



Ministerstvo dopravy

Mgr. Karel Bezděkovský
ředitel odboru agend řidičů

Praha 15. prosince 2015
Č. j.: 31/2015-160-RO/1

Vážená paní tajemnice, pane tajemníku,

na základě setkání na poradě Ministerstva vnitra s tajemníky obecních úřadů obcí s rozšířenou působností, konané dne 26. 11. 2015 v Brně, a s ohledem na neustále se šířící neúplné či nepravdivé informace k novelizaci vyhlášky č. 167/2002 Sb., kterou se provádí zákon č. 247/2002 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, Vám sděluji následující.

Vyhláška č. 256/2015 Sb., kterou se novelizuje vyhláška č. 167/2002 Sb., účinná od 1. 11. 2015, přinesla do zkoušky z odborné způsobilosti řidičů- motocyklistů následující změny:

- zkouška specifických jízdních úkonů se přesunula do první části zkoušky jako **zvláštní jízdní úkony**, po kontrole vozidla před jízdou,
- příloha č. 7 vyhlášky je obrazovou přílohou jízdních úkonů, platných již od roku 2006 (tedy 9 let).

Povinnost žadatele u zkoušky, prokázat znalosti a dovednosti v ovládní vozidla se nijak nezměnila, stejně tak jako povinnost zkušební komisaře, prověřit připravenost žadatele zkouškou. Geneze zapracování Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/126/ES je uvedena v příloze tohoto dokumentu.

Uvedená směrnice v bodě 11 Přílohy II, připouští možnost (**nikoli povinnost**) členským státům vykonat zvláštní jízdní úkony na zvláštním pozemku. Zákonem č. 247/2000 Sb., ani předmětnou vyhláškou, není žádnému z obecních úřadů obcí s rozšířenou působností (dále jen „ORP“) stanovena povinnost, vlastnit cvičnou plochu nebo autocvičiště. Není k tomu ani důvod, neboť zkouška z odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel není totéž, co výcvik žadatele o řidičské oprávnění v autoškole. Jedná se o zkoušku znalostí, dovedností a chování, tudíž o premiérovou jízdu žadatele po kvalitně provedeném výcviku. K provedení první části zkoušky z praktické jízdy na motocyklu není nutné, oproti výcviku žadatelů, vykonávat zkušební úkony s vyloučením jakéhokoliv provozu. Zkušební komisaři v ČR jsou zkušení odborníci, kteří si problematiku zkoušek velmi dobře osvojili (o čemž svědčí i výsledky jejich náročných zkoušek a přezkoušení) a to nejen z hlediska metodiky vedení zkoušky, ale i samotného provedení jízdních úkonů, jež bravurně ovládají. Jsou známy i případy, kdy znalosti a dovednosti zkušební komisaře

předčily znalosti a dovednosti některých držitelů profesního osvědčení pro skupiny vozidel řídičského oprávnění řady A. Zkušební komisaři jsou tedy dostatečně znalí problematiky v celém rozsahu a tedy i schopni nalézt vhodné místo pro výkon zvláštních jízdních úkonů za dodržení podmínek bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích.

Legitimním předpokladem ukončení výuky a výcviku v autoškole, je ve smyslu platné právní úpravy a důvodové zprávy k ní, logické pravidlo: „Výuku a výcvik žadatele o řídičské oprávnění ukončí provozovatel autoškoly, jakmile byly vyčerpány osnovy předepsané pro jednotlivé druhy výuky a výcviku. Ne však dříve, než žadatelé o řídičské oprávnění prokáží dostatečné znalosti a dovednosti potřebné pro získání řídičského oprávnění a učitelé výcviku jsou přesvědčeni, že předepsanou látku dobře zvládlí“. Z uvedeného lze legitimně očekávat, že ke zkoušce bude předveden připravený a k bezpečné jízdě způsobilý žadatel.

Jako příklad kvalitní přípravy uvádím zkoušky vykonávané ve Žďáru nad Sázavou předepsaným způsobem již bezmála sedm let, přičemž při těchto zkouškách nehavaroval jediný žadatel. Provozovatelé autoškol se v tomto regionu věnují žadatelům se značnou pečlivostí, což potvrzuje nejen úspěšnost při zkouškách, ale zejména výrazně nižší nehodovost motocyklistů s praxí do dvou let.

Z výsledků bleskového průzkumu, který provedlo Ministerstvo dopravy, odbor agend řídičů, vyplývá, že od roku 2006 do 31. 10. 2015 provádí zvláštní jízdní úkony (dříve specifické jízdní úkony) 50 ORP, přičemž některé využívají ke zkouškám vlastní plochy, na kterých, s ohledem na zavedenou povinnou dopravní výchovou ve školách, realizovaly i stavbu dopravních hřišť. Jiné obce využívají komunikace s nízkou frekvencí provozu, bývalá nástupiště vojenských útvarů, nepoužívané letištní plochy, předimenzovaná parkoviště hypermarketů, účelové komunikace v průmyslových zónách s malým provozem, nevyužívané komunikace po realizaci obchvatů obcí a velmi často také cvičné plochy autoškol, apod. To vše s vědomím, že není nutné uzavření komunikace a vyloučení ostatního provozu. Další ORP potvrdily probíhající jednání se smluvními partnery, nebo sousedními ORP o možnostech využívání jiných míst, než pozemních komunikací.

Podle údajů z registrací k provozování autoškoly disponuje schváleným autocvičištěm nebo jinými cvičnými plochami bezmála 70% autoškol v ČR. Pokud tyto plochy byly schváleny, tak je lze, s výjimkou zpevněného povrchu dlažebními kostkami, nebo betonovými panely bez vyplněných spár, či jiného povrchu se sníženou adhezí vůči kolům motocyklu, považovat za způsobilé k provedení první části zkoušky i za cenu, že zkušební komisař některý z jízdních úkonů vyznačených kužely, přestaví.

Předmětná vyhláška vstupovala do legislativního procesu na základě formálního upozornění Evropské komise (EU PILOT Ref. No 5424/13 Title: Transposition of Directive 2006/126/EC as amended by

Directive 2009/113/EC and 2011/94/EU in the Czech Republic) na nekompletní transpozici dotčené směrnice do národního práva. Transponovaná ustanovení směrnice jsou v návrhu novelizace vyhlášky označeny textem „CELEX“.

Účinnost vyhlášky byla navržena, se souhlasem Legislativní rady vlády na 1. listopad 2015, s ohledem na blížící se zimní období, kdy se vzhledem k povětrnostním vlivům výcvik motocyklistů do jarního období zpravidla nevykonává. Období zhruba šesti měsíců do následující jarní motocyklové sezóny se jeví dostatečným, aby si někteří učitelé výcviku oživil pedagogické a technické zásady pro výcvik samostatné jízdy a to nejen pro první část zkoušky, ale také pro druhou část, kterou je samostatná jízda žadatele na výcvikovém motocyklu v přímém provozu s přítomností zkušební komisaře v doprovodném vozidle. Tato druhá část vyplývá z poslaneckého návrhu, jenž je součástí sněmovního tisku č. 471, který se nachází v legislativním procesu před projednáním Senátem ČR.

Ministerstvo dopravy obdrželo dotazy od některých zkušebních komisařů nebo vedoucích odborů dopravy, stran pořízení dopravních kuželů a to jakého druhu a velikosti. Ministerstvo připravuje metodiku pro zkušební komisaře, která bude, kromě jiného, obsahovat i informace o technickém zabezpečení. Vzhledem k tomu, že některé ORP hodlají čerpat zbylé finanční prostředky ze stávajícího rozpočtu, sděluji Vám, že není nutné pořizovat normované dopravní kužele s reflexními pásy, které jsou poměrně nákladné. Pro účely jízdnicích úkonů jsou dostačující kužele používané pro sportovní účely, nebo dětské dopravní kužele, které lze pořídit v ceně do 500,- Kč za deset kusů. Důležité pro zachování rovných podmínek výkonu zkoušek všech žadatelů, aby kužele splňovaly rozsah následujících hodnot. Výška kužele min. 20 cm, max. cca 35 cm. Strana čtvercové podstavy, nebo průměr min. 10 cm, max. cca 20 - 25 cm.

Na jednáních se Svazem měst a obcí, se senátory nebo některými poslanci vyšel najevo zájem některých obcí na zřízení cvičné plochy spojené s dopravním hřištěm se snahou navázat na povinně vyučovanou dopravní výchovu ve školách. Pro zřízení dopravních hřišť některé obce využily příspěvku evropských fondů. Ministerstvo dopravy v současné době vede jednání se Státním fondem dopravní infrastruktury ke zjištění, zda by, s ohledem na novelizační body zákona o SFDI, byla možná podpora i ze strany tohoto fondu, neboť je nepochybné, že kvalitní příprava žadatelů o řidičské oprávnění ruku v ruce s kvalitně provedenou zkouškou z odborné způsobilosti se musí pozitivně projevit ve statistikách dopravní nehodovosti zejména u držitelů řidičského oprávnění v prvních dvou a čtyřech letech praxe.

Závěrem bych se chtěl zmínit o smutné bilanci. V letošním roce na našich pozemních komunikacích zemřelo již 87 motocyklistů. Je to alarmující informace nekompromisních statistik nehodovosti a dotýká se každého z nás.

Pokud nebudeme posuzovat společenské ztráty a budeme se věnovat často diskutované finanční otázce, předkládám Vám zhodnocení ekonomických dopadů dopravní nehodovosti potažmo úmrtnosti na našich pozemních komunikacích.

Jednotkové náklady za rok 2013 byly následující:

- 1 usmrcená osoba – 19 440 000,- Kč
- 1 těžce zraněná osoba – 4 867 000,- Kč
- 1 lehce zraněná osoba - 433 000,- Kč
- 1 nehoda pouze s hmotnou škodou – 267 300,- Kč

Odhadované celospolečenské ekonomické náklady nehodovosti motocyklistů za rok 2014 (s využitím aktuálně dostupných jednotkových nákladů za r. 2013; porovnání nákladů je informativní a je provedeno pouze pro demonstraci závažnosti nehodovosti a prevenci škod):

89 usmrcených = 1 730 160 000 Kč

534 těžce zraněných = 2 598 978 000 Kč

2096 lehce zraněných = 907 568 000 Kč

888 nehod bez zranění = 237 362 400 Kč

Celkem ztráty = 5 474 068 400 Kč

Finanční prostředky efektivně vynaložené do prevence a bezpečnostních opatření, eliminující úmrtnost na našich pozemních komunikacích se společnosti mnohonásobně vrátí a to nejen ekonomicky.

Snahou Ministerstva dopravy je zvýšení bezpečnosti na pozemních komunikacích, snížení nehodovosti a eliminace jejích dopadů. Tento cíl jsme si vytýčili i v Národní strategii bezpečnosti silničního provozu schválené usnesením Vlády České republiky. Jedním z kroků je i záruka, aby se do provozu dostali jen kvalitně připravení řidiči, kteří nebudou v provozu na pozemních komunikacích nebezpeční ostatním účastníkům ani sobě samým. Prověření připravenosti se vykonává zkouškou z odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel, která musí být provedena na vysoké kvalitativní úrovni. Dotčená ustanovení předmětné vyhlášky mají zajistit všem žadatelům rovné podmínky pro náročnost zkoušky z odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a jednotný způsob jejího provádění.

Děkuji Vám za Vaší dosavadní spolupráci

S pozdravem