

M E T O D I C K Ý

Z P R A V O D A J

A U T O Š K O L

číslo 84/2015

OBSAH:

- | | |
|---|---------|
| - Statistika nehod řidičů MO, NA a BUS v roce 2014 | str. 2 |
| - Evropské země a úmrtí z důvodu dopravních nehod | str. 3 |
| - Bezpečnost práce (pracovní doba řidičů kamiónů, pracovní úraz zaměstnance na cestě k zákazníkovi, služební automobil a pracovní úraz, OSVČ –vstup do provozovny, vnitrozávodová doprava, nakládací rampy) | str. 5 |
| - Legislativa při provozování silniční dopravy | str. 10 |
| - Seznam zákonů, vyhlášek a předpisů... | str. 15 |
| - Vyhláška č. 328/2014 Sb., - cestovní náhrady (OPIS) | str. 20 |
| - Vyhláška č. 341/2014 Sb., o schvalování techn. způsobilosti...(komentovaný obsah) | str. 21 |
| - Vyhláška č. 342/2014 Sb., techn. prohlídky a měření emisí (komentovaný obsah) | str. 30 |
| - Vyhláška č. 343/2014 Sb., o registraci vozidel (komentovaný obsah) | str. 32 |
| - Technické informace (statistika počtu registr. vozidel v ČR k 31.12.2014) | str. 34 |

Pro potřeby autoškol a akreditovaných školicích středisek
jako učební a organizační pomůcku
vydává

AUTOKLUB ČR, Opletalova 29, 110 00 PRAHA 1
([www. autoklub.cz](http://www.autoklub.cz))

Zpracoval:
Václav Vegrícht
Tř. Václava Klementa 820, 293 01 Mladá Boleslav
Tel. 603 310 468
E-mail: vegricht@volny.cz

Bez jazykové úpravy
(Příští vydání – srpen 2015)

DUBEN 2015.

STATISTIKA NEHOD

řidičů motocyklů, nákladních automobilů a autobusů v roce 2014

Řidiči motocyklů:

Druh vozidla	Počet nehod	rozdíl	Usmr- ceno	rozdíl	Těžce zraněno	rozdíl
Moped	97	0	1	0	16	více o 6
Malý motocykl (do 50 cm ³)	147	více o 11	2	více o 1	20	více o 5
Motocykl (včetně sidecaru a skutru)	1.628	více o 142	58	více o 19	292	více o 26

Druh vozidla	Lehce zraněno	rozdíl	ALKO- HOL	rozdíl	Nehody v obci	rozdíl
Moped	76	0	19	méně o 4	74	více o 9
Malý motocykl (do 50 cm ³)	117	více o 13	17	více o 3	111	více o 2
Motocykl (včetně sidecaru a skutru)	1.163	více o 93	110	méně o 13	894	více o 37

Řidiči nákladních automobilů a autobusů:

Druh vozidla	Počet nehod	rozdíl	Usmr- ceno	rozdíl	Těžce zraněno	rozdíl
Nákladní automobil (včetně multikáry apod.)	6.462	méně o 259	42	méně o 11	154	méně o 13
Nákladní automobil s přívěsem	692	méně o 68	2	méně o 4	14	více o 2
Nákladní automobil s návěsem	2.417	více o 19	23	více o 10	47	více o 2
Autobus	987	více o 23	6	méně o 1	22	méně o 8

Druh vozidla	Lehce zraněno	rozdíl	ALKO- HOL	rozdíl	Nehody v obci	rozdíl
Nákladní automobil (včetně multikáry apod.)	1.409	více o 74	194	méně o 8	4.883	méně o 79
Nákladní automobil s přívěsem	122	více o 21	6	méně o 6	388	méně o 48
Nákladní automobil s návěsem	265	méně o 9	57	více o 33	1.487	více o 69
Autobus	284	více o 3	7	méně o 2	863	více o 24

Rozdíl = srovnání s rokem 2013

Zdroj: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR.

Evropské země a úmrtí z důvodu dopravních nehod

Světová zdravotnická organizace uvádí, že dopravní nehody usmrtily na světě v roce 2008 1,26 milionu lidí, v roce 2010 1,24 milionu lidí.

Evropské země a úmrtí z důvodu dopravních nehod vyjadřuje usmrcení na 100 000 obyvatel a na 100 000 motorových vozidel:

Země:	Smrtelné nehody na 100 tis. obyvatel za rok	Smrtelné nehody na 100 tis. motorových vozidel
Švédsko	2,9	7
Dánsko	3,1	6,1
Malta	3,4	4,6
Irsko	3,5	6,4
Velká Británie	3,6	7,0
Island	3,8	5
Německo	4,5	7,2
Švýcarsko	4,7	7
Norsko	5,4	8
Francie	5,5	9,57
Finsko	6,5	11
Španělsko	6,9	10
Makedonie	6,9	43,9
Slovensko	7,1	14,2
Estonsko	7,5	34
Portugalsko	7,9	15
Rakousko	8,2	12
Itálie	8,7	12
Lotyšsko	8,7	29
Bulharsko	8,8	37,0
Lucembursko	9,0	8
Chorvatsko	9,1	19,5
Rumunsko	9,4	67,6
Srbsko	9,8	43,2
Maďarsko	9,9	27
Belgie	10,1	17
Slovinsko	10,4	17,0
Česká republika	10,4	20

Kypr	10,4	23,6
Polsko	10,7	18
Bělorusko	10,9	27
Bosna a Hercegovina	10,9	80,7
Ukrajina	11,2	50,4
Azerbajdžán	13,0	146,1
Turecko	13,4	97,1
Arménie	13,9	113,7
Řecko	14,4	21,0
Litva	14,8	49,8
Moldavsko	15,1	108,6
Gruzie	16,8	144,8
Rusko	19,5	55,4
Černá Hora	20,4	44,5

Poznámka: uváděná čísla i pořadí jsou pouze orientační, neboť jsou zpracována ze statistik jednotlivých států z let 2008 až 2012, tedy nejednotného období.

(zdroj: zpracováno podle www.autosap.cz a cs.wikipedia)

BEZPEČNOST PRÁCE

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

Pracovní doba řidičů kamionu

Dotaz: Považuje se práce řidičů kamionů, kteří jezdí do zahraničí (nerovnoměrně rozvržená pracovní doba, noční práce), za práci v třísměnném a nepřetržitém provozu?

Odpověď: Práci v třísměnném a nepřetržitém režimu, noční práci a zaměstnance pracujícího v noci definuje zákoník práce v § 78 odst. 1, kde se stanovuje, že

- písm. e): třísměnným pracovním režimem je režim práce, v němž se zaměstnanci vzájemně **pravidelně** střídají ve třech směnách v rámci 24 hodin po sobě jdoucích,
- písm. f): nepřetržitým pracovním režimem je režim práce, v němž se zaměstnanci **pravidelně** střídají ve směnách v nepřetržitém provozu zaměstnavatele v rámci 24 hodin po sobě jdoucích,
- písm. j): noční prací je práce konaná v noční době; noční doba je doba mezi 22. a 6. hodinou,
- písm. k): zaměstnancem pracujícím v noci je zaměstnanec, který odpracuje během noční doby nejméně 3 hodiny ze své pracovní doby v rámci 24 hodin po sobě jdoucích v průměru alespoň jednou týdně v období nejdéle 26 týdnů po sobě jdoucích, přičemž při výpočtu průměrné délky směny zaměstnance pracujícího v noci se vychází z pětidenního pracovního týdne.

Z výše uvedeného vyplývá, že vzhledem k nepravidelnosti střídání směn se u řidičů nákladního automobilu v silniční dopravě nejedná o práci v třísměnném a nepřetržitém režimu.

O noční práci a zaměstnance pracujícího v noci se jedná v případě, že při přepočtu průměrné délky směny by zaměstnanci ve 26 týdnech po sobě jdoucích vycházela minimálně jedna odpracovaná směna v noci, přičemž stačí zaměstnanci odpracovat 3 a více hodin v době mezi 22. a 6. hodinou.

Pro úpravu pracovní doby zaměstnanců v dopravě, jimiž jsou i členové osádky nákladního automobilu (zákoník práce § 100 odst. 1 písm. a), platí odchylky úpravy pracovní doby a doby odpočinku. Odchylky jsou stanovené v nařízení vlády č. 589/2006 Sb., kterým se stanoví odchylná úprava pracovní doby a doby odpočinku zaměstnanců v dopravě. Nařízení vlády přímo zapracovává příslušné předpisy Evropských společenství (např. „Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/15/ES, o úpravě pracovní doby osob vykonávajících mobilní činnosti v silniční dopravě“) a navazuje na použitelné předpisy Evropských společenství (např. „Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006, o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy“), ve kterých jsou

stanoveny další náležitosti úpravy pracovní doby, doby nepřetržitého odpočinku mezi směnami, doby nepřetržitého odpočinku v týdnu a doby přestávek v práci.

Jak řešit pracovní úraz zaměstnance na cestě k zákazníkovi?

Dotaz: V naší firmě máme obchodní poradce, kteří mají přidělený služební vůz. Každý den vyrážejí ze svého bydliště k zákazníkům a odpoledne se vracejí zpět do místa bydliště. Je první cesta z bydliště k zákazníkovi (a poslední od zákazníka zpět do místa bydliště) považována za výkon práce, tudíž by případný úraz při dopravní nehodě byl posuzován jako pracovní. Může si to zaměstnavatel upravit v interním předpisu?

Odpověď: Podle ustanovení § 153 ZP platí, že podmínky, které mohou ovlivnit poskytování a výši cestovních náhrad, zejména dobu a místo nástupu a ukončení cesty, místo plnění pracovních úkolů, způsob dopravy a ubytování, určí předem písemně zaměstnavatel. To je tedy zásadní povinnost zaměstnavatele. Zaměstnavatel není při určení místa nástupu omezen právní úpravou a může zvolit jakékoliv místo. U zaměstnanců, kteří ovšem řídí služební automobily zaměstnavatele a zároveň asi zajišťují i jejich nezbytnou údržbu, musí být začátek pracovní cesty okamžik, kdy připravuje tento automobil k cestě. Například v zimních měsících, kdy musí z automobilu odstranit sníh nebo námrazu, to jsou všechno úkony v přímé souvislosti s výkonem práce. Cesta k zákazníkovi by byla cestou do zaměstnání tehdy, když by byla konána v místě sjednaného výkonu práce a zaměstnanec ji konal např. městskou hromadnou dopravou.

To by ale vše mělo být sjednáno se zaměstnanci v pracovní smlouvě. Obecně platí, že v pracovní smlouvě lze sjednat pravidelné pracoviště pro účely cestovních náhrad. Pokud není pravidelné pracoviště sjednáno, vychází se z právní domněnky, že je jím místo výkonu práce sjednané v pracovní smlouvě. Tato domněnka však platí za předpokladu, že místo výkonu práce není v pracovní smlouvě sjednáno širěji než jedna obec. Pokud by tomu tak bylo, pak platí naopak právní domněnka, že pravidelným pracovištěm je obec, ve které nejčastěji začínají pracovní cesty zaměstnance.

Sjednání pravidelného pracoviště, resp. místa nástupu na pracovní cestu je nesmírně důležité z hlediska bezpečnosti a ochrany zdraví zaměstnanců, zejména z důvodu odpovědnosti zaměstnavatele za škodu způsobenou pracovním úrazem.

Používání služebního automobilu a případný pracovní úraz.

Dotaz: Zaměstnavatel přidělil vedoucím zaměstnancům osobní automobily k soukromému používání. Tito zaměstnanci je užívají při cestě do zaměstnání, na pracovní cesty a dále k běžnému osobnímu používání. V případě, že se jim při těchto cestách stane dopravní nehoda, při které utrpí zranění nebo zdravotní újmu, lze to kvalifikovat jako pracovní úraz? I když nevznikl v přímé souvislosti s výkonem pracovní činnosti, kterou mají obsaženou v pracovní smlouvě? A pokud například tento zaměstnanec v zimních měsících z tohoto auta

odstraňuje námrazu, aby mohl bezpečně řídit, a při této činnosti uklouzne a zraní se, lze toto považovat za pracovní úraz?

Odpověď: Sama skutečnost, že má zaměstnanec přiděleno osobní auto jako určitý benefit od zaměstnavatele, nic neznamená. To je důležité pro daňové předpisy a pro stanovení daně z příjmu dotyčného zaměstnance.

Pro posouzení pracovního/nep pracovního úrazu je rozhodující, jakou činnost zaměstnanec s autem právě vykonává. Pokud jede „pouze“ do zaměstnání – pak se jedná o jeho cestu do zaměstnání, při které platí obecná zásada, že úraz na cestě do zaměstnání není úrazem pracovním (úraz by se mohl stát stejně tak i s vlastním osobním autem dotyčného zaměstnance). To platí samozřejmě i pro přípravu auta v zimě, např. odstraňování námrazy apod.

V případě, že je zaměstnanci nařízeno, aby například cestou do zaměstnání někoho přivezl, či aby z domova jel na pracovní cestu, pak je povinností zaměstnavatele podle § 153 zákoníku práce určit zaměstnanci písemné podmínky pracovní cesty, zejména způsob dopravy. V tom případě pak i příprava vozidla je v přímé souvislosti s touto pracovní cestou a veškeré úrazy přitom utrpěné jsou úrazy pracovními.

Je OSVČ povinna umožnit orgánům ochrany veřejného zdraví vstup do své provozovny?

Dotaz: Pracuji jako OSVČ (truhlář) ve vlastní dílně bez zaměstnanců. Provedl jsem měření hluku a prašnosti, mám tedy určenou kategorizaci prací a tím stanovena určitá pravidla k BOZP. Jsem povinen absolvovat lékařské prohlídky? Je mou povinností vpouštět pracovníky hygieny ke kontrole?

Odpověď: V ustanovení § 53 odst. 2 zákona č. 373/2011 Sb., o specifických zdravotních službách, ve znění pozdějších předpisů, je uvedeno, že zaměstnavatel zajišťuje pracovnílékařské služby pro zaměstnance a osoby ucházející se o zaměstnání. Toho tedy plyne, že pokud fyzická osoba podnikající nezaměstnává žádného zaměstnance, povinnost zajistit pracovnílékařské služby včetně absolvování se na ni nevztahuje.

Upozorňujeme, že i pro osobu, která podniká podle zvláštního právního předpisu a není zaměstnavatelem platí některé povinnosti stanovené zákonem č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, ve znění pozdějších předpisů, konkrétně § 37, 38, § 39 odst. 2 písm. b) část textu před středníkem a § 40 až 42. Rovněž státní zdravotní dozor se provádí i v provozovnách těchto osob, proto je i OSVČ povinna umožnit orgánům ochrany veřejného zdraví vstup do své provozovny a umožnit tak jeho provedení.

Vnitrozávodová doprava

Dotaz: Jaký zákon nebo směrnice se zabývá dopravou například ve strojírenském podniku? Jde o bezpečnost při pohybu vysokozdvíhových vozíků, „ještěrek“ nebo mostových jeřábů.

Odpověď: Obecně platí, že zaměstnavatel provozující manipulační vozíky s vlastním pohonem – motorové vysokozdvizné vozíky, v návaznosti na ustanovení např. § 101 odst. 1 zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů (dále jen ZP) je povinen zajistit bezpečnost a ochranu zdraví zaměstnanců při práci s ohledem na rizika možného ohrožení jejich života a zdraví, která se týkají výkonu práce. V rámci prevence rizik, dle ustanovení např. § 102 odst. 1 ZP, je zaměstnavatel povinen vytvářet bezpečné a zdraví neohrožující pracovní prostředí a pracovní podmínky vhodnou organizací bezpečnosti a ochrany zdraví při práci a přijímáním opatření k předcházení rizikům – mj. v souvislosti s provozem manipulačních vysokozdvizných vozíků.

Souvisejícím platným právním předpisem v dané problematice je také např. § 5 odst. 1 písm. d) zákona č. 309/2006 Sb., zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, tzn. zaměstnavatel je povinen organizovat práci a stanovit pracovní postupy tak, aby byly dodržovány zásady bezpečného chování na pracovišti a aby zaměstnanci nebyli ohrožováni dopravou na pracovištích.

Dále podrobnější požadavky na pracoviště a pracovní prostředí v souvislosti s pohybem vysokozdvizných vozíků jsou uvedeny v nařízení vlády č. 101/2005 Sb., a to v přílohové části k tomuto nařízení, např. v bodě 5.1, tzn. dopravní komunikace uvnitř staveb a ve venkovních prostorách (dále jen „komunikace“) včetně schodišť, šikmých ramp, pevně zabudovaných žebříků a nakládacích a vykládacích prostorů a ramp musí být voleny a umístěny tak, aby zajišťovaly snadný, bezpečný a vyhovující přístup pro pěší nebo jízdu dopravních prostředků, aby nedocházelo k ohrožení zaměstnanců zdržujících se v jejich blízkosti. Od ostatních ploch se stejnou úrovní musí být komunikace výrazně odlišeny a musí být dostatečně široké a trvale volné. Komunikace pro pěší musí být řešeny s ohledem na počet osob, které je budou používat; není-li stanoveno zvláštními právními předpisy jinak, musí být široké nejméně 1,1 metru.

Informace, které se týkají šířky a výšky cest a uliček pro manipulaci s materiálem z hlediska bezpečnosti a ochrany zdraví při práci ve výrobních, průmyslových a skladových objektech, které rovněž souvisí s pohybem vysokozdvizných vozíků, jsou uvedeny např. v ČSN 26 9010.

Další požadavky na způsob organizace práce a pracovních postupů, které je zaměstnavatel povinen zajistit při provozování silniční dopravy, tzn. i při pohybu vysokozdvizných vozíků, jsou uvedeny v příloze č. 1 k 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.

V problematice bezpečnosti provozu mostových jeřábů obecně vycházíme rovněž ze ZP, a to např. z již uvedených § 101, § 102 ZP. Souvisejícím ustanovením je dále např. § 5 zákona č. 309/2006 Sb., tzn. zaměstnavatel je povinen organizovat práci a stanovit pracovní postupy tak, aby byly dodržovány zásady bezpečného chování na pracovišti.

V případě provozu jeřábů a zdvihadel takovým pracovním postupem je např. provozní předpis, který má název Systém bezpečné práce (dále jen SBP). Obsah SBP je dále uveden v čl. 4.1. ČSN ISO 12480-1. SBP je vnitřní organizační směrnice – předpis pro provoz, údržbu a opravy, který musí být zpracován a dodržován při každé činnosti jeřábu, i kdyby se jednalo o jednotlivý zdvih. Dle čl. 4.1 písm. a) ČSN ISO 12480-1 musí být veškeré činnosti s jeřábem navrženy tak, aby byly prováděny bezpečně, s přihlédnutím ke všem předvídatelným rizikům. Se SBP musí být prokazatelně seznámeny všechny dotčené osoby,

např. osoby odpovědné za provoz i technický stav, dále za údržbu, obsluha, vazači, revizní technici ZZ i EZ, údržbáři ZZ atd.

Další požadavky na bezpečný provoz a používání zařízení pro zdvihání a přemísťování břemen jsou uvedeny také i v nařízení vlády č. 378/2001 Sb., kterým se stanoví bližší požadavky na bezpečný provoz a používání strojů, technických zařízení, přístrojů a nářadí, a to v příloze č. 1 a č. 2.

Bezpečné provozování nakládacích ramp

Dotaz: U některých prodejen jsou klasické hydraulické rampy, ale na některých jsou padací rampy do návěsu, žádné zábrany, ochrana. Od jaké výšky rampy od země je nutná nějaká ochrana, zábrana.

Odpověď: Požadavky na bezpečné provozování nakládacích ramp uvádí nařízení vlády č. 101/2005 Sb., o podrobnějších požadavcích na pracoviště a pracovní prostředí, ve svých přílohách.

Zábradlí musí být zřízena u pracovišť a komunikací o nestejně úrovni, je-li rozdíl úrovní vyšší než 0,5 metru. Zaměstnanci nesmí být vystaveni nebezpečí pádu z výšky na pracovišti nebo na komunikaci s podlahou umístěnou výše než 0,5 m nad okolní podlahou nebo terénem. Rampa převyšující okolní plochu o více než 0,5 m, která slouží také pro pěší, musí být podél volného okraje vybavena vhodným ochranným zařízením proti pádu, například snímatelným ochranným zábradlím.

LEGISLATIVA při provozování silniční dopravy

Vnitrostátní předpisy:

zákon č.111/1994 Sb.	o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů
vyhláška č. 478/2000 Sb.	prováděcí vyhláška k zákonu o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů
vyhláška č. 522/2006 Sb.	o státním odborném dozoru a kontrolách v silniční dopravě ve znění pozdějších předpisů
vyhláška č. 122/2014 Sb.	o jízdních řádech linkové dopravy
vyhláška č. 175/2000 Sb.	o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu

Evropské předpisy:

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č.1071/2009,	kterým se zavádějí společná pravidla týkající se závazných podmínek pro výkon povolání podnikatele v silniční dopravě
Nařízení EP a R (ES) č.1072/2009,	o společných pravidlech pro přístup na trh mezinárodní silniční nákladní dopravy
Nařízení EP a R (ES) č. 1073/2009,	o společných pravidlech pro přístup na mezinárodní trh autokarové a autobusové dopravy a o změně nařízení (ES) č. 561/2006
Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006,	o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85
Nařízení Rady (EHS) č. 3821/85	o záznamovém zařízení v silniční dopravě
Nařízení EP a R (EU) č. 165/2014,	o tachografech v silniční dopravě, o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovém zařízení v silniční dopravě a o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy
Nařízení Komise č. 2121/98	kterým se stanoví prováděcí pravidla k nařízení Rady 684/92 a 12/98 ohledně dokladů pro přepravu cestujících autokary a autobusy, které provádí i Nařízení EP a Rady (ES) č. 1073/2009.
Nařízení Komise (EU) č. 581/2010,	o stanovení maximálních časových úseků pro stahování příslušných údajů z přístroje ve vozidle a z karty řidiče
Nařízení č. 11/1960	o odstranění diskriminace v oblasti přepravních sazeb a podmínek, kterým se provádí čl. 79 odst. 3 Smlouvy o založení Evropského hospodářského společenství

Rozhodnutí Komise č. 2007/230/ES	o formuláři o předpisech v sociální oblasti týkajících se činností v silniční dopravě
Rozhodnutí Komise č. 959/2009/EU	kterým se mění rozhodnutí 2007/230/ES o formuláři o předpisech v sociální oblasti týkajících se činností v silniční dopravě

Mezinárodní dohody:

Úmluva CMR vyhláška č. 11/1975 Sb.	Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě – CMR Dodatkový protokol pro ČR ze dne 13.července 2011
Nařízení EP a R (ES) č. 561/2006	o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, a o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85
AETR - Sb.m.s. č. 62/2010 a č. 82/2010	Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě-AETR - (původně Sb.zákonů č. 108/1976 a 109/1976)
Úmluva CVR č. 91/2006 Sb. m.s.	Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční přepravě cestujících a zavazadel - CVR
INTERBUS č. 9/2003 Sb.m.s.	Dohoda o mezinárodní příležitostné přepravě cestujících autokarem a autobusem – přílohy INTERBUS
Dohoda ATP č. 61/1983 Sb.	Dohoda o mezinárodních přepravách zkazitelných potravin a specializovaných prostředcích určených pro tyto přepravy - ATP
Dohoda ADR č. 64/1987 Sb. ve znění změn a doplnění	Evropská dohoda o mezinárodní přepravě nebezpečných věcí

Bilaterální dohody EU EHP:

Stát	Bilaterální dohod
BELGIE	DOHODA mezi vládou Československé socialistické republiky a vládou belgického království o mezinárodní silniční dopravě Vstup v platnost: 6.10.1969 - vyhlášení ve Sb. č. 110/1969 Sb.
BULHARSKO	DOHODA mezi vládou Československé socialistické republiky a vládou Bulharské lidové republiky o mezinárodní silniční dopravě Vstup v platnost 4.2.1976 - vyhlášení ve Sb. č. 49/1976 Sb.
DÁNSKO	DOHODA mezi vládou Československé socialistické republiky a vládou Dánského království o mezinárodní silniční dopravě Vstup v platnost 21.1.1969 - vyhlášení ve Sb. č. 97/1969 Sb.
ESTONSKO	DOHODA mezi vládou České republiky a vládou Estonské republiky o mezinárodní silniční dopravě cestujících a zboží Vstup v platnost 3.7.2000 - vyhlášení ve Sb. č. 100/2000 Sb.m.s.
FINSKO	DOHODA mezi vládou Československé socialistické republiky a vládou Finské republiky o mezinárodní silniční dopravě Vstup v platnost 15.1.1971 - vyhlášení ve Sb. č. 51/1971 Sb.
FRANCIE	DOHODA mezi vládou Československé socialistické republiky a vládou Francouzské republiky o mezinárodní silniční dopravě Vstup v platnost 15.5.1969 - vyhlášení ve Sb. č. 96/1969 Sb.
CHORVATSKO	DOHODA mezi vládou České republiky a vládou Chorvatské republiky o mezinárodní silniční dopravě Vstup v platnost 7.4.2005 - vyhlášení ve Sb. č. 63/2005 Sb.m.s.

IRSKO	DOHODA mezi vládou České republiky a vládou Irska o mezinárodní silniční nákladní dopravě Vstup v platnost 13.4.1996 - vyhlášení ve Sb. č. 257/1996 Sb.
ITÁLIE	DOHODA mezi vládou Československé socialistické republiky a vládou Italské republiky o mezinárodní silniční dopravě Vstup v platnost 16. 12. 1966 - vyhlášení ve Sb. č. 95/1966 Sb.
KYPR	DOHODA mezi vládou Československé socialistické republiky a vládou Kyperské republiky o mezinárodní silniční dopravě Vstup v platnost 11. 11. 1982 - vyhlášení ve Sb. č. 124/1982 Sb.
LICHTENŠTEJNSKO	Na základě nóty podepsané 6.2.1980 platí mezi ČSR a Švýcarskem, platí pro Lichtenštejnsko DOHODA mezi vládou Československé socialistické republiky a Švýcarskou spolkovou radou o mezinárodní silniční osobní a nákladní dopravě Vstup v platnost 15. 1. 1976 (6.2.1980) – zveřejnění ve Sb. č. 80/1976 Sb.
LITVA	DOHODA mezi vládou České republiky a vládou Litevské republiky o mezinárodní silniční dopravě Vstup v platnost 4. 10. 1995 - vyhlášení ve Sb. č. 231/1995 Sb.
LOTYŠSKO	DOHODA mezi vládou České republiky a vládou Lotyšské republiky o mezinárodní silniční dopravě Vstup v platnost 8. 11. 1996 - zveřejnění ve Sb. č. 89/1997 Sb.
LUCEMBURSKO	DOHODA mezi vládou Československé socialistické republiky a vládou Lucemburského velkovévodství o mezinárodní silniční dopravě Nepublikováno
MAĎARSKO	DOHODA mezi vládou Československé socialistické republiky a vládou Maďarské lidové republiky o mezinárodní silniční dopravě Vstup v platnost 10. 11. 1969 - vyhlášení ve Sb. č. 125/1969 Sb.
NĚMECKO	DOHODA mezi vládou České republiky a vládou Spolkové republiky Německo o mezinárodní silniční dopravě Vstup v platnost 19.6.1997 - vyhlášení ve Sb. č. 199/1997 Sb.
NIZOZEMÍ	DOHODA mezi vládou České republiky a vládou Nizozemského království o mezinárodní silniční dopravě Vstup v platnost 6. 1. 1999 - vyhlášení ve Sb. č. 2/1999 Sb.
NORSKO	DOHODA mezi vládou České republiky a vládou Norského království o mezinárodní silniční dopravě Vstup v platnost 29. 5. 2001 - vyhlášení ve Sb. č. 64/2001 Sb.m.s.
POLSKO	DOHODA mezi vládou Československé socialistické republiky a vládou Polské lidové republiky o mezinárodní silniční dopravě Vstup v platnost 19. 9. 1972 - vyhlášení ve Sb. č. 71/1972 Sb.
PORTUGALSKO	DOHODA mezi vládou Československé socialistické republiky a vládou Portugalské republiky o mezinárodní dopravě osob a nákladů Vstup v platnost 1. 3. 1980 - vyhlášení ve Sb. č. 97/1980 Sb.
RAKOUSKO	DOHODA mezi vládou České republiky a vládou Rakouské republiky o přepravě osob v mezinárodní linkové autobusové dopravě Vstup v platnost 11. 8. 2000 - vyhlášení ve Sb. č. 75/2000 Sb.m.s. DOHODA mezi vládou České republiky a vládou Rakouské republiky o mezinárodní přepravě osob v nepravidelné silniční dopravě Vstup v platnost 30. 5. 2000 - vyhlášení ve Sb. č. 74/2000 Sb.m.s. DOHODA mezi vládou České republiky a vládou Rakouské republiky o mezinárodní přepravě zboží Vstup v platnost 1. 3. 2001 - vyhlášení ve Sb. č. 86/2001 Sb.m.s. Dodatkový protokol č. 87/2001 Sb.m.s.
RUMUNSKO	DOHODA mezi vládou Československé socialistické republiky a vládou Rumunské socialistické republiky o mezinárodní silniční dopravě Vstup v platnost 9. 4. 1968 - vyhlášení ve Sb. č. 73/1968 Sb.
ŘECKO	DOHODA mezi vládou Československé socialistické republiky a vládou Řecké republiky o mezinárodní silniční dopravě Vstup v platnost 17. 1. 1979 - vyhlášení ve Sb. č. 117/1979 Sb.

SLOVENSKO	DOHODA mezi vládou České republiky a vládou Slovenské republiky o spolupráci v dopravě a spojích Vstup v platnost 23. 11. 1992 - vyhlášení ve Sb. č. 201/1993 Sb. DOHODA mezi Ministerstvem dopravy české republiky a Ministerstvem dopravy, spojů a veřejných prací Slovenské republiky o spolupráci v oblastech vnitrozemské plavby, námořní plavby, silniční dopravy a pozemních komunikacích Vstup v platnost 11. 3. 1993 - vyhlášení ve Sb. č. 220/1993 Sb.
SLOVINSKO	DOHODA mezi vládou České republiky a vládou Republiky Slovinsko o mezinárodní silniční dopravě Vstup v platnost 11.8. 2000 - vyhlášení ve Sb. č. 249/1999 Sb.
ŠPANĚLSKO	DOHODA mezi vládou Československé socialistické republiky a vládou Španělského království o mezinárodní silniční dopravě Vstup v platnost 24. 6. 1979 - vyhlášení ve Sb. č. 155/1979 Sb.
ŠVÉDSKO	DOHODA mezi vládou Československé socialistické republiky a vládou Švédského království o mezinárodní silniční dopravě Vstup v platnost 20. 10. 1969 - vyhlášení ve Sb. č. 161/1970 Sb.
ŠVÝCARSKO	DOHODA mezi vládou Československé socialistické republiky a Švýcarskou spolkovou radou o mezinárodní silniční osobní a nákladní dopravě Vstup v platnost 15. 1. 1976 - vyhlášení ve Sb. č. 80/1976 Sb.
VELKÁ BRITÁNIE	DOHODA mezi vládou České republiky a vládou Spojeného království Velké Británie a Severního Irsku o mezinárodní silniční dopravě Vstup v platnost 30. 4. 2004 - vyhlášení ve Sb. č. 63/2004 Sb.m.s.

Bilaterální dohody mimo EU:

ALBÁNIE	DOHODA mezi vládou České a Slovenské Federativní Republiky a vládou Albánské lidové socialistické republiky o mezinárodní silniční dopravě Vstup v platnost 7. 1. 1991 - vyhlášení ve Sb. č. 90/1991 Sb.
BĚLORUSKO	DOHODA mezi vládou České republiky a vládou Běloruské republiky o mezinárodní silniční dopravě Vstup v platnost 16. 8. 1996 - vyhlášení ve Sb. č. 253/1996 Sb.
BOSNA A HERCEGOVINA	DOHODA mezi vládou Československé socialistické republiky a vládou Federativní lidové republiky Jugoslávie o mezinárodní silniční dopravě Vstup v platnost 12.7.1963; novela 14.10.1980 - vyhlášení ve Sb. č. 72/1963 Sb., novela č. 1/1981 Sb.
ČERNÁ HORA	DOHODA mezi vládou Československé socialistické republiky a vládou Federativní lidové republiky Jugoslávie o mezinárodní silniční dopravě Vstup v platnost 12.7.1963; novela 14.10.1980 - vyhlášení ve Sb. č. 72/1963 Sb., novela č. 1/1981 Sb.
IRÁN	DOHODA mezi vládou České republiky a vládou Iránské islámské republiky o mezinárodní silniční dopravě Vstup v platnost 8. 2. 2002 - vyhlášení ve Sb. č. 20/2002 Sb.
KAZACHSTÁN	DOHODA mezi vládou České republiky a vládou Kazašské republiky o mezinárodní silniční dopravě Vstup v platnost 28. 8. 2003 - vyhlášení ve Sb. č. 106/2005 Sb.m.s.
MAKEDONIE	DOHODA mezi vládou Československé socialistické republiky a vládou Federativní lidové republiky Jugoslávie o mezinárodní silniční dopravě Vstup v platnost 12.7.1963; novela 14.10.1980 - vyhlášení ve Sb. č. 72/1963 Sb., novela č. 1/1981 Sb. - <u>ukončení platnosti 4. 10. 2013</u> Resortní ujednání mezi ministerstvy dopravy ČR a Makedonie (do podepsání dohody o mezinárodní silniční dopravě) SMLOUVA mezi Českou republikou a Republikou Makedonie o mezinárodní silniční dopravě Vstup v platnost 4. 10. 2013 - vyhlášení ve Sb. č. 94/2013 Sb.m.s.

MOLDÁVIE	DOHODA mezi vládou České republiky a vládou Moldavské republiky o mezinárodní silniční dopravě Vstup v platnost 11. 11. 1999 - vyhlášení ve Sb. č. 343/1999 Sb.
RUSKO	DOHODA mezi vládou České republiky a vládou Ruské federace o mezinárodní silniční dopravě Vstup v platnost 2. 7. 1998 - vyhlášení ve Sb. č. 43/1999 Sb.
SRBSKO	DOHODA mezi vládou Československé socialistické republiky a vládou Federativní lidové republiky Jugoslávie o mezinárodní silniční dopravě Vstup v platnost 12. 7. 1963; novela 14. 10. 1980 - vyhlášení ve Sb. č. 72/1963 Sb.; novela č. 1/1981 Sb.
SÝRIE	DOHODA mezi vládou Československé socialistické republiky a vládou Syrské arabské republiky o mezinárodní silniční osobní a nákladní dopravě Vstup v platnost 26. 10. 1979 - vyhlášení ve Sb. č. 145/1980 Sb. JIŽ NENÍ V PLATNOSTI
TURECKO	DOHODA mezi vládou Československé socialistické republiky a vládou Turecké republiky o mezinárodní silniční dopravě Vstup v platnost 29. 12. 1981 - vyhlášení ve Sb. č. 34/1982 Sb.
UKRAJINA	DOHODA mezi vládou České republiky a vládou Ukrajiny o mezinárodní silniční dopravě Vstup v platnost 7. 1. 1999 - vyhlášení ve Sb. č. 19/1999 Sb.
UZBEKISTÁN	DOHODA mezi vládou České republiky a vládou Uzbecké republiky o mezinárodních přepravách cestujících a nákladů silniční dopravou Vstup v platnost 23. 9. 1999 - vyhlášení ve Sb. č. 215/1999 Sb.

(Zdroj: zpracováno podle www.mdcz.cz)

Seznam zákonů, vyhlášek a předpisů
vydaných ve Sbírce zákonů ČR, Úředním věstníku
EU a v ostatních rezortních předpisech
v období listopad 2014 až duben 2015
souvisejících s činností učitele autoškoly a lektora školicího střediska
včetně podnikání v této činnosti

Sbírka zákonů ČR:

ČÁSTKA 119

Vyhláška č. **293/2014 Sb.**, kterou se mění vyhláška č. 500/2002 Sb., kterou se provádějí některá ustanovení zákona č. 563/1991 Sb., o účetnictví, ve znění pozdějších předpisů, pro účetní jednotky, které jsou podnikateli účtujícími v soustavě podvojného účetnictví, ve znění pozdějších předpisů.

Účinnost dnem 1.ledna 2015.

ČÁSTKA 120

Vyhláška č. **298/2014 Sb.**, o stanovení seznamu katastrálních území s přiřazenými průměrnými cenami zemědělských pozemků

Účinnost dnem 1.ledna 2015.

ČÁSTKA 130

Vyhláška č. **328/2014 Sb.**, o změně základní sazby náhrady za používání silničních motorových vozidel a stravného a stanovení průměrné ceny pohonných hmot pro účely poskytování cestovních náhrad.

Účinnost dnem 1. ledna 2015. (viz OPIS)

ČÁSTKA 134

Vyhláška č. **341/2014 Sb.**, o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích

Účinnost dnem 1.ledna 2015.

ČÁSTKA 135

Vyhláška č. **342/2014 Sb.**, kterou se mění vyhláška č. 302/2001 Sb., o technických prohlídkách a měření emisí vozidel, ve znění pozdějších předpisů

Účinnost dnem 1. ledna 2015 s výjimkou bodů 5,13,14,15,18 a 60, které nabývají účinnosti dnem 1. ledna 2016.

ČÁSTKA 136

Vyhláška č. **343/2014 Sb.**, o registraci vozidel

Zrušuje vyhlášku č. 243/2001 Sb., o registraci vozidel, ve znění pozdějších předpisů

Účinnost dnem 1. ledna 2015 s výjimkou vyjmenovaných bodů § 23, 25, 26, 27, 29 a 31, které nabývají účinnosti dnem 1. ledna 2016.

ČÁSTKA 139

Vyhláška č. **346/2014 Sb.**, kterou se mění vyhláška č. 36/2006 Sb., o ověřování shody opisu nebo kopie s listinou a o ověřování pravosti podpisu, ve znění pozdějších předpisů

Účinnost dnem 1. ledna 2015.

Vyhláška č. **347/2014 Sb.**, kterou se mění vyhláška č. 364/2009 Sb., o seznamu obecních úřadů a zastupitelských úřadů, které jsou kontaktními místy veřejné správy (vyhláška o kontaktních místech veřejné správy), ve znění pozdějších předpisů

Účinnost dnem 1. ledna 2015.

ČÁSTKA 142

Zákon č. **354/2014 Sb.**, kterým se mění zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 239/2013 Sb., kterým se mění zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění zákona č. 307/1999 Sb., ve znění pozdějších předpisů *V zákoně č. 168/1999 Sb., ve znění pozdějších předpisů v § 24 odst. 1 se slova „a z přijatých příspěvků podle § 24c“ zrušují. Zrušuje se § 24c a příloha k zákonu. Přechodná ustanovení řeší problematiku v souvislosti se zrušením § 24c.*

V zákoně č. 239/2013 Sb., v části druhé čl. III se zrušují body 26 až 32.

Účinnost patnáctým dnem po jeho vyhlášení – rozeslána 31. prosince 2014.

ČÁSTKA 1/2015

Zákon č. **1/2015 Sb.**, kterým se mění zákon č. 48/1997 Sb., o veřejném zdravotním pojištění a o změně a doplnění některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů

Účinnost dnem vyhlášení – rozeslána 6. ledna 2015.

ČÁSTKA 7

Vyhláška č. **9/2015 Sb.**, o stanovení náležitosti a vzorů pověření k výkonu státního dozoru, státního odborného dozoru, vrchního státního dozoru a vrchního státního odborného dozoru v dopravě ve formě průkazu a o změně souvisejících vyhlášek

Část druhá – změna vyhlášky, kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích č. 104/1997 Sb., ve znění pozdějších předpisů - § 52 včetně nadpisu a příloha č. 9 se zrušují.

Část čtvrtá – změna vyhlášky o řidičských průkazech a o registru řidičů č. 31/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů - § 15c včetně nadpisu a příloha č. 9c se zrušují.

Část pátá – změna vyhlášky o státním odborném dozoru a kontrolách v silniční dopravě č. 522/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů – zrušuje se v § 2 odstavec 3 včetně poznámky pod čarou č. 4, v odst. 4 slova „který vydal stanovisko ke koncesi tuzemského dopravce“.

Účinnost dnem 1. února 2015.

ČÁSTKA 13

Zákon č. **23/2015 Sb.**, kterým se mění zákon č.338/1992 Sb., o dani z nemovitých věcí, ve znění pozdějších předpisů.

Účinnost dnem 1. ledna 2016 s výjimkou § 15a – Pokuta za opožděné tvrzení daně, která nabývá účinnosti dnem vyhlášení - rozeslána 5.února 2015.

ČÁSTKA 14

Vyhláška č. **27/2015 Sb.**, kterou se mění vyhláška č. 383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady, ve znění pozdějších předpisů

Účinnost dnem 1.března 2015.

ČÁSTKA 21

Vyhláška č. **43/2015 Sb.**, kterou se mění vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 31/2001 Sb., o řidičských průkazech a o registru řidičů, ve znění pozdějších předpisů

Příloha č. 2 – Vzor mezinárodního řidičského průkazu vydaného Českou republikou. Příloha č. 4 . Vzor informačního formuláře o zahájení řízení o přestupku osobě podezřelé ze spáchání přestupku, která má bydliště v jiném členském státě.

Účinnost patnáctým dnem po jejím vyhlášení s výjimkou Vzoru mezinárodního řidičského průkazu vydaného ČR, která nabývá účinnosti dnem 1. ledna 2018.

Rozeslána 12. března 2015.

ČÁSTKA 25

Nařízení vlády č. **49/2015 Sb.**, kterým se mění nařízení vlády č. 63/2011 Sb., o stanovení minimálních hodnot a ukazatelů standardů kvality a bezpečnosti a o způsobu jejich prokazování v souvislosti s poskytováním veřejných služeb v přepravě cestujících.

(změna stáří vozidel pro přepravu cestujících ve veřejné linkové dopravě)

Účinnost první den druhého kalendářního měsíce po vyhlášení – rozeslána 27.března 2015.

Sbírka mezinárodních smluv ČR:

ČÁSTKA 5

Sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. **11/2015 Sb.m.s.** o vyhlášení přijetí změn a doplňků Přílohy A – Všeobecná ustanovení týkající se nebezpečných látek a předmětů a Přílohy B - Ustanovení o dopravních prostředcích a o přepravě Evropské dohody o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (ADR).

Změny a doplňky „Přílohy A“ a „Přílohy B“ vstoupily v platnost na základě článku 14 odst. 3 Dohody ADR dne 1. ledna 2015 a tímto dnem vstoupily v platnost i pro Českou republiky. Platnost „Přílohy A“ a „Přílohy B“ ve znění změn přijatých v letech 2011 a 2012, vyhlášených pod č. 8/2013 Sb.m.s., končí dnem 30. června 2015, pokud není v nových přechodných ustanoveních stanoveno jinak.

Úřední věstník EU:

L 346 ze dne 2. prosince 2014

Změna Celní úmluvy o mezinárodní přepravě zboží na podkladě kornetů **TIR** (Úmluva TIR z roku 1975)

Účinnost dnem 1.ledna 2015 – změny se týkají Příloh č. 1, 6 a 9.

L 364/1 ze dne 18. prosince 2014

Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) č. **167/2013**, pokud jde o požadavky na konstrukci a obecné požadavky v souvislosti se schvalováním zemědělských a lesnických vozidel.

L 68 ze dne 13. března 2015.

Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) **2015/413**, o usnadnění přeshraniční výměny informací o dopravních deliktech v oblasti bezpečnosti silničního provozu

Směrnice se vztahuje na tyto dopravní delikty – překročení nejvyšší dovolené rychlosti, nepoužití bezpečnostních pásů, nezastavení na červený signál světelného signalizačního zařízení, řízení vozidla pod vlivem alkoholu, řízení vozidla pod vlivem drog, nepoužití ochranné přilby, použití zakázaného pruhu, nedovolené použití mobilního telefonu nebo jiného komunikačního zařízení za jízdy.

Provedení – článek 12 - Členské státy uvedou v účinnost právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí do 6. května 2015. (Viz § 125j zákona č. 361/2000 Sb.)

L 93 ze dne 9. dubna 2015.

Nařízení Komise (EU) **2015/562** ze dne 8. dubna 2015, kterým se mění nařízení Komise (EU) č. 347/2012, kterým se provádí nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 661/2009, pokud jde o požadavky pro schvalování typu některých kategorií motorových vozidel, pokud jde o vyspělé systémy nouzového brzdění.

Věstník dopravy (www.mdcr.cz)

Číslo 12/2014 – ze dne 28.11.2014.

- Pověřená školicí zařízení pro diagnostiku a opravy emisních systémů motorových vozidel, rozšíření působnosti;
- Informace pro STK: schválení přístrojů pro použití v STK;
- Vyhlášení termínů a místa konání zkoušek pro získání a prodloužení osvědčení o způsobilosti bezpečnostních poradců pro přepravu nebezpečných věcí silniční dopravou pro rok 2015;
- Změna podmínek pro přidělování jednorázových zahraničních vstupních povolení pro nákladní dopravu.

Číslo 13/2014 – ze dne 19.12.2014.

- Změna podmínek pro přidělování jednorázových zahraničních vstupních povolení pro nákladní dopravu;
- Vyhlášení termínů a místa konání zkoušek pro získání a prodloužení osvědčení o způsobilosti bezpečnostních poradců pro přepravu nebezpečných věcí silniční dopravou pro rok 2015;
- Oznámení cen jednotlivých typů autobusů v roce 2015 pro výpočet přiměřeného zisku

Číslo 1/2015 – ze dne 22.1.2015.

- Pověření osob zabezpečováním činností a služeb pro SME, STK a zkušební stanice;
- Informace pro STK a SME: Schválení přístrojů pro použití v STK a SME;
- Instrukce pro SME č. 1/2015: Zavedení jednotných evidenčních dokladů ve stanicích měření emisí;
- Instrukce pro SME č. 2/2015;
- Pravidla pro provádění zkoušek a přezkoušení k získání profesního osvědčení kontrolního technika, profesního osvědčení kontrolního technika ADR profesního osvědčení kontrolního technika typu K a profesního osvědčení mechanika;
- Zkušební komise k ověřování odborné způsobilosti pracovníků STK a SME;
- Informace pro STK č. 1/2015: Technické prohlídky vozidel v STK – úprava pracovního postupu v aplikaci informačního systému stanic technické kontroly;
- Instrukce pro STK č. 2/2015: Technické prohlídky zvláštních motorových a přípojných vozidel kategorií T, R, C;

Číslo 2/2015 – ze dne 20.2.2015.

- Jmenování členů zkušební komise k ověření odborné způsobilosti pracovníků STK a SME;

Číslo 3/2015 – ze dne 20.3.2015.

- Úpravy zkušebního řádu pro ověřování způsobilosti bezpečnostních poradců v silniční dopravě nebezpečných věcí;
- Informace pro STK a SME: Schválení přístrojů pro použití v STK a SME;

OPIS:

VYHLÁŠKA č. 328/2014 Sb.,
o změně sazby základní náhrady za používání silničních motorových
vozidel a stravného a o stanovení průměrné ceny pohonných hmot pro
účely poskytování cestovních náhrad

Ministerstvo práce a sociálních věcí stanoví podle § 189 odst. 1 zákona č. 262/2006 Sb.,
zákoník práce:

§ 1

Sazba základní náhrady za používání silničních motorových vozidel

Sazba základní náhrady za 1 km jízdy podle § 157 odst. 4 zákoníku práce činí nejméně u

- a) jednostopých vozidel a tříkolek 1,00 Kč,
- b) osobních silničních motorových vozidel 3,70 Kč.

Stravné

§ 2

Za každý kalendářní den pracovní cesty přísluší zaměstnanci stravné podle § 163 odst. 1
zákoníku práce nejméně ve výši

- a) 69 Kč, trvá-li pracovní cesta 5 až 12 hodin,
- b) 104 Kč, trvá-li pracovní cesta déle než 12 hodin, nejdéle však 18 hodin,
- c) 163 Kč, trvá-li pracovní cesta déle než 18 hodin.

§ 3

Za každý kalendářní den pracovní cesty přísluší zaměstnanci stravné podle § 176 odst. 1
zákoníku práce ve výši

- a) 69 Kč až 82 Kč, trvá-li pracovní cesta 5 až 12 hodin,
- b) 104 Kč až 125 Kč, trvá-li pracovní cesta déle než 12 hodin, nejdéle však 18 hodin,
- c) 163 Kč až 195 Kč, trvá-li pracovní cesta déle než 18 hodin.

§ 4

Průměrná cena pohonných hmot

Výše průměrné ceny za 1 litr pohonné hmoty podle § 158 odst. 3 věty třetí zákoníku práce
činí

- a) 35,90 Kč u benzínu automobilového 95 oktanů,
- b) 38,30 Kč u benzínu automobilového 98 oktanů,
- c) 36,10 Kč u motorové nafty.

§ 5

Vyhláška č. 435/2013 Sb., o změně sazby základní náhrady za používání silničních
motorových vozidel a stravného a o stanovení průměrné ceny pohonných hmot pro účely
poskytování cestovních náhrad, se zrušuje.

§ 6

Tato vyhláška nabývá účinnosti dnem 1. ledna 2015.

Ministryně: Mgr. Marksová v.r.

VYHLÁŠKA č. 341/2014 Sb.,
o schvalování technické způsobilosti a technických podmínkách
provozu vozidel na pozemních komunikacích

Dnem **1. ledna 2015** vstoupila v platnost v souvislosti s novelou zákona č. 56/2001 Sb., podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění zákona č. 307/1999 Sb., ve znění pozdějších předpisů, zejména zákona č. 239/2013 Sb., **vyhláška č. 341/2014 Sb.**, o schvalování technické způsobilosti a technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, která nahradila vyhlášku stejného čísla z roku 2002.

Nová vyhláška vychází z technických podmínek pro schvalování technické způsobilosti vozidel, jejich systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků obsažených v mezinárodních úmluvách, kterými je Česká republika vázána, a v mezinárodních technických předpisech přijímaných na základě těchto úmluv a dále úprav obsažených ve směrnících a nařízeních Evropské unie. K provádění těchto úmluv patří schvalovací předpisy Evropské hospodářské komise OSN, ze směrnic Evropské unie pak rámcové směrnice č. 2002/24/ES, 2003/37/ES, 2007/46/ES a dílčí směrnice vydávané na základě rámcových směrnic, nově pak nařízení Evropské unie, která v současné době začínají nahrazovat směrnice Evropské unie, včetně rámcových směrnic např. 167/2013 a 168/2013.

Novou vyhláškou o schvalování technické způsobilosti se do českého právního řádu zakotvují nové možnosti schvalování technické způsobilosti dané právními akty Evropské unie, jako je např. individuální schválení technické způsobilosti s platností ve všech státech Evropské unie.

Tato právní úprava obsahuje princip, podle kterého na trh (popř. do provozu) lze uvádět pouze vozidla nebo jejich součásti, jejichž technická způsobilost byla schválena v České republice nebo jiném státu podle harmonizovaných požadavků Evropské unie nebo mezinárodních požadavků. V praxi to znamená, že u schvalování technické způsobilosti jednotlivě dovezených vozidel nová právní úprava přináší zásadní zjednodušení u vozidel dovezených z jiných členských států EU se u nás již znovu neschvaluje, schvalování tak podléhají pouze vozidla dovezená ze třetích zemí.

K obsahu vyhlášky:

Část první – Úvodní ustanovení.

Tato část zahrnuje úvodní informace. Definují se základní pojmy, které vycházejí z jednotlivých právních předpisů Evropské unie, nebo ustáleného pojmenování zavedeného předchozí vyhláškou stejného čísla z roku 2002.

Část druhá – Základní znaky typu a kategorie vozidel.

V této části jsou popsány základní znaky pro určení typů vozidel, variant a verzí pro jednotlivé kategorie a základní znaky pro určení systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků. Kategorie silničních a zvláštních vozidel a jejich další členění je uvedeno v příloze č. 2.

Část třetí – Schvalování typu.

V úvodu se stanovují silniční vozidla, systémy, konstrukční části a samostatné technické celky, na které se nepoužijí příslušné předpisy Evropské unie. Jde o vozidla kategorie Z a vozidla zkonstruovaná a vyrobená pro potřeby ozbrojených složek, civilní obrany, požární služby a službami pro udržování veřejného pořádku.

V dalších paragrafech se stanovují technické požadavky, harmonizované technické požadavky a mezinárodní technické požadavky pro silniční vozidla, systémy, konstrukční části a samostatné technické celky. Popis těchto jednotlivých požadavků je ve formě odkazů na přílohy, které popisují jednotlivé požadavky a dále se odkazují na jednotlivé harmonizované technické požadavky (na jednotlivé právní předpisy EU) a na mezinárodní technické požadavky.

Dále řeší způsob zajištění shody výroby vozidel a její ověřování, nejvyšší počet vozidel v malé sérii, rozsah a obsah technické dokumentace, stanovuje vzor osvědčení pro jednotlivé typy, obsah dokumentace a prohlášení o shodě a označení.

Část čtvrtá – Technické zkušebny a zkušební stanice.

Zde jsou popsány jednotlivé druhy technických zkušeben a požadavky na ně kladené. Novinkou jsou zkušební stanice kombinované pro motorová a přípojná vozidla v různých kombinacích podle kategorií vozidel v provedení ADR podle Evropské dohody o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí.

Stanovují se bližší podrobnosti k získání osvědčení kontrolního technika, jeho další školení a obsah výuky v základním a zdokonalovacím kurzu a způsob provádění zkoušky a přezkoušení je zveřejněn ve Věstníku dopravy. Stanovuje se výše úhrady ministerstvu za školení v základním kurzu, ve zdokonalovacím kurzu a za závěrečnou zkoušku. Vzor osvědčení je uveden v příloze č. 7.

Část pátá – Výrobce a akreditovaný zástupce.

Je zde popsáno, co musí obsahovat elektronická evidence prohlášení o shodě. Způsob a forma předávání údajů do evidence technických údajů je uveden v příloze č. 9.

Část šestá – Jednotlivá výroba a přestavba silničního vozidla.

Aby bylo zamezeno opakovaným přestavbám, je nyní možné v rámci přestavby během životnosti vozidla vyměnit nebo upravit jen **jednu** podstatnou část vozidla. To se netýká výměny náhradních dílů.

Část sedmá – Výbava.

V příloze č. 12 je seznam výbavy, jejíž technická způsobilost a požadavky na jejich konstrukci podléhá schválení. Jde zejména o povinnou výbavu, výbavu jízdních kol a ručních vozíků, výbavu světelnými zařízeními, výbavu zvláštními světelnými a zvukovými zařízeními, technické požadavky na kola, pneumatiky a protiskluzové řetězy, výbavu doplňkovými zařízeními, označení nejvyšší povolené rychlosti a technické požadavky na výbavu zvláštních vozidel. Zde oproti původní vyhlášce došlo k pouze k několika drobným změnám, z nichž nejvýraznější je možnost použít protektorované pneumatiky na vozidlech přepravy podle ADR.

Část osmá – Zvláštní vozidla.

Technické požadavky na konstrukci a stav zvláštních vozidel pro vozidla kategorií T, C, R a S jsou uvedeny v příloze č. 6 a pro vozidla kategorií SS a SN v příloze č. 13. Vychází

částečně z harmonizovaných a mezinárodních technických předpisů a částečně z původní vyhlášky.

Část devátá – Spojitelnost největší povolené hmotnosti a rozměry.

Technické požadavky na spojitelnost vozidel do jízdnic souprav a jejich provoz jsou i nadále v souladu s předchozí právní úpravou. Pouze dochází k přesnějšímu definování některých pojmů a možností, jako například možnosti zapojení vozidel kategorie O1 a O2 za traktor nebo vozidlo kategorie Z.

Nadále zůstává u přívěsů kategorie O1 a O2 maximální rychlost 80 km/h. Na základě protokolu vydaného technickou zkušebnou lze rychlost u přívěsu kategorie O1 zvýšit až na 130 km/h, u kategorie O2 až na 100 km/h, a kategorie O3 a O4 až na 90 km/h.

Pro označení „pomalá vozidla“ se rychlost z původních 30 km/h zvyšuje na maximálních 40 km/h.

Z hlediska povolených hmotností vozidel se novela rozšiřuje o skupinu trojnápravy motorových vozidel a trojnápravu přípojních vozidel.

U rozměrů vozidel se pro všechny kategorie sjednocuje maximální šířka na 2,55 metru (dříve u M1 = 2,50 metru).

Část desátá – Závady na vozidle, které ohrožují bezpečnost provozu na pozemních komunikacích

Část věnovaná závadám na vozidlech, které ohrožují bezpečnost provozu na pozemních komunikacích, byla lehce upravena, zejména co do formulace než obsahu oproti původní vyhlášce.

Ke změně došlo u zatemnění čelního skla na propustnost nižší než 70% (dříve 75%) nepřipouští pneumatiky různého rozměru na téže nápravě (dříve byla výjimka pro nouzové dojetí).

Část jedenáctá – Společná ustanovení, zrušovací ustanovení a účinnost.

Zrušuje se vyhláška č. 341/2002 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění vyhlášek č. 100/2003 Sb., č. 197/2006 Sb., č. 388/2008 Sb., č. 283/2009 Sb., č. 216/2010 Sb., č. 182/2011 Sb., č. 315/2012 Sb. a č. 302/2013 Sb.

Příloha č. 1

Seznam směrnic Evropské unie, které se vztahují na konstrukci a technické požadavky pro kategorie vozidel obecně. Obsahuje celkem 50 směrnic.

Příloha č. 2 – Kategorie silničních a zvláštních vozidel. (OPIS)

1. KATEGORIE L zahrnuje všechna dvoukolová a tříkolová motorová vozidla a čtyřkolky, tj. motorová vozidla se čtyřmi koly, ať se zdvojenými koly, nebo jiná, určená k používání na pozemních komunikacích a na konstrukční části nebo samostatné technické celky takových vozidel.

Tato směrnice se nevztahuje na tato vozidla

- a) vozidla s maximální konstrukční rychlosti nepřekračující 6 km/h.,
- b) vozidla určená pro ovládání pěšími osobami,
- c) vozidla určená pro používání tělesně postiženými osobami,
- d) vozidla určená pro používání v soutěžích na pozemních komunikacích i v terénu,
- e) vozidla určená především pro zábavní účely mimo pozemní komunikace, která mají souměrně uspořádaná kola s jedním kolem vpředu a dvěma koly vzadu,

f) jízdní kola s pedály, která jsou vybavena přídavným elektrickým motorem s maximálním trvalým výkonem 0,25 kW, jehož výkon je postupně snižován až do vyřazení motoru z činnosti, když vozidlo dosáhne rychlosti 25 km/h, nebo dříve, jestliže cyklista přestane šlapat.

1.1. **Kategorie L1_e:** dvoukolové vozidlo (moped), s největší konstrukční rychlostí nepřekračující 45 km/h, a

- zdvihový objem nepřekračuje 50 cm³, jedná-li se spalovací typ, nebo
- maximální trvalý jmenovitý výkon není vyšší než 4 kW, jedná-li se o elektrický motor.

1.2. **Kategorie L2_e:** tříkolové vozidlo (moped) s nejvyšší konstrukční rychlostí nepřekračující 45 km/h, a

- zdvihový objem nepřekračuje 50 cm³, jedná-li se o zážehový typ, nebo
- maximální netto výkon nepřekračuje 4 kW, jedná-li se o jiné spalovací motory, nebo
- maximální trvalý jmenovitý výkon není vyšší než 4 kW, jedná-li se o elektrický motor.

1.3. **Kategorie L3_e:** dvoukolové vozidlo (motocykl) bez postranního vozíku vybavené motorem, který má zdvihový objem větší než 50 cm³, jedná-li se o spalovací motor, nebo s nejvyšší konstrukční rychlostí vyšší než 45 km/h.

1.4. **Kategorie L4_e:** dvoukolové vozidlo (motocykl) s postranního vozíku – vybavené motorem, který má zdvihový objem větší než 50 cm³, jedná-li se o spalovací motor, nebo s nejvyšší konstrukční rychlostí vyšší než 45 km/h.

1.5. **Kategorie L5_e:** motorové tříkolky, tj. vozidla se třemi symetricky uspořádanými koly vybavená motorem, který má zdvihový objem větší než 50 cm³, jedná-li se o spalovací motor, nebo s nejvyšší konstrukční rychlostí vyšší než 45 km/h.

1.6. **Kategorie L6_e:** lehké čtyřkolky, jejichž hmotnost v nenaloženém stavu není větší než 350 kg, do níž se nezapočítává hmotnost baterií v případě elektrických vozidel; dále lehké čtyřkolky, jejichž nejvyšší konstrukční rychlost nepřekračuje 45 km/h, a

- jejichž zdvihový objem motoru nepřekračuje 50 cm³ u zážehových motorů nebo
- jejichž maximální netto výkon nepřevyšuje 4 kW u elektrických motorů nebo
- maximální trvalý jmenovitý výkon není vyšší než 4 kW, jedná-li se o elektrický motor.

1.7. **Kategorie L7_e:** čtyřkolky, jiné než kategorie L6_e, jejichž hmotnost v nenaloženém stavu nepřekračuje 400 kg (550 kg u vozidel určených k přepravě zboží), do níž se nezapočítává hmotnost baterií v případě elektrických vozidel, a u nichž maximální netto výkon motoru nepřekračuje 15 kW.

2. KATEGORIE M: motorová vozidla konstruovaná a vyrobená především pro dopravu osob a jejich zavazadel.

2.1. **Kategorie M₁:** vozidla kategorie M, s nejvýše osmi místy k sezení kromě místa k sezení řidiče.

Vozidla náležející do kategorie M₁ nesmí mít prostor pro stojící cestující.

Počet míst k sezení může být omezen na jedno (tj. místo k sezení řidiče).

2.2. **Kategorie M₂:** vozidla kategorie M, s více než osmi místy k sezení kromě místa k sezení řidiče a s maximální hmotností nepřevyšující 5 tun.

Vozidla náležející do kategorie M₂ mohou mít kromě míst k sezení i prostor pro stojící cestující.

2.3. **Kategorie M₃:** vozidla kategorie M, s více než osmi místy k sezení kromě místa k sezení řidiče a s maximální hmotností převyšující 5 tun.

Vozidla náležející do kategorie M₃ mohou mít prostor pro stojící cestující.

3. KATEGORIE N: motorová vozidla konstruovaná a vyrobená především pro dopravu nákladů.

3.1 **Kategorie N₁:** vozidla kategorie N s maximální hmotností nepřevyšující 3,5 tuny,

3.2. **Kategorie N₂:** vozidla kategorie N s maximální hmotností převyšující 3,5 tuny, ale nepřevyšující 12 tun.

3.3. **Kategorie N₃:** vozidla kategorie N s maximální hmotností převyšující 12 tun.

4. KATEGORIE O: přípojná vozidla konstruovaná a vyrobená pro dopravu nákladů nebo osob i pro ubytování osob.

4.1. **Kategorie O₁:** vozidla kategorie O s maximální hmotností nepřevyšující 0,75 tuny.

4.2. **Kategorie O₂:** vozidla kategorie O s maximální hmotností převyšující 0,75 tuny, ale nepřevyšující 3,5 tuny.

4.3. **Kategorie O₃:** vozidla kategorie O s maximální hmotností převyšující 3,5 tuny, ale nepřevyšující 10 tun.

4.4. **Kategorie O₄:** vozidla kategorie O s maximální hmotností převyšující 10 tun.

Podkategorie vozidel.

Terénní vozidla.

„*Terénním vozidlem*“ se rozumí vozidlo zařazené do kategorie M nebo N, které má zvláštní technické vlastnosti umožňující jeho použití mimo běžné vozovky.

V případě těchto kategorií vozidel se k písmenu a číslici označujícím kategorii vozidla připojí písmeno „G“.

Kritéria pro zařazení vozidla do podkategorie „terénních vozidel“ jsou uvedena v oddílu 4 části A této přílohy.

Vozidla zvláštního určení.

„*Vozidlem zvláštního určení*“ se rozumí vozidlo kategorie M, N nebo O, které má zvláštní technické vlastnosti k výkonu funkce, jež vyžaduje zvláštní uspořádání a/nebo výstroj.

V případě neúplných vozidel, která mají spadat do podkategorie vozidel zvláštního určení, se k písmenu a číslici označujícím kategorii vozidla připojí písmeno „S“.

Různé typy vozidel zvláštního určení jsou vymezeny a uvedeny v oddílu 5.

Terénní vozidlo zvláštního určení.

„*Terénním vozidlem zvláštního určení*“ se rozumí vozidlo zařazené do kategorie M nebo N, které má zvláštní technické vlastnosti uvedené v podkategorii vozidel.

V případě těchto kategorií vozidel se k písmenu a číslici označujícím kategorii vozidla připojí písmeno „G“.

V případě neúplných vozidel, která mají spadat do podkategorie vozidel zvláštního určení, se navíc k písmenu a číslici označujícím kategorii vozidla připojí jako druhá přípona písmeno „S“.

5. KATEGORIE T, C – traktorem je každé motorové kolové nebo pásové zemědělské nebo lesnické vozidlo s nejméně dvěma nápravami a s maximální konstrukční rychlostí nejméně 6 km/h, jehož hlavní funkcí je vyvíjet tažnou sílu a které bylo speciálně konstruováno k tažení, tlačení, nesení a pohonu určitých výměnných zařízení konstruovaných k vykonávání zemědělských nebo lesnických prací nebo k tažení zemědělských nebo lesnických přípojných vozidel; může být přizpůsobeno k tomu, aby při zemědělských nebo lesnických pracích neslo náklad nebo může být vybaveno sedadly pro spolujezdce.

5.1. Kolové traktory kategorie T.

5.1.1. **Kategorie T1:** kolové traktory s maximální konstrukční rychlostí nepřevyšující 40 km/h, s nápravou nejbližší řidiči (u traktorů s otočným pracovištěm řidiče /otočné sedadlo a otočný volant/ se za nápravou nejbližší řidiči musí považovat náprava s namontovaným největším průměrem pneumatik) mající minimální rozchod kol větší než 1 150 mm, s hmotností v provozním stavu větší než 600 kg a se světlou výškou nad vozovkou menší než 1 000 mm.

5.1.2. **Kategorie T2:** kolové traktory s maximální konstrukční rychlostí nepřevyšující 40 km/h, s minimálním rozchodem kol menším než 1 150 mm, s hmotností v provozním stavu větší než 600 kg a se světlou výškou nad vozovkou menší než 600 mm. Jestliže však výška těžiště traktoru (podle normy ISO 789-6:1982 /měřeno vzhledem k vozovce/) dělená střední hodnotou minimálního rozchodu kol u všech náprav je větší než 0,90, je maximální konstrukční rychlost omezena na 30 km/h.

5.1.3. **Kategorie T3:** kolové traktory s maximální konstrukční rychlostí nepřevyšující 40 km/h a s hmotností v provozním stavu menší než 600 kg.

5.1.4. **Kategorie T4:** kolové traktory pro zvláštní účely s maximální konstrukční rychlostí nepřevyšující 40 km/h, podle definice níže:

5.1.4.1. **Kategorie T4.1:** traktory s velkou světlou výškou:

Traktory konstruované pro práci s vysokými plodinami, např. s vinnou révou. Jejich znakem je zvýšený podvozek nebo jeho část, což traktoru umožňuje pojíždět souběžně s plodinou s levými a pravými koly na každé straně jednoho řádku nebo více řádků plodiny. Tyto traktory jsou určeny k nesení nebo pohonu nářadí, které může být montováno na předku, mezi nápravami, na zádi nebo na ložné plošině. Pokud je traktor v pracovní poloze, je jeho světlá výška kolmá na řádky plodiny vyšší než 1 000 mm. Pokud je poměr výšky těžiště traktoru (podle normy ISO 789-6:1982) měřené vzhledem k zemi (při užití obvykle montovaných pneumatik) a střední hodnoty minimálního rozchodu kol u všech náprav větší než 0,90, nesmí maximální konstrukční rychlost překročit 30 km/h.

5.1.4.2. **Kategorie T4.2:** zvláště široké traktory

Traktory charakteristické svými velkými rozměry a přednostně určené k práci na velkých zemědělských plochách.

5.1.4.3. **Kategorie T4.3.** traktory s nízkou světlou výškou:

Zemědělské nebo lesnické traktory s pohonem čtyř kol, s výměnným zařízením určeným k zemědělskému nebo lesnickému užití, s nosným rámem vybaveným jedním nebo více vývodovými hřídeli, s technicky přípustnou hmotností nižší než 10 t a s poměrem této hmotnosti k maximální hmotnosti v provozním stavu nižším než 2.5. Těžiště těchto traktorů (podle normy ISO 789-6:1982 /při užití obvykle montovaných pneumatik/) musí být níže než 850 mm nad vozovkou.

5.1.5. **Kategorie T5:** kolové traktory s maximální konstrukční rychlostí vyšší než 40 km/h.

5.2. **Pásové traktory kategorie C**

Pásové traktory jsou poháněny a řízeny nekonečnými pásy a jejich kategorie C1 až C5 jsou definovány analogicky ke kategoriím T1 až T5.

6. Kategorie R – přípojným vozidlem je každé zemědělské nebo lesnické přípojné vozidlo určené hlavně k nesení nákladu a konstruované k tomu, aby bylo taženo traktorem pro zemědělské nebo lesnické účely; přípojná vozidla, u nichž je část jejich naložené hmotnosti nesena tažným vozidlem, spadají do této kategorie; každé vozidlo připojené k traktoru a zahrnující nástroj se musí považovat za zemědělské nebo lesnické přípojné vozidlo, pokud je poměr celkové technicky přípustné hmotnosti k nenaložené hmotnosti tohoto vozidla roven 3,0 nebo větší a pokud nebylo vozidlo konstruováno ke zpracování materiálů

6.1. **Kategorie R1:** přípojná vozidla, u nichž součet technicky přípustných hmotností na nápravu nepřevyšuje 1 500 kg.

6.2. **Kategorie R2:** přípojná vozidla, u nichž součet technicky přípustných hmotností na nápravu nepřevyšuje 3 500 kg.

6.3. **Kategorie R3:** přípojná vozidla, u nichž součet technicky přípustných hmotností na nápravu nepřevyšuje 21 000 kg.

6.4. **Kategorie R4:** přípojná vozidla, u nichž součet technicky přípustných hmotností na nápravu převyšuje 21 000 kg.

Podle konstrukční rychlosti se označuje každá kategorie přípojného vozidla ještě uprostřed písmenem „a“ nebo „b“ (Ra1, Rb1, atd.):

- „a“ platí pro přípojná vozidla s maximální konstrukční rychlostí rovnou 40 km/h nebo nižší,
- „b“ platí pro přípojná vozidla s maximální konstrukční rychlostí vyšší než 40 km/h.

7. Kategorie S –výměnným taženým strojem je každý nástroj užívaný v zemědělství nebo lesnictví, který je konstruován tak, aby byl tažen traktorem, a který mění nebo doplňuje jeho funkce; stroj může mít ložnou plošinu konstruovanou a vyrobenou k tomu, aby přijala nějaký nástroj a zařízení potřebné pro využití tohoto stroje, a může dočasně uskladnit jakýkoli materiál vytvořený nebo potřebný v průběhu prací; každé vozidlo určené k tomu, aby bylo taženo traktorem, a zahrnující trvale nástroj nebo konstruované ke zpracování materiálů se považuje za výměnný tažený stroj, pokud je poměr celkové technicky přípustné hmotnosti k nenaložené hmotnosti tohoto vozidla nižší než 3,0.

7.1. **Kategorie S1** – výměnný tažený stroj určený pro zemědělské nebo lesnické užití, u kterého součet technicky přípustných hmotností na nápravu nepřevyšuje 3 500 kg.

7.2. **Kategorie S2:** - výměnný tažený stroj určený pro zemědělské nebo lesnické užití, u kterého součet technicky přípustných hmotností na nápravu převyšuje 3 500 kg.

Podle konstrukční rychlosti se označuje každá kategorie výměnného taženého stroje ještě uprostřed písmenem „a“ nebo „b“ (Sa1, Sb1, atd.):

- „a“ platí pro výměnný tažený stroj s maximální konstrukční rychlostí rovnou 40 km/h nebo nižší
- „b“ platí pro výměnný tažený stroj s maximální konstrukční rychlostí vyšší než 40 km/h.

8. **Kategorie SS:** pracovní stroj samojízdný je zvláštní vozidlo s vlastním zdrojem pohonu, konstrukčně a svým vybavením určené pouze pro vykonávání určitých pracovních činností. Pracovní stroj samojízdný není určený zpravidla pro přepravní činnost.

9. **Kategorie SN:** pracovní stroj nesený je stroj určený pouze pro vykonávání určitých pracovních činností. Tento stroj se na pozemních komunikacích pohybuje zavěšen na vozidle a tvoří s ním jeden celek. Jeho pojezdové ústrojí (pokud je jím vybaven) není v přepravní poloze ve styku s vozovkou. Do této kategorie spadají i výměnné nástavby mající charakter pracovního stroje neseného.

10. **Kategorie Z:** ostatní vozidla, která nelze zařadit do žádné z výše uvedených kategorií.
(Konec opisu přílohy č. 2)

Příloha č. 3 – Technické požadavky na konstrukci vozidel kategorií M, N, O.

Týká se rovněž všech systémů vozidel, samostatných technických celků a konstrukčních částí namontovaných na vozidlech nebo určených k montáži na vozidla. Obsahuje platné směrnice EU, mj. řeší protiskluzové řetězy, tachografy, spojovací zařízení A50-X, vyústění výfukového potrubí atd.

Příloha č. 4 – Technické požadavky na konstrukci vozidel kategorie L.

Obsahuje tabulku platných směrnic Evropské unie pro tuto kategorii vozidel.

Příloha č. 5 – Rozhodnutí přijatá na základě mezinárodní smlouvy.

Celkem 131 platných mezinárodních smluv, které jsou určeny pro všechny systémy vozidel, samostatné technické celky a namontované konstrukční části nebo určené k montáži.

Příloha č. 6 – Technické podmínky na konstrukci vozidel kategorie T, C, R, S.

Samostatně řeší technické požadavky na traktory kolové a pásové (kategorie T,C) na přípojná vozidla za traktory zemědělské nebo lesnické (kategorie R), na výměnné tažené stroje tažené traktory používané v zemědělství nebo lesnictví (kategorie S).

Příloha č. 7 - Vzory jednotlivých dokladů a osvědčení.

Vzory tiskopisů – vzor osvědčení o schválení typu, technické osvědčení silničního vozidla (včetně výpisu), technické osvědčení zvláštního vozidla (včetně výpisu), technické osvědčení samostatného technického celku (včetně výpisu), vzor oprávnění zkušební stanice k provádění technických kontrol, osvědčení o odborné způsobilosti k provádění technických kontrol vozidel před schválením jejich technické způsobilosti k provozu na pozemních

komunikacích, vzor neharmonizovaného osvědčení o schválení technické způsobilosti jednotlivě vyrobeného vozidla.

Příloha č. 8 – Značka schválení typu vozidla pro neharmonizované schválení.

Zde je uveden vzor značky schválení typu.

Příloha č. 9 – Způsob a forma předání údajů do evidence technických údajů typů silničních vozidel.

Jde o nový systém způsobu a formy předání dat do evidence technických údajů typů vozidel.

Příloha č. 10 – Požadavky pro jednotlivě vyrobená vozidla.

Požadavky vycházející z regulačních aktů Evropské unie a předpisů EHK s následnou platností ve všech členských státech.

Příloha č. 11 – Podmínky pro přestavbu vozidel poháněných zkapalněným ropným plynem nebo stlačeným nebo zkapalněným zemním plynem.

Zde jsou uvedeny podmínky pro přestavbu vozidel poháněných zkapalněným ropným plynem, stlačeným zemním plynem a nově i zkapalněným zemním plynem.

Příloha č. 12 – Technické požadavky na konstrukci a stav výbavy.

Výbava (seznam), která musí mít schválenou technickou způsobilost byla převzata z původní vyhlášky a je rozšířena o zařízení pro dodatečnou úpravu výfukových plynů (reaguje na situaci na trhu, kdy dochází k dodatečné montáži filtru pevných částic a následnou legalizaci dodatečné montáže). Druhou změnou je schválení zařízení pro přepravu osob se sníženou pohyblivostí.

Požadavky na povinnou výbavu vozidel zůstávají beze změny od původní vyhlášky, rovněž tak druhy a obsah lékárníček. Nemění se ani technické požadavky na výbavu jízdních kol, potahových vozidel a ručních vozíků (pouze pro použití vozíku k jízděmu kolu musí být splněn požadavek § 58 zákona č. 361/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů).

Další části vyhlášky s drobnými úpravami byly rovněž převzaty z původní vyhlášky. Jedná se o technické požadavky na výbavu vozidel světelnými zařízeními, na výbavu vozidel zvláštními světelnými a zvukovými zařízeními, technické požadavky na výbavu vozidel koly, pneumatikami a protiskluzovými řetězy (zde jedinou změnou je, že pneumatiky označené nápisem „FRT“ se nesmí používat na řízených nápravách přípojných a motorových vozidel a na hnacích nápravách), technické požadavky na výbavu vozidel doplňkovými zařízeními, na výbavu vozidel s označením nejvyšší povolené rychlosti (vztahuje se i na vozidla nově označených kategorií podle přílohy č. 2) a na technické požadavky na výbavu zvláštních vozidel.

Příloha č. 13 – Technické požadavky na konstrukci vozidel kategorií SS, SN, Z.

V této části jsou uváděny technické požadavky na zvláštní vozidla kategorie SS (pracovní stroje samojízdné s vlastním pohonem), na pracovní stroje nesené kategorie SN a technické požadavky na vozidla kategorie Z (jednonápravové traktory a přívěsy, speciální nosiče pracovních adaptérů, trolejbusy a tramvaje a ostatní vozidla).

VYHLÁŠKA č. 342/2014 Sb.,

kteřou se mění vyhláška č. 302/2001 Sb., o technických prohlídkách a měření emisí vozidel, ve znění pozdějších předpisů

Vyhláška nemění základní principy činnosti v oblasti provádění technických prohlídek a měření emisí silničních vozidel, ale dochází ke zpřesnění současného znění s ohledem na vymahatelnost plnění předepsaných úkonů, vytvoření podmínek pro zlepšení dohledu nad technickým stavem silničních vozidel a zajištění odbornosti osob, vykonávajících dohled nad technickým stavem silničních vozidel.

Vyhláška je prováděcím předpisem k zákonu č. 56/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů, zejména k novele tohoto zákona zákonem č. 239/2013 Sb. Upravuje stávající předpis v oblasti provádění měření emisí a provádění technických prohlídek z hlediska řízení jakosti, vzdělávání a ověřování odborné způsobilosti mechaniků měření emisí a kontrolních techniků stanic technické kontroly a v neposlední řadě upravuje i regulaci udělování oprávnění k provozování stanic technické kontroly.

V oblasti měření emisí upřesňuje způsob měření emisí s ohledem na vývoj v konstrukci pohonných jednotek, vývoj v oblasti řízení pohonu vozidla a zařízení na snižování emisí ve výfukových plynech. Upřesňuje požadavky na přístroje a zařízení používané k měření emisí. V souladu se zákonem ruší „Osvědčení o měření emisí“, význam ochranné nálepky a zpřesňuje požadavky na vedení evidence ve stanici měření emisí v vaznosti na digitalizaci dat a automatické vyhodnocování výsledků měření softwarem měřících přístrojů. Ruší původní paragraf o měření emisí motorů v záběhu, neboť současné technologie výroby spalovacích motorů již nevyžadují zvláštní režim v plnění emisních limitů.

Vzhledem k technickému pokroku v oblasti měření emisí znovu dochází k obnovení zvyšování kvalifikace mechaniků povinným absolvováním prohlubovacích kurzů a obnovení přezkoušení jejich odborné způsobilosti.

V oblasti technických prohlídek se zpřesňuje formulace opakované technické prohlídky, zcela nově se upravuje předávání údajů správci Informačního systému stanic technické kontroly (CIS STK) provozovatelem stanice, jako je dokumentující přítomnost vozidel, údaje o zahájení a provedení technické prohlídky, údaje o vozidlech, údaje o kontrolních technících. Jako u mechaniků měření emisí i zde se řeší zvyšování kvalifikace kontrolních techniků povinným absolvováním prohlubovacích kurzů a následným přezkoušením odborné způsobilosti kontrolního technika. Upravuje způsob ověření plnění podmínek k provozování stanic technické kontroly z hlediska vnitřní kontroly a řízení jakosti i organizační struktury stanic technické kontroly.

Nově je změněna řada příloh, které podrobněji upravují znění vyhlášky:

Příloha č. 4 – Vzory protokolů o měření emisí;

Příloha č. 6 – Kontrolní nálepka, příloha č. 6a – Ochranná nálepka;

Příloha č. 10 – Vzory záznamníků závad a protokolů o technické prohlídce;

Příloha č. 12 – Učební osnova výuky teoretické přípravy a praktického výcviku k získání odborné způsobilosti k provádění technických prohlídek ve stanicích

- technické kontroly v základním a prohlubovacím kurzu (k § 62 odst. 3 zákona);
- Příloha č. 13 – Postup při závěrečné zkoušce a přezkoušení z odborné způsobilosti k provádění technických prohlídek ve stanici technické kontroly (k § 62 odst. 3 zákona);
- Příloha č. 13a – Učební osnova výuky teoretické přípravy a praktického výcviku k získání odborné způsobilosti kontrolního technika vozidel k přepravě nebezpečných věcí ve stanici technické kontroly ASR v základním, mimořádném a prohlubovacím kurzu (k § 59b odst. 8 zákona);
- Příloha č. 13b – Postup při závěrečné zkoušce a přezkoušení odborné způsobilosti k provádění technických prohlídek vozidel určených k přepravě nebezpečných věcí (kontrolní technik vozidel k přepravě nebezpečných věcí) ve stanici technické kontroly ADR (k § 59b odst. 8 zákona);
- Příloha č. 14 – Vzor profesního osvědčení kontrolního technika;
- Příloha č. 14a – Vzor profesního osvědčení kontrolního technika vozidel k přepravě nebezpečných věcí;
- Příloha č. 16 – Učební osnova výuky teoretické přípravy k získání odborné způsobilosti k měření emisí ve stanici měření emisí v základním a prohlubovacím kurzu;
- Příloha č. 17 – Postup při závěrečné zkoušce a přezkoušení odborné způsobilosti k měření emisí ve stanici měření emisí;
- Příloha č. 18 – Vzor profesního osvědčení mechanika měření emisí;
- Příloha č. 19 – změny v příloze č. 19 body 2.1 a 2.2 (kontrolní linka STK pro osobní automobily a pro užitkové automobily).

Účinnost vyhláška je dána termínem 1. ledna 2015 v souladu s účinností novely zákona s výjimkou těch částí v oblasti měření emisí, kde je nutná dovybavenost stanic měření emisí potřebnými přístroji a softwarovým vybavením, obdobně je tomu u stanic technické kontroly zejména ve vztahu k dokumentaci přítomnosti vozidla na stanici technické kontroly a předávání údajů do CIS STK. Zde byla účinnost prodloužena o jeden rok.

VYHLÁŠKA č. 343/2014 Sb.,
o registraci vozidel

V souladu s účinností novely zákona č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, zejména zákona č. 239/2013 Sb., vstoupila v platnost dnem **1. ledna 2015** (až na některé výjimky) **vyhláška č. 343/2014 Sb., o registraci vozidel**, nahrazující vyhlášku 243/2001 Sb., o registraci vozidel, ve znění pozdějších změn a doplnění.

Cílem nové vyhlášky je stanovit nové podmínky pro vedení registru vozidel v elektronické podobě, jakožto jednotného systému centrálního registru silničních vozidel. Dosavadní systém vedený jednotlivými obecními úřady obcí s rozšířenou působností neumožňoval plné využití možností elektronických databází a propojení na ostatní systémy státní správy.

Vyhláška je plně v souladu se směrnicemi Evropského společenství, zejména se směrnicí Rady ES č. 1999/37/ES o registračních dokladech ve znění směrnice Komise ES č. 2003/127/ES a nařízení Rady (ES) č. 2411/98 o uznávání rozlišovacích značek členského státu, ve kterém jsou registrována motorová vozidla a jejich přípojná vozidla v dopravním provozu Společenství.

Vyhláška v návaznosti na příslušné směrnice Evropské unie upravuje způsob vedení registru silničních vozidel, způsob zápisu údajů do registru a jejich rozsah a obsah, způsob zápisu údajů do dokladů silničních vozidel, registrační značky, jejich formu, obsah a způsob umístění na silničním vozidle a zvláštním vozidle a v neposlední řadě vzory tiskopisů používaných pro vedení registru silničních vozidel, jak je uvedeno v první části vyhlášky jako předmět úpravy.

Druhá část se týká vedení registru, zapisování údajů do registru vozidel včetně vozidel diplomatické mise, zapisování do evidence osvědčení o registraci, technických průkazů a tabulek s registrační značkou, včetně zvláštních registračních značek. V registru se dále uvádějí údaje o schválení typu, údaje o odnětí osvědčení a technického průkazu vydaného jiným členským státem, údaje o vyřazení vozidla, jeho zániku nebo vyvezení do jiného státu, údaje o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, účel určení silničního vozidla, druh a kategorie a další údaje o vozidle. Vedou se údaje o technických prohlídkách a technické způsobilosti a údaje o případné přestavbě vozidla.

Třetí část se týká dokladů k silničnímu vozidlu, zejména zápisu v technickém průkazu, v osvědčení o registraci a vzory dokladů k vozidlu včetně žádosti o vydání nových dokladů k vozidlu.

Čtvrtá část se týká registračních značek, jejich druhů, provedení a obsahu, včetně formy, provedení a obsahu registračních značek na přání (jejichž účinnost je stanovena na 1. ledna 2016), zvláštní registrační značky pro historická vozidla, sportovní vozidla, manipulační, značky pro zkušební provoz, značky pro jízdu z místa prodeje vozidla do místa registrace vozidla a značky k umístění na nosné zařízení připojitelné k silničnímu vozidlu (např. nosiče jízdních kol – od 1.1.2016). Určuje formu provedení registrační značky, její rozměry pro

jednotlivé druhy vozidel, rozlišovací značku státu a způsob umístění tabulky s registrační značkou na vozidle.

Část pátá se týká dokladů k zvláštní registrační značce pro zkušební provoz, manipulační provoz a pro jízdu z místa prodeje vozidla do místa registrace vozidla. Jde o doklad osvědčující přidělení zvláštní registrační značky, knihu jízd a evidenční knihu.

Část šestá se týká paměťové karty podniku, dílny, jejichž vzory jsou uvedeny v příloze.

Příloha č. 1 až 24 obsahuje vzory žádostí, dokladů, registračních značek, jejich alfanumerických znaků a provedení tabulek a vzory paměťových karet.

TECHNICKÉ INFORMACE

**Statistika počtu vozidel registrovaných v České republice
k 31. 12. 2014.**

Vozidla:	Počet:	Průměrné stáří:
MOTOCYKLY	1 005 452	32,33
OSOBNÍ AUTOMOBILY	4 893 562	14,49
AUTOBUSY	19 889	14,85
z toho: M2	2 845	27,45
M3	15 813	11,26
ostatní	1 231	31,97
UŽITKOVÉ AUTOMOBILY	692 496	12,70
N1	509 378	11,10
N2	84 027	21,46
N3	99 091	13,50
z toho: nákladní	617 369	11,75
tahače	6 159	18,48
speciální	32 249	28,28
ostatní	36 719	13,93
TRAKTORY	164 478	31,01
Motorová vozidla celkem	6 775 877	17,35

Přípojná vozidla celkem	1 044 269	20,98
z toho přívěsy za OA	462 583	28,31
NA	358 524	10,58
TR	90 947	39,20
návěsy	63 470	9,94
jiné	68 745	-

CELKEM – motorová a přípojná vozidla	7 820 146	17,84
---	------------------	--------------

(Zdroj: www.autosap.cz)