

STARONOVĚ O SILNIČNÍ DOPRAVĚ

V minulých letech jsme na stránkách našeho časopisu v určitých intervalech publikovali příspěvky, týkající se problematiky dopravy, a to zejména dopravy silniční, která především široký okruh čtenářů zajímá (naposledy v roce 2001). V dnešním příspěvku se k problematice opět vracíme a formou informace k některým oblastem podáváme přehled o současně platné legislativě. O bodovém „trestání řidičů“ a dalších problematikách, která přinesl zákon č. 411/2005 Sb., a které začnou platit až od 1. července roku 2006, budeme informovat v některém z dalších čísel.

• K problematice pozemních komunikací, na kterých se vozidla pohybují

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

Zákon upravuje problematiku kategorizace pozemních komunikací, jejich stavbu, podmínky užívání a jejich ochranu, práva a povinnosti vlastníků pozemních komunikací a jejich uživatelů a výkon státní správy ve věcech pozemních komunikací příslušnými silničními správními úřady.

Pozemní komunikace se dělí na následující kategorie:

- **dálnice** - tj. pozemní komunikace určená pro rychlou dálkovou a mezinárodní dopravu silničními motorovými vozidly,
- **silnice** – tj. veřejně přístupná pozemní komunikace určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci (rozdělení do tříd I, II a III.),
- **místní komunikace** – tj. veřejně přístupná pozemní komunikace, která slouží převážně místní dopravě na území obce (rozdělení do tříd I. – IV),
- **účelové komunikace** - tj. pozemní komunikace, která slouží ke spojení jednotlivých nemovitostí pro potřeby vlastníků těchto nemovitostí nebo ke spojení těchto nemovitostí s ostatními pozemními komunikacemi nebo k obhospodařování zemědělských a lesních pozemků. Příslušný silniční správní úřad může na návrh vlastníka účelové komunikace a po projednání s příslušným orgánem Policie České republiky upravit nebo omezit veřejný přístup na účelovou komunikaci, pokud je to nezbytně nutné k ochraně oprávněných zájmů tohoto vlastníka. Je jí i pozemní komunikace v uzavřeném prostoru nebo objektu, která slouží potřebě vlastníka nebo provozovatele uzavřeného prostoru nebo objektu. Tato účelová komunikace není přístupná veřejně, ale v rozsahu a způsobem, který stanoví vlastník nebo provozovatel uzavřeného prostoru nebo objektu. V pochybnostech, zda z hlediska pozemní komunikace jde o uzavřený prostor nebo objekt, rozhoduje příslušný silniční správní úřad [**důležitá poznámka:** Je nutno zdůraznit, že pravidla silničního provozu platí na všech (i neveřejných!) účelových komunikacích, pokud jsou přístupné provozu motorových vozidel].

O zařazení pozemních komunikací do jednotlivých kategorií rozhoduje příslušný silniční správní úřad na základě jejich určení, dopravního významu a stavebně technickému vybavení.

Užívání pozemních komunikací:

V mezích zákona č. 361/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů, vyhlášky č. 30/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů, a za podmínek stanovených zákonem č. 13/1997 Sb., ve znění pozdějších předpisů, smí každý pozemní komunikace používat **bezplatně** obvyklým způsobem a k účelům, pro které jsou určeny, pokud pro zvláštní případy tak nestanoví tento zákon či zákon č. 565/1990 Sb., o místních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů, jinak. Pro většinu řidičů (výjimky viz § 22 citovaného zákona) platí povinnost respektovat **zpoplatnění** obecného užívání dálnice a rychlostní silnice, jako takové označené příslušnou dopravní značkou. Poplatek lze platit na kalendářní rok, dva kalendářní měsíce nebo patnáct dnů a u motorového vozidla nebo jízdní soupravy o celkové hmotnosti nad 12 tun i na jeden den.

Horní hranice výše poplatku na kalendářní rok činí pro motorové vozidlo nebo jízdní soupravu

- | | |
|---|------------|
| a) do celkové hmotnosti 3,5 tuny | 1 200 Kč, |
| b) o celkové hmotnosti nad 3,5 tuny do 12 tun | 16 000 Kč, |
| c) o celkové hmotnosti nad 12 tun | 50 000 Kč. |

Podrobnosti upravuje prováděcí předpis (§ 37 a 38 vyhlášky č. 104/1997 Sb., ve znění pozdějších předpisů); dále pak **vyhláška č. 571/2004 Sb.**, kterou se stanoví vzory kuponů prokazujících zaplacení poplatku za užívání dálnice a rychlostní silnice, způsob jejich vyplňování, způsob vyznačování doby platnosti kuponu s dobou platnosti kratší než jeden rok a způsob jejich evidence, ve znění **vyhlášky č. 457/2005 Sb.**

Policie České republiky a celní úřady kontrolují zaplacení poplatku.

Řidič motorového vozidla nebo jízdní soupravy, který užívá dálnici nebo rychlostní silnici nebo jejich úsek, je povinen předložit na požádání druhou část kuponu ke kontrole příslušníkovi Policie České republiky ve služebním stejnokroj nebo příslušníkovi Celní správy ČR ve služebním stejnokroji.

Poznámka: Je-li nutno při uzavírce podle § 24 zákona č. 13/1997 Sb., ve znění pozdějších předpisů, užit pro vedení objížďky úsek dálnice nebo rychlostní silnice, za jehož užití se platí poplatek, je možné užit tento úsek bez poplatku.

Pro rok 2005 platilo, co se týká výše poplatku, **nařízení vlády č. 527/2004 Sb.**, kterým se stanoví výše poplatku za užívání dálnice a rychlostní silnice silničními motorovými vozidly

Zvláštní užívání:

K dalším důležitým problematikám, které zákon o pozemních komunikacích upravuje, patří zvláštní užívání dálnic, silnic a místních komunikací jiným než obvyklým způsobem nebo k jiným účelům, než pro který jsou určeny.

Silniční správní úřad vydá rozhodnutí o povolení zvláštního užívání právnické nebo fyzické osobě na základě písemné žádosti na dobu určitou a v rozhodnutí stanoví podmínky zvláštního užívání (podrobnosti viz § 40 vyhlášky č. 104/1997 Sb., ve znění pozdějších předpisů). Tímto zvláštním užíváním je:

- a) přeprava zvláště těžkých nebo rozměrných předmětů a užívání vozidel, jejichž rozměry nebo hmotnost přesahují míru stanovenou zvláštními předpisy (v současné době § 15 a 16 vyhlášky č. 341/2002 Sb., ve znění vyhlášky č. 100/2003 Sb.) **Poznámka:** z hlediska BOZP nutno respektovat požadavek Příloha č. 1 bod 1 písm. b), tj. Zaměstnavatel je povinen zajistit, aby byly vydány organizační pokyny pro vykládku a nakládku zvláště těžkých a rozměrných nákladů, byl zajištěn dostatečný počet zaměstnanců pro tyto činnosti a před zahájením prací byl určen způsob jejich dorozumívání;
- b) užití dálnice, rychlostní silnice nebo rychlostní místní komunikace silničními motorovými vozidly, jejichž nejvyšší povolená rychlost je nižší, než stanoví zvláštní předpis (tj. § 35 zákona č. 361/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů),
- c) užití dálnice, silnice nebo místní komunikace a silničního pomocného pozemku pro
 1. umístování a provozování reklamních poutačů, propagačních a jiných zařízení, světelných zdrojů, barevných ploch a jiných obdobných zařízení,
 2. umístování, skládání a nakládání věcí nebo materiálů nesloužících k údržbě nebo opravám těchto komunikací, nebudou-li neprodleně odstraněny (zařízení staveniště, skládka stavebních hmot nebo paliva apod.),
 3. provádění stavebních prací,
 4. zřizování vyhrazeného parkování,
 5. zřizování a provoz stánků, pojízdných či přenosných prodejních a jiných podobných zařízení,
 6. audiovizuální tvorbu,

- d) umístění inženýrských sítí a jiných nadzemních nebo podzemních vedení všeho druhu v silničním pozemku, na něm nebo na mostních objektech,
- e) pořádání sportovních, kulturních, náboženských, zábavních a podobných akcí, jestliže by jimi mohla být ohrožena bezpečnost nebo plynulost silničního provozu,
- f) výjimečné užití silnice nebo místní komunikace pásovými vozidly Armády České republiky nebo historickými vozidly, jejichž kola nejsou opatřena pneumatikami nebo gumovými obručemi,
- g) výjimečné užití místní komunikace a silnice samojízdnými pracovními stroji a přípojnými vozidly traktorů, které nemají schválenou technickou způsobilost podle zvláštního právního předpisu (tj. zákona č. 56/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů).

Podrobnosti žádosti pro § 25 odst. 6 písm.g) jsou upravené ve **vyhlášce č. 555/2002 Sb.**, která s účinností 1. ledna 2003 doplnila vyhlášku č. 104/1997 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

Novelizace zákona o pozemních komunikacích (**zákonem č.102/2000 Sb.**) nově upravila problematiku **vážení vozidel**. Na dálnicích, silnicích a místních komunikacích se provádí kontrolní vážení a měření (dále jen "kontrolní vážení") silničních motorových vozidel kategorií N₂, N₃ a jejich jízdních souprav s přípojnými vozidly kategorií O₂, O₃ a O₄ (dále jen "vozidlo").

Kontrolní vážení

- a) zajišťuje správce pozemní komunikace v součinnosti s Policií České republiky nebo s celními úřady,
- b) provádí Policie České republiky nebo celní úřady samostatně.

Kontrolní vážení zahrnuje kontrolu největší povolené hmotnosti silničního vozidla, kontrolu největší povolené hmotnosti na nápravu a skupiny náprav vozidla, další hmotnostní poměry vozidla a kontrolu největších povolených rozměrů vozidel a jízdních souprav.

Řidič vozidla je povinen na výzvu příslušníka Policie České republiky nebo příslušníka Celní správy České republiky ve služebním stejnokroji podrobit vozidlo kontrolnímu vážení. Zajíždka k zařízení na kontrolní vážení, včetně cesty zpět na pozemní komunikaci, nesmí být delší než 8 kilometrů.

Zjistí-li se při kontrolním vážení překročení hodnot stanovených zvláštním právním předpisem (v současné době § 15 a 16 vyhlášky č. 341/2002 Sb., ve znění vyhlášky č. 100/2003 Sb.) je toto porušení projednáno na základě zvláštního zákona (tj. zákona č. 12/1997 Sb., ve znění pozdějších předpisů) jako přestupek (viz § 23 odst. 1 písm. k) zákona č. 200/1990 Sb., ve znění pozdějších předpisů) a řidič vozidla je povinen uhradit náklady vážení; za tento přestupek mu může být uložena sankce do 10 000 Kč (§ 23 odst. 2 zákona č. 200/1990 Sb., ve znění pozdějších předpisů).

Zjistí-li se při kontrolním vážení, že rozměry vozidla nebo jeho celková hmotnost přesahují hodnotu stanovenou zvláštním právním předpisem, může řidič pokračovat v další jízdě pouze na základě povolení ke zvláštnímu užívání (§ 25) a za podmínky, že vozidlo je technicky způsobilé k provozu na pozemních komunikacích (viz zákon č. 56/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů).

Zjistí-li se při kontrolním vážení, že nápravový tlak překračuje míru stanovenou zvláštním právním předpisem (viz výše citované paragrafy vyhlášky č. 341/2002 Sb., ve znění vyhlášky č. 100/2003 Sb.), nesmí řidič pokračovat v jízdě. Nejsou-li splněny výše uvedené podmínky, může v jízdě vozidla zabránit i příslušník Celní správy České republiky ve služebním stejnokroji.

Prováděcí vyhláškou k zákonu je **vyhláška č. 104/1997 Sb.**, kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, která upřesňuje a rozvádí ta ustanovení zákona, která to vyžadují. Jedná se mj. o následující:

- k umístění kupónů prokazujících zaplacení poplatku za užití dálnice [jedna část kupónu musí být umístěna a celou svou plochou přímo nalepena na vnitřní straně čírého skla předního okna motorového vozidla /nebo prvního motorového vozidla v soupravě/ na pravém dolním okraji tak, aby výhled řidiče z vozidla byl co nejméně omezen a kupón byl dobře viditelný z vnější strany vozidla - § 37];
- úseky dálnic a rychlostních silnic označené tak dopravní značkou jako dálnice nebo jako silnice pro motorová vozidla, za jejichž užití se poplatek platí, jsou uvedeny v příloze č. 4. Na

pravou míru nutno uvést, že **vyhláška č. 305/2005 Sb.**, která s účinností od 1. září 2005 měla rozšiřovat úseky dálnic a rychlostních silnic podléhající zpoplatnění, byla po oprávněné kritice veřejnosti ještě před nabytím její účinnosti zrušena **vyhláškou č. 325/2005 Sb.**);

- žádost o povolení zvláštního užívání podle § 25 odst. 6 písm. a) zákona o pozemních komunikacích (§ 40 odst. 2), musí obsahovat:
 - ✓ účel, rozsah a dobu přepravy, zda a kdy se bude opakovat,
 - ✓ návrh trasy přepravy s přesným uvedením průběhu trasy a přibližným uvedením časového rozvrhu přepravy,
 - ✓ druh, typ a státní poznávací značky vozidel, jichž má být při přepravě použito,
 - ✓ hmotnost vozidla, počet, zatížení a rozvor jednotlivých náprav, počet, rozměr, huštění a typ pneumatik jednotlivých náprav, nejmenší poloměr otáčení vozidla nebo soupravy a tomu odpovídající nejmenší vnější poloměr otáčení,
 - ✓ náskres obrysu vozidla nebo soupravy s vyznačením rozměrů a umístění nákladu.

- vydané povolení zvláštního užívání podle výše uvedeného (§ 40 odst. 7) obsahuje trasu, způsob a dobu přepravy; dále může obsahovat zejména rychlost jízdy, doprovod a další opatření k zajištění bezpečnosti a plynulosti provozu, ochrany dalších účastníků provozu, vozovek, mostů a drážních zařízení (přejezdů, kolejí, trolejového vedení), vedení a jiných inženýrských sítí, vlastníků sousedních nemovitostí apod.

- žádost o povolení zvláštního užívání podle § 25 odst. 6 písm. g) zákona o pozemních komunikacích (tj. jízda s neschválenými vozidly) obsahuje (§ 40 odst. 6):
 - ✓ účel, rozsah a termín zvláštního užívání,
 - ✓ jméno a příjmení toho, kdo má za průběh zvláštního užívání odpovídat, jeho adresu a rodné číslo (u právnických osob název, sídlo a identifikační číslo),
 - ✓ návrh trasy pohybu vozidla,
 - ✓ základní technické údaje vozidla
 - druh vozidla,
 - tovární značka, typ (je-li identifikovatelný),
 - výrobní číslo (je-li na vozidle uvedeno),
 - rozměry (délka, šířka a výška),
 - provozní hmotnost, případně nejvyšší technicky přípustná hmotnost,
 - počet náprav a zatížení jednotlivých náprav,
 - světelná zařízení vozidla (druh, počet a umístění),
 - nejvyšší konstrukční rychlost,
 - ✓ náskres obrysu vozidla, ve kterém jsou vyznačeny rozměry vozidla a umístění světelných zařízení, nebo fotografie vozidla zepředu, z boků a zezadu.

- povolení zvláštního užívání podle § 25 odst. 6 písm. g) zákona o pozemních komunikacích obsahuje (§ 40 odst. 11 a 12):
 - ✓ stanovení trasy pohybu vozidla a doby, ve které je zvláštní užívání přípustné,
 - ✓ jméno a příjmení toho, kdo má za průběh zvláštního užívání odpovídat, jeho adresu a rodné číslo (u právnických osob název, sídlo a identifikační číslo),
 - ✓ technické požadavky na vozidlo
 - zajištění řádného technického stavu brzdového systému,
 - zákaz úniku provozních kapalin,
 - vybavení vozidla funkčním světelným zařízením (světlometry s potkávacími světly, přední a zadní obrysová světla, přední a zadní směrová světla a při konstrukční rychlosti nad 6 km/h též brzdová světla), které musí svým umístěním a barvou odpovídat vyhlášce č. 341/2002 Sb., ve znění vyhlášky č. 100/2003 Sb.

Povolení podle výše uvedeného může obsahovat též stanovení podmínky doprovodného vozidla nebo další podmínky k zajištění bezpečnosti, plynulosti a ochrany dalších účastníků provozu anebo požadavky dané zvláštním charakterem vozidla (použití

přenosné soupravy světel, použití výstražného světelného zařízení oranžové barvy apod.). V povolení se dále stanoví podmínka, že samojízdné pracovní stroje nebo přípojná vozidla traktorů, které nejsou vybaveny pneumatikami, musí být při jízdě na komunikaci opatřena tak, aby nedošlo k poškození vozovky, a že nesená zařízení musí být zajištěna tak, aby nemohlo dojít k jejich vlečení po komunikaci;

- podrobnosti k vážení, zejména podrobnosti a náležitosti dokladu, který je z něho vypracován (§ 51a a následující);
- závěrečné přílohy upravují např. Příloha č.5 Údržbu a opravy komunikací, Příloha č. 6 Plán a organizace zimní údržby a Příloha č. 8 Denní záznam o zimní údržbě a její vyhodnocení.

• **K problematice vozidel na komunikacích se pohybujících**

Problematiku technických požadavků na vozidla upravuje **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 pozdějších předpisů. **Poznámka:** Nahradil v mnoha předpisech pod čarou citovaný zákon č. 38/1995 Sb.

Zákon mj. upravuje:

- registraci vozidel a vyřazování vozidel z registru,
- technické požadavky na provoz silničních vozidel a zvláštních vozidel a schvalování jejich technické způsobilosti k provozu na pozemních komunikacích,
- práva a povinnosti osob, které vyrábějí, dovážejí a uvádějí na trh vozidla a pohonné hmoty,
- práva a povinnosti vlastníků a provozovatelů vozidel,
- práva a povinnosti stanice technické kontroly a stanice měření emisí,
- kontroly technického stavu vozidel v provozu.

Dále upravuje výkon státní správy a státního dozoru v oblasti podmínek provozu vozidel na pozemních komunikacích; nevztahuje se na vozidla vojenská (viz zákon č. 219/1999 Sb., o ozbrojených silách České republiky, ve znění pozdějších předpisů).

Z výkladu pojmů je důležité upozornit na následující výklady pojmů:

Silniční vozidlo – motorové i nemotorové vozidlo, které je vyrobeno za účelem provozu na pozemních komunikacích pro přepravu osob, zvířat nebo věcí;

Zvláštní vozidlo – vozidlo vyrobené k jiným účelům než k provozu na pozemních komunikacích, které může být při splnění podmínek stanovených zákone č. 56/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů, k provozu na pozemních komunikacích schváleno.

Na pozemních komunikacích lze provozovat pouze takové silniční vozidlo, které je technicky způsobilé k provozu na pozemních komunikacích podle citovaného zákona; provozovatel silničního vozidla je povinen toto udržívat v řádném technickém stavu podle pokynů pro obsluhu a údržbu stanovených výrobcem.

Provozovatel silničního vozidla je povinen na svůj náklad přistavit silniční vozidlo k pravidelné technické prohlídce a silniční motorové vozidlo k pravidelnému měření emisí v následujících lhůtách (§ 40 zákona):

- a) osobní automobil, nákladní automobil, jehož celková hmotnost nepřevyšuje 3 500 kg, motocykl, přípojně vozidlo, jehož přípustná hmotnost nepřevyšuje 3 500 kg, kromě nebrzděného přívěsu, jehož celková hmotnost nepřevyšuje 750 kg, nejpozději ve lhůtě čtyř let po prvním zápisu silničního vozidla do registru silničních vozidel (dále jen "zaregistrování silničního vozidla") a potom pravidelně nejpozději ve lhůtách dvou let,
- b) nákladní automobil, jehož přípustná hmotnost převyšuje 3 500 kg, speciální automobil, autobus, silniční vozidlo s právem přednostní jízdy, cvičné silniční vozidlo autoškoly,

vozidlo taxislužby, vozidlo půjčovny automobilů určené k nájmu, kromě nebrzděného přívěsu, jehož celková hmotnost nepřevyšuje 750 kg, přípojné vozidlo, jehož přípustná hmotnost převyšuje 3 500 kg, nejpozději ve lhůtě jednoho roku po zaregistrování silničního vozidla a potom pravidelně nejpozději v jednoročních lhůtách,

- c) nebrzděný přívěs, jehož celková hmotnost nepřevyšuje 750 kg, motocykl, jehož zdvihový objem pístového spalovacího motoru pohonu silničního vozidla nepřevyšuje 50 cm³ nebo jehož nejvyšší konstrukční rychlost nepřevyšuje 50 km · h⁻¹, s výjimkou motocyklu opatřeného šlapadly, nejpozději ve lhůtě šest let po zaregistrování silničního vozidla a potom pravidelně nejpozději ve lhůtách čtyř let.

Obdobné termíny platí pro měření emisí (s výjimkou motocyklu, jehož provozní hmotnost je nižší než 400 kg a elektromobilu).

Poznámka : Technické prohlídky zemědělských nebo lesnických traktorů a jejich přípojných vozidel se konají nejpozději ve lhůtě čtyř let po jejich prvním zaregistrování v registru silničních vozidel a potom pravidelně nejpozději ve lhůtách čtyř let; technická prohlídka a měření emisí může být provedena v místě určeném příslušným obecním úřadem obce s rozšířenou působností mobilním způsobem (viz. § 79 odst. 3 a 4 zákona č. 56/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů, § 28 vyhlášky č. 302/2001 Sb.)

Prováděcí vyhláškou k zákonu je **vyhláška č. 341/2002 Sb.**, o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění vyhlášky č. 100/2003 Sb. **Poznámka**: Zrušena byla jak vyhláška č. 301/2001 Sb., tak přestal být aktuální k používání i Informační dokument Ministerstva dopravy a spojů čj. 286/02 – 150).

Konkrétně je možno ve vyhlášce zejména nalézt (mimo problematiky schvalování technické způsobilosti):

- ✓ označení některých údajů na vozidle (§ 11),
- ✓ nejvyšší povolené hmotnosti (limitní) silničních vozidel, zvláštních vozidel a jejich rozdělení na nápravy (§ 15),
- ✓ největší povolené rozměry vozidel a jízdních souprav (§ 16),
- ✓ provoz vozidel poháněných zkapalněným ropným plynem nebo stlačeným zemním plynem (§ 19),
- ✓ technická nezpůsobilost plynového zařízení (§ 20),
- ✓ kola, pneumatiky a protiskluzové řetězy (§ 21),
- ✓ provoz zvláštních vozidel (§ 22),
- ✓ vyznačení obrysů vozidel a jízdních souprav (§ 23),
- ✓ povinná výbava motorových a přípojných vozidel (§ 32),
- ✓ závady na vozidle, které ohrožují bezpečnost provozu na pozemních komunikacích (§ 36) a mnohé další.

Příloha č. 14 – druhy lékárníček, jejich obsah a výbava a jejich použití podle druhu vozidel.

Další prováděcí vyhláškou k zákonu je **vyhláška č. 302/2001 Sb.**, o technických prohlídkách a měření emisí vozidel, ve znění vyhlášky č. 99/2003 Sb. Z klasického hlediska BOZP neobsahuje nic podstatného, bylo o nich stručně pojednáno již v příspěvku minulém..

• **K problematice kvalifikace řidičů**

Kvalifikaci řidičů upravuje § 80 a následující **zákon č. 361/2000 Sb.**, o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, a jeho prováděcí **vyhláška č. 31/2001 Sb.**, o řidičských průkazech a o registru řidičů, ve znění pozdějších předpisů. Řidiči, kteří vše nechávají až na poslední chvíli, zajisté uvítali úpravu provedenou **zákonem č. 229/2005 Sb.**, která posunula termín výměny starých řidičských průkazů následně:

Řidičské průkazy vydané

- a) od 1. července 1964 do 31. prosince 1993 jsou jejich držitelé povinni vyměnit do 31. prosince 2007,
b) od 1. ledna 1994 do 31. prosince 2000 jsou jejich držitelé povinni vyměnit do 31. prosince 2010,

c) od 1. ledna 2001 do 30. dubna 2004 jsou jejich držitelé povinni vyměnit do 31. prosince 2013.

Další požadavky na kvalifikaci řidiče v silniční dopravě osob, mezinárodní nákladní dopravě a pro řidiče taxislužby stanoví **zákon č. 111/1994 Sb.**, o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů [§ 9 odst. 2 písm.d) a e)].

Taxikáři, !!!pozor!!!!, pro Vás platí úprava zákona provedená již citovaným zákonem č. 229/2005 Sb.: Práce řidiče taxislužby smí vykonávat pouze osoba

1. starší 21 let,
2. bezúhonná (podle zákona č. 455/1991 Sb., ve znění pozdějších předpisů)
3. spolehlivá,
4. která má průkaz o způsobilosti řidiče vykonávat taxislužbu.

Za spolehlivou se nepovažuje osoba,

- a) která má v evidenční kartě řidiče záznam o tom, že jí byl soudem za spáchání trestného činu uložen trest zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel, jehož výkon skončil v posledních třech letech nebo od jehož výkonu bylo v posledních třech letech podmíněně upuštěno, nebo
- b) která má v evidenční kartě řidiče záznam o uložení sankce za přestupek spočívající v požití alkoholického nápoje nebo jiné návykové látky před řízením motorového vozidla nebo v jeho průběhu nebo v odmítnutí podrobit se na výzvu policisty dechové zkoušce nebo lékařskému vyšetření ke zjištění, zda není ovlivněn alkoholem v případě, že dechová zkouška byla pozitivní, nebo v odmítnutí podrobit se na výzvu policisty lékařskému vyšetření ke zjištění, zda není ovlivněn jinou návykovou látkou, nebo
- c) která má v evidenční kartě řidiče tři nebo více záznamů o spáchaných přestupcích proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu na pozemních komunikacích, nebo
- d) která v posledních třech letech provozovala silniční dopravu pro cizí potřeby neoprávněně, nebo
- e) která se v posledních třech letech opakovaně dopustila jednání, za které jí byla pravomocně uložena sankce za porušení právních předpisů souvisejících s provozováním silniční dopravy s výjimkou sankce za spáchání přestupku proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu podle zvláštního zákona (zákonu o přestupcích), nebo
- f) která se jako řidič vozidla taxislužby v průběhu posledních tří let dopustila jednání, za nějž byla provozovateli taxislužby pravomocně uložena sankce za porušení právních předpisů souvisejících s provozováním silniční dopravy, nebo
- g) které byla v posledních třech letech odejmuta koncese nebo povolení k provozování silniční dopravy pro cizí potřeby z důvodů porušování povinností uložených právními předpisy souvisejícími s provozováním silniční dopravy,
- h) které byl odebrán průkaz o způsobilosti řidiče taxislužby podle § 21 odst. 9 věty druhé, a to do doby, než jí je průkaz navrácen.

Řidiči, kteří přepravují nebezpečné věci, musí projít specializovaným školením pro tyto přepravy (viz kapitola 8.2 **sdělení č. 33/2005 Sb.m.s.**, kterým se doplňují sdělení č.159/1997 Sb., č. 186/1998 Sb., č. 54/1999 Sb., č. 93/2000 Sb. m. s., č. 6/2002 Sb. m. s., č. 65/2003 Sb. m. s. a č. 77/2004 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).

Kvalifikaci řidiči motorových dopravních vozíků upravují požadavky **ČSN 26 8805** Manipulační vozíky s vlastní pohonem – Provoz, údržba, opravy a technické kontroly 7.2000

Obsluhovat stavební stroje smí pouze osoba, která získala oprávnění podle **vyhlášky č. 77/1965 Sb.**, o výcviku, způsobilosti a registraci obsluh stavebních strojů, doplněné výnosy Ministerstva stavebnictví č. 1/1974, 1/1981 a 2/1983.

• K problematice bezpečnostního školení řidičů

Povinnost absolvovat školení bezpečnostní vyplývá ze zákoníku práce [vstupní školení – viz § 35 odst. 2, školení v průběhu zaměstnání § 133 odst. 1 písm. e) a f); pro zaměstnance povinnost se těchto školení účastnit stanoví § 135 odst. 4 písm. a)].

Toto školení, jehož hlavní náplní jsou aspekty bezpečnosti práce, se provádí v rozsahu činností, které zaměstnanec vykonává (tzn. zaměstnavatel je povinen zajistit poučení zaměstnance v rozsahu pracovní činnosti, kterou jej v souvislosti s provozem, údržbou a opravami vozidel pověřuje). Při stanovení termínu opakovaných školení je nutno zohlednit okolnosti konkrétních podmínek (bezpečnostní úroveň zaměstnavatele, schopnosti a kvalifikace zaměstnanců, nové předpisy a poznatky z této oblasti apod.). Okruh zaměstnanců, na které se povinnost účastnit se školení vztahuje, stanovil v minulosti § 2 písm. b) vyhlášky č. 213/1991 Sb. - jednalo se o osoby, které vykonávaly práci řidiče z povolení, nebo které na pracovní cestě řídily vlastní vozidlo nebo vozidlo provozovatele, dále osoby, které práce v souvislosti s provozem vozidel řídily a osoby, které prováděly opravy, údržbu, nakládku a vykládku vozidel; v současné době systém SÚIP používá při výkladu problematiky tento uvedený rozsah, byť to již není takto stanoveno žádným obecně závazným právním předpisem. Osnova tohoto školení by měla být operativně přizpůsobována rozsahu pracovní činnosti školených.

Pro školení bezpečnostní není stanovena kvalifikace lektora - měla by jím však být osoba, která danou problematiku zná, dovede při výuce použít i praktické příklady a především správně a vyčerpávajícím způsobem zodpovědět případné dotazy posluchačů.

Ověření znalostí je možno provádět pohovorem, zkouškou, nebo je možno použít testů (nejrychlejší, nejobektivnější, nejvěrohodnější), které si zaměstnavatel či školicí středisko sám vypracuje a stanoví i kritéria pro jejich úspěšné absolvování (SÚIP ani jednotlivé OIP nevydaly a oficiálně neposuzují a neschvalují tyto vypracované testy).

Bezpečnostní školení jako službu zaměstnavatelům zajišťují v mnoha případech autoškoly a tyto (být to žádný obecně závazný předpis nestanoví), jako doklad vystavují malou kartičku s vyznačením školení buď bezpečnosti práce, nebo zákoníku práce, nebo nařízení vlády č. 168/2002 Sb.). Doklad o školeních musí být ale především veden zaměstnavatelem tak, aby jej mohl předložit kontrolnímu orgánu.

Doplnění: V rámci sjednocení postupu OIP práce v celé republice bylo ze strany ČÚBP/nyní SÚIP stanoveno, že OIP v rámci svých kontrol u dopravců doporučují zaměstnavateli větší frekvenci školení, než má např. sám stanoveno, až na základě výsledku jejich konkrétních kontrol, zejména v případech, kdy jsou zjištěny závady svědčící o neznalosti dané problematiky zaměstnanci, která by mohla zavdat příčinu ke vzniku pracovního úrazu.

Dále je možno zdůraznit § 133 odst. 1 písm. e) zákoníku práce, které stanoví zaměstnavateli povinnosti zajistit školení o právních a ostatních předpisech k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, které **doplňují kvalifikační předpoklady** zaměstnanců a požadavky pro výkon jejich práce. Z této skutečnosti vyplývá pro zaměstnavatele jednoznačně povinnost reagovat na požadavky nově vydaných či novelizovaných předpisů a s jejich požadavky seznámit zaměstnance.

Poznámka: Je nutno se zmínit ještě o jednom předpise, který se problematice školení věnuje. § 3 odst. 1 písm. d) zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů, stanoví povinnost tuzemskému dopravci zajistit, aby... práce řidiče z povolení vykonávala osoba, která se zúčastnila školení řidičů z povolení a úspěšně absolvovala přezkoušení z pravidel silničního provozu (odkaz na již neplatnou vyhlášku č. 55/1991 Sb., o výcviku a zdokonalování odborné způsobilosti řidičů silničních motorových vozidel).

Přesný výklad tohoto požadavku je problematický.

• K problematice zdokonalování odborné způsobilosti řidičů

Zdokonalování odborné způsobilosti řidičů upravují požadavky **zákona č. 247/2000 Sb.**, o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů (úplné znění vyhlášeno zákonem č. 238/2002 Sb.) a jeho prováděcí vyhláška č. 167/2002 Sb., ve znění vyhlášky č. 152/2003 Sb.

Odborná způsobilost řidičů se zdokonaluje školením zaměřeným na znalost právních předpisů na úseku dopravy, zejména pravidel provozu na pozemních komunikacích, teorie řízení a zásad bezpečné jízdy, ochrany životního prostředí před škodlivými důsledky provozu vozidel na pozemních komunikacích, zdravotnické přípravy, ovládání a údržby vozidel, přepravy nebezpečných látek a věcí, dodržování povinností osádek vozidel v nákladní přepravě a na další otázky, jejichž znalost ovlivňuje chování řidiče v provozu na pozemních komunikacích. Školení je ukončeno přezkoušením znalostí a u **řidičů mladších 21 let dále praktickou zkouškou dovedností v ovládání vozidla v délce trvajícím nejméně 15 minut**. Tímto ustanovením není dotčena povinnost podrobit se školení podle zvláštních právních předpisů (např. § 23 odst. 2 písm.d) zákona č. 111/1994 Sb., ve znění pozdějších předpisů – tzn. školení řidičů přepravujících nebezpečné věci).

Zdokonalování odborné způsobilosti řidičů v rozsahu **16 hodin ročně a přezkoušení jednou za tři roky** je povinná zúčastnit se osoba, která řídí :

- a) motorové vozidlo vybavené zvláštním výstražným zařízením se zvláštním světelným zařízením modré barvy (odkaz na zákon č. 56/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů - viz též nařízení vlády č. 110/2001 Sb.),
- b) vozidlo taxislužby (odkaz na zákon č. 111/1994 Sb., ve znění pozdějších předpisů),
- c) nákladní vozidlo, speciální vozidlo a jízdní soupravu, mimo takové jízdní soupravy, jejíž součástí je jako tažné vozidlo zemědělský nebo lesnický traktor, pokud nejvyšší povolená hmotnost vozidel nebo jízdní soupravy převyšuje 7 500 kg,
- d) vozidlo pro přepravu více jak 9 cestujících včetně řidiče.

Náklady na zdokonalování odborné způsobilosti řidičů a přezkoušení hradí žadatel. Je prováděno formou kurzů; přezkoušení řidičů provádí zkušební komisař. Přezkoušení úspěšně složí ten, kdo ze 100 % možných bodů dosáhne alespoň 80 % (podle § 21 odst. 2 prováděcí vyhlášky k zákonu přezkoušení úspěšně složí řidič, který dosáhne nejméně 52 bodů).

Povinnost školení a přezkoušení se netýká řidiče, který provádí silniční dopravu soukromé povahy, pokud není prováděna za úplatu.

Podle § 51 zákona vydá obecní úřad obce s rozšířenou působností příslušný podle bydliště řidiče řidičům, kteří úspěšně absolvovali zdokonalování odborné způsobilosti řidiče a přezkoušení, „osvědčení profesní způsobilosti řidiče“. Toto osvědčení je platné vždy 1 rok od data úspěšného absolvování zdokonalování odborné způsobilosti řidiče, a nejdéle vždy tři roky od úspěšného složení přezkoušení.

Podle znění § 6 odst. 3 písm. d) zákona č. 361/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů, musí mít řidič toto „osvědčení“ při řízení u sebe a na výzvu je předložit ke kontrole.

• **K problematice zdravotní způsobilosti řidičů**

V případech stanovených orgány státní zdravotní správy (týká se řidičů) je zaměstnavatel povinen zajistit, aby se zaměstnanec podrobil zdravotní prohlídce ještě před uzavřením pracovní smlouvy (§ 28 **zákoníku práce**). *Poznámka:* Uchazeči o řidičské oprávnění absolvují lékařské prohlídky ještě před jeho získáním.

Pro řidiče dále stanoví povinnosti v této problematice **zákon č. 361/2000 Sb.**, ve znění pozdějších předpisů. Např. je stanoveno, že zdravotně způsobilý není ten, kdo má poruchy chování způsobené závislostí na alkoholu nebo jiných psychoaktivních látkách. Zdravotní způsobilost posuzuje a posudek o ní vydává posuzující lékař (tj. registrující praktický lékař, lékař zařízení závodní preventivní péče, kterýkoli praktický lékař, nemá-li osoba dříve jmenované lékaře) na základě prohlášení žadatele o řidičské oprávnění nebo držitele řidičského oprávnění, výsledku lékařské prohlídky a dalších potřebných odborných vyšetření.

Z hlediska požadavků zdravotní způsobilosti k výkonu práce řidiče jsou důležité pravidelné prohlídky, upravené v § 87 zákona č. 361/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Pravidelným lékařským prohlídkám je povinen se podrobovat:

- a) řidič vozidla, který při plnění úkolů souvisejících s výkonem zvláštních povinností užívá zvláštního výstražného světla modré barvy (odkaz na již zrušený zákon č. 38/1995 Sb. a vyhlášku č. 102/1995 Sb., oba ve znění pozdějších předpisů – v současné době viz. zákon č. 56/2001 Sb., ve

znění pozdějších předpisů, a jeho prováděcí vyhláška (č. 341/2002 Sb., v platném znění), případně doplněného o zvláštní zvukové výstražné znamení,

- b) řidič, který řídí motorové vozidlo v pracovněprávním vztahu a u něhož je řízení motorového vozidla druhem práce sjednaným v pracovní smlouvě,
- c) řidič, u kterého je řízení motorového vozidla předmětem samostatné výdělečné činnosti prováděné podle živnostenského zákona,
- d) držitel řidičského oprávnění skupin C, C + E, D, D + E nebo podskupin C1, C1 + E, D1 a D1 + E, který řídí motorové vozidlo zařazené do příslušné skupiny nebo podskupiny řidičského oprávnění,
- e) držitel osvědčení pro učitele pro výcvik v řízení motorových vozidel podle zákona č. 247/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

Vstupní lékařské prohlídce je osoba výše uvedená povinna se podrobit před zahájením výkonu činnosti; dalším pravidelným lékařským prohlídkám pak do dovršení 50 let věku každé dva roky a po dovršení 50 let věku každoročně. Ostatní držitelé řidičského oprávnění jsou povinni se podrobit pravidelné lékařské prohlídce nejdříve 6 měsíců před dovršením 60, 65 a 68 let věku a nejpozději v den dovršení stanoveného věku, po dovršení 68 let věku pak každé dva roky.

Posuzující lékař může na základě výsledku pravidelné lékařské prohlídky v odůvodněných případech, zejména s přihlédnutím k aktuálnímu zdravotnímu stavu, určit osobám výše uvedeným termín další pravidelné lékařské prohlídky kratší, než jsou lhůty výše uvedené; dále může, je-li to potřebné pro zjištění zdravotní způsobilosti, nařídit provedení odborného vyšetření.

Náklady na pravidelnou lékařskou prohlídku osob v pracovněprávním vztahu hradí zaměstnavatel. U osob, které nejsou v pracovněprávní vztahu, hradí náklady na pravidelné lékařské prohlídky tyto osoby.

Po provedení pravidelné lékařské prohlídky vydá posuzující lékař posudek o zdravotní způsobilosti, který musí mít písemnou formu. Řidič je buď způsobilý, způsobilý s podmínkou (nutno uvést – **poznámka:** pro předcházení případným konfliktům s kontrolními orgány je možno doporučit uvádět nejen brýle, ale i kontaktní čočky) nebo nezpůsobilý. Je – li způsobilý s podmínkou nebo nezpůsobilý, oznámí lékař tuto skutečnost obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností (podle místa trvalého pobytu) a u řidičů v pracovněprávním vztahu též zaměstnavateli. Řidič se musí podrobit pravidelné lékařské prohlídce nejpozději den před ukončením platného posudku o zdravotní způsobilosti. § 89 citovaného zákona stanoví, že řidič, který nemá platný posudek o zdravotní způsobilosti, je **zdravotně nezpůsobilý k řízení motorových vozidel.**

Podrobnosti upravovala dlouhá léta Směrnice č. 8/1986 Ú.v., pro posuzování zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel, trolejbusů a tramvají, která současné době již neplatí – závazná jsou ustanovení vyhlášky Ministerstva zdravotnictví, která je vydána jako prováděcí předpis k zákonu o provozu na pozemních komunikacích. Jedná se o **vyhlášku č. 277/2004 Sb.**, o stanovení zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel, zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel s podmínkou a náležitosti lékařského potvrzení osvědčujícího zdravotní důvody, pro něž se za jízdy nelze na sedadla motorového vozidla připoutat bezpečnostní pasem (vyhláška o zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel). Vyhláška nabyла účinnosti dnem 1. června 2004. Vyhláška kromě textu, který stanoví podrobnosti k zdravotní způsobilosti a posudku, k lékařským prohlídkám, pravidelným lékařským prohlídkám a odborným vyšetřením a náležitostem lékařského potvrzení osvědčujícího zdravotní důvody, pro něž se nelze za jízdy připoutat, obsahuje 4 přílohy:

- ✓ Příloha č. 1 Prohlášení posuzované osoby ke své zdravotní způsobilosti.
- ✓ Příloha č. 2 Posudek o zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel.
- ✓ Příloha č. 3 Nemoci, vady a stavy, které vylučují nebo podmiňují zdravotní způsobilost k řízení motorových vozidel.
- ✓ Příloha č. 4 Lékařské potvrzení o nemožnosti připoutat se bezpečnostními pásy na sedadla motorového vozidla ze zdravotních důvodů.

Lékařské potvrzení, popřípadě osvědčení vydané příslušnými orgány v jiném členském státě Evropské unie, se považuje za lékařské potvrzení vydané podle této vyhlášky; musí být na něm vyznačena doba jeho platnosti a **!!!! pozor !!!! osvědčení musí být na požádání předloženo všem osobám** oprávněným kontrolovat podle § 127 odst. 7 zákona č. 361/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů, dodržování povinností účastníků a pravidel provozu na pozemních komunikacích. Od 1.7.2006 tedy **!!! pozor !!!!** na znění § 6 odst. 8 zákona č. 361/2000 Sb., ve znění pozdějších

předpisů, provedené zákonem č. 411/2005 Sb. – pro některé řidiče se stal povinným dokladem i doklad o zdravotní způsobilosti.

Po vydání vyhlášky č. 277/2004 Sb. přehodnotilo Ministerstvo zdravotnictví svůj výklad k zdravotním prohlídkám řidičů motorových vozíků, které podávalo v doba platnosti směrnice č. 8/1986 Ú.v. V souvislosti s technickým vývojem v dané oblasti, s rozdílností motorových vozíků a na základě jeho jednání s pracovníky Ministerstva dopravy, Ministerstvo zdravotnictví v současné době upřednostňuje před administrativní úpravou individuální hodnocení zdravotní náročnosti pro řízení jednotlivých typů motorových vozíků v konkrétních podmínkách. Pokud motorové vozíky podle technických parametrů, typového označení nebo způsobu použití jsou motorovými vozidly ve smyslu zákona č. 361/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů, je třeba zdravotní způsobilost řidičů těchto vozíků posuzovat v rámci citovaného zákona. Zdravotní způsobilost řidičů motorových vozíků, které nejsou podle zákona č. 361/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů, motorovými vozidly, je třeba posuzovat podle **směrnice č. 49/1967 Věstníku MZd.**, o posuzování zdravotní způsobilosti k práci, ve znění pozdějších předpisů. V souvislosti s tím, že ani podle uvedené směrnice nejsou pro řízení motorových vozíků předepsány periodické/pravidelné preventivní prohlídky, podléhá jejich posuzování řadovým prohlídkám podle § 15 citované směrnice.

• K pracovnímu režimu řidičů

V rámci tohoto příspěvku není možno podat stručnou informaci tak, aby ji mohli použít všichni řidiči. Je příliš mnoho typů jízd, od kterých závisí (z hlediska bezpečnosti práce) pracovní režim řidičů. Podstatou celého režimu je – určitou povolenou dobu řídit a v rámci této doby (nebo na jejím závěru) čerpat buď dělené nebo ucelené bezpečnostní přestávky; dále pak mít dobu jízdy v rámci 24 hodin časově omezenou (stejně tak nutno dodržovat týdenní a čtrnáctidenní limit řízení a dostatečný odpočinek před vlastním řízením) – záleží ale na tom, zda se jedná o pracovní režim při rovnoměrně nebo nerovnoměrně rozvržené pracovní době; je důležité, zda řidič jede ve státě EU, nebo státem, který přistoupil nebo nepřistoupil k mezinárodní Dohodě AETR. Některé předpisy upravují limit dobu řízení, některé délku pracovní směny (a to jsou v mnoha případech časy hodně odlišné) – stručně řečeno - zaměstnavatelé, resp. jejich řidiči, se musí v problematice zorientovat a řídit se těmi předpisy, který se na ně vztahuje.

Abychom zbytečně nedávali prostor k omylům a špatnému zařazení pracovního režimu pod nějaký předpis, uvádíme pouze přehled předpisů tuto problematiku upravujících s velice stručným komentářem:

- ✓ **zákoník práce,**
- ✓ **zákon č. 111/1994 Sb.,** o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů,
- ✓ **vyhláška č. 478/2000 Sb.,** ve znění vyhlášky č. 55/2003 Sb.,
- ✓ **zákon č. 475/2001 Sb.,** o pracovní době a době odpočinku zaměstnanců s nerovnoměrně rozvrženou pracovní dobou v dopravě
- ✓ **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,
- ✓ Evropská dohoda o práci osádek v mezinárodní silniční dopravě (**AETR**),
- ✓ **nařízení Rady (EHS) č. 3820/85** o harmonizaci určitých sociálních právních předpisů v silniční dopravě.

Zákoník práce stanoví požadavky na pracovní dobu a dobu odpočinku v obecné rovině; v části BOZP (tedy v Hlavě páté) v § 134e odst. 1 písm. a) stanoví, že nelze-li práce jednotvárné a jednostranně zatěžující organizmus vyloučit, musí být přerušovány bezpečnostními přestávkami, které jsou **!!!!pozor!!!! výkonem práce.** Doba výkonu této činnosti musí být v rámci pracovní doby časově omezena, a musí být vedena evidence jak o době výkonu činnosti, tak o době bezpečnostních přestávek. **Zákon o silniční dopravě** se ve svém § 3 odvolává se na mezinárodní Dohodu AETR [po našem vstupu do EU by mělo být a připravuje se odvolávání se přímo použitelné předpisy Evropských společenství, tj. zejména na NR č. 3820/85]; prováděcí vyhláška **č. 478/2000 Sb.,** v platném znění [obdobně jako AETR a NR č. 3280/85] pro určité, přesně vyjmenované typy doprav,

stanoví režim odlišný např. delší denní dobu řízení, odlišnou úpravu pro městskou autobusovou dopravu apod.

Zákon č. 475/2001 Sb. odchýlně od některých ustanovení zákoníku práce upravuje pracovní dobu zaměstnanců v dopravě, jejichž pracovní doba je rozvržena nerovnoměrně a jejichž zaměstnavatelem je dopravce (vztahuje se na členy osádky nákladního automobilu nebo autobusu), správce pozemních komunikací nebo provozovatel dopravní infrastruktury; dále např. stanoví pracovní režim pro posádky letadel, zaměstnance zajišťující provoz letišť členy, posádky plavidel a zaměstnance obsluhující plavidla v přístavu.

Nařízení vlády č. 168/2002 Sb. upravuje pracovní režim pro řidiče, na které se nevztahují ustanovení zákona č. 111/1994 Sb., ve znění pozdějších předpisů, a zákona č. 475/2001 Sb. (obecně řečeno se jedná zejména o řidiče referentsky řízených vozidel a řidiče, kteří na pracovních cestách užívají vlastní vozidla).!!!! **Opět pozor !!!!!** , tento předpis stanoví délku bezpečnostní přestávky 30 minut; dělené 2 x 15 minut.

Při mezinárodní dopravě ve státech, které k dohodě přistoupily a nejsou členy EÚ, stanoví pracovní režim řidičů **Dohoda AETR**. Zde je maximální denní doba řízení stanovena na 9 hodin, dvakrát týdně může být prodloužena na 10 hodin. Je zde stanovena týdenní doba řízení v délce 56 hodin, 14 - ti denní pak 90 hodin. Maximální přípustná doba řízení je podle poslední úpravy stanovena na 4,5 hodiny, po této době následuje bezpečnostní přestávka v délce 45 minut (nebyla-li aplikována dělená bezpečnostní přestávka při nejkratší započitatelné době 15 minut). Dále je tímto předpisem stanovena minimální denní doba odpočinku před vlastním řízením, a to v případech jednoho nebo dvou řidičů, a dále týdenní doba odpočinku. Pro jízdy ve státech EU jsou závazné požadavky **Nařízení Rady č. 3820/85**. Ve skutečnosti však k žádné podstatné změně nedošlo – Česká republika se již v minulosti řídila čl. 6 – 11 Dohody AERT, které jsou prakticky obsahově shodné s citovaným nařízením.

• K bezpečnosti a ochraně zdraví

Po zrušení vyhlášky č. 213/1991 Sb. upravuje problematiku bezpečnosti práce a technických zařízení (a to nejen pro silniční dopravu, ale i vodní, leteckou a drážní), **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.

Nařízení vlády v § 3 zdůrazňuje, že zaměstnavatel při provozování dopravy organizuje práci svých zaměstnanců v souladu s tímto nařízením, ze zvláštními předpisy (dopravními), s návody výrobce pro provoz a používání dopravních prostředků a místním provozním bezpečnostním předpisem, ve kterém by měly být stanoveny bezpečnostní požadavky pro provádění jednotlivých pracovních operací s ohledem na zvláštnosti pracoviště a pracovní prostředí, na možné ohrožení zaměstnanců povětrnostní situací a na pravidla dorozumívání. **Poznámka:** - OIP podávají jednotný výklad k této problematice - tento MPBP by měl být vypracovaný každým zaměstnavatelem, kde je možno se setkat s provozem vozidel – vždy se najde problémový okruh, který je vhodné mít tímto předpisem upraven; rozsah je pak dán počtem a složitostí těch problémových okruhů.

V Příloze č. 1 (týká se dopravy silniční) je např. stanoveno:

Zaměstnavatel zajistí, aby:

- ✓ byly určeny prostory pro bezpečné nakládání a vykládání přepravovaného nákladu a aby byl určen zaměstnanec, který bude tuto činnost řídit a koordinovat,
- ✓ byly vydány organizační pokyny pro vykládku a nakládku zvláště těžkých a rozměrných nákladů, aby byl pro tato činnosti zajištěn dostatečným počtem zaměstnanců a před zahájením prací určen způsob jejich dorozumívání,
- ✓ řidič neodstavoval dopravní prostředek na nevhodném místě z hlediska bezpečnosti práce, zejména v ochranném pásmu inženýrských sítí (zákon č. 458/2000 Sb., o podmínkách podnikání a o výkonu státní správy v energetických odvětvích a o změně některých zákonů /energetický zákon/, ve znění pozdějších předpisů),
- ✓ pracoviště mimo pozemní komunikace bylo v případě potřeby vyznačeno výstražnými tabulkami, dopravními značkami, případně nahrnutím zeminy tam, kde hrozí nebezpečí zřícení

nebo zasypaní dopravního prostředku, a za snížené viditelnosti byla nebezpečná místa v terénu opatřena světla, odrazkami a odrazovými deskami,

- ✓ v případě, že to vyžadují okolnosti, byl zaměstnanec při pohybu na pracovišti mimo pozemní komunikace seznámen s místními provozními podmínkami,
- ✓ řidič nevjížděl na místa, kde povrch terénu není dostatečně pevný, široký a sjízdný,
- ✓ zaměstnanci používali při výstupu na ložnou plochu dopravního prostředku, při sestupu z ní a při plachtování žebřík nebo jiné vhodné zařízení (požadavky pro žebříky a pro případnou práci z nich prováděnou jsou v současné době upraveny v **nařízení vlády č. 362/2005 Sb.**, o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky a do volné hloubky),
- ✓ v případě, že to vyžadují okolnosti, zejména nedostatečný rozhled nebo terén mimo pozemní komunikace, řidič zabezpečil bezpečné otáčení nebo couvání za pomoci dalšího zaměstnance,
- ✓ řidič prováděl kontrolu spojení a kontrolu zajištění závěsného zařízení dopravního prostředku při připojování dopravního prostředku a po odpojení prováděl kontrolu odpojení a zajišťoval rozpojené dopravní prostředky proti samovolnému pohybu,
- ✓ jeho zaměstnanec používal při vstupu na pozemní komunikace (při odstraňování poruch, ke kterým došlo během jízdy) výstražné vesty vyhovující požadavkům **ČSN EN 471 (83 2820)** Výstražné oděvy s vysokou viditelností pro profesionální použití. Metody zkoušení a požadavky 6.04 !!!! **pozor !!!** nová norma.

• K problematice opravárenství

V nařízení vlády č. 101/2005 Sb., o podrobnějších požadavcích na pracoviště a pracovní prostředí, v příloze je upravena problematika bezpečného zajištění pracoviště pro výrobu, opravy a údržbu dopravních prostředků, v příloze bodu 7 jsou konkrétně stanoveny požadavky na zajištění pohodlné a bezpečné pracovní polohy opravářů:

- ✓ Pracoviště, kde se pracuje na spodcích dopravních prostředků, musí být vybaveno bezpečnými zdvihacími zařízeními, zvedacími plošinami, rampami nebo pracovními jámami, které odpovídají normovým hodnotám (**ČSN 73 6059**) a které umožní zaměstnancům vykonávat činnosti ve vhodné pracovní poloze. V prostředí s nebezpečím výbuchu postupuje zaměstnavatel podle zvláštních právních předpisů (tj. podle **nařízení vlády č. 406/2004 Sb.**, o bližších požadavcích na zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v prostředí s nebezpečím výbuchu – konkrétně § 4 odst. 2 písm. b) ukládá, aby prostory s nebezpečím výbuchu byly vhodnými technickými prostředky náležitě monitorovány – obdoba požadavku zrušené vyhlášky č. 213/1991 Sb. o umístění indikátorů, které zajistí optickou a akustickou signalizaci výskytu plynu).
- ✓ Rampa musí být v případě potřeby vybavena vodícími lištami zabraňující bočnímu sjetí dopravního prostředku. Na konci neprůjezdné rampy musí být instalovány zářezky.
- ✓ Hloubka pracovní jámy musí umožnit práci ve vhodné pracovní poloze, její stěny a podlaha musí být omyvatelné. Podlaha musí být v případě potřeby vybavena záchytnou jímkou a elektrické zařízení v jámě musí být v souladu s požadavky zvláštních právních předpisů. Pracovní jáma musí být vybavena nejméně jednou elektrickou zásuvkou a dostatečným počtem svítidel a výklenky umístěnými v dostatečné výšce ve stěnách umožňujícími odkládání pracovních prostředků a pomůcek.
- ✓ V bezprostředním okolí pracovní jámy musí být na podlaze vyznačen ochranný manipulační prostor, který musí být vhodným způsobem zajištěn tak, aby do něho mimo přistavovaných dopravních prostředků a zaměstnanců, kteří dopravní prostředek přistavují nebo vykonávají jeho údržbu, případně opravy, nesměly vjíždět jiné dopravní prostředky, ani vstupovat jiné osoby.
- ✓ V bezprostřední blízkosti pracovní jámy musí být umístěny značky upozorňující na nebezpečí pádu a značky s vyznačením v ní zakázaných činností.
- ✓ Trvale nepoužívaná pracovní jáma nebo její nepoužívaná část se musí zabezpečit podle bodu 5.9 (tj. překryt poklopy nebo kryty, které jsou zajištěny proti posunu případně samovolnému uvolnění, jejich nosnost musí odpovídat provoznímu zatížení).

- ✓ Přes pracovní jámu pro více než dva dopravní prostředky musí být za každým druhým přistaveným dopravním prostředkem umístěny můstky pro bezpečný přechod.

Je též nutno připomenout požadavky **nařízení vlády č. 11/2002 Sb.**, kterým se stanoví vzhled a umístění bezpečnostních značek a signálů, ve znění NV č. 405/2004 Sb., které nabylo účinnosti dnem 1.ledna 2003 a uplatnění jehož ustanovení budou zejména aktuální pro označení komunikací v prostorách zaměstnavatelů.

*

V poslední části příspěvku se věnujeme (pro někoho možná překvapivě), problematice, která se v minulosti systém Českého úřadu bezpečnosti práce vyhýbal a tazatelům např. k problematice odměňování řidičů odpovídal – nás zajímají pouze bezpečnostní otázky, nikoli mzdy – toto není naše kompetence. Jak jste se dozvěděli z řady příspěvků publikovaných v našem časopise po polovině loňského roku – od 1.7.2005 začal platit **zákon č. 251/2005 Sb.**, o inspekci práce, který pod kontrolu oblastních inspektorátů práce (bývalých IBP doplněných o odborníky z úřadů práce) doplnil mj. kontrolu práv nebo povinností v pracovněprávních vztazích včetně právních předpisů o odměňování zaměstnanců, náhradě mzdy nebo platu a náhrady výdejmů zaměstnanců, včetně cestovních náhrad.

Kontroly OIP se tedy rozšířily o kontrolu dalších předpisů, a to zejména:

- ✓ **zákoníku práce** i v jiných oblastech, než pouhá Hlava pátá – např. problematika rovného zacházení, náležitosti pracovních smluv resp. výpovědí včetně vystavení zápočtového listu, odstupného, mzdy, platu, odměně dovolené apod. (**poznámka:** pracovní dobu IBP v minulosti též kontrolovaly, nebyla to tedy jen záležitost úřadů práce),
- ✓ **zákona č. 435/2004 Sb.**, o zaměstnanosti, ve znění pozdějších předpisů,
- ✓ **zákona č. 1/1992 Sb.**, o mzdě, odměně za pracovní pohotovost a o průměrném výdělku, ve znění pozdějších předpisů
- ✓ **nařízení vlády č. 333/1993 Sb.**, o stanovení minimálních mzdových tarifů a mzdového zvýhodnění za práci ve ztíženém a zdraví škodlivém pracovním prostředí a za práci v noci
- ✓ **nařízení vlády č. 303/1995 Sb.**, o minimální mzdě, ve znění pozdějších předpisů
- ✓ **zákona č. 143/1992 Sb.**, o platu a odměně za pracovní pohotovost v rozpočtových a některých dalších organizacích a orgánech, ve znění pozdějších předpisů,
- ✓ **zákona č. 245/2000 Sb.**, o státních svátcích, o ostatních svátcích, o významných dnech a o dnech pracovního klidu, ve znění pozdějších předpisů .

Nebuďte proto překvapeni, budou-li inspektoři inspekce práce při kontrole pro ověření aplikace výše uvedených předpisů požadovat např.:

- vnitřní podpisový řád,
- organizační řád,
- pracovní řád,
- kolektivní smlouvu,
- vnitřní mzdové předpisy,
- jmenný seznam zaměstnanců (hlavní poměr, vedlejší pracovní poměry, dohody konané mimo pracovní poměr),
- pracovní smlouvy včetně dodatků, jmenovací dekrety,
- pracovní náplně,
- mzdové listy,
- doklady o vyplácení mzdy,
- doklady o ukončení pracovního poměru,
- evidenci pracovní doby, práce přesčas, pracovní pohotovosti a noční práce (u řidičů např. záznamové listy /tachokotouče/, knihy jízd),
- cestovní příkazy a vyúčtování pracovních cest a další.

OIP nově řeší nejen podněty z oblasti pracovněprávních vztahů, ale např. u dopravců již koncem roku 2004 zařadily systematické a preventivní kontroly pracovních režimů řidičů doplněné o otázky

jejich správného kvalifikačního zařazení a odměňování. Obdobná, o některé oblasti rozšířená, kontrola bude probíhat ve všech regionech v průběhu celého letošního roku.

• **K problematice mzdy a zařazování řidičů do tarifních stupňů**

Zaměstnanci přísluší za vykonanou práci mzda, přičemž mzdou se rozumí peněžitá plnění nebo plnění peněžité hodnoty (naturální mzda) poskytovaná zaměstnavatelem zaměstnanci za práci, a to podle její složitosti, odpovědnosti a namáhavosti, podle obtížnosti pracovních podmínek, pracovní výkonnosti a dosahovaných pracovních výsledků. Za mzdu se nepovažují další plnění poskytovaná v souvislosti se zaměstnáním, zejména náhrady mzdy, odstupné, cestovní náhrady, výnosy z kapitálových podílů (akcií) nebo dluhopisů a odměna za pracovní pohotovost. Mzda se sjednává především v pracovní smlouvě, resp. v platovém výměru nebo v kolektivní smlouvě.

Mzda přísluší nejméně ve výši a za podmínek stanovených **zákonem č.1/1992 Sb.**, ve znění pozdějších předpisů, a zákoníkem práce.

Pracovní smlouva, v níž je sjednána nižší mzda, než náleží podle kolektivní smlouvy nebo podle zákona č. 1/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů, nebo zákoníku práce, je v této části neplatná.

§ 14 odst. 2 zákona č. 1/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů, stanoví v případě, kdy není uzavřena kolektivní smlouva nebo mzda není v kolektivní smlouvě sjednána, že mzda nesmí být nižší než příslušný minimální mzdový tarif (do mzdy se pro tyto účely nezahrnuje mzda za práci přesčas, příplatek za práci ve svátek a příplatek za práci ve ztíženém a zdraví škodlivém pracovním prostředí a za práci v noci podle tohoto zákona). Minimální mzdové tarify odstupňované podle složitosti, odpovědnosti a namáhavosti práce a vyjádřené tarifními stupni, popřípadě podmínky pro určení minimálních mzdových tarifů a jejich výše, stanovila vláda svým nařízením **č. 333/1993 Sb.**, ve znění pozdějších předpisů.

Jen pro ilustraci - minimální mzdový tarif v 1. tarifním stupni činí 42,50 Kč/hod. nebo 7 185 Kč/měsíc při stanovené týdenní pracovní době 40 hodin (sem by ale nikdy neměli být řidiči zařazeni). Mohli by začínat 2. tarifním stupněm (řízení a běžná údržba akumulátorových vozíků s provozem mimo veřejné komunikace včetně manipulace s náklady); 3. stupněm (řízení silničních motorových vozidel s celkovou hmotností do 3,5 t) nebo 4. stupněm (řízení silničních motorových vozidel o celkové hmotnosti od 3,5 t do 12 tun a řízení a údržba kolových traktorů); do 5. tarifního stupně by měl být zařazen zaměstnanec provádějící střední a generální opravy automobilů včetně seřízení chodu motoru, opravy a seřízení vzduchových, hydraulických a elektrických systémů a do 6. tarifního stupně je zařazeno řízení, obsluha a seřizování samojízdných strojů a zařízení a kombinovaných sklízečů pro sklizeň píce, slámy, technických plodin, okopanin, zeleniny apod. (zde je již minimální mzdový tarif 9 420 Kč/měsíc).

Dále se poskytují (vyskytují-li se) příplatky za práci ve ztíženém a zdraví škodlivém prostředí – nejméně **6 Kč za hodinu** práce v tomto prostředí – viz Příloha č. 2 nařízení vlády č. 333/1993 Sb., ve znění pozdějších předpisů; obdobně činí **6 Kč příplatek za hodinu práce v noci**.

Za dobu práce přesčas přísluší zaměstnanci mzda, na kterou mu vznikl za tuto dobu nárok, (dále jen "dosažená mzda") a příplatek nejméně **ve výši 25 %** průměrného výdělku, pokud se zaměstnavatel se zaměstnancem nedohodli na poskytnutí náhradního volna v rozsahu práce konané přesčas místo příplatku. Neposkytne-li zaměstnavatel zaměstnanci náhradní volno do konce třetího kalendářního měsíce po výkonu práce přesčas nebo v jinak dohodnuté době, přísluší zaměstnanci k dosažené mzdě příplatek výše uvedený. Pokud byla mzda sjednána v kolektivní nebo v pracovní smlouvě již s přihlédnutím k případné práci přesčas, příplatek ani náhradní volno podle výše uvedeného nepřislouší. V kolektivní nebo v pracovní smlouvě lze sjednat mzdu již s přihlédnutím k případné práci přesčas, je-li současně sjednán v rámci stanoveného limitu práce přesčas nejvyšší rozsah práce přesčas, kterou může zaměstnavatel zaměstnanci nařídit.

Není-li odměna za pracovní pohotovost sjednána v kolektivní nebo pracovní smlouvě, přísluší zaměstnanci za hodinu pracovní pohotovosti tato odměna nejméně ve výši **20 %** průměrného hodinového výdělku při pracovní pohotovosti na pracovišti nebo **10 %** průměrného hodinového výdělku při pracovní pohotovosti mimo pracoviště.

Za dobu práce ve svátek (viz. zákon č. 245/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů) přísluší zaměstnanci dosažená mzda a náhradní volno v rozsahu práce konané ve svátek, které mu bude poskytnuto nejpozději do konce třetího kalendářního měsíce následujícího po výkonu práce ve svátek nebo v jinak dohodnuté době. Za dobu čerpání náhradního volna přísluší zaměstnanci náhrada mzdy ve výši průměrného výdělku. Zaměstnavatel se může se zaměstnancem dohodnout na poskytnutí příplatku k dosažené mzdě nejméně ve výši průměrného výdělku místo náhradního volna. Zaměstnanci, který nepracoval proto, že svátek připadl na jeho obvyklý pracovní den, přísluší náhrada mzdy ve výši průměrného výdělku nebo jeho části za mzdu nebo část mzdy, která mu ušla v důsledku svátku.

• K problematice náhrad za použití vlastního vozidla na pracovní cestě a obecně k proplácení cestovních náhrad

Jako jednu z příjemných skutečností pro řidiče je možno doplnit problematiku cestovních náhrad v souvislosti s použitím vlastního vozidla na pracovní cestě.

Problematika upravena § 7 **zákona č. 119/1992 Sb.**, o cestovních náhradách, ve znění pozdějších předpisů. Dohodne-li se zaměstnanec se zaměstnavatelem, že při pracovní cestě použije silniční motorové vozidlo, s výjimkou vozidla zaměstnavatele, přísluší mu za každý 1 km jízdy sazba základní náhrady a náhrada za spotřebované pohonné hmoty.

Sazba základní náhrady za 1 km jízdy činí (viz **vyhláška č. 647/2004 Sb.**, kterou se pro účely poskytování cestovních náhrad stanoví výše sazeb stravného, výše sazeb základních náhrad za používání silničních motorových vozidel a výše průměrných cen pohonných hmot)

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

při použití přívěsu k silničnímu motorovému vozidlu se sazba základní náhrady za 1 km jízdy zvýší až o 15 %.

Sazba základní náhrady u nákladních automobilů a autobusů se dohodne mezi zaměstnancem a zaměstnavatelem.

Náhrada za spotřebované pohonné hmoty přísluší zaměstnanci ve výši vypočtené z ceny pohonné hmoty a spotřeby pohonné hmoty vozidla. Při výpočtu výše náhrady za spotřebované pohonné hmoty se vychází z ceny pohonné hmoty prokázané zaměstnancem. Neprokáže-li zaměstnanec cenu pohonné hmoty, vypočte se výše náhrady z průměrné ceny pohonné hmoty stanovené vyhláškou Ministerstva práce a sociálních věcí. Tato vyhláška stanoví průměrnou cenu pohonné hmoty, která odpovídá údajům Českého statistického úřadu.

Podle již citované vyhlášky č. 647/2004 Sb. jsou stanoveny následné průměrné ceny pohonných hmot :

27,10 Kč u benzínu automobilového 91 O Speciál,
27,50 Kč u benzínu automobilového 91 O Normál,
27,40 Kč u benzínu automobilového 95 O Super,
31,00 Kč u benzínu automobilového 98 O Super plus,
26,60 Kč u motorové nafty.

Spotřeba pohonné hmoty silničního motorového vozidla se vypočte aritmetickým průměrem z údajů uvedených v technickém průkazu. Pokud technický průkaz vozidla tyto údaje neobsahuje, přísluší zaměstnanci náhrada výdajů za pohonné hmoty, jen pokud spotřebu pohonné hmoty prokáže technickým průkazem vozidla shodného typu se shodným objemem válců.

Zaměstnavatel může se zaměstnancem sjednat též poskytování náhrady za použití silničního motorového vozidla ve výši odpovídající ceně jízdenky hromadného dopravního prostředku dálkové přepravy.

Náhrady při pracovních cestách Stravné

Za každý kalendářní den pracovní cesty přísluší zaměstnanci stravné, které činí

- a) 58 Kč až 69 Kč, trvá-li pracovní cesta 5 až 12 hodin,
- b) 88 Kč až 106 Kč, trvá-li pracovní cesta déle než 12 hodin, nejvýše však 18 hodin,
- c) 138 Kč až 165 Kč, trvá-li pracovní cesta déle než 18 hodin.

Výši stravného určuje zaměstnavatel zaměstnanci před vysláním na pracovní cestu v rámci rozpětí stanoveném výše. Tuto výši může zaměstnavatel též sjednat v kolektivní smlouvě nebo stanovit ve vnitřním předpisu, případně sjednat v pracovní smlouvě. Zaměstnanci přísluší stravné nejméně ve výši dolní hranice stanovené sazby stravného podle délky trvání pracovní cesty.

Znemožní-li zaměstnavatel vysláním na pracovní cestu, která trvá méně než 5 hodin, zaměstnanci stravovat se obvyklým způsobem, může mu poskytnout stravné až do výše 58 Kč.

Pro zaměstnance, u nichž častá změna pracoviště vyplývá ze zvláštní povahy povolání, lze sjednat v kolektivní smlouvě odchýlně od tohoto zákona podmínky pro poskytování stravného, popřípadě nižší denní sazby stravného při pracovní cestě.

Zabezpečí-li zaměstnavatel zaměstnanci na pracovní cestě plně bezplatné stravování, stravné neposkytuje; zabezpečí-li bezplatné stravování částečně, stravné úměrně krátí, a to nejméně o 20 % a nejvýše o 40 % z určené výše stravného za každé bezplatně poskytnuté jídlo, které má charakter snídaně, oběda nebo večeře. Tuto míru krácení stravného oznámí zaměstnavatel zaměstnanci před vysláním na pracovní cestu, a pokud tak neučiní, stravné se nekrátí. Míru krácení stravného může zaměstnavatel též sjednat v kolektivní smlouvě nebo stanovit ve vnitřním předpisu, případně sjednat v pracovní smlouvě.

Pro rok 2005 platila **vyhláška č. 647/2004 Sb.**, v roce 2006 je nutno se řídit vyhláškou **č. 496/2005 Sb.**

Při zahraniční pracovní cestě přísluší zaměstnanci stravné v cizí měně. Výši stravného v cizí měně určí zaměstnavatel ze základní sazby stravného stanovené pro stát, ve kterém zaměstnanec stráví v kalendářním dni nejvíce času. Výši základních sazeb stravného v cizí měně pro jednotlivé státy stanoví Ministerstvo financí vyhláškou vždy s účinností od počátku kalendářního roku (pro rok 2005 platila **vyhláška č. 613/2004 Sb.**, o základních sazbách stravného v cizí měně pro rok 2005, pro rok 2006 platí vyhláška **č.473/2005 Sb.**).

Kapesné

Zaměstnavatel může zaměstnancům při zahraniční pracovní cestě poskytovat vedle stravného kapesné v cizí měně do výše 40 % stravného určeného podle zásad uvedených výše.

Tento materiál byl převzat z časopisu **BEZPEČNOST A HYGIENA PRÁCE**,
č. 1/2006 díky laskavému svolení autorky Ing. Miroslavy ŠMÍDOVÉ,
které touto cestou ještě jednou děkujeme.