

METODICKÝ ZPRAVODAJ AUTOŠKOL

číslo 58/2006

OBSAH:

- | | |
|--|---------|
| ➤ Informace o nehodovosti v ČR za období leden až listopad 2006 | str. 2 |
| ➤ Informace – stanoviska MD | str. 7 |
| ➤ Seznam zákonů, vyhlášek a předpisů... | str. 20 |
| ➤ Zákon č. 80/2006 Sb. (změna zákona č. 13/1997Sb., o pozemních komunikacích – komentované znění) | str. 22 |
| ➤ Nařízení vlády č. 484/2006 Sb. (dálniční poplatky a mýtné) | str. 29 |
| ➤ Vyhláška č. 507/2006 Sb. (doplnění vyhlášky č. 30/2001 Sb.) | str. 32 |
| ➤ Zákon č. 264/2006 Sb. (změna zákona č. 361/2000Sb.) | str. 36 |
| ➤ Vyhláška č. 522/2006 Sb., (o státním odbor.dozoru v sil.dopravě) | str. 37 |
| ➤ Vyhláška č. 527/2006 Sb. (zpoplatnění komunikací a změna vyhlášky č. 104/1997 Sb. kterou se provádí zákon č. 13/1997 Sb.) | str. 39 |
| ➤ Mezinárodní silniční doprava – aktuality | str. 43 |

Pro potřeby autoškol jako učební a organizační 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 31 04 68

E-mail: vegricht@volny.cz

IČ: 13739051

Vychází čtvrtletně.

Bez jazykové úpravy.

PROSINEC 2006.

I N F O R M A C E

o nehodovosti na pozemních komunikacích v ČR za období leden až listopad 2006.

Leden až listopad 2006	Rozdíl – stejné období roku 2005
POČET NEHOD 173.049	snížení o 7.468 nehod = 4,1 %
USMRCENO 879	snížení o 149 osob = 14,5%
TĚŽCE ZRANĚNO 3.647	snížení o 478 osob = 11,6%
LEHCE ZRANĚNO 22.177	snížení o 3.786 osob = 14,6%
HMOTNÁ ŠKODA (odhad) 8,437 mld.Kč	snížení o 428,1 mil.Kč = 4,8 %

Od roku 1990 je za jedenáct měsíců počet:

- nehod devátý nejnižší
- usmrčených úplně nejnižší
- těžce zraněných rovněž nejnižší
- lehce zraněných třetí nejnižší

Přehled viníků a zavinění nehod.

Viník, zavinění nehody Leden až listopad 2006	Počet nehod	Rozdíl nehod	Index rok 2005=100%	Počet usmrčených	Rozdíl usmrčených
Řidičem motorového vozidla	160.201	- 6.603	96,0	785	- 140
Řidičem nemotor. vozidla	2.387	- 359	86,9	42	- 7
Chodcem	1.356	- 138	90,8	38	- 9
Jiným účastníkem	245	+ 10	104,3	0	0
Závadou komunikace	887	+ 346	164,0	0	0
Technickou závadou vozidla	1.196	- 111	91,5	1	0
Lesní, domácí zvěří	6.150	- 717	89,6	0	0
Jiné zavinění	627	+ 104	119,9	13	+ 7

Řidiči motorových vozidel podle druhů vozidel:

Druh vozidla	Počet nehod	Rozdíl	Rozdíl v %	Počet usmrčených	Rozdíl	Rozdíl v %
Malý motocykl	404	- 65	- 13,9%	5	- 7	- 58,3%
Motocykl	1.799	- 116	- 6,1%	74	+ 10	+ 15,6%
Osobní automobil	108.777	-9.453	- 8,0%	547	- 130	- 19,2%
Nákladní automobil	29.137	+1.812	+ 6,6%	115	- 8	- 6,5%
Autobus	2.134	+ 221	+ 11,6%	16	+ 7	+77,8%
Traktor	753	+ 36	+ 5,0%	2	- 3	- 60,0%

Z celkového počtu nehod bylo **16.424 nehod**, **kdy viník z místa nehody ujel**, (tj. více jak 10% z celkového počtu nehod řidičů vozidel a počet těchto nehod je o **986 nehod vyšší**). Při těchto nehodách bylo **usmrceno 21 osob** (o 10 osob méně než ve stejném období roku 2005), a dalších **850 osob bylo zraněno** (o 59 osob méně).

Hlavní příčiny nehod řidičů motorových vozidel:

Hlavní příčina nehody	Počet nehod	tj. %	Počet usmrcených	tj. %	Rozdíl usmrcených
Nepřiměřená rychlost	23.320	14,6	385	49,0	- 54
Nesprávné předjíždění	3.473	2,2	33	4,9	- 34
Nedání přednosti	28.727	17,9	100	12,7	- 29
Nesprávný způsob jízdy	104.681	65,3	267	34,0	- 23

Oproti stejnému období loňského roku je počet nehod nižší u všech hlavních příčin. Největší absolutní snížení je v kategorii nepřiměřená rychlost jízdy o 3.099 nehod (o 11,7%) a u nesprávného předjíždění o 13,4 %.

Počet usmrcených v porovnání s loňským obdobím byl **nižší** u všech hlavních příčin, U nesprávného předjíždění o 50,7 %, u nedání přednosti v jízdě o 22,5 %, u nepřiměřené rychlosti jízdy o 12,3 % a u nesprávného způsobu jízdy o 7,9 %.

Z hlediska **nejčtenějších příčin nehod** řidičů motorových vozidel byla v hodnoceném období označena příčina nehody s počtem nehod:

- řidič se plně nevěnoval řízení vozidla 31.624 nehod
- nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem 27.710 nehod
- nesprávné otáčení nebo couvání 17.900 nehod
- nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky 12.848 nehod
- nedání přednosti upravené dopravní značkou 9.203 nehod
- nezvládnutí řízení vozidla 8.768 nehod atd.

Z nejtragičtějších příčin nehod řidičů motorových vozidel za hodnocené období byla označena jako příčina s počtem usmrcených osob:

- nepřizpůsobení rychlosti dopravně techn. stavu vozovky 143 osob
- vjetí do protisměru 94 osob
- nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky 88 osob
- řidič se nevěnoval plně řízení vozidla 84 osob
- nepřizpůsobení rychlosti vlastnostem vozidla a nákladu 59 osob
- nezvládnutí řízení vozidla 30 osob atd.

Při **678 nehodách** zaviněných řidiči motorových vozidel, kdy nebylo umožněno chodci nerušené a bezpečné přejítí vozovky přecházejícímu po vyznačeném přechodu pro chodce byla za období leden až listopad letošního roku **usmrceno 16 chodců, 155 chodců bylo těžce zraněno a 531 chodců bylo zraněno lehce**. Pouze 14 chodců zůstalo při těchto nehodách nezraněno.

Pod vlivem alkoholu bylo zaviněno celkem **6.092 nehod** (tj. 3,7% z celkového počtu nehod), při kterých bylo 40 osob usmrceno a 2.558 osob zraněno. Oproti stejnému období loňského roku je počet nehod **nižší** o 1.479 (o 19,5%) a počet usmrcených je rovněž nižší o 18 osob (o 31 %) a počet zraněných je nižší o 758 osob (o 23 %). Podíl počtu usmrcených osob při těchto nehodách představuje 4,6 % z celkového počtu usmrcených osob při dopravních nehodách.

Místa nehod:

Místo nehody	Počet nehod	Počet usmrcených	Počet těžce zraněných	Počet lehce zraněných	Hmotná škoda v mil. Kč
V OBCI Index rok 2005=100%	127.485 96,6	340 89,5	1.889 87,5	12.915 84,2	5,086,51 94,2
MIMO OBEČ Index rok 2005 = 100%	45.564 93,9	539 83,2	1.758 89,5	9.262 87,2	3,351,37 96,8
z toho DÁLNIČE Index rok 2005 = 100%	4.524 102,5	28 80,0	98 77,8	484 94,2	574,06 103,5

V obci je nižší - počet nehod o 4.493, počet usmrcených o 40 osob, počet těžce zraněných o 271 osob, počet lehce zraněných o 2.430 osob a odhad hmotných škod o 315,5 mil. Kč.

Mimo obec je nižší- počet nehod o 2.975, počet usmrcených o 109 osob, počet těžce zraněných o 207 osob, počet lehce zraněných o 1.356 osob a odhad hmotných škod o 335,1 mil. Kč.

Na dálnici je vyšší – počet nehod o 112 a odhad hmotných škod o 19,2 mil. Kč;
je nižší - počet usmrcených o 7 osob, počet těžce zraněných o 28 osob a počet lehce zraněných o 30 osob.

Nehody podle druhu komunikace:

Druh komunikace	Počet nehod	Rozdíl nehod	Počet usmrcených	Rozdíl usmrcených
Dálnice	4.524	+ 112	28	- 7
Silnice I.třídy	30.167	- 1.752	345	- 51
Silnice II.třídy	24.107	- 1.968	197	- 39
Silnice III.třídy	18.025	- 1.544	145	- 34
Komunikace sledovaná	32.566	- 1.020	83	- 10
Komunikace místní	48.060	+2.152	66	- 3
Účelová komunikace	15.600	- 3.448	15	- 5

Nehody a usmrcení podle dnů v týdnu:

Den v týdnu	Počet nehod	Rozdíl nehod	Počet usmrcených	Rozdíl usmrcených
Pondělí	27.417	- 2.481	100	- 55
Úterý	26.832	+ 563	117	- 13
Středa	27.424	- 263	125	+ 15
Čtvrtek	27.273	- 453	101	- 4
Pátek	30.237	- 978	152	- 24
Sobota	18.507	- 2.507	157	- 22
Neděle	15.359	- 1.349	127	- 46

Nejvíce **usmrcených** osob připadá na **sobotní nehody, při kterých bylo již letos usmrceno 157 osob**, vysoký je počet usmrcených při pátečních a nedělních nehodách. V porovnání se stejným obdobím loňského roku je počet usmrcených vyšší pouze u středních nehod o 13,6%, naproti tomu snížení je u pondělních nehod o 35,5 %.

Z celkového počtu **879 usmrcených** osob bylo:

- | | |
|---|-------------------|
| ➤ 316 řidičů osobních automobilů | snížení o 43 osob |
| ➤ 170 spolujezdců v osobním automobilu | snížení o 31 osob |
| ➤ 154 chodců | snížení o 59 osob |
| ➤ 90 řidičů motocyklů | zvýšení o 3 osoby |
| ➤ 79 cyklistů | snížení o 8 osob |
| ➤ 31 řidičů nákladních automobilů | snížení o 6 osob |
| ➤ 9 spolujezdců v nákladních automobilech | snížení o 4 osoby |
| ➤ 8 spolujezdců na motocyklu | |
| ➤ 7 cestujících v autobusu | zvýšení o 7 osob |
| ➤ 4 řidiči traktoru | |
| ➤ 3 řidiči malého motocyklu | snížení o 6 osob |
| ➤ 3 řidiči mopedu | snížení o 4 osoby |
| ➤ 3 řidiči autobusu | zvýšení o 3 osoby |
| ➤ 1 řidič pojízdného pracovního stroje | zvýšení o 1 osobu |
| ➤ 1 spolujezdec na malém motocyklu | zvýšení o 1 osobu |

Z celkového počtu usmrcených osob při nehodách v silničním provozu bylo **27 dětí** (o 11 dětí méně než ve stejném období roku 2005), z toho bylo:

- **8 dětí - chodců** (o 3 děti méně)
- **5 dětí - cyklistů** (o 1 dítě více) – z toho **4 děti neměly přilbu**
- **12 dětských spolujezdců** v osobních automobilech (o 8 dětí méně), přitom 5 dětí spolujezdců v osobních automobilech „nepoužilo“ zádržný systém
- **1 dítě jako spolujezdec na motocyklu** – bez ochranné přilby (o 1 dítě méně)
- **1 dítě jako cestující v autobusu.**

Nehodovost a její následky v měsíci listopadu 2006 a porovnání se stejným měsícem v roce 2005.

Měsíc a rok:	Počet nehod	Usmrceno	Těžce zraněno	Lehce zraněno	Počet nehod pod vlivem alkoholu
Listopad rok 2005	17.693	110	271	2.011	609
Listopad rok 2006	15.517	99	313	1.949	553
Rozdíl	- 2.176	- 11	+ 42	- 62	- 56
rozdíl v %	- 12,3 %	- 10,0 %	+ 15,5%	- 3,1 %	- 9,2%

Nehodovost a její následky za období červenec až listopad 2006 a porovnání se stejným obdobím roku 2005.

Období a rok:	Počet nehod	Usmrceno	Těžce zraněno	Lehce zraněno	Počet nehod pod vlivem alkoholu
Červenec až listopad 2005	83.952	560	2.039	12.766	3.739
Červenec až listopad 2006	70.467	446	1.702	10.651	2.794
Rozdíl	- 13.485	- 114	- 337	- 2.115	- 945
rozdíl v %	- 16,1 %	- 20,4 %	- 16,5 %	- 16,6 %	- 25,3 %

Porovnání počtu usmrcených osob za červenec až listopad a porovnání s pětiletými průměry:

měsíc	Usmrceno rok 2006	Usmrceno průměr za 5 let	Rozdíl osob	Rozdíl v %
Červenec	73	127	- 54	- 42,3 %
Srpen	79	124	- 45	- 36,5 %
Září	94	114	- 20	- 17,4 %
Říjen	101	123	- 22	- 17,9 %
Listopad	99	113	- 14	- 12,4 %
CELKEM	446	601	- 155	- 25,8 %

Za prvních pět měsíců bodového systému se počet nehod snížil o více jak 16 %, počet usmrcených je nižší o více jak 20 % a počty zraněných jsou nižší cca o 17 %, výrazně nižší jsou i počty nehod zaviněných pod vlivem alkoholu o více jak 25 %.

(Zdroj: zpracováno podle statistiky Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR)

I N F O R M A C E

Stanovisko Ministerstva dopravy k některým dotazům, týkajících se dopravně správních agend, výcviku a školení řidičů.

Dotaz: Výcvikové vozidlo – motocykl, jeho technické provedení
Odpověď: Čj.: 58/2006-160-AS/2

Odbor agend řidičů ministerstva dopravy obdržel Váš dotaz týkající se § 9 zákona č. 247/2000 Sb., konkrétně provedení motocyklu určeného pro výcvik řidičů.

Zákon č. 247/2000 Sb., v § 9 odstavec 1 písm. b) uvádí (cituji):

V autoškole lze při výuce a výcviku k získání řidičského oprávnění provozovat výcvikové vozidlo,

b) které je vybaveno dvojm řízením schváleného provedení podle zvláštního právního předpisu²⁾ umožňujícím ovládání spojky a provozní brzdy vozidla, popřípadě akcelerátoru; u vozidla s automatickou převodovkou postačí dvojm řízení pro ovládání provozní brzdy vozidla; jedná-li se o traktor, musí být v jeho kabině navíc umístěno další sedadlo pro učitele výcviku, jehož umístění a provedení musí být schváleno podle zvláštního právního předpisu,²⁾ jedná-li se o motocykl, musí být kromě dvojm řízení umožňujícího ovládání spojky a provozní brzdy vybaven dvojm řízením schváleného provedení podle zvláštního právního předpisu,²⁾ nebo elektronickým řízením umožňujícím komunikaci učitele s žákem a ovládání zapalování motocyklu.

2) 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.

Z uvedené citace vyplývá, že motocykl určený k výcviku řidičů nemusí být vybaven dvojm řízením, pokud bude vybaven elektronickým řízením umožňujícím komunikaci učitele s žákem a ovládání zapalování motocyklu.

Podle vyjádření pracovníků odboru schvalování vozidel ministerstva dopravy však tento odbor nebyl dosud požádán o schválení takového řízení, což znamená, že v České republice neexistuje společnost, která by měla oprávnění takového řízení na motocykl nainstalovat.

Návrh novely zákona č. 247/2000 Sb. prochází v současné době schvalovacím procesem, zabývá se však pouze přípravou řidičů profesionálů. Vámi uvedená problematika touto novelou řešena není.

Dotaz: Žádost o vyjádření ve věci výcviku tělesně postižené osoby, stanovisko
Odpověď: Čj.: 61/2006-160-AS/2

Odbor agend řidičů obdržel Váš dopis týkající se výuky v autoškole pro Vašeho syna. Po jeho podrobném pročetí a konzultacích s kolegy z odboru schvalování vozidel a předpisů Vám zasíláme následující stanovisko.

Vámi uváděná problematika je řešena zákonem č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, který v § 9 uvádí, (cituji):

„(1) V autoškole lze při výuce a výcviku k získání řidičského oprávnění provozovat výcvikové vozidlo,

a) které svojí konstrukcí a technickým stavem odpovídá požadavkům stanoveným zvláštním právním předpisem,²⁾

b) které je vybaveno dvojitým zařízením schváleného provedení podle zvláštního právního předpisu²⁾ umožňujícím ovládnutí spojky a provozní brzdy vozidla, popřípadě akcelérátoru; u vozidla s automatickou převodovkou postačí dvojitá zařízení pro ovládnutí provozní brzdy vozidla; jedná-li se o traktor, musí být v jeho kabině navíc umístěno další sedadlo pro učitele výcviku, jehož umístění a provedení musí být schváleno podle zvláštního právního předpisu,²⁾ jedná-li se o motocykl, musí být kromě dvojitého zařízení umožňujícího ovládnutí spojky a provozní brzdy vybaveno dvojitým řízením schváleného provedení podle zvláštního právního předpisu,²⁾ nebo elektronickým zařízením umožňujícím komunikaci učitele s žákem a ovládnutí zapalování motocyklu,

c) které je vybaveno doplňkovým vnitřním zrcátkem, pokud je pro daný typ vozidlo předepsáno,

d) které bylo pro účely výuky a výcviku schváleno obecním úřadem obce s rozšířenou působností.

2) 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.

(2) Druhy výcvikových vozidel pro výuku, výcvik a závěrečné zkoušky k získání jednotlivých skupin a podskupin řidičského oprávnění a jejich technické podmínky jsou uvedeny v příloze č.2.

(3) V autoškole lze použít jako výcvikové vozidlo konstrukčně přizpůsobené tělesně postižené osobě, které není výcvikovým vozidlem.“

Vozidlo s automatickou převodovkou nelze obecně považovat za vozidlo, které je konstrukčně přizpůsobeno k použití tělesně postiženou osobou. Konstrukční úprava vozidla pro použití tělesně postiženou osobou však musí korespondovat s charakterem tělesného postižení osoby, která bude vozidlo používat. Ve Vašem případě je tedy možno dovodit, a to i

na základě potvrzení lékařky, že Váš syn může vzhledem ke svému postižení vykonávat autoškolu a dále používat pouze vozidlo vybavené automatickou převodovkou, že vozidlo s automatickou převodovkou je vozidlem konstrukčně přizpůsobeným pro použití tělesně postiženou osobou, u které její postižení koresponduje s technickým provedením vozidla. Na základě této skutečnosti pak lze podle § 9 odst. 3 zákona č. 247/2000 Sb. konstatovat, že vozidlo vybavené automatickou převodovkou lze použít v autoškolě k výcviku Vašeho syna bez druhého řízení, neboť se jedná o vozidlo konstrukčně přizpůsobené pro použití tělesně postiženou osobou a tudíž nemusí být vozidlem výcvikovým.

Pokud se jedná o použití Vašeho vozidla autoškolou k výcviku Vašeho syna, je třeba dotyčnou autoškolu písemně požádat o použití Vašeho vozidla k výcviku Vašeho syna vzhledem k jeho tělesnému postižení. Tato žádost musí být po celou dobu výcviku a zkoušek ve vozidle, stejně jako všechny předepsané doklady k vozidlu.

Dotaz: Na § 87a zákona č. 361/2000 Sb. – výjimka z povinných prohlídek

Odpověď: Čj.: 577/2006-160-OST/2 (www.mdcz.cz)

Povinnost podrobit se dopravně psychologickému vyšetření a neurologickému vyšetření, včetně vyšetření EEG podle § 87a 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, se vztahuje pouze na řidiče, kteří vykonávají příslušnou činnost.

Pokud jde o řidiče, kteří jsou držiteli řídičských oprávnění příslušných skupin, avšak vozidla uvedená v § 87a odst. 1 neřídí, nebo je sice řídí, ale splňují přitom podmínku podle odst. 7, tedy provádí silniční dopravu pouze soukromé povahy, a to nikoli za úplatu, anebo řídí vozidla požární ochrany, povinnost podrobovat se uvedeným vyšetřením se na ně nevztahuje. Po těchto řídičích ani praktičtí lékaři nemohou výsledky uvedených vyšetření požadovat.

Dosáhl-li řidič uvedený v předchozím odstavci 60 let nebo dosáhne-li tohoto věku během nejbližších šesti měsíců, vztahuje se na něj pouze povinnost podrobovat se pravidelným lékařským prohlídkám podle § 87 odst. 3. Doklad o zdravotní způsobilosti, který obsahuje výsledek takové prohlídky je tento řidič povinen podle § 6 odst. 8 písm. e) a odst. 9 uvedeného zákona mít při řízení vždy u sebe a předložit jej na výzvu policistovi ke kontrole.

Dotaz: Dopravní značení – vyhrazené parkoviště s označením O 1

Odpověď: Čj.: 644/2006-160-OST/2 (www.mdcz.cz)

K dopisu, ve kterém požadujete doplnit výklad k užívání dopravních značek č. IP 12 a jejich povinné doplnění vodorovnou dopravní značkou č. V 10f, sdělujeme následující:

V § 12 odst. 1 písm. m) vyhlášky č. 30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, je uvedeno, že svislá dopravní značka č. IP 12, kde je uveden symbol označení č. O 1, označující parkoviště vyhrazené podle zvláštního předpisu, je vždy doplněna vodorovnou dopravní značkou „Vyhrazené parkoviště pro vozidlo přepravující osobu těžce postiženou nebo těžce pohybově postiženou“ (č. V 10f).

Je třeba vycházet z obecného principu, že účinnost dopravní značky nasává zpravidla až za dopravní značkou, ve směru jízdy. V případech, kdy není vyhrazené parkoviště označeno vodorovnou dopravní značkou, nebo není vodorovná dopravní značka z nějakých důvodů viditelná (nadměrné opotřebení, sníh, spadané listí apod.) dopouští se řidič, v případě, že s vozidlem stojí za svislou dopravní značkou (není-li tato značka doplněna dodatkovou tabulkou „Směrová šipka“ č. E 7a nebo č. E 7b), přestupku podle § 22 odst. 1 písm. l) zákona o přestupcích.

Jak vyplývá z § 76 odst. 2 zákona č. 361/2000 Sb., jsou svislé dopravní značky nadřazeny vodorovným dopravním značkám a proto nelze říci, že není-li svislá dopravní značka doplněna vodorovnou dopravní značkou, ztrácí svislá dopravní značka význam.

Dotaz: Řízení vozidla v době zákazu činnosti – absolvování autoškoly
Odpověď: Čj.: 119/2006-160-AS/2

K Vašemu dotazu týkajícímu se osoby, která absolvuje výuku a výcvik v autoškole v době zákazu řízení motorových vozidel, Vám sdělujeme následující stanovisko.

Pokud byl osobě, která je držitelem řidičského oprávnění, soudem nebo příslušným správním orgánem uložen trest nebo sankce zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel, dopouští se tato osoba při řízení vozidla v době zákazu činnosti trestného činu spočívajícího v maření výkonu úředního rozhodnutí podle § 171 písm. c) zákona č. 140/1961 Sb., trestní zákon.

Pokud byl osobě, která není držitelem řidičského oprávnění, soudem nebo příslušným správním orgánem uložen trest nebo sankce zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel, dopouští se tato osoba při řízení vozidla v době zákazu činnosti, trestného činu řízení motorového vozidla bez řidičského oprávnění podle § 180d zákona č. 140/1961 Sb., trestní zákon.

Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem se osoba, která řídí jakékoliv motorové vozidlo a tedy i výcvikové vozidlo autoškoly v době zákazu činnosti spočívajícím v zákazu řízení motorových vozidel, **dopouští trestného činu.** Takto absolvovaná autoškola je **neplatná** a takovéto osobě v žádném případě nelze vydat řidičské oprávnění ani ji jakýmkoliv způsobem přezkoušet! Vydání řidičského oprávnění takovéto osobě by bylo velmi závažným pochybením příslušného úředníka a mohlo by z jeho strany jít rovněž o maření výkonu úředního rozhodnutí.

Dotaz: Sdružený výcvik – provedení zkoušky z odborné způsobilosti-termín
Odpověď: Čj.: 144/2006-160-AS/2 (www.mdcz.cz)

Ministerstvo dopravy, odbor agend řidičů, obdrželo žádost o stanovisko k vydání řidičského průkazu žadateli, který absolvoval sdruženou výuku a výcvik a zkoušku z odborné způsobilosti v případě, kdy žadateli byla ukončena zkouška k získání řidičského oprávnění pouze pro jednu ze skupin, pro kterou absolvoval sdruženou výuku a výcvik, po ukončení

závěrečné zkoušky mu bylo pro tuto skupinu uděleno řidičské oprávnění. Ve zkoušce bylo následně pokračováno pro druhou skupinu řidičského oprávnění v jiném termínu.

Podmínky pro provádění sdružené výuky a výcviku a následné zkoušky z odborné způsobilosti jsou upraveny zákonem č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů. Je-li žadatel přihlášen ke sdruženému výcviku, patří ke specifikům tohoto výcviku sdružení a snížení počtu hodin teoretické přípravy a následné **provádění jediné závěrečné zkoušky z odborné způsobilosti v souladu s § 44 zákona č. 247/2000 Sb.**, skládající se z dílčí zkoušky z předpisů o provozu na pozemních komunikacích a zdravotnické přípravy provedené jedním testem, z dílčí zkoušky z předmětu ovládání a údržba vozidla provedené součtem otázek pro jednotlivé skupiny řidičského oprávnění a z dílčí zkoušky z praktické jízdy prováděné na jednotlivých druzích vozidel. Zkouška z odborné způsobilosti je zahájena testem z předpisů o provozu na pozemních komunikacích a zdravotní přípravy, pořadí dalších zkoušek není zákonem upraveno. Výsledky jednotlivých dílčích zkoušek zapíše zkušební komisař do žádosti o řidičské oprávnění a do protokolu o zkouškách. Po ukončení zkoušky je možné požádat příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností o udělení řidičského oprávnění. **Zkouška musí být ukončena jednotně pro všechny skupiny sdruženého výcviku, nelze ukončit zkoušku pouze pro některou ze skupin a následně ve zkoušce pokračovat pro další skupinu právě proto, že se jedná o zkoušku následující po sdruženém výcviku prováděnou podle § 44 zákona č. 247/2000 Sb.**

Pokud žadatel nehodlá nebo nemůže absolvovat zkoušku z odborné způsobilosti pro všechny skupiny řidičského oprávnění, pro které absolvoval výuku a výcvik, může se před zahájením zkoušky, případně před zahájením opakované zkoušky, vzdát některé skupiny a složit závěrečnou zkoušku pouze pro zvolenou omezenou kombinaci skupin. V tomto případě bude provedena zkouška z odborné způsobilosti pouze pro požadované skupiny. Po úspěšném ukončení zkoušky je možné požádat příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností o udělení řidičského oprávnění. V těchto případech je třeba žadatele upozornit na skutečnost, že žadatel již nemůže požadovat „dokončení“ zkoušky z odborné způsobilosti pro skupinu řidičského oprávnění, které se vzdal.

V případě sdružené výuky a výcviku pro kombinace skupin obsahující motocyklové skupiny, je zejména v zimním období složité provedení zkoušky z praktické jízdy na motocyklu. Při závěrečné zkoušce na skupinu „A“ zkušební komisař přebírá povinnosti učitele autoškoly, ale také odpovědnost za žadatele o řidičské oprávnění a výcvikové vozidlo. Nejsou-li povětrnostní podmínky pro provedení zkoušky vhodné zejména s ohledem na bezpečnost žadatele, zkušební komisaře a dalších účastníků silničního provozu, například pokud by pro nesjízdnost pozemní komunikace hrozilo oprávněné nebezpečí ohrožení života, zdraví nebo majetku, není možné závěrečnou zkoušku z praktické jízdy skupiny „A“ v tomto termínu provést. Není-li možné závěrečnou zkoušku provést v jednom termínu, v souladu s § 38 zákona č. 247/2000 Sb. zařadí příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností žadatele k dalším zkouškám tak, aby byly provedeny nejpozději do 7 dnů od jejich zahájení. Vzhledem k zimnímu období může nastat situace, kdy i v následně stanoveném termínu nebude možné zkoušku z praktické jízdy skupiny „A“ absolvovat, například pro trvajících náledí či sněhovou pokrývku. Požadavek ukončení zkoušky do 7 dnů od jejího zahájení, zakotvený v § 38 zákona č. 247/2000 Sb., není možno nadřazovat například § 4 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, který stanovuje podmínky účasti na provozu na pozemních komunikacích, nebo § 132a zákona č. 65/1965 Sb., zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů, který stanovuje povinnosti

zaměstnavatele v oblasti prevence rizik, aplikovaným s ohledem na povětrnostní podmínky. **Pro konání zkoušky z praktické jízdy pak příslušný úřad určí nejbližší vhodný termín.**

V případě závěrečné zkoušky žadatelů o řidičské oprávnění popsaných v podání Magistrátu města XY, se jednalo o zkoušky žadatelů o řidičská oprávnění pro skupiny „A+B“. Tyto zkoušky z odborné způsobilosti nebyly složeny v souladu se zákonem, zkušebním komisařem nebylo dodrženo ustanovení § 38 odst. 1 zákona č. 247/2000 Sb. Zkouška nebyla složena v jeden den, případně v termínu 7 dnů od zahájení zkoušky. V případě, že zkouška z praktické jízdy nebyla provedena v jeden den z důvodů nepříznivých povětrnostních podmínek, bylo by možné v souladu se stanoviskem popsaným v odstavci 5 zkoušku odložit o dalších 7 dnů. I v případě několikanásobného odložení zkoušky z důvodu dlouhodobě nepříznivých povětrnostních podmínek, lze jen stěží předpokládat, že v tuzemských klimatických podmínkách byl nejbližší vhodný termín po uplynutí téměř celých 6 měsíců. Z výše uvedeného jednoznačně vyplývá, že příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností nepostupoval při provádění zkoušky podle ustanovení § 38 odst. 1 zákona č. 247/2000 Sb.

Další pochybení, kterého se příslušný obecní úřad dopustil, spatřuje Ministerstvo dopravy ve skutečnosti, že zkouška z odborné způsobilosti byla ukončena pouze pro některou ze skupin, následně bylo žadateli uděleno pro tuto skupinu řidičské oprávnění, a v takto ukončené zkoušce bylo dále pokračováno „dokončením“ zkoušky pro další skupinu řidičského oprávnění.

Svůj názor opíráme o znění § 32 odst. 1 a § 44 zákona č. 247/2000 Sb., kdy žadatel o řidičské oprávnění, po ukončení výuky a výcviku v rozsahu stanoveném v souladu s § 16 zákona č. 247/2000 Sb., skládá zkoušku z odborné způsobilosti v rozsahu definovaném právě § 44 výše uvedeného zákona. **Zkouška je zahájena testem z předpisů o provozu na pozemních komunikacích a zdravotnické přípravy, ukončena je splněním všech dílčích zkoušek.** Pouze v situaci, kdy se žadatel vzdá některé ze skupin, pro které absolvoval výuku a výcvik, je možné ukončit zkoušku po provedení omezeného rozsahu dílčích zkoušek, vždy však musí před ukončením zkoušky žadatel absolvovat dílčí zkoušky k prokázání odborné způsobilosti v rozsahu požadovaných skupin řidičského oprávnění.

Ukončování zkoušek z odborné způsobilosti pro jednotlivé skupiny řidičského oprávnění by bylo možné v případě, kdy žadatel absolvuje souběžně více samostatných výuk pro jednotlivé skupiny řidičského oprávnění. Potom by prováděl jednotlivé samostatné zkoušky pro každou skupinu řidičského oprávnění. Při každé zkoušce by se však musel podrobit zkoušce z pravidel provozu na pozemních komunikacích a zdravotnické přípravy. O udělení řidičského oprávnění by mohl žádat pro každou skupinu samostatně nebo společně pro několik skupin oprávnění.

Vzhledem ke skutečnosti, že při zkouškách odborné způsobilosti žadatelů o řidičská oprávnění popsaných v podání Magistrátu města XY, postupoval příslušný obecní úřad v souladu s dříve zveřejněnými stanovisky Ministerstva dopravy a žadatelé podle pokynů zkušebního komisaře prokázali odbornou způsobilost k získání řidičského oprávnění, doporučujeme žádosti o udělení řidičského oprávnění vyhovět.

Současně upozorňujeme zkušební komisaře jednotlivých úřadů obcí s rozšířenou působností, že interpretaci § 16 zákona č. 247/2000 Sb. tak, jak je uvedena v písemnostech čj. 378/02-160 a 1139/02-160, považujeme v dnešní době za překonanou. Při provádění zkoušky z odborné způsobilosti žadatelů o řidičské oprávnění, kteří absolvovali sdruženou výuku a výcvik, je nutné vycházet z aktuálního stanoviska Ministerstva dopravy tak, jak je uvedeno v této písemnosti.

Vzhledem k blížícímu se zimnímu období, kdy je možné předpokládat ztížené povětrnostní podmínky pro provedení zkoušky z praktické jízdy na motocyklu, doporučujeme s předstihem poskytnout v této věci nezbytné informace autoškolám vykonávajícím činnost v působnosti jednotlivých obecních úřadů.

Sdružený výcvik – provedení zkoušky u odborné způsobilosti Odpověď k podání Asociace autoškol ČR – Čj.: 144/2006-160-AS/4
--

Ministerstvo dopravy, odbor agend řidičů obdrželo Vaši reakci k písemnosti čj. 144/2006-160-AS/2, Sdružený výcvik – provedení zkoušky z odborné způsobilosti.

Z Vašeho podání vyplývá snaha nalézt postup, který by umožnil žadateli o řidičské oprávnění, který po sdruženém výcviku neabsolvoval zkoušku u odborné způsobilosti v plném rozsahu, postupné získávání řidičských oprávnění pro jednotlivé skupiny v závislosti na úspěšně složených dílčích zkouškách.

Zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, v Hlavě druhé v ustanoveních § 14 až 19 stanovuje druhy výuky a výcviku. Ustanovení § 16 zákona č. 247/2000 Sb. definuje pravidla pro sdruženou výuku a výcvik. Cílem **sdruženého výcviku** je umožnit žadateli o řidičské oprávnění přípravu pro několik skupin řidičského oprávnění současně, s možností snížení počtu hodin teoretické přípravy, za podmínky společného zahájení výuky, průběhu výuky a ukončení výuky. Závěrečná zkouška po ukončení sdruženého výcviku je popsána opět v samostatném ustanovení zákona č. 247/2000 Sb.

Žadatel o řidičské oprávnění pro více skupin ŘO má i jinou možnost získat požadované skupiny ŘO, a to absolvováním samostatných, na sobě vzájemně nezávislých **základních výcviků**. Složení zkoušek z odborné způsobilosti pro jednotlivé skupiny ŘO a jejich udělení je pak vzájemně nezávislé, je možné získat řidičské oprávnění jen pro některé skupiny nebo pro všechny skupiny, bez vzájemné vazby mezi nimi.

Snaha provést zkoušku z odborné způsobilosti žadatele o řidičské oprávnění po absolvování sdruženého výcviku jako samostatné, vzájemně nezávislé zkoušky z praktických částí přípravy se společnou zkouškou z předpisů o provozu na pozemních komunikacích a zdravotnické přípravy odporuje celkovému smyslu sdruženého výcviku a popírá primární účel sdružené výuky a výcviku.

Ustanovení § 154 zákona č. 500/2004., správní řád, umožňuje správnímu orgánu vydat na žádost občana osvědčení o kladném výsledku zkoušky z odborné způsobilosti. V tomto osvědčení správní orgán potvrdí skutkový stav věci. Předpokladem pro vydání takového osvědčení je naplnění skutkového stavu, tedy skutečnost, že žadatel zkoušku absolvoval a zkouška byla ukončena s jednoznačným výsledkem. Správní orgán není oprávněn osvědčit výsledek zkoušky, která dosud nebyla ukončena a probíhá.

Pro vydání rozhodnutí v části věci podle § 148 zákona č. 500/2004 Sb. je třeba posoudit splnění podmínek pro udělení řidičského oprávnění stanovených zákonem č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. Jednou z podmínek je

prokázání odborné způsobilosti. Odborná způsobilost podle názoru ministerstva nemůže být prokázána neukončenou zkouškou. Nebude-li ale odborná způsobilost žadatele prokázána, není možné vydat rozhodnutí o udělení řidičského oprávnění podle dílu 6 správního řádu – Rozhodnutí, obdobně není možné ani vydat kladné mezitimní rozhodnutí nebo kladné rozhodnutí v části věci podle § 148 správního řádu.

I s ohledem na výše popsanou specifickou povahu sdružené výuky a výcviku a zkoušky z odborné způsobilosti při tomto druhu výuky a výcviku se za splnění podmínek a prokázání odborné způsobilosti považuje úspěšné absolvování všech dílčích zkoušek, ze kterých se zkouška jako celek skládá. Nejsou-li všechny tyto podmínky splněny, nelze považovat zkoušku za ukončenou a tedy nepřipadá v úvahu ani užití § 154 správního řádu pro vydání „částečného“ osvědčení o splnění podmínek pro některou skupinu řidičského oprávnění.

Vzhledem k výše uvedenému nelze považovat za splněné podmínky pro vydání mezitimního rozhodnutí podle § 148 odst. 1 správního řádu, tedy že to umožňuje povaha věci a vydání takového rozhodnutí je účelné. To platí například i s ohledem na nadbytečné náklady na opakované vydání řidičského průkazu v krátké době.

Ministerstvo souhlasí s Vaším názorem, že řešení problematiky postupného udělování řidičského oprávnění pro jednotlivé skupiny řidičského oprávnění po absolvování sdružené výuky a výcviku, je novela zákona.

Současně však ministerstvo zastává názor, že občan má možnost zvolit, jakým způsobem bude absolvovat výuku a výcvik k získání požadovaných skupin řidičského oprávnění. Po zvolení způsobu přípravy již musí být ze strany žadatele, provozovatele autoškoly i obecního úřadu obce s rozšířenou působností respektována pravidla pro provádění výuky, výcviku i zkoušky z odborné způsobilosti k získání řidičského oprávnění.

Dotaz: Přezkoušení odborné způsobilosti – zpoplatnění zkoušky

Odpověď: Čj.: 152/2006-160-AS/2

Ministerstvo dopravy, odbor agend řidičů, obdrželo Vaši žádost o stanovisko ke zpoplatnění přezkoušení z odborné způsobilosti žadatele, se kterým bylo z moci úřední zahájeno správní řízení o omezení nebo odnětí řidičského oprávnění.

Ustanovení § 39a zákona č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, ukládá **žadatelům o řidičské oprávnění** povinnost zaplatit příslušný poplatek za provedení zkoušky. Žadatelem o řidičské oprávnění je osoba, která není držitelem příslušné skupiny nebo podskupiny řidičského oprávnění, a zkouškou z odborné způsobilosti prokazuje splnění zákonem stanovené podmínky pro udělení nebo vrácení oprávnění. Za žadatele o řidičské oprávnění není možné považovat osobu, která je držitelem příslušného řidičského oprávnění.

Osobě, která se podrobuje přezkoušení odborné způsobilosti v rámci správního řízení o odnětí nebo omezení řidičského oprávnění, není možné ukládat povinnost uhradit poplatek za zkoušku podle § 39a zákona č. 247/2000 Sb.

Výše uvedené stanovisko je v souladu s § 79 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád. Jednotlivá ustanovení tohoto paragrafu jasně deklarují, že správní orgán i účastník řízení nesou své náklady. Přenesení povinnosti úhrady nákladů vzniklých správnímu orgánu na účastníka řízení je možné v případě, kdy správnímu orgánu vzniknou náklady v důsledku porušení povinností tímto účastníkem řízení. Skutečnost, že správní orgán zahájil řízení pro oprávněné podezření, že účastník nesplňuje podmínku odborné způsobilosti k držení řidičského oprávnění příslušné skupiny nebo podskupiny, není možné považovat za porušení povinností ve smyslu § 79 zákona č. 500/2004 Sb.

Přezkoušení odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel v bodovém hodnocení podle § 45a zákona č. 247/2000 Sb. spadá do zpoplatněného provádění zkoušky z odborné způsobilosti, neboť je prováděno pro účely prokázání odborné způsobilosti žadatele, který není držitelem řidičského oprávnění.

Dotaz: Žádost o stanovisko k možnosti přechodu žáka do jiné autoškoly po neúspěšné zkoušce

Odpověď: Čj.: 156/2006-160-AS/2 (www.mdcr.cz)

Ministerstvo dopravy, odbor agend řidičů, obdrželo žádost o „stanovisko k možnosti přechodu žáka do jiné autoškoly po neúspěšné zkoušce“, resp. žádost o výklad ustanovení § 19 odst. 2 zákona č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

Podle ustanovení § 19 odst. 2 zákona č. 247/2000 Sb., ve spojení s ustanovením § 19 odst. 1 písm. a) citovaného zákona, může žadateli o řidičské oprávnění, který ukončil výuku a výcvik k získání řidičského oprávnění, ale řidičské oprávnění mu nebylo dosud uděleno podle zvláštního zákona, nejdéle však po dobu uvedenou v ustanovení § 39 odst. 5 zákona č. 247/2000 Sb., poskytnout doplňovací výuku a výcvik pouze autoškola, která výuku a výcvik prováděla.

K zakotvení § 19 odst. 2 došlo přijetím zákona č. 478/2001 Sb., kterým se mění zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, a kterým se mění některé další zákony. Jak plyne z důvodové zprávy, citované ustanovení „řeší problematiku doplňovacího výcviku, například pro případ, že žadatel u zkoušky neuspěje. Legalizuje přípravu žadatele na doplňovací zkoušku podle § 45a tak, aby žadatel mohl potřebné dovednosti získat legálně v provozu pod dohledem instruktora. Dosud žadatel neměl žádnou možnost řádně se připravit na doplňovací zkoušku“. Lze proto konstatovat, že zákonodárce měl v úmyslu pouze vyřešit mezeru v zákoně a legalizovat přípravu žadatele na doplňovací zkoušku.

Ohledně výkladu ustanovení § 19 odst. 2 zákona č. 247/2000 Sb., ministerstvo odkazuje na výklad učiněný v materiálu s názvem „Posouzení soukromoprávní a veřejnoprávní problematiky přestupu žadatele do jiné autoškoly“, ze dne 8.března 2006, č.j.: 9/2006-160-AS/2, kdy byl použit teleologický výklad zmíněného ustanovení. Jak plyne z důvodové zprávy k zákonu, cílem zákonodárce bylo legalizovat přípravu žadatele na doplňovací zkoušku, nikoliv však omezit smluvní volnost žadatele o řidičské oprávnění. Ministerstvo zastává názor, že omezení žadatele o řidičské oprávnění nelze chápat absolutně. Žadatel,

kteřý ukončil výuku a výcvik k získání řidičského oprávnění, ale řidičské oprávnění mu dosud nebylo uděleno, musí na počátku doplňovací výuky a výcviku nastoupit u autoškoly, která dosud výuku a výcvik prováděla. Žadateli však nelze bránit v následné změně autoškoly a to případě, kdy provozovatel neplnil (či neplní) svůj závazek, který spočíval (či spočívá) v provedení řádné výuky žadatele o řidičské oprávnění. Uvedený výklad je konformní také s ohledem na principy, na kterých je postavena ochrana spotřebitele, v rámci úpravy spotřebitelských smluv podle ustanovení § 52 a násl. zákona č. 40/1964 Sb., občanského zákoníku, ve znění pozdějších předpisů, jakož i s ohledem na princip smluvní volnosti a princip rovnosti smluvních stran. Narušením principu rovnosti smluvních stran by přitom došlo k porušení fundamentu soukromého práva. Ministerstvo si je vědomo veřejnoprávního charakteru zákona č. 247/2000 Sb., nicméně každý zásah veřejné moci do soukromoprávního vztahu musí být odůvodněn „veřejným zájmem“. Veřejný zájem, který by zásah veřejné moci ospravedlňoval, však v tomto případě naprosto chybí.

Zákon dále neřeší případ, kdy dojde k zániku autoškoly (u právnické osoby) popř. k úmrtí podnikatele provozujícího autoškolu. V citovaných případech je také nemožné lpět na dogmatickém výkladu zákona, podle kterého by obou případech žadateli nebylo vůbec umožněno dokončit doplňovací výuku a výcvik.

Ministerstvo v uvedené věci zaujímá stanovisko, že ve všech výše uvedených případech se jedná o předčasné ukončení výuky a výcviku žadatele, a z tohoto důvodu je zcela adekvátní aplikovat ustanovení § 30 odst. 2 zákona č. 247/2000 Sb., včetně povinnosti provozovatele autoškoly vystavit žadateli o řidičské oprávnění dokumentaci, nezbytnou pro pokračování výcviku.

Ministerstvo závěrem konstatuje, že jako orgán státní správy není oprávněno podávat závazný výklad zákona. V případě soukromoprávního sporu mezi žadatelem a řidičské oprávnění a provozovatelem autoškoly bude při rozdílné interpretaci předmětných ustanovení rozhodovat nezávislý soud, který v daném sporu provede závazný výklad zákona.

Dotaz: Stanovisko k nabytí řidičského oprávnění

Odpověď: Čj.: 126/2006-160-LEG/6 (zasláno KÚ,ObÚ, www.mdcz.cz)

V souvislosti s právním posouzením okamžiku nabytí řidičského oprávnění bylo náměstkyní ministra dopravy JUDr. Danielou Kovalčíkovou dne 14.července 2006 vydáno stanovisko, které Vám tímto zasíláme na vědomí k využití pro další činnost Vašeho úřadu:

„Jedná se o případ, kdy osoba složila zkoušku z odborné způsobilosti pro řidičské oprávnění skupiny C. **Tím, že úspěšně složila zkoušku, naplnila všechny zákonem požadované podmínky pro udělení řidičského oprávnění a současně i pro zařazení do výuky a výcviku k získání řidičského oprávnění skupiny C+E.**

Podle ustanovení § 13 cit. zákona č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel, ve znění pozdějších předpisů, je provozovatel autoškoly oprávněn zařadit do výuky a výcviku uchazeče o řidičské oprávnění, který již v této etapě přípravy prokáže ke dni přijetí do výuky a výcviku splnění všech podmínek pro udělení řidičského oprávnění, které stanovuje § 82 zákona (vyjma podmínky odborné způsobilosti,

pro kterou je přijímán do výuky a výcviku a podmínky dosažení požadovaného věku, kdy postačí prokázat ke dni přijetí do výuky a výcviku dosažení požadovaného věku nejpozději ke dni ukončení výuky a výcviku). Zákon č. 247/2000 Sb. stanovuje v § 13 odst. 1 písm. f) jako podmínku pro zařazení do výuky a výcviku na řídičské oprávnění skupiny C+E i podmínku, že žadatel je držitelem řídičského oprávnění skupiny C. Zákon tedy požaduje **řídičské oprávnění a ne řídičský průkaz**. Rovněž tak zákon č. 361/2000 Sb. vyžaduje pro udělení řídičského oprávnění skupiny C+E splnění podmínky řídičského oprávnění skupiny C. **Oba zákony tedy shodně požadují řídičské oprávnění a ne řídičský průkaz.**

Řídičský průkaz je veřejnou listinou dokládající existenci řídičského oprávnění. **Datum vydání řídičského průkazu však není rozhodující pro posouzení okamžiku nabytí řídičského oprávnění, které je v daném případě zákonnou podmínkou pro zařazení do výuky a výcviku.** Řídičský průkaz má deklaratorní charakter, neboť se s ním osvědčuje udělení nebo rozšíření řídičského oprávnění. **Řídičský průkaz není jediným dokladem, kterým lze prokázat udělené řídičské oprávnění. Pro potřeby plynulého zařazení do výuky a výcviku se musí vycházet z § 67 odst. 3 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, podle kterého má osoba, které bylo uděleno nebo rozšířeno řídičské oprávnění možnost požádat příslušný správní úřad o vydání písemného potvrzení o ústně vyhlášeném rozhodnutí o udělení nebo rozšíření řídičského oprávnění. Příslušný správní úřad je pak podle tohoto ustanovení povinen vydat toto písemné potvrzení o udělení nebo rozšíření řídičského oprávnění. Písemné potvrzení dokládá, že osoba je držitelem řídičského oprávnění. Na základě tohoto písemného potvrzení lze zařadit uchazeče do výuky a výcviku a není tudíž nutno čekat na vystavení řídičského průkazu.**

V této souvislosti upozorňuji, že pro vydávání řídičských průkazů je nutno rozlišovat, zda se vydává řídičský průkaz výměnou za řídičský průkaz jehož platnost končí nebo zda se vydává řídičský průkaz v návaznosti na udělení nebo rozšíření řídičského oprávnění.

V konkrétním případě se jedná o situaci, kdy se řídičský průkaz vydává na základě udělení nebo rozšíření řídičského oprávnění a na tuto situaci je nutno aplikovat ustanovení § 129 odst. 2 zákona č. 361/2000 Sb., podle kterého příslušný správní úřad vydá žadateli o udělení řídičského oprávnění nebo o rozšíření řídičského oprávnění, který splnil všechny podmínky pro vydání nebo rozšíření řídičského oprávnění **místo rozhodnutí řídičský průkaz.**

Toto ustanovení je potřeba propojit a vykládat spolu s ustanovením § 67 odst. 2 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ze kterého vyplývá, že rozhodnutí, v daném případě rozhodnutí o udělení nebo rozšíření řídičského oprávnění, se nevyhotovuje, pokud tak stanoví zákon. V tomto případě tak stanoví výše citované ustanovení § 129 odst. 2 zákona č. 361/2000 Sb. Z díkce ustanovení § 129 odst. 2 tak vyplývá **povinnost příslušného správního úřadu vydat místo rozhodnutí o udělení nebo rozšíření řídičského oprávnění řídičský průkaz v rámci správního řízení o udělení nebo rozšíření řídičského oprávnění.** Rozhodnutí o udělení nebo rozšíření řídičského

oprávnění se podle správního řádu pouze vyhlásí a do spisu se učiní záznam. Vzhledem k technické náročnosti vyhotovení řídičského průkazu nemůže osoba obdržet řídičský průkaz ke dni vyhlášení rozhodnutí o udělení nebo rozšíření řídičského oprávnění. Jak již bylo výše uvedeno podle § 67 odst. 3 správního řádu, má však osoba, které bylo uděleno nebo rozšířeno řídičské oprávnění možnost požádat příslušný správní úřad o vydání písemného potvrzení o ústně vyhlášeném rozhodnutí o udělení nebo rozšíření řídičského oprávnění. **Příslušný správní úřad je pak povinen vydat toto písemné potvrzení o udělení nebo rozšíření**

řidičského oprávnění. Písemné potvrzení má pro osobu právní význam, protože dokládá, že je držitelem řidičského oprávnění.

Závěrem však zdůrazňujeme, že pokud je při udělování řidičského oprávnění využito zvláštní ustanovení o rozhodnutí podle § 151 správního řádu (s ohledem na § 129 zákona o silničním provozu), je okamžikem pravomocného nabytí řidičského oprávnění okamžik fyzického převzetí řidičského průkazu žadatelem.

Dotaz: Stanovisko k rozsahu řidičského oprávnění skupiny B a B+E z hlediska řízení jízdních souprav
Odpověď: Čj.: 120/2006-160-LEG/1 (www.mdcz.cz)

S ohledem na množství se dotazy k významu řidičského oprávnění skupiny B a B+E z hlediska možného řízení jízdních souprav vydává Ministerstvo dopravy, odbor dopravně správní a BESIP, následující stanovisko.

Skupina B:

Podle § 81 odst. 4 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, přicházejí v úvahu v zásadě dva nožné způsoby řízení jízdních souprav s řidičským oprávněním skupiny B. Písmena a) až c) totiž představují samostatné alternativy vozidel, resp. jejich souprav, jež lze s oprávněním skupiny B řídit.

Podle písmene a) cit. ustanovení motorové vozidlo, které má kromě místa řidiče nejvýše osm míst k sezení a jehož maximální přípustná hmotnost nepřevyšuje 3 500 kg. K tomuto motorovému vozidlu smí být připojeno přípojné vozidlo o maximální přípustné hmotnosti nepřevyšující 750 kg. Souprava tedy může mít následující složení: motorové vozidlo 3 500 kg + přípojné vozidlo až 750 kg = jízdní souprava 4 250 kg (ve všech uvedených případech se jedná o maximální přípustnou hmotnost).

Podle písmene c) tohoto ustanovení opravňuje řidičské oprávnění skupiny B k řízení jízdních souprav složených z motorového vozidla podle písmene a) nebo b) a přípojného vozidla, pokud maximální přípustná hmotnost soupravy nepřevyšuje 3 500 kg a maximální přípustná hmotnost přípojného vozidla nepřevyšuje pohotovostní hmotnost motorového vozidla. V tomto případě již neplatí omezení přípustné hmotnosti přípojného vozidla 750 kg, přípojné vozidlo tedy může být těžší. Jediným omezením hmotnosti přívěsu zde je, že jeho maximální přípustná hmotnost přípojného vozidla nepřevyšuje pohotovostní hmotnost tažného motorového vozidla. Pro celou jízdní soupravu pak platí omezení spočívající v nepřekročitelné maximální přípustné hmotnosti na nejvýše 3 500 kg. Příklad takové jízdní soupravy může být následující: tažné motorové vozidlo o maximální přípustné hmotnosti 2000 kg, s pohotovostní hmotností 1 500 kg, spojené s přípojným vozidlem o maximální přípustné hmotnosti nejvýše do 1 500 kg. Tj. jízdní souprava o maximální přípustné hmotnosti do max. 3 500 kg.

Skupina B+E:

Řidičské oprávnění skupiny B+E opravňuje podle § 81 odst. 10 zákona o silničním provozu k řízení jízdních souprav složených z motorového vozidla uvedeného v odstavci 4 a

přípojného vozidla, pokud nejde o jízdní soupravu podle odstavce 4 písmeno c). Po převedení do normálního jazyka to znamená následující. V rámci řídičského oprávnění B+E můžete řídit motorové vozidlo, k jehož řízení postačuje skupina řídičského oprávnění B, přičemž k němu můžete připojit přípojně vozidlo o maximální přípustné hmotnosti nad 750 kg. Odkaz na odstavec 4 písmeno c) v cit. ustanovení je nutno chápat tak, že v případě řídičského oprávnění skupiny B+E neplatí omezení maximální přípustné hmotnosti souprav do 3 500 kg.

Podotýkáme, že je ale nutné dodržet podmínky pro zapojování vozidel do jízdních souprav. Předně se jedná o technické podmínky vztahující se k tažnému vozidlu, kde zpravidla bude výrobcem dané omezení hmotnosti pro brzděné a nebrzděné přívěsy. Tyto hodnoty nesmí být překročeny. Dále zde platí § 14 vyhlášky č. 341/2002 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, v němž jsou upraveny technické požadavky na spojitelnost vozidel do jízdních souprav a jejich provoz. Je zde dáno, že okamžitá hmotnost přípojného vozidla nebo přípojných vozidel smí být u souprav s největší konstrukční rychlostí vyšší než 40 km/h nejvýše 1,5 násobek okamžité hmotnosti tažného vozidla. Okamžitá hmotnost přípojného vozidla nebo přípojných vozidel smí být u souprav s nejvyšší konstrukční rychlostí do 40 km/h nejvýše 2,5 násobek okamžité hmotnosti tažného vozidla (zpravidla zde půjde o traktory). Hypoteticky si tedy lze představit, že s řídičským oprávněním skupiny B+E lze řídit jízdní soupravu, jejíž celková hmotnost je 12 250 kg, jestliže je konstrukční rychlost tažného vozidla nejvýše 40 km/h. U tažných vozidel s vyšší konstrukční rychlostí se lze dostat na 8 750 kg hmotnosti soupravy. Jde zde samozřejmě o extrémní případy.

Uvedená úprava odpovídá v případě skupiny B i B+E příslušným předpisům Evropských společenství (tj. Směrnici 91/439/EHS).

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

Sbírka zákonů:

ČÁSTKA 152

Zákon č. **465/2006 Sb.**, - úplné znění zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na **pozemních komunikacích** a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), jak vyplývá z pozdějších změn

ČÁSTKA 159

Nařízení vlády č. **484/2006 Sb.**, o výši časových poplatků a o výši sazeb mýtného za užívání určených pozemních komunikací

ČÁSTKA 165

Vyhláška č. **507/2006 Sb.**, kterou se mění vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. **30/2001 Sb.**, kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů

Vyhláška č. **508/2006 Sb.**, kterou se mění vyhláška č. **571/2004 Sb.**, kterou se stanoví vzory kupónů prokazujících zaplacení poplatku za užívání dálnice a rychlostní silnice, způsob jejich vyplňování, způsob vyznačování doby platnosti kupónů s dobou platnosti kratší než kalendářní rok a způsob jejich evidence, ve znění pozdějších předpisů

ČÁSTKA 168

Vyhláška č. **522/2006 Sb.**, o státním odborném dozoru a kontrolách v silniční dopravě

ČÁSTKA 171

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

Sbírka mezinárodních smluv:

ČÁSTKA 55

Sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. **108/2006 Sb.m.s.** o přístupu České republiky k Úmluvě o přepavní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR)

Sdělení Ministerstva financí:

Sdělení k posuzování úhrad za vyšetření řidičů podle § 87a zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění zákona č. 411/2005 Sb.

Čj.: 05/51313/2006-151

Výdaje (náklady) na dopravně psychologické vyšetření a vyšetření neurologické, včetně EEG držitelů řidičských oprávnění podle § 87a zákona č. 361/2006 sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění zákona č. 411/2005 Sb., které je povinen hradit řidič jsou v případě úhrady zaměstnavatelem výdajem (nákladem) na dosažení, zajištění a udržení zdanitelných příjmů zaměstnavatele podle § 24 odst. 1 zákona č. 586/1992 Sb., o daních z příjmu, ve znění pozdějších předpisů.

Při posuzování těchto úhrad u zaměstnance se vychází z toho, že:

- a) náklady na pravidelné lékařské prohlídky u osob v pracovně právním vztahu podle § 87 odst. 6 zákona o provozu na pozemních komunikacích hradí zaměstnavatel, a
- b) vyšetření řidičů podle § 87a zákona o provozu na pozemních komunikacích jsou součástí těchto pravidelných lékařských prohlídek, což je zřejmé i z § 6 vyhlášky č. 277/2004 Sb., o zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel.

Z uvedeného vyplývá, že úhrady zaměstnavatele za pravidelné lékařské prohlídky včetně úhrad za vyšetření řidičů podle § 87a zákona o provozu na pozemních komunikacích (jež jsou jejich nedílnou součástí), nejsou u zaměstnanců předmětem daně z příjmů podle § 6 odst. 7 písm. c) zákona o daních z příjmu, a to i tehdy jsou-li uhrazeny zaměstnavatelem prostřednictvím svých zaměstnanců (řidičů).

Jedná se částky, ze kterých zaměstnanci nemají osobní prospěch a zaměstnavatel tímto způsobem hradí svým zaměstnancům prokázané výdaje.

Ing. Dana Trezziová
náměstkyně ministra financí

(Převzato z BULLETINU odborového svazu dopravy – „Nové požadavky na zdravotní způsobilost řidičů platné od 1.7.2006“ – www.osdopravy.cz)

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

Dnem 1.ledna 2007 nabývá účinnosti novela zákona o pozemních komunikacích.

Komentované znění nejdůležitějších změn:

K §9

- Převedení výkonu některých práv a povinností státu na právnickou osobu na dálnicích se rozšiřuje i na silnice I.třídy.

Nový § 12a

- Řeší odpovědnost silničního správního úřadu za bezpečnost provozu v tunelu (nad 500m), sestavuje bezpečnostní dokumentaci, vyhotovuje zprávu o mimořádných událostech a pověřuje koordinací opatření k zajištění bezpečnosti provozu v tunelu fyzickou osobu, splňující požadavky na odbornou kvalifikaci podle prováděcího právního předpisu.

K §13

- Doplnuje příslušenství dálnic, silnic a místních komunikací o technická zařízení určená k vyměření, výběru a kontrole poplatku za užití pozemní komunikace. *(Toto ustanovení nabylo účinnosti dnem 1.července 2006.)*

K § 15

- Rozšiřuje se podání návrhu na kácení dřevin pro vlastníka pozemní komunikace o silniční správní orgán.

K § 16

- Územní a stavební řízení stavby se rozšiřuje i na tunely nad 500m s požadavkem na bezpečnostní dokumentaci.

K § 17

- Upřesňují se podmínky a postup při jednání o stavbě pozemní komunikace na cizím pozemku a zřízení věcného břemene.

K § 18a

- Financování a zajišťování výstavby, provozování a údržby dálnice a převedení výkonu některých práv se rozšiřuje i na silnice I.třídy.
- Totéž se týká i dalších paragrafů 18 b až 18f jak jsou uvedeny v zákoně č. 256//2002 Sb.

K § 19

- V případě neposlechnutí rozhodnutí silničního správního orgánu o zákazu stání na místní komunikaci nebo průjezdního úseku silnice nebo jejich části je vlastník takové

komunikace oprávněn odstranit silniční vozidlo na náklady jeho provozovatele (dříve vlastníka)

K § 20 (nové znění)

- „Zpoplatnění obecného užívání a druhy zpoplatnění“ - označené dopravní značkou podle prováděcího právního předpisu a označující zpoplatnění se stanoví podle typu vozidla a ujeté vzdálenosti (mýtné) a podle časového období užívání zpoplatněné komunikace (časový poplatek), přičemž nelze uložit současně časový poplatek a mýtné. Získané peněžní prostředky jsou příjmem státního rozpočtu.

K § 20a (nové znění)

- „Osvobození od zpoplatnění“ - zpoplatnění nepodléhá užití zpoplatněné komunikace silničním motorovým vozidlem, vybaveným zvláštním výstražným světlem (věžeňská služba, zdravotnická záchranná služba, složky integrovaného záchranného systému), vozidla opatřená nápisem POLICIE, vozidla ozbrojených sil ČR včetně vozidel s nápisem VOJENSKÁ POLICIE, vozidla celních orgánů s nápisem CELNÍ SPRÁVA, vozidla s nápisem HASIČI, vozidla přepravující těžce zdravotně postižené osoby, přepravující nezaopatřené děti které jsou léčeny zhoubným nádorem (pokud rodiče pobírají příspěvek na provoz vozidla), vozidla odstraňující následky dopravních nehod, vozidla správy hmotných rezerv a správce zpoplatněné pozemní komunikace. Výjimka je rovněž v případě uzavírky a stanovené objížděče po zpoplatněné komunikaci.

K § 21 (nové znění)

- „Časový poplatek“ – časové zpoplatnění se vztahuje na silniční motorová vozidla nejméně se čtyřmi koly a s největší povolenou hmotností méně než 12 tun. Časový poplatek lze uhradit na jeden rok, jeden měsíc nebo sedm dnů.
- Horní hranice výše časového poplatku na kalendářní rok činí u vozidel do největší povolené hmotnosti 3,5 tuny 1.200,- Kč, u vozidel nad tuto hmotnost až do hmotnosti menší než 12 tun, 20.000,- Kč. Vyšší poplatku pro příslušný rok pak stanoví prováděcí právní předpis.

Nový § 21a

- „Způsob placení“ – časový poplatek se platí před užitím příslušné komunikace a prokazuje se platným dvoudílným kupónem, který obsahuje údaj o registrační značce motorového vozidla na obou dílech kupónu a vyznačení doby platnosti.

Nový § 21b

- „Platnost kupónu“ – u jednoročního kupónu kalendářní rok počíná 1.prosincem předcházejícího roku a končí 31.lednem následujícího roku (s výjimkou roku předcházejícímu roku nabytí účinnosti tohoto zákona, kdy končí platnost dnem 31.prosince roku vyznačeného na kupónu – týká se tedy roku 2006!)
- u měsíčního počíná dnem vyznačeným na kupónu a končí uplynutím dne bezprostředně následujícího měsíce, který se číselně shoduje se dnem vyznačeným na kupónu. Není-li takový den v příslušném měsíci, končí platnost v poslední den tohoto měsíce
- u sedmidenního počíná dnem vyznačeným na kupónu a končí uplynutím sedmého dne

Nový § 21c

- „Vyznačení doby platnosti kupónu“ – u měsíčních a sedmi denních vyznačuje začátek platnosti prodejce při jeho prodeji.

Nový § 21d

- „Vydávání a prodej kupónů“ – je příslušný Státní fond dopravní infrastruktury, který může činností pověřit fyzickou nebo právnickou osobu.

Nový § 21e

- „Povinnosti řidiče vozidla v systému časového zpoplatnění“ – je povinen uhradit časový poplatek a přilepit podle prováděcího předpisu určený díl kupónu celou plochou na viditelném místě ve vozidle
- vyznačit údaj o registrační značce vozidla na kupón
- na požádání předložit ke kontrole díl kupónu prokazující úhradu policistovi nebo celníkovi,
- odstranit z vozidla díl kupónu, jakmile skončila jeho platnost

K § 22 (nové znění)

- „Mýtné“ – užití zpoplatněné komunikace silničním motorovým vozidlem nejméně se čtyřmi koly a jehož největší povolená hmotnost činí nejméně 12 tun nebo jízdní soupravou jejíž největší povolená hmotnost činí nejméně 12 tun podléhá úhradě mýtného.
- Součástí elektronického mýtného je elektronické palubní zařízení, které je nepřenositelné a jeho užití je vázáno na konkrétní zaevidované vozidlo. Výši sazeb mýtného stanoví prováděcí právní předpis.

Nový § 22a

- „Provoz systému elektronického mýtného“ – stanovuje provozovatele a stanovuje základní podmínky, které musí systém splňovat.

Nový § 22b

- „Práva a povinnosti provozovatele systému elektronického mýtného“ - je povinen určit druhy elektronických zařízení, které lze evidovat, vést jejich evidenci, zajistit bezplatné poskytnutí elektronického zařízení každému provozovateli vozidla, zajistit výběr mýtného od provozovatele vozidla.
- Evidence údajů o mýtném je informačním systémem veřejné správy a obsah údajů je v tomto paragrafu přesně stanoven a určuje, komu jsou informace poskytovány na základě písemné žádosti.
- Provozovatel systému mýtného je oprávněn od provozovatele vozidla požadovat úhradu mýtného a složení kauce maximálně do výše pořizovací ceny elektronického zařízení. Kauce má být zárukou, že elektronické zařízení bude vráceno funkční a nepoškozené provozovateli mýtného a v případě vrácení bude kauce vrácena v plné výši.

Nový § 22c

- „Povinnosti provozovatele a řidiče vozidla v systému elektronického mýtného“ - provozovatel vozidla je povinen poskytnout potřebné údaje k zaevidování vozidla, zajistit instalování zařízení do vozidla, poučit řidiče o způsobu nakládání a užívání zařízení a zajistit úhradu podle sjednaných podmínek

- Provozovatel nesmí použít zaevidované zařízení do jiného vozidla, přikázat, dovolit ani svěřit řízení vozidla na zpoplatněné pozemní komunikaci, pokud vozidlo není zaevidováno a vybaveno elektronickým zařízením.

Nový § 29d

- Řidič vozidla je povinen zajistit zaevidování vozidla a instalaci elektronického zařízení, nebyla-li tato povinnost splněna provozovatelem vozidla.
- Po celou dobu jízdy udržovat elektronické zařízení v provozu,
- Nakládat s elektronickým zařízením pouze způsobem stanoveným prováděcím předpisem
- Uhradit mýtné, nebylo-li uhrazeno provozovatelem vozidla
- Na výzvu policisty nebo celníka umožnit kontrolu úhrady mýtného a funkčnost zařízení
- Řidič vozidla nesmí řídit vozidlo po zpoplatněné pozemní komunikaci, pokud toto vozidlo není zaevidováno a vybaveno příslušným elektronickým zařízením.

K § 23

- Pro organizování dopravy v obci může obec v nařízení obce vymežit oblasti obce s časovým a druhovým omezením zásobování (druhy a kategorie vozidel, časové vymezení a činnosti)

K § 24

- Zrušuje se povinnost silničního správního úřadu vyžadovat souhlas o uzavírce a objízďce Ministerstvo vnitra v případě dálnice a rychlostní komunikace a příslušného orgánu Policie ČR v ostatních případech, těmto orgánům silniční správní orgán rozhodnutí o uzavírce a objízďce pouze oznámí.

K § 27

- Nově se stanovuje, že úseky silnic a místních komunikací, kde je malý dopravní význam a nezajišťuje se sjízdnost a schůdnost odstraňováním sněhu a náledí je vlastník komunikace povinen označit podle zákona o provozu na pozemních komunikacích a prováděcího předpisu. Takovéto úseky silnic určuje kraj, u místních komunikací příslušná obec.

Nový § 29a

- Ministerstvo dopravy nebo jím pověřená osoba vede Centrální evidenci pozemních komunikací, která je informačním systémem veřejné správy. Obsahuje zejména informace o komunikacích, uzavírky a objízďky, rozhodnutí o povolení zvláštního užívání
- Stanovuje povinnosti vlastníků komunikací, správních úřadů k Centrální evidenci a povinnosti provozovatele Centrální evidence neprodleně informovat o rozhodnutích orgány požární ochrany, zdravotnické služby, Policie ČR, dopravce v linkové dopravě a silniční správní úřady (při přepravě těžkých a rozměrných předmětů). Způsob předávání informací stanoví prováděcí právní předpis.

K § 31

- Rozšiřuje se povolování a zřizování reklam za podmínky, že nemohou být m.j. zaměněny se světelnými signály nebo zařízeními pro provozní informace.

K § 35

- Vlastníku nemovitosti se rozšiřuje povinnost strpět zařízení věcného břemene rozšířené o světelné signály nebo zařízení pro provozní informace.

K § 37

- Rozšiřuje se možnost rozhodnutí silničního správního úřadu na žádost vlastníka dráhy a po souhlasu drážního úřadu o zrušení existujícího přejezdu.

K § 38b

- Výzvu řidiči, aby se s vozidlem podrobil kontrolnímu vážení může mimo policisty udělit i celník.

K § 40

- Mimo úpravy kompetencí ve věci správních deliktů se nově stanovuje oprávnění celníků ve stejnokroji, jako je oprávnění zastavit vozidlo a podrobit je kontrolnímu vážení včetně nařízení jízdy k nejbližšímu místu vážení. V případě odmítnutí je celník oprávněn použít technické prostředky k zabránění v další jízdě, zastavit a kontrolovat vozidlo, zda je vybaveno funkčním elektronickým zařízením, zda je evidováno v systému mýtného, kontrole úhrady mýtného včetně kontroly dokladů prokazujících úhradu. V případě nesplnění nařídit řidiči jízdu na vhodné místo a zabránit mu v další jízdě použitím technického prostředku.

Celník je oprávněn zastavovat vozidla a kontrolovat je v systému časového zpoplatnění včetně zjištění totožnosti řidiče a provozovatele vozidla.

Nový § 42

- „Pořádková pokuta“ – vlastníku (správci) nebo uživateli pozemní komunikace, který nesplní písemný příkaz daný mu státním odborným dozorem může silniční správní úřad udělit pořádkovou pokutu do 100.000 Kč. Ta může být udělena i opakovaně až do celkové částky 300.000 Kč. Řízení o zahájení pořádkové pokuty lze zahájit do jednoho roku ode dne nesplnění uložené povinnosti.

Správní delikty

§ 42a Přestupky fyzických osob

Pro přehlednost jsou zpracovány do následující tabulky a to pouze část, týkající se řidičů:

Skutková podstata přestupku podle § 42a	Pokuta podle odst.7	Bloková pokuta podle odst. 7 písm. e)
(2) Řidič vozidla v systému časového zpoplatnění se dopustí přestupku tím, že v rozporu s § 21 písm c) a) užije vozidlo v systému časového zpoplatnění, aniž by byl uhrazen časový poplatek	do 500.000 Kč	do 5.000 Kč
b) nepřilepí prováděcím předpisem určený díl kupónu prokazujícího úhradu časového poplatku v odpovídající hodnotě celou plochou na viditelném místě ve vozidle	do 100.000 Kč	do 5.000 Kč
c) nevyznačí údaj o registrační značce vozidla na kupónu prokazujícím úhradu časového poplatku	do 100.000 Kč	do 5.000 Kč
d) nepředloží na požádání policisty nebo celníka díl kupónu, kterým se prokazuje úhrada časového poplatku, nebo	do 100.000 Kč	do 5.000 Kč

e) neodstraní díl kupónu prokazující úhradu časového poplatku z viditelného místa ve vozidle bez zbytečného odkladu po skončení platnosti tohoto kupónu.	do 100.000 Kč	do 5.000 Kč
(3) Řidič vozidla v systému elektronického mýtného se dopustí přestupku tím, že v rozporu s § 22d a) užije vozidlo, které není vybaveno funkčním elektronickým zařízením	do 500.000 Kč	//
b) užije vozidlo, aniž by zadal do elektronického zařízení údaje umožňující stanovení mýtného nebo zadá tyto údaje chybně	do 500.000 Kč	do 5.000 Kč
c) užije zpoplatněnou pozemní komunikaci vozidlem, které nebylo zaevidováno u provozovatele systému elektronického mýtného	do 500.000 Kč	//
d) neuposlechne výzvy policisty nebo celníka, aby umožnil kontrolu funkčnosti elektronického zařízení a úhrady mýtného, nebo	do 500.000 Kč	//
e) nakládá neoprávněně s elektronickým zařízením	do 100.000 Kč	//
(4) Řidič vozidla se dopustí přestupku tím, že a) neuposlechne výzvy policisty nebo celníka, aby podrobil vozidlo kontrolnímu vážení	do 500.000 Kč	//
b) neuposlechne pokyn osoby obsluhující zařízení na kontrolní vážení, nebo	do 500.000 Kč	do 5.000 Kč
c) vozidlo překročí při kontrolním vážení hodnoty stanovené zvláštním právním předpisem (zákon č. 56/2001 Sb.), nebo	do 500.000 Kč	do 5.000 Kč
d) pokračuje v jízdě, ačkoliv při kontrolním vážení tohoto vozidla bylo zjištěno překročení hodnoty hmotnosti stanovené zvláštním právním předpisem	do 500.000 Kč	do 5.000 Kč

§ 42b Správní delikty právnických a podnikajících fyzických osob

V následujícím přehledu jsou uvedeny pouze správní delikty týkající se provozu vozidel:

Skutková podstata správního deliktu podle § 42b	Pokuta podle odst.5
(1) Právnická nebo podnikající fyzická osoba se dopustí správního deliktu tím, že b) v rozporu s § 25 odst. 1 až 7 užije dálnici, silnici nebo místní komunikaci jiným než obvyklým způsobem nebo k jiným účelům, anebo nedodrží podmínky stanovené v povolení zvláštního užívání	do 300.000 Kč
g) znečistí nebo poškodí dálnici, silnici nebo místní komunikaci, její součást nebo příslušenství	do 300.000 Kč
i) jako vlastník vaku neuposlechne výzvy vlastníka (správce) dálnice, silnice nebo místní komunikace k odstranění vaku podle § 19 odst. 3	do 300.000 Kč
j) bez průtahů neodstraní jí způsobené znečištění dálnice, silnice nebo místní komunikace, ani neprodleně místo takového znečištění alespoň provizorně neoznačí nebo neprodleně takovou závadu neoznámí vlastníku (správci) pozemní komunikace	do 300.000 Kč
q) jako prodejce nevyznačí při prodeji na kupónu prokazujícím zaplacení časového poplatku počátek doby platnosti kupónu podle § 21 písm. c)	do 300.000 Kč
(2) Právnická nebo podnikající fyzická osoba se jako provozovatel vozidla v systému elektronického mýtného dopustí správního deliktu tím, že v rozporu s § 22c a) nezajistí zaevidování vozidla do systému elektronického mýtného,	do 100.000 Kč
b) nezajistí instalování zaevidovaného elektronického zařízení do vozidla	do 100.000 Kč
c) nezajistí úhradu mýtného	do 100.000 Kč
d) přikáže, dovolí nebo svěřá řízení vozidla v systému elektronického mýtného, které není vybaveno funkčním elektronickým zařízením, po zpoplatnění pozemní komunikaci,	do 100.000 Kč

e) užije elektronické zařízení určené na konkrétní vozidlo a zaevidované v systému elektronického mýtného do jiného vozidla v systému elektronického mýtného, nebo	do 100.000 Kč
f) nepoučí řidiče jím provozovaných vozidel o způsobu nakládání s elektronickým zařízením a jeho užívání	do 100.000 Kč

K § 43 (nové znění)

- Právnická osoba za správní delikt neodpovídá, jestliže se prokáže, že vynaložila veškeré úsilí, aby k porušení povinnosti zabránila. Při určení výměry pokuty právnické osobě se přihlédne k závažnosti, způsobu a následkům při nichž byl správní delikt spáchán. Odpovědnost právnické osoby zaniká do 2 let pokud nebylo zahájeno správní řízení, nejpozději však do 4 let ode dne, kdy byl spáchán.
- Správní delikty v první stupni projednává obecní úřad s rozšířenou působností, v blokovém řízení je může projednat Policie ČR nebo celní úřad.
- Pokuta je splatná do 30 dnů ode dne, kdy rozhodnutí o jejím uložení nabylo právní moci.

K § 44

- Upravují se vztahy při převodu komunikací při změně kategorie nebo třídy mezi státem, krajem nebo obcí včetně silničních pozemků a příslušenství

K § 46

- Vláda stanoví nařízením výši časových poplatků podle § 21 odst.3 a výši sazeb mýtného podle § 22 odst. 4.

*Sbírka zákonů – Částka 30 obsahující zákon č. 80/2006 Sb., kterým se mění zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů a další související zákony a který nabývá účinnosti dnem **1.ledna 2007** byla rozeslána dne 15.března 2006.*

Zaorálek v.r.

Klaus v.r.

Paroubek v.r.

OPIS:

ČÁSTKA 159

Nařízení vlády č. 484/2006 Sb.
ze dne 18.října 2006
**o výši časových poplatků a výši sazeb mýtného za užívání určených
pozemních komunikací**

Vláda nařizuje podle § 46 odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění zákona č. 102/2000 Sb. a zákona č. 80/2006 Sb.:

§ 1
Předmět úpravy

Toto nařízení ¹⁾ zpracovává příslušné předpisy Evropských společenství ²⁾ a upravuje výši časového poplatku a výši sazeb mýtného pro silniční motorová vozidla za užívání vybraných úseků pozemních komunikací.

§ 2
Výše časového poplatku

Časový poplatek za užívání pozemní komunikace silničním motorovým vozidlem nejméně se čtyřmi koly (dále jen „motorové vozidlo“) nebo jízdní soupravou činí

- a) **na 1 kalendářní rok** pro motorové vozidlo nebo jízdní soupravu
- | | |
|--|-----------|
| 1. do největší povolené hmotnosti 3,5 tuny | 900 Kč, |
| 2. o největší povolené hmotnosti nad 3,5 tuny do největší povolené hmotnosti méně než 12 tun | 7 000 Kč, |
- b) **na jeden měsíc** pro motorové vozidlo nebo jízdní soupravu
- | | |
|--|-----------|
| 1. do největší povolené hmotnosti 3,5 tuny | 300 Kč, |
| 2. o největší povolené hmotnosti nad 3,5 tuny do největší povolené hmotnosti méně než 12 tun | 1 750 Kč, |
- c) **na 7 dnů** pro motorové vozidlo nebo jízdní soupravu
- | | |
|--|---------|
| 1. do největší povolené hmotnosti 3,5 tuny | 200 Kč, |
| 2. o největší povolené hmotnosti nad 3,5 tuny do největší povolené hmotnosti méně než 12 tun | 650 Kč, |

§ 3
**Výše sazeb mýtného za užívání dálnic
a rychlostních silnic**

(1) Sazby mýtného se člení podle

a) emisní třídy vozidla ³⁾ na sazby pro vozidla

1. do třídy EURO II,
2. do třídy EURO III nebo vyšší,

b) počtu náprav vozidla nebo jízdní soupravy na sazby pro vozidla se

1. dvěma nápravami,
2. třemi nápravami,
3. čtyřmi nebo více nápravami,

(2) Sazby mýtného pro dálnice a rychlostní silnice jsou uvedeny v příloze č. 1 k tomuto nařízení vlády.

§ 4

Výše sazeb mýtného za užívání silnic I.třídy

(1) Sazby mýtného se člení podle

a) emisní třídy vozidla ³⁾ na sazby pro vozidla

1. do třídy EURO II,
2. třídy EURO III nebo vyšší,

b) počtu náprav vozidla nebo jízdní soupravy na sazby pro vozidla se

1. dvěma nápravami
2. třemi nápravami
3. čtyřmi nebo více nápravami

(2) Sazby mýtného pro silnice I.třídy jsou uvedeny v příloze č. 2 k tomuto nařízení vlády.

1) Toto nařízení je vydáno na základě a v mezích zákona, jehož obsah umožňuje zpracovat příslušné předpisy Evropských společenství nařízením vlády

2) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 1999/62/ES ze dne 17.června 1999 o výběru poplatků za užívání určitých komunikací těžkými nákladními vozidly.

(3) Směrnice Evropského parlamentu a Rady č. 1999/96/ES o sblížení právních předpisů členských států týkajících se opatření proti emisím plyných znečišťujících látek a znečišťujících částic ze vznětových motorů vozidel a emisí plyných znečišťujících látek ze zážehových motorů vozidel poháněných zemním plynem nebo zkapalněným ropným plynem a o změně Rady č. 88/77/EHS, ve znění pozdějších úprav.

§ 5

Zrušovací ustanovení

Nařízení vlády č. 527/2004 Sb., kterým se stanoví výše poplatku za užívání dálnice a rychlostní silnice silničními motorovými vozidly, se zrušuje.

§ 6 Účinnost

Toto nařízení nabývá účinnosti dnem 1. ledna 2007, s výjimkou ustanovení § 4, které nabývá účinnosti dnem 1. července 2007.

Předseda vlády: Ing. Topolánek v.r.

Ministr dopravy: Ing. Řebíček v.r.

Příloha č. 1 k nařízení vlády č. 484/2006 Sb.

Sazby mýtného pro dálnice a rychlostní silnice

Tabulka mýtných sazeb (Kč/km)					
Emisní třída do Euro II			Emisní třída Euro III nebo vyšší		
Počet náprav					
2	3	4 a více	2	3	4 a více
2,30	3,70	5,40	1,70	2,90	4,20

Příloha č. 2 k nařízení vlády č. 484/2006 Sb.

Sazby mýtného pro silnice I.třídy

Tabulka mýtných sazeb (Kč/km)					
Emisní třída do Euro II			Emisní třída Euro III nebo vyšší		
Počet náprav					
2	3	4 a více	2	3	4 a více
1,10	1,80	2,60	0,80	1,40	2,00

OPIS:

--

Vyhláška č. 507/2006 Sb.,

ze dne 15. listopadu 2006

**kteou se mění vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 30/2001 Sb.,
kteou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích
a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích,
ve znění pozdějších předpisů**

Ministerstvo dopravy stanoví podle § 137 odst. 2 a k provedení § 62 odst. 5 a § 63 odst. 2 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění zákona č. 411/2005 Sb. a zákona č. 226/2006 Sb.:

Čl. I

Vyhláška č. 30/2001 Sb., kteou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích, ve znění vyhlášky č. 153/2003 Sb., vyhlášky č. 176/2004 Sb. a vyhlášky č. 193/2006 Sb., se mění takto:

1. V § 6 se za odstavec 5 vkládá nový odstavec 6, který zní:

„(6) Není-li platnost dopravní značky č. IP 15c ukončena jiným způsobem, končí její platnost na vzdálenější hranici nejbližší křižovatky. To neplatí, pokud je ve vzdálenosti do 20 metrů za křižovatkou umístěna jiná dopravní značka č. IP 15c.“

Dosavadní odstavce 6 a 7 se označují jako odstavce 7 a 8.

2. V § 10 odst. 1 písm. u) se slova „jedoucí vozidlo“ nahrazují slovy „vozidlo jedoucí za snížené viditelnosti“.

3. V § 12 odst. 1 písmeno r) včetně poznámky pod čarou č. 5c zní:

„r) „Dálnice“ (č. IP 14a); značka označuje dálnici, jejíž užití je zpoplatněno mýtným a časovým poplatkem podle zvláštního právního předpisu^{5c)}, jestliže z jejího doplnění dodatkovou tabulkou č. E 11, č. E 11a nebo č. E 11b nevyplývá jinak

5c) Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů

4. V § 12 odst. 1 písmeno t) zní:

„t) „Silnice pro motorová vozidla“ (č. IP 15a); značka označuje silnici pro motorová vozidla, jejíž užití je zpoplatněno mýtným a časovým poplatkem, jestliže z jejího doplnění dodatkovou tabulkou č. E 11, č. E 11a nebo č. E 11b nevyplývá jinak“.

5. V § 12 odst. 1 se za písmeno u) vkládají nová písmena v) a w), která znějí:

„v) „Mýtné“ (IP 15c), která označuje úsek pozemní komunikace zpoplatněný mýtným a je zpravidla doplněna značkou č. IS 16b nebo IS 16c; značka se neužívá na dálnici a silnici pro motorová vozidla; symbol mýtného vyobrazený na této značce lze užit také samostatně na informativních značkách směrových jako informaci o tom, že při jízdě vyznačeným směrem bude užitá pozemní komunikace zpoplatněná mýtným,

w) „Konec mýtného“ (č. IP 15d), která ukončuje platnost značky č. IP 15c,“.

Dosavadní písmena v) až kk) se označují jako písmena x) až mm).

6. V § 12 odst. 1 se za písmeno kk) vkládá nové písmeno ll), které zní:

„ll) „Zpoplatnění provozu“ (č. IP 28a), která informuje o povinnosti uhradit za podmínek stanovených zvláštním právním předpisem^{5c)} mýtné nebo časový poplatek; text na značce se uvádí zpravidla v jazyce sousedního státu a anglicky,“.

Dosavadní písmena ll) a mm) se označují jako písmena mm) a nn).

7. V § 13 odst. 1 písmeno t) zní:

„t) „Obec“ (č. IS 12a), která označuje začátek obce a informuje o jejím názvu; značka ukončuje platnost značky č. B 20a a úsek pozemní komunikace zpoplatněný mýtným,“.

8. V § 13 odst. 1 se za písmeno u) vkládají nová písmena v) a w), která včetně poznámky pod čarou č. 6b znějí:

„v) „Obec v jazyce národnostní menšiny“ (č. IS 12c), která se za podmínek stanovených zvláštním právním předpisem^{6b)} umísťuje pod dopravní značkou č. IS 12a a informuje o názvu obce v jazyce národnostní menšiny,

w) „Konec obce v jazyce národnostní menšiny“ (č. IS 12d), která se za podmínek stanovených zvláštním právním předpisem^{6b)} umísťuje pod dopravní značkou č. IS 12b,

6b) § 29 zákona č. 128/2000 Sb., o obcích (obecní zřízení), ve znění pozdějších předpisů

Dosavadní písmena v) až dd) se označují jako písmena x) až ff).

9. V § 15 odst. 1 písmeno k) zní:

„k) „Bez časového poplatku“ (č. E 11), která se užívá spolu se značkou č. IP 14a nebo č. IP 15a a označuje úsek dálnice nebo silnice pro motorová vozidla, jehož užití není zpoplatněno časovým poplatkem; konec takového úseku se označuje příslušnou značkou č. IP 14a nebo č. IP 15a bez tabulky č. E 11,“.

10. V § 15 odst. 1 se za písmeno k) vkládají nová písmena l) a m), které znějí:

„l) „Bez mýtného“ (č. E 11a), která se užívá spolu se značkou č. IP 14a nebo IP 15a a označuje úsek dálnice nebo silnice pro motorová vozidla, jehož užití není zpoplatněno mýtným; konec takového úseku se označuje příslušnou značkou č. IP 14a nebo č. IP 15a bez tabulky č. E 11a,

m) „Bez časového poplatku a mýtného“ (č. E 11b), která se užívá spolu se značkou č. IP 14a nebo č. IP 15a a označuje úsek dálnice nebo silnice pro motorová vozidla, jehož užití není zpoplatněno časovým poplatkem ani mýtným; konec takového úseku se označuje příslušnou značkou č. IP 14a nebo č. IP 15a bez dodatkové tabulky č. E 11b,“.

Dosavadní písmeno l) se označuje jako písmeno n).

11. V příloze č. 3 bodu 5 se za dopravní značku č. IP 15b doplňují vyobrazení a názvy značek „IP 15c Mýtné“ a „IP 15d Konec mýtného“.

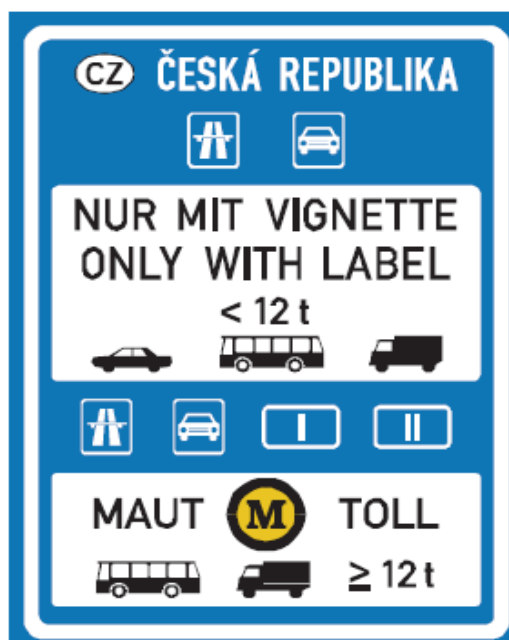


IP 15c Mýtné



IP 15d Konec mýtného

12. V příloze č. 3 bodu 5 se za dopravní značku č. IP 28 doplňuje vyobrazení a název značky „IP 28a Zpoplatnění provozu“.



IP 28a Zpoplatnění provozu

13. V příloze č. 3 bodu 5 se za dopravní značku č. IS 12b doplňují vyobrazení a názvy značek „IS 12c Obec v jazyce národnostní menšiny“ a „IS 12d Konec obce v jazyce národnostní menšiny“.



IS 12c Obec v jazyce
národnostní menšiny



IS 12d Konec obce v jazyce
národnostní menšiny

14. V příloze č. 3 bodu 6 se slova „Bez poplatku“ nahrazují slovy „Bez časového poplatku“.

15. V příloze č. 3 bodu 6 se za dopravní značku č. E 11 vkládají vyobrazení a názvy značek „E 11a Bez mýtného“ a „E 11b Bez časového poplatku a mýtného“.



E 11a Bez mýtného



E 11b Bez časového poplatku
a mýtného

Čl. II

Účinnost

Tato vyhláška nabývá účinnosti dnem 1.ledna 2007.

Ministr: Ing. Řebíček v.r.

Zákon č. 264/2006 Sb.

**kterým se mění některé zákony v souvislosti s přijetím
zákoníku práce**

ČÁST PADESÁTÁ PÁTÁ

Změna zákona o silničním provozu

V příloze k zákonu č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění zákona č. 411/2005 Sb., se slova

překročení nejdelší přípustné doby řízení nebo nedodržení stanovené bezpečnostní přestávky v řízení vozidla podle zákona č. 475/2001 Sb.	4
--	----------

nahrazují slovy

Překročení nejdelší přípustné doby řízení nebo nedodržení stanovené bezpečnostní přestávky v řízení vozidla podle zvláštních právních předpisů ⁴²⁾	4
---	----------

Poznámka pod čarou č. 42 zní:

„42) Nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 ze dne 20. prosince 1985 o harmonizaci určitých sociálních právních předpisů v silniční dopravě.

Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (AETR), vyhlášená pod č. 108/1976 Sb.

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.

Vyhláška č. 478/2000 Sb., kterou se provádí zákon o silniční dopravě, ve znění vyhlášky č. 55/2003 Sb.“

Vyhláška č. 522/2006 Sb.
ze dne 13.listopadu 2006
o státním odborném dozoru v silniční dopravě

Komentované znění nejdůležitějších částí obsahu:

Ministerstvo dopravy vydalo tuto vyhlášku o státním odborném dozoru podle zákona o silniční dopravě a zpracovává příslušné předpisy Evropských společenství (2006/22ES, 3820/85/EHS, 3821/85/EHS, 88/599/EHS, 2004/112/ES, a 95/50/ES), upravuje postupy, systém a předmět kontrol a stanoví vzor paměťové kontrolní karty. V přílohách stanovuje vzory tiskopisů o provedených kontrolách.

K § 2 Obecná ustanovení

- Kontrola se provádí jako silniční kontrola na pozemních komunikacích a v provozovnách dopravců a prostorách souvisejících s činností dopravce a u přepravy nebezpečných věcí v prostorách nakládky a vykládky,
- Při kontrole kontrolní orgán u vozidel vybavených digitálním tachografem používá paměťovou kartu, u analogových tachografů zařízení ke kontrole záznamových listů,
- Dále formuluje postupy pro kontrolní orgán a příslušný dopravní úřad z hlediska oběhu tiskopisů (uvedených v přílohách) a termínů pro jejich zpracování.

K § 3 Předmět kontroly

- Předmětem silniční kontroly je dodržování denní a týdenní doby řízení, bezpečnostní přestávky a denní a týdenní doby odpočinku, záznamové listy z předchozích dnů, potvrzení o době, kdy řidič neřídil, případně potvrzení o výkonu jiné práce. Předmětem kontroly je označení vozidla a jeho vybavení doklady a povoleními pro danou dopravu, zjištění, zda vozidlo je pro příslušnou dopravu řádně vybaveno podle zákona, dodržování podmínek pro přepravu nebezpečných věcí
- Při kontrole v provozovně se mimo úkonů stanovených pro silniční kontrolu zaměří na čtrnáctidenní omezení dob řízení, na záznamové listy, údaje z přístroje a jejich výtisky a karty řidiče a zjištění, zda je dopravce držitelem potřebných dokladů.

K § 4 Silniční kontrola

- Kontrolní orgán provádí silniční kontrolu v jakoukoli dobu na různých místech vhodných z hlediska bezpečnosti provozu tak, aby bylo obtížné pro řidiče se těmito místům vyhnout a nebyla jednostranně zaměřena na dopravce jednotlivých států nebo bydliště řidičů.

K § 5 Kontrola v provozovně

- Kontrola v provozovně se provede vždy při zjištění porušení o překročení maximální denní, týdenní nebo čtrnáctidenní doby řízení nebo při nedodržení minimální denní nebo týdenní doby odpočinku o 20 a více procent, při nedodržení bezpečnostní přestávky o 33 a více procent, při nedodržení předpisů o používání tachografu nebo opakovaném nedodržení podmínek pro přepravu nebezpečných věcí. Za kontrolu se rovněž považuje kontrola dokladů souvisejících s provozováním silniční dopravy. Zohlední i údaje poskytnuté orgánem z kontrol provedených v jiném členském státě.

K § 6 Systém kontrol v oblasti dodržování dob řízení, bezpečnostních přestávek a dob odpočinku

- Dopravní úřad provádí kontroly v oblasti dodržování dob řízení, bezpečnostních přestávek a dob odpočinku tak aby do konce roku 2007 zahrnovaly nejméně 1% pracovních dnů řidičů vozidel, na něž se přímo vztahují předpisy Evropských společenství,
- Z výše uvedených kontrol zahrnují silniční kontroly nejméně 15% ze všech kontrolovaných pracovních dnů řidičů a kontroly v provozovnách nejméně 30 % ze všech kontrolovaných pracovních dnů.

K § 7 Kontroly přepravy nebezpečných věcí

- Obsahem kontroly je kontrolní seznam, jehož vzor je uveden v příloze této vyhlášky, zjištěné porušení povinností bude upřesněno fotodokumentací, popisem nebo jiným způsobem. Kontrolní orgán vždy předá opis kontrolního seznamu řidiči vozidla.

K § 8 Přejídná ustanovení

- Počty kontrol na dodržování dob řízení, bezpečnostních přestávek a dob odpočinku musí v letech 2008 a 2009 činit 2 % pracovních dnů řidičů a od roku 2010 již 3 %. Počet kontrol v uvedených letech musí představovat nejméně 30 % silničních kontrol a nejméně 50 % kontrol v provozovnách ze všech kontrolovaných dnů.

K § 9 Tato vyhláška nabývá účinnosti patnáctým dnem kalendářního měsíce následujícího po dni jeho vyhlášení. (*Rozeslána dne 30.listopadu 2006*).

Ministr: Ing. Řebíček v.r.

Příloha č. 1 –Vzor paměťové kontrolní karty

Příloha č.2 -Tabulka – porušení povinností zahraničními dopravci na území ČR a uložené sankce

Příloha č.3 – Počet zjištěných porušení

Příloha č. 4 – Kategorie rizik – nedodržení předpisu ADR

Příloha č.5 – Opatření učiněná vůči tuzemským dopravcům, kteří porušili povinnost v jiných členských státech

Příloha č. 6 – Sankce

Příloha č. 7 – Kontrolní seznam

Vyhláška č. 527/2006 Sb.

ze dne 24. listopadu 2006

o užívání zpoplatněných pozemních komunikací a o změně vyhlášky Ministerstva dopravy a spojů č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů

Komentované znění nejdůležitějších částí obsahu:

K § 1 Předmět úpravy

- Vyhláška stanoví u časového poplatku seznam komunikací, které podléhají zpoplatnění, vzory kupónů, způsob jejich vyplňování a evidence a jejich umístění ve vozidle
- U mýtného rovněž seznam komunikací podléhajících mýtnému, evidence o mýtném, výši kauce pro poskytnutí elektronického zařízení do vozidla, způsob provádění evidence v systému elektronického mýtného, způsob nakládání se zařízením a podmínky jeho užívání, způsob úhrady a jeho prokazování, druhy údajů které jsou potřebné k zadání do elektronického zařízení a tím umožňují stanovení mýtného.

K § 2 Vymezení základních pojmů

- Vysvětluje pojmy, jako je distribuční místo, kontaktní místo, kontrolní zařízení, mýtná transakce, mýtný bod, režim následného hrazení za použití zpoplatněné komunikace, režim placení předem před použitím zpoplatněné komunikace, a telefonní centrum pro poskytované služby.

K § 3 Vzory kupónů, jejich tvar, rozměr a umístění ve vozidle

- Kupóny prokazující zaplacení časového poplatku se liší podle délky platnosti a podle nejvyšší povolené hmotnosti motorového vozidla. První díl kupónu se umísťuje na vozidle a je popisován jeho tvar, který je uveden v příloze č. 1, u druhého dílu je udáván jeho rozměr.
- První díl kupónu musí být umístěn a celou plochou nalepen na vnitřní straně čelního skla v pravém dolním okraji, aby co nejméně bránil ve výhledu a byl dobře viditelný z vnější strany vozidla.

K § 4 Prvky kupónů a jejich barevné provedení

- Tento paragraf popisuje provedení prvního a druhého dílu kupónu. Na obou dílech je rámeček pro zápis registrační značky vozidla. Jednotlivé kupóny s časovým omezením jsou barevně vzájemně rozpoznatelné.

K § 5 Plošné řešení prvního dílu kupónu

- Zde je popisováno a rozměrově stanoveno plošné řešení prvního dílu kupónu.

K § 6 Plošné řešení druhého dílu kupónu

- Obdobně jako u prvního dílu je i zde popisováno a rozměrově stanoveno plošné řešení druhého dílu kupónu.

K § 7 Způsob vyplňování kupónů a vyznačování začátku jejich platnosti (k § 21e odst.2 zákona).

- Údaje o registrační značce se vyplní na obou dílech kupónů, v místech k tomu určených, čitelně tak, aby údaj nebyl běžným způsobem odstranitelný, například propisovací tužkou.
- Případná změna registrační značky se na kupón nevyznačuje.
- Vyznačení doby platnosti na jeden měsíc nebo sedm dnů provádí prodejce děrovacími kleštěmi na prvním dílu kupónu v místě k tomu určeném. Kupón s nevyznačenou dobou platnosti je neplatný.

K § 8 Způsob evidence kupónů (k § 21e odst. 2 zákona)

- V evidenci se zachycují veškeré přijaté, vydané, prodané a vrácené kupóny, včetně kupónů poškozených nebo vyměněné a kupóny s chybným vyznačením platnosti.

K § 9 Pozemní komunikace, jejíž užití podléhá zpoplatnění (k § 20 odst. 2 zákona)

- Seznam komunikací, jejichž užití podléhá zpoplatnění je uveden v příloze č. 2 této vyhlášky

K § 10 Pozemní komunikace, za jejichž užívání je vybíráno mýtné (k § 20 odst. 1 zákona)

- Seznam úseků komunikací za jejichž užívání je vybíráno mýtné jsou uvedeny v přílohách č. 3 a 4 této vyhlášky. Příloha č. 3 obsahuje seznam úseků dálnic a rychlostních silnic s platností od 1.1.2007, příloha č. 4 obsahuje seznam úseků silnic I.třídy s platností výběru mýtného od 1.července 2007.

K § 11 Výběr kauce (k § 22b odst. 6 zákona)

- Kauce na elektronické zařízení vozidla se stanovuje ve výši 1.550,- Kč

Evidence v systému elektronického mýtného (k § 22b odst. 2 písm. f) a § 22c odst. 4 zákona)

K § 12 Evidence údajů o mýtném

- Evidence údajů o mýtném obsahuje číslo evidence, režim placení a údaje potřebné k identifikaci platby.

K § 13 Způsob provádění evidence v systému elektronického mýtného

- Evidence zahrnuje přihlášení vozidla do režimu placení buď předem nebo následného placení, které se provádí na kontaktních nebo distribučních místech a převzetí elektronického zařízení
- Evidence se provádí na základě kopie osvědčení o registraci nebo technického průkazu vozidla a údaje o tom, zda evidované vozidlo má pokovené čelní sklo.

K § 14 Evidované údaje

- K zaevidování vozidla provozovatel vyplňuje registrační formulář a předkládá doklad totožnosti.
- Provozovatel elektronického systému může požadovat další doklady potřebné pro prokázání zapisovaných údajů. Z osvědčení o registraci nebo technického průkazu vyžaduje zejména informace o emisní třídě vozidla pro zařazení do příslušné kategorie.

- Provozovatel vozidla je povinen nejdéle do pěti dnů informovat provozovatele systému elektronického mýtného o změnách v evidovaných údajích, včetně režimu placení.

K § 15 Způsob evidence při změně provozovatele vozidla

- Při převodu vozidla na jiného provozovatele se vozidlo odhlašuje ze systému elektronického mýtného a vrací se elektronické zařízení.

K § 16 Odhlašování ze systému elektronického mýtného

- Vozidlo se odhlásí ze systému el. mýtného vrácením elektronického zařízení. V případě jeho ztráty nebo zničení se odhlašuje písemným oznámením provozovateli mýtného na kontaktní místo
- Vrácení se provede buď osobním předáním nebo doporučeným zasláním a musí být deaktivováno. Nespotřebované předplacené mýtné se provozovateli vozidla vrací.

K § 17 Způsob úhrady mýtného

- Mýtné se hradí buď v režimu placení předem nebo v režimu následného placení. U následného placení je podmínkou uzavření dohody mezi provozovatelem vozidla a provozovatelem mýtného a splnění podmínek ve smlouvě uzavřených,
- V režimu placení předem se předplácí hotově na kontaktních a distribučních místech nebo platebními prostředky stanovenými ve smluvních podmínkách.
- Mýtné uskutečněné od okamžiku ztráty do okamžiku zablokování elektronického zařízení hradí provozovatel vozidla.

Nakládání s elektronickým zařízením a podmínky jeho užívání (k § 22c odst. 4 a k § 22d odst. 1 písm. c) a odst. 3 zákona)

K § 18 Elektronické zařízení

- Elektronické zařízení smí být užíváno pouze způsobem upraveným zákonem, touto vyhláškou, návodem a smluvními podmínkami. Vraceno musí být při odhlášení ze systému nebo jeho nefunkčnosti,
- V případě poruchy zajistí provozovatel nebo řidič před užitím zpoplatněné komunikace jeho výměnu. Pokud dojde k jeho poruše v průběhu užívání zpoplatněné komunikace zajistí provozovatel nebo řidič jeho výměnu za plně funkční na nejbližším kontaktním nebo distribučním místě,
- Na zablokování zařízení z důvodu uplynutí doby užívání musí být provozovatel vozidla předem upozorněn. Pokud k tomu dojde v průběhu užívání zpoplatněné komunikace zajistí provozovatel nebo řidič jeho výměnu na nejbližším kontaktním nebo distribučním místě.
- Elektronické zařízení může být použito jen v tom režimu placení, pro které bylo zaevidováno.

K § 19 Nakládání s elektronickým zařízením v případě, kdy se elektronické zařízení dostane z držení provozovatele vozidla

- Ztrátu, krádež a jiné případy, kdy se zařízení dostane z držení provozovatele nebo řidiče vozidla okamžitě toto nahlásí provozovateli systému mýtného včetně identifikačních údajů o vozidle.

K § 20 Přeprava elektronického zařízení bez povinnosti platit mýtné

- V případech, kdy má být zařízení přepravováno po zpoplatněné komunikaci bez povinnosti platit (např. při přepravě pro jiné vozidlo) musí být deaktivováno podle návodu provozovatele mýtného.

K § 21 Montáž elektronického zařízení

- Zařízení může být instalováno pouze ve vozidle zaevidovaném do systému mýtného, ke kterému bylo toto zařízení zaevidováno. Při montáži musí být postupováno v souladu s návodem Jiný způsob montáže než je v návodu musí být písemně odsouhlasen provozovatelem mýtného.

K § 22 Nastavení údajů do elektronického zařízení

- Řidič zadá při každé změně údajů před použitím zpoplatněné komunikace do zařízení údaje o počtu náprav podle údajů v technickém průkazu vozidla nebo průkazech jízdních souprav způsobem uvedeným v návodu.

K § 23 Kontrola funkčnosti elektronického zařízení

- Funkčnost zařízení kontroluje řidič před začátkem, v průběhu a po ukončení užívání (jakékoliv přerušení) zpoplatněné komunikace podle návodu. V případě zjištění vady nebo nedostatků ve fungování bezodkladně toto nahlásí provozovateli systému mýtného. V průběhu jízdy řidič sleduje signály elektronického zařízení podle návodu.

K § 24 Zrušovací ustanovení

- Zrušuje se vyhláška č. 571/2004 Sb., ve znění vyhlášky č. 457/2005 Sb., kterou se stanoví vzory kupónů prokazujících zaplacení poplatků za užívání dálnice a rychlostních silnic

ČÁST DRUHÁ – Změna vyhlášky, kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích

§ 25 - Vyhláška č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů se mění takto:

1. Část šestá se včetně nadpisu a poznámky pod čarou č. 2 **zrušuje**
2. Příloha č. 4 se **zrušuje**

Účinnost: Tato vyhláška nabývá účinnosti dnem 1.ledna 2007, s výjimkou přílohy č. 4, která nabývá účinnosti dnem 1.července 2007.

Ministr: Ing. Řebíček v.r.

Příloha č. 1 – Vzory kupónů prokazujících zaplacení časového poplatku

Příloha č. 2 – Seznam pozemních komunikací, jejichž užití podléhá časovému poplatku

Příloha č.3 - Seznam mýtných úseků dálnic a rychlostních silnic, jejichž užití podléhá mýtnému

Příloha č. 4 – Seznam mýtných úseků silnic I.třídy, jejichž užití podléhá mýtnému

Mezinárodní silniční doprava - AKTUALITY

NĚMECKO.

V Německu vstoupil v platnost nový zákon o provozu motorových vozidel v zimním období (ze dne 1.5.2006).

Vozidla z hlediska vybavení musí odpovídat konkrétním povětrnostním podmínkám. Jde zejména o pneumatiky, kdy na úsecích silnic pokrytých sněhem nebo ledem musí být použity se zimním dezénem (označení M+S nebo sněhová vločka) s minimální hloubkou vzorku 4 mm. Toto nařízení platí i pro vozidla s pohonem 4 kol.

V označených úsecích (dopravní značkou) silnic musí být použity sněhové řetězy (maximální rychlost 50 km/hod.).

Součástí uvedeného předpisu je povinnost v zimním období mít v ostřikovači nemrznoucí kapalinu.

RAKOUSKO.

Nové nařízení o používání zimní výstroje u nákladních automobilů stanovuje povinnost v době od 15.listopadu do 15. března používat zimní pneumatiky a to bez ohledu zda jsou pokryty sněhem nebo jsou čisté. Tato povinnost platí pro nákladní automobily nad 3,5 tuny včetně tahačů a platí i pro autobusy. Vybavení zimními pneumatikami je povinné alespoň na jedné hnací nápravě. Současně musí být vozidlo vybaveno sněhovými řetězy.

SLOVENSKO.

Povinné vybavení vozidel reflexní vestou a její použití při opuštění vozidla z důvodů poruchy, defektu nebo nehody je na všech komunikacích mimo obec a to ve dne i v noci.

Reflexní vesta může mít barvu žlutou, červenou, zelenou nebo oranžovou s reflexními pásy a musí odpovídat normě EN 471.

NĚMECKO.

Od 1 ledna 2007 se v Německu mění cena mýtného. Nákladní dopravci, kteří mají kvůli poplatkům na německých dálnicích nainstalován palubní přístroj na výpočet mýtného si musí do konce letošního roku nechat aktualizovat jeho software. Provozovatel mýtného zavádí novou verzi, kdy změny v případných tarifech nebo aktualizace míst výběru se v novém systému bude provádět na dálku a řidiči si nebudou muset do svých palubních přístrojů stále nahrávat nové verze sítě dálnic nebo tarifů mýtného.