

UNIVERZITA PARDUBICE
DOPRAVNÍ FAKULTA JANA PERNERA

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

2018

FILIP KUTÍK

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera

Schvalování technické způsobilosti jednotlivě
vyrobeného silničního vozidla

Filip Kutík

Bakalářská práce

2018

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera
Akademický rok: 2017/2018

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Filip Kutík**
Osobní číslo: **D15087**
Studijní program: **B3709 Dopravní technologie a spoje**
Studijní obor: **Technologie a řízení dopravy: Technologie a řízení dopravních systémů**
Název tématu: **Schvalování technické způsobilosti jednotlivě vyrobeného silničního vozidla**
Zadávací katedra: **Katedra technologie a řízení dopravy**

Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

Úvod

- 1 Analýza současného stavu schvalování technické způsobilosti
 - 2 Sestavení technologického postupu schvalování technické způsobilosti
 - 3 Návrhy změn a jejich zhodnocení
- Závěr

Rozsah grafických prací: **3 - 4**
Rozsah pracovní zprávy: **30 - 40**
Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná**
Seznam odborné literatury:


- (1) **KLEPRLÍK, Jaroslav. Silniční doprava. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2011, s.158, ISBN 978-80-7395-451-2.**
- (2) **Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů**
- (3) **Vyhláška Ministerstva dopravy č. 341/2014 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů**

Vedoucí bakalářské práce: **doc. Ing. Jaroslav Kleprlík, Ph.D.**
Katedra technologie a řízení dopravy

Datum zadání bakalářské práce: **2. února 2018**
Termín odevzdání bakalářské práce: **18. května 2018**


doc. Ing. Libor Švadlenka, Ph.D.
děkan

L.S.


doc. Ing. Jaromír Široký, Ph.D.
vedoucí katedry

V Pardubicích dne 3. února 2018

PROHLÁŠENÍ

Prohlašuji:

Tuto práci jsem vypracoval samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využil, jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

Byl jsem seznámen s tím, že se na moji práci vztahují práva a povinnosti vyplývající ze zákona č. 121/2000 Sb., autorský zákon, zejména se skutečností, že Univerzita Pardubice má právo na uzavření licenční smlouvy o užití této práce jako školního díla podle § 60 odst. 1 autorského zákona, a s tím, že pokud dojde k užití této práce mnou nebo bude poskytnuta licence o užití jinému subjektu, je Univerzita Pardubice oprávněna ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložila, a to podle okolností až do jejich skutečné výše.

Beru na vědomí, že v souladu s § 47 b zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších předpisů, a směrnicí Univerzity Pardubice č. 9/2012, bude práce zveřejněna v Univerzitní knihovně a prostřednictvím Digitální knihovny Univerzity Pardubice.

V Pardubicích dne 14. 5. 2018

Filip Kutík

PODĚKOVÁNÍ

Na tomto místě bych rád poděkoval zejména svému vedoucímu bakalářské práce panu doc. Ing. Jaroslavu Kleprlíkovi, Ph.D. za svědomité vedení, vstřícný přístup a za poskytnutí cenných rad při psaní této práce. Dále bych chtěl poděkovat své rodině, která mi v průběhu studia poskytovala maximální podporu.

ANOTACE

Tato práce se zaměřuje na problematiku schvalování technické způsobilosti jednotlivě vyrobeného silničního vozidla. V práci bude analyzován současný stav tohoto typu schvalování technické způsobilosti. Následně bude sestaven technologický postup se všemi náležitostmi potřebnými ke schválení vozidla k provozu na pozemních komunikacích. V návrhové části práce autor uvede změny, které povedou ke zjednodušení a zlepšení tohoto technologického postupu. V závěru práce budou navržené změny autorem zhodnoceny.

KLÍČOVÁ SLOVA

Jednotlivě vyrobené vozidlo, schvalování technické způsobilosti, silniční vozidlo, technická způsobilost

TITLE

Roadworthiness approval of a single produced road vehicle

ANOTATION

The thesis focuses on the approval procedure of an individually produced road vehicle roadworthiness. The author analyzes the current state of this type of approval procedure. The work presents a design of a technological procedure including all the required formalities for the roadworthiness permit. The design demonstrates changes resulting in simplification and improving of the technology procedure. In conclusion, the author evaluates the proposed adjustments.

KEYWORDS

Single produced vehicle, roadworthiness approval, road vehicle, roadworthiness

OBSAH

SEZNAM OBRÁZKŮ	9
SEZNAM TABULEK.....	10
SEZNAM ZKRATEK	11
ÚVOD.....	12
1 ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU SCHVALOVÁNÍ TECHNICKÉ ZPŮSOBILOSTI.....	13
1.1 Základní pojmy	15
1.1.1 <i>Jednotlivě vyrobené silniční vozidlo</i>	<i>16</i>
1.1.2 <i>Technická způsobilost silničního vozidla.....</i>	<i>16</i>
1.1.3 <i>Zkušební stanice.....</i>	<i>19</i>
1.2 Právní předpisy upravující problematiku schvalování technické způsobilosti	20
1.3 Povinnosti výrobce vozidla	21
1.4 Správní delikty a sankce.....	21
1.5 Síť zkušebních stanic v České republice.....	22
2 SESTAVENÍ TECHNOLOGICKÉHO POSTUPU SCHVALOVÁNÍ TECHNICKÉ ZPŮSOBILOSTI.....	24
2.1 Technologický postup na obecním úřadu obce s rozšířenou působností	24
2.1.1 <i>Žádost o povolení výroby jednotlivě vyrobeného silničního vozidla</i>	<i>24</i>
2.1.2 <i>Rozhodnutí o povolení výroby jednotlivě vyrobeného silničního vozidla.....</i>	<i>26</i>
2.1.3 <i>Žádost o schválení technické způsobilosti jednotlivě vyrobeného silničního vozidla</i>	<i>26</i>
2.1.4 <i>Rozhodnutí o technické způsobilosti jednotlivě vyrobeného silničního vozidla</i>	<i>27</i>
2.2 Technologický postup ve zkušební stanici.....	27
2.2.1 <i>Přijímací kancelář</i>	<i>28</i>
2.2.2 <i>Kontrola silničního vozidla.....</i>	<i>28</i>

2.2.3	<i>Technický protokol</i>	29
2.3	Vývojový diagram schvalování technické způsobilosti.....	30
3	NÁVRHY ZMĚN	33
3.1	Modelový případ schvalování technické způsobilosti jednotlivě vyrobeného silničního vozidla	33
3.2	Přesun povolení výroby z dopravního úřadu do zkušební stanice	38
3.3	Využití přepravní služby pro přepravu listin	41
3.4	Převedení papírových dokumentů do elektronické podoby	42
3.5	Změna podmínek pro získání oprávnění kontrolního technika typu „K“	43
4	ZHODNOCENÍ NAVRŽENÝCH ZMĚN	45
4.1	Zhodnocení přesunu povolení výroby do zkušební stanice	45
4.2	Zhodnocení využití přepravní služby pro přepravu listin	46
4.3	Zhodnocení převedení papírových dokumentů do elektronické podoby	46
4.4	Vývojový diagram po zavedení navržených změn	47
	ZÁVĚR	50
	SEZNAM POUŽITÝCH INFORMAČNÍCH ZDROJŮ	51

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1 Kategorie vozidla v Technickém průkazu.....	15
Obrázek 2 Zvláštní registrační značka pro zkušební provoz	18
Obrázek 3 Počty zkušebních stanic v jednotlivých krajích České republiky	23
Obrázek 4 Vývojový diagram schvalování technické způsobilost jednotlivě vyrobeného silničního vozidla.....	32
Obrázek 5 Mapa vyznačující důležité body tras	34
Obrázek 6 Přívěs za osobní automobil	35
Obrázek 7 Autopřepravník	37
Obrázek 8 Online objednání na zkušební stanici Sovětice	40
Obrázek 9 Vývojový diagram po zavedení autorem navržených změn	49

SEZNAM TABULEK

Tabulka 1 Počty schválených vozidel za rok 2016.....	14
Tabulka 2 Kategorie silničních vozidel	14
Tabulka 3 Ceny školení kontrolního technika	19
Tabulka 4 Cena kontroly před schválením technické způsobilosti.....	28
Tabulka 5 Vysvětlivky k vývojovému diagramu.....	31
Tabulka 6 Vzdálenosti tras	33
Tabulka 7 Časová náročnost úkonů schvalování technické způsobilosti	36
Tabulka 8 Vyjádření úspor po přesunu povolení výroby do zkušební stanice	45
Tabulka 9 Vyjádření úspor při využití přepravní služby pro přepravu listin.....	46
Tabulka 10 Celkové úspory	47
Tabulka 11 Vysvětlivky k novému vývojovému diagramu.....	48

SEZNAM ZKRATEK

ČR	Česká republika
DPH	Daň z přidané hodnoty
EHK	Evropská hospodářská komise
EP	Evropský parlament
ORP	Obec s rozšířenou působností
TP	Technický průkaz

ÚVOD

Vozidlo určené k provozu na pozemních komunikacích České republiky musí splňovat určité podmínky. Jednou z nejdůležitějších podmínek provozu na pozemních komunikacích je splnění technické způsobilosti. Schvalování technické způsobilosti silničních vozidel se dělí do čtyř základních skupin. Každá z těchto skupin má svá specifika v postupu schvalování. Jedná se zejména o schvalování technické způsobilosti typu silničního vozidla, přestavby silničního vozidla, jednotlivě dovezeného silničního vozidla a jednotlivě vyrobeného silničního vozidla. Poslední z těchto čtyřech uvedených skupin bude předmětem této bakalářské práce a autor se jí bude v práci podrobněji věnovat.

V první kapitole bude analyzován současný stav schvalování technické způsobilosti silničních vozidel v České republice. Analýza se bude týkat počtů jednotlivě vyrobených silničních vozidel v České republice, právních předpisů upravujících proces schvalování technické způsobilosti a povinností, které musí výrobce a žadatel o schválení technické způsobilosti dodržet.

V druhé kapitole bude sestaven a analyzován technologický postup schvalování technické způsobilosti jednotlivě vyrobeného silničního vozidla a všechny úkony tohoto technologického postupu budou následně znázorněny ve vývojovém diagramu.

Třetí kapitola se bude zabývat návrhy změn. Autor navrhne celkem čtyři změny, z nichž vybere ty nejvhodnější. Tyto změny následně aplikuje na předem vytvořený modelový případ. Tyto dvě změny následně autor aplikuje na předem vytvořený modelový případ.

Ve čtvrté kapitole autor zhodnotí, jaký dopad mají změny na proces schvalování technické způsobilosti jednotlivě vyrobeného silničního vozidla. Při hodnocení změn se autor bude zaměřovat zejména na úspory žadatelem ujetých kilometrů a úsporu času. Nakonec bude sestaven nový vývojový diagram, který znázorní novou podobu procesu schvalování technické způsobilosti jednotlivě vyrobeného silničního vozidla po aplikaci autorem navržených změn.

Cílem této práce je provést analýzu současného stavu procesu schvalování technické způsobilosti jednotlivě vyrobeného silničního vozidla a na základě této analýzy navrhnout změny, které by umožnily jeho zlepšení.

1 ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU SCHVALOVÁNÍ TECHNICKÉ ZPŮSOBILOSTI

Schvalování technické způsobilosti jednotlivě vyrobeného silničního vozidla patří mezi velice málo rozšířené typy schvalování technické způsobilosti. Zhruba polovinu všech případů schvalování technické způsobilosti zastupují jednotlivě dovezená vozidla, což jsou vozidla původně přihlášená v cizím státě a dovezená za účelem přihlášení v České republice. Druhá polovina případů schvalování technické způsobilosti je rozdělena mezi schvalování technické způsobilosti přestavby silničního vozidla a schvalování technické způsobilosti jednotlivě vyrobeného silničního vozidla, při čemž přestavba silničního vozidla tvoří četnější skupinu vozidel. **Počet jednotlivě vyrobených silničních vozidel tedy zpravidla nepřesahuje 20 % z celkového počtu schválených silničních vozidel v České republice.** (1) Každoročně se tedy jedná odhadem o **nejvýše 1000 kusů** takto vyrobených silničních vozidel.

V praxi je tento typ schvalování technické způsobilosti využíván např. pro **silniční vozidla kategorie O1** (přípojná vozidla o nejvyšší přípustné hmotnosti nejvýše 750 kg) nebo **samostatné technické celky** (pracovní stroje nesené nebo výměnné nástavby vozidel). Schvalování jednotlivě vyrobených motorových vozidel je v tomto případě spíše výjimkou, protože výroba takového vozidla pouze v omezeném počtu kusů má příliš vysoké náklady na výrobu. Mnohým potenciálním výrobcům se proto více vyplatí přestavba již schváleného vozidla nejen z hlediska finančního, ale hlavně i s ohledem na časovou náročnost výroby jednotlivě vyrobeného motorového vozidla. Samotný proces schvalování technické způsobilosti je poté obdobný, s tím, že se snižuje náročnost úkonů ve zkušební stanici a tím i celkový potřebný čas kontroly.

Informace a statistiky o schvalování technické způsobilosti silničních vozidel sdružuje na svých internetových stránkách Ministerstvo dopravy ČR. U počtu schválených vozidel však udává pouze informace o počtu všech typů schválení technické způsobilosti dohromady. Informace o přesném počtu jednotlivě vyrobených vozidel za určité časové období tedy uvedena není a z celkového počtu všech typů schválení technické způsobilosti může být pouze odhadnuto, jakou část tvoří právě schválení jednotlivě vyrobených vozidel. Počty schválených silničních vozidel za rok 2016 jsou uvedeny v tabulce 1.

Tabulka 1 Počty schválených vozidel za rok 2016

KATEGORIE VOZIDEL	POČET SCHVÁLENÝCH VOZIDEL	OPAKOVANÉ SCHVÁLENÍ
L	529	14
N	1 512	35
M	1 852	19
O	1 159	43
T	147	2
OSTATNÍ	584	15
CELKEM	5 783	128

Zdroj: (1), úprava autor

Kategorie silničních vozidel uvedené v tabulce 1 jsou rozděleny dle **Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES**, kterou se stanoví rámec pro schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla, ve znění pozdějších předpisů. (2) Každou kategorií tvoří skupina vozidel se stejnými technickými podmínkami. V tabulce 2 jsou tyto kategorie silničních vozidel vymezeny dle jejich společných technických podmínek.

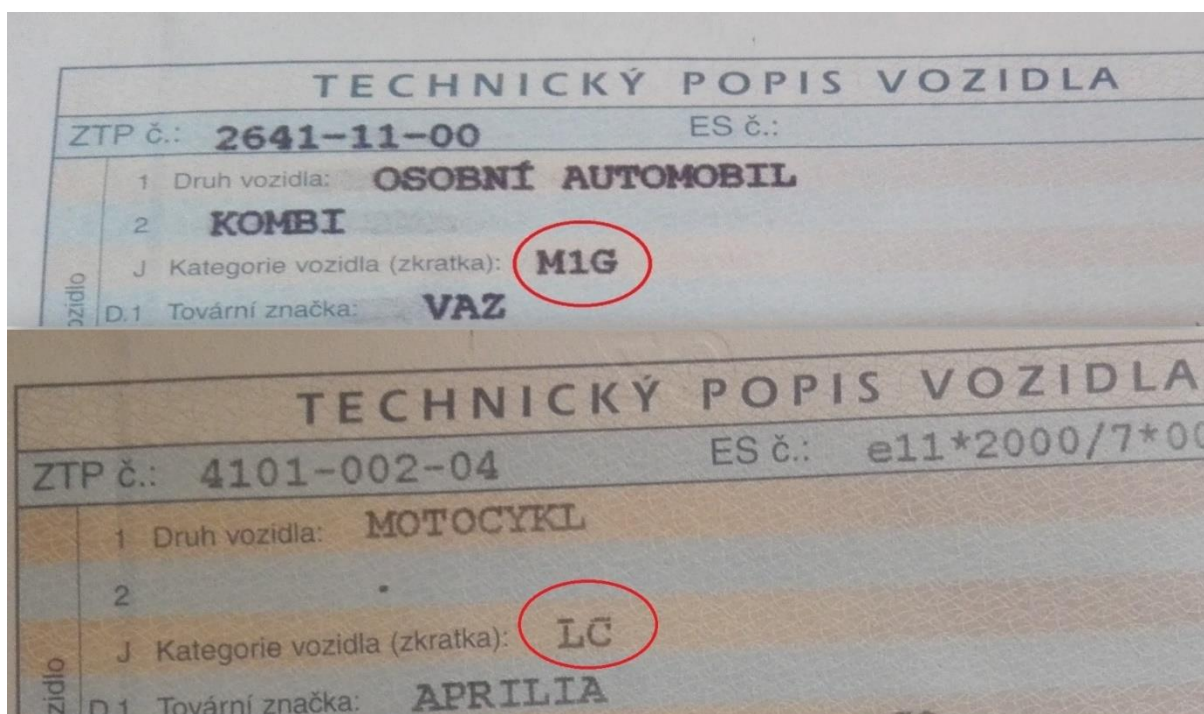
Tabulka 2 Kategorie silničních vozidel

KATEGORIE	TECHNICKÉ PODMÍNKY VOZIDEL
L	dvoukolová a tříkolová vozidla a čtyřkolky
M	motorová vozidla s nejméně čtyřmi koly konstruovaná a vyrobená pro dopravu osob
N	motorová vozidla s nejméně čtyřmi koly konstruovaná a vyrobená pro dopravu nákladů
O	přípojná vozidla
T	traktory zemědělské nebo lesnické
R	přípojná vozidla traktorů

Zdroj: (2), úprava autor

Obecně se uvádí ještě další kategorie silničních vozidel, a to S (pracovní stroje), C (pásové traktory) a Z (ostatní vozidla, která nelze zařadit do předchozích kategorií), ale v případě schvalování technické způsobilosti Ministerstvo dopravy tyto kategorie neuvádí zvlášť a zahrnuje je společně do skupiny „ostatní“.

Tyto uvedené kategorie vozidel mohou mít ještě své podkategorie, které skupinu vozidel rozdělí do menších skupin. Díky tomuto rozdělení do menších skupin vzniká možnost každé z těchto skupin určit zvlášť jednotlivé podmínky provozu. Může se jednat například o rozdílné skupiny řidičských oprávnění, termíny pravidelných technických prohlídek, výši poplatku za zpoplatněné úseky pozemních komunikací apod. Proto se v „Technickém průkazu“ neuvádí pouze samotné písmeno kategorie, ale toto písmeno je ještě doplněno druhým písmenem nebo číslicí, která udává, do jaké podkategorie vozidlo spadá. Na obrázku 1 jsou zobrazeny dva příklady „Technických průkazů“, na kterých je **červeně vyznačena kategorie vozidla**. Kategorie u osobního automobilu je dále doplněna o písmeno „G“, které značí, že se jedná o terénní automobil.



Obrázek 1 Kategorie vozidla v Technickém průkazu

Zdroj: foto a úprava autor

1.1 Základní pojmy

V kapitolách 1.1.1-1.1.3 budou vysvětleny základní pojmy, bez kterých se schvalování technické způsobilosti neobejde a jejichž znalost je základním stavebním kamenem pro další postup v procesu schvalování technické způsobilosti. Tyto pojmy se budou nadále vyskytovat v celé této práci, a proto je zapotřebí vymezit jejich přesný význam.

1.1.1 Jednotlivě vyrobené silniční vozidlo

Jedním z nejdůležitějších pojmů je jednotlivě vyrobené silniční vozidlo. Výrobou jednotlivě vyrobeného silničního vozidla se rozumí **výroba silničního vozidla podle vlastní konstrukce nebo s využitím systému vozidla**, konstrukční části vozidla nebo samostatného technického celku vozidla, na něž byla vydána rozhodnutí o schválení typu. Aby silniční vozidlo mohlo být schvalováno jako jednotlivě vyrobené, musí být **vyrobena v maximálním počtu pěti kusů** podle vlastní konstrukce za období jednoho kalendářního roku (4). Pokud by těchto vozidel se stejnou konstrukcí a obchodním označením výrobce bylo vyrobeno více než pět kusů ročně, jednalo by se již o hromadnou výrobu. V případě hromadné výroby vozidel se schvaluje technická způsobilost typu vozidla a ta je poté vztažena na celou sérii vozidel. V případě hromadné výroby silničních vozidel celá výroba probíhá pod přísným dohledem Ministerstva dopravy, které má právo kontrolovat a testovat jakost výroby. Hromadná výroba ale není předmětem této práce a autor se jí nadále nebude zabývat.

Při schvalování technické způsobilosti jednotlivě vyrobeného silničního vozidla, **musí tímto procesem schvalování projít všechna vyrobená vozidla zvlášť**. To znamená, že výrobce dle počtu vyrobených vozidel (maximálně však v počtu pěti kusů ročně), musí s každým vozidlem projít celým procesem schvalování technické způsobilosti znovu od začátku. (4) Výhodou proti hromadné výrobě vozidel je však skutečnost, že výroba jednotlivě vyrobeného silničního vozidla neprobíhá pod stálou kontrolou ze strany Ministerstva dopravy a kontrola vozidla probíhá pouze po dokončení výroby ve zkušební stanici.

1.1.2 Technická způsobilost silničního vozidla

Technická způsobilost silničního vozidla k provozu na pozemních komunikacích je **osvědčení, které prokazuje, že vozidlo prošlo schvalovacím procesem**, při kterém výrobce vozidla prokázal, že vozidlo splňuje příslušné požadavky na konstrukci pro danou kategorii vozidla a vozidlo může být provozováno na pozemních komunikacích. (4)

Podmínky schvalování technické způsobilosti v České republice upravuje zákon č. 56/2001 Sb., o provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů. (3)

Technické požadavky na konstrukci silničních vozidel jednotlivých kategorií jsou uvedeny v přílohách Vyhlášky Ministerstva dopravy č. 341/2014 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních

komunikacích, ve znění pozdějších předpisů. (4) Jsou zde uvedeny podrobné specifikace požadavků na konstrukci silničních vozidel jednotlivých kategorií.

Jakýkoliv dodatečný zásah do konstrukce vozidla po schválení technické způsobilosti je považován za neschválenou změnu vozidla a vozidlo se tak stává nezpůsobilým k provozu na pozemních komunikacích.

Při schvalování technické způsobilosti může obecní úřad obce s rozšířenou působností (ORP) ustoupit z určitých technických požadavků na vozidlo. **Výjimky v technickém stavu vozidla se však nesmí být povoleny na brzdový systém vozidla, vnější hluk, emise škodlivin ve výfukových plynech, odrušení vozidla a elektromagnetickou kompatibilitu vozidla.** (4)

Technickou způsobilost k provozu na pozemních komunikacích je třeba při silniční kontrole prokázat. Prokazování technické způsobilosti se liší dle toho, zda vozidlo podléhá registraci či ne. Pro vozidla podléhající registraci slouží jako doklad o potvrzení technické způsobilosti „**Osvědčení o registraci vozidla**“. Naopak pro vozidla, která registraci v registru vozidel nepodléhají, slouží jako doklad o technické způsobilosti „**Výpis technického osvědčení vozidla**“, který po schválení technické způsobilosti vydá obecní úřad obce s rozšířenou působností. (4)

Ministerstvo dopravy může udělit i dočasnou výjimku k provozování silničního vozidla po pozemních komunikacích ještě před schválením technické způsobilosti. Touto výjimkou může být tzv. „**zkušební provoz**“. Zkušební provoz je provozování silničního vozidla za účelem zkušebních jízd při vývoji, výrobě nebo schvalování silničního vozidla, jeho systémů, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků. Zažádat o zkušební provoz může výrobce vozidla nebo provozovatel zkušební stanice. Ministerstvo dopravy zkušební provoz povolí, pokud žadatel doloží, že z hlediska svého technického vybavení, personálního zabezpečení a organizační struktury zajistí, aby při zkušebním provozu nedošlo k ohrožení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, životního prostředí nebo života nebo zdraví člověka. Na základě povolení zkušebního provozu přidělí Ministerstvo dopravy žadateli **zvláštní registrační značky pro zkušební provoz**. Tento typ registračních značek se skládá z pěti znaků a začíná vždy písmenem „F“, ostatní znaky jsou vyjádřeny arabskými číslicemi. Pro představu je tento typ registrační značky znázorněn na obrázku 2.



Obrázek 2 Zvláštní registrační značka pro zkušební provoz

Zdroj: (15)

Tabulky s přidělenými zvláštními registračními značkami předá ministerstvo obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností, který je spolu s dokladem osvědčujícím přidělení zvláštní registrační značky a „**Knihou jízd pro zvláštní registrační značku**“ vydá žadateli. (4)

Jsou ale i určitá vozidla, na která se nevztahuje povinnost splňovat technickou způsobilost, a i přes to mohou být provozována na pozemních komunikacích. Jedná se výhradně o vozidla jednoduché konstrukce, která nevyžadují žádnou složitou obsluhu a k jejich provozování není zapotřebí ani řidičské oprávnění.

Těmito vozidly jsou:

- a) Vozidla s maximální konstrukční rychlostí nepřekračující 6 km/h,
- b) vozidla určená výlučně pro používání tělesně postiženými osobami,
- c) vozidla určená výlučně pro ovládání pěšími osobami,
- d) potahová vozidla,
- e) jízdní kola,
- f) jízdní kola dodatečně vybavená pomocným motorkem, pokud je zachován nadále původní charakter jízdního kola, výkon motorku nepřesahuje 1kW, objem válce spalovacího motorku nepřevyšuje 50 cm^3 , maximální konstrukční rychlost není vyšší než 25 km/h a montáž pohonného systému si nevyžádala úpravy na nosných částech konstrukce jízdního kola,
- g) šlapací jízdní kola s pedály, která jsou vybavena elektrickým motorem s maximálním trvalým výkonem nižším nebo rovným 250 W, jehož motor je vyřazen z činnosti, jestliže cyklista přestane šlapat, a jinak je jeho výkon postupně snižován až do vyřazení motoru z činnosti, dokud rychlost vozidla nedosáhne 25 km/h,
- h) samovyvažující vozidla (např. Segway)

1.1.3 Zkušební stanice

Zkušební stanice je stanice technické kontroly pověřená Ministerstvem dopravy ČR k provádění kontroly silničního vozidla před schválením jeho technické způsobilosti k provozu na pozemních komunikacích. Provádí se tu tedy kontroly jednotlivě vyrobených silničních vozidel, jednotlivě dovezených silničních vozidel, přestaveb silničních vozidel nebo malých sérií vozidel (maximálně do 500 kusů). (4)

Provádět kontroly silničních vozidel před schválením jejich technické způsobilosti může pouze kontrolní technik, který je držitelem platného „Profesního osvědčení kontrolního technika“ a získal „Osvědčení k provádění technických kontrol vozidel před schválením jejich technické způsobilosti“ k provozu na pozemních komunikacích. Toto osvědčení kontrolní technik získá po absolvování kurzu a následně úspěšném složení zkoušky z odborné způsobilosti. Pro pořádání tohoto kurzu a přezkušování kontrolních techniků je Ministerstvem dopravy pověřeno „Centrum služeb pro silniční dopravu“, které tyto akce pořádá v předem vypsanych termínech na svých pobočkách. Každý držitel tohoto osvědčení je povinen jednou za 2 roky projít školení ve zdokonalovacím kurzu a opětovným přezkoušením z odborné způsobilosti k provádění kontrol vozidel před schválením jejich technické způsobilosti v rozsahu, který určí ministerstvo a který je zveřejněn ve Věstníku dopravy. (4)

Pro představu, jak je pro zkušební stanici finančně náročné proškolení jednoho kontrolního technika ke kontrolám silničních vozidel před schválením jejich technické způsobilosti k provozu na pozemních komunikacích, autor vložil tabulku 3. V této tabulce jsou uvedeny peněžní částky, které za proškolení vybírá Ministerstvo dopravy. V uvedených cenách je již započteno DPH.

Tabulka 3 Ceny školení kontrolního technika

DRUHY ŠKOLENÍ	CENA
Základní kurz	500 Kč
Zdokonalovací kurz (jednou za 2 roky)	200 Kč
Závěrečná zkouška	100 Kč
Opakovaná závěrečná zkouška	200 Kč

Zdroj: (4), úprava autor

1.2 Právní předpisy upravující problematiku schvalování technické způsobilosti

Proces schvalování technické způsobilosti je v České republice vymezen několika základními předpisy, kterými se výrobce silničního vozidla musí řídit. Orientace v těchto stále obměňovaných a upravovaných předpisech nemusí být vždy jednoduchá, proto každý výrobce musí být vždy připraven, podřídit se aktuálnímu znění právních předpisů. Znalost a striktní dodržování těchto právních předpisů, které jsou uvedeny v této kapitole, je jediným možným řešením, jak projít bez problémů procesem schvalování technické způsobilosti v co možná nejkratším časovém úseku a bez zbytečných sankcí.

Jedním z nejdůležitějších právních předpisů v této oblasti je **zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů**. (3) Tento zákon mimo jiné přímo stanovuje správný postup, potřebné doklady a dokumenty, dotčené úřady a potřebné úkony pro schválení technické způsobilosti.

Dalším právním předpisem, který se přímo týká schvalování technické způsobilosti a právních vztahů v oblasti schvalování technické způsobilosti je **vyhláška Ministerstva dopravy č. 341/2014 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů**. (4)

Následující dva zákony uvedené v tomto odstavci se sice přímo nevztahují na technickou způsobilost vozidel, ale je třeba je zmínit, protože s nimi při procesu schvalování žadatel přijde do styku. **Zákon č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů**, (5) stanovuje postup všech orgánů vykonávajících působnost v oblasti veřejné správy. **Zákon č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů** (6), stanovuje zejména vyměřování a vybírání správních poplatků, prováděné všemi orgány vykonávající působnost v oblasti veřejné správy.

Poslední dva důležité předpisy uvedené v tomto odstavci, se vztahují na úplný závěr procesu schvalování technické způsobilosti, a to v případě kladného rozhodnutí při schválení technické způsobilosti ze strany obecního úřadu obce s rozšířenou působností. Prvním z nich je **vyhláška č. 343/2014 Sb., o registraci vozidel, ve znění pozdějších předpisů** (7), která mimo jiné upravuje zápis silničních vozidel do registru a potřebné doklady a dokumenty k přihlášení vozidla. Druhým zákonem je zde **zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění pozdějších předpisů**. (8)

1.3 Povinnosti výrobce vozidla

Většina povinností výrobce vyplývá z právních předpisů uvedených v kapitole 1.2. Výrobce by si tedy měl před samotným zahájením výroby a procesem schvalování technické způsobilosti vozidla prostudovat tyto předpisy a následně je povinen se jimi řídit.

V případě, že je výrobcem právnická osoba, musí být určen jednatel nebo zmocněnec, který bude v procesu schvalování technické způsobilosti firmu zastupovat. (4)

Další z povinností výrobce jednotlivě vyrobeného silničního vozidla je **součinnost ve správním řízení**. (4) To zahrnuje například upřesnění podkladů žádosti nebo přistavení vozidla ke kontrole pracovníkem, rozhodujícím o schválení technické způsobilosti jednotlivě vyrobeného silničního vozidla. Tyto úkony je výrobce vozidla na žádost obecního úřadu obce s rozšířenou působností povinen splnit.

V případě schvalování technické způsobilosti jednotlivě vyrobeného silničního vozidla je obecní úřad obce s rozšířenou působností oprávněn v odůvodněných případech uložit provedení zkoušek jednotlivě vyrobeného silničního vozidla na náklady výrobce v pověřené zkušebně. (4) Výrobci v tomto případě tedy připadá **povinnost přistavit vozidlo do pověřené zkušebny**, kde je na jeho náklady provedena zkouška vozidla.

1.4 Správní delikty a sankce

V kapitole 1.4 budou shrnuty správní delikty, kterých je možno se dopustit při jednání v rozporu s některými právními předpisy, týkající se schvalování technické způsobilosti, viz. kapitola 1.2. Dále zde budou vymezeny možné sankce, které při tomto protiprávním jednání žadateli hrozí.

Provozovatel vozidla se dopouští přestupku tím, že:

- a) Provozuje na pozemních komunikacích silniční vozidlo, které podléhá registraci v registru silničních vozidel, ale není v registru silničních vozidel zapsáno,
- b) provozuje na pozemních komunikacích silniční vozidlo, na němž není způsobem umožňujícím identifikaci vozidla umístěna tabulka s registrační značkou, přidělenou k tomuto vozidlu obecním úřadem obce s rozšířenou působností nebo příslušným orgánem jiného státu,
- c) provozuje na pozemních komunikacích silniční vozidlo, které není technicky způsobilé k provozu na pozemních komunikacích,

- d) provozuje na pozemních komunikacích silniční vozidlo, k němuž není splněna povinnost pojištění odpovědnosti z provozu vozidla,
- e) provozuje na pozemních komunikacích silniční vozidlo, které nemá identifikační údaje v souladu s údaji uvedenými v registru silničních vozidel, v osvědčení o registraci silničního vozidla nebo technickém průkazu zvláštního vozidla

Sankce při provozování technicky nezpůsobilého silničního vozidla jsou ve většině případů velmi vysoké. V případě, že se provozovatel dopustí přestupků popsaných v bodech a) – d), hrozí mu **peněžní pokuta ve výši až 50 000 Kč**. V případě přestupku popsaného v bodě e), hrozí provozovateli **peněžní pokuta ve výši až 5 000 000 Kč**. (9) Vzhledem k závažnosti těchto přestupků konaných provozovatelem technicky nezpůsobilého vozidla by autor sankce nesnižoval a ponechal by je v jejich stávající výši.

Provozování technicky nezpůsobilého silničního vozidla patří obecně k velice závažným přestupkům, proto tento přestupek není možné řešit na místě, ale řeší se ve správním řízení. Provozovateli technicky nezpůsobilého vozidla mimo pokutu hrozí ještě přidělení **5 trestních bodů a zákaz činnosti na 6 měsíců až 1 rok**. (9) Výjimku tvoří provozování vozidla bez registrační značky nebo se zakrytou registrační značkou. Tento delikt je řešen bez udělení trestných bodů.

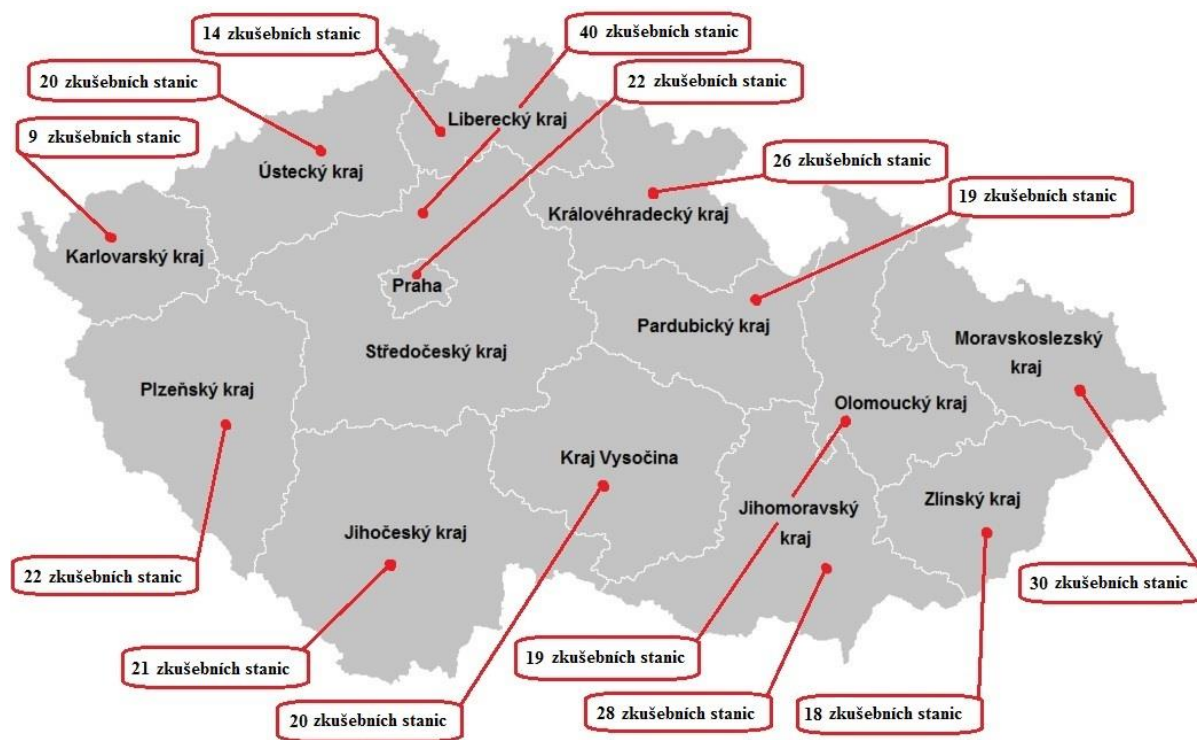
1.5 Síť zkušebních stanic v České republice

Síť zkušebních stanic je v České republice vcelku rovnoměrně rozprostřena a na první pohled se může zdát, že by jejich počet rozhodně neměl být nijak zvlášť omezujícím faktorem v procesu schvalování technické způsobilosti. Pro lepší představu o počtu zkušebních stanic v jednotlivých krajích České republiky, autor vytvořil obrázek 3, na kterém je znázorněna mapa České republiky s počty zkušebních stanic. Uvedené počty zkušebních stanic jsou aktuální podle (10) k datu 27.3 2017.

Žadatel však musí při výběru zkušební stanice zohlednit, na které kategorie vozidel je daná zkušební stanice uzpůsobena a schválena. Problém ale vzniká v tom, že většina zkušebních stanic se zaměřuje pouze na určitou část kategorií (příp. jednu kategorii) silničních vozidel a žadatel si tedy musí předem zjistit, jestli nabídka služeb dané zkušební stanice odpovídá kategorii vozidla, které má být kontrolováno. Například pokud má být kontrolováno jednotlivě vyrobené motorové vozidlo, výběr zkušebních stanic, které mohou být pro tuto

kontrolu uvažovány, se výrazně zúží, vzhledem k vysoké náročnosti této kontroly a vysokým nárokům na technické vybavení zkušební stanice, které je zapotřebí např. k testování vnějšího hluku vozidla, testování odrušení vozidla apod.

Žadatel, který potřebuje absolvovat kontrolu ve zkušební stanici s jednotlivě vyrobeným motorovým vozidlem, může v české republice aktuálně uvažovat (k datu 27.3. 2017) pouze 6 zkušebních stanic, které jsou na tato vozidla schváleny. (10) Takto malý počet zkušebních stanic je dán velice malou četností jednotlivě vyrobených motorových vozidel. Ročně jsou těchto vozidel vyrobeny řádově pouze desítky, což je ve srovnání s jednotlivě vyrobenými nemotorovými vozidly nesrovnatelně méně. Nízký počet těchto zkušebních stanic pro kontroly motorových vozidel v praxi ale není nijak výrazně omezujícím faktorem a autor s počtem zkušebních stanic souhlasí.



Obrázek 3 Počty zkušebních stanic v jednotlivých krajích České republiky

Zdroj: (10), úprava autor

2 SESTAVENÍ TECHNOLOGICKÉHO POSTUPU SCHVALOVÁNÍ TECHNICKÉ ZPŮSOBILOSTI

V této kapitole bude autorem této bakalářské práce sestaven modelový příklad technologického postupu schválení technické způsobilosti jednotlivě vyrobeného silničního vozidla. Jednotlivé úkony postupu schvalování technické způsobilosti jednotlivě vyrobeného silničního vozidla se budou konat na dvou institucích. První z nich je **obecní úřad obce s rozšířenou působností**, který má pravomoc rozhodovat o schvalování technické způsobilosti tohoto typu vozidel. Druhou institucí je zde **zkušební stanice**, která zkontroluje technický stav vozidla a vystaví potřebné podklady, které musí být následně předloženy na obecním úřadu obce s rozšířenou působností. Nevýhodou je, že instituce spolu přímo nekomunikují a všechny podklady musí mezi nimi žadatel o technickou způsobilost přepravovat individuálně.

2.1 Technologický postup na obecním úřadu obce s rozšířenou působností

V kapitole 2.1 budou popsány jednotlivé úkony procesu schvalování technické způsobilosti jednotlivě vyrobeného silničního vozidla, které jsou řešeny na žadatelem zvoleném obecním úřadu obce s rozšířenou působností.

Orgánem činným ve správním řízení schvalování technické způsobilosti jednotlivě vyrobeného silničního vozidla je tedy **obec s rozšířenou působností, a to nezávisle na místě trvalého bydliště nebo adrese provozovny žadatele**. Žadatel si tedy vybere libovolné ORP dle svého uvážení, kde podstoupí proces schvalování technické způsobilosti.

Součástí procesu schvalování technické způsobilosti jednotlivě vyrobeného silničního vozidla je i správní poplatek, který činí 2 000Kč a je žadatelem uhrazen na příslušném obecním úřadu obce s rozšířenou působností. (4) Výše správního poplatku je dle autora přiměřená a je uvedena na webových stránkách Ministerstva dopravy, proto je žadatel s výší tohoto poplatku předem seznámen.

2.1.1 Žádost o povolení výroby jednotlivě vyrobeného silničního vozidla

Celý proces schvalování technické způsobilosti jednotlivě vyrobeného silničního vozidla začíná na obecním úřadu obce s rozšířenou působností. Výrobce jednotlivě vyrobeného silničního vozidla musí před samotným započítím výroby vozidla podat „**Žádost o povolení výroby jednotlivě vyrobeného silničního vozidla**“. Tato žádost se podává v písemné podobě

a její formulář je k dostání na kterémkoliv obecním úřadu obce s rozšířenou působností v České republice. (10) Obce však tuto žádost mají na svých webových stránkách a je tedy možnost si žádost vytisknout a vyplnit doma. Žádost je přehledná a její vyplnění není pro žadatele nijak složitou ani zdlouhavou záležitostí. Vyplnění žádosti se skládá ze třech základních částí (hlavička žadatele, údaje o vozidle a vyznačení přiložených dokladů). Při vyplňování žádosti je také důležité zaškrtnout v horní části žádosti políčko, zda se jedná o jednotlivou stavbu či přestavbu vozidla. Formulář žádosti je totiž pro tyto dvě situace shodný. Příklad této předvyplněné žádosti pro modelový případ z kapitoly 3.1 je v příloze A.

Žádost musí obsahovat:

a) V případě právnické osoby:

- Celý název obchodní firmy, sídlo firmy, identifikační číslo,
- kategorie a druh silničního vozidla,
- účel, pro který má být vozidlo používáno,
- způsob zajištění záručního a pozáručního servisu

b) V případě fyzické osoby:

- Jméno, rodné číslo, místo trvalého nebo povoleného pobytu,
- kategorie a druh silničního vozidla,
- účel, pro který má být vozidlo používáno,
- způsob zajištění záručního a pozáručního servisu

Dále musí být žádost doložena těmito doklady:

- Ověřenou kopií smlouvy nebo listiny o zřízení nebo založení právnické osoby nebo u právnických osob zapsaných ve veřejném rejstříku výpisem z veřejného rejstříku,
- technickým popisem silničního vozidla v rozsahu údajů uváděných v „Technickém průkazu vozidla“, včetně údajů o předpokládaných provozních, jízdních a dynamických vlastnostech,
- nákresem sestavy silničního vozidla s uvedením rozměrů a hmotností,
- návodem k údržbě a obsluze vozidla v českém jazyce,

- osvědčeními o schválení typu systémů vozidla, konstrukčních částí a samostatných technických celků vozidla, které tvoří silniční vozidlo, nebo „Technickým protokolem“ prokazujícím schválení těchto systémů vozidla

2.1.2 Rozhodnutí o povolení výroby jednotlivě vyrobeného silničního vozidla

Po podání vyplněné žádosti se všemi potřebnými náležitostmi a doklady (viz. kapitola 2.1.1) vydá obecní úřad obce s rozšířenou působností **„Rozhodnutí o povolení výroby jednotlivě vyrobeného silničního vozidla“**. Toto rozhodnutí je důležitým podkladem pro zkušební stanici, která na jeho základě provede technickou kontrolu před schválením technické způsobilosti vozidla. V případě nesrovnalostí v žádosti, chybějících údajů nebo nedostatku informací uvedených výrobcem vozidla v žádosti, bude vydáno rozhodnutí o nevyhovění žádosti. (11) **„Rozhodnutí o povolení výroby jednotlivě vyrobeného silničního vozidla“** slouží jako důležitý podklad pro zkušební stanici, které na základě tohoto rozhodnutí provede kontrolu vozidla.

2.1.3 Žádost o schválení technické způsobilosti jednotlivě vyrobeného silničního vozidla

„Žádost o schválení technické způsobilosti jednotlivě vyrobeného silničního vozidla“ obsahuje stejné údaje jako **„Žádost o povolení výroby jednotlivě vyrobeného silničního vozidla“**, (viz. kapitola 2.1.1). Tato žádost se podává na obecním úřadu obce s rozšířenou působností po získání **„Technického protokolu“** a **„Přílohy k technickému protokolu“** ze zkušební stanice, který stanovuje, že kontrolované vozidlo vyhovělo. (11) V praxi se zároveň k této žádosti přikládá i **„Příhláška k registraci vozidla“**, což může v případě kladného **„Rozhodnutí o technické způsobilosti jednotlivě vyrobeného silničního vozidla“** o trochu zrychlit poslední fázi schvalování technické způsobilosti, kterou je samotná registrace vozidla. Příklad této předvyplněné žádosti pro modelový případ z kapitoly 3.1 je v příloze B.

K této žádosti se navíc přikládá:

- „Technický protokol“ a „Příloha k technickému protokolu“ vydaný zkušební stanicí
- Protokol o technické prohlídce před schválením technické způsobilosti vozidla (pokud se jedná o vozidlo, které podléhá režimu pravidelných technických prohlídek)

2.1.4 Rozhodnutí o technické způsobilosti jednotlivě vyrobeného silničního vozidla

„**Rozhodnutí o technické způsobilosti jednotlivě vyrobeného silničního vozidla**“ vydává obecní úřad s rozšířenou působností na základě „**Žádosti o schválení technické způsobilosti jednotlivě vyrobeného silničního vozidla**“. Úřad má lhůtu 60 dní na vydání rozhodnutí ode dne podání žádosti o schválení technické způsobilosti. Tato lhůta je dle autora nepřiměřeně dlouhá. Na velkou část úředních rozhodnutí mají úřady lhůtu 15 dní s možností prodloužení na 30 dní, pokud se jedná o komplikovaný případ. Dle autora by tedy bylo vhodné maximální lhůtu pro vydání „**Rozhodnutí o technické způsobilosti jednotlivě vyrobeného silničního vozidla**“ zkrátit na 30 dní. Toto rozhodnutí je posledním krokem ve schvalování technické způsobilosti. V případě kladného rozhodnutí obecní úřad obce s rozšířenou působností vydá „**Technický průkaz**“ (pokud vozidlo podléhá registraci). V případě, že vozidlo nepodléhá registraci obecní úřad obce s rozšířenou působností vydá žadateli „**Technické osvědčení silničního vozidla**“. (11)

2.2 Technologický postup ve zkušební stanici

Jako instituce pověřená Ministerstvem dopravy ČR pro kontroly silničních vozidel před schválením jejich technické způsobilosti působí zkušební stanice. Jejím hlavním úkolem je identifikace kontrolovaného vozidla a posouzení shodnosti parametrů vozidla s údaji uvedenými v „**Technické nákresu sestavy silničního vozidla**“ s uvedením jednotlivých rozměrů a hmotností. Další podklady pro kontrolu vozidla kontrolní technik nalezne v „**Rozhodnutí o povolení výroby jednotlivě vyrobeného silničního vozidla**“, ve kterém může obecní úřad obce s rozšířenou působností uvést podněty ke kontrole, které musí kontrolní technik u kontrolovaného vozidla zkontrolovat a u kterých by hrozilo, že by je kontrolní technik mohl opomenout.

V tabulce 4 jsou uvedeny ceny kontrol před schválením technické způsobilosti silničního vozidla dle kategorií vozidel. Ceny jednotlivých zkušebních stanic se liší pouze minimálně, proto se ceny uvedené v tabulce 4 mohou zobecnit na celou Českou republiku. Ceny v tabulce 4 jsou uvedeny včetně DPH a jsou převzaty z aktuálního ceníku firmy Autokontrol Pardubice s.r.o. zjištěné dne 8.11. 2017.

Tabulka 4 Cena kontroly před schválením technické způsobilosti

ROZDĚLENÍ VOZIDEL DLE KATEGORIÍ	CENA
Motocykly (L)	1 200 Kč
Osobní vozidla (M1) a nákladní vozidla (N1)	2 200 Kč
Nákladní (N2 a N3)	3 500 Kč
Osobní (M2 a M3)	4 000 Kč
Přípojně vozidlo (O1)	800 Kč
Přípojně vozidlo (O2)	1 200 Kč
Přípojně vozidlo (O3 a O4)	2 500 Kč
Traktory a pracovní stroje (T a S)	3 000 Kč
Přípojná vozidla traktorů (R)	2 000 Kč

Zdroj: (12), úprava autor

2.2.1 Příjímáčí kancelář

Prvním krokem ve zkušební stanici je návštěva přijímáčí kanceláře, kde žadatel o schválení technické způsobilosti předloží potřebné doklady (uvedeny pod tímto odstavcem), dále nahlásí, o jaký druh kontroly se bude jednat a zaplatí poplatek dle ceníku příslušné zkušební stanice. Dále bude žadatel seznámen s přibližnou čekací dobou, než se jeho vozidla ujme kontrolní technik a započne kontrola.

Doklady, které se předkládají v přijímáčí kanceláři:

- Doklad totožnosti žadatele (např. „Občanský průkaz“ nebo „Cestovní pas“),
- rozhodnutí o povolení výroby jednotlivě vyrobeného silničního vozidla,
- technický náčrt sestavy silničního vozidla,
- technické osvědčení samostatného technického celku (je-li součástí kontrolovaného vozidla)

2.2.2 Kontrola silničního vozidla

Kontrola silničního vozidla začíná poté, co si kontrolní technik převezme z přijímáčí kanceláře „Rozhodnutí o povolení výroby jednotlivě vyrobeného silničního vozidla“ a „Technický náčrt sestavy silničního vozidla“. Tyto dva dokumenty jsou pro kontrolního technika při kontrole jednotlivě vyrobeného silničního vozidla před schválením technické způsobilosti nepostradatelné. Kontrolní technik musí všechny údaje zapsané v těchto dvou

dokumentech zkontrolovat a ověřit jejich shodnost s vozidlem přistaveným ke kontrole. Dále kontrolní technik kontroluje homologaci samostatných technických celků a komponentů, které byly při stavbě vozidla použity. Přesná souslednost jednotlivých úkonů, jak má kontrolní technik krok po kroku postupovat, není nikde pevně stanovena. Všechny úkony prohlídky však musí splnit, aby na jejich základě mohl být vystaven **„Technický protokol“** a **„Příloha k technickému protokolu“**. Návaznost těchto jednotlivých úkonů si může stanovit každá zkušební stanice dle svého místního uspořádání. Celková časová náročnost kontroly silničního vozidla má široké rozpětí, dle jednotlivých kategorií vozidel. Nejméně časově náročnou kontrolou bývají v praxi jednotlivě vyrobená vozidla kategorie O1 (přípojná vozidla o nejvyšší přípustné hmotnosti nejvýše 750 kg), kde se čas kontroly pohybuje **okolo 90 minut**. Při kontrole před schválením technické způsobilosti např. složitého technického celku vždy záleží individuálně na dané kontrole. Ve výjimečných případech se může kontrola rozdělit i do **2-3 dnů**. Bývá tomu tak třeba při složitých technických celcích, kterými mohou být např. kompresorové stanice, jako nástavba na nákladní vozidlo.

V případě, že kontrolované vozidlo spadá do režimu pravidelných technických kontrol, je pravidelná technická kontrola konána zároveň s kontrolou před schválením technické způsobilosti. Pokud se tedy jedná o vozidlo podléhající měření emisí, musí být **„Protokol o měření emisí“** doložen v přijímací kanceláři společně s ostatními dokumenty (viz. kapitola 2.2.1).

2.2.3 Technický protokol

Po ukončení kontroly silničního vozidla, zkušební stanice žadateli vydá **„Technický protokol“** a **„Přílohu k technickému protokolu“**. Technickým protokolem se dokládá splnění (příp. nesplnění) podmínek uložených v **„Rozhodnutí o povolení výroby jednotlivě vyrobeného silničního vozidla“** a splnění technických požadavků stanovených prováděcím právním předpisem, protokolem o technické prohlídce se dokládá technická způsobilost vozidla k provozu na pozemních komunikacích. **„Technický protokol“** a **„Příloha k technickému protokolu“** ze zkušební stanice slouží jako důležitý podklad pro obecní úřad obce s rozšířenou působností, který na jeho základě **vydá „Rozhodnutí o technické způsobilosti jednotlivě vyrobeného silničního vozidla“** a vozidlo tím tedy schválí k provozu na pozemních komunikacích. (11)

2.3 Vývojový diagram schvalování technické způsobilosti

V kapitolách 2.1 a 2.2 byly autorem této bakalářské práce popsány a okomentovány jednotlivé úkony procesu schvalování technické způsobilosti jednotlivě vyrobeného silničního vozidla. Úkony procesu schvalování byly rozděleny do kapitol dle toho, jestli se řeší na obecním úřadu obce s rozšířenou působností nebo ve zkušební stanici. V praxi však jednotlivé úkony schvalování technické způsobilosti nejsou takto seřazeny a vzájemně se prolínají a doplňují. **Pro lepší názornost následnosti jednotlivých úkonů v procesu schvalování technické způsobilosti, autor sestavil vývojový diagram.** Tento vývojový diagram má za úkol jasně vymezit postup krok po kroku, kterým musí žadatel o schválení technické způsobilosti projít, aby bylo na konci tohoto procesu vozidlo schváleno k provozu na pozemních komunikacích. Dále vývojový diagram znázorňuje kroky, ve kterých může obecní úřad obce s rozšířenou působností nebo kontrolní stanice rozhodnout z pohledu žadatele negativně a žadatel musí provést potřebné změny nebo opravy a projít tímto krokem znovu. **Úkony vyobrazené v obrázcích se zelenou výplní značí část procesu schvalování, která je konána na obecním úřadu obce s rozšířenou působností a úkony v obrázcích s červenou výplní naopak značí tu část procesu schvalování, která se koná ve zkušební stanici. Obrázce s modrou výplní značí začátek a konec vývojového diagramu.** Vývojový diagram znázorňuje obrázek 4.

Vzhledem ke složitosti a délce názvu jednotlivých úkonů schvalování technické způsobilosti autor ve vývojovém diagramu použil číslice. Význam jednotlivých číslic je vysvětlen v tabulce 5.

Tabulka 5 Vysvětlivky k vývojovému diagramu

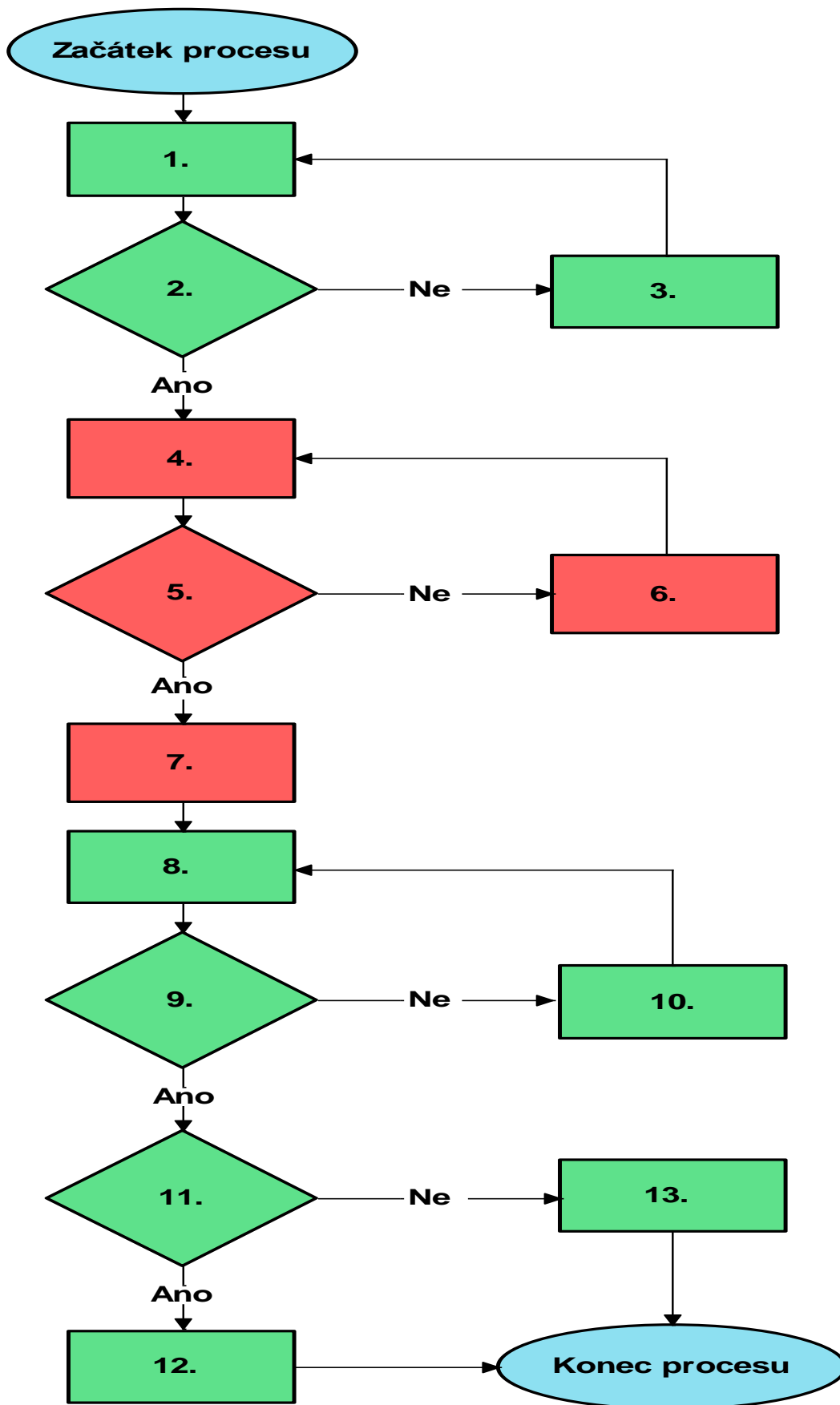
ČÍSLICE	VÝZNAM
1	Žádost o povolení výroby jednotlivě vyrobeného silničního vozidla
2	Rozhodnutí o povolení výroby jednotlivě vyrobeného silničního vozidla
3	Provedení změny nebo opravy a opětovné podání žádosti v kroku 1
4	Přijímací kancelář zkušební stanice
5	Kontrola silničního vozidla
6	Provedení změny nebo opravy a návrat do přijímací kanceláře v kroku 4
7	Vystavení Technického protokolu a Přílohy k technickému protokolu
8	Žádost o schválení technické způsobilosti jednotlivě vyrobeného silničního vozidla
9	Rozhodnutí o technické způsobilosti jednotlivě vyrobeného silničního vozidla
10	Provedení změny nebo opravy a opětovné podání žádosti v kroku 8
11	Rozhodnutí, zda vozidlo podléhá registraci
12	Vystavení „Technického průkazu“
13	Vystavení „Technického osvědčení silničního vozidla“

Zdroj: autor

Krokům 3,6 a 10 se žadatel může vyhnout v případě, že jsou všechny podklady a žádosti správně vyplněny a obsahují pravdivé údaje bez chyb a vozidlo projde zkušební stanicí bez nalezení vady nebo nesrovnalosti v „**Nákresu sestavy silničního vozidla**“.

V krocích 3 a 10 těmito chybami nejčastěji bývají chybějící údaje v žádosti (nedostatek informací uvedených výrobcem vozidla), nesrovnalosti v technické popisu silničního vozidla nebo nákresu sestavy silničního vozidla. Dále může být důvodem k odmítnutí žádosti chybějící návod k údržbě a obsluze nebo absence osvědčení o schválení typu systémů vozidla.

V kroku 6 se většinou jedná přímo o zjištěnou závadu na vozidle nebo neshodnost části vozidla s předložených nákresem sestavy silničního vozidla. Vozidlo v tomto případě tedy neprojde kontrolou a je zapotřebí tuto chybu odstranit v návštěvu zkušební stanice zopakovat.



Obrázek 4 Vývojový diagram schvalování technické způsobilost jednotlivě vyrobeného silničního vozidla

Zdroj: autor

3 NÁVRHY ZMĚN

V této kapitole autor na základě předchozí analýzy v kapitole 1 a sestavení technologického postupu schvalování technické způsobilosti v kapitole 2 navrhne změny. **Tyto změny se budou týkat úspory času žadatele a minimalizace najetých kilometrů při řešení úkonů schvalování technické způsobilosti.** Dopad těchto změn na proces schvalování technické způsobilosti jednotlivě vyrobeného silničního vozidla bude následně aplikován na autorem vytvořený modelový případ. Po aplikaci změn na tento modelový případ dojde k jasné představě, jakým způsobem se navržené změny projeví v praxi.

3.1 Modelový případ schvalování technické způsobilosti jednotlivě vyrobeného silničního vozidla

Celý proces schvalování technické způsobilosti jednotlivě vyrobeného silničního vozidla je pro žadatele časově velice náročný, zpravidla se jedná o týdny až měsíce, než je vyrobené vozidlo schváleno k provozu na pozemních komunikacích. Po tuto dobu schvalování musí žadatel osobně projít mnoha potřebnými úkony, které již autor podrobněji popsal v kapitole 2. Celkový potřebný čas strávený žadatelem na plnění jednotlivých úkonů je velice individuální a záleží na mnoha faktorech, kterými například může být aktuální obsazenost žadatelem zvoleného dopravního úřadu, případné opakování úkonů při výskytu chyb nebo nepřesností, vzdálenost dopravního úřadu a zkušební stanice od bydliště žadatele a další faktory. **Vzhledem k následnému posouzení míry dopadu změn autor vytvoří fiktivní modelový případ procesu schvalování technické způsobilosti,** kde bude autor v roli žadatele o schválení technické způsobilosti a vzdálenosti mezi institucemi budou zvoleny na základě reálných údajů z místa autorova bydliště (Hořice v Podkrkonoší). Údaje o vzdálenostech a době jízd jsou uvedeny v tabulce 6.

Tabulka 6 Vzdálenosti tras

TRASA	VZDÁLENOST	DOBA JÍZDY
Bydliště – dopravní úřad	2,5 km	4 min
Bydliště – zkušební stanice	12 km	12 min
Dopravní úřad – zkušební stanice	13 km	14 min

Zdroj: autor

Vzdálenosti uvedené v tabulce 6 jsou zaokrouhleny na půl kilometru, z důvodu, že přesnější určení vzdáleností (např. v metrech) nemá v tomto případě žádné důležité opodstatnění. Doby jízdy jsou zaokrouhleny na celé minuty z důvodu, že tímto zaokrouhlením nevzniknou nijak závažné nepřesnosti, ale dojde k lepší přehlednosti v tabulce 6 a zjednodušení při následných výpočtech úspory času. **Délky tras a doby jízd byly zjištěny autorem na základě absolvování těchto jízd a vlastního měření.**

Na obrázku 5 je znázorněna mapa, ve které autor vyznačil umístění odboru dopravy, své bydliště a nejbližší zkušební stanici, kterou lze využít pro tento modelový případ. Bydliště a odbor dopravy se nachází v Hořicích a autorem zvolená zkušební stanice je umístěna v obci Sovětice, nedaleko obce Sadová. Trasa z Hořic do Sovětic je zvolena po silnici I/35, která je v mapě vyznačena oranžovou barvou. Autor zvolil tuto variantu i za vědomí, že se nejedná o nejkratší trasu z důvodu, že je to nejrychlejší varianta trasy. Při přepravě schvalovaného vozidla pomocí autopřepravníku se rovněž jedná o výrazně pohodlnější jízdu než při volbě trasy přes přilehlé obce po silnicích III. třídy.



Obrázek 5 Mapa vyznačující důležité body tras

Zdroj: (16), úprava autor

Jako vozidlo pro tento modelový případ schvalování technické způsobilosti jednotlivě vyrobeného silničního vozidla bude zvolen přívěs za osobní automobil o nejvyšší přípustné hmotnosti nejvýše 750 kg (vozidlo kategorie O1). Toto vozidlo bylo autorem zvoleno z důvodu, že je to jeden z nejčastěji schvalovaných typů silničních vozidel při schvalování technické způsobilosti jednotlivě vyrobeného silničního vozidla. Dalším důvodem pro volbu tohoto typu vozidla je také skutečnost, že při kontrole těchto vozidel ve zkušební stanici se u jednotlivých typů přívěsů nijak výrazně neliší doba kontroly. Tato skutečnost je dána tím, že konstrukce těchto přívěsů je v porovnání například s motorovými vozidly velice jednoduchá a mezi jednotlivými přívěsy nejsou žádné velké konstrukční rozdíly. Přívěsy zařazené do kategorie O1 nejsou opatřeny brzdami, což je také výhodou z hlediska časové náročnosti kontroly ve zkušební stanici. **Doba kontroly tohoto typu vozidla zpravidla nepřevyšuje 90 minut.** Tuto informaci autor získal při osobní konzultaci ve zkušební stanici, která se schvalováním těchto vozidel zabývá. V tomto modelovém případě bude tedy jako doba kontroly vozidla použita hodnota 90 minut. Pro lepší představu, o jaký typ vozidla se jedná, autor přikládá obrázek 6, na kterém je toto vozidlo znázorněno.



Obrázek 6 Přívěs za osobní automobil

Zdroj: (13)

Celkový žadatelem strávený čas na provedení všech potřebných úkonů spojených se schvalováním vozidla v takto sestaveném modelovém případě je vyjádřen v tabulce 7, kde je k jednotlivým úkonům přiřazena jejich časová náročnost.

Tabulka 7 Časová náročnost úkonů schvalování technické způsobilosti

ÚKON		ČASOVÁ NÁROČNOST
1.	Jízda z bydliště na dopravní úřad a zpět	8 min
2.	Čas strávený na dopravním úřadu	25 min
3.	Jízda z bydliště na dopravní úřad	4 min
4.	Čas strávený na dopravním úřadu	25 min
5.	Jízda z dopravního úřadu do místa bydliště	4 min
6.	Jízda z bydliště do zkušební stanice	12 min
7.	Čas strávený v přijímací kanceláři zkušební stanice	15 min
8.	Čas strávený kontrolou vozidla	90 min
9.	Čas potřebný pro vystavení a předání „Technického protokolu“ a „Přílohy k technickému protokolu“	15 min
10.	Jízda ze zkušební stanice do místa bydliště	12 min
11.	Jízda z bydliště na dopravní úřad a zpět	8 min
12.	Čas strávený na dopravním úřadu	25 min
13.	Jízda z bydliště na dopravní úřad a zpět	8 min
14.	Čas strávený na dopravním úřadu	25 min
CELKOVÝ POTŘEBNÝ ČAS		276 min = 4,6 h

Zdroj: autor

V bodech 1, 5, 11 a 13 z tabulky 7 se žadatel po návštěvě dopravního úřadu vrací zpět domů z důvodu, že tyto úkony nelze vyřešit na počkání. Např. v bodě 1, kdy se jedná o cestu na dopravní úřad za účelem podání „**Žádosti o povolení výroby jednotlivě vyrobeného silničního vozidla**“, má dopravní úřad na vyřízení této žádosti lhůtu 60 dní. Žadatel tedy jede na dopravní úřad a po podání žádosti se vrací zpět domů. Z tohoto důvodu je v tabulce 7 započten čas jízdy na dopravní úřad a zpět společně v jednom bodě.

Z tabulky 7 je zřejmé, že výsledný čas, který žadatel potřebuje pro splnění všech úkonů v procesu schvalování technické způsobilosti jednotlivě vyrobeného silničního vozidla je v tomto modelovém případě 4,6 hodiny. V tomto modelovém případě je výhodou, že přejezdové vzdálenosti mezi jednotlivými institucemi nejsou nijak velké. V mnoha jiných případech, kdy je například nejbližší zkušební stanice pro danou kategorii vozidla vzdálena několik desítek kilometrů, může být hodnota celkového potřebného času výrazně vyšší.

Celkový nájezd kilometrů, který musí žadatel v tomto modelovém případě absolvovat je 44 kilometrů, z čehož zhruba 45 % celkového nájezdu kilometrů tvoří jízda v městském provozu.

Celkový čas uvedený v tabulce 7 vyjadřuje časovou náročnost na žadatele před provedením změn. Celkový výsledný čas je vzhledem k lepší představě uveden v hodinách. Čas strávený na dopravním úřadu je zprůměrován a samozřejmě vždy záleží na aktuální obsazenosti žadatelem zvoleného úřadu. V tabulce 7 jsou uvedeny pouze úkony přímo spjaté s procesem schvalování, ale samozřejmě v praxi žadatel určitou dobu stráví i nakládkou a vykládkou schvalovaného vozidla na přepravník, protože schvalované vozidlo samozřejmě nesmí být přepravováno po vlastní ose. Pokud tedy žadatel nehodlá využít odtahové služby a bude přívěs přepravovat svépomocí, nejjednodušší možností je přeprava na autopřepravníku. Tento autopřepravník může být v přední části u oje vybaven závěsným zařízením, což usnadní aretaci přepravovaného přívěsu. Příklad autopřepravníku, který je možno k přepravě zvolit, je znázorněn na obrázku 7.



Obrázek 7 Autopřepravník

Zdroj: (14)

Jak je z tabulky 7 zřejmé, velkou část celkového potřebného času tvoří jízdy mezi bydlištěm, dopravním úřadem a zkušební stanicí. Minimalizací těchto jízd by docházelo k výrazné časové úspoře a zároveň finanční úspoře snížením počtu ujetých kilometrů. Z tohoto

důvodu se autor rozhodl vybrat jednotlivé části procesu schvalování technické způsobilosti a upravit je tak, aby došlo k jeho zefektivnění a tím i úspoře času a ujetých kilometrů. Zefektivněním procesu schvalování technické způsobilosti jednotlivě vyrobeného silničního vozidla může dojít v určitých případech k úspoře desítek kilometrů v závislosti na vzdálenostech mezi dopravním úřadem, zkušební stanicí a místem bydliště žadatele.

3.2 Přesun povolení výroby z dopravního úřadu do zkušební stanice

„**Žádost o povolení výroby jednotlivě vyrobeného silničního vozidla**“ je v praxi administrativní krok, při kterém dopravní úřad identifikuje žadatele (příp. zmocněnce) a zkontroluje, zda se reálné údaje o žadateli i o vozidle shodují s vyplněnou žádostí. Dále se v žádosti kontrolují údaje jako kategorie a druh silničního vozidla, účel, pro který má být vyrobené vozidlo používáno a způsob zajištění záručního a pozáručního servisu. Dále má dopravní úřad za úkol zkontrolovat, zda jsou všechny přiložené dokumenty pravé a kompletní. Všechny dokumenty, které musí být k žádosti přiloženy jsou uvedeny v kapitole 2.1.1.

Na základě této „**Žádosti o povolení výroby jednotlivě vyrobeného silničního vozidla**“ dopravní úřad vydá „**Rozhodnutí o povolení výroby jednotlivě vyrobeného silničního vozidla**“, které by dle Ministerstva dopravy mělo sloužit zkušební stanici jako podklad pro provedení kontroly vozidla. Na základě osobních konzultací ve zkušebních stanicích autor však zjistil skutečnost, že pro zkušební stanici toto rozhodnutí není „nepostradatelným dokumentem“ a kontrolu vozidla lze provést bez tohoto rozhodnutí. Na některých dopravních úřadech žadatel toto rozhodnutí nedostává a do zkušební stanice se dostaví s dokladem totožnosti a dokumenty, které se jinak přikládají k žádosti o povolení výroby. V praxi kontrolní technik pracuje pouze s „**Technickým popisem silničního vozidla**“ a „**Nákresem sestavy silničního vozidla**“. Technik má tedy za úkol údaje uvedené v těchto dvou dokumentech ztotožnit s vozidlem a zkontrolovat, zda je na vozidle vše tak, jak je uvedeno v těchto dvou dokumentech.

„**Rozhodnutí o povolení výroby jednotlivě vyrobeného silničního vozidla**“ se tedy může považovat pouze za administrativní záležitost, kterou by bez problémů mohla převzít a vykonávat zkušební stanice a odlehčit práci dopravním úřadům. Zároveň by došlo k úspoře jedné cesty na dopravní úřad a tím i času ze strany žadatele o schválení technické způsobilosti jednotlivě vyrobeného silničního vozidla. Při stávajícím stavu dochází ke zbytečnému zdržení z důvodu, že přikládané dokumenty kontrolují se žádostí na dopravním úřadu a zároveň s přistavením vozidla ve zkušební stanici.

Pokud by tedy tento administrativní krok převzala zkušební stanice, bylo by zapotřebí na tuto pozici nasadit jednoho ze zaměstnanců. Vzhledem k malému počtu případů schvalování jednotlivě vyrobených silničních vozidel by tuto činnost mohl vykonávat jeden ze stávajících zaměstnanců zkušební stanice. **Dle autora práce by bylo nejlepší volbou přiřadit tuto činnost zaměstnanci v příjímací kanceláři.** Výhodu této volby autor práce vidí zejména ve skutečnosti, že tento zaměstnanec tráví většinu času své pracovní doby v kanceláři a výkon této činnosti by mu tedy neměl činit žádný problém. Zaměstnanec v příjímací kanceláři zkušební stanice by tedy měl za úkol zastoupit v tomto kroku práci úředníka na dopravním úřadu. Kompenzací pro zkušební stanici za převzetí této odpovědnosti by byla část správního poplatku. Stávající správní poplatek při schvalování jednotlivě vyrobeného silničního vozidla činí 2000 Kč. **Autor práce nově navrhuje, aby žadatel zaplatil 1000 Kč v příjímací kanceláři zkušební stanice** a zbylých 1000 Kč následně na dopravním úřadu. Tato kompenzace ve výši 1000 Kč by byla využita na odměny pro zaměstnance za výkon této činnosti a zároveň pro majitele zkušební stanice za převzetí odpovědnosti za tento úkon.

Zkušební stanice by tedy měla za úkol nad rámec svých dosavadních povinností identifikovat žadatele dle dokladu totožnosti a zkontrolovat ověřenou kopii „**Smlouvy nebo listiny o zřízení nebo založení právnické osoby**“ nebo „**Výpis z veřejného rejstříku**“, návod k údržbě a obsluze vozidla a osvědčení o schválení typu systémů vozidla, konstrukčních částí a samostatných technických celků vozidla, které tvoří silniční vozidlo. Kontrola těchto dokumentů by probíhala zároveň s kontrolou vozidla na lince zkušební stanice a **zkušební stanice by za tento úkon přejala plnou zodpovědnost.** V modelovém případě z kapitoly 3.1, kdy se jedná o schvalování přívěsu, žadatel stráví ve zkušební stanici celkem dvě hodiny. Za tuto dobu by administrativní pracovník zkontroloval dokumenty. V případě, že se jedná o schvalování konstrukčně složitějšího vozidla, které má i rozsáhlejší návod k údržbě a obsluze a více osvědčení se kontrola takového vozidla rozkládá do několika dní a administrativní pracovník by tak měl dost času zkontrolovat i na tyto rozsáhlejší dokumenty.

Touto změnou by žadatel o schválení technické způsobilosti ušetřil svůj čas tím, že by nemusel absolvovat dvě návštěvy dopravního úřadu a **proces schvalování technické způsobilosti by pro žadatele začal až ve zkušební stanici.** Zároveň by se urychlil celý proces schvalování tím, že by po změně probíhala kontrola vozidla i kontrola přiložených dokumentů zároveň ve stejný čas. **Dalším pozitivem při této změně by bylo také snížení práce dopravního úřadu.**

Pro znázornění, jak může vypadat online objednání na kontrolu vozidla do zkušební stanice, autor vložil obrázek 8. Tento způsob objednání nabízí na svých webových stránkách zkušební stanice v Sověticích, kterou autor využil pro svůj modelový případ v kapitole 3.1. Jak lze vidět na obrázku 8, tato zkušební stanice využívá na jedné směně zároveň 3 kontrolní techniky. Zeleně podbarvená políčka značí, že je tento termín ještě neobsazen a je tedy možnost se na tento termín objednat. Červeně podbarvená políčka naopak značí, že tento termín je už obsazen a nelze se tedy na tuto dobu k danému technikovi objednat. V jednoduché objednávce žadatel vyplní své jméno, příjmení, kategorii vozidla a druh prohlídky, kterou chce s vozidlem podstoupit. Dle zvoleného druhu prohlídky se při objednání automaticky červeně podbarví potřebný počet políček, dle času, který je na tuto zvolenou prohlídku potřebný. Dle autora práce je tento způsob objednání vhodným řešením. Žadatel se díky tomuto řešení objedná kdykoliv bez potřeby telefonování a má čas si promyslet, jaký z volných termínů mu nejvíce vyhovuje. Naopak ve zkušební stanici nejsou těmito telefonáty zbytečně zdržováni zaměstnanci.

	Úterý 10.04.	Středa 11.04.	Čtvrtek 12.04.	Pátek 13.04.	Sobota 14.04.	Pondělí 16.04.
7:00	p. Nevěčný p. Vrabec p. Loďr	p. Nevěčný p. Vrabec p. Loďr	p. Nevěčný p. Vrabec p. Loďr	p. Nevěčný p. Vrabec p. Loďr		p. Valášek p. Dončuk p. Loďr
7:30	p. Nevěčný p. Vrabec p. Loďr	p. Nevěčný p. Vrabec p. Loďr	p. Nevěčný p. Vrabec p. Loďr	p. Nevěčný p. Vrabec p. Loďr		p. Valášek p. Dončuk p. Loďr
8:00	p. Nevěčný p. Vrabec p. Loďr	p. Nevěčný p. Vrabec p. Loďr	p. Nevěčný p. Vrabec p. Loďr	p. Nevěčný p. Vrabec p. Loďr	p. Nevěčný	p. Valášek p. Dončuk p. Loďr
8:30	p. Nevěčný p. Vrabec p. Loďr	p. Nevěčný p. Vrabec p. Loďr	p. Nevěčný p. Vrabec p. Loďr	p. Nevěčný p. Vrabec p. Loďr	p. Nevěčný	p. Valášek p. Dončuk p. Loďr
9:00	p. Nevěčný p. Vrabec p. Loďr	p. Nevěčný p. Vrabec p. Loďr	p. Nevěčný p. Vrabec p. Loďr	p. Nevěčný p. Vrabec p. Loďr	p. Nevěčný	p. Valášek p. Dončuk p. Loďr
9:30	p. Nevěčný p. Vrabec p. Loďr	p. Nevěčný p. Vrabec p. Loďr	p. Nevěčný p. Vrabec p. Loďr	p. Nevěčný p. Vrabec p. Loďr	p. Nevěčný	p. Valášek p. Dončuk p. Loďr
10:00	p. Nevěčný p. Vrabec p. Loďr	p. Nevěčný p. Vrabec p. Loďr	p. Nevěčný p. Vrabec p. Loďr	p. Nevěčný p. Vrabec p. Loďr	p. Nevěčný	p. Valášek p. Dončuk p. Loďr
10:30	p. Nevěčný p. Vrabec p. Loďr	p. Nevěčný p. Vrabec p. Loďr	p. Nevěčný p. Vrabec p. Loďr	p. Nevěčný p. Vrabec p. Loďr	p. Nevěčný	p. Valášek p. Dončuk p. Loďr
11:00	p. Nevěčný p. Vrabec p. Loďr	p. Nevěčný p. Vrabec p. Loďr	p. Nevěčný p. Vrabec p. Loďr	p. Nevěčný p. Vrabec p. Loďr	p. Nevěčný	p. Valášek p. Dončuk p. Loďr
11:30	p. Nevěčný p. Vrabec p. Loďr	p. Nevěčný p. Vrabec p. Loďr	p. Nevěčný p. Vrabec p. Loďr	p. Nevěčný p. Vrabec p. Loďr	p. Nevěčný	p. Valášek p. Dončuk p. Loďr
12:00	p. Nevěčný p. Vrabec p. Loďr	p. Nevěčný p. Vrabec p. Loďr	p. Nevěčný p. Vrabec p. Loďr	p. Nevěčný p. Vrabec p. Loďr	p. Nevěčný	p. Valášek p. Dončuk p. Loďr

Obrázek 8 Online objednání na zkušební stanici Sovětice

Zdroj: (17)

3.3 Využití přepravní služby pro přepravu listin

Tato změna by mohla být dalším krokem navazujícím na změnu navrženou v kapitole 3.2 a měla by za úkol ještě více zjednodušit a zrychlit proces schvalování technické způsobilosti jednotlivě vyrobeného silničního vozidla. Ve stávající podobě procesu schvalování technické způsobilosti musí žadatel individuálně přepravovat **„Technický protokol“** a **„Přílohu k technickému protokolu“** ze zkušební stanice na dopravní úřad, což určitě není nejlepším řešením vzhledem ke skutečnosti, že tato přeprava může probíhat bez přímého přičinění žadatele o schválení technické způsobilosti. Efektivnějším řešením tohoto problému by bylo využití některého z dopravců, který by tuto přepravu listin zajistil a přepravil je společně s dalšími zásilkami. Při připojení této změny k předchozí změně z kapitoly 3.2 by mohla být společně v jedné složce zasílána **„Žádost o schválení technické způsobilosti jednotlivě vyrobeného silničního vozidla“**, **„Technický protokol“** a **„Příloha k technickému protokolu“** a **listina potvrzující pravost a kompletnost přiložených dokumentů, kterou vystaví administrativní pracovník zkušební stanice** po provedení kontroly dokumentů. Při zavedení této změny by tedy žadatel ve zkušební stanici musel odevzdat vyplněnou a podepsanou **„Žádost o schválení technické způsobilosti jednotlivě vyrobeného silničního vozidla“**, aby mohla být společně s ostatními dokumenty zaslána na dopravní úřad. Tyto dokumenty budou na dopravní úřad společně zaslány až ve chvíli, kdy administrativní pracovník vystaví listinu s potvrzením a vozidlo projde kontrolou bez závady. V opačném případě bude žadatel vyzván k opravě nebo úpravě. Ve chvíli, kdy dopravní úřad obdrží tuto složku s dokumenty, může vystavit **„Rozhodnutí o technické způsobilosti jednotlivě vyrobeného silničního vozidla“** a na základě tohoto kladného rozhodnutí může následně dojít k vystavení **„Technického průkazu“** (pokud se jedná o vozidlo, které podléhá registraci) nebo **„Technického osvědčení silničního vozidla“** (pokud se jedná o vozidlo které registraci nepodléhá).

Dopraců, jejichž služby by byly vhodné pro tuto zakázku přepravy listin se na českém trhu nabízí velké množství (např. Česká pošta, s.p., PPL s.r.o., INTIME s.r.o. a další). Vzhledem k charakteru této zakázky a skutečnosti, že by se jednalo o státní zakázku by autor navrhoval využít služeb České pošty, s.p. Ve prospěch České pošty, s.p. hraje její velká přepravní kapacita a skutečnost, že se jedná o státní podnik, což je zde značnou výhodou ve srovnání s případným najímáním soukromé přepravní společnosti na tuto zakázku. Další výhodou je skutečnost, že Česká pošta již dopravní úřady a zkušební stanice obsluhuje přepravou běžných poštovních zásilek a nedocházelo by tedy ke zbytečně vyššímu nájezdu kilometrů při použití soukromé

přepravní společnosti. Zadání této zakázky přímo podniku Česká pošta, s.p. by autor doporučil pouze v případě, že by na tuto zakázku nemuselo být vypsáno výběrové řízení.

Tato změna by byla ve srovnání se stávající situací (individuální přepravou každým jednotlivým žadatelem) jistě pozitivním krokem, a to zejména díky úspoře žadatelem najetých kilometrů a časem, který by musel strávit převozem těchto dokumentů. Tato změna však stále není nejlepším možným řešením, z důvodu, že jsou stále přepravovány dokumenty v jejich fyzické podobě. Tento problém autor eliminuje v kapitole 3.4.

3.4 Převedení papírových dokumentů do elektronické podoby

V dnešní době (rok 2018), kdy je snaha o minimalizaci počtu dokumentů uchovávaných v papírové podobě, by bylo vhodným řešením převést do elektronické podoby i dokumenty týkající se schvalování technické způsobilosti. Touto změnou by došlo k výraznému urychlení procesu schvalování technické způsobilosti z důvodu, že **po vyplnění a zkontrolování by dokumenty byly a odeslány a takřka hned by se s nimi mohlo pracovat dále** bez ztráty času při jejich přepravě.

Případným žadatelů o schválení technické způsobilosti by také nově vznikla možnost využít k tomuto úkonu občanský průkaz s čipem. Tento občanský průkaz se začne bezplatně vydávat od 1.7. 2018. Pokud si tedy žadatel zakoupí čtecí zařízení těchto občanských průkazů s čipem, mohl by po připojení na portál veřejné správy odeslat žádost elektronicky.

Hlavní rozdíl oproti předchozí změně z kapitoly 3.3 by tedy nastal v okamžik, kdy budou ve zkušební stanici vyhotoveny všechny dokumenty (uvedeny v kapitole 3.3) a bude zapotřebí je odeslat na dopravní úřad. V tento okamžik by nedocházelo k tisku „**Technického protokolu**“ a „**Přílohy k technickému protokolu**“, ale tyto dokumenty by byly zachovány v elektronické podobě. Případně by mohla být vytištěna kopie „**Technického protokolu**“ a „**Přílohy k technickému protokolu**“ pro žadatele o schválení technické způsobilosti. Listina potvrzující pravost a kompletnost přiložených dokumentů, kterou vystaví administrativní pracovník zkušební stanice po provedení kontroly dokumentů by byla taktéž zachována pouze v elektronické podobě. Posledním dokumentem, který by bylo zapotřebí převést do elektronické podoby zůstává „**Žádost o schválení technické způsobilosti jednotlivě vyrobeného silničního vozidla**“. Tuto vyplněnou a žadatelem podepsanou žádost by administrativní pracovník zkušební stanice pouze oskenoval a byla by přiložena do složky s ostatními dokumenty, které se následně zašlou na dopravní úřad. V žádosti by navíc žadatel

o schválení technické způsobilosti uvedl svou emailovou adresu, na kterou by byl po vyhotovení **„Rozhodnutí o technické způsobilosti jednotlivě vyrobeného silničního vozidla“** kontaktován dopravním úřadem.

Zaslání těchto čtyř dokumentů na dopravní úřad by proběhlo jednoduše pomocí emailu. Administrativní pracovník zkušební stanice by tyto dokumenty vložil do přílohy emailu a odeslal na emailovou adresu dopravního úřadu. Dopravní úřad po obdržení tohoto emailu dokumenty zkontroluje a na jejich základě vystaví **„Rozhodnutí o technické způsobilosti jednotlivě vyrobeného silničního vozidla“**. V případě právnických osob je možnost využít místo emailu datových schránek. Výhodou datových schránek je jistota, že druhá strana dokumenty obdrží, což při použití emailu s naprostou jistotou tvrdit nelze. Při využití datových schránek jsou dokumenty považovány za doručené a není zapotřebí potvrzovat jejich převzetí.

Když dopravní úřad vystaví toto rozhodnutí, může okamžitě na emailovou adresu, uvedenou v **„Žádosti o schválení technické způsobilosti jednotlivě vyrobeného silničního vozidla“**, kontaktovat žadatele o schválení technické způsobilosti, aby se dostavil na dopravní úřad. Po tom, co žadatel navštíví dopravní úřad, už bude vše řešeno podle stávajícího systému. Žadateli tedy bude vystaven **„Technický průkaz“** nebo **„Technické osvědčení silničního vozidla“**, a tím je proces schválení technické způsobilosti ukončen.

3.5 Změna podmínek pro získání oprávnění kontrolního technika typu „K“

Na základě návštěv a konzultací v různých zkušebních stanicích v Královéhradeckém a Pardubickém kraji autor zjistil, že informovanost techniků oprávněných ke kontrolám vozidel před schválením jejich technické způsobilosti (technik typu „K“) není ve většině případů na potřebné úrovni, aby kontrola jednotlivě vyrobeného vozidla mohla proběhnout hladce bez zbytečného zdržení a nejasností v postupu kontroly vozidla.

Tento problém nízké informovanosti kontrolních techniků je z velké části způsoben malým počtem vozidel, které se takto schvalují a také skutečností, že na školení techniků, které musí podstoupit každé dva roky, se této problematice nevěnuje dostatečný časový prostor. Následné přezkoušení kontrolních techniků z probrané problematiky probíhá pouze jednoduchou formou testových otázek dle rozsahu, který je stanoven ve Věstníku dopravy (2/2018). Rozsah látky, která je předmětem školení kontrolních techniků se však často společně s nároky na přezkoušení aktualizuje.

Řešením tohoto problému nízké informovanosti kontrolních techniků by byla změna podmínek získávání oprávnění ke kontrolám vozidel před schválením jejich technické způsobilosti. Tato změna by spočívala v úpravě náplně školení a úpravě způsobu přezkoušení znalostí kontrolních techniků. Z osobních výpovědí techniků vyplynulo, že na povinných školeních nedostávají ze strany školitelů informace v potřebném rozsahu, pro správné pochopení této problematiky. Změna podmínek by se tedy týkala hlavně náplně povinných školení, která by měla obsahovat v patřičném rozsahu i problematiku technických kontrol vozidel před schválením jejich technické způsobilosti.

Do následného přezkoušení by dále dle autora měla být zařazena případová studie, ve které by kontrolní technik musel prokázat nabyté vědomosti na praktickém příkladu. Technik by měl za úkol na vybraném zadání modelového případu podrobně popsat, jak bude postupovat. Splněním této případové studie by kontrolní technik prokázal, že své nabyté vědomosti dokáže následně uplatnit i v praxi.

4 ZHODNOCENÍ NAVRŽENÝCH ZMĚN

V této kapitole budou zhodnoceny autorem navržené změny v procesu schvalování technické způsobilosti jednotlivě vyrobeného silničního vozidla. Tyto změny budou hodnoceny po aplikování na modelový případ z kapitoly 3.1.

4.1 Zhodnocení přesunu povolení výroby do zkušební stanice

Změna uvedená v kapitole 3.2 je hlavní změnou v procesu schvalování technické způsobilosti, na základě které, jsou následně postaveny další dvě změny v kapitolách 3.3 a 3.4. Přesun povolení výroby jednotlivě vyrobeného silničního vozidla do zkušební stanice přináší řadu výhod a zároveň nepřináší nijak závažné nevýhody.

Hlavní výhodou je bez pochyb úspora žadatelem ujetých kilometrů při řešení jednotlivých úkonů schvalování technické způsobilosti. **Žadatel díky této změně ušetří dvě jízdy z místa bydliště na dopravní úřad, což odpovídá úspoře 23 % z celkových ujetých kilometrů. Zároveň se výrazně sníží poměr kilometrů ujetých v městském provozu na 30 % z původních 45 %. Co se týká úspory času, tak ta je po zavedení změny z kapitoly 3.2 na hodnotě 24 %.** V tabulce 8 jsou číselně vyjádřeny hodnoty úspor, které žadateli vzniknou zavedením změny z kapitoly 3.2.

Tabulka 8 Vyjádření úspor po přesunu povolení výroby do zkušební stanice

KRITÉRIUM	ÚSPORA
Ujetá vzdálenost (kilometry)	10
Čas (minuty)	66

Zdroj: autor

Jednou z dalších výhod, kterou přinese zavedení této změny z kapitoly 3.2, je snížení obsazenosti dopravních úřadů. Díky skutečnosti, že na každém jednom schvalovaném vozidle žadatel uspoří dvě návštěvy dopravního úřadu, při celkovém počtu jednotlivě vyrobených silničních vozidel za období jednoho roku tedy může tato změna dopravním úřadům v České republice odlehčit **až o 2000 návštěv ročně**. Tento počet návštěv dopravních úřadů je založen na informacích o počtech schválených vozidel za období jednoho roku v kapitole 1.

4.2 Zhodnocení využití přepravní služby pro přepravu listin

Změna uvedená v kapitole 3.3 je řešením problému individuální přepravy dokumentů ze zkušební stanice na dopravní úřad. **Zavedením této změny žadatel o schválení technické způsobilosti uspoří navíc ještě jednu cestu z místa bydliště na dopravní úřad při přepravě dokumentů, což odpovídá úspoře dalších 11 %** oproti změně uvedené v kapitole 3.2. **Úspora času je při zavedení změny z kapitoly 3.3 na hodnotě 12 %** oproti změně uvedené v kapitole 3.2. U předání těchto dokumentů na dopravním úřadu nemusí být přímo žadatel o schválení technické způsobilosti osobně, a proto bylo autorem navrženo řešení tohoto problému pomocí využití služeb některého z dopravců. V tabulce 9 jsou číselně vyjádřeny hodnoty úspor, které žadateli vzniknou zavedením změny z kapitoly 3.3.

Tabulka 9 Vyjádření úspor při využití přepravní služby pro přepravu listin

KRITÉRIUM	ÚSPORA
Ujetá vzdálenost (kilometry)	5
Čas (minuty)	33

Zdroj: autor

Nevýhodou této změny je stálá potřeba přepravovat dokumenty v jejich fyzické podobě. Problémem je zde čas přepravy, po který není možnost s dokumenty nijak nakládat, a tím prodloužení celkového času potřebného na absolvování procesu schvalování technické způsobilosti. Další s tímto spojenou nevýhodou této změny je zbytečné skladování velkého množství dokumentů na dopravním úřadu.

4.3 Zhodnocení převedení papírových dokumentů do elektronické podoby

Změna uvedená v kapitole 3.4 je **výrazně efektivnějším řešením** problému individuální přepravy dokumentů než řešení v kapitole 3.3. Hlavním pilířem této změny je **absolutní zrušení přepravy dokumentů v jejich fyzické podobě.** Hlavní výhodou této změny je uchovávání dokumentů pouze v elektronické podobě, a tím odpadá zbytečné skladování papírových dokumentů. Další výhodou je téměř **okamžitá možnost práce s dokumenty po odeslání** ze zkušební stanice na dopravní úřad. Výhodou je také jednoduchost toku těchto dokumentů mezi jednotlivými pracovníky (příp. pracovišti), kdy místo osobního předávání stačí dokumenty elektronicky zaslat, což zabere nesrovnatelně méně času.

Pozitivem této změny je též vyhledávání pouze určitých pasáží dokumentů nebo úprava určitých částí dokumentu, což je v elektronické podobě otázka „několika vteřin“ oproti složitějšímu vyhledávání v šanonech a tištění nově upraveného dokumentu. Nezanedbatelnou položku také budou tvořit úspory nákladů za tisk dokumentů.

Hodnoty úspor času a ujetých kilometrů jsou po zavedení změny z kapitoly 3.4 shodné jako u zavedení změny z kapitoly 3.3, jelikož je zde rozdílem pouze způsob přemístění dokumentů na jiné pracoviště 3.3. **Hodnoty z tabulky 9 tedy platí i pro změnu z kapitoly 3.4.**

Dle názoru autora je nejefektivnější možnou volbou spojení změny z kapitoly 3.2 zároveň se změnou z kapitoly 3.4. Celkové hodnoty úspory při zavedení obou změn zároveň a aplikaci na modelový případ z kapitoly 3.1 jsou vyjádřeny v tabulce 10.

Tabulka 10 Celkové úspory

KRITÉRIUM	ÚSPORA
Ujetá vzdálenost (kilometry)	15
Čas (minuty)	99

Zdroj: autor

Oproti stávajícímu stavu procesu schvalování technické způsobilosti jsou hodnoty úspor ze strany žadatele při aplikaci změn na modelový případ z kapitoly 3.1 velice výrazné. **Celková úspora ujetých kilometrů je na hodnotě 34 % a celková úspora času žadatele je 36 %.**

4.4 Vývojový diagram po zavedení navržených změn

Pro lepší představu, jak vypadá nový postup schvalování technické způsobilosti jednotlivě vyrobeného silničního vozidla po zavedení autorem navržených změn (přesun povolení výroby do zkušební stanice a převedení papírových dokumentů do elektronické podoby), byl autorem práce sestaven nový vývojový diagram. Tento vývojový diagram je znázorněn na obrázku 9. Odlišné podbarvení jednotlivých obrazců opět odlišuje instituce, na kterých se daný úkon řeší, tak jak tomu bylo na předchozím vývojovém diagramu znázorněném na obrázku 4. Červené podbarvení značí, že se tyto úkony řeší ve zkušební stanici a zelené podbarvení značí, že se úkony řeší naopak na dopravním úřadu. Jak je na první pohled patrné, proces schvalování technické způsobilosti jednotlivě vyrobeného silničního vozidla teď pro žadatele začíná ve zkušební stanici.

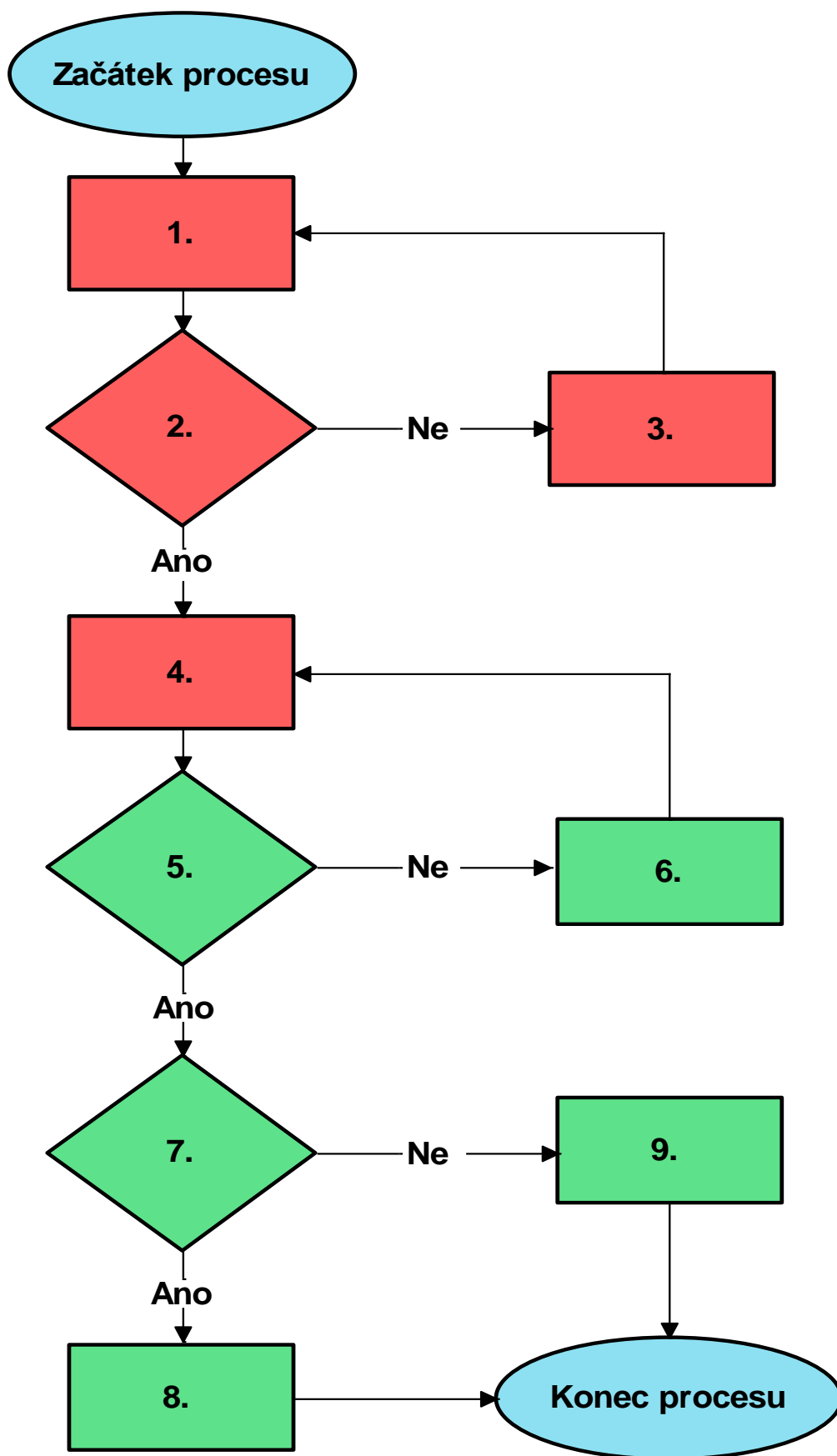
Všechny změny oproti stávající podobě procesu schvalování technické způsobilosti jsou tučně zvýrazněny v tabulce 11 s vysvětlivkami k novému vývojovému diagramu. Změna v kroku 1 značí důsledek přesunu povolení výroby do zkušební stanice. Změna v kroku 4 je dána převedením papírových dokumentů do elektronické podoby.

Nová podoba procesu schvalování technické způsobilosti žadatele ušetří zbytečných jízd na dopravní úřad a celý proces je rozdělen pouze na 2 části. První částí je návštěva zkušební stanice a druhou částí je nyní pouze jedna návštěva dopravního úřadu.

Tabulka 11 Vysvětlivky k novému vývojovému diagramu

ČÍSLICE	VÝZNAM
1	Přijímací kancelář zkušební stanice Žádost o povolení výroby jednotlivě vyrobeného silničního vozidla Rozhodnutí o povolení výroby jednotlivě vyrobeného silničního vozidla
2	Kontrola silničního vozidla
3	Provedení změny nebo opravy a návrat do přijímací kanceláře v kroku 1
4	Vystavení Technického protokolu a Přílohy k technickému protokolu Žádost o schválení technické způsobilosti jednotlivě vyrobeného silničního vozidla
5	Rozhodnutí o technické způsobilosti jednotlivě vyrobeného silničního vozidla
6	Provedení změny nebo opravy a návrat do přijímací kanceláře v kroku 4
7	Rozhodnutí, zda vozidlo podléhá registraci
8	Vystavení „Technického průkazu“
9	Vystavení „Technického osvědčení silničního vozidla“

Zdroj: autor



Obrázek 9 Vývojový diagram po zavedení autorem navržených změn

Zdroj: autor

ZÁVĚR

Tato bakalářská práce se zabývala procesem schvalování technické způsobilosti jednotlivě vyrobeného silničního vozidla.

V první kapitole byl analyzován současný stav schvalování technické způsobilosti jednotlivě vyrobeného silničního vozidla v České republice. Nejvýznamnějšími částmi analýzy byly počty jednotlivě vyrobených silničních vozidel v České republice, právní předpisy upravující proces schvalování technické způsobilosti a povinnosti, které musí výrobce a žadatel o schválení technické způsobilosti dodržet.

V druhé kapitole autor sestavil a analyzoval technologický postup schvalování technické způsobilosti jednotlivě vyrobeného silničního vozidla. Tento technologický postup znázorňuje všechny úkony, které musí žadatel o schválení technické způsobilosti podstoupit. Autor dále tento technologický postup znázornil ve vývojovém diagramu.

Třetí kapitola se zabývala návrhy změn. Autor navrhl celkem čtyři změny, z nichž vybral dvě nejvhodnější. Tyto dvě změny následně aplikoval na předem vytvořený modelový případ. Hlavním přínosem obou změn je zejména úspora žadatelem ujetých kilometrů a úspora času.

Ve čtvrté kapitole bylo zhodnoceno, jaký dopad měly tyto dvě změny na proces schvalování technické způsobilosti jednotlivě vyrobeného silničního vozidla. Nakonec byl sestaven nový vývojový diagram, který znázornil novou podobu procesu schvalování technické způsobilosti jednotlivě vyrobeného silničního vozidla po aplikaci autorem navržených změn.

Cílem této práce bylo provést analýzu současného stavu procesu schvalování technické způsobilosti jednotlivě vyrobeného silničního vozidla a na základě této analýzy navrhnout změny, které by umožnily jeho zlepšení.

Hlavní přínosy bakalářské práce:

- analýza procesu schvalování technické způsobilosti jednotlivě vyrobeného silničního vozidla
- vytvoření modelového případu schvalování technické způsobilosti jednotlivě vyrobeného silničního vozidla
- návrh přesunu povolení výroby do zkušební stanice
- návrh převedení papírových dokumentů do elektronické podoby
- aplikace změn na vytvořený modelový případ
- zhodnocení dopadu změn na vytvořený modelový případ

SEZNAM POUŽITÝCH INFORMAČNÍCH ZDROJŮ

- (1) Souhrnné počty provedených prohlídek. *MDCR.cz* [online]. [cit. 2017-11-14]. Dostupné z: <<http://mdcr.cz/Statistiky/Silnicni-doprava/STK/Souhrnne-pocty-prohlidek-provedenych-po-jednotlivy?returl=/Statistiky/Silnicni-doprava>>
- (2) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES, kterou se stanoví rámec pro schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla, ve znění pozdějších předpisů
- (3) Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů
- (4) Vyhláška Ministerstva dopravy č. 341/2014 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů
- (5) Zákon č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů
- (6) Zákon č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů
- (7) Vyhláška Ministerstva dopravy č. 343/2014 Sb., o registraci, ve znění pozdějších předpisů
- (8) Zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších zákonů
- (9) Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů
- (10) Přehled STK podle krajů. *MDCR.cz* [online]. [cit. 2017-11-14]. Dostupné z: <<https://www.mdcrcz/Dokumenty/Silnicni-doprava/STK/STK>>
- (11) Výroba jednotlivého silničního vozidla. *MDCR.cz* [online]. [cit. 2017-11-14]. Dostupné z: <<https://www.mdcrcz/Zivotni-situace/Vyroba-a-prestavba-vozidla/Vyroba-jednotliveho-silnicniho-vozidla-povoleni-v>>
- (12) Autokontrol Pardubice s.r.o. *STK-Autokontrol* [online]. [cit. 2017-12-13]. Dostupné z: <<http://autokontrol.cz/>>
- (13) Toni car. *přívěsy* [online]. [cit. 2018-03-25]. Dostupné z: <<https://www.privesyeshop.cz>>
- (14) AGADOS. *Agados, spol. s r.o.* [online]. [cit. 2018-03-25]. Dostupné z: <<http://www.agados.cz/>>

- (15) RZ. *Registrační značky* [online]. [cit. 2018-04-02]. Dostupné z: <<https://www.beckonline.cz/bo/chapterviewdocument.seam?documentId=onrf6mrqge2f6mzugmxha4rrgywta>>
- (16) MAPA. *Mapy.cz* [online]. [cit. 2018-04-02]. Dostupné z: <<https://mapy.cz/zakladni?x=15.6447183&y=50.3506690&z=12>>
- (17) STK Sovětice. *Rezervace* [online]. [cit. 2018-04-09]. Dostupné z: <<http://www.stk-sovetice.cz/cs/rezervace.htm>>

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha A: Žádost o povolení výroby jednotlivě vyrobeného silničního vozidla

Příloha B: Žádost o schválení technické způsobilosti jednotlivě vyrobeného silničního vozidla

Příloha A: Žádost o povolení výroby jednotlivě vyrobeného silničního vozidla (1/2)

Žádost přijata dne:
Číslo jednací:

ŽÁDOST

o povolení výroby jednotlivého vozidla

o povolení přestavby vozidla

(Žadatel označí účel žádosti)

Žadatel:

jméno, příjmení (fyzická osoba) název firmy (právnícká osoba)	FILIP KUTÍK
rodné číslo (fyzická osoba) identifikační číslo (právnícká osoba)	950220/3628
místo trvalého nebo povoleného pobytu (fyzická osoba) sídlu firmy (právnícká osoba)	HUSOVA 1367, 508 01 HOŘICE
kontakt - telefon/fax/e-mail	608 203 143

Údaje o vozidle:

druh vozidla	PŘÍVĚS
kategorie vozidla	01
účel pro který bude vozidlo používáno	PRO SOUKROMÉ POUŽÍVÁNÍ
značka *)	
výrobce vozidla *)	
typ vozidla *)	
obchodní označení vozidla *)	
rok výroby vozidla *)	
identifikační číslo vozidla (VIN) *)	
registrační značka vozidla *)	
způsob zajištění záručního a pozáručního servisu **)	VÝROBCE ZAJIŠŤUJE ZÁRUKNÍ SERVIS PO DOBU 24 MĚSÍCŮ A POZÁRUKNÍ SERVIS MINIMÁLNĚ 24 MĚSÍCŮ

*) Údaje do těchto kolonek uvádějte pouze v případě přestavby vozidla, v ostatních případech je proškrtněte.

***) Údaje do této kolonky uvádějte pouze v případě výroby vozidla, v ostatních případech proškrtněte.

Datum: 1.2. 2018



.....
podpis žadatele

Seznam příloh viz druhá strana

Příloha A: Žádost o povolení výroby jednotlivě vyrobeného silničního vozidla (2/2)

K žádosti o povolení výroby vozidla přikládám:
(§ 30, odst. 2 zákona č. 56/2001 Sb.)

- a) ověřenou kopii smlouvy nebo listiny o zřízení nebo založení právnické osoby nebo u právnických osob zapsaných v obchodním rejstříku výpis z obchodního rejstříku, u fyzických osob podnikatelů ověřenou kopii živnostenského oprávnění,
- b) technický popis silničního vozidla v rozsahu údajů uváděných v technickém průkazu (technickém osvědčení) vozidla, včetně údajů o předpokládaných provozních, jízdních a dynamických vlastnostech,
- c) náčrty sestavy vozidla s uvedením rozměrů a hmotností,
- d) návod k údržbě a obsluze vozidla v českém jazyce,
- e) osvědčení o schválení typu systémů vozidla, konstrukčních částí a samostatných technických celků vozidla, které tvoří vozidlo, nebo technický protokol.

K žádosti o povolení přestavby vozidla přikládám:
(§ 74, odst. 4 zákona č. 56/2001 Sb.)

- a) podrobný popis přestavby vozidla,
- b) návrh na změnu údajů zapisovaných v technickém průkazu (technickém osvědčení) vozidla,
- c) technický popis a výkresová dokumentace systémů vozidla, konstrukční části vozidla nebo samostatného technického celku vozidla, pokud nebyla schválena jejich technická způsobilost typu,
- d) technický protokol vydaný zkušební stanicí.

Symbolem označte doložené přílohy.

Příloha B: Žádost o schválení technické způsobilosti jednotlivě vyrobeného silničního vozidla (1/2)

Žádost přijata dne:
Číslo jednací:

ŽÁDOST O SCHVÁLENÍ TECHNICKÉ ZPŮSOBILOSTI

- jednotlivě vyrobeného vozidla
 jednotlivě přestavěného vozidla

(Žadatel označí účel žádosti)

Žadatel:

jméno, příjmení (fyzická osoba) název firmy (právnícká osoba)	FILIP KUTÍK
rodné číslo (fyzická osoba) identifikační číslo (právnícká osoba)	950220/3628
místo trvalého nebo povoleného pobytu (fyzická osoba) sídlo firmy (právnícká osoba)	HUSOVA 1367, 508 01 HOŘICE
kontakt - telefon/fax/e-mail	608 203 143

Údaje o vozidle:

druh vozidla	PŘÍVĚS
kategorie vozidla	01
účel pro který bude vozidlo používáno	PRO SOUKROMÉ POUŽITÍ
značka *)	
výrobce vozidla *)	
typ vozidla *)	
obchodní označení vozidla *)	
rok výroby vozidla *)	
identifikační číslo vozidla (VIN) *)	
registrační značka vozidla *)	
způsob zajištění záručního a pozáručního servisu **)	VÝROBCE ZAJIŠŤUJE ZÁRUČNÍ SERVIS PO DOBU 24 MĚSÍCŮ A POZÁRUČNÍ SERVIS MINIMÁLNĚ 24 MĚSÍCŮ

*) Údaje do těchto kolonek uvádějte pouze v případě přestavby vozidla, v ostatních případech je proškrtněte.

***) Údaje do této kolony uvádějte pouze v případě výroby vozidla, v ostatních případech proškrtněte.

Datum: 18.4. 2018

podpis žadatele

Seznam příloh viz druhá strana

Skl. č. 52

1/2

Zdroj: Vyplnění a scan autor

Příloha B: Žádost o schválení technické způsobilosti jednotlivě vyrobeného silničního vozidla (2/2)

K žádosti o schválení technické způsobilosti jednotlivě vyrobeného vozidla přikládám:
(§ 31, odst. 2 zákona č. 56/2001 Sb.)

- a) ověřenou kopii smlouvy nebo listiny o zřízení nebo založení právnické osoby nebo u právnických osob zapsaných v obchodním rejstříku výpis z obchodního rejstříku, u fyzických osob podnikatelů ověřenou kopii živnostenského oprávnění,
- b) technický popis silničního vozidla v rozsahu údajů uváděných v technickém průkazu (technickém osvědčení) vozidla, včetně údajů o předpokládaných provozních, jízdních a dynamických vlastnostech,
- c) nákres sestavy vozidla s uvedením rozměrů a hmotností,
- d) návod k údržbě a obsluze vozidla v českém jazyce,
- e) osvědčení o schválení typu systémů vozidla, konstrukčních částí a samostatných technických celků vozidla, které tvoří vozidlo, nebo technický protokol,
- f) technický protokol vydaný zkušební stanicí.

K žádosti o schválení technické způsobilosti jednotlivě přestavěného vozidla přikládám:

- a) podrobný popis přestavby vozidla,
 - b) návrh na změnu údajů zapisovaných v technickém průkazu (technickém osvědčení) vozidla,
 - c) technický popis a výkresová dokumentace systémů vozidla, konstrukční části vozidla nebo samostatného technického celku vozidla, pokud nebyla schválena jejich technická způsobilost typu,
 - d) technický protokol vydaný zkušební stanicí.
- Přílohy pod písmenem *a, b, c, d, e* již byly dodány spolu se žádostí o povolení výroby vozidla / povolení přestavby vozidla.

Symbolem označte doložené přílohy.