín (I/16, I/38)	36,4
R10	Kosmonosy (MK, bud. I/38) – Ohrazenice (I/35)	26,2
R35	Rádelský Mlýn (I/65) – Ohrazenice (R10)	10,9
R35	Mohelnice (II/635) – Křelov (III/5709)	25,9
R35	Olomouc Holice (I/55) – Lipník nad Bečvou (I/47)	21,2
R46	Vyškov (D1) – Olomouc Slavonín (II/570)	37,0
R52	Rajhrad (II/425) – Pohořelice (II/416)	13,0“.

13. Příloha č. 9 k vyhlášce zní:

„Příloha č. 9 k vyhlášce č. 104/1997 Sb.

**Popis a vzory průkazů osob pověřených výkonem vrchního státního dozoru
a státního dozoru nad pozemními komunikacemi**






Příloha obsahuje obsah jednotlivých průkazů a jejich vzory: vrchní státní dozor – průkaz v barvě zelené, státní dozor – průkaz v barvě modré

14. Příloha č. 10 k vyhlášce zní:

„Příloha č. 10 k vyhlášce č. 104/1997 Sb.










I. Vzor vážního lístku

Obsahuje:

-  datum, čas a místo,
-  okamžitá hmotnost připadající na nápravu,
-  okamžitá hmotnost,
-  registrační značku, jméno, popřípadě jména a příjmení řidiče a jeho podpis,
-  kontrolní vážení provedl

II. Vzor protokolu

Obsahuje:

-  kdy bylo vážení provedeno
-  údaje o váhách
-  údaje o řidiči, vozidlu, obchodní firmě dopravce,
-  údaje o okamžité a povolené hmotnosti na nápravu a vozidla
-  zjištěné rozměry vozidla a jejich překročení
-  razítko a podpis osoby vydávající protokol a zástupce správce pozemní komunikace
-  vyjádření řidiče k obsahu protokolu a jeho podpis (převzetí jednoho výtisku)
-  způsob úhrady nákladů spojených s kontrolním vážením
-  protokol sepsán dne v hod.

(Pozn.: text přílohy č. 9 a 10 zpracován vydavatelem MZA)

Čl. II
Přechodné ustanovení

Stavební řízení týkající se staveb odpočívek zahájených před účinností vyhlášky se dokončí podle dosavadních předpisů.

Čl. III

Tato vyhláška nabývá účinnosti dnem 1. ledna 2006. (*Rozeslána 19.prosince 2005.*)

Ministr: Ing. Šimonovský v.r.

OPIS:
Částka 173

VYHLÁŠKA č. 496/2005 Sb.
ze dne 9. prosince 2005

**kterou se pro účely poskytování cestovních náhrad stanoví výše sazeb stravného,
výše sazeb základních náhrad za používání
silničních motorových vozidel a výše průměrných cen pohonných hmot**

Ministerstvo práce a sociálních věcí stanoví podle § 8 odst. 1 zákona č. 119/1992 Sb., o cestovních náhradách, ve znění zákona č. 125/1998 Sb., (dále jen „zákon“):

§ 1

Sazby stravného

- (1) Sazby stravného podle § 5 odst. 1 zákona činí
- a) 58 Kč až 69 Kč, trvá-li pracovní cesta 5 až 12 hodin,
 - b) 88 Kč až 106 Kč, trvá-li pracovní cesta déle než 12 hodin, nejvýše však 18 hodin,
 - c) 138 Kč až 165 Kč, trvá-li pracovní cesta déle než 18 hodin.
- (2) Sazba stravného podle § 5 odst. 3 zákona činí 58 Kč.

§ 2

Sazby základních náhrad za používání silničních motorových vozidel

Sazba základní náhrady za 1 km jízdy podle § 7 odst. 2 zákona činí

- a) 1,00 Kč u jednostopých vozidel a tříkolek,
- b) 3,80 Kč u osobních silničních motorových vozidel.

§ 3

Průměrné ceny pohonných hmot

Výše průměrné ceny za 1 litr pohonné hmoty podle § 7 odst. 5 věty druhé zákona činí

- a) 30,10 Kč u benzínu automobilového 91 O Speciál,
- b) 29,50 Kč u benzínu automobilového 91 O Normal,
- c) 30,40 Kč u benzínu automobilového 95 O Super,
- d) 34,40 Kč u benzínu automobilového 98 O Super plus,
- e) 29,50 Kč u motorové nafty.

§ 4

Zrušuje se vyhláška č. 647/2004 Sb., kterou se pro účely poskytování cestovních náhrad stanoví výše sazeb stravného, výše sazeb základních náhrad za používání silničních motorových vozidel a výše průměrných cen pohonných hmot.

§ 5

Tato vyhláška nabývá účinnosti dnem **1. ledna 2006.**

Ministr: Ing. Škromach v.r.

OPIS:
Vyhláška č. 9/2006 Sb.,
ze dne 2.ledna 2006

kteřou se mění vyhláška Ministerstva dopravy č. 302/2001 Sb., o technických prohlídkách a měření emisí vozidel, ve znění vyhlášky č. 99/2003 Sb.

Ministerstvo dopravy stanoví podle § 91 odst. 1 zákona 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“) k provedení §44 odst. 6, §45 odst. 1,5 a 6, §47 odst. 4, §48 odst. 1 a 4, §53 odst. 2, §54 odst.6, §57 odst. 5, §58 odst. 1 písm. b) a c), §60 odst. 3, §62 odst. 2, §63 odst. 6, §66 odst. 3, §67 odst. 1 písm. b) a c), §69 odst. 3, §71 odst. 2, §72 odst. 3 a §79 odst. 5 zákona:

ČI.I.

Vyhláška č. 302/2001 Sb., o technických prohlídkách a měření emisí vozidel, ve znění vyhlášky č. 99/2003 Sb., se mění takto:

1. V § 2 odst. 2 se na konci písmene e) čárka nahrazuje tečkou a **písmeno f) se zrušuje.**
2. V § 2 odst. 5 větě první se za slova „k měření emisí“ vkládají slova „**mimo přístroj uvedený v odstavci 2 písm.e)**“.
3. V § 4 odst. 2 se slova „dovolené kouřivosti“ nahrazují slovy „**korigovaného součinitele absorpce**“.
4. V § 8 odst. 1 se za slovo „provádějí“ vkládají slova „**tyto druhy technických prohlídek**“.
5. V § 8 se na konci odstavce 1 tečka nahrazuje čárkou a **doplňuje se písmeno g), které zní: „g) technická prohlídka před registrací vozidla.“**
6. V § 8 se na konci odstavce 4 doplňuje věta „**Pojem opakovaná technická prohlídka se vztahuje i na druhy technických prohlídek uvedených v odstavci 1 pod písmeny c), d) a g).**“.
7. V § 8 se doplňuje **odstavec 9**, který zní:
„**(9) Technickou prohlídkou před registrací vozidla se rozumí technická prohlídka vozidla, jehož technická způsobilost byla již schválena, ale vozidlo dosud nebylo registrováno v České republice. Tato technická prohlídka se provádí v plném rozsahu, při respektování zvláštností vozidla a jeho dokladů dle přílohy č. 20 této vyhlášky.**“.
8. V § 9 **odstavec 1** zní:

„(1) Žadatel o provedení technické prohlídky předloží stanici technické kontroly doklady v závislosti na požadovaném druhu technické prohlídky podle přílohy č. 20 této vyhlášky.“.

9. V § 11 odst. 4 se slova „v odstavci 1“ **nahrazují** slovy „v odstavci 2“.

10. V § 12 se vkládá **nový odstavec 1**, který zní:

„(1) Protokol o technické prohlídce se vyhotovuje bezprostředně po ukončení technické prohlídky, a to podle údajů uvedených v záznamníku závad, jímž se rozumí formulář s vyplněnými údaji o vozidle, které kontrolní technik zkontroluje, a do kterého v průběhu technické prohlídky zapisuje nalezené závady a poznámky. Záznamník závad se ve stanici technické kontroly uchovává společně s protokolem o technické prohlídce, který byl na jeho základě vystaven.“.

Dosavadní odstavce 1 a 2 se **označují** jako odstavce 2 a 3.

11. V § 12 odst. 2 se za písmeno i) vkládá **nové písmeno j)**, které zní:

„j) výsledem evidenční kontroly,“.

Dosavadní písmena j) až m) se **označují** jako písmena k) až n).

12. V § 12 odst. 2 písm. m) se za slovo „jméno“ vkládají slova „**a evidenční číslo profesního osvědčení**“.

13. V § 12 **odstavec 3** zní:

„(3) Vzor protokolu o technické prohlídce a evidenční kontrole je uveden v příloze č.10.“.

14. § 14 včetně nadpisu zní:

„ § 14

Informační systém stanic technické kontroly

(K § 48 odst. 4 zákona)

- (1) Činnost stanic technické kontroly je evidována a vyhodnocována v automatizovaném informačním systému stanic technické kontroly (dále jen „automatizovaný systém“), který je centralizovaným informačním systémem pracujícím v reálném čase.**
- (2) Základní funkcí automatizovaného systému je tvorba protokolů o technické prohlídce, evidence kontrolních nálepek a shromažďování a ukládání dat v reálném čase v datovém úložišti správce systému. Zde jsou tato data archivována a vyhodnocována. Tisk protokolů o technické prohlídce je možný výhradně z těchto dat a pouze programem správce systému.**
- (3) Stanice technické kontroly prostřednictvím uživatelského rozhraní stanoveného správcem systému provádějí vkládání aktuálních informací o prováděných technických prohlídkách. Komunikace v rámci automatizovaného systému probíhá prostřednictvím stálého internetového připojení stanice technické kontroly.**
- (4) Správce systému přiděluje přístupová práva stanicím technické kontroly pro přístup do automatizovaného systému. Přístup k aplikaci se provádí bezpečným způsobem prostřednictvím veřejné sítě Internet šifrovaným komunikačním kanálem využívajícím moderní, standardizované a silné kryptografické metody a protokoly. Vícenásobná autentizace a autorizace oprávněných uživatelů je založena na přístupovém seznamu povolených neměnných adres jednoznačně identifikujících klientský počítač v síti Internet (dále jen „pevné adresy“) a na silné kryptografické**

identifikaci uživatelů využívající technologii kvalifikovaných certifikátů umístěných na předepsaném úložišti certifikátů výpočetního prostředí uživatele. Certifikát přidělí správce systému pouze takové osobě, která absolvovala školení zakončené testem a je držitelem osvědčení obsluhy automatizovaného systému. Certifikát má omezenou časovou platnost.

- (5) Pro zabezpečení chodu automatizovaného systému (shromažďování a přenosu informací) musí být stanice technické kontroly vybavena odpovídající technikou:
- a) osobním počítačem,
 - b) spolehlivým a dostatečně rychlým připojením do veřejné sítě Internet s pevnou adresou, která bude evidována v seznamu povolených pevných adres oprávněných klientských počítačů jednotlivých stanic technické kontroly,
 - c) předepsaným programovým vybavením pro bezpečný přístup do automatizovaného systému pomocí technologie virtuálních privátních sítí využívající silné standardizované kryptografické algoritmy a protokoly,
 - d) platným kvalifikovaným certifikátem umístěným na předepsaném bezpečném úložišti certifikátů výpočetního prostředí uživatele (např. ve speciálním hardwarovém tokenu apod.).
- (6) Stanice technické kontroly pouze pro zvláštní vozidla může být pro komunikaci v rámci automatizovaného systému vybavena i jiným připojením do sítě Internet, než je uvedeno v odstavci 5 písm. b).
- (7) Ustanovení odstavců 1 až 6 se nevztahují na stanice technické kontroly, které provádí pouze technické prohlídky vozidel Ministerstva vnitra, Ministerstva obrany, Policie České republiky a Bezpečnostní informační služby.“.

15.V § 15 se za písmeno b) vkládá nové písmeno c), které zní:

„c) stanice technické kontroly kombinované pro silniční motorová a přípojná vozidla kategorií L, M₁, N₁, O₁ a O₂, M₂, M₃, N₂, N₃, O₁, O₂, O₃ a O₄ a zvláštní motorová a přípojná vozidla kategorií T, O_{T1}, O_{T2}, O_{T3} a O_{T4} (stanice technické kontroly kombinovaná pro osobní a užitkové automobily)“.

Dosavadní písmeno c) se označuje jako písmeno d).

16.V § 15 se doplňuje písmeno e), které zní:

„e) působnost stanice technické kontroly pro osobní automobily může být rozšířena o provádění technických prohlídek zvláštních vozidel kategorií T, O_{T1}, O_{T2}, O_{T3} a O_{T4}“.

17.V § 16 odst. 1 se za slova „osobní automobily musí“ vkládají slova „být průjezdná a musí“.

18.V § 16 odst. 2 se za slova „užitkové automobily musí“ vkládají slova „být průjezdná a musí“.

19.V § 16 odst. 3 se ve větě první a druhé slova „Kapacita kontrolní linky“ nahrazují slovy „Teoretická kapacita kontrolní linky“.

20.V § 16 se za odstavec 8 vkládají nové odstavce 9 a 10, které znějí:

„(9) Povinnost vybavení podle požadavků uvedených v odstavci 8 písm. d) a e) se vztahuje i na stanice technické kontroly pro zvláštní vozidla.

(10) Jednotlivá pracovní stání kontrolní linky stanice technické kontroly musí být vybavena dobře čitelnými seznamy kontrolních úkonů prováděných na těchto pracovištích.“

Dosavadní odstavec 9 se označuje jako odstavec 11.

21. Za § 16 se vkládá **nový § 16a**, který včetně nadpisu zní:

„§ 16a

Způsob a rozsah pokrytí správního obvodu činností stanic technické kontroly
(K § 54 odst. 6 zákona)

- (1) Způsob a rozsah pokrytí správního obvodu činností stanic technické kontroly se určí na základě posouzení kapacitních potřeb správního obvodu a kapacit stanic technické kontroly. Výsledkem posouzení nesmí být překročení kapacitní potřeby technických prohlídek území okresu, který je součástí správního obvodu příslušného kraje a v němž má být uvažovaná stanice technické kontroly provozována, nebo překročení kapacitní potřeby technických prohlídek území příslušného kraje o více než 20 %.**
- (2) Způsob výpočtu kapacitní potřeby správního obvodu a teoretické kapacity kontrolních linek stanic technické kontroly je uveden v příloze č.19. Rozsah pokrytí správního obvodu činností stanic technické kontroly je překročen,**
 - a) je-li kapacitní potřeba technických prohlídek příslušného druhu vozidel nižší než součet teoretických nebo, jsou-li známy, skutečných kapacit stanic technické kontroly v příslušném správním obvodu určených podle přílohy č. 19, a to včetně těch, pro které již bylo uděleno oprávnění k provozování stanice technické kontroly, nebo**
 - b) tvoří-li rozdíl mezi kapacitní potřebou technických prohlídek příslušného druhu vozidel ve správním obvodu a součtem teoretických nebo skutečných kapacit všech stanic technické kontroly ve správním obvodu méně než 60 % teoretické kapacity nově uvažované kontrolní linky stanice technické kontroly určené podle § 16 odst. 3**
- (3) Ustanovení odstavců 1 a 2 se nevztahují na stanice technické kontroly, které provádí pouze technické prohlídky vozidel Ministerstva vnitra, Ministerstva obrany, Policie České republiky a Bezpečnostní informační služby.“**

22. V nadpisu § 17 se slova v závorce „K§ 57 odst. 3 zákona“ nahrazují slovy „**K § 57 odst. 5 zákona**“.

23. V § 23 odstavec 4 zní:

„(4) Stanici měření emisí může provozovat i provozovatel stanice technické kontroly, pokud splňuje podmínky uvedené v odstavci 3, nebo jehož pracovníci splňují požadavky specializovaného školení mechaniků podle odstavce 7, a pokud disponuje technickým vybavením a dokumentací k vozidlům továrních značek, u kterých bude měření emisí provádět. Pracoviště měření emisí musí být samostatné a musí být situováno mimo kontrolní linku stanice technické kontroly.“

24. V § 23 odstavec 7 zní:

„(7) Pověření výrobce vozidla nebo výrobce emisního systému, představované obchodní smlouvou o servisním zastoupení (o smluvní opravě), lze nahradit specializovaným školením mechaniků ve školicím zařízení zaměřeným na diagnostiku a opravy emisních systémů vozidel. Školící zařízení musí být pro tyto účely pověřené ministerstvem. Poskytování vzdělávacích služeb nesmí být vázáno na jiné obchodní aktivity a dokumentace musí být poskytována za přiměřenou a nediskriminující cenu.“.

25. V příloze č. 1 poznámce pod čarou č. 1 se slova „Ústav pro výzkum motorových vozidel s.r.o.“ nahrazují slovy „**TUV UVMV s.r.o.**“.

26. V příloze č. 3 odstavci čtvrtém větě třetí se slova „schváleným typem“ nahrazují slovy „**schválenými požadavky**“.

27. V příloze č. 5 se věta druhá nahrazuje větou „**Osvědčení o měření emisí má rozměr 19 cm x 7 cm a je v polovině délky přeloženo.**“.

28. V příloze č. 12 se za bod 7 vkládá **nový bod 8**, který zní:
„8. Identifikační znaky vozidla (skup. kontrol. úkonů 100)“.
Dosavadní body 8 až 16 se označují jako body 9 až 17.

29. V příloze č. 12 se za bod 15 vkládá **nový bod 16**, který zní:
„16. Předepsaná a zvláštní výbava (skup.kontrol.úkonů 900)“.

30. Za přílohu č. 18 se doplňují přílohy č. 19 a č. 20, které včetně nadpisu znějí:

„Příloha č. 19 k vyhlášce č.302/2001 Sb.





**Způsob výpočtu
kapacitní potřeby správního obvodu
a kapacit stanic technické kontroly**

Příloha obsahuje způsob výpočtu potřebné kapacity (počtu) technických prohlídek pro správní obvod osobních automobilů, užitkových automobilů v návaznosti na počtu kontrolních linek STK, pracovního času, produktivních dnů v roce a počtu kontrolních techniků.


„Příloha č. 20 k vyhlášce č. 302/2001 Sb.

Doklady předkládané před provedením technické prohlídky

1) Pravidelná technická prohlídka:

-  technický průkaz vozidla,
-  osvědčení o registraci vozidla nebo osvědčení o technickém průkazu,
-  osvědčení o měření emisí, pokud je měření emisí podle § 41 zákona č.56/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů, vyžadováno,
-  protokol o měření emisí, pokud je měření emisí podle § 41 zákona č. 56/2001 Sb.,ve znění pozdějších předpisů, vyžadováno.

2) Opakovaná technická prohlídka:

-  technický průkaz vozidla,

- ✚ osvědčení o registraci vozidla nebo osvědčení o technickém průkazu,
- ✚ osvědčení o měření emisí, pokud je měření emisí podle § 41 zákona č. 56/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů, vyžadováno,
- ✚ protokol o měření emisí, pokud je měření emisí podle § 41 zákona č. 56/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů, vyžadováno,
- ✚ protokol o předchozí technické prohlídce, na jejímž základě je prováděna opakovaná technická prohlídka.

3) Evidenční kontrola:

- ✚ technický průkaz vozidla,
- ✚ osvědčení o registraci vozidla nebo osvědčení o technickém průkazu.

4) Technická prohlídka před schválením technické způsobilosti vozidla:

a) v případě jednotlivě dovezeného vozidla:

- ✚ osvědčení o měření emisí, pokud je měření emisí podle § 41 zákona č. 56/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů, vyžadováno,
- ✚ protokol o měření emisí, pokud je měření emisí podle § 41 zákona č. 56/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů, vyžadováno.

b) v případě jednotlivě vyrobeného vozidla:

- ✚ osvědčení o měření emisí, pokud je měření emisí podle § 41 zákona č. 56/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů, vyžadováno,
- ✚ protokol o měření emisí, pokud je měření emisí podle § 41 zákona č. 56/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů, vyžadováno,
- ✚ doklady stanovené schvalovacím orgánem pro provedení technické prohlídky stanovené v podmínkách rozhodnutí, pokud jsou stanoveny.

c) v případě přestavby vozidla:

- ✚ technický průkaz vozidla,
- ✚ osvědčení o registraci vozidla nebo osvědčení o technickém průkazu,
- ✚ osvědčení o měření emisí, pokud je měření emisí podle § 41 zákona č. 56/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů vyžadováno,
- ✚ protokol o měření emisí, pokud je měření emisí podle § 41 zákona č. 56/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů, vyžadováno,
- ✚ doklady stanovené schvalovacím orgánem pro provedení technické prohlídky stanovené v podmínkách rozhodnutí, pokud tyto jsou stanoveny.

5) Technická prohlídka před registrací vozidla“

- ✚ technický průkaz vozidla,
- ✚ osvědčení o měření emisí, pokud je měření emisí podle § 41 zákona č. 56/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů, vyžadováno,
- ✚ protokol o měření emisí, pokud je měření emisí podle § 41 zákona č. 56/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů, vyžadováno.

6) Technická prohlídka ADR:

- ✚ technický průkaz vozidla,
- ✚ osvědčení o registraci vozidla nebo osvědčení o technickém průkazu,
- ✚ protokol a pravidelné technické prohlídce, pokud již byla provedena (nevztahuje se na vozidla nová, prvně uváděná do provozu),

- ✚ doklad o provedených prvních nebo periodických zkouškách pevné nebo výměnné nástavby podle dohody ADR vydaný k tomu pověřenou organizací. Zpravidla sestává ze dvou částí, a to zprávy o provedené zkoušce (např. inspekční zprávy) a návazného osvědčení (inspekčního certifikátu) o shodě s platnými požadavky dohody ADR. Jedná-li se o cisternu, musí být v certifikátu vydaném po 31.12.2002 uveden vždy kód cisterny a případně zvláštní ustanovení, která tato cisterna splňuje,
- ✚ doklad o zkoušce těsnosti nástavby podle dohody ADR vydaný k tomu pověřenou organizací (pokud ho podle předchozího certifikátu nástavba již má mít),
- ✚ osvědčení ADR, pokud již bylo dříve vozidlu vydáno.

7) Technická prohlídka na žádost zákazníka:

- ✚ pouze ty doklady, které mají vztah k požadovanému rozsahu (plný, částečný, částečný v rozsahu evidenční kontroly) technické prohlídky.“.

**Čl. II
Účinnost**

Tato vyhláška nabývá účinnosti dnem jejího vyhlášení s výjimkou bodu 14, který nabývá účinnosti dnem 1.července 2006.

Ministr: Ing. Šimonovský v.r.

(Rozeslána dne 12.ledna 2006.).

OPIS:







MINISTERSTVO FINANCÍ ČR

vydalo

POKYN D – 296**o průměrných cenách pohonných hmot, které lze použít pro výpočet výše náhrady, výdajů za spotřebované pohonné hmoty ke stanovení základu daně z příjmů za zdaňovací období roku 2005.**

Na základě zmocnění podle § 24 odst. 2 písm. k) bod 3 zákona č. 586/1992 Sb., o daních z příjmů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“) Ministerstvo financí sděluje:

- 1) Průměrné ceny pohonných hmot v Kč/l včetně DPH uplatňované jejich rozhodujícími prodejci v České republice ve zdaňovacím období roku 2005 u jednotlivých druhů činily:

 Benzin Speciál	BA-91	27,99 Kč
 Benzin Natural	BA-95	28,59 Kč
 Benzin Super plus (Natural)	BA-98	32,23 Kč
 Benzin Normál (Natural)	BA-91	28,91 Kč
 Nafta motorová		27,93 Kč
 Bionafta		27,45 Kč

- 2) Tyto ceny může poplatník použít pro účely stanovení výdajů za spotřebované pohonné hmoty podle § 24 odst. 2 písm. k) bod 3 zákona, tj. u vlastních silničních motorových vozidel nezahrnutých do obchodního majetku a silničních motorových vozidel bezplatně vypůjčených ve smyslu § 659 občanského zákoníku.
- 3) Použije-li poplatník ceny vyšší, je povinen je doložit doklady o jejich nákupu, jak to vyplývá z § 24 odst. 2 písm. k) zákona
- 4) V případě, že poplatník nakupoval jiný druh benzínu, který není uveden v bodu 1, uplatní cenu toho druhu benzínu, který má shodné oktanové číslo. Pokud benzin se shodným oktanovým číslem bod 1 neobsahuje, uplatní cenu benzínu s nejbližším oktanovým číslem.
- 5) Tímto pokynem nejsou dotčeny ceny pohonných hmot stanovené na základě § 8 odst. 1 zákona č. 119/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů, vyhláškami Ministerstva práce a sociálních věcí, které se používají výhradně pro stanovení výše náhrady za pohonné hmoty, na kterou má nárok zaměstnanec, použije-li pro pracovní cestu jiné vozidlo než vozidlo zaměstnavatele.

Pozn.: Sazba základní náhrady (opotřebení) pro osobní silniční motorová vozidla po celý rok 2005 činila 3,80 Kč/ 1km – viz § 2 písm. b) vyhlášky č. 647/2004 Sb.

Náměstkyně ministra financí: Ing. Dana Trezziová v.r.

(Zdroj: www.mfcr.cz 5.1.2006)

MEZINÁRODNÍ SILNIČNÍ DOPRAVA – aktuality

RAKOUSKO

Povinnost **celoročního svícení** platí od listopadu loňského roku pro všechna motorová vozidla na všech komunikacích. Po uplynutí tří měsíců od doby platnosti bude tento přešůpek nekompromisně postihován.

CHORVATSKO

Od začátku tohoto roku (2006) je každý řidič povinen mít ve vozidle **reflexní bezpečnostní vestu**, kterou je povinen použít při vstupu na komunikaci při opravě vozidla nebo při zastavování jiného vozidla např. při dopravní nehodě a podobně. I když barva není jednoznačně stanovena, doporučuje se použít vestu, která splňuje evropskou normu EN 471.

SLOVINSKO

Od začátku roku se ruší změna světla na semaforech, která dosud byla signalizována blikáním zeleného světla. Na semaforu se bude rozsvěcet rovnou světlo oranžové a průjezd křižovatkou na toto oranžové světlo je zakázán a postihuje se poměrně vysokou pokutou.

BODOVÝ SYSTÉM V EVROPĚ

V Evropě můžeme najít dva základní bodové systémy. Jejich princip se liší v tom, zda trestné body se přidělují, nebo zda motorista na počátku získá konto s body, které se následně za jednotlivé přešůpky odečítají. Výsledek v obou případech vede k tomu, že dostane-li se řidič na maximální (nebo minimální) hranici, přijde o možnost řídit motorové vozidlo.

V **Německu** platí bodový systém již více než třicet let. Za tuto dobu je bodový systém poměrně propracovaný. Horní hranice je nastavena na 18 bodů. Rozdíl oproti u nás zaváděnému systému je především v tom, že seznam přešůpků za něž jsou body uděleny, čítá daleko více položek (například i za nadměru opotřebované pneumatiky). Bodové hodnocení je i méně přísné. Řidiči, kteří dosáhnou na určitý počet bodů o své situaci vyrozumění a pokud „nasbírají“ více jak tři čtvrtiny možných bodů, musí se povinně podrobit doškolení.

Ve **Velké Británii** je bodový systém zaveden více jak dvacet let.

Systém přičítání trestných bodů dále funguje v **Rakousku**, v **Portugalsku**, v **Řecku**, v **Polsku** od roku 1993, v **Maďarsku** od roku 2001, v **Irsku** od roku 2003 a nejnověji ve **Španělsku** od loňského roku. V **Dánsku** postihuje velmi přísně hrubé porušení dopravních předpisů. Jednotlivé přešůpky jsou ohodnoceny 1 bodem a řidič, který během tří let získá více než 3 body přijde o řidičský průkaz. Pro jeho vrácení je podmínka úspěšného vykonání teoretické a praktické zkoušky v plném rozsahu.

Pouze dva evropské státy používají systém přidělených bodů, které podle spáchaných přešůpků mizí směrem k nule. Vyznavačem této praktiky je **Francie**, kde bodový systém vstupuje do čtrnácté sezóny. Řidiči je přiděleno 12 bodů, začínajícímu řidiči pak jen 6 bodů.

Za jednotlivé přešůpky podle závažnosti je řidiči odebíráno z jeho konta jeden až šest bodů.

Obdobný systém odečítání bodů mají v **Itálii**. Tam dostane řidič k dispozici 20 bodů. Za jednotlivé přešůpky jsou poměrně přísné tresty. Například za překročení rychlosti o více než 40 km/hod. může přijít řidič až o polovinu bodů. V případě, že řidič „vyčerpá“ všechny body během jednoho roku, přijde o řidičský průkaz na 2 roky. Dosáhne-li nuly za dva roky, zákaz řízení platí na rok. Vyčerpá-li body za tři roky, zákaz řízení se stanovuje na půl roku.

(Zdroj: SM)

MINISTERSTVO DOPRAVY
nábřeží Ludvíka Svobody 12
P. O. BOX 9
110 15 PRAHA 1

MěÚ, Mag, KÚ – e-mailovou cestou

VÁŠ DOPIS ZNAČKY/ZE DNE	NAŠE ZNAČKA	VYŘIZUJE/LINKA	PRAHA
/	67/2005-160-AS/2	Fausová Martina, Ing. / 972 231 465	27.10.2005

VĚC:

SDĚLENÍ - vydání osvědčení profesní způsobilosti řidiče výměnou za popsané

V současné době se množí dotazy jednotlivých pracovišť úřadů obcí s rozšířenou působností k postupu při vydání „**Osvědčení profesní způsobilosti řidiče**“ (dále jen „osvědčení“) výměnou za popsané. K těmto dotazům uvádíme :

Řidiči, který má již popsané osvědčení, vydá příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností nové osvědčení. Toto osvědčení bude vydáno na základě žádosti občana. Žádost může být podána písemně (podoba formuláře není zákonem stanovena a je v kompetenci jednotlivých úřadů) nebo ústně, předtisk žádosti pak vyplní pracovník úřadu podle předložených dokladů žadatele.

Jediným dokladem řidiče o školení a přezkoušení odborné způsobilosti provedeném v předchozích obdobích je předkládané popsané osvědčení. Žádný další doklad o školení nebo přezkoušení řidič při podání žádosti nepředkládá. Doklady o jednotlivých školeních a přezkoušeních zasílá ve stanovených termínech úřadu autoškola, která provedla školení, a zkušební komisař, který provedl přezkoušení řidiče. Všechny tyto doklady by měl mít úřad k dispozici ve svých spisových materiálech.

V nově vydávaném „Osvědčení profesní způsobilosti řidiče“ se uvede datum posledního absolvovaného školení ke zdokonalování odborné způsobilosti řidičů a datum posledního úspěšného přezkoušení. Platnost osvědčení bude omezena na jeden rok od data posledního absolvovaného školení, současně nesmí být překročena lhůta 3 roky od posledního úspěšného přezkoušení.

Údaje o posledním absolvovaném školení a přezkoušení se zapíše na 3. straně osvědčení v části určené pro zápis o zdokonalování odborné způsobilosti v daném roce (viz vzory).

Potřebné údaje zjistí pracovník vydávající nové osvědčení z popsaného osvědčení a dále z evidenční karty řidiče případně ze spisu řidiče. V případě nesouladu v zápisech provedených v předloženém popsaném osvědčení a ve spisovém materiálu řidiče bude nutné požadovat doplnění podkladů žadatelem. Upozorňujeme, že podání žádosti o vydání osvědčení výměnou za popsané je třeba považovat za podání podle zákona č. 71/1967 Sb., o správním řízení (správní řád).

Popsané osvědčení žadatel odevzdá při převzetí nově vydávaného osvědčení. S popsáním osvědčení je dále nakládáno podle skartačního řádu schváleného příslušným úřadem.

V praxi bude docházet k situacím, kdy někteří žadatelé budou požadovat výměnu osvědčení před absolvováním školení s odůvodněním, že účast na školení jim potvrdí do osvědčení autoškola a úspěšné přezkoušení zkušební komisař. V tomto případě příslušný úřad vydá nové osvědčení s vyznačením posledního absolvovaného termínu školení a posledního absolvovaného termínu přezkoušení.

Mohou nastat i situace, kdy žadatel absolvuje školení, a případně i přezkoušení, s popsáním osvědčení, a autoškola ani zkušební komisař záznam do osvědčení nebudou moci provést. V tomto případě příslušný úřad po obdržení stanovených dokladů od autoškoly, a případně i od zkušební komisaře, vydá žadateli nové osvědčení s vyznačenými nově absolvovanými termíny školení a přezkoušení. Bude-li vydáváno nové osvědčení v roce, kdy se řidič podrobuje pouze školení, bude v novém osvědčení vyplněno datum tohoto nového školení a současně i datum posledního úspěšného přezkoušení tak, aby bylo při kontrole zřejmé, kdy se řidič podrobil školení, a kdy přezkoušení z odborné způsobilosti řidiče.

Na dotaz „Co dříve – školení nebo vydání nového osvědčení?“, je nutné pohlížet spíše ve smyslu „Co žádá občan?“.

Žádá-li občan vydání nového osvědčení před absolvováním zdokonalování, případně přezkoušení, lze mu tento průkaz vydat a vyznačí se v něm poslední absolvované termíny školení a přezkoušení. Vyznačení aktuálního školení pro další období, příp. přezkoušení, provede autoškola a zkušební komisař.

Žádá-li občan o vydání nového osvědčení a byl-li již před podáním žádosti proškolen případně přezkoušen, vydá úřad nové osvědčení s vyznačenými aktuálními údaji (samozřejmě poté, co obdrží stanovená potvrzení od autoškoly a zkušební komisaře).

Vydání osvědčení o profesní způsobilosti řidiče náhradou za zaplněné (popsané) není předmětem správního poplatku podle zákona č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích.

JUDr. Pavla Horká
ředitelka odboru
agend řidičů

(Přílohy: vzory vyplnění osvědčení profesní způsobilosti řidiče)

OPIS:

MINISTERSTVO DOPRAVY – odbor agend řidičů
Č.j. 23/2006-160-LEG/1
ze dne 9.března 2006

U S M Ě R N Ě N Í č. 1/2006

pro činnost obecních úřadů obcí s rozšířenou působností při vyřizování žádostí o vydání osvědčení profesní způsobilosti řidiče

Pro určení místní příslušnosti správního orgánu vydávajícího osvědčení profesní způsobilosti řidiče se uplatní následující kritéria:

1. místní příslušnost se určí podle místa bydliště žadatele - § 51 odst. 1 zákona č.247/2000 Sb. (resp. podle pobytu ve smyslu § 11 odst. 1 písm. d) správního řádu),
2. pokud žadatel nemá na území České republiky bydliště (resp. pobyt ve smyslu § 11 odst. 1 písm. d) správního řádu), určuje se s ohledem na § 59 zákona č. 247/2000 Sb.
 1. podle § 11 odst. 1 písm. d) správního řádu - podle posledního známého místa pobytu žadatele na území České republiky,
 2. podle § 11 odst. 1 písm. a) správního řádu – určení místní příslušnosti správního orgánu podle místa činnosti žadatele; v případě, že fyzická osoba vykonává svou činnost na více místech na území ČR, místně příslušnými jsou všechny správní orgány, v jejichž správním obvodu fyzická osoba vykonává příslušnou činnost.

Odůvodnění:

Zákon 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“), v ustanovení § 53 jednoznačně upravuje věcnou příslušnost správních úřadů k výkonu státní správy podle tohoto zákona, a to vymezením působnosti obecních úřadů obcí s rozšířenou působností, krajských úřadů a ministerstva. Podle § 59a zákona působnosti stanovené obecním úřadům obcí s rozšířenou působností a krajským úřadům jsou výkonem přenesené působnosti. Jak je stanoveno v § 59 zákona, v řízení ve věcech upravených tímto zákonem se postupuje podle správního řádu. Vzhledem k účinnosti zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, od 1.ledna 2006 musí být do postupu příslušných správních orgánů v nových řízeních vedených ve věcech upravených zákonem promítnuta procesní pravidla tohoto správního řádu.

Zatímco věcná příslušnost správních orgánů ve smyslu § 10 správního řádu k jednání a rozhodování o vydávání osvědčení profesní způsobilosti řidiče (dále jen „osvědčení“) je určena v § 53 odst. 2 písm. d) zákona, ve srovnání s § 11 správního řádu, který stanovuje specifická kritéria pro určování místní příslušnosti správního orgánu, v zákoně taková kritéria chybí. V § 51 odst. 1 zákona je stanoveno jediné materiální kritérium místně příslušného správního orgánu pro vydání osvědčení, a to **bydliště řidiče**, bez rozlišovací úrovně formalizovaných pobytů fyzických osob a případů, kdy fyzické osoby nemají na území České republiky žádný formalizovaný pobyt.

Aplikace ustanovení § 51 odst. 1 zákona u občanů a cizinců, kteří mají na území České republiky trvalý či jinak formalizovaný pobyt, není problematická. Vzhledem ke zvyšujícímu se počtu cizinců, kteří vykonávají činnost řidičů podle § 48 odst. 1 zákona, ale nemají pobyt na území České republiky, je nanejvýš aktuální při určování místní příslušnosti správních orgánů k vyřizování jejich žádostí o vydání osvědčení aplikovat principy stanovené v § 11 správního řádu, a to v souladu se zásadou subsidiarity této procesní normy, jak je zakotvena v již výše citovaném § 59 zákona.

Místní příslušnost správních orgánů k vydání osvědčení ve smyslu § 51 odst. 1 zákona je **podle § 11 odst. 1 písm. d) správního řádu určena místem trvalého pobytu fyzické osoby**, popřípadě místem pobytu na území České republiky podle druhu pobytu cizince (dále jen „místem trvalého pobytu“).

Podle téhož ustanovení § 11 odst. 1 písm. d) správního řádu se určuje místní příslušnost správního orgánu ve věci vydání osvědčení fyzické osobě, která nemá místo trvalého pobytu na území České republiky, a to **podle posledního známého místa jejího pobytu na území České republiky**.

Jestliže nelze výše uvedené postupy uplatnit, místní příslušnost správního orgánu je třeba určit následujícími způsoby:

1. Pokud lze jednoznačně určit, kde taková fyzická osoba bez trvalého pobytu na území ČR vykonává svou činnost spojenou s provozem na pozemních komunikacích, např. místem doručení zboží je konkrétní místo a fyzická osoba vykonává svou činnost právě a pouze ve vztahu k tomuto místu, pak vydá osvědčení ten správní orgán, v jehož správním obvodu se takové místo výkonu činnosti nachází. **Jedná se o uplatnění § 11 odst. 1 písm. a) správního řádu – určení místní příslušnosti správního orgánu podle místa činnosti.**
2. V případě, že fyzická osoba vykonává svou činnost na více místech na území ČR, místně příslušnými jsou všechny správní orgány, v jejichž správním obvodu fyzická osoba vykonává příslušnou činnost. Pokud by tedy řidič, který pro výkon činnosti podle § 48 odst. 1 zákona musí být držitelem osvědčení, například dovážel pravidelně zboží do deseti měst na území ČR, pak k vydání osvědčení budou místně příslušná všechna tato města. V takovém případě se postupuje podle **§ 11 odst. 2 správního řádu**: Je-li místně příslušných více správních orgánů, provede řízení ten z nich, u něhož jako prvního byla žádost o vydání osvědčení podána.
3. Ve sporných případech je třeba rovněž postupovat podle **§ 11 odst. 2 správního řádu**: V ostatních případech (případech, jejichž výskyt nelze ani v tomto obecném vymezení předvídat) nebo nelze-li podmínky místní příslušnosti určit, je k určení místní příslušnosti oprávněn nejbližše společně nadřízený správní orgán, tj. krajský úřad, pokud všechny správní orgány spadají do jeho správního obvodu, anebo ministerstvo dopravy, jestliže se tyto správní orgány nacházejí v různých krajích.
4. Ve smyslu základních zásad činnosti správních orgánů stanovených správním řádem je třeba zdůraznit zejména zásadu stanovenou v § 4 odst. 4 – povinnost správních orgánů umožnit dotčeným osobám uplatňovat jejich práva a oprávněné zájmy, a zásadu stanovenou v § 8 odst. 2, která zavazuje správní orgány ke vzájemné spolupráci v zájmu dobré správy. Tyto zásady je třeba promítnout do přístupu k žádostem o vydání

osvědčení, a to ve smyslu **§ 131 odst. 5 správního řádu** postupováním věci na požádání nebo se souhlasem žadatele tomu příslušnému správnímu orgánu, v jehož územním obvodu se žadatel, byť bez trvalého pobytu, zdržuje.

Řízení o žádosti ve věci vydání osvědčení je podle § 44 odst. 1 správního řádu zahájeno dnem, kdy žádost došla věcně a místně příslušnému správnímu orgánu. Na řízení o žádosti se vztahují pravidla stanovená v hlavě VI správního řádu pro průběh řízení v prvním stupni, včetně lhůt pro vydání rozhodnutí. Při vydání osvědčení žadateli podle § 53 odst. 2 písm. d) na základě splnění podmínek uložených podle § 51 odst. 1 zákona správní orgán postupuje podle pravidel stanovených v § 151 správního řádu pro vydání dokladu – místo písemného vyhotovení rozhodnutí vydá osvědčení (s náležitostmi stanovenými v § 51 odst. 2 zákona) a ve spisu provede příslušné záznamy.

V Praze dne 9.března 2006

JUDr. Pavla Horká, ředitelka odboru agend řídičů
v z. JUDr. Jan Kněžínek v.r., zástupce ředitelky odboru

www.mdcz.cz

ZIMNÍ PNEUMATIKY V EVROPĚ

Pneumatiky s hroty a sněhové řetězy

Ve všech evropských státech je hloubka vzorku pneumatik u osobních automobilů předepsána na 1,6 mm, v některých zemích je pak předepsána i minimální hloubka vzorku u zimních pneumatik, která zpravidla bývá vyšší. V řadě zemí je povoleno za určitých podmínek používat pneumatiky s hroty, používání řetězů pak bývá vyznačeno příslušnou dopravní značkou. Zimní pneumatiky v některých státech jsou v příslušném období povinné. Předpisy jednotlivých zemí upravují jejich používání následovně:

BELGIE

Pneumatiky s **hroty je možné používat** od 1. listopadu do 31. března, a to pouze pro vozidla s maximální hmotností do 3,5 t, dále pak pro mikrobusy a autobusy. Pokud jsou pneumatiky s hroty použity, musí být na všech kolech. Vozidlo s pneumatikami s hroty má omezenou rychlost na normálních silnicích na 60 km/h, na dálnicích a vícepruhových silnicích na 90 km/h. Tato vozidla musí být vzadu označena bílou nálepkou (o průměru 21 cm) s červeným reflektujícím lemem a nápisem „60“. Sněhové řetězy mohou být použity, pokud je vozovka pokryta sněhem.

BĚLORUSKO

Pneumatiky s **hroty jsou povolené**, ale vozidlo musí být vzadu označeno, aby řidič vozidla jedoucí za ním mohl přizpůsobit jízdu a bezpečnou vzdálenost.

BULHARSKO

Použití pneumatik s **hroty je zakázáno**. Minimální hloubka vzorku je 1,6 mm. Sněhové řetězy jsou povoleny pouze v případě potřeby, v některých případech podle stavu silnice mohou být povinné.

CHORVATSKO

Používání pneumatik s **hroty není dovoleno**. Zimní pneumatiky musí mít hloubku vzorku nejméně 4 mm. V zimě (asi od 1. 11. do 30. 4. podle počasí) musí mít řidič sněhové řetězy ve výbavě vozidla a v případě potřeby je použít, pokud nemá zimní pneumatiky. Ve výbavě vozidla v tomto období musí mít i malou lopatku na odhazování sněhu. V případě, že v zimě není vozidlo správně vybaveno, nesmí pokračovat v jízdě a řidič riskuje pokutu. V některých regionech (např. Lika, Gorski Kotar) jsou řetězy povinné bez ohledu na typ pneumatik.

DÁNSKO

Pneumatiky s **hroty mohou být použity** od 1. října do 15. dubna. Použití těchto pneumatik je možné pouze na všech kolech současně. Pro vozidla s pneumatikami s hroty neplatí žádné speciální rychlostní omezení.

ČESKÁ REPUBLIKA

Není dovoleno používání pneumatik s protiskluzovými hroty, s výjimkou vozidel záchranné služby. Tento zákaz platí i pro vozidla v mezinárodním provozu (vyhláška č. 341/2002 Sb., §

21 odst. 11 a 12). Sněhové řetězy se smí použít jen v případě, že je vozovka pokryta dostatečnou sněhovou nebo ledovou vrstvou (§ 19 odst. 2 písm.c) zákona č. 13/1997 Sb), při omezené rychlosti do 50 km/h (§ 18 odst. 8 zákona č.361/2000 Sb.).

ESTONSKO

Používání **zimních pneumatik je povinné** od 1. prosince do 29.února. Minimální hloubka vzorku je 3 mm.

FINSKO

Pneumatiky s **hroty mohou být používány** od 1. listopadu do první neděle po velikonocích, a to v celém Finsku. Pokud jsou použity, musí být namontovány na všech kolech. Není určena speciální maximální rychlost. Pro pneumatiky je minimální hloubka vzorku stanovena u zimních pneumatik na 3 mm u letních na 1,6 mm. V období od 1. prosince do 29. února jsou **zimní pneumatiky povinné**. Sněhové řetězy se používají, pokud to vyžadují místní podmínky, povrch vozovek nesmí být jimi poškozen.

FRANCIE

Používání pneumatik s **hroty je povoleno** od 11. listopadu do poslední neděle v březnu, a to na všech silnicích, pokud celková váha vozidla nepřekročí 3,5 tuny. Rychlost je omezena na 90 km/h. Doba používání může být podle meteorologických podmínek posunuta. Sněhové řetězy se používají podle dopravního značení.

IRSKO

V Irsku nejsou žádné regulace pokud jde o používání pneumatik s hroty a používání sněhových řetězů.

ISLAND

Používání pneumatik s **hroty je povoleno** od 31. října do 15. dubna. V případě potřeby mohou být použity sněhové řetězy.

ITÁLIE

Používání pneumatik s **hroty je povoleno** u vozidel s hmotností do 3,5 tuny v době od 15. listopadu do 15. března. Tato vozidla nesmí překročit rychlost na dálnicích 120 km/h, na ostatních silnicích 90 km/h a musí být vybavena zástěrkami na zadních kolech. Používání **zimních pneumatik** v celém zimním období **je doporučeno**, v některých oblastech je jejich používání povinné nebo používání sněhových řetězů (např. oblast Val d'Aosta od 15. 10 do 15. 4.).

LITVA

Zimní pneumatiky jsou povinné od 1. listopadu do 1. dubna. V tomto období se mohou používat pneumatiky s **hroty**.

LOTYŠSKO

Zimní pneumatiky jsou povinné od 1. prosince do 1. března. Pneumatiky s **hroty** jsou zakázány od 1. května do 1. října. Nejsou stanoveny žádné zvláštní rychlostní limity pro vozidla s pneumatikami s hroty.

LUCEMBURSKO

Motorová vozidla do 3,5 tuny a autobusy nebo autokary **mohou** používat pneumatiky s **hroty**. Mohou být používány od 1. prosince do 31. března, mimo toto období i tam, kde je sníh nebo

námraza. Musí být vždy na všech kolech. Maximální rychlost pro tato vozidla je 90 km/h na dálnicích a 60 km/h na ostatních silnicích. Na zadní části vozu musí být tento limit vyznačen označením s číslicí „60“ v černé barvě na bílém podkladu (průměr označení minimálně 21 cm). V případě sněhu nebo ledu mohou být použity sněhové řetězy.

MAĎARSKO

Používání pneumatik s **hroty je zakázáno**. Sněhové řetězy mohou být použity pouze na sněhem pokryté vozovce a při jejich použití je maximální rychlost vozidla 50 km/hod.

MAKEDONIE

Používání pneumatik s **hroty je zakázáno**. Od 15. listopadu do 15. března musí být vozidla vybavena zimním vybavením:

- ✚ radiální pneumatiky na všech kolech nebo zimní na řídicích kolech,
- ✚ zimní pneumatiky musí mít hloubku vzorku alespoň 4 mm,
- ✚ pokud jsou všechny pneumatiky letní, musí být ve výbavě vozidla sněhové řetězy a tyto v případě potřeby použít,
- ✚ autobusy a nákladní automobily musí mít ve výbavě lopatu.

NĚMECKO

Pneumatiky s **hroty nejsou povoleny** (pouze v 15ti kilometrové zóně v blízkosti hranic s Rakouskem – ale ne na dálnici). Sněhové řetězy mohou být použity s omezenou rychlostí maximálně 50 km/hod.

NIZOZEMSKO

Používání pneumatik s **hroty je zakázáno**. Pneumatiky se sněhovými řetězy jsou povoleny.

NORSKO

Pneumatiky s **hroty mohou užívat** vozidla od 1. listopadu do první neděle po velikonocích. Výjimky jsou na severu země, kde je mohou používat již od 15. října do 1. dubna. V případě jejich použití musí být na všech kolech. Je omezen počet hrotů (od 90 do 150), rychlost však není omezena.

V Oslu je povinnost za auta vybavená pneumatikami s hroty platit poplatek formou nálepky, jehož výše je 30 NOK na den, 400 NOK na měsíc nebo 1200 NOK na jeden rok. Pokuta za nezaplacení poplatku je 750 NOK. **Do povinné výbavy vozidla patří sněhové řetězy** po celou zimu, bez ohledu na počasí.

POLSKO

Pneumatiky s **hroty jsou zakázány**, sněhové řetězy smí být používány pouze na silnicích pokrytých sněhem.

PORTUGALSKO

Pneumatiky s **hroty jsou zakázány**, sněhové řetězy mohou být, je-li to nezbytné, používány.

RAKOUSKO

Používání pneumatik s **hroty je povoleno** od 15. listopadu do prvního pondělí po Velikonočním pondělí. V zimě mohou příslušné orgány nařídit používání sněhových řetězů. Osobní vozidla s použitím zimní výbavy (sněhové řetězy, pneumatiky s hroty) mají nejvyšší povolenou rychlost na silnicích 80 km/h, na dálnicích 100 km/h. Odpovídající etiketa musí být vylepena na zadním skle automobilu. Pro vozidla se sněhovými řetězy je doporučena nejvyšší rychlost 40 km/hod.

RUMUNSKO

Používání pneumatik s **hroty je zakázáno**. Sněhové řetězy jsou doporučovány pro cesty do hor.

RUSKO

Používání sněhových řetězů je doporučeno na Urale.

SLOVENSKO

Používání pneumatik s **hroty je zakázáno**. Toto opatření se týká i zahraničních vozidel. Sněhové řetězy mohou být použity pouze tehdy, je-li dostatečně vysoká sněhová vrstva, aby nedošlo k poškození povrchu vozovky. **Zimní pneumatiky jsou doporučené**.

SLOVINSKO

Používání pneumatik s **hroty je zakázáno**. V roce 1999 vstoupil v platnost nový silniční zákon, který mj. se týká i zimního vybavení motorových vozidel a vztahuje se i na vozidla registrovaná v zahraničí. Podle tohoto zákona musí mít motorová vozidla od 15. listopadu do 15. března (mimo toto období při zimních jízdních podmínkách) **povinné zimní vybavení**. Toto vybavení znamená mít na všech kolech zimní pneumatiky, nebo letní pneumatiky a pak mít s sebou sněhové řetězy. V obou případech musí být minimální hloubka vzorku pneumatiky 3 mm.

SRBSKO a ČERNÁ HORA

Používání pneumatik s **hroty je zakázáno**. V zimě, pokud to počasí vyžaduje, musí být vozidla vybavena:

- ✚ radiálními pneumatikami na všech kolech nebo sněhovými řetězy,
- ✚ zimními pneumatikami na poháněných kolech, s minimální hloubkou vzorku těchto pneumatik 4 mm,
- ✚ autobusy a nákladní automobily musí být vybaveny lopatou.

TURECKO

Používání pneumatik s **hroty je zakázáno**.

UKRAJINA

Používání pneumatik s **hroty je zakázáno**. Sněhové řetězy jsou doporučovány pro cesty do hor.

VELKÁ BRITÁNIE a SEVERNÍ IRSKO

Neuplatňují se žádné regulace.

ŠPANĚLSKO

Hroty pneumatik nesmí být delší než 2 mm, jinak neplatí žádná omezení.

ŠVÉDSKO

Pneumatiky s **hroty se mohou používat** v období od 1. října do 30. března. **Zimní pneumatiky jsou povinné** od 1. prosince do 31. března. Pokud to vyžaduje počasí, je třeba použít sněhové řetězy. Minimální doporučená hloubka vzorku pneumatik je 3 mm.

ŠVÝCARSKO

Pneumatiky s **hroty mohou být používány** od 1. listopadu do 30. dubna. Zákaz používání je však na dálnicích a některých státních silnicích. Maximální rychlost s těmito pneumatikami je 80 km/h. Na zadní části vozidla musí být označení této maximální rychlosti (průměr označení nejméně 150 mm a číslice „80“ černá na bílém pozadí). Sněhové řetězy jsou povinné v místech, kde je to vyznačeno dopravní značkou a musí být nejméně na dvou kolech.

ŘECKO

Pneumatiky musí mít minimální hloubku vzorku 1,6 mm. Pokud jde o sněhové řetězy nebo pneumatiky s hroty, v Řecku neplatí žádné zvláštní regulace, sněhové řetězy však mohou být použity, je-li vozovka pokryta sněhem nebo ledem.

(Zpracováno podle Infoservisu BESIP)

V týdeníku **Veřejná správa** číslo 3/2006 byla zveřejněna odpověď pracovnice Ministerstva práce a sociálních věcí – správa služeb zaměstnanosti – odbor metodiky a správního řízení na dotaz:

Má zaměstnavatel povinnost nahlašovat úřadu práce volná pracovní místa?

Zaměstnavatel je povinen do deseti kalendářních dnů oznámit příslušnému úřadu práce volná pracovní místa a jejich charakteristiku a neprodleně nejpozději do deseti kalendářních dnů oznámit obsazení těchto míst. Lhůta pro oznámení počíná běžet dnem následujícím po vytvoření, uvolnění nebo obsazení pracovního místa. Příslušným úřadem práce je ten úřad práce, v jehož územním obvodu má být nebo bylo zaměstnání vykonáváno.

Úřad práce se souhlasem zaměstnavatele volná pracovní místa zveřejňuje, včetně zveřejnění v elektronických médiích. Úřad práce nenabízí a nezveřejňuje nabídky zaměstnání, které jsou diskriminačního charakteru nebo jsou v rozporu s pracovněprávními a jinými právními předpisy nebo odporují dobrým mravům. Úřad práce rovněž není povinen nabízet a zveřejňovat nabídky volných pracovních míst u zaměstnavatele, který opakovaně a prokazatelně porušuje povinnosti vyplývající z pracovněprávních a mzdových předpisů. Zaměstnavatel je povinen informovat úřad práce o volných pracovních místech vhodných pro osoby se zdravotním postižením.

Na vyžádání úřadu práce je zaměstnavatel povinen vybrat z hlášených volných pracovních míst místa vhodná pro uchazeče o zaměstnání, kterým úřad práce věnuje zvýšenou péči při zprostředkování zaměstnání. Jde např. o osoby do 25 let věku, absolventy vysokých škol do třiceti let věku, osoby pečující o dítě do patnácti let věku, osoby starší padesáti let věku, osoby, které jsou vedeny v evidenci o zaměstnání déle jak šest měsíců apod.

Od 1. ledna 2006 se fyzická osoba dopustí přestupku tím, že jako zaměstnavatel neplní oznamovací povinnosti podle zákona o zaměstnanosti. Právnícká osoba se dopustí správního deliktu tím, že jako zaměstnavatel neplní oznamovací povinnosti podle zákona o zaměstnanosti. Úřad práce může zaměstnavateli, který se dopustí takového přestupku nebo správního deliktu uložit pokutu až do výše 500 tisíc korun.

Odpověď vychází ze zákona o zaměstnanosti č. 435/2004 Sb., a to §§ 3, 7, 33-38, 80, 139, 140 a zákoníku práce §§ 8, 8a a 11.

(redakčně upraveno ve zkráceném znění)