

# **P**rofesní **S**polečenství **A**utoškol



# PROFESNÍ SPOLEČENSTVÍ AUTOŠKOL pro AUTOŠKOLY

24



# PROFESNÍ SPOLEČENSTVÍ AUTOŠKOL ČR



TISKOVÁ ZPRÁVA

## **Neplatiči povinného ručení platí škodné události z vlastní kapsy**

***Téměř 261 mil. Kč se od neplatičů povinného ručení vybralo za první dva roky od účinnosti novely zákona č. 168/1999 Sb., na sankčních příspěvcích nepojištěných do garančního fondu České kanceláře pojistitelů (ČKP).***

*Praha, 12. dubna 2011 – Díky úspěšnosti uplatňování sankcí je od letošního roku garanční fond ČKP již zcela financován vlastníky nepojištěných vozidel. Z garančního fondu jsou vypláceny škody poškozeným, kteří utrpěli škodu v souvislosti s dopravní nehodou, kterou způsobilo vozidlo bez povinného ručení. Před novelou se do garančního fondu od viníků nepojištěných škod dařilo vrátet jen přibližně 30 % finančních prostředků vyplacených poškozeným, zbytek dopláceli prostřednictvím svých pojišťoven poctiví plátcí povinného ručení. Nyní je garanční fond financován jednak z peněz inkasovaných od nepojištěných viníků škod a zároveň z inkasa sankčního příspěvku nepojištěných do garančního fondu.*

„Po dvou letech od účinnosti novely se nám podařilo dosáhnout stavu, kdy je garanční fond zcela financován z příspěvků od nepojištěných a vymožených postížitých pohledávek od viníků nepojištěných škod. Podařilo se nám narovnat nespravedlivý a nelogický systém. Poctiví „platiči“ povinného ručení tak přestávají doplácet na ty nepoctivé,“ doplňuje Jakub Hradec, výkonný ředitel České kanceláře pojistitelů.

Celkově od 1. ledna 2009 ČKP rozeslala přibližně 322 tisíc výzev k zaplacení příspěvku nepojištěných a do garančního fondu inkasovala 261 milionů korun. V roce 2010 ČKP zvýšila intenzitu boje s neplatiči a jen za tento rok rozeslala 189 522 výzev k zaplacení sankčního příspěvku nepojištěných do garančního fondu ČKP a od neplatičů inkasovala 195 533 008 korun. „Meziročně se nám podařilo navýšit jak počet odeslaných výzev, kterých jsme poslali o 56 tisíc více, tak výši inkasovaných příspěvků - vybrali jsme o 130 milionů korun více,“ srovnává Jakub Hradec, výkonný ředitel Česká kanceláře pojistitelů.

### **Nepojištěných škod je výrazně méně**

Úspěšnost strategie zvolené vůči neplatičům potvrzuje i příznivý vývoj škodných událostí způsobených nepojištěnými vozidly. Zatímco v roce 2008 dosáhly tyto škody celkové výše 355 mil. Kč, v roce 2010 jejich výše klesla na 211 mil. Kč. Celkový počet nepojištěných škod oproti roku 2008 poklesl ze 4 871 na 3 639 nepojištěných škod v roce 2010.

**PŘIPOMÍNÁME ČLENŮM PSA ČR, ŽE**

**30. DUBEN**

**je termín, kdy je třeba mít uhrazen členský příspěvek na rok 2011.**

**ČÍSLO ÚČTU: 168 082 062/0600, ČÁSTKA 2 000 Kč.**

### **Nepojištěným dominují zejména mladí lidé s osobními automobily s menší kubaturou**

Provinilci, kteří vlastní vozidlo bez povinného ručení, mají nejčastěji automobily do 1 850 ccm (58 % případů), nad 1 850 je jich 25 %. Nejrizikovější skupinou, která způsobuje nepojištěné škody, jsou muži (89 %) ve věku od 20 do 30 let.

Nemít povinné ručení se skutečně nevyplácí, jak dokládá příběh z praxe: Řidič s vozidlem Opel předčasně odbočil, čímž došlo ke střetu s vozidlem Ferrari. Obě vozidla byla odražena na dům, na místě nehody zůstali lehce zranění. Viník a zároveň neplatič povinného ručení způsobil vysokou škodu ve výši přes 2,5 mil. Kč. Navíc měl na vozidle falešnou SPZ.

### **Roste počet dlužníků, kteří skončili u soudu**

V loňském roce (od 1. července 2010) podala ČKP první soudní žaloby na adresáty výzvy k úhradě příspěvku nepojištěných do garančního fondu. Pokud jej nezaplatí dobrovolně, je korektní, že je na nich tento nárok důsledně uplatňován, v konečném důsledku i včetně soudní žaloby či exekuce. K 31. březnu 2011 již bylo podáno necelých 13,5 tisíc žalob, z nichž v 77 % byly vydány platební rozkazy. Průměrná výše žalované částky včetně soudních nákladů je cca 11 tisíc korun.

„Tím, že nepojištění včas nereagují na výzvu od ČKP a nedají si své záležitosti do pořádku, jim zbytečně narůstají náklady. Průměrná výše příspěvku do garančního fondu u žalovaných případů činila 2 560 korun. Kdyby však byli zodpovědní a plnili to, co jim zákon ukládá, tak by za nárokané období za základní pojištění v průměru zaplatili 755 korun,“ doplňuje Jakub Hradec.

### **Být nepojištěný se nevyplácí**

Někteří řidiči se snaží povinnému ručení uniknout. Mylně se ale domnívají, že se jim tak podaří ušetřit. Za každý den, kdy vozidlo nebylo pojištěno, na nich Česká kancelář pojistitelů uplatňuje sankční příspěvek nepojištěných do garančního fondu – u osobních vozidel 50 Kč nebo 70 Kč dle objemu vozidla. Tato sazba je vždy výrazně vyšší, než kolik by motorista zaplatil na povinném ručení za stejné období. Z garančního fondu jsou pak hrazeny škodní události způsobené viníky nehod, kteří neměli uzavřené povinné ručení. I tyto částky pak ČKP na pachatelích těchto nehod důsledně vymáhá.

### **Česká kancelář pojistitelů**

Česká kancelář pojistitelů je profesní organizací pojišťoven, které mají oprávnění na území České republiky poskytovat pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla (tzv. povinného ručení). K jejímu vzniku došlo v roce 1999, kdy vešel v platnost zákon č. 168/1999 Sb. Česká kancelář pojistitelů spravuje garanční fond, do kterého jsou všechny členské pojišťovny povinny přispívat, a který slouží k úhradě škody způsobené vozidly bez povinného ručení. ČKP následně dlužné částky po majiteli tohoto vozidla vymáhá.

Více informací naleznete na [www.bezpojistenici.cz](http://www.bezpojistenici.cz) a [www.ckp.cz](http://www.ckp.cz)

# **Dočkali jsme se novelizace Vyhlášky č. 277/2004 Sb. o zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel, poslední novelizace je vyhláškou č. 72/2011 Sb. s účinností k 15. dubnu 2011**

Úplné znění vyhlášky najdete na našich stránkách.

Ministerstvo zdravotnictví po několika letech novelizovalo vyhlášku i výsledné potvrzení zdravotního potvrzení zdravotního stavu řidičů. A zavádí několik změn.

Jedna z novinek je rozdělení řidičů do dvou skupin.

– skupiny 1

žadatelé a držitelé řidičských oprávnění skupiny A, B a B+E a AM a podskupiny A1 a B1 (§81 zákona č. 361/2000 Sb.)

– skupiny 2

a) řidiči, kteří řídí motorové vozidlo v pracovněprávním vztahu, a u nichž je řízení motorového vozidla druhem práce sjednaným v pracovní smlouvě,

b) řidiči vozidla, kteří při plnění úkolů souvisejících s výkonem zvláštních povinností užívají zvláštního výstražného světla modré barvy, popřípadě doplněného o zvláštní zvukové výstražné znamení,

c) řidiči, u kterých je řízení motorového vozidla předmětem samostatné výdělečné činnosti prováděné podle zvláštního právního předpisu,

d) žadatelé a držitelé osvědčení pro učitele řidičů pro výcvik v řízení motorových vozidel podle zvláštního právního předpisu, 3) nebo

e) žadatelé a držitelé řidičských oprávnění skupiny C, C+E, D, D+E a T a podskupiny C1, C1+E, D1 a D1+E (§81 zákona č. 361/2000 Sb.).

To podstatné je přechodné období této novelizace. Které se dá zjednodušeně popsat následovně. Pokud na zdravotním posudku bude datum 14. 4. 2011 nebo dřívější – bude na starším tiskopisu. A tedy pokud na zdravotním posudku bude datum 15. 4. 2011 nebo následující – musí být již na novém posudku.

Tak, že čistě teoreticky posudek vystavený 14. 4. 2011 bude platný u zkoušek i na začátku roku 2013, pokud započítáme platnost posudku 3 měsíce předem při podání žádosti a 18měsíční výuku a výcvik a následně žádost o zkoušku.

Bude celkem zajímavé sledovat, jak tato změna formulářů bude probíhat v praxi.

Tak například, také vyhláška nám na základě dopravní značky zakazuje na některých místech zastavení.

Pokud na tomto místě zastavíte, porušíte vyhlášku a dostanete pokutu i bod.

Pokud lékař nedodrží vyhlášku s novým vzorem potvrzení, hádejte, co se stane.... Nehledě na to, že si to potvrzení mnohdy musíte přinést s sebou, pokud ho budete chtít potvrdit.

## Lékařský posudek o zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel

(podle zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, a vyhlášky č. 277/2004., o zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel, ve znění pozdějších předpisů)

Název zdravotnického zařízení, jehož jménem se posudek vydává, identifikační číslo, bylo-li přiděleno, adresa sídla nebo místa podnikání

.....  
.....

Jméno, popřípadě jména, a příjmení posuzované osoby

.....

Datum narození ..... Průkaz totožnosti – číslo<sup>1)</sup> .....

Adresa místa trvalého pobytu posuzované osoby, popřípadě místo pobytu na území ČR, jde-li o cizince.....

.....

Druh lékařské prohlídky, které se podle zákona posuzovaná osoba podrobila .....

Posouzení podle skupiny 1<sup>2)</sup> – skupiny 2<sup>2)</sup> přílohy č. 3 vyhlášky

Dopravně psychologické vyšetření a vyšetření neurologické podle § 87a zákona bylo provedeno:

a) ano <sup>2)</sup>, a to v roce..... b) ne<sup>2)</sup>.

Posuzovaná osoba

a) je zdravotně způsobilá<sup>2)</sup> pro skupinu / podskupinu řidičského oprávnění .....

b) není zdravotně způsobilá<sup>2)</sup> pro skupinu / podskupinu řidičského oprávnění .....

c) je zdravotně způsobilá s podmínkou <sup>2),3)</sup> pro skupinu / podskupinu řidičského oprávnění .....

.....

Datum ukončení platnosti posudku<sup>4)</sup> .....

.....  
datum vydání posudku

.....  
jméno, popřípadě jména, příjmení, podpis lékaře  
otisk razítka zdravotnického zařízení

Poučení:

Proti tomuto posudku je možno do 15 dnů ode dne jeho prokazatelného obdržení podat návrh na jeho přezkoumání zdravotnickému zařízení, které posudek vydalo, a to prostřednictvím lékaře, který posudek vypracoval<sup>5)</sup>.

1) Občanský průkaz, u cizinců cestovní doklad; lze uvést i jiný doklad prokazující totožnost jeho držitele.

2) Nehodící se škrtněte.

3) Uvede se podmínka, která podmiňuje zdravotní způsobilost k řízení motorových vozidel (nezbytný zdravotnický prostředek, technická úprava motorového vozidla nebo jiné omezení, například podrobení se odbornému vyšetření podmiňujícím zdravotní způsobilost a tím i platnost posudku).

4) Vyplní se v případech stanovených v § 4 odst. 2 vyhlášky o zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel.

5) § 77 zákona č. 20/1966 Sb., o péči o zdraví

## Zpráva z jednání Hospodářského výboru PS PČR.

Dne 8.3.2011 jsem se spolu s panem Jiřím Bendou zúčastnil jednání Hospodářského výboru na téma „Zkušenosti se zavedením mýta v ČR a na Slovensku“.

Návrh programu byl zajímavý:

1. Úvodní slovo předsedy podvýboru pro dopravu (Ing. Petr Bendl)
2. Informace o satelitní technologii v porovnání s mikrovlnou technologií (Ing. Ivan Fencel, Sdružení inovace v dopravě)
3. Informace o mikrovlnné technologii v porovnání se satelitní technologií (Ing. Martin Hájek, Centrum dopravního výzkumu)
4. Informace o mýtném systému na Slovensku s možností aplikace do České republiky (p. Matěj Okali, p. Miroslav Bobošík, Sky Toll)
5. Informace o mýtném systému v ČR a možnostech dalšího rozvoje, porovnání výsledků fungování obou systémů v ČR i na Slovensku (p. Karel Feix, Kapsch Telematic Service)
6. Diskuse
8. Zhodnocení a závěr (Ing. Petr Bendl)

Na základě předloženého programu jsem očekával zajímavé informace a podmětnou diskuzi k celé problematice. Protože během přednášky došlo k přerušení dodávky elektrického proudu v sále, nastala mezi jednotlivými účastníky neformální diskuze, které jsem se účastnil a použil svých zkušeností s fungováním mýtného systému v SRN, A, SK a u nás.

Překvapilo mne, že někteří účastníci hovořili jako o hotové věci o placení mýta i na silnicích nižších tříd. Z jejich pohledu je jen otázkou času, kdy bude spuštěno. Musím také konstatovat, že jak pan Feix (Kapsch), tak pan Bobošík (Sky Toll) byli velmi dobře připraveni pro zdůraznění výhod při použití mikrovlnné nebo satelitní technologie pro výběr mýta na našich silnicích a dálnicích.

Některá zdůvodnění, jako např. materiál a práce českých rukou u mne vyvolávají úsměv, protože jsem pamětníkem dob, kdy materiál na mýtné brány dovážely kamiony z Rakouska a veškeré stavební a montážní práce prováděli pracovníci též z Rakouska. Stejný úsměv musí nutně vyvolat přání pana Bendla (bývalý hejtman Středočeského kraje), že si nedovede představit mýtné brány na silnicích nižších tříd ve Středočeském kraji, proto je pro satelit.

Druhý vysoký politický představitel, exministr Urban z ČSSD, ten neřikal vůbec nic. V tomto duchu by bylo možné pokračovat dále, ale je to zcela zbytečné.

Nyní několik faktů:

Rok 2004 – Evropská komise stanovila, že výběr mýtného bude jednotný.

Česká republika se zavázala, že v říjnu 2012 budou všechny systémy propojeny (jedna krabice pro celou Evropu i následné vyúčtování). Z mé zkušenosti: start mýta v Čechách, nákup krabice 60 Eur, Slovensko 100 Eur, Rakousko 5 Eur. K dnešnímu dni stále Celní správa, jakožto kontrolní orgán, nemá zpětnou vazbu na firmu Kapsch pro kontrolu platby mýta.

Výzkum ve Velké Británii, Švýcarsku a SRN proběhl a nebude se zavádět zpoplatňování vedlejší silniční sítě. Mýtné systémy, které byly předmětem semináře, realizují jednu z funkcí dopravní telematiky – a to elektronické poplatky. Tyto systémy lze optimalizovat buď na finanční výnos, nebo na plnění regulační funkce. Nelze je optimalizovat pro plnění obou funkcí současně, neboť tyto funkce jsou vzájemně v protikladu.

Veřejně dostupný poziční dokument „Strategie udržitelného financování silniční dopravy v ČR“ z léta loňského roku podrobně popisuje roli mýtného systému v ČR. Směrem k jeho rozšíření tento dokument uvádí následující doporučení:

***Zpracovat studii proveditelnosti rozšíření mýtného systému s regulační funkcí na silnice nižších tříd. Teprve na základě výsledku studie případně přistoupit k jeho realizaci a k další případné optimalizaci mýtných sazeb na dálnicích a rychlostních komunikacích.***

Skutečnost je taková, že odborná i široká veřejnost, zástupci zákonodárné a výkonné moci nemají v současné době k dispozici žádnou relevantní studii, která by jednoznačně analyticky hodnotila možné formy regulace dopravy na silnicích nižších tříd. Neexistují podklady, ze kterých by vyplývalo, že rozšíření mýtného systému a výkonového zpoplatnění je ekonomicky efektivní a společensky přijatelné v porovnání s jinými řešeními. Mezi ně patří např. aplikovat zákazové značky, časové, papírové nebo elektronické kupóny, nebo také nedělat vůbec nic.

Superstrategie MD ČR předpokládá rozšíření mýtného systému pro vozidla nad 3,5 tuny ve dvou paralelních variantách a) zpoplatnění cca 800 km silnic I. tříd b) zpoplatnění všech silnic I. třídy a vybraných silnic II. a III. třídy.

Tato strategie navrhuje start obou projektů v dubnu 2011. Harmonogram je velmi ambiciózní, předbíhá proces schvalování samotné superstrategie a neposkytuje prostor pro prokázání celospolečenské potřeby a ekonomické efektivnosti pro státní pokladnu.

CDV Brno zpracovalo materiál a srovnávací studii se zkušenostmi se zavedením mýta v ČR a na Slovensku. I když je vše zpracováno přehledně a zajímavě, zkušenosti nás učí, že později je vše jinak.

Např. stát platí ročně 26 milionů korun za to, že se veřejnost dozvídá o tom, jak je úspěšný či neúspěšný mýtný systém v ČR, dalších 140 milionů korun ročně bez DPH platí za provoz informační linky pro zákazníky mýtného systému, či za provoz webových stránek mýtného systému.

Celkem jde o 1,6 miliardy korun, které stát firmě KAPSCH platí bez ohledu na to, kolik kamionů po českých silnicích jezdí. Největší položkou za 388 milionů korun ročně je provoz systému pro předpis mýta.

Často jde o platby za služby, které firmě KAPSCH dodávají jiné společnosti a firma je jen přefakturovává státu.

Vtipný příspěvek v rámci diskuze měl pan Martin Špryňar z ČESMADu, kde zejména zdůraznil, že ročně stát vybere 100 miliard na spotřební dani z PHM a do rekonstrukcí, oprav a nové výstavby silniční sítě pustí z této částky 10 miliard korun. Je třeba si uvědomit, že motoristé nezaplatí všechno, když státní kasa je prázdná.

Ze semináře jsme odcházeli s panem Bendou se smíšenými pocity a lze předpokládat, že jako obvykle vše bude mít chaotický průběh a výsledek, pokud nějaký bude, bude v první řadě přínosný pro realizující firmu, která tuto státní zakázku obdrží.

**A TY MOTORISTO PLAČ A PLAŤ !!!!!**

Karel Tuček

Člen výkonného výboru PSA

*Vážení kolegové,*

*Využívám této příležitosti, abych Vás upozornil na dopis MD ČR, adresovaný krajským úřadům. Je to po mnoha letech první iniciativa ze strany MD, kdy nás zve k jednání nad připravovaným zákonem pro autoškoly. Nenechme si tuto příležitost utéct a aktivně se zapojme ve svých krajích do debaty!*

*Zdeněk Hlavatý*

ÚRYVEK Z DOPISU MD ČR ze dne 5. dubna 2011:

Ministerstvo dopravy, odbor provozu silničních vozidel, v souvislosti s připravovanými změnami v oblasti získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel, hodlá uskutečnit setkání s provozovateli autoškol a školicích středisek v ČR, pracovníky věcně příslušných odborů obecních úřadů obcí s rozšířenou působností a krajských úřadů, s těmito záměry je seznámit a o dané problematice diskutovat.

Vzhledem k tomu, že není v možnostech Ministerstva dopravy soustředit tak značné množství dotčených osob na jeden termín a jedno místo v ČR, navrhujeme provést několik těchto setkání na krajské úrovni. Z uvedených důvodů se na všechny krajské úřady obracíme s žádostí o součinnost při organizaci předmětného setkání.

**Ing. Miroslav Tůma, Ph.D. ředitel  
Odbor provozu silničních vozidel**

## **Psychologie pokut a piráti silnic v luxusních vozech**

„...Jedu od Mníšku pod Brdy, přede mnou škodovka sto pětka, která už má očividně nejlepší léta svého života za sebou. Vyhodím blinkr, předjíždím. Za mnou se ozve klakson a blikání dálkových světel, na kufru mám nalepenou audinu 100, která opakuje vymáhání volné stopy, jako bychom jeli na běžkách. Najednou udělá myšku zprava, a když jsem na úrovni předjížděné škodovky, prudce zabrzdí a zase se rozjede a udělá mi to ještě dvakrát. Lížu ji kufr a pozoruji jak z okénka vyjede ruka ve znamení prstu v řiti. Po táhlém troubení je v momentě na horizontu... Na objezdu kolem Zbraslavi už zase dodržuju osmdesátku, pak padesátku před přechodem... a už ho vidím asi dvě stě metrů před sebou k mé radosti ve spárech policie. „Jedte dál, vás jsme nestavěli,“ křičí na mě pološílený plácačkař. Přesto kráčím k policajtovi, který právě perlustruje zločince, co mě chtěl před pár okamžiky, jen tak ze srandy, zavraždit. Teď byl samozřejmě splíhlej a samozřejmě plnou hubu vejmluv. Pozdravil jsem policistu, na očích jsme mu zaznamenal, že mě poznal, tak povídám: „Konstáble chtěl bych se prosím připojit k žalobě na tohohle vraha našich silnic.“ Konstábl se zasmál: „Pane Landovský kde to žijete, na to jsme moc malí páni. Já ho vosolím za tu stočtyřicítku na osmdesátce co nejvyšší půjde, ale to je tak všechno...“ (Úryvek z fejetonu Pavla Landovského, MFDnes2004)

Od těch dob se mnohé změnilo. Režim na silnicích se zpřísnil zavedením bodového systému. Mnozí řidiči luxusních a rychlých aut se však nezměnili. Důkazem budiž i statistika zveřejněná Policejním prezidiem loni v říjnu: „Řidiči výkonných vozů Mercedes, Volvo, BMW, Audi a Subaru nesou na celkovém počtu přestupků až pětapůlkrát vyšší podíl, zatímco řidiči vozů střední a nižší třídy zejména škodovek, Daewo, Dacia a Vaz mají nejméně přestupků. Nejvíce prohrěšků bylo zaznamenáno u řidiči mercedesů. Jednalo se o vzorek 65 tisíc přestupků.“

Potvrdila se i letitá zkušenost profesionálních řidičů autobusů a kamionů, že agresivní a bezohlední řidiči jezdí v nejdražších vozech a že se chovají jako neomezení vládci silnic a dálnic, kteří si myslí, že si mohou dovolit všechno. Psychologicky vzato podporuje silný vůz pocit síly a bezpečnosti. U některých jedinců potlačuje příznaky méněcennosti a zdůrazňuje pocity výjimečnosti a prestiže. Vyhrocený egoismus spojený

s potřebou moci bývá podkladem dravosti a ignorace autority. Potřeba svobody je svázána s tučnými konty. Je lhostejné, zda jich tito řidiči „zvláštního ražení“ nabyli poctivě či nepoctivě, ale není lhostejné, zda respektují dané normy. Člověk jede tak jak žije, traduje se v dopravní psychologii od šedesátých let. Kdo nerespektuje normy v životě, sotva je bude respektovat za volantem. Dokázaly to i poslední případy mediálně známých pirátů – vysoce postavených manažerů s napěchovanými peněženkami.

Dosavadní sankce ani bodový systém s výše popsanými motoristy nepohnuly, ani je nenapravily. Návrh ministra Víta Bárty na odstupňování pokut za dopravní přestupky podle výše příjmu vycházející z jednoduché a logické rovnice: „drahý vůz, drahý provoz a údržba, drahé pojištění = drahá sankce,“ má opodstatnění nejen proto, že se ujal například ve Švýcarsku, Finsku a dalších státech. Nepopiratelný je především jeho hlubší psychologický obsah a dosah.

Před třemi roky jsme položili při výběrovém dopravně psychologickém vyšetření obchodních manažerů, kteří brázdí denně silnice u nás a v zahraničí, dotaz: „Jaká výše pokuty by vás skutečně ranila?“ Pánové s platy od 60 do 80 tisíc měsíčně i s provizemi, se shodli na 20 000 korunách. Na stejný dotaz odpověděli „referentšší řidiči“ s platem 20 až 30 000 Kč výší pokuty 4 až 5000 Kč. Takže snad není rozhodující značka auta, ale skutečný příjem přestupce.

Za zmínku stojí příklad z dopravně psychologického vyšetření šéfa pobočky renomované banky, který požádal o vrácení řidičského průkazu odebraného za tragickou nehodu pod vlivem alkoholu. V projektivním testu Nedokončených vět doplnil začátek věty: „Tisícikoruna je ... jako jedna stovka.“

Represe podporuje prevenci. Pedagogicko psychologický efekt trestu za přestupek souvisí s jeho účinností. Výše trestu má odpovídat provinění a podporovat preventivně výchovný smysl, odradit od porušování předpisů a pozitivně motivovat správné dopravní chování. Trest postrádá efekt, pokud není udělen hned po provinění. Jde-li o trest peněžitý, měla by částka citelně viníka postihnout. Pro řidiče s platem kolem 15 tisíc korun bývá dvoutisícová pokuta ponaučením, zatímco pro řidiče luxusního automobilu s platem kolem 60 tisíc jde o směšnou sumičku, nad kterou mávne rukou.

V psychologii pokut nejde o dělení řidičů na bohaté a chudé. Vždy jde o řidiče problémové, ale některým výše pokuty vadí a zpravidla přinese potřebné ponaučení a jiným pokuta nevadí a není pro ně odpovídajícím trestem a neplní výchovný účel. Nic na tom nezmění blábolý ideologické a politické o honu na úspěšné podnikatele. Argumenty právní ponechme k řešení právníkům. Rovněž technické detaily způsobu vymáhání pokut jsou věci kompetentních orgánů.

Udělovat nestejně situovaným řidičům nestejně finanční sankce má psychologické opodstatnění a je jednou z možných cest ke zkrocení pirátů silnic v luxusních vozidlech. Připusťme však, že nejde o návrh samospasitelný. V motoristickém světě existuje škála výchovných metod a osvědčených trestů. Daleko razantnější je například odejmutí řidičského průkazu hned po spáchaném hrubém přestupku s odstavením a případně zabavením vozidla. Ztráta symbolu moci a bohatství zpravidla pořádně zabolí i osobnosti s nádechem narcismu a cynismu.

Vrácení řidičského oprávnění podmíněné kladným medicínsko-psychodiagnostickým výsledkem a doplněné případně psychoterapií s opakováním autoškoly dokáže snad každému srazit hřebínek. K dalším trestům pro nenapravitelné dopravní hříšníky patří v zahraničí veřejně prospěšné práce na údržbě silnic nebo činnost sanitáře v záchranné službě či na patologii. Psychologickou úspěšnost mívá u motoristických recividistů nasycení jejich potřeby po odlišnosti. Svůj automobil musí povinně a viditelně ověřit výstražnými nálepkami tak, aby ostatní řidiči, chodci a policisté včas zaregistrovali nebezpečného řidiče.

## **Zdravotní prohlídky řidičů dle §87a**

Přestože 1. 7. letošního roku uběhne pět let od platnosti §87a o zdravotních prohlídkách řidičů vyjmenovaných v tomto paragrafu, stále dochází k diametrálně odlišným interpretacím tohoto nařízení. Proto jsme požádali o vyjádření legislativního odboru ministerstva dopravy.

Z tohoto vyjádření vyplývá, že v podstatě je rozhodující věk řidiče, kdy absolvoval první (vstupní) prohlídku dle výše zmiňovaného §87a. Od 1. 7. 2006 do 31. 12. 2007 platilo přechodné období, kdy všichni řidiči, na které se ustanovení §87a vztahuje, měli podrobit zdravotní prohlídce posuzované jako vstupní prohlídka. Po tomto období platí plně znění zákona 361/2000Sb §87a.

Otázka zněla: řidič, který absolvoval vstupní prohlídku před 50. rokem jeho věku nebo po 50 roku věku.

Názor MD – citace z odpovědi ze dne 2.2.2011, odpovídal p. Ladislav Decarli

*Ustanovení § 87a odst.1 zákona 361/2000 Sb., mimo jiné stanoví, že dopravně psychologickému vyšetření a vyšetření neurologickému, včetně EEG, je povinen se podrobovat jednak držitel řidičského oprávnění skupiny C a podskupiny C1, který řídí nákladní nebo speciální automobil o největší povolené hmotnosti převyšující 7 500 kg nebo jízdní soupravu, která je složena z nákladního nebo speciálního automobilu a přípojného vozidla a jejíž největší povolená hmotnost převyšuje 7 500 kg, a dále držitel řidičského oprávnění skupiny D a podskupiny D1, který řídí motorové vozidlo zařazené do příslušné skupiny nebo podskupiny řidičského oprávnění.*

*Ve druhém odstavci téhož ustanovení zákon mimo jiné stanoví, že dopravně psychologickému a neurologickému vyšetření EEG je držitel řidičského oprávnění uvedený v odstavci 1 povinen podrobit se (vždy) před zahájením výkonu činnosti uvedené v odstavci 1 (samotné držení uvedeného řidičského oprávnění není důvodem k takovému vyšetření) a dalšímu vyšetření nejdříve šest měsíců před dovršením 50 let a nejpozději v den dovršení 50let. Dále pak každých pět let.*

*V sedmém odstavci citovaného ustanovení je pak stanoveno, že povinnost dopravně psychologického vyšetření a vyšetření neurologického včetně EEG se netýká řidiče, který provádí silniční dopravu soukromé povahy, pokud není prováděna za úplatu a dále řidičů vozidel požární ochrany, řidičů Policie a vozidel ozbrojených sil České republiky.*

*Z uvedeného jednoznačně vyplývá, že povinnost podrobit se výše zmíněným vyšetřením se váže obligatorně za prvé na počátek profesní činnosti řidiče a za druhé na fyzický věk řidiče – 50 let. Perioda stanovená poslední větou citovaného odstavce, dále pak každých pět let, navazuje jak s ohledem na doslovný výklad zákona, tak logický výklad zákona, jakož i na soulad zákona s jeho účelem, vždy na období, které této periodě předcházelo naposledy.*

*Jestliže řidič začal svou profesní dráhu ve 20 letech nebo 47 letech a podrobil se tehdy výše uvedenému vyšetření, musí se dalšímu vyšetření podrobit v 50 letech a dále každých pět let.*

*Jestliže však začas svoji činnost např. v 53 letech a podrobil se předepsanému vyšetření, dodrží se pětiletý cyklus a další vyšetření se tedy uskuteční v 58 letech věku.*

*Bezdůvodné upřednostňování doslovného výkladu zákona a účelem nepodložené lpění na pětiletém cyklu po padesátém roce věku není na místě. Uvedeným výkladem však není dotčeno právo a současně povinnost posuzujícího lékaře nařídít dopravně psychologické vyšetření a vyšetření neurologické, včetně EEG dříve, s ohledem na případný úraz, nemoc nebo jiné důvodné podezření, že u řidiče došlo ke změně psychického či neurologického stavu.*

*Připravil: PaedDr.František ZIMA, člen VV PSA ČR*

## Paměťová karta řidiče, průkaz profesní způsobilosti řidiče – správní poplatek

Vážené kolegyně a kolegové,

na základě množících se dotazů týkajících se stanovení výše správního poplatku za vydání paměťové karty řidiče v souvislosti s uplynutím doby její platnosti (5 let), Ministerstvo dopravy, odbor provozu silničních vozidel, požádalo Ministerstvo financí, jako gestora za zákon č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů, o vyjádření, zda se správní poplatek ve výši 700 Kč za vydání paměťové karty řidiče v daném případě uplatní či nikoli.

Ministerstvem financí, Odborem Majetkové daně, daň silniční, poplatky a oceňování bylo sděleno, že správní poplatek se za vydání paměťové karty řidiče vybere vždy ve výši 700 Kč, a to bez ohledu na důvody jejího vydání. Z uvedeného vyplývá, že při vydání paměťové karty řidiče z důvodu uplynutí její platnosti se vybere správní poplatek ve výši 700 Kč. Vyjádření Ministerstva financí Vám zasíláme v příloze.

Vaše dotazy též směřovaly i ke stanovení výše správního poplatku za vydání průkazu profesní způsobilosti řidiče v případě uplynutí jeho platnosti (5 let).

K danému uvádíme, že vydání průkazu profesní způsobilosti řidiče je upraveno v § 52c zákona č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel, ve znění pozdějších předpisů, kde je v odst. 4 stanoveno, že platnost průkazu profesní způsobilosti řidiče je 5 let. Nicméně v odst. 2 výše zmíněného ustanovení, je uvedeno, že žadatel o vydání průkazu profesní způsobilosti řidiče musí doložit, že je držitelem řidičského oprávnění příslušné skupiny nebo podskupiny a **zaplatil správní poplatek** a podle písm. b), že se podrobil výuce v rámci pravidelného školení v plném rozsahu. Pravidelné školení je řešeno v § 48 odst. 2 zákona č. 247/2000 Sb., kde je stanoveno, že se řidič zúčastní pravidelného školení v celkovém rozsahu 35 hodin do konce pátého roku od data vydání průkazu profesní způsobilosti řidiče.

Z uvedeného je zřejmé, že vydání nového průkazu profesní způsobilosti řidiče po pěti letech, je možné pouze v případě, že žadatel doloží pravidelné školení a zaplatí příslušný správní poplatek (200 Kč).

Závěrem uvádíme, že výše uvedeným není dotčena informace Ministerstva dopravy, odboru provozu silničních vozidel čj. 2936/2010-160-RP/3 ze dne 25.11.2010, která byla též elektronicky předána na obecní úřady obcí s rozšířenou působností, a to, že při vydání výše uvedených dokladů v souvislosti s **povinnou výměnou řidičského průkazu** se správní poplatek nevybere. Vyjádření Ministerstva financí v této věci nadále zůstává v platnosti.

*Ing. Miroslav Tůma, Ph.D., ředitel, Odbor provozu silničních vozidel*  
V Praze 19. 4. 2011

\*\*\*\*\*

**TIRÁŽ**

[www.profiautoskoly.cz](http://www.profiautoskoly.cz)

Období

jaro 2011, číslo 24

Redakce

RR- redakční rada Profesního společenství autoškol ČR

Kontakt:

[info@profiautoskoly.cz](mailto:info@profiautoskoly.cz)

Inzerce:

PSA ČR, Vodní 36, 466 01 Jablonec nad Nisou, Tel.: 483 711 411



# VÁS ZVE NA SEMINÁŘ

pořádaný na téma

## **OVLÁDÁNÍ DIGITÁLNÍCH TACHOGRAFŮ**

spojeno s praktickými ukázkami vyhodnocování údajů

## **Zdravotní problematika v dopravě**

Termín konání: **18.5.2011** (Středa)

Místo konání: Hotel SLUNCE, Havlíčkův Brod

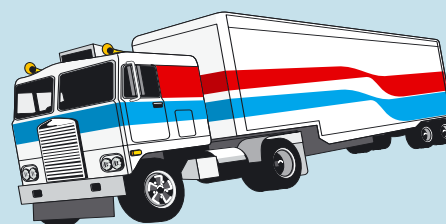
Čas konání: 9,30 - 14,00 hodin

Prezence: 8,30 - 9,30 hodin

Přednášející: Bc. Markéta BENDO VÁ

Roman HNÍZDO

(firma TachoScan)



Jako host se našeho semináře zúčastní nový šéf BESIPu pan Ondřej VALENTA, který nás seznámí s programem této organizace pro rok 2011.

**ZÁVAZNÉ PŘIHLÁŠKY ZASÍLEJTE NA ADRESU:**

**[seminar@profiautoskoly.cz](mailto:seminar@profiautoskoly.cz) - nejpozději do 11.5.2011**

*Vstup pro členy PSA ČR*

*450,- Kč*

*Vstup pro nečleny*

*850,- Kč*

*Na akci je zajištěno občerstvení a oběd.*

*Těž přítomnost prodejců pomůcek.*

*doporučujeme přivést kartu řidiče k praktickému ověření údajů*