



K uveřejnění na internetových stránkách MD

Váš dopis značky / ze dne --- / ---	Naše značka 120/2006-160-LEG/1	Vyřizuje / linka Kněžínek Jan, JUDr. / 972 231 474	Praha 16.10.2006
--	-----------------------------------	---	---------------------

Věc: Stanovisko k rozsahu řídicího oprávnění skupiny B a B+E z hlediska řízení jízdních souprav

S ohledem na množství se dotazy k významu řídicího oprávnění skupiny B a B+E z hlediska možné řízení jízdních souprav vydává Ministerstvo dopravy, odbor dopravně správní a BESIP, následující stanovisko.

Skupina B :

Podle § 81 odst. 4 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, přicházejí v úvahu v zásadě dva možné způsoby řízení jízdních souprav s řídicím oprávněním skupiny B. Písmena a) až c) totiž představují samostatné alternativy vozidel, resp. jejich souprav, jež lze s oprávněním skupiny B řídit.

Podle písmene a) cit. ustanovení motorové vozidlo, které má kromě místa řidiče nejvýše osm míst k sezení a jehož maximální přípustná hmotnost nepřevyšuje 3 500 kg. K tomuto motorovému vozidlu smí být připojeno přípojně vozidlo o maximální přípustné hmotnosti nepřevyšující 750 kg. Souprava tedy může mít následující složení: motorové vozidlo 3 500 kg + přípojně vozidlo až 750 kg = jízdní souprava 4 250 kg (ve všech uvedených případech se jedná o maximální přípustnou hmotnost).

Podle písmene c) tohoto ustanovení opravňuje **řídicí oprávnění skupiny B** k řízení jízdních souprav složených z motorového vozidla podle písmene a) nebo b) a přípojně vozidla, pokud maximální přípustná hmotnost soupravy nepřevyšuje 3 500 kg a maximální přípustná hmotnost přípojně vozidla nepřevyšuje pohotovostní hmotnost motorového vozidla. **V tomto případě již neplatí omezení maximální přípustné hmotnosti přípojně vozidla 750 kg**, přípojně vozidlo tedy **může být těžší**. Jediným omezením hmotnosti přívěsu zde je, že jeho maximální přípustná hmotnost přípojně vozidla nepřevyšuje pohotovostní hmotnost tažného motorového vozidla. **Pro celou jízdní soupravu pak platí omezení spočívající v nepřekročitelné maximální přípustné hmotnosti na nejvýše 3 500 kg**. Příklad takové jízdní soupravy může být následující: tažné **motorové vozidlo** o maximální přípustné hmotnosti **2 000 kg**, s pohotovostní hmotností 1 500 kg, spojené s **přípojným vozidlem** o maximální přípustné hmotnosti nejvýše do **1 500 kg**, tj. jízdní souprava o maximální přípustné hmotnosti do max. 3 500 kg.



Skupina B+E :

Řidičské oprávnění skupiny B+E opravňuje podle § 81 odst. 10 zákona o silničním provozu k řízení jízdních souprav složených z motorového vozidla uvedeného v odstavci 4 a přípojného vozidla, pokud nejde o jízdní soupravu podle odstavce 4 písmeno c). Po převedení do normálního jazyka to znamená následující. V rámci řidičského oprávnění B+E můžete řídit motorové vozidlo, k jehož řízení postačuje skupina řidičského oprávnění B, přičemž k němu můžete připojit přípojné vozidlo o maximální přípustné hmotnosti nad 750 kg. Odkaz na odstavec 4 písmeno c) v cit. ustanovení je nutno chápat tak, že v případě řidičského oprávnění skupiny B+E neplatí omezení maximální přípustné hmotnosti soupravy do 3 500 kg.

Podotýkáme, že je ale nutné dodržet podmínky pro zapojování vozidel do jízdních souprav. Předně se jedná o technické podmínky vztahující se k tažnému vozidlu, kde zpravidla bude výrobcem dané omezení hmotnosti pro brzděné a nebrzděné přívěsy. Tyto hodnoty nesmí být překročeny. Dále zde platí § 14 vyhlášky č. 341/2002 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, v němž jsou upraveny technické požadavky na spojitelnost vozidel do jízdních souprav a jejich provoz. Je zde dáno, že okamžitá hmotnost přípojného vozidla nebo přípojných vozidel smí být u souprav s nejvyšší konstrukční rychlostí vyšší než  $40 \text{ km.h}^{-1}$  nejvýše 1,5 násobek okamžité hmotnosti tažného vozidla. Okamžitá hmotnost přípojného vozidla nebo přípojných vozidel smí být u souprav s nejvyšší konstrukční rychlostí do  $40 \text{ km.h}^{-1}$  nejvýše 2,5 násobek okamžité hmotnosti tažného vozidla (zprav. zde půjde o traktory). Hypoteticky si tedy lze představit, že s řidičským oprávněním skupiny B+E lze řídit jízdní soupravu, jejíž celková hmotnost je 12 250 kg, jestliže je konstrukční rychlost tažného vozidla nejvýše  $40 \text{ km.h}^{-1}$ . U tažných vozidel s vyšší konstrukční rychlostí se lze dostat na 8 750 kg hmotnosti soupravy. Jde zde samozřejmě o extrémní případy.

Uvedená úprava odpovídá v případě skupiny B i B+E příslušným předpisům Evropských společenství (tj. Směrnici 91/439/EHS).

JUDr. Pavla Horká

ředitelka

Odbor dopravně správní a BESIP

v z. JUDr. Jan Kněžínek, v.r.

zástupce ředitelky

---

na tomto odkaze je toto vyjádření ke stažení v originále – stránky Ministerstva dopravy ČR:

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