



AUTOKLUB ČESKÉ REPUBLIKY

Opletalova 29, 110 00 Praha 1

tel. 602 363 032

e-mail: spicka@autoklub.cz, www.autoklub.cz



DOTAZY A ODPOVĚDI II. (NA CO SE NÁS MOTORISTÉ TAKÉ PTAJÍ – NĚKTERÉ DOTAZY A ODPOVĚDI Z POSLEDNÍHO OBDOBÍ)

Řidičská oprávnění skupiny C, E, D a T

Chci se zeptat, jestli je to správně.

V listopadu 2011 jsem si udělal řidičské oprávnění na skupinu C, která platí i na traktory. V letošním roce jsem si skupinu rozšířil o E a D. Zkoušky byly 22. 1. 2013. Po odevzdání na městském úřadě dne 23. 1. 2013 byly uznány všechny skupiny, ale u traktoru mi dali omezení pouze přívěs do 750 kg. Je to správně? Já můžu jezdit nákladním vozidlem s přívěsem nebo návěsem s maximálním vytížením a za traktorem přívěs pouze 750 kg. Není to trochu na hlavu?

V příloze zasílám naskenovanou druhou stranu mého řidičského průkazu.

Je pravda, že zákon o silničním provozu do takových detailů nezabíhá, nicméně Vámi uvedený postup nelze považovat za správný. Pokud v rámci skupiny C udělené před 19. lednem 2013 můžete řídit i traktory, je zcela nelogické, pokud si tuto skupinu rozšíříte o oprávnění na velké přívěsy nad 750 kg, aby se toto oprávnění na traktory nevztahovalo. Domníváme se tedy, že přístup úřadu v tomto případě byl ryze formalistický a nesprávný, neboť odporuje principům, na nichž je založen čl. II bod 1 zákona č. 297/2011 Sb.

Doporučujeme Vám se v této věci obrátit na Ministerstvo dopravy, do jehož působnosti tato problematika, pokud jde o koncepční řízení, spadá, popřípadě uplatnit podnět k přezkumnému řízení u příslušného krajského úřadu.

Přestupek v Německu

... a v příloze zasílám naskenovanou zprávu od Bundespolizei.

Co se stalo? Na dálnici jsem nedodržel bezpečnou vzdálenost a ve 2 případech mne mají nafilmovaného. Už na místě jsem argumentoval, že by pokutovaných mělo být více, zejména ti co nepustí auto předjet, či mu bez kouknutí do zrcátka vjedou do levého pruhu. Tím nezastírám, že jsem

porušil pravidla a bezpečnou vzdálenost nedodržel. Pokutu 260 EUR jsem zaplatil na místě, teď po mne chtějí na 2 měsíce řidičák. Podle toho co píšou ale nerozumím tomu zda kopii, či originál, zda se to vlastně má šanci vztahovat na mne když nejsem „tuzemec“. Zda ty 3,50 EUR musím doplatit, nebo mi je prominuli? Můžete mi prosím poradit?

Německá právní úprava bohužel vyžaduje v případě, kdy se řidiči ukládá zákaz činnosti pro německé území, odevzdání i cizozemského řidičského průkazu, do kterého je následně příslušnými německými orgány zákaz činnosti vyznačen (nalepením či jiným připojením informace o zakazu činnosti a době jeho trvání), a poté je takto "upravený" řidičský průkaz vrácen zpět jeho držiteli. Problém je v tom, že dokud k vyznačení zakazu do řidičského průkazu nedojde, trest nezačne běžet, takže řidič, který svůj řidičský průkaz k vyznačení zakazu nepředloží, se kdykoliv v budoucnu vystavuje na území Německa reálnému riziku poměrně citelného postihu. Lze proto doporučit řidičský průkaz do Německa v souladu s pokyny zaslat.

Pro úplnost lze uvést, že zákaz uložený v Německu neplatí v jiných státech, a to ani v rámci EU, nicméně po dobu, než se řidičský průkaz s vyznačeným zákazem z Německa vrátí, pochopitelně nebudete jako držitel řidičského oprávnění moci toto oprávnění v silničním provozu reálně prokázat.

Někteří řidiči to řeší tím, že svůj průkaz sice do Německa zašlou, ale zároveň si z důvodu jeho ztráty nechají u nás ihned vystavit řidičský průkaz nový. Ani toto řešení však není ideální a zcela bez rizika, neboť ztracené řidičské průkazy se automaticky povinně hlásí do Schengenského informačního systému, kde jsou evidovány, takže pro německé orgány není problém informací o tom, že jim zasláný řidičský průkaz byl nahlášen jako ztracený, zjistit.

Organizace zkušebních komisařů (autoškoly)

Máte informace, jak to vypadá s organizací zkušebních komisařů (autoškoly)?

Uvedená problematika je součástí věcného záměru nového zákona o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel, který Ministerstvo dopravy dne 1. března 2013 předložilo vládě a nyní je projednáván legislativními orgány vlády, přičemž účinnost nového zákona, který bude vypracován po schválení věcného záměru zákona vládou, Ministerstvo dopravy předpokládá v průběhu roku 2015.

Aktuální podobu návrhu lze nalézt zde:

<http://eklep.vlada.cz/eklep/page.jsf;jsessionid=FD995F4F849B91B4641608E8FCE21AE6>.

Zkoušení řidičů je v materiálu upraveno v zásadě ve čtyřech variantách, a to:

Varianta č. 1: Varianta nulová

Nebude přistoupeno k tvorbě nového zákona, ba ani k provedení dílčích technických změn stávajícího zákona č. 247/2000 Sb. Zkoušky by nadále prováděly obecní úřady obcí s rozšířenou působností.

Varianta č. 2: Ponechání současného stavu s provedením dílčí technické novely

Dílčí technická novela by měla směřovat k odstranění nejvýraznějších nedostatků, zejména stanovením vyššího počtu povinných teoretických a praktických lekcí pro žáky autoškol. Zvýšení úrovně přípravy řidičů by mělo současně napomoci zvýšené kontrolování činnosti autoškol a školicích středisek. Zkoušky by nadále prováděly obecní úřady obcí s rozšířenou působností.

Varianta č. 3 – Převedení agendy závěrečných zkoušek uchazečů o získání řidičského oprávnění na jinou úroveň v rámci přenesené působnosti

V zásadě v rámci zachování stávajícího systému by namísto obecních úřadů obcí s rozšířenou působností mohly být pověřeny např. krajské úřady.

Varianta č. 4 – Zřízení zkušební organizace

Dojde ke zřízení zkušební organizace řidičů s celostátní působností s kvalitním technicko-materiálním zázemím, která se bude výhradně zabývat zkouškami žadatelů o řidičské oprávnění, případně spolupodílet se na zkouškách zkušební komisařů. Zkušební organizace by měla být subjektem v resortu dopravy, u kterého nebude hlavním cílem vytváření zisku. Vytvoření podmínek pro práci zkušební komisařů, jejichž výběru, kvalifikační přípravě a rovněž tak i pravidelným doškolováním bude věnována patřičná pozornost. Jednotná metodika provádění závěrečných zkoušek, zavedení moderního kontrolního a korektivního systému opatření. Tím dojde k oddělení výuky a výcviku ve vzdělávacích organizacích (autoškoly, akreditovaná školicí střediska) a zkoušek.

Z materiálu je zcela zřejmé, že předkladatel preferuje variantu č. 4, tj. vznik zkušební organizace, aniž by však řešil v konkrétní podobě např. její právní formu apod.

Obecně je celý věcný záměr velmi obecný až povrchní a jasnou představu o uspořádání zkušební organizace a jejím předpokládaném fungování z věcného záměru příliš získat nelze.

Obytné přívěsy a řidičská oprávnění

Dobrý den. Mám takový dotaz. Mám řidičské oprávnění skupin A, B, C, T. Nyní jsem koupil obytný přívěs s provozní hmotností 548 kg a celkovou hmotností 760 kg. Můžu ho tahat za dodávkou, která má provozní hmotnost 1940 kg a nejvyšší povolená hmotnost 3250 kg jenom se skupinou B bez E? Velice Vám děkuji.

V daném případě je situace poněkud složitější, a to z důvodů problémů, které kvůli chybnému překladu směrnice 2006/126/ES vznikly při novelizaci zákona o silničním provozu (viz: <http://www.autoklub.cz/dokumenty/1969-chyba-ve-vymezeni-rozsahu-ridicskeho-opravneni-pro-skupinu-b.html>).

Podle současného znění § 80a odst. 1 písm. f) a k) zákona o silničním provozu byste k řízení jízdní soupravy s přípojným vozidlem o celkové hmotnosti nad 750 kg, tažené dodávkou do 3,5 tuny, potřeboval řidičské oprávnění pro skupinu B+E, skupina B by Vám nestačila. Tato úprava však neodpovídá správnému textu směrnice 2006/126/ES, nýbrž vychází z jejího chybného překladu do češtiny v Úředním věstníku EU (odpovědnost za tuto chybu nesou orgány EU).

O této chybě se dnes již ví a jsou činěny intenzivní kroky k její nápravě. Poslanecké sněmovně již byl předložen vládní návrh novely zákona o silničním provozu, který tuto chybu napravuje

(sněmovní tisk 985, www.psp.cz). Jakmile tato novela projde, bude k řízení Vámi uvedené jízdní soupravy postačovat oprávnění skupiny B (pokud souprava nepřesáhne celkovou hmotnost 4.250 kg).

To platí i v případě, že Vaše oprávnění na skupinu B bylo uděleno před 19. lednem 2013, což je pravděpodobné.

Avšak vzhledem ke skutečnosti, že v zákoně o silničním provozu je v současné době evidentní chyba a jeho znění není v souladu se správným zněním směrnice 2006/126/ES, byste neměl být sankcionován, budete-li danou soupravu již dnes řídit s oprávněním "pouze" pro skupinu B. To má ostatně dodatečně stvrdit právě výše uvedený návrh novely – tisk 985.

Přeprava nákladu do Francie

Obracím se na Vás s prosbou o zodpovězení dotazu, se kterým si vzhledem k současné nepřehledné situaci v právním řádu nebyl jist náš školitel na školení řidičů.

Máme vozidlo N1 do 3,5 t (Mercedes Sprinter 416) s brzděným přívěsem také do 3,5 t. Vozidlo je rok výroby 2003, má mechanický tachograf. Po naší republice tuto soupravu běžně řídí řidič s oprávněním B + E.

Prosím o sdělení, zda je možno za těchto podmínek jet do Francie (přes Německo). Nejsme firma, která se zabývá autodopravou, jedná se o jednorázový dovoz lodí pro naši půjčovnu. Pokud bychom si tuto dopravu mohli uskutečnit sami, velmi by nám to celou dodávku zlevnilo. Ještě dodávám, že konkrétní řidič, který by pro náklad jel, má řidičský průkaz vydaný 27. 2. 2006 – je to již plastová kartička s logem EU (nevím, jestli letos nebyly nějaké změny ve formě či vzhledu řidičských průkazů).

Velice prosím o pokud možno brzkou odpověď, protože se musíme vyjádřit do Francie, zda budeme potřebovat dopravu zajistit od nich či ne.

Řidičské oprávnění B+E je k řízení uvedené soupravy plně dostačující, s řidičským průkazem nebude problém. Jelikož ale jde o přepravu související s podnikáním, byť ne pro třetí subjekt, tachograf by měl být použit.

Přívěsné vozíky a řidičská oprávnění

Narazil jsem na internetu na Váš výklad k chybě ve vymezení rozsahu řidičského oprávnění skupiny B s uvedeným Vaším kontaktem (viz <http://www.autoklub.cz/dokument/1969-chyba-ve-vymezeni-rozsahu-ridicскеho-opravneni-pro-skupinu-b.html>).

Asi jsem hloupý, ale můžete mi prosím zodpovědět jeden konkrétní dotaz – mohu řídit (a to nejen v ČR ale i v okolních státech) soupravu vozidla s maximální povolenou hmotností 3500 kg s vozíkem do 750 kg a to s obyčejnou skupinou B? Pohotovostní hmotnost vozidla ani vozíku předpokládám nerozhoduje, přesto – je menší než 3500 kg.

Předem děkuji za reakci. Náš školitel řidičů referentů říká, že uvedenou soupravu řídit mohu, ale já z výkladu rozumím opak.

Pokud Vám bylo řidičské oprávnění pro skupinu uděleno před 19. lednem 2013, můžete Vámi popsanou jízdní soupravu (tj. tažné vozidlo nepřevyšující celkovou hmotností 3,5 tuny a přípojně 750 kg) řídit s řidičským oprávněním skupiny B, a to přinejmenším v rámci všech států EU a EHP.

Problém, který popisujeme v informaci, na kterou odkazujete, se týká až řidičských oprávnění udělovaných po 18. lednu 2013, a měl by být poměrně záhy vyřešen novelou zákona o silničním provozu, která již byla předložena Parlamentu k projednání.

Formát lékařského potvrzení pro řidiče seniory

Obracím se na vás s následujícím dotazem. Před časem jsem si vytiskla vaše poznámky k problematice platnosti lékařského posudku řidiče seniora, kde se píše, že lékařský posudek nemusí mít přesně formát uvedený ve vzoru k vyhláše. Tyto vaše poznámky mají však datum leden 2012 a od 1. 1. 2013 došlo k nějakým změnám. Nevím však, jestli se týkají i konkrétně tohoto bodu. Sousedka totiž nedávno kontrolovala Policie ČR a vytkli mu právě špatný formát potvrzení. Můžete mi prosím sdělit, jestli došlo k nějaké změně, případně jak má tedy správný doklad vypadat.

K žádným změnám v tomto směru od 1. 1. 2013 nedošlo, původní informace je tedy stále platná a rozměry dokladu jsou libovolné, pokud doklad obsahuje předepsané náležitosti.

Platnost řidičského průkazu ve Francouzské Polynésii

Chystám se do Francouzské Polynésie a chtěl jsem se zeptat, zda nemáte informaci, jestli potřebuji k řízení auta nebo motorky mít vydaný mezinárodní řidičský průkaz.

S postavením Francouzské Polynésie je to složitější, protože formálně není součástí EU, ale vztahuje se na ni zvláštní režim „přidružení“ jako na tzv. zámořské území Francie podle části čtvrté Smlouvy o fungování EU, kde je upravena především hospodářská spolupráce (pohyb zboží, daně, cla, usazování apod.).

I přesto by zde měl řidičský průkaz vzoru EU (plastová karta) platit ve stejném rozsahu jako na území Francie. V zájmu předejití jakýmkoliv komplikacím lze však případně doporučit vzít s sebou též mezinárodní řidičský průkaz podle vzoru Vídeň 1968; nicméně by to nemělo být nutné.

Umožnění průjezdu vozidel s právem přednostní jízdy v Rakousku

Chtěl bych požádat o ověření informace ohledně vyhýbání aut ve třech pruzích kvůli umožnění průjezdu vozidel s právem přednosti v jízdě. Zatímco v ČR se řadí dva pruhy vlevo a jeden vpravo, v Rakousku je to údajně naopak. Tedy jeden pruh vlevo a dva pruhy vpravo. Je to tak?

Je to tak, jak uvádíte.

Prívěsné vozíky a řidičská oprávnění

Prosím Vás o radu ohledně skupiny řidičského oprávnění mého manžela. Již zhruba 10 let podniká ve stavebnictví. Ke své práci potřebuje auto (dodávku) s přívěsným vozíkem. Dodávka je do 3 500 kg a přívěsný vozík nebrzděný do 750 kg. Doteď s touto soupravou jezdil denně s řidičským oprávněním skupiny B. Je to tak možné i nyní po úpravě zákona? V autoškolách ani na policii ČR mi toto nejsou schopni odpovědět s jistotou. Odpovědi nejsou jednoznačné. Někde mi tvrdí, že jezdil celou dobu bez správného oprávnění a jinde zas, že mu skupina B stačí i nyní.

Jestliže Vašemu manželovi bylo řidičské oprávnění pro skupinu B uděleno před 19. lednem 2013, může Vámi popsanou jízdní soupravu (tj. tažné vozidlo nepřevyšující celkovou hmotností 3,5 tuny a přípojně 750 kg) řídit s řidičským oprávněním skupiny B, a to přinejmenším v rámci všech států EU a EHP. V tomto ohledu lze odkázat na výkladové stanovisko vydané v r. 2006 Ministerstvem dopravy jako příslušným ústředním správním úřadem:

<http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/EA8A4E44-C258-47CE-8BF5-D1E93147E303/0/RidicskeopraveneniskupinBaBE.doc>

Nejednotný výklad, o kterém se zmiňujete, se týká až řidičských oprávnění udělovaných po 18. lednu 2013; problém by měl být poměrně brzy vyřešen novelou zákona o silničním provozu, kterou již projednává Parlament.

Řízení motocyklu Piaggio Mp3 500 LT v cizině

Mám dotaz: do kterých zemí může osoba cestovat neboli řídit s motocyklem Piaggio Mp3 500 LT (to LT znamená, že ho může řídit osoba co má jen řidičské oprávnění na skupinu "B")?

Množí se totiž spekulace, že jen do určitých, ale nikdo neví do jakých zemí! Jestli jen do EU nebo i jiných.

Na tento dotaz nelze odpovědět bez bližší znalosti technických údajů o daném motocyklu.

Podle údajů z internetu (<http://www.motokari.cz/clanky/redakcni-testy/piaggio/quadro-350d-vs-piaggio-mp3-500-lt-24376.html?technika=1>) má tento motocykl zdvihový objem 493 cm³ a výkon 29,4 kW. Přitom je zřejmé, že se jedná o tříkolové vozidlo. Z technického hlediska tedy půjde o vozidlo kategorie L - motocykl, a to konkrétně motorovou tříkolku jako vozidlo se třemi koly

uspořádanými souměrně vzhledem ke střední podélné rovině s objemem válců motoru přesahujícím 50 cm³ v případě spalovacího motoru, nebo s maximální konstrukční rychlostí přesahující 45 km/h při jakémkoli druhu pohonu. Zřejmě tak půjde o druh vozidla LE.

Pokud jde o řídičská oprávnění potřebná k řízení jednotlivých druhů motorových vozidel, ta jsou upravena v zákoně o silničním provozu, a to konkrétně v § 80a a v navazujícím § 81 o rovnocennosti. Uvedená úprava bezprostředně navazuje na směrnici Evropského parlamentu a rady 2006/126/ES o řídičských průkazech, jedná se tudíž o oblast harmonizovanou v rámci celé EU (27 členských států) ke dni 19. 1. 2013.

Na území ČR opravňuje k řízení uvedeného motocyklu – tříkolky (dle výše uvedené technické specifikace) oprávnění pro skupinu:

- A (tříkolová motorová vozidla s výkonem převyšujícím 15 kW) – viz § 80a odst. 1 písm. d) bod 1 zákona o silničním provozu; nebo
- B pokud držitel tohoto oprávnění dosáhl věku 21 let – viz § 81 odst. 3 zákona o silničním provozu.

Pro cestu s českým řídičským průkazem do ostatních členských států EU je však nezbytné řídičské oprávnění skupiny A. Z čl. 6 odst. 3 písm. a) směrnice 2006/126/ES totiž vyplývá, že zavedení rovnocennosti se skupinou B je nepovinné (směrnice ho dává členským státům jako možnost, nikoliv jako povinnost) a pokud se k němu členský stát rozhodne, pak tato rovnocennost platí vždy pouze na území daného členského státu a nikoliv též v mezinárodním provozu. Pokud by však jiný členský stát zavedl stejnou rovnocennost, pak by i v něm postačovalo mít řídičské oprávnění skupiny B. Přehled států, které tak podobně jako ČR učinily, však nevedeme, takže Vám nezbude než tyto podmínky zkoumat ve vazbě na konkrétní členský stát EU, ve kterém byste uvažoval daný motocykl řídit.

Pokud jde o situaci mimo EU, bude vždy nezbytné oprávnění skupiny A.

Pokuta na Sicílii

Na dovolené v Itálii – na Sicílii se mi podařilo omylem nezaplatit mýtné na dálničním úseku (Taormina - Catania, odhaduji 2 až 3 €). Vybral jsem špatnou bránu, pak jsem hned zastavil v office vedle, abych uhradil, ale bylo zde prázdkno. Jednalo se o auto z půjčovny, pronajímatele jsem na tohle při předání automobilu upozornil. Lámanou angličtinou mě uklidnil, že s největší pravděpodobností nic nepřijde, a kdyby, že mi to případně přepošle na mou adresu k uhrazení. Dotazoval jsem se i delegátky CK a prakticky mi řekla totéž...

*Nerad bych však následně zjistil, že přijde nějaká vysoká pokuta, penále, resp. po letech nějaký dluh. Nebo že mě při příští návštěvě Sicílie zalejou do betonového bloku ☺...
Máte prosím s tímto nějakou zkušenost, případně mohli byste mi poradit, jak dále postupovat?*

Pokud jde o nezaplacenou část mýtného v Itálii, resp. na Sicílii, žádné konkrétní zkušenosti s tímto nemáme; zalití do betonu se nám nejví pravděpodobné.

Pokud však jde o možný postih pokutou, je potřeba zmínit, že Itálie je smluvní stranou evropské Úmluvy o ochraně lidských práv a základních svobod, v jejímž čl. 6 je stanoveno toto:

"1. Každý má právo na to, aby jeho záležitost byla spravedlivě, veřejně a v přiměřené lhůtě projednána nezávislým a nestranným soudem, zřízeným zákonem, který rozhodne o jeho občanských právech nebo závazcích nebo o oprávněnosti jakéhokoli trestního obvinění proti němu. Rozsudek musí být vyhlášen veřejně, avšak tisk a veřejnost mohou být vyloučeny buď po dobu celého nebo částí procesu v zájmu mravnosti, veřejného pořádku nebo národní bezpečnosti v demokratické společnosti, nebo když to vyžadují zájmy nezletilých nebo ochrana soukromého života účastníků anebo, v rozsahu považovaném soudem za zcela nezbytný, pokud by, vzhledem ke zvláštním okolnostem, veřejnost řízení mohla být na újmu zájmům spravedlnosti.

2. Každý, kdo je obviněn z trestného činu, se považuje za nevinného, dokud jeho vina nebyla prokázána zákonným způsobem.

3. Každý, kdo je obviněn z trestného činu, má tato minimální práva:

- a) být neprodleně a v jazyce, jemuž rozumí, podrobně seznámen s povahou a důvodem obvinění proti němu;*
- b) mít přiměřený čas a možnost k přípravě své obhajoby;*
- c) obhajovat se osobně nebo za pomoci obhájce podle vlastního výběru nebo, pokud nemá prostředky na zaplacení obhájce, aby mu byl poskytnut bezplatně, jestliže to zájmy spravedlnosti vyžadují;*
- d) vyslyšet nebo dát vyslyšet svědky proti sobě a dosáhnout předvolání a výslech svědků ve svůj prospěch za stejných podmínek, jako svědků proti sobě;*
- e) mít bezplatnou pomoc tlumočnicka, jestliže nerozumí jazyku používanému před soudem nebo tímto jazykem nemluví."*

Neměla by tedy nastat situace, že proti Vám bude vedeno sankční řízení, aniž byste o tom byl předem vyrozuměn a měl možnost se osobně hájit. Takový postup by byl v rozporu s výše uvedeným ustanovením evropské úmluvy.

Vozidlo pro výcvik na skupinu D1

... prosím o informaci jaké vozidlo je správně v současné době používat na výcvik pro získání řídičského oprávnění skupiny D1 – jaké technické parametry musí splňovat. V poslední době se názory na parametry těchto vozidel různí.

Technické požadavky na vozidla, která lze požit při výcviku k získání řídičského oprávnění, upravuje příloha č. 2 k zákonu č. 247/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Znění této přílohy bylo zcela změněno s účinností od 19. ledna 2013, a to zákonem č. 297/2011 Sb.

Předně platí, že musí jít o vozidla zařazené do skupiny D1 podle § 80a zákona o silničním provozu. Musí to být motorové vozidlo s délkou nejméně 5 m a nepřesahující 8 m, pohotovostní hmotností nejméně 4 tuny, s více než 8 a nejvýše 16 místy k sezení, kromě místa řidiče, s konstrukční rychlostí nejméně 80 km/h a vybavené ABS a tachografem.

Jelikož zákon č. 297/2011 Sb. v tomto směru neobsahoval žádné přechodné ustanovení, musí

být uvedené podmínky splněny u všech vozidel používaných při výcviku a zkoušce na skupinu D1 od 19. ledna 2013 bez výjimky.

Neoficiální platné znění zákona č. 247/2000 Sb. naleznete na <http://www.autoklub.cz/dokument/1788-uplne-zneni-quotautoskolskehoquot-zakona-ucinne-od-19-1-2013-.html>

Blokové řízení (otázky k přestupku syna věrného tazatele)

V roce 2003 jste mi v osobním rozhovoru poskytl zajímavé informace. Mohu se, prosím, zdvořile zeptat nyní ještě na toto:

- 1. Má můj syn nějakou možnost odvolání proti výši blokové pokuty udělené ve Vysokém Mýtě, která se rovná jeho týdenní čisté mzdě?*
- 2. Nenastartoval auto a při snaze stihnout odpolední směnu přesešel do jiného a odjel bez lékárny a náhradních žárovek na trasu 7 km.*
- 3. Žádný protokol s ním nebyl sepsán, na pokutě je dále uvedeno, že vozidlo mělo ostré hrany, což je nepravda (jen lehce promáčklé dveře).*
- 4. Na blokové pokutě je zcela špatné datum. V den uvedený na pokutě vůbec místem, kde byl chycen, neprojížděl.*
- 5. Lístek blokové pokuty podepsal, aby se rychle mohl pokračovat a stihl odpolední pracovní směnu.*
- 6. Je možné, aby policie klidně mohla zabránit ve včasném příchodu člověka na směnu při současném zcela strašlivém boji o zaměstnání?*
- 7. Já bych v jeho pozici opakoval: Nesouhlasím s výší pokuty. Nic nebudu podepisovat. Žádám, abyste mi nebránili nastoupit včas do práce.*

Byl by to z hlediska právního i finančního optimální postup z mojí strany? Můžete, prosím, naznačit, které zákony tuto situaci řeší?

Děkuji Vám zdvořile za Vaši ochotu.

K Vaším otázkám ohledně blokového řízení lze uvést následující:

Ad 1. Má můj syn nějakou možnost odvolání proti výši blokové pokuty udělené ve Vysokém Mýtě, která se rovná jeho týdenní čisté mzdě?

Proti pokutě udělené v blokovém řízení se nelze odvolat (§ 84 odst. 2 zákona o přestupcích). Současně je vyloučeno i přezkoumání rozhodnutí o jejím udělení ve správním soudnictví (viz § 68 písm. a) soudního řádu správního). V zásadě jediným možným způsobem, jak docílit jeho zrušení, by bylo přezkumné řízení, na které však není právní nárok a je výlučně věcí správního orgánu, zda toto řízení provede či nikoliv (viz § 94 a násl. správního řádu). Důvodem přezkumného řízení může být toliko nezákonnost rozhodnutí, tj. v případě výše pokuty, pokud by byla uložena mimo zákonné rozmezí.

Hypoteticky lze uvažovat i o prohlášení nicotnosti rozhodnutí o blokové pokutě, a sice za podmínek stanovených v § 77 správního řádu, což ale není příliš pravděpodobné řešení, rozhodně ne v případě zpochybnění výše pokuty.

Pokud jde o výši pokuty, ta se musí pohybovat v zákonném rozmezí pro daný přestupek a při jejím uložení správní orgán podle § 12 odst. 1 zákona o přestupcích přihlédne k závažnosti přestupku, zejména ke způsobu jeho spáchání a jeho následkům, k okolnostem, za nichž byl spáchán, k míře zavinění, k pohnutkám a k osobě pachatele, zda a jakým způsobem byl pro týž skutek postižen v disciplinárním řízení. Obecně lze říci, že pokuta ve výši týdenní čisté mzdy není nikterak likvidační.

Na základě Vašeho popisu lze usoudit, že se jednalo o přestupek podle § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu spáchaný porušením § 5 odst. 1 písm. a) téhož zákona, za což lze v blokovém řízení uložit pokutu do 2 000 Kč (zatímco v "klasickém" nezkráceném správním řízení by to byla pokuta nejméně 1500 a nejvýše 2500 Kč + povinnost hradit náklady řízení paušální částkou zpravidla 1 000 Kč).

Ad 2. Nenastartoval auto a při snaze stihnout odpolední směnu přesedl do jiného a odjel bez lékárny a náhradních žárovek na trasu 7 km.

Uvedený skutkový průběh nenasvědčuje tomu, že by jednání nemělo být protiprávní. Rozhodně se nejedná o jednání v krajní nouzi, které by vylučovalo protiprávnost, neboť následek (pozdní příjezd do práce) jistě bylo možné odvrátit i jinak, a to v souladu se zákonem.

Ad 3. Žádný protokol s ním nebyl sepsán, na pokutě je dále uvedeno, že vozidlo mělo ostré hrany, což je nepravda (jen lehce promáčklé dveře).

Jakmile řidič pokutový blok podepsal, vyslovil s jeho obsahem bezvýhradný souhlas a rozhodnutí se tím stalo pravomocným a vykonatelným. Pokud údaje na bloku uvedené jsou nepravdivé, mohl by to být případně důvod k přezkumnému řízení (viz výše).

Ad 4. Na blokové pokutě je zcela špatné datum. V den uvedený na pokutě vůbec místem, kde byl chycen, neprojížděl.

Je-li tomu tak, uvedený nedostatek lze odstranit vydáním opravného rozhodnutí podle § 70 správního řádu.

Ad 5. Lístek blokové pokuty podepsal, aby se rychle mohl pokračovat a stihl odpolední pracovní směnu.

Důvod podpisu pokutového bloku je nepodstatný. Jakmile řidič pokutový blok podepsal, vyslovil s jeho obsahem bezvýhradný souhlas a rozhodnutí se tím stalo pravomocným a vykonatelným.

Ad 6. Je možné, aby policie klidně mohla zabránit ve včasném příchodu člověka na směnu při současném zcela strašlivém boji o zaměstnání?

Policie je bezesporu oprávněna zastavovat vozidla a v případě zjištění přestupku tento přestupek buď projednat na místě v blokovém řízení, nebo sepsat záznam a věc oznámit správnímu orgánu. V daném případě k porušení zákona došlo, takže policejní úkony zřejmě byly důvodné. Lze uvažovat o překážce v práci podle § 202 zákoníku práce, neboť Váš syn tím, že se podroboval silniční kontrole a souvisejícím policejním úkonům, plnil svou zákonem stanovenou povinnost.

Ad 7. Já bych v jeho pozici opakoval: Nesouhlasím s výší pokuty. Nic nebudu podepisovat. Žádám, abyste mi nebránili nastoupit včas do práce.

Byl by to z hlediska právního i finančního optimální postup z mojí strany? Můžete, prosím, naznačit, které zákony tuto situaci řeší?

Obecný návod na správný postup dát nelze. Nicméně nesouhlasí-li řidič s přestupkem nebo výší pokuty, je logické, že blok nepodepíše a nechá věc postoupit do správního řízení, kde se bude řádně hájit. V takovém případě je ale logické, že svůj nesouhlas vyjádří již přímo na místě svým vyjádřením do záznamu, který policie na místě sepisuje. V opačném případě by policista mohl pojmout důvodné podezření, že se řidič bude dále vyhýbat správnímu řízení, a vybrat od něj kauci, popřípadě mu do doby jejího složení zabránit v další jízdě zajištěním vozidla.

Je také nutné počítat s tím, že bude-li vina nakonec prokázána, pokuta udělená ve správním řízení bude téměř jistě vyšší, než by byla pokuta uložena v blokovém řízení (viz výše), a její udělení bude spojeno i s povinností hradit náklady řízení (zpravidla paušální částkou 1000 Kč).

Zákonná úprava je obsažena zejména v zákoně o přestupcích (zejm. § 12, 13, § 84 - 86) a v zákoně o silničním provozu (zejm. § 125c).

S cizím autem do ciziny

Prosím o info nebo odkaz, kde bych našel něco o nutnosti mít nějakou plnou moc při použití cizího vozu při jízdě v Rakousku. Mám vézt kamaráda jeho autem na letiště do Vídně, nazpět už sám a slyšel jsem něco o této povinnosti(?), ale oficiálního jsem zatím nikde nic nenašel.

Děkuji za pomoc,

Podívejte se na naše webové stránky www.autoklub.cz, konkrétně na <http://www.autoklub.cz/dokument/519-s-cizim-autem-do-ciziny.html>, tam to všechno je.

Není příliš pravděpodobné, že by po Vás předmětné zplnomocnění v Rakousku vyžadovali, ale pokud chcete mít úplnou jistotu ...

Červenec 2013