

# METODICKÝ ZPRAVODAJ AUTOŠKOL

číslo 61/2007

## OBSAH:

- **Informace o nehodovosti v ČR za období leden až srpen 2007** str. 2
- **Informace – stanoviska MD k dotazům** str. 8
- **Seznam zákonů, vyhlášek a předpisů....** str. 15
- **Zákon č. 170/2007 Sb., (výpis)** str. 17
- **Zákon č. 215/2007 Sb. (opis)** str. 20
- **Dotazy a odpovědi** str. 22
- **Mezinárodní silniční doprava – aktuality** str. 25
- **Školení řidičů tzv.“referentských vozidel“** str. 29

**Pro potřeby autoškol jako učební a organizační pomůcku vydává**

**AUTOKLUB ČR, Opletalova 29, 110 00 P R A H A 1**  
**([www.autoklub.cz](http://www.autoklub.cz))**

Zpracoval:  
Agentura Vegricht pro bezpečnost silničního provozu  
Václav Vegricht  
Tř. Václava Klementa 820, 293 01 Mladá Boleslav  
Tel. 326 725 613, mobil 603 310 468  
E-mail: [vegricht@volny.cz](mailto:vegricht@volny.cz)  
IČ: 13739051

Vychází čtvrtletně.  
Bez jazykové úpravy.

**ZÁŘÍ 2007.**

# INFORMACE

## o nehodovosti na pozemních komunikacích v ČR za období leden až srpen 2007

Leden až srpen 2007	Rozdíl – stejné období roku 2006
<b>POČET NEHOD</b> 117.582	snížení o 10.292 nehod = 8,0 %
<b>USMRCENO</b> 714	zvýšení o 128 osob = 21,8 %
<b>TĚŽCE ZRANĚNO</b> 2.657	zvýšení o 61 osob = 2,3 %
<b>LEHCE ZRANĚNO</b> 16.993	zvýšení o 1.363 osob = 8,7 %
<b>HMOTNÁ ŠKODA (odhad)</b> 5,437 mld.Kč	snížení o 807,9 mil.Kč = 12,9 %

Od roku 1990 je za osm měsíců počet

- nehod osmý nejnižší (nejméně v roce 1991 = 58.654 nehod)
- usmrcených třetí nejnižší (nejméně v roce 2006 = 586 osob)
- těžce zraněných druhý nejnižší (nejméně v roce 2006 = 2.596 osob)
- lehce zraněných čtvrtý nejnižší (nejméně v roce 1991 = 14.418 osob)

Z porovnání letních měsíců červenec a srpen je oproti roku 2006 počet usmrcených v červenci vyšší o 63 % a v srpnu o 26,6 %.

Z hlediska **počtu nehod méně** nehod bylo v obci o 8.713 nehod, na mokřem povrchu vozovky o 8.111 nehod, méně nehod bylo u nehod zaviněných řidiči osobních automobilů o 7.815 nehod.

Naproti tomu **více nehod** bylo na suchém povrchu komunikace o 12.085 nehod, nehod zaviněných lesní nebo domácí zvěří o 986 nehod, více nehod bylo zaviněno pod vlivem alkoholu o 492 nehod a řidiči motocyklů zavinili o 487 nehod více.

U počtu **usmrcených** osob byl největší absolutní nárůst u nehod, ke kterým došlo na suchém povrchu vozovky o 193 osob, u nehod mimo obec o 114 osob a u nehod zaviněných řidiči motorových vozidel o 102 osob.

K největšímu snížení počtu usmrcených došlo u nehod na mokru o 27, u nehod na náledí o 16, u nehod v denní době za nepříznivých klimatických podmínek o 14 osob a u nehod na železničních přejezdech o 13 osob.

Z celkového počtu nehod bylo v hodnoceném období **11.440 nehod**, kdy viník nehody z místa ujel (10,7 %). Při těchto nehodách bylo **14 osob usmrceno** (o 3 osoby více než ve stejném období loňského roku) a dalších **677 osob bylo zraněno** (o 95 osob více).

## Přehled viníků a zavinění nehod:

Viník, zavinění nehody období leden až srpen 2007	Počet nehod	Rozdíl nehod	Počet usmrcených	Rozdíl usmrcených	Index rok 2006=100%
<b>Řidičem motorového vozidla</b>	107.311	- 11.122	622	+ <b>102</b>	119,6
<b>Řidičem nemotor. vozidla</b>	1.922	+ <b>185</b>	51	+ <b>19</b>	159,4
<b>Chodcem</b>	993	+ <b>75</b>	19	- 4	82,6
<b>Jiným účastníkem</b>	153	- 17	0	0	
<b>Závadou komunikace</b>	284	- 440	0	0	
<b>Technickou závadou vozidla</b>	777	- 84	6	+ <b>5</b>	600,0
<b>Lesní, domácí zvěří</b>	5.522	+ <b>986</b>	5	+ <b>5</b>	
<b>Jiné zavinění</b>	600	+ <b>129</b>	11	+ <b>1</b>	110,0

Z uvedené tabulky vyplývá, že **více nehod** bylo z důvodu jiného zavinění o 27,4%, lesní a domácí zvěří o 21,7%, u chodců o 8,2 % a řidičů nemotorových vozidel (zpravidla cyklistů) o 4,5%.

Z uvedených počtů **zavinily děti cyklisté 278 nehod** (o 14 nehod více) při kterých byly **3 děti usmrceny** (o 2 děti více) a **232 dětí bylo zraněno** (o 12 více).

**Děti jako chodci** zavinily **355 nehod** (o 7 nehod více) při kterých bylo **360 osob zraněno** (o 7 osob více).

Naproti tomu **méně nehod** bylo v kategorii závada komunikace o 60,8 %, technické závady vozidla o 10,2 % a v kategorii řidič motorového vozidla o 9,4 %.

Na celkovém počtu nehod se **řidiči motorových vozidel** podílejí 91,3 % a na počtu usmrcených 87,1 %.

V porovnání se stejným obdobím loňského roku **méně nehod** zavinili řidiči osobních automobilů o 9,8 %, řidiči nákladních automobilů o 13%, řidiči autobusů o 19,2 %, traktorů o 37,7%.

**Nárůst počtu nehod** byl zejména u řidičů motocyklů o 38,4 %, řidičů malých motocyklů o 11,7 % a řidičů mopedů o 1,4 %.

Z celkového počtu 622 usmrcených osob zaviněných řidiči motorových vozidel připadá nejvíce na nehody zaviněné řidiči

- osobních automobilů 435 osob o 76 osob více (než v r.2006)
- nákladních automobilů sólo 68 osob o 19 osob více
- motocyklů 62 osob o 16 osob více
- kteří ujeli z místa nehody 14 osob o 3 osoby více
- nákladních automobilů s přívěsem 5 osob stejně jako v r. 2006

Méně usmrcených pak bylo při nehodách, které zavinili řidiči

- nákladních automobilů s návěsem 23 osob o 5 osob méně
- autobusů 4 osoby o 8 osob méně
- pojízdných pracovních strojů 0 o 4 osoby méně

Při nehodách končících srážkou s jedoucím motorovým vozidlem bylo usmrceno 308 osob (o 51 více než ve stejném období loňského roku), při nehodách končících s pevnou překážkou bylo usmrceno 202 osob (o 36 osob více), při srážce vozidla s chodcem zahynulo 95 osob (o 14 osob více). Nejčastějším a nejtragičtějším druhem pevné překážky je strom, kdy při 3.102 těchto nehod (o 211 méně) zahynulo 134 osob (o 38 osob více).

## Hlavní příčiny nehod řidičů motorových vozidel:

Hlavní příčina nehody – leden až srpen	Počet nehod	tj. %	Počet usmrcených	tj. %	Rozdíl usmrcených
<b>Nepřiměřená rychlost</b>	<b>14.606</b>	13,6	<b>306</b>	<b>49,2</b>	<b>+ 42</b>
<b>Nesprávné předjíždění</b>	<b>2.288</b>	2,1	<b>42</b>	<b>6,8</b>	<b>+ 24</b>
<b>Nedání přednosti</b>	<b>20.210</b>	13,3	<b>68</b>	<b>10,9</b>	<b>+ 7</b>
<b>Nesprávný způsob jízdy</b>	<b>70.227</b>	65,4	<b>206</b>	<b>33,1</b>	<b>+ 29</b>

Oproti stejnému období loňského roku je počet nehod nižší ve všech kategoriích hlavních příčin, ale naproti tomu u všech hlavních příčin dopravních nehod je počet usmrcených vyšší, u většiny příčin je vyšší i počet zraněných.

Z hlediska **nejčtetnějších příčin** nehod řidičů motorových vozidel byla v hodnoceném období osmi měsíců letošního roku označena jako příčina nehody s počtem nehod:

- řidič se plně nevěnoval řízení vozidla 21.816 nehod
- nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem 19.229 nehod
- nesprávné otáčení nebo couvání 11.729 nehod
- nedání přednosti v jízdě upravené dopravní značkou 6.571 nehod
- nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky 5.698 nehod
- nezvládnutí řízení vozidla 4.974 nehod
- nepřizpůsobení rychl. dopr. techn. stavu vozovky 4.945 nehod atd.

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

- nepřizpůsobení rychlosti dopr. techn. stavu vozovky 142 osob (+44)
- řidič se plně nevěnoval řízení vozidla 77 osob (+23)
- vjetí do protisměru 71 osob (+11)
- nepřizpůsobení rychlosti vlastnostem vozidla a nákladu 61 osob (+24)
- nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky 49 osob (-21)
- nezvládnutí řízení vozidla 33 osob (+16)
- nedání přednosti upravené dopr. značkou 25 osob (+13) atd.

Při **518 nehodách** zaviněných řidiči motorových vozidel, kdy nebylo umožněno chodci nerušené a bezpečné přejítí vozovky přecházejícímu po vyznačeném přechodu pro chodce, bylo **5 chodců usmrceno** (-4), **91 těžce zraněno** (-4), **416 lehce zraněno** (+83) a 26 chodců zůstalo nezraněno (+20).

**Pod vlivem alkoholu** bylo zaviněno celkem **4.895 nehod** (4,4 % z celkového počtu nehod a zvýšení oproti loňskému roku o 492 nehod = 11,2%), při kterých bylo **24 osob usmrceno** (o 2 osoby méně) a **2.060 osob bylo zraněno** (o 215 osob více). **74,2 %** těchto nehod se stalo v intravilánu.

## Místa nehod:

V hodnoceném období se 72,8 % nehod stalo v intravilánu a na tyto nehody připadá:

- 33,8 % usmrčených osob,
- 51,2 % těžce zraněných osob,
- 56,5 % lehce zraněných osob,
- 59,9 % hmotné škody a

Místo nehody období leden až srpen	Počet nehod	Počet usmrčených	Počet těžce zraněných	Počet lehce zraněných	Hmotná škoda v mil. Kč
<b>V OBCI</b>	85.572	241	1.360	9.595	3 256,5
Index rok 2006 = 100%	90,8	<b>106,2</b>	<b>103,0</b>	<b>105,0</b>	86,6
<b>MIMO OBEC</b>	32.010	473	1.297	7.398	2 180,5
Index rok 2006=100%	95,3	<b>131,8</b>	<b>101,7</b>	<b>114,0</b>	87,8
<b>z toho DÁLNIČE</b>	3.192	33	58	375	337,8
Index rok 2006=100%	97,2	<b>150,0</b>	80,6	<b>109,3</b>	78,5

**V obci** je vyšší: počet usmrčených o 14 osob, počet těžce zraněných o 39 osob a počet lehce zraněných o 457 osob;

je nižší: počet nehod o 8.713 a odhad hmotných škod o 505,4 mil. Kč;

**Mimo obec** je vyšší: počet usmrčených o 114 osob, počet těžce zraněných o 22 osob a počet lehce zraněných **o 906 osob**;

je nižší: počet nehod o 1.579, odhad hmotných škod o 303,5 mil. Kč ;

**Na dálnici** je vyšší: počet usmrčených o 11 osob a počet lehce zraněných o 32 osob;

je nižší: počet nehod o 92, počet těžce zraněných o 14 osob a odhad hmotných škod o 92,7 mil. Kč.

## Nehody podle druhu komunikace:

Druh komunikace období leden až srpen 2007	Počet nehod	Rozdíl nehod	Počet usmrčených	Rozdíl usmrčených
<b>Dálnice</b>	3.193	- 92	33	<b>+ 11</b>
<b>Silnice I. třídy</b>	21.566	- 61	<b>247</b>	<b>+ 16</b>
<b>Silnice II.třídy</b>	17.433	- 319	191	<b>+ 79</b>
<b>Silnice III.třídy</b>	12.382	- 1.473	119	<b>+ 15</b>
<b>Komunikace sledovaná</b>	20.779	- 2.981	53	- 5
<b>Komunikace místní</b>	<b>34.771</b>	- 290	60	<b>+ 13</b>
<b>Účelová komunikace</b>	7.459	- 5.076	11	- 1

Počet nehod je nižší na všech druzích komunikací a největší absolutní i relativní pokles byl zaznamenán na účelových komunikacích a to o 5.076 nehod, tj. o 40 %.

## Nehody a usmrcení podle dnů v týdnu:

Den v týdnu Leden až srpen 2007	Počet nehod	Rozdíl nehod	Počet usmrcených	Rozdíl usmrcených
<b>Pondělí</b>	19.088	- 1.158	89	<b>+ 17</b>
<b>Úterý</b>	17.711	- 2.385	97	<b>+ 17</b>
<b>Středa</b>	18.648	- 1.599	90	<b>+ 4</b>
<b>Čtvrtek</b>	18.335	- 1.723	82	<b>+ 6</b>
<b>Pátek</b>	<b>20.377</b>	- 2.074	120	<b>+ 18</b>
<b>Sobota</b>	13.126	- 439	110	<b>+ 16</b>
<b>Neděle</b>	10.297	- 914	<b>126</b>	<b>+ 50</b>

Ve všech dnech týdne bylo více usmrcených a největší absolutní i relativní zvýšení bylo u nedělních nehod, kde zvýšení činí 65,8 %.

Z celkového počtu **714** lidí, kteří přišli o život při dopravních nehodách od ledna do srpna 2007 bylo:

265 řidičů osobních automobilů	(zvýšení o 39 osob)
126 spolujezdců v osobních automobilech	(zvýšení o 19 osob)
98 chodců	(zvýšení o 16 osob)
87 řidičů motocyklů	(zvýšení o 28 osob)
76 cyklistů	(zvýšení o 19 osob)
41 řidičů nákladních automobilů	(zvýšení o 18 osob)
7 řidičů malého motocyklu	(zvýšení o 6 osob)
5 spolujezdců v nákladních automobilech	(snížení o 1 osobu)
5 spolujezdců na motocyklu	(snížení o 2 osoby)
3 řidiči mopedu	(zvýšení o 3 osoby)
1 řidič traktoru	(snížení o 1 osobu)

Pozn.: zvýšení-snížení uvedená v závorce je porovnání se stejným obdobím roku 2006.

Z uvedeného počtu usmrcených bylo **18 dětí** (o 3 usmrcené děti méně než ve stejném období roku 2006 – 1 dítě jako chodec, 1 dítě jako cyklista a 1 dítě jako spolujezdec na malém motocyklu. Z toho byly:

- **3 děti - chodci**
- **4 děti - cyklisté** (z toho jeden spolujezdec na jízdním kole ve věku 3 let)
- **11 dětí – jako spolujezdců v osobních automobilech** (4 děti „nepoužily zádržný systém“)

## Počty usmrcených podle věkových kategorií:

Věková kategorie	Počet usmrcen.	Rozdíl (2006)
18 – 20 let	48	+ 3
21 – 24 let	75	+ 9
25 – 34 let	<b>171</b>	<b>+ 47</b>
35 – 44 let	102	+ 16
45 – 54 let	110	<b>+ 34</b>
55 – 64 let	82	+ 11
nad 64 let	85	+ 3

## **Závěr:**

Vývoj následků nehod v letošním roce, v porovnání se stejným obdobím loňského roku není příznivý, neboť počet usmrcených a zraněných osob je výrazně vyšší. Z objektivních důvodů je nutno uvést velmi teplé počasí v prvním čtvrtletí, které jak vyplývá z hodnocení některých evropských zemí mělo negativní vliv na vývoj dopravní nehodovosti oproti loňské studené zimě. To potvrzuje i zvýšení spotřeby pohonných hmot v I.čtvrtletí 2007 o 3,3 % (podle ČSÚ).

Z informací z EU (CARE QI), IRTAD OECD, FIA a dalších vyplývá určité znepokojení nad současným vývojem následků nehod v Evropě, především pak nárůstu počtu usmrcených osob, a to dokonce meziročně až o 40 %, jako je tomu v Dánsku. Dokonce Francie po velmi úspěšném vývoji v minulých letech zaznamenala nárůst počtu usmrcených osob o 2 %. Prakticky jen Španělsko, Kypr, Irsko, Rumunsko, Velká Británie a Portugalsko zaznamenává snížení (*podle předběžných údajů za 3 až 8 měsíců letošního roku*). Nejvíce znepokojující na průzkumu je výsledek u zranitelných účastníků provozu, zejména u motocyklistů, kde je dosaženo nejhoršího zvratu dosavadního vývoje.

Krátkodobé porovnání je pro ČR nepříznivé, ale z dlouhodobějšího srovnání vyplývá, že počet usmrcených v letošním roce (leden až srpen) je od roku 1990 třetí nejnižší a oproti průměru posledních 5 let (obvyklý evropský standard pro hodnocení) je počet usmrcených nižší o 4,4 %.

(Zdroj: zpracováno podle statistiky Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR – [www.mvcr.cz](http://www.mvcr.cz) ).

## INFORMACE

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

### **Stanovisko k určení doby zadržení řidičského průkazu, které se započítává do zákazu činnosti.**

**Čj.: 418/2007-160-OST/2** ([www.mdcr.cz](http://www.mdcr.cz))

Dne 13.6.2007 obdrželo Ministerstvo dopravy, odbor dopravně správní, Vaší žádost o stanovisko ke stanovení doby zadržení řidičského průkazu, která se započítává do zákazu činnosti. Ve své žádosti uvádíte, že dne 15.12.2006 byl osobě podezřelý ze spáchání přestupku zadržen Policií ČR řidičský průkaz, o jehož zadržení správní orgán nerozhodl a dne 3.1.2007 podezřelého vyrozuměl o možnosti vyzvednout si řidičský průkaz u příslušného registru řidičů, přičemž pro vyzvednutí nestanovil žádnou lhůtu. Toto vyrozumění řidič převzal dne 7.1.2007.

Váš další dotaz se týká stanovení doby zadržení řidičského průkazu v případech, kdy policie zadrží řidičský průkaz, avšak správní orgán nerozhodne o jeho zadržení a vyzve řidiče k jeho vyzvednutí (při stanovení/nestanovení lhůty k vyzvednutí x při vyzvednutí/nevyzvednutí výzvy x při převzetí/nepřevzetí řidičského průkazu).

K výše uvedenému prvnímu dotazu Ministerstvo dopravy, odbor dopravně správní, uvádí následující. Doba zadržení řidičského průkazu se bude započítávat do doby zákazu činnosti ode dne 15.12.2006, tj. ode dne zadržení řidičského průkazu policistou podle § 118 zákona o silničním provozu, do dne 7.1.2007, kdy řidič převzal vyrozumění o možnosti vyzvednout si řidičský průkaz. To, že si řidič řidičský průkaz nevyzvedl, ačkoliv věděl, že již nemá řidičský průkaz zadržený, je zcela na vůli řidiče, ovšem nejedná se o dobu, po kterou řidič nesměl tuto činnost vykonávat (§ 14 odst. 2 zákona č. 200/1990 Sb.), tudíž ji nelze započítávat do doby zákazu činnosti. Stejná doba zadržení řidičského průkazu se pak bude započítávat i v případech, kdy si řidič řidičský průkaz vyzvedne. V době mezi převzetím výzvy řidičem a faktickým převzetím řidičského průkazu již řidičský průkaz zadržený nemá a o této skutečnosti ví a řídit motorové vozidlo teoreticky může.

K druhé části dotazu uvádíme, že pokud správní orgán vyzve řidiče k vyzvednutí řidičského průkazu se stanovením lhůty a řidič si jej nevyzvedne, započítává se do doby zákazu činnosti doba od zadržení řidičského průkazu policistou do marného uplynutí stanovené lhůty.

Pokud si řidič tuto výzvu nevyzvedne, ačkoliv byla připravena k vyzvednutí např. na poště, je zapotřebí použít fikce doručení v souladu s § 24 odst. 1 správního řádu. V takovém případě se považuje za doručenou desátý den ode dne, kdy byla k vyzvednutí připravena. Doba zadržení řidičského průkazu, která se bude započítávat do doby zákazu činnosti pak bude od doby zadržení řidičského průkazu policistou do dne vyrozumění (tedy do výše uvedeného desátého dne ode dne uložení na poště).



Dobu zadržení řidičského průkazu by si pak měl správní orgán, který rozhoduje o skutku, za který byl řidiči zadržen řidičský průkaz, zjišťovat u příslušného správního orgánu, který řízení o zadrženém řidičském průkazu policistou vedl a rozhodl o zadržení nebo nerozhodl o zadržení řidičského průkazu.

**Dotaz: Musí osoba, která řídí zemědělský nebo lesnický traktor, absolvovat školení ke zdokonalování odborné způsobilosti řidičů podle § 48 odst. 1 písm. c) zákona č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů.**

**Odpověď: Čj. 106/2007-160-AS/2**

Zákon č. 247/2000 Sb., stanovuje povinné školení ke zdokonalování odborné způsobilosti řidičů v rozsahu 16 hodin ročně a přezkoušení jednou za tři roky pro osoby, které řídí

- a) motorové vozidlo vybavené zvláštním výstražným zařízením se zvláštním světelným zařízením modré barvy,
- b) vozidlo taxislužby
- c) nákladní vozidlo, speciální vozidlo a jízdní soupravu, **mimo takové jízdní soupravy, jejíž součástí je jako tažné vozidlo zemědělský nebo lesnický traktor**, pokud největší povolená hmotnost vozidel nebo jízdní soupravy převyšuje 7 500 kg,
- d) vozidlo pro přepravu více jak 9 cestujících včetně řidiče

Z výše uvedeného ustanovení zákona č. 247/2000 Sb., vyplývá, že osoba řídící soupravu složenou ze zemědělského nebo lesnického traktoru a přípojného vozidla, není povinná podrobit se zdokonalování odborné způsobilosti podle § 48 zákona č. 247/2000 Sb., a to bez ohledu na hmotnost výše popsané soupravy.

**Dotaz: týkající se přepravy zvířat (psa) v zádržném bezpečnostním systému při převozu v osobním automobilu**

**Odpověď: Čj. 118/2007-160-AS/2**

Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, neřeší povinnost řidiče motorového vozidla přepravovat zvíře v zádržném bezpečnostním systému.

Pro přepravu zvířat je potřeba zohlednit § 5 odst. 1 písm. j) zákona č. 361/2000 Sb., který stanoví povinnost řidiči zabezpečit bezpečnost přepravované osoby nebo zvířete a bezpečnou přepravu nákladu.

V ustanovení § 8a odst. 1 zákona č. 246/1992 Sb., na ochranu zvířat proti týrání, ve znění pozdějších předpisů, jsou uvedeny zásady přepravy zvířat, cit.

„(1) Podle druhu zvířat odesílatel v součinnosti s dopravcem zajistí

- a) dostatek prostoru k tomu, aby zvířata při přepravě mohla zaujmout jedinci daného druhu odpovídající přirozený postoj, v případě potřeby byla oddělena přepážkami chránícími je proti pohybům dopravního prostředku, a není-li stanoveno dále jinak, měla prostor pro ležení,

- b) zabezpečení zvířat před nepříznivým počasím a výraznými rozdíly v klimatických podmínkách,
- c) větrání a objem vzduchu v dopravních prostředcích tak, aby odpovídaly podmínkám přepravy a byly přiměřené druhu a počtu přepravovaných zvířat
- d) podání zvířatům během přepravy ve stanovených intervalech tekutin nebo vody, která neohrožuje jejich zdravotní stav, a krmiv,
- e) přizpůsobení jízdy, seřazování souprav a provádění další přepravy tak, aby se zabránilo jejich nadměrným otřesům nebo naklánění.“.

Přepravované zvíře je třeba zabezpečit tak, aby se v průběhu jízdy řidič plně věnoval řízení a nemusel se např. ohlížet po zvířeti nebo je odhánět, protože mu brání ve výhledu z vozidla nebo v bezpečném ovládní vozidla. Pokud jsou řidič nebo přepravovaná osoba schopni přepravované zvíře zvládnout povel, není třeba při přepravě provádět zvláštní omezení zvířete.

<p><b>Podmínky přijímání uchazečů o výuku a výcvik k získání řidičského oprávnění</b>  <b>Čj.: 125/2007-160-AS/2</b></p>
--

Stanovisko Ministerstva dopravy, viz příloha Vašeho dotazu, postihuje proces prokazování pobytu na území České republiky pro účely přijetí uchazeče k výuce a výcviku do autoškoly. Navíc je třeba upozornit na skutečnost, že uchazeč – cizí státní příslušník, prokazuje svůj pobyt na území České republiky i v jiných souvislostech, takže vydání dokladů prokazujících pobyt cizince na území České republiky Cizineckou policií, může mít často více důvodů.

Výuku a výcvik uchazečů o získání řidičského oprávnění upravuje zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů. Podle tohoto zákona lze k výuce a výcviku k získání řidičského oprávnění přijmout osobu, která má trvalý pobyt na území České republiky nebo přechodný pobyt na území České republiky, který trvá alespoň 185 dnů, pokud neprokáže, že se v České republice připravuje na výkon povolání nejméně šest měsíců.

Tento požadavek byl do českého právního řádu implementován zákonem č. 411/2005 Sb., kterým se s účinností od 1.7.2006 mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, a to z práva Evropských společenství. Směrnice Rady 91/439/EHS o řidičských průkazech, stanoví pro členské státy závazné podmínky pro vydávání řidičských průkazů, a to včetně podmínek vydávání řidičských průkazů občanům ostatních členských států EU. Podle článku 7 odst. 1 písm. b) mohou být řidičské průkazy vydány pouze žadatelům, kteří mají obvyklé bydliště na území členského státu, který řidičský průkaz vydal. Podle článku 9 směrnice se obvyklým bydlištěm přitom rozumí místo, kde se určitá osoba obvykle zdržuje, tj. nejméně 185 dní v kalendářním roce z důvodů osobních a profesních vazeb nebo v případě osob bez profesních vazeb z důvodů osobních vazeb vyplývajících z úzkých vztahů mezi touto osobou a místem, kde bydlí.

Tomuto požadavku koresponduje vymezení pojmu „přechodný pobyt“ jak je vymezen v § 2 písm. hh) zákona č. 361/2000 Sb. Minimálně přechodný pobyt žadatele na území České republiky je jednou z podmínek pro udělení řidičského oprávnění a vydání řidičského průkazu.

Při porovnání obsahu úpravy podle zákona č. 361/2000 Sb., zákona č. 247/2000 Sb., a v neposlední řadě i směrnice 91/439/EHS je nutné konstatovat, že požadavky na přechodné, resp. obvyklé bydliště nejsou v těchto předpisech vzájemně zcela provázány. Zákon č.361/2000 Sb. umožňuje udělit řidičské oprávnění tomu, kdo při splnění ostatních podmínek má na území České republiky přechodný pobyt trvající nejméně 185 dnů nebo zde po dobu nejméně šesti měsíců studuje. Tato zákonná díkce odpovídá požadavku směrnice na dodržení principu obvyklého bydliště k okamžiku vydání řidičského průkazu. Požadavek zákona č. 247/2000 Sb. je ale přísnější, protože pobyt trvající nejméně 185 dnů nebo studium po dobu alespoň šesti měsíců v České republice váže už k okamžiku přihlášení žadatele k výuce a výcviku do autoškoly, který musí udělení řidičského oprávnění předcházet. Je tím vytvořena jistá disproporce obou zákonných úprav. Při zohlednění obsahu a účelu směrnice 91/439/EHS je nutné konstatovat, že požadavek zákone č. 247/2000 Sb. jde nad rámec komunitárního práva a minimální dobu pobytu pro udělení řidičského oprávnění prodlužuje. Při doslovném izolovaném výkladu § 13 odst. 1 písm. e) zákona č. 247/2000 Sb. by toto ustanovení představovalo jistou formální překážku volného pohybu osob, která představuje jeden ze základních principů, na němž je Evropská unie založena. Proto je podle našeho názoru nezbytné interpretovat zmíněné ustanovení zákona č. 247/2000 Sb. v širším kontextu zákona č. 361/2000 Sb. a směrnice 91/439/EHS.

**Učitel autoškoly ze státu ES.  
Čj.: 131/2007-160-AS/2**

Zákon 18/2004 Sb., o uznávání odborné kvalifikace a jiné způsobilosti státních příslušníků členských států Evropské unie a o změně některých zákonů (zákon o uznání odborné kvalifikace), v § 2 odst. 1 hovoří o tom, že „Správní úřady a profesní komory jsou oprávněny pro výkon regulované činnosti v České republice vyžadovat od státního příslušníka jiného členského státu splnění pouze těch podmínek, které zvláštní právní předpis vyžaduje od občana České republiky.“.

Tímto zvláštním právním předpisem pro výkon činnosti učitele autoškoly je 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 jsou uvedeny podmínky, za kterých krajský úřad rozhodne o udělení profesního osvědčení pro učitele výuky a výcviku.

Žadatel o „profesní osvědčení“ učitele v jiném státě je zkoušen za jiných podmínek, z jiných právních norem, než jsou právní normy České republiky.

**Dotaz: k přestupku proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích podle § 22 odst. 1 písm. a) zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích.  
Odpověď: Čj.: 211/2007-160-SPR/2**

Ministerstvo dopravy, odbor dopravně správní k zaslanému dotazu ohledně přestupku proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích podle § 22 odst. 1 písm. a) zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů, sděluje následující.

Uvedeného přestupku se dopustí ten, kdo v provozu na pozemních komunikacích řídí vozidlo, které je technicky nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích tak závažným způsobem, že bezprostředně ohrožuje ostatní účastníky provozu na komunikacích. Zavinění uvedeného přestupku je nutno prokázat důkazními prostředky.

Z hlediska technické nezpůsobilosti motorového vozidla k provozu na pozemních komunikacích se musí jednat o závažný způsob technické nezpůsobilosti, který bezprostředně ohrožuje ostatní účastníky silničního provozu.

Každý případ technické nezpůsobilosti motorového vozidla je nutno posuzovat individuálně s přihlédnutím k tomu, jednalo-li se o závažný způsob, podmíněný tím, že bezprostředně ohrožuje ostatní účastníky silničního provozu.

Mohlo by se jednat o následující závady, které bezprostředně ohrožují ostatní účastníky silničního provozu, např.:

- Jízda za snížené viditelnosti s vozidlem, na kterém nesvítí tlumené světlomety, nebo dálkové světlomety nelze přepínat, sjeté pneumatiky takovým způsobem, že hloubka dezénu není vůbec znatelná, nebo pneumatiky vykazují trhliny nebo poškození v kostře pláště, v důsledku závady na brzdovém systému provozní brzda nevyvolá brzdící účinek potřebný k zastavení vozidla.

Technicky nezpůsobilé silniční vozidlo ve smyslu § 37 písm. c) zákona č. 56/2001 Sb., zákon 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., je technicky nezpůsobilé silniční vozidlo k provozu na pozemních komunikacích, pokud provozovatel vozidla neprokáže jeho technickou způsobilost k provozu na pozemních komunikacích způsobem stanoveným tímto zákonem.

Přestupku podle § 83 odst. 1 písm. d) zákona č. 56/2001 Sb., se dopustí fyzická osoba tím, že jako provozovatel silničního motorového vozidla nebo přípojného vozidla provozuje vozidlo, které je podle § 37 technicky nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích. Za uvedený přestupek lze uložit pokutu do 50 000 Kč, v blokovém řízení lze uložit pokutu do 5 000 Kč.

**Výdej dat z registru řidičů obecní policii**  
**Čj.: 305/2007-160-SPR/2**

Ministerstvo dopravy, odbor dopravně správní, k Vašemu dotazu ohledně výdeje dat z registru řidičů pro Městskou policii v Praze, sděluje následující:

Novela zákona č. 361/2000 Sb., zákona o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, (silniční zákon), ve znění pozdějších předpisů, provedená zákonem č. 411/2005 Sb. neupravuje žádné změny v přístupu k údajům z registru řidičů, které vedou obecní úřady obcí s rozšířenou působností, ani v přístupu do centrálního registru řidičů, které vede Ministerstvo dopravy. Podmínky pro přístup do registru řidičů upravuje § 121 zákona č. 361/2000 Sb. Toto ustanovení zcela jasně stanoví, že údaje registru řidičů vydávají obecní úřady obcí s rozšířenou působností, které jsou podle § 119 citovaného zákona správci tohoto registru.

Povinnost správce registru řidičů umožnit obecní policii dálkový a nepřetržitý přístup k údajům z výše uvedených registrů nevyplývá ani z § 11a zákona č. 553/1991 Sb., o obecní policii, ve znění pozdějších předpisů, podle kterého je obecní policie k plnění svých úkolů podle tohoto zákona oprávněna vyžadovat od příslušných orgánů z jejich informačních systému poskytnutí údajů. Citované ustanovení neobsahuje oprávnění obecní policie vyžadovat údaje z registru řidičů.

Přímý přístup k údajům z centrálního registru řidičů, musí být zajištěn podle § 122 odst. 5 zákona č. 361/2000 Sb., pouze Ministerstvu vnitra, Policii ČR, Vojenské policii a Bezpečnostní informační službě.

K zaslanému dotazu pod bodem 1) zdejší odbor se ztotožňuje s Vaším názorem, že obecní policie je podle zákona č. 553/1991 Sb., dle zákona o obcích a zákona o hlavním městě Praze, orgánem obce. Při projednávání přestupku má postavení správního orgánu. Příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností je oprávněn a současně povinen poskytnout ve smyslu § 121 odst. 1 písm. e) zákona č. 361/2000 Sb. údaje z registru řidičů na základě **písemné žádosti obcím v rozsahu potřebném pro jejich činnost**. Vycházejí z citovaného ustanovení, obecní úřad obce s rozšířenou působností je oprávněn poskytnout obecní policii na její písemnou žádost údaje z registru řidičů. Dále je nutno uvést, že údaje vedené v registru řidičů mají charakter osobních údajů ve smyslu zákona č. 101/2000 Sb., o ochraně osobních údajů a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, a proto je nutno při výdeji dat z registru řidičů, ve smyslu citovaného zákona, s těmito údaji tak nakládat.

Ve svém podání dovozujete zájem na efektivním výkonu služby, že nevyřízením přestupku dojde ke zhoršení postavení řidiče, protože mu byla odňata možnost přestupek projednat na místě v blokovém řízení. Uplatnění a využití blokového řízení, jako zvláštního druhu zkráceného řízení o přestupku je vázáno na splnění podmínek v § 84 odst. 1 přestupkového zákona a to, že byl přestupek spolehlivě zjištěn, k jeho vyřízení nestačí domluva a obviněný z přestupku je ochoten pokutu zaplatit. Uvedené pravomoci obecní policie k projednání přestupku však podle našeho názoru nemohou sami o sobě odůvodnit překročení zákonného zmocnění pro vydávání údajů z registru řidičů. V případě, že nebudou naplněny všechny podmínky pro projednání přestupku v blokovém řízení, nezbude než postoupit věc k projednání příslušnému obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností.

V bodu 2) se dotazujete, jestli je obecní policie oprávněna projednat přestupek podle § 22 odst. 1 písm. f) bod 3 přestupkového zákona v blokovém řízení v případech, kdy nebude mít zajištěn výdej dat z registru řidičů. K zaslanému dotazu pod bodem 2) sdělujeme, že přestupek podle § 22 odst. 1 písm. f) bod 3 přestupkového zákona je na podkladě § 86 písm. d) přestupkového zákona oprávněna projednat obecní policie, za splnění podmínek uvedených v § 84 odst. 1 přestupkového zákona. Pro projednání přestupku podle § 22 odst. 1 písm. f) bod 3 přestupkového zákona je nutné získat údaje z registru řidičů, neboť se tím do značné míry vylučuje nezákonné projednání přestupku v blokovém řízení v případech opakovaného spáchání téhož přestupku ve stanoveném období. Vyžádáním spisu z registru řidičů i s vědomím, že údaje nejsou aktuální v době výpisu, postačuje k dostatečnému zjištění podmínek k projednání přestupku v blokovém řízení ve smyslu § 84 písm. d) přestupkového zákona. Obdobná situace nastává i pro orgány Policie ČR, kdy je zjištěn přestupek spočívající v překročení nejvyšší povolené rychlosti v obci o 20 km/hod. a více nebo mimo obec o 30 km/hod. a více, a je projednán v blokovém řízení. V případě opakovaného překročení nejvyšší povolené rychlosti do doby, než je spáchaný přestupek zapsán do registru řidičů, takový

přestupek projedná policie v blokovém řízení, protože ještě nemá řidič v registru řidičů zaznamenán předchozí přestupek, spáchaný překročením rychlosti v posledních 12ti měsících. Zapsání blokové pokuty bezprostředně po jejím uložení do registru řidičů nelze technicky ošetřit.

Nelze však podle našeho názoru připustit, jak je navrhováno, aby řidič, který překročil nejvyšší povolenou rychlost, podával vysvětlení na místě, prohlášením, atd., k údajům v registru řidičů vedeném o jeho osobě, neboť jeho prohlášení nemůže být právně relevantní, protože se jedná o osobu obviněnou z přestupku a v rámci své obhajoby často nebude vypovídat pravdivě. Nepravdivé prohlášení řidiče mu nemůže být přičítáno k tíži, kdy k výpovědi ani k doznání nesmí být donucován (§73 odst. 2 přestupkového zákona).

K Vaší úvaze, že v případě recidivy řidiče při překročení rychlosti by byl dán podnět k zahájení přezkumného řízení, sdělujeme. Přezkumné řízení, obsažené v § 94 a násl. správního řádu, jako mimořádného opravného prostředku lze zahájit z úřední povinnosti pouze v případech v zákoně stanovených a přitom je nutno dbát na dodržení § 94 odst. 5 správního řádu, kdy správní orgán je povinen šetřit práva nabytá v dobré víře. Výsledkem zrušení blokové pokuty v přezkumném řízení (zkráceném přezkumném řízení), je vydání rozhodnutí, proti kterému je přípustné odvolání (rozklad). Při zrušení blokové pokuty v přezkumném řízení a nařízení ústního projednání přestupku nutno mít na paměti tu skutečnost, že přestupek nelze projednat, uplynul-li od jeho spáchání jeden rok (§ 20 odst. 1 přestupkového zákona). V případě zrušení blokové pokuty v přezkumném řízení a zániku odpovědnosti za přestupek s ohledem na § 20 odst. 1 přestupkového zákona, obviněný z přestupku by již nemohl být postižen. Nelze tedy spoléhat na to, že v případě pochybení při ukládání pokuty v blokovém řízení může být toto pochybení dostatečně efektivně napraveno cestou mimořádných opravných prostředků.

K Vaší informaci o počtu zjištěných překročení nejvyšší povolené rychlosti úsekovými měřiči nelze než konstatovat, že pouhá kvantita zjištěných přestupků nemůže sama o sobě vést k efektivnímu výkonu dohledu nad bezpečností a plynulostí silničního provozu. K tomu je podle našeho názoru třeba zejména vysoké kvality spolehlivosti získaných důkazů, zejména pak spolehlivá identifikace podezřelého řidiče.

**Seznam zákonů, vyhlášek a předpisů**  
vydaných ve Sbírce zákonů ČR a v ostatních rezortních předpisech  
**v období červen až září 2007**  
související s činností učitele autoškoly, včetně podnikání v této činnosti

**ČÁSTKA 56**

Zákon č. **152/2007 Sb.**, kterým se mění zákon č. 155/1999 Sb., o důchodovém pojištění, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 582/1991 Sb., o organizaci a provádění sociálního zabezpečení, ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 189/2006 Sb., kterým se mění některé zákony v souvislosti s přijetím zákona o nemocenském pojištění, ve znění zákona č. 585/2006 Sb.

Zákon č. **153/2007 Sb.**, kterým se mění zákon č. 589/1992 Sb., o pojistném na sociální zabezpečení a příspěvku na státní politiku zaměstnanosti, ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 189/2006 Sb., kterým se mění některé zákony v souvislosti s přijetím zákona o nemocenském pojištění, ve znění zákona č. 585/2006 Sb.

**ČÁSTKA 59**

Zákon č. **170/2007 Sb.**, kterým se mění některé zákony v souvislosti s vstupem České republiky do schengenského prostoru.  
(viz výpis –m.j. změna zákona č.361/2000 Sb. a zákona č. 56/2001 Sb.)

Zákon č. **178/2007 Sb.**, kterým se mění zákon č. 140/1961 Sb., trestní zákon, ve znění pozdějších předpisů a zákon č. 216/2002 Sb., o ochraně státních hranic České republiky a o změně některých zákonů (zákon o ochraně státních hranic), ve znění zákona č. 481/2004 Sb.

(změna se dotýká úpravy § o násilném překročení státní hranice, organizování a umožnění nedovoleného překročení státní hranice a nového § napomáhání k neoprávněnému pobytu na území republiky).

Zákon č. **179/2007 Sb.**, kterým se mění zákon č. 141/1961 Sb., o trestním řízení soudním (trestní řád), ve znění pozdějších předpisů a zákon č. 269/1994 Sb., o Rejstříku trestů, ve znění pozdějších předpisů.  
(zákon upravuje předávání informací o odsouzených mezi členskými státy EU)

**ČÁSTKA 69**

Zákon č. **213/2007 Sb.**, kterým se mění zákon č. 117/1995 Sb., o státní sociální podpoře, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 435/2004 Sb., o zaměstnanosti, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 251/2005 Sb., o inspekci práce, ve znění pozdějších předpisů a zákon č. 108/2006 Sb., o sociálních službách, ve znění zákona č. 29/2007 Sb.

Zákon č. **215/2007 Sb.**, kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů.

(viz opis)

Zákon č. **218/2007 Sb.**, kterým se mění zákon č. 266/2006 Sb., o úrazovém pojištění zaměstnanců, zákon č. 267/2006 Sb., o změně zákonů souvisejících s přijetím zákona o úrazovém pojištění zaměstnanců, zákon č. 264/2006 Sb., kterým se mění některé zákony v souvislosti s přijetím zákoníku práce, ve znění zákona č. 585/2006 Sb., zákon č. 110/2006 Sb., o životním a existenčním minimu, zákon č. 218/2000 Sb., o rozpočtových pravidlech a o změně některých souvisejících zákonů (rozpočtová pravidla), ve znění pozdějších předpisů a zákon č. 155/1995 Sb., o důchodovém pojištění, ve znění pozdějších předpisů.

## **Na internetových stránkách najdete:**

Ministerstvo dopravy – ([www.mdcr.cz](http://www.mdcr.cz)) /Silniční doprava/Odborná způsobilost dopravců/

- Otázky zkušebních testů ke zkouškám odborné způsobilosti silničních dopravců

Silniční doprava/Řidičské průkazy, Autoškoly/Statistiky

- Analýza dopadů zákona č. 411/2005 Sb. a souvisejících předpisů na dopravní nehodovost (zpracovalo CDV Brno)

Autoklub ČR – ([www.autoklub.cz](http://www.autoklub.cz)) Informace pro motoristy a novináře

- Přehled předpisů upravující silniční provoz ke dni 22.8.2007
- Nebezpečné nehody motocyklistů (nehodovost motocyklistů za I.pololetí 2007)
- Aktuální vývoj nehodovosti v evropských státech



Výpis:

**Zákon č. 170/2007 Sb.**  
kterým se mění některé zákony v souvislosti se vstupem  
České republiky do schengenského prostoru

Parlament se usnesl na tomto zákoně České republiky:

- Část první - Změna zákona o Policii České republiky
- Část druhá - Změna trestního řádu
- Část třetí - Změna zákona o pobytu cizinců na území České republiky
- Část čtvrtá - Změna zákona o azylu
- Část pátá - Změna zákona č. 217/2002 Sb. *(o pobytu cizinců)*
- Část šestá - Změna zákona č. 428/2005 Sb. *(o pobytu cizinců)*
- Část sedmá - Změna zákona č. 161/2006 Sb. *(o pobytu cizinců)*
- Část osmá - Změna zákona č. 165/2006 Sb. *(o azylu)*
- Část devátá - Změna zákona o Celní správě
- Část desátá - Změna celního zákona
- Část jedenáctá

**Změna zákona o silničním provozu**  
Čl. XII

Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změně některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění zákona č. 60/2001 Sb., zákona č. 478/2001 Sb., zákona č. 62/2002 Sb., zákona č. 311/2002 Sb., zákona č. 320/2002 Sb., zákona č. 436/2003 Sb., zákona č. 53/2004 Sb., zákona č. 229/2005 Sb., zákona č. 411/2005 Sb., zákona č. 76/2006 Sb., zákona 226/2006 Sb., zákona č. 264/2006 Sb. a zákona č. 342/2006 Sb., se mění takto:

1. V § 116 se na konci textu odstavce 2 doplňují slova „a oznámí zastupitelskému úřadu ztrátu, odcizení, poškození nebo zničení tohoto řidičského průkazu“.
2. V § 119 odst. 2 se za písmeno j) vkládají nová písmena k) a l), která znějí:

„k) evidenci ztracených, odcizených, poškozených a zničených řidičských průkazů a mezinárodních řidičských průkazů,

l) evidenci vyrobených a nevydaných tiskopisů mezinárodních řidičských průkazů a vyrobených a nevydaných tiskopisů potvrzení o oznámení ztráty, odcizení, poškození nebo zničení řidičského průkazu,“.

Dosavadní písmena k) až m) se označují jako písmena m) až o).

Čl. XIII

Přechodné ustanovení

V evidenci ztracených, odcizených, poškozených a zničených řidičských průkazů a mezinárodních řidičských průkazů a v evidenci vyrobených a nevydaných tiskopisů

mezinárodních řidičských průkazů a vyrobených a nevydaných tiskopisů potvrzení o oznámení ztráty, odcizení, poškození nebo zničení řidičského průkazu podle § 119 odst. 2 písm. k) a l) zákona č. 361/2000 Sb., ve znění účinném ode dne nabytí účinnosti tohoto zákona, se evidují pouze doklady nahlášené jako ztracené, odcizené, poškozené nebo zničené ode dne nabytí účinnosti tohoto zákona a tiskopisy vyrobené ode dne nabytí účinnosti tohoto zákona.

Část dvanáctá

### **Změna zákona o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích**

#### **Čl. XIV**

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 zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění zákona č. 478/2001 Sb., zákona č. 175/2002 Sb., zákona č. 320/2002 Sb., zákona č. 193/2003 Sb., zákona č. 103/2004 Sb., zákona č. 186/2004 Sb., zákona č. 237/2004 Sb., zákona č. 411/2005 Sb., zákona č. 226/2006 Sb., zákona č. 311/2006 Sb. a zákona č. 342/2006 Sb., se mění takto:

1.V § 4 se za odstavec 5 vkládá nový odstavec 6, který zní:

„(6) Součástí registru silničních vozidel je samostatná evidence ztracených, odcizených, poškozených a zničených osvědčení o registraci silničního motorového vozidla a přípojného vozidla, technických průkazů silničního motorového vozidla a přípojného vozidla a tabulek s přidělenou registrační značkou a evidence vyrobených zúctovatelných tiskopisů osvědčení o registraci silničního motorového a přípojného vozidla a technického průkazu silničního motorového vozidla a přípojného vozidla a vyrobených a nevydaných tabulek registrační značky vozidla.“

Dosavadní odstavce 6 až 10 se označují jako odstavce 7 až 11.

2. V § 91 odst. 1 se slova „§4 odst. 7“ nahrazují slovy „§4 odst. 8“.

#### **Čl. XV.**

##### **Přechodné ustanovení**

V evidenci ztracených, odcizených, poškozených a zničených osvědčení o registraci silničního motorového vozidla a přípojného vozidla, technických průkazů silničního motorového vozidla a přípojného vozidla a tabulek s přidělenou registrační značkou a v evidenci vyrobených zúctovatelných tiskopisů osvědčení o registraci silničního motorového vozidla a přípojného vozidla a technického průkazu a vyrobených a nevydaných tabulek registrační značky vozidla podle § 4 odst. 6 zákona č. 56/2001 Sb., ve znění účinném ode dne nabytí účinnosti tohoto zákona, se evidují pouze doklady nebo tabulky s přidělenou registrační značkou nahlášené jako ztracené, odcizené, poškozené nebo zničené ode dne nabytí účinnosti tohoto zákona a tiskopisy nebo tabulky registrační značky vyrobené ode dne nabytí účinnosti tohoto zákona.

Část třináctá - Změna zákona o ochraně osobních údajů

Část čtrnáctá - Změna zákona o zbraních

Část patnáctá

## ÚČINNOST

### Čl. XVIII

Tento zákon nabývá účinnosti dnem stanoveným v rozhodnutí Rady Evropské unie o spuštění Schengenského informačního systému v České republice, s výjimkou ustanovení čl. I bodu 3, který nabývá účinnosti dnem jeho vyhlášení, a ustanovení čl. XVII, který nabývá účinnosti dnem odstranění kontrol na státních hranicích, stanovených v rozhodnutí Rady Evropské unie o vstupu v platnost Úmluvy podepsané dne 19.června 1990 v Schengenu mezi Belgickým královstvím, Spolkovou republikou Německo, Francouzskou republikou, Lucemburským velkovévodstvím a Nizozemským královstvím k provedení dohody podepsané dne 14.června 1985 o postupu odstraňování kontrol na společných hranicích pro Českou republiku.

Vlček v.r.

Klaus v.r.

Topolánek v.r.

OPIS:

**Zákon č. 215/2007 Sb.**

ze dne 18.července 2007

**kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích  
a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu)  
ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích  
ve znění pozdějších předpisů**

Parlament se usnesl na tomto zákoně České republiky:

**ČÁST PRVNÍ**

**Změna zákona o provozu na pozemních komunikacích**

**Čl.I**

Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění zákona č. 60/2001 Sb., zákona č. 478/2001 Sb., zákona č. 62/2002 Sb., zákona č. 311/2002 Sb., zákona č. 320/2002 Sb., zákona č. 436/2003 Sb., zákona č. 53/2004 Sb., zákona č. 229/2005 Sb., zákona č. 411/2005 Sb., zákona č. 76/2006 Sb., zákona č. 226/2006 Sb., zákona č. 264/2006 Sb. a zákona č. 342/2006 Sb., se mění takto:

1. V § 27 se odstavec 2 včetně poznámky pod čarou č. 16a zrušuje.

Dosavadní odstavce 3 až 6 se označují jako odstavce 2 až 5.

2. V § 47 odst. 5 se slova „nižší než 50 000 Kč“ nahrazují slovy „ve výši 50 000 a nižší“.
3. V příloze k zákonu první položka za 1 bod zní:  
„ nedovolené užití dálnice nebo silnice pro motorová vozidla motorovým vozidlem nebo jízdní soupravou, jejichž konstrukce nebo technický stav neumožňuje dosažení rychlosti stanovené v § 35 odst. 1 1“.
4. V příloze k zákonu se položka čtvrtá za 1 bod zrušuje.

**ČÁST DRUHÁ**

**Změna zákona o přestupcích**

**Čl. II**

Zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění zákona č. 337/1992 Sb., zákona č. 344/1992 Sb., zákona č. 359/1992 Sb., zákona č. 67/1993 Sb., zákona č. 290/1993 Sb., zákona č. 134/1994 Sb., zákona č. 82/1995 Sb., zákona č. 237/1995 Sb., zákona č. 279/1995 Sb., zákona č. 289/1995 Sb., zákona č. 112/1998 Sb., zákona č. 168/1999 Sb., zákona č. 360/1999 Sb., zákona č. 29/2000 Sb., zákona č. 121/2000 Sb., zákona č. 132/2000 Sb., zákona č. 151/2000 Sb., zákona č. 258/2000 Sb., zákona č. 361/2000 Sb., zákona č. 370/2000 Sb., nálezů Ústavního soudu vyhlášeného pod č. 52/2001 Sb., zákona č. 164/2001 Sb., zákona č. 254/2001

Sb., zákona č. 265/2001 Sb., zákona č. 273/2001 Sb., zákona č. 274/2001 Sb., zákona č. 312/2001 Sb., zákona č. 6/2002 Sb., zákona č. 62/2002 Sb., zákona č. 78/2002 Sb., zákona č. 216/2002 Sb., zákona č. 259/2002 Sb., zákona č. 285/2002 Sb., zákona č. 311/2002 Sb., zákona č. 320/2002 Sb., zákona č. 218/2003 Sb., zákona č. 274/2003 Sb., zákona č. 362/2003 Sb., zákona č. 47/2004 Sb., zákona č. 436/2004 Sb., zákona č. 501/2004 Sb., zákona č. 559/2004 Sb., zákona č. 586/2004 Sb., zákona č. 95/2005 Sb., zákona č. 379/2005 Sb., zákona č. 392/2005 Sb., zákona č. 411/2005 Sb., zákona č. 57/2006 Sb., zákona č. 76/2006 Sb., zákona č. 80/2006 Sb., zákona č. 115/2006 Sb., zákona č. 134/2006 Sb., zákona č. 181/2006 Sb., zákona č. 213/2006 Sb., zákona č. 216/2006 Sb., zákona č. 225/2006 Sb. a zákona č. 226/2006 Sb., se mění takto:

1. V § 22 odst. 1 písmeno a) včetně poznámky pod čarou č. 3d zní:

„a) řídí vozidlo,

1. na němž v rozporu se zvláštním právním předpisem není umístěna tabulka státní poznávací značky (registrační značky) nebo je umístěna jiná tabulka státní poznávací značky (registrační značky), než která byla vozidlu přidělena,
2. jehož tabulka státní poznávací značky (registrační značky) je zakryta, nečitelná nebo upravena či umístěna tak, že je znemožněna nebo podstatně ztížena její čitelnost,
3. které je technicky nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích <sup>3d</sup>) tak závažným způsobem, že bezprostředně ohrožuje ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích

3d) § 37 zákona č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění zákona č. 307/1999 Sb.“.

2. V § 22 odst. 1 písm. h) se slova „dojde k usmrcení nebo zranění osoby“ nahrazují slovy „je jinému ublíženo na zdraví“.

3. V § 22 odst. 1 písm. j) se slova „nižší než“ zrušují a za slova „50 000 Kč“ se vkládají slova „a nižší“.

4. V § 22 se na konci odstavce 6 doplňují slova „a podle odstavce 1 písm. f) bodu 11“.

5. V § 22 odst. 7 se slova „a 11“ zrušují.

6. V § 68 odst. 1 se za slova „a přestupky podle“ vkládají slova „§ 22 odst. 1 písm. h) a“.

### ČÁST TŘETÍ ÚČINNOST Čl. III

Tento zákon nabývá účinnosti dnem jeho vyhlášení.  
(Sbírka zákonů rozeslána dne 22.srpna 2007)

Vlček v.r.

Klaus.vr.

Topolánek v.r.

*Poznámka: Oproti původnímu návrhu technické novely zákona zveřejněné v Metodickém zpravodaji autoškol č. 59/2007(březen 2007) zákon neobsahuje původní body č. 3 a 4 týkající se kdo smí provádět dopravně psychologické vyšetření a povinnost písemné formy.*

<b>Dotazy a odpovědi.</b>
---------------------------

**Dotaz:** ( zkráceno a upraveno redakčně) Řidič zavinil dopravní nehodu nedáním přednosti v jízdě se způsobenou škodou převyšující 50 tisíc Kč a se zraněním jiné osoby. Zranění jiné osoby si nevyžádalo hospitalizaci ani pracovní neschopnost, pouze lékařské ošetření. Dechová zkouška na alkohol byla u řidiče negativní. Nehodu vyšetřovala Policie ČR. Správní orgán v předvolání ke správnímu řízení oznámil, že došlo k porušení § 22 odst. 1 písm. h) zákona o přestupcích. Řidič-viník se dotazuje, jaká sankce mu hrozí podle zákona.

**Odpověď** zpracoval JUDr. Jan Kněžínek.

V daném případě mělo v důsledku dopravní nehody způsobené řidičem motorového vozidla nedáním přednosti v jízdě dojít ke zranění jiné osoby. Správní orgán obvinil řidiče ze spáchání přestupku podle § 22 odst. 1 písm. h) zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích ve znění zákona č. 411/2005 Sb. a zákona č. 215/2007 Sb., jehož se **doпустí ten, kdo v provozu na pozemních komunikacích porušením zákona o silničním provozu způsobí dopravní nehodu, při které je jinému ublíženo na zdraví.** Za uvedený přestupek se ukládá pokuta od 25 000 Kč do 50 000 Kč a zákaz činnosti v trvání od jednoho roku do dvou let.

Pojem „ublížení na zdraví“ právní předpisy přímo nevymezují. Obsah tohoto pojmu však poměrně jednoznačně vyplývá z dlouhodobé judikatury v trestních věcech, tj zejména ve vazbě na ustanovení § 223 trestního zákona. Především, že tento pojem musí být vykládán jednotně jak pro účely zákona o přestupcích, tak i pro účely zákona trestního.

**Pojem „ublížení na zdraví“ má tedy v právním řádu jediný význam bez ohledu na fakt, zda je obsažen v trestním zákoně nebo v zákoně o přestupcích.**

Nejvyšší soud ČSR se např. ve svém rozhodnutí publikovaném pod číslem II/1965 výkladem pojmu ublížení na zdraví zabýval, přičemž dospěl k následujícím závěrům. „Ne každá porucha zdraví je ublížením na zdraví ve smyslu trestního zákona. Zde nestačí například přechodné bolesti nebo nevolnost, oděrky, nepatrné ranky, hučení v uších apod. **Za ublížení na zdraví lze pokládat takový stav (onemocnění, poranění), který porušením normálních tělesných nebo duševních funkcí znesnadňuje výkon obvyklé činnosti, nebo má jiný vliv na obvyklý způsob života poškozeného a který zpravidla vyžaduje lékařského ošetření, i když nezanechává trvalé následky.**

„Ublížení na zdraví“ bude tedy změněný stav, který nastal např. déle trvajících bolestmi, horečkami, nespavostí, poruchami čivstva, nechutí k jídlu, déletrvajícím vrhnutím, nemožností pohybu, upoutáním na lůžko apod., patří sem také případy, kdy nemoc, kterou již poškozený měl, se zhoršila, příznaků, jak co do množství, tak co do intenzity, přibýlo.

**Pracovní neschopnost je tedy důležitým kritériem při posuzování pojmu „Ublížení na zdraví“, není však kritériem jediným, ani rozhodujícím.** Při posuzování uvedeného pojmu ublížení na zdraví mají význam zejména takové skutečnosti, jako je povaha poruchy zdraví, jak byla způsobena, jakými příznaky se projevuje, který orgán a která funkce byla narušena, bolestivost zranění a její intenzita, zda a jaké lékařské ošetření vyžaduje a zda a do jaké míry porucha narušila obvyklý způsob života postiženého, počítaje v to i vyřazení z pracovního

procesu. Je třeba zdůraznit, že **posuzování každého případu musí být kompletní a přísně individuální.**

Nelze jednoznačně stanovit nějakou minimální dobu, po kterou musí poruchy zdraví (narušení obvyklého způsobu života, bolestivost poranění, pracovní neschopnost apod.) trvat, aby poruchu zdraví bylo možno již považovat za ublížení na zdraví... Musí však jít o takovou poruchu zdraví, která znesnadňuje postiženému obvyklý způsob života postiženého, a to nikoli jen po krátkou, zcela přechodnou dobu“.

Z ustálené soudní praxe dále vyplývá, že ublížením na zdraví je **pouze zranění takového charakteru, kdy poškozený v důsledku léčby tohoto poranění byl citelně omezen ve svém obvyklém způsobu života po dobu delší než jeden týden.** Rozhodující přitom není délka případné pracovní neschopnosti.

Přestupkem podle § 22 odst. 1 písm. h) zákona o přestupcích může však být pouze takové protiprávní jednání, které nenaplní skutkovou podstatu trestného činu ublížení na zdraví z nedbalosti podle § 223 trestního zákona. Toho se dopustí ten, kdo jinému z nedbalosti ublíží na zdraví tím, že poruší důležitou povinnost vyplývající z jeho zaměstnání, povolání, postavení nebo funkce nebo uloženou mu podle zákona. To znamená, že **klíčovou pro určení, zda půjde o trestný čin či pouze přestupek, je právě skutečnost, zda k ublížení na zdraví došlo porušením „důležitých povinností“, anebo povinností jiné než důležité.**

Byla-li porušena „důležitá povinnost“ vyplývající ze zákona o silničním provozu, půjde o trestný čin, v ostatních případech půjde „pouze“ o přestupek.

Pojem „důležitá povinnost“ opět nemá žádnou legální definici, i v tomto případě však platí, že jeho význam již poměrně spolehlivě vyložila soudní judikatura. Z této judikatury mimo jiné vyplývá, že „za porušení důležité povinnosti ve smyslu § 223 trestního zákona nelze mechanicky považovat porušení jakéhokoliv předpisu o provozu na pozemních komunikacích, ale **jen takové povinnosti, jejichž porušení podstatně zvyšuje stupeň nebezpečnosti činu pro společnost například tím, že má za následek nebezpečí pro lidský život nebo zdraví...** Ustanovením o přednosti v jízdě jsou stanovena důležitá pravidla, bez nichž by bezpečný a bezporuchový provoz nebyl možný, neboť jejich porušením dochází k bezprostřednímu nebezpečí střetu vozidel. Vzhledem k tomu **je nedání přednosti v jízdě třeba spatřovat porušení důležité povinnosti uložené řidiči podle zákona“** (viz rozhodnutí R 31/1966). Dát přednost v jízdě znamená povinnost řidiče nezahájit jízdu nebo jízdni úkon nebo v nich nepokračovat, jestliže by řidič, který má přednost v jízdě, musel náhle změnit směr nebo rychlost jízdy.

**Lze tedy usuzovat, že v daném případě nedošlo ke spáchání přestupku podle § 22 odst. 1 písm. h) zákona o přestupcích, nýbrž přestupku podle § 22 odst. 1 písm. f) bodu 8 cit. zákona.** Fakt, že v důsledku nedání přednosti v jízdě došlo k dopravní nehodě se zraněním osoby, které nedosáhlo intenzity ublížení na zdraví, bude zohledněna při určení výměry sankce (viz § 12 odst. 1 zákona o přestupcích) jako přitěžující okolnost. Pachateli tohoto přestupku hrozí pokuta od 2 500 do 5 000 Kč a v případě, že tento přestupek byl v období 12 po sobě jdoucích kalendářních měsíců spáchán dvakrát či vícekrát, také zákaz činnosti v trvání od 1 měsíce do 6 měsíců. Za toto jednání se zaznamenávají 4 body.

V opačném případě, tj. kdyby zranění dosáhlo intenzity ublížení na zdraví, by totiž protiprávní jednání s největší pravděpodobností muselo být posouzeno jako trestný čin podle § 223 trestního zákona a nikoli jako přestupek.

K otázce opravních prostředků proti rozhodnutí o přestupku platí, že je možné podat odvolání k příslušnému krajskému úřadu. Toto odvolání má vždy odkladný účinek. Při podání odvolání je třeba řídit se poučením, které je v rozhodnutí o přestupku obsaženo. Rozhodnutí odvolacího orgánu pak lze napadnout žalobou k soudu podle zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní.

.....

**Dotaz:** Může si občan, pobírající starobní důchod nebo předčasný starobní důchod přivydělat?

**Odpověď:** odpovídá Česká správa sociálního zabezpečení – převzato z týdeníku Veřejná správa č.33/07 ([www.mvcr.cz](http://www.mvcr.cz))

Občan, který pobírá **starobní důchod**, může uzavírat pracovní poměr či dohodu o pracovní činnosti pouze na dobu určitou, maximálně na jeden rok. Důchodce má za povinnost oznámit ČSZZ vstup do zaměstnání, popřípadě změnu pracovního poměru, která by měla vliv na výplatu starobního důchodu. Nemocenské se pracujícím důchodcům poskytuje nejdéle 84 kalendářních dnů.

Přiznání **předčasného starobního důchodu** neznamena, že si nelze přivydělat. Výdělečná činnost, vykonávaná souběžně s pobíráním předčasného důchodu, však nesmí být v takovém rozsahu, aby založila účast na důchodovém pojištění.

Za výdělečnou činnost nezakládající účast na důchodovém pojištění se považuje například výkon práce dohodou o provedení práce nebo podnikání (jako OSVČ), pokud ovšem příjem z této činnosti po odpočtu výdajů nedosáhl částky, která zakládá účast na důchodovém pojištění. V roce 2007 se jedná o 48 334 korun, pokud byla samostatná výdělečná činnost vykonávána po celý rok. Za každý kalendářní měsíc, kdy činnost nebyla vykonávána, se tato částka snižuje o jednu dvanáctinu, tj. o 4 028 korun.



<b>Mezinárodní silniční doprava – aktuality</b>
---

**ŘECKO:**

Rychlosti vozidel: km/hod.

Vozidla	v obci	víceúčelové silnice	čtyřproudové silnice	dálnice
autobusy	50	70	70	70
autobusy s lehkým přívěsem	50	70	70	70
dodávky do 3,5 t	50	70	80	80
nákladní vozidla nad 3,5 t	50	80	80	85
návěsové soupravy	50	70	70	80
nákladní soupravy	50	70	70	80
přeprava nebezpeč. zboží	50	70	70	80

**VELKÁ BRITÁNIE:**

Rychlosti vozidel: k/hod.

vozidla	v obci	víceúčelové silnice	čtyřproudové silnice	dálnice
autobus s délkou do 12 m (včetně)	48	80	96	112
autobus s délkou nad 12 metrů	48	80	96	96
autobus s přívěsem	48	80	96	96
kloubové autobusy	48	80	96	96
nákladní vozidla do 7,5 t (včetně)	48	80	96	112
nákladní vozidla nad 7,7 t	48	64	80	96
návěsové soupravy do 7,5 t (včetně)	48	80	96	96
návěsové soupravy nad 7,5 t	48	64	80	96
nákladní soupravy do 7,5 t (včetně)	48	80	96	96
nákladní soupravy nad 7,5 t	48	64	80	96

(uváděná hmotnost = celková hmotnost)

**NĚMECKO:**Odtah a vlečení porouchaných vozidel v Německu.V předpisech SRN se rozlišuje pojem „**odtah vozidla**“ a „**vlečení vozidla**“.

Za odtah vozidla se považuje doprava porouchaného vozidla do nejbližšího servisu, naopak vlečení vozidla není v Německu povoleno a pokud vozidlo v SRN uvízne, je nepřipustné jej vléci do jiné země.

Pro **odtah porouchaného vozidla** (technická porucha) platí z právního hlediska paragrafy 15 a 15a silničního dopravního řádu (StVO), pro **vlečení vozidel** pak § 33.

## § 15 Uvážnutí vozidla

Zůstane-li vícestopé vozidlo stát na místě, na kterém nemůže být rozpoznáno včas jako stojící překážka, pak je třeba okamžitě zapnout varovná výstražná světla. Poté je nezbytné přinejmenším umístit dobře viditelnou výstražnou značku (použít předepsaný zajišťovací ochranný prostředek, jakým je výstražný trojúhelník) v dostatečné vzdálenosti, a to v případě rychlé dopravy ve vzdálenosti asi 100 metrů. Kromě toho platí předpisy pro osvětlení stojících vozidel.

### § 15a Odtah vozidla

- (1) Během odtažení vozidla, které zůstalo stát na dálnici, je třeba dálnici (značka 330) opustit nejbližším výjezdem.
- (2) Během odtažení vozidla, které zůstalo stát mimo dálnici, nesmí takové vozidlo na dálnici vjet.
- (3) Během odtažení vozidla mají obě vozidla zapnutá výstražná signalizační světla.
- (4) Jednostopá motorová vozidla (motocykly) nesmějí být tažena.

Kromě toho je ještě třeba dbát na následující:

- Před odtažením se musí oba řidiči domluvit, jak se budou během odtahu dorozumívat,
- Jízda musí být obzvláště obezřetná,
- Je třeba dodržovat přiměřenou rychlost (mimo obec nepřesáhnout rychlost 60 km/h.)
- Změny směru musí být z důvodu zapnutých výstražných světel ukazovány provizorně.

## § 33 Vlečení vozidel

- (1) Vozidla, která jsou na základě svého typu určena k provozu jako motorová vozidla, nesmějí být provozována jako přívěs. Správní schvalovací úřady mohou v jednotlivých případech udělit výjimku.
- (2) Jsou-li schváleny výjimky dle odstavce 1, pak platí následující zvláštní předpisy:
  1. Táhnoucí vozidlo smí vléci vždy pouze jedno vozidlo. Přitom vlečené vozidlo musí být řízeno osobou, která vlastní řidičské oprávnění potřebné k provozu motorového vozidla. Věta 2 neplatí v případě, že jsou obě vozidla spojena zařízením, které zajišťuje bezpečné řízení také vlečeného vozidla, celková hmotnost přívěsu není větší než polovina vlastní hmotnosti prázdného táhnoucího vozidla, avšak v žádném případě není větší než 750 kg.
  2. Vlečené vozidlo nepodléhá předpisům o povolovacím řízení.
  3. Vlečené vozidlo netvoří s táhnoucím vozidlem nákladní soupravu ve smyslu § 32.
  4. Vzhledem k §§ 41, 53, 54, 55 a 56 je vlečené vozidlo považováno za motorové vozidlo.
  5. V § 43 odst. 1, věta 2 a 3, jakož i odst. 4 věta 1, nelze použít.

6. Vozidla s celkovou přípustnou hmotností větší než 4 t, smějí být připojena a vlečena pouze pomocí tažné tyče.
7. Světelná technická zařízení předepsaná pro použití (či prohlášená za přípustná) u motorových vozidel, smějí být umístěna na vlečeném vozidle. Pokud tato nejsou předepsána pro přívěsy, pak k provozu připravena být nemusí.

Výňatek ze 6.výjimky Dopravního řádu (VO) ze dne 17.7.1972:

### §3

Paragraf 33 pravidel silničního provozu (StVZO) neplatí pro motorová vozidla, která svou konstrukcí a vybavením odpovídají předpisům pro přívěs a u kterých je tato skutečnost zřejmá z Osvědčení o vozidle vydaném schvalovacím úřadem nebo z dokladu dle § 18 odst. 5, které řidič motorového vozidla má u sebe.

(Zdroj: Česmad)

## **VYBAVENÍ MOTOROVÝCH VOZIDEL HASICÍMI PŘÍSTROJI:**

### **SLOVENSKO:**

Povinnost výbavy nákladních vozidel hasicími přístroji ukládá vyhláška Ministerstva dopravy, pošt a telekomunikací Slovenské republiky č. 578/2006 Sb. v § 1 odst. 11 a 12. Tato vyhláška doplňuje zákon č. 725/2004 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích.

Povinnou výbavou pro motorová vozidla kategorie:

- **M<sub>2</sub> a M<sub>3</sub>** s počtem do 22 míst k sezení, kromě místa pro řidiče, je jeden nebo více hasicích přístrojů, jejichž hmotnost náplně je nejméně **6 kg**.
- **M<sub>2</sub> a M<sub>3</sub>** s počtem nad 22 míst k sezení, kromě místa pro řidiče, je jeden nebo více hasicích přístrojů, jejichž hmotnost náplně je nejméně **12 kg**.
- **N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, T** (traktory), **C** (pásové traktory), **P<sub>S</sub>** (pracovní stroje) je jeden nebo více hasicích přístrojů, jejichž hmotnost náplně je nejméně **6 kg**.
- **M a N**, používané na zdravotnickou záchranou službu a poruchovou službu plynárenských zařízení, je jeden nebo více hasicích přístrojů, jejichž hmotnost náplně je nejméně **1,3 kg**.

Hasicí přístroje se ve vozidle upevňují do úchytek na dobře viditelném a lehce přístupném místě, přičemž jeden hasicí přístroj se umísťuje v dosahu ze sedadla řidiče.

### **POLSKO:**

Autobus musí být vybaven dvěma hasicími přístroji, z nichž jeden je umístěn co nejbližší u řidiče a druhý uvnitř autobusu na snadno přístupném místě. Autobus o délce nepřesahující 6 metrů může být vybaven jen jedním hasicím přístrojem ( § 17 odst. 1 bod 3 nařízení ze dne 1.února 1993 o technických podmínkách a prohlídkách vozidel \_ Rozporzadzenie w waruków technicznych i badań pojazdów)

Vozidlo taxislužby musí být vybaveno hasicím přístrojem umístěným na snadno přístupném místě (§ 22 odst. 5 téhož předpisu).

### **FRANCIE:**

Autobusy musí být vybaveny jedním nebo více hasicími přístroji tak umístěnými, aby byly cestujícím snadno viditelné. Přístroje musí být opatřeny návodem k obsluze provedenými tučnými písmeny. Nejméně jeden hasicí přístroj musí být umístěn v blízkosti řidiče, v jeho dosahu. Datum technické prohlídky hasicího přístroje (roční) musí být vyznačeno na hasicím přístroji.

### **ŠVÝCARSKO:**

Autobusy musí být vybaveny nejméně jedním hasicím přístrojem s náplní nejméně 6 kg (čl. 123 odst. 4 nařízení o technických požadavcích na silniční vozidla . Verordnung ueber die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge).

### **NĚMECKO:**

Autobusy musí být vybaveny nejméně jedním hasicím přístrojem s celkovou náplní 6 kg; přístroj musí být v provozuschopném stavu. Přípustné jsou pouze hasicí přístroje, které jsou úředně povoleny pro tyto třídy hořlavosti:

- hořlavé pevné látky (tvořící plameny)
- hořlavé kapalné látky (tvořící plameny)
- hořlavé plynné látky (tvořící plameny)

Hasicí přístroje musí být umístěny ve vozidlech na dobře viditelném místě, které je snadno přístupné, jeden přístroj musí být umístěn v bezprostřední blízkosti řidiče.

Vlastník vozidla musí dát nejméně jednou ročně hasicí přístroje odbornému kontrolnímu pracovišti k přezkoušení. Na štítku připevněném na hasicím přístroji musí být uvedeno jméno kontrolora a datum kontroly ( § 35 nařízení o připuštění k silničnímu provozu – Strassenverkehrs Zulassung Ordnung).

### **RAKOUSKO:**

Autobusy musí být vybaveny hasicím přístrojem v provozuschopném stavu, jehož konstrukce a účinnost byly schváleny pracovištěm oprávněným k provádění kontrol hasicích přístrojů. Vhodným a provozuschopným hasicím přístrojem je jedině takový, který je zaplombovaný a od jehož poslední kontroly neuplynula doba delší než 2 roky.

Hasicí přístroj musí být snadno dosažitelný a místo, kde je uložen, musí být snadno seznatelné (( § 46 odst. 3 prováděcího nařízení k zákonu o motorových vozidlech – Kraftfahrzeugesetz-Duerchfuehrungsverordnung).

(Zdroj: Autoklub)

## Školení řidičů tzv. „referentských vozidel.

Školení řidičů tzv. „referentských vozidel“ podle nového Zákoníku práce.

Zákoník práce upravuje školení zaměstnanců o právních a ostatních předpisech, týkajících se bezpečnosti a ochrany zdraví při práci. Neobsahuje žádná specifická ustanovení, která by upravovala školení řidičů, kteří v pracovně právním vztahu řídí motorová vozidla a na která se nevztahuje zákon č. 247/2000 Sb., (§ 48) o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel, ve znění pozdějších předpisů.

Ze znění zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce se na školení o bezpečnosti práce a ochrany zdraví při práci vztahují následující ustanovení“

- **§ 37 odst. 5** – Při nástupu do práce musí být zaměstnanec seznámen s pracovním řádem a s právními a ostatními předpisy k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, jež musí ve své práci dodržovat. Zaměstnanec musí být také seznámen s kolektivní smlouvou a vnitřními předpisy.
  
- **§ 103 odst. 2** – Zaměstnavatel je povinen zajistit zaměstnancům školení o právních a ostatních předpisech k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, které doplňují jejich odborné předpoklady a požadavky pro výkon práce, které se týkají jimi vykonávané práce a vztahují se k rizikům, s nimiž může přijít zaměstnanec do styku na pracovišti, na kterém je práce vykonávána, a soustavně vyžadovat a kontrolovat jejich dodržování. Školení podle věty první zaměstnavatel zajistí při nástupu zaměstnance do práce, a dále
  - a) při změně
    - 1. pracovního zařazení,
    - 2. druhu práce,
  - b) při zavedení nové technologie nebo změny výrobních a pracovních prostředků nebo změny technologických anebo pracovních postupů
  - c) v případech, které mají nebo mohou mít podstatný vliv na bezpečnost a ochranu zdraví při práci
  
- **§ 103 odst. 3** – Zaměstnavatel určí obsah a četnost školení o právních a ostatních předpisech k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, způsob ověřování znalostí zaměstnanců a vedení dokumentace o provedeném školení. Vyžaduje-li to povaha rizika a jeho závažnost, musí být školení podle věty první pravidelně opakováno; v případech uvedených v odstavci 2 písm. c) musí být školení provedeno bez zbytečného odkladu.
  
- **§ 106 odst. 4** – Každý zaměstnanec je povinen dbát podle svých možností o svou vlastní bezpečnost, o své zdraví i o bezpečnost a zdraví fyzických osob, kterých se bezprostředně dotýká jeho jednání, případně opomenutí při práci. Znalost základních povinností vyplývajících z právních a ostatních předpisů a požadavků zaměstnavatele k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci je nedílnou a trvalou součástí kvalifikačních předpokladů zaměstnance. Zaměstnanec je povinen

- a) účastnit se školení zajišťovaných zaměstnavatelem zaměřených na bezpečnost a ochranu zdraví při práci včetně ověření znalostí,
  - c) dodržovat právní a ostatní předpisy a pokyny zaměstnavatele k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, s nimiž byl řádně seznámen, a řídit se zásadami bezpečného chování na pracovišti a informacemi zaměstnavatele.
- § 230 odst. 2 – Zaměstnanec je povinen prohlubovat si svoji kvalifikaci k výkonu sjednané práce. Zaměstnavatel je oprávněn uložit zaměstnanci účast na školení a studiu, nebo jiných formách přípravy k prohloubení jeho kvalifikace, popřípadě na zaměstnanci požadovat, aby prohloubení kvalifikace absolvoval i u jiné právnické nebo fyzické osoby.
  - § 230 odst. 3 - Účast na školení nebo jiných formách přípravy nebo studiu za účelem prohloubení kvalifikace se považuje za výkon práce, za který přísluší zaměstnanci mzda nebo plat.
  - § 250 odst. 1 - Zaměstnanec odpovídá zaměstnavateli za škodu, kterou způsobil zaviněným porušením povinností při plnění pracovních úkolů nebo v přímé souvislosti s ním.
  - § 265 odst. 3 - Zaměstnavatel neodpovídá zaměstnanci za škodu na dopravním prostředku, kterého použil při plnění pracovních úkolů nebo v přímé souvislosti s ním bez jeho souhlasu...
  - § 301 - Zaměstnanci jsou povinni
    - c) dodržovat právní předpisy vztahující se k práci jimi vykonávané; dodržovat ostatní předpisy vztahující se k práci jimi vykonávané, pokud s nimi byli řádně seznámeni,
  - § 349 odst. 1 – Právní a ostatní předpisy k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci jsou předpisy na ochranu života a zdraví, předpisy hygienické a protiepidemické, technické předpisy, technické dokumenty a technické normy, stavební předpisy, **dopravní předpisy**, předpisy o požární ochraně a předpisy o zacházení s hořlavinami, výbušninami, zbraněmi, radioaktivními látkami, chemickými látkami a chemickými přípravky a jinými látkami škodlivými zdraví, pokud upravují otázky týkající se ochrany života a zdraví.
  - § 349 odst. 2 – Pokyny k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci jsou konkrétní pokyny dané zaměstnanci vedoucími zaměstnanci, kteří jsou mu nadřízeni.
  - § 367 odst. 1- Zaměstnavatel se zproští odpovědnosti zcela, prokáže-li, že škoda vznikla
    - a) tím, že postižený zaměstnanec svým zaviněním porušil právní nebo ostatní předpisy anebo pokyny k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, ačkoliv s nimi byl řádně seznámen a jejich znalost a dodržování byly soustavně vyžadovány a kontrolovány,

V souvislosti s novelou Zákoníku práce nabyt dnem 1.ledna 2007 zákon č. 309/2006 Sb., kterým se upravují další požadavky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v pracovněprávních vztazích a o zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při činnosti nebo poskytování služeb mimo pracovněprávní vztahy ( zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci).

V ustanovení § 5 odst. 2 tohoto zákona – Požadavky na organizaci práce a pracovní postupy-

(2) Bližší požadavky na způsob organizace práce a pracovních postupů, které je zaměstnavatel povinen zajistit, stanoví prováděcí právní předpis.

Přechodná a závěrečná ustanovení - § 23:

Do vydání prováděcích právních předpisů k provedení (*uvedeny jednotlivé §*) se postupuje podle

g) **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.

Z předchozí citace jednotlivých ustanovení zejména zákoníku práce tedy vyplývá, že zaměstnavatel je povinen:

- přijmout vnitřní předpis kterým určí obsah a četnost školení zaměstnanců, kteří v pracovněprávním vztahu řídí motorová vozidla
- zajistit zaměstnancům školení, které doplňují jejich odborné předpoklady a požadavky pro výkon práce
- soustavně vyžadovat a kontrolovat dodržování předpisů k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví a znalost těchto předpisů ověřovat
- vést dokumentaci o provedeném školení a tuto dokumentaci uchovávat v souladu s vnitřním předpisem zaměstnavatele
- i když forma, způsob a periodičita nejsou v žádném právním předpise přesně stanoveny, zůstává na zaměstnavateli a jeho vnitřním předpise aby toto stanovil. Zejména při určení rozsahu a četnosti lze zohlednit úpravu obsaženou v zákoně č. 247/2000 Sb., a to v tom smyslu, že požadavky stanovené zaměstnavatelem by zpravidla neměly být přísnější, než jsou požadavky na zdokonalování odborné způsobilosti řidičů určené tímto zákonem.
- z nařízení vlády č. 168/2002 Sb. pak zejména plnění bodu 3 přílohy č. 1 (maximální doba řízení, bezpečnostní přestávky, činnost řidiče během bezpečnostní přestávky a vedení evidence o době řízení a čerpání bezpečnostních přestávek).