

ZÁKON

ze dne 2021,

kterým se mění zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění zákona č. 307/1999 Sb., ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů

Parlament se usnesl na tomto zákoně České republiky:

ČÁST PRVNÍ

Změna zákona o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích

Čl. I

Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění zákona č. 307/1999 Sb., ve znění zákona č. 478/2001 Sb., zákona č. 175/2002 Sb., zákona č. 320/2002 Sb., zákona č. 193/2003 Sb., zákona č. 103/2004 Sb., zákona č. 186/2004 Sb., zákona č. 237/2004 Sb., zákona č. 411/2005 Sb., zákona č. 226/2006 Sb., zákona č. 311/2006 Sb., zákona č. 342/2006 Sb., zákona č. 170/2007 Sb., zákona č. 124/2008 Sb., zákona č. 137/2008 Sb., zákona č. 383/2008 Sb., zákona č. 227/2009 Sb., zákona č. 297/2009 Sb., zákona č. 347/2009 Sb., zákona č. 30/2011 Sb., zákona č. 152/2011 Sb., zákona č. 341/2011 Sb., zákona č. 457/2011 Sb., zákona č. 18/2012 Sb., zákona č. 169/2013 Sb., zákona č. 239/2013 Sb., zákona č. 243/2016 Sb., zákona č. 298/2016 Sb., zákona č. 63/2017 Sb., zákona č. 183/2017 Sb., zákona č. 193/2018 Sb., zákona č. 227/2019 Sb., zákona č. 52/2020 Sb., zákona č. 337/2020 Sb. a zákona č. .../2020 Sb., se mění takto:

1. V názvu zákona se slova „a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění zákona č. 307/1999 Sb.“ zrušují.

2. V poznámce pod čarou č. 16 se věta „Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES ze dne 5. září 2007, 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 (rámcová směrnice), v platném znění.“ zrušuje.

CELEX: 32018R0858

3. V poznámce pod čarou č. 32 se slova „Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1222/2009 ze dne 25. listopadu 2009 o označování pneumatik s ohledem na palivovou účinnost a jiné důležité parametry, v platném znění.“ zrušují.

4. Na konci poznámky pod čarou č. 32 se na samostatné řádky doplňují věty „Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858 ze dne 30. května 2018 o schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla a o dozoru nad trhem s nimi, o změně nařízení (ES) č. 715/2007 a č. 595/2009 a o zrušení směrnice 2007/46/ES, v platném znění.

Prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/621 ze dne 17. dubna 2019 o technických informacích nezbytných pro technické prohlídky kontrolovaných položek, o používání doporučených metod technických prohlídek a o stanovení podrobných pravidel týkajících se formátu údajů a postupů pro přístup k příslušným technickým informacím.

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/740 ze dne 25. května 2020 o označování pneumatik s ohledem na palivovou účinnost a jiné parametry, o změně nařízení (EU) 2017/1369 a o zrušení nařízení (ES) č. 1222/2009.“.

5. V § 1 odst. 1 písm. b) se slovo „jejich“ zrušuje.

6. V § 1 odst. 1 se na konci textu písmene b) doplňují slova „těchto vozidel, jejich systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků“.

7. V § 1 odst. 1 písm. c) se slova „uvádějí na trh vozidla“ nahrazují slovy „dodávají na trh vozidla, jejich systémy, konstrukční části a samostatné technické celky“.

8. V § 1 se na konci textu odstavce 2 doplňují slova „a v návaznosti na přímo použitelný předpis Evropské unie³⁶⁾ výkon státní správy a státního dozoru v oblasti nesilničních mobilních strojů a jejich motorů“.

Poznámka pod čarou č. 36 zní:

„³⁶⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/1628 ze dne 14. září 2016 o požadavcích na mezní hodnoty emisí plyných a tuhých znečišťujících látek a schválení typu spalovacích motorů v nesilničních mobilních strojích, o změně nařízení (EU) č. 1024/2012 a (EU) č. 167/2013 a o změně a zrušení směrnice 97/68/ES.“.

9. V § 1 odst. 3 se slovo „vozidla.¹⁾“ nahrazuje slovy „vozidla¹⁾ a motorová vozidla, jejichž konstrukční rychlost nepřevyšuje 6 km.h⁻¹.“.

10. V § 2 odst. 2 se slova „k provozu na pozemních komunikacích schváleno“ nahrazují slovy „na pozemních komunikacích provozováno“.

11. V § 2 odstavec 9 zní:

„(9) Výrobce je osoba, která

a) vyrábí vozidlo, jeho systém, konstrukční část nebo samostatný technický celek nebo si je nechává navrhnout nebo vyrobit a

b) uvádí je na trh pod svým jménem nebo ochrannou známkou nebo je používá pro vlastní potřebu.“.

12. V § 2 odstavec 12 zní:

„(12) Nové vozidlo je vozidlo, které dosud nebylo v České republice ani v jiném státě registrováno ani provozováno, s výjimkou zkušebního nebo manipulačního provozu.“.

13. V § 2 odst. 14 se slova „jednotlivých vozidel a výměnných nástaveb nebo malých sérií“ zrušují.

14. V § 3 odst. 2 písm. e) se slova „a speciální vozidla“ zrušují.

15. V § 3 odst. 2 se za písmeno f) vkládá nové písmeno g), které zní:

„g) vozíky pro invalidy s motorickým pohonem, pokud jejich šířka nebo délka přesahuje 1,4 m, jejich konstrukční rychlost převyšuje 15 km.h⁻¹ nebo jejich maximální přípustná hmotnost převyšuje 450 kg, a“.

Dosavadní písmeno g) se označuje jako písmeno h).

16. V § 3 odstavec 3 zní:

„(3) Zvláštní vozidla se rozdělují na tyto základní druhy:

a) zemědělské nebo lesnické traktory a jejich přípojná vozidla,

b) pracovní stroje samojízdné,

c) pracovní stroje nesené,

d) pracovní stroje přípojně,

e) výměnná tažená zařízení,

f) vozidla určená především pro jízdu na sněhu,

g) vozidla určená především pro jízdu v terénu,

h) jednonápravové traktory a jejich přípojná vozidla,

i) speciální tahače a jejich přípojná vozidla,

j) přepravníky pracovních adaptérů a

k) ostatní zvláštní vozidla.“.

17. V § 4 odst. 2 písm. f) se za slova „průkazu silničního vozidla“ vkládají slova „nebo obdobného dokladu“.

18. V § 4 odst. 3 písmeno c) zní:

„c) tovární značka silničního vozidla, jeho obchodní označení a označení typu silničního vozidla,“.

19. V § 4 odst. 3 písm. j) se slovo „naloženého“ a slovo „naložené“ zrušují.

20. V § 4 odst. 3 se na konci textu písmene k) doplňují slova „, hodnota emisí CO₂ a údaje o spotřebě paliva“.

21. V § 4 odst. 3 písm. n) se slovo „povolení“ nahrazuje slovem „schválení“.

22. V § 4 odst. 5 se text „§ 30 odst. 2 písm. b)“ nahrazuje slovy „osvědčení o schválení jednotlivě vyrobeného silničního vozidla“.

23. V § 4a odst. 2 se za písmeno b) vkládá nové písmeno c), které zní:

„c) datum narození,“.

Dosavadní písmena c) až e) se označují jako písmena d) až f).

24. V § 5 odst. 6 se text „§ 28 odst. 1 písm. q)“ nahrazuje textem „§ 28 odst. 1 písm. p)“.

25. V § 5a odst. 2, § 6 odst. 5 písm. b) bodě 3, § 38 odst. 1 písm. e), § 79 odst. 5 a v § 80 odst. 4 písm. f) se slovo „jednotlivě“ zrušuje.

26. V § 6 odst. 1 úvodní části ustanovení se slova „motorové vozidlo a přípojně“ zrušují a za slovo „vozidlo“ se vkládají slova „, jehož technická způsobilost podléhá schválení,“.

27. V § 6 odst. 2 se slova „motorové vozidlo nebo přípojně“ zrušují.

28. V § 6 odst. 3 úvodní části ustanovení se slova „motorové vozidlo nebo přípojně“ zrušují a za slovo „vozidlo“ se vkládají slova „, jehož technická způsobilost podléhá schválení,“.

29. V § 6 odst. 3 písm. d) se slovo „a“ nahrazuje čárkou.

30. V § 6 odst. 3 písm. e) bodě 1 se slovo „jí“ nahrazuje slovem „mu“.

31. V § 6 se na konci odstavce 3 tečka nahrazuje čárkou a doplňují se písmena f) a g), která včetně poznámky pod čarou č. 37 znějí:

„f) jsou podle evidenční kontroly provedené v České republice skutečný stav silničního vozidla a jeho identifikační údaje v souladu s údaji uvedenými v dokladech podle § 48 odst. 3 písm. a), nejde-li o nové vozidlo, a

g) nejde o neúplné silniční vozidlo podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího schvalování vozidel kategorií M, N a O³⁷⁾ nebo přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího schvalování vozidel kategorie L²⁹⁾.

³⁷⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858, v platném znění.“.

CELEX: 32013R0168

CELEX: 32018R0858

32. V § 6 odst. 4 písm. a) se slova „značku a obchodní název stanovený výrobcem, typ silničního vozidla, obchodní označení, číslo technického průkazu“ nahrazují slovy „tovární značku silničního vozidla, jeho obchodní označení a označení typu“.

33. V § 6 odst. 5 písmeno a) zní:

„a) doklad o technické způsobilosti vozidla, kterým je

1. prohlášení o shodě silničního vozidla s typem vozidla schváleným ministerstvem, schváleným orgánem jiného členského státu s platností ve všech členských státech nebo schváleným orgánem jiného členského státu a uznaným ministerstvem,

2. osvědčení o schválení jednotlivě vyrobeného silničního vozidla vydané obecním úřadem obce s rozšířenou působností nebo orgánem jiného členského státu s platností ve všech členských státech,

3. osvědčení o registraci silničního vozidla vydané jiným členským státem, technický průkaz silničního vozidla vydaný jiným členským státem nebo obdobný doklad vydaný jiným než členským státem dokládající schválení typu vozidla podle bodu 1 nebo schválení jednotlivě vyrobeného silničního vozidla podle bodu 2, nebo

4. rozhodnutí o schválení technické způsobilosti dovezeného silničního vozidla,“.

CELEX: 31999L0037

CELEX: 32018R0858

CELEX: 32013R0168

34. V § 6 odst. 5 písm. b) bodě 3 se text „odst. 4“ zrušuje.

35. V § 6 odst. 5 písmeno c) zní:

„c) osvědčení o registraci silničního vozidla vydané jiným členským státem a, byl-li vydán, technický průkaz silničního vozidla, jde-li o silniční vozidlo registrované v jiném členském státě a nebyly-li tyto doklady odevzdány při schvalování technické způsobilosti dovezeného vozidla,“.

CELEX: 31999L0037

36. V § 6 odst. 5 se písmeno e) zrušuje.

Dosavadní písmena f) a g) se označují jako písmena e) a f).

37. V § 6 se za odstavec 5 vkládá nový odstavec 6, který zní:

„(6) Podává-li se žádost o zápis silničního vozidla do registru silničních vozidel v elektronické podobě, přiloží žadatel k žádosti kopie dokladů podle odstavce 5 v elektronické podobě. Doklad podle odstavce 5 písm. a), s výjimkou dokladu podle odstavce 5 písm. a) bodu 4, a doklad podle odstavce 5 písm. c) předloží žadatel obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností při vydání technického průkazu a osvědčení o registraci silničního vozidla; nepředloží-li žadatel tyto doklady, obecní úřad obce s rozšířenou působností zápis silničního vozidla do registru silničních vozidel neprovede.“.

Dosavadní odstavce 6 a 7 se označují jako odstavce 7 a 8.

38. V § 6 se na konci odstavce 7 doplňují věty „Podává-li se žádost o zápis silničního vozidla do registru silničních vozidel v elektronické podobě a byla-li plná moc podepsána úředně ověřeným podpisem zmocnitele, přiloží se k žádosti plná moc představující výstup z autorizované konverze dokumentů nebo kopie plné moci. Byla-li k žádosti přiložena kopie plné moci, předloží se plná moc v listinné podobě obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností při vydání technického průkazu a osvědčení o registraci silničního vozidla; není-li plná moc předložena v listinné podobě, obecní úřad obce s rozšířenou působností zápis silničního vozidla do registru silničních vozidel neprovede.“.

39. V § 7 odst. 1 písm. a) se slova „nebo zapíše do technického průkazu silničního vozidla údaje o vlastníkově silničního vozidla a údaje o provozovateli silničního vozidla, není-li vlastník současně provozovatelem silničního vozidla, a registrační značku“ nahrazují slovy „silničního vozidla“.

40. V § 7 odst. 4 se věta poslední nahrazuje větou „Byla-li u silničního vozidla zjištěna vážná nebo nebezpečná závada, provede obecní úřad obce s rozšířenou působností zápis o této závadě v technickém průkazu silničního vozidla.“.

41. § 7a včetně nadpisu zní:

„§ 7a

Rezervace registrační značky

(1) Obecní úřad obce s rozšířenou působností sdělí osobě, která podá žádost o rezervaci registrační značky obsahující vedle obecných náležitostí podání identifikační číslo silničního vozidla (VIN) nebo výrobní číslo podvozku silničního vozidla, jaká registrační značka bude tomuto vozidlu přidělena, bude-li žádost o zápis silničního vozidla do registru silničních vozidel podána u téhož obecního úřadu obce s rozšířenou působností do 1 měsíce ode dne podání žádosti o rezervaci, a tuto registrační značku pro vozidlo rezervuje.

(2) Je-li podána žádost o zápis silničního vozidla do registru silničních vozidel podle odstavce 1, obecní úřad obce s rozšířenou působností silničnímu vozidlu přidělí postupem podle § 7 rezervovanou registrační značku; jinak rezervace registrační značky zaniká.“.

42. V § 7c odst. 1 písm. b) se slova „3 měsíce“ nahrazují slovy „6 měsíců“.

43. V § 8 odst. 4 písm. a) bodě 1 se čárka nahrazuje slovem „a“.

44. V § 8 odst. 4 písm. a) se bod 2 zrušuje.

Dosavadní bod 3 se označuje jako bod 2.

45. V § 8 odst. 4 písm. b) bodě 2 se slova „, a protokol o evidenční kontrole silničního vozidla, podává-li žadatel současně žádost o zápis zániku silničního vozidla“ zrušují.

46. V § 8 se za odstavec 5 vkládají nové odstavce 6 a 7, které znějí:

„(6) Podání společné žádosti nemusí být učiněna oběma žadateli současně, avšak musí být učiněna u téhož obecního úřadu obce s rozšířenou působností. K žádosti se přikládají doklady podle odstavce 4 pouze jednou.

(7) Podává-li se žádost o zápis změny vlastníka silničního vozidla v registru silničních vozidel v elektronické podobě, přiloží žadatel k žádosti v elektronické podobě kopii dokladu podle odstavce 4 písm. a) bodu 2 a, jde-li o přechod vlastnického práva, kopii dokladu podle odstavce 4 písm. b) bodu 1. Doklady podle odstavce 4 písm. a) bodu 1 předloží žadatel obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností při vydání nového osvědčení o registraci silničního vozidla; nepředloží-li žadatel tyto doklady, obecní úřad obce s rozšířenou působností zápis změny vlastníka silničního vozidla v registru silničních vozidel neprovede. Jde-li o přechod vlastnického práva, žadatel doklady podle odstavce 4 písm. a) bodu 1 nepředkládá, nemá-li je k dispozici.“.

Dosavadní odstavce 6 a 7 se označují jako odstavce 8 a 9.

47. V § 8 se na konci odstavce 8 doplňují věty „Podává-li se žádost o zápis změny vlastníka silničního vozidla v registru silničních vozidel v elektronické podobě a byla-li plná moc podepsána úředně ověřeným podpisem zmocnitele, přiloží se k žádosti plná moc představující výstup z autorizované konverze dokumentů nebo kopie plné moci. Byla-li k žádosti přiložena kopie plné moci, předloží se plná moc v listinné podobě obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností při vydání nového osvědčení o registraci silničního vozidla; není-li plná moc předložena v listinné podobě, obecní úřad obce s rozšířenou působností zápis změny vlastníka silničního vozidla v registru silničních vozidel neprovede.“.

48. V § 8a odst. 2 a v § 9 odst. 2 se text „§ 8 odst. 6“ nahrazuje textem „§ 8 odst. 8“.

49. V § 9 se za odstavec 2 vkládá nový odstavec 3, který zní:

„(3) Podání společné žádosti nemusí být učiněna oběma žadateli současně, avšak musí být učiněna u téhož obecního úřadu obce s rozšířenou působností. K žádosti se přikládají doklady podle § 8 odst. 4 písm. a) pouze jednou.“.

Dosavadní odstavce 3 a 4 se označují jako odstavce 4 a 5.

50. V § 9 se za odstavec 4 vkládá nový odstavec 5, který zní:

„(5) Podává-li se žádost o zápis změny provozovatele silničního vozidla v registru silničních vozidel v elektronické podobě, přiloží žadatel k žádosti v elektronické podobě kopii dokladu podle § 8 odst. 4 písm. a) bodu 2. Doklady podle § 8 odst. 4 písm. a) bodu 1 předloží

žadatel obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností při vydání nového osvědčení o registraci silničního vozidla; nepředloží-li žadatel tyto doklady, obecní úřad obce s rozšířenou působností zápis změny provozovatele silničního vozidla v registru silničních vozidel neprovede. Je-li žádost podle odstavce 1 písm. b) podána provozovatelem silničního vozidla a technický průkaz má v držení vlastník silničního vozidla, žadatel jej nepředkládá.“.

Dosavadní odstavec 5 se označuje jako odstavec 6.

51. V § 10 odst. 1 úvodní části ustanovení se slova „písm. d) a e)“ nahrazují slovy „písm. d) až f); evidenční kontrola nesmí být provedena více než 2 roky před podáním žádosti nebo oznámení“.

52. V § 10 odst. 3 se text „§ 8 odst. 7“ nahrazuje textem „§ 8 odst. 9“.

53. V § 12 odst. 8 se na konci textu věty druhé doplňují slova „a nové osvědčení o registraci vozidla“.

54. V § 12 se na konci odstavce 8 doplňuje věta „Trvalo-li vyřazení silničního vozidla z provozu déle než 3 po sobě jdoucí roky, obecní úřad obce s rozšířenou působností přidělí silničnímu vozidlu novou registrační značku a vydá tabulky s touto registrační značkou a nové osvědčení o registraci vozidla; to neplatí, požádal-li vlastník silničního vozidla před uplynutím této lhůty o zachování registrační značky, tabulek s touto registrační značkou a osvědčení o registraci vozidla.“.

55. V § 13 se za odstavec 6 vkládá nový odstavec 7, který zní:

„(7) Zjistí-li obecní úřad obce s rozšířenou působností, že silniční vozidlo bylo zničeno nebo zaniklo jinak než podle odstavce 1 písm. a) bodů 1 až 3 a o jednání vedoucím k jeho zániku bylo pravomocně rozhodnuto v řízení o přestupku podle zákona upravujícího nakládání s odpady²³⁾ nebo v trestním řízení, zapíše zánik silničního vozidla v registru silničních vozidel z moci úřední. Postup podle odstavce 6 se v takovém případě neuplatní.“.

Dosavadní odstavec 7 se označuje jako odstavec 8.

56. V § 14 se na konci textu odstavce 1 doplňují slova „, jsou-li podle evidenční kontroly provedené v České republice, která nebyla provedena více než 2 roky před podáním žádosti, skutečný stav silničního vozidla a jeho identifikační údaje v souladu s údaji uvedenými v dokladech podle § 48 odst. 3 písm. a)“.

57. V § 14 odst. 2 se věta druhá zrušuje.

58. V § 15 se slova „nebo nedokončená silniční vozidla lze uvádět na trh pouze,“ nahrazují slovy „lze dodávat na trh, pouze“.

59. Na konci textu § 15 se doplňují slova „, podléhají-li schválení technické způsobilosti podle tohoto zákona“.

CELEX: 32013R0168

60. V § 15 se dosavadní text označuje jako odstavec 1 a doplňují se odstavce 2 až 9, které znějí:

„(2) Schválení technické způsobilosti podléhají silniční vozidla, jejich systémy, konstrukční části nebo samostatné technické celky,

a) na které se použije přímo použitelný předpis Evropské unie upravující schvalování vozidel kategorií M, N a O³⁷⁾,

b) na které se použije přímo použitelný předpis Evropské unie upravující schvalování vozidel kategorie L²⁹⁾,

c) které jsou uvedeny v čl. 2 odst. 3 písm. b) přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího schvalování vozidel kategorií M, N a O³⁷⁾,

d) které jsou uvedeny v čl. 2 odst. 2 písm. d), e) a k) přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího schvalování vozidel kategorie L²⁹⁾ a v § 3 odst. 2 písm. g), nebo

e) na které se použije mezinárodní smlouva v oblasti schvalování technické způsobilosti, kterou je Česká republika vázána⁷⁾.

(3) Hlava II se s výjimkou § 28 odst. 1 písm. i), l), m) a q), § 28 odst. 5 a § 28d nepoužije na typ silničních vozidel, jejich systémů, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků,

a) na který se použije přímo použitelný předpis Evropské unie upravující schvalování vozidel kategorií M, N a O³⁷⁾,

b) na který se použije přímo použitelný předpis Evropské unie upravující schvalování vozidel kategorie L²⁹⁾, nebo

c) které jsou uvedeny v čl. 2 odst. 3 písm. b) přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího schvalování vozidel kategorií M, N a O³⁷⁾, jde-li o schválení typu silničních vozidel podle tohoto přímo použitelného předpisu s platností ve všech členských státech.

(4) Ministerstvo je schvalovacím orgánem pro schválení typu silničních vozidel, jejich systémů, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího schvalování vozidel kategorií M, N a O³⁷⁾ a přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího schvalování vozidel kategorie L²⁹⁾. Ministerstvo provádí posuzování, určování, oznamování a sledování technických zkušeben podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího schvalování vozidel kategorií M, N a O³⁷⁾ a přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího schvalování vozidel kategorie L²⁹⁾; náklady řízení vedeného ministerstvem jsou také účelně vynaložené náklady na posuzování technických zkušeben. Ministerstvo rovněž zabezpečuje výměnu informací se schvalovacími orgány jiných členských států podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího schvalování vozidel kategorií M, N a O³⁷⁾.

(5) Požádá-li výrobce o vnitrostátní schválení typu vozidel vyráběných v malé sérii v rámci ročních limitů podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího schvalování vozidel kategorií M, N a O³⁷⁾ nebo přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího schvalování vozidel kategorie L²⁹⁾, ministerstvo typ vozidla schválí, pokud typ splňuje technické požadavky stanovené příslušným přímo použitelným předpisem Evropské unie týkající se brzd, vnějšího hluku, emisí škodlivin ve výfukových plynech, odrušení vozidla a elektromagnetické kompatibility a ve vztahu k dalším technickým požadavkům stanoveným tímto předpisem zajišťují technické charakteristiky typu srovnatelnou úroveň bezpečnosti silničního provozu a ochrany života a zdraví člověka a životního prostředí.

(6) Na vnitrostátní schválení typu vozidel podle odstavce 5 se použije postup podle

a) přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího schvalování vozidel kategorií M, N a O³⁷⁾, jde-li o vozidlo kategorie M, N nebo O, nebo

b) přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího schvalování vozidel kategorie L²⁹⁾, jde-li o vozidlo kategorie L.

(7) Ministerstvo na žádost uzná schválení typu vozidla podle odstavce 5, které bylo uděleno jiným členským státem s platností na území tohoto státu, splňuje-li typ vozidla technické požadavky, které byly použitelné pro danou kategorii silničního vozidla v České republice v době prvního schválení typu vozidla. Údaje o uznání schválení typu vozidla zapíše ministerstvo do registru silničních vozidel.

(8) Jde-li o schválení typu silničních vozidel, jejich systémů, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků v případech uvedených v odstavcích 3 nebo 5, žadatel o jejich schválení nese náklady na ověření

a) splnění technických požadavků podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího schvalování vozidel kategorií M, N a O³⁷⁾, přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího schvalování vozidel kategorie L²⁹⁾ nebo srovnatelných požadavků podle odstavce 5,

b) shodnosti typu silničních vozidel, jejich systémů, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků s údaji v dokumentaci a

c) způsobilosti výrobce zajistit shodu výroby silničních vozidel, jejich systémů, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků se schváleným typem.

(9) Pozbylo-li schválení typu silničního vozidla podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího schvalování vozidel kategorií M, N a O³⁷⁾ nebo přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího schvalování vozidel kategorie L²⁹⁾ platnosti, ministerstvo povolí na žádost výrobce uvedení silničních vozidel na trh, jsou-li splněny početní omezení a další podmínky stanovené příslušným přímo použitelným předpisem Evropské unie.“.

CELEX: 32013R0168

CELEX: 32018R0858

61. V § 16 odstavec 2 zní:

„(2) Ministerstvo schválí typ silničního vozidla, jeho systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku, které jsou uvedeny v čl. 2 odst. 3 písm. b) přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího schvalování vozidel kategorií M, N a O³⁷⁾, nebo typ silničního vozidla, jeho systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku, které jsou uvedeny v čl. 2 odst. 2 písm. d), e) a k) přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího schvalování vozidel kategorie L²⁹⁾ nebo v § 3 odst. 2 písm. g), pokud

- a) typ odpovídá údajům obsaženým v dokumentaci přiložené k žádosti o schválení typu,
- b) typ splňuje technické požadavky stanovené příslušným přímo použitelným předpisem Evropské unie, s výjimkou technických požadavků, jejichž uplatnění brání provozně technické důvody související s účelem užití tohoto silničního vozidla, jeho systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku, a
- c) výrobce je způsobilý zajistit shodu výroby silničních vozidel, jejich systémů, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků se schváleným typem.“.

62. V § 16 se odstavce 3 až 5 zrušují.

Dosavadní odstavce 6 až 9 se označují jako odstavce 3 až 6.

63. V § 16 odst. 3 písm. a) bodě 2 se slova „(dále jen „mezinárodní technické požadavky“)“ zrušují.

64. V § 16 odst. 4 se slova „harmonizované technické požadavky nebo mezinárodní technické požadavky,“ zrušují.

65. V § 16 odst. 5 se slova „odstavců 2, 3 nebo 5“ nahrazují slovy „odstavce 2“ a věta druhá se zrušuje.

66. V § 16 odstavec 6 zní:

„(6) Prováděcí právní předpis stanoví technické požadavky na bezpečnost silničního provozu a ochranu života a zdraví člověka a životního prostředí přijaté na základě mezinárodní smlouvy v oblasti schvalování technické způsobilosti, kterou je Česká republika vázána⁷⁾, a způsob zajištění shody výroby silničních vozidel, jejich systémů, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků se schváleným typem.“.

67. V § 17 odst. 1 písmeno a) zní:

„a) silničního vozidla,“.

68. V § 17 odst. 1 se písmena b) a c) zrušují.

Dosavadní písmena d) až f) se označují jako písmena b) až d).

69. V § 17 odstavec 3 zní:

„(3) Žádost o schválení typu musí vedle obecných náležitostí podání obsahovat

a) tovární značku a označení typu silničního vozidla, jeho systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku a

b) údaj o tom, zda se žádá o schválení typu podle § 16 odst. 2 nebo 3.“.

70. V § 17 se odstavec 4 zrušuje.

Dosavadní odstavce 5 až 7 se označují jako odstavce 4 až 6.

71. V § 17 odst. 4 se písmeno c) zrušuje.

Dosavadní písmena d) až f) se označují jako písmena c) až e).

72. V § 17 odst. 4 se na konci písmene c) doplňuje slovo „a“.

73. V § 17 odst. 4 se na konci písmene d) slovo „a“ nahrazuje tečkou a písmeno e) se zrušuje.

74. V § 17 odst. 5 se slova „podle § 16 odst. 2 až 6“ nahrazují slovy „pro schválení typu“.

75. § 18 se zrušuje.

76. V § 19 odst. 1 se slova „§ 16 odst. 2 písm. b), § 16 odst. 4 písm. b) nebo § 16 odst. 6 písm. b)“ nahrazují slovy „§ 16 odst. 2 písm. c) nebo § 16 odst. 3 písm. b)“ a věta poslední se zrušuje.

77. V § 19 se odstavec 2 zrušuje.

Dosavadní odstavec 3 se označuje jako odstavec 2.

78. V § 19 odst. 2 se slova „odstavců 1 a 2 a náležitosti sdělení podle odstavce 2“ nahrazují slovy „odstavce 1“.

79. V § 20 odst. 1 se slova „, harmonizovaných technických požadavků nebo mezinárodních technických požadavků,“ nahrazují slovem „a“ a slova „a srovnatelnou úroveň bezpečnosti silničního provozu a ochrany života a zdraví člověka a životního prostředí podle § 16 odst. 3 nebo 5“ se zrušují.

80. V § 20 odstavec 2 zní:

„(2) Jde-li o systém vozidla, konstrukční část vozidla nebo samostatný technický celek vozidla, jejichž osvědčení o schválení typu bylo přiloženo k žádosti o schválení typu silničního vozidla, ministerstvo ověří pouze jejich soulad s ostatními systémy vozidla, konstrukčními částmi vozidla a samostatnými technickými celky vozidla a s typem silničního vozidla vymezeným v žádosti.“.

81. V § 21 odst. 1 se slova „a seznam schvalovací dokumentace v listinné nebo elektronické podobě“ zrušují.

82. V § 21 odst. 2 se slova „nebo harmonizované technické požadavky“ zrušují.

83. V § 21 se odstavec 3 zrušuje.

Dosavadní odstavec 4 se označuje jako odstavec 3.

84. V § 21 odst. 3 se slova „, náležitosti seznamu schvalovací dokumentace“ zrušují.

85. § 22 se zrušuje.

86. V § 23 odstavec 1 zní:

„(1) Výrobce je povinen každé vyrobené silniční vozidlo, jehož typ je schválen, opatřit prohlášením o shodě a označit značkou schválení typu.“.

87. V § 23 odst. 4 se slova „, pro které kategorie silničních vozidel se vydává prohlášení o shodě a které kategorie silničních vozidel se označují pouze značkou schválení typu, které konstrukční části vozidla nebo samostatné technické celky vozidla se označují značkou schválení typu,“ zrušují.

88. V § 24 odst. 1 se text „§ 17 odst. 4 písm. a)“ nahrazuje textem „§ 17 odst. 3 písm. a)“ a text „§ 17 odst. 5 písm. b)“ se nahrazuje textem „§ 17 odst. 4 písm. b)“.

89. V § 24 odst. 2 písm. b) se slova „podle § 16“ zrušují.

90. V § 24 odstavec 3 zní:

„(3) Pokud ministerstvo schválí změny již schváleného typu, místo písemného vyhotovení rozhodnutí vydá žadateli nové osvědčení o schválení typu a schvalovací dokumentaci.“.

91. V § 24 se odstavce 4 a 5 zrušují.

92. V § 25 odst. 1 písm. b) se slova „§ 28 odst. 1 písm. a), b), d), e) a q)“ nahrazují slovy „§ 28 odst. 1 písm. a), b), d) a p)“.

93. V § 25 odst. 3 se slovo „uvádění“ nahrazuje slovem „dodávání“.

94. V § 26 odstavec 1 zní:

„(1) Dojde-li ke změně technických požadavků vztahujících se na schválený typ silničního vozidla, jeho systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku a schválený typ těmto technickým požadavkům již neodpovídá, pozbývá rozhodnutí o schválení typu platnosti dnem nabytí účinnosti právního předpisu upravujícího změny technických požadavků.“.

95. V § 26 odst. 2 písm. b) se slova „nebo harmonizovaných technických požadavků“ zrušují.

96. V § 26 odst. 3 se slova „počet silničních vozidel, které lze uvést na trh, a jejich“ zrušují a za slova „čísla (VIN)“ se vkládají slova „silničních vozidel, která lze uvést na trh“.

97. V § 26 se odstavec 4 zrušuje.

98. V § 27 se za odstavec 1 vkládá nový odstavec 2, který zní:

„(2) Náklady řízení o povolení provozování technické zkušebny jsou také účelně vynaložené náklady na ověření splnění podmínek podle odstavce 1.“.

Dosavadní odstavce 2 až 6 se označují jako odstavce 3 až 7.

99. V § 27 odst. 6 písm. b) se slova „odstavce 2“ nahrazují slovy „odstavce 3“ a slovo „nebo“ se zrušuje.

100. V § 27 odst. 6 se za písmeno b) vkládá nové písmeno c), které zní:

„c) při ověřování podle § 20 odst. 1 opakovaně porušuje závažným způsobem povinnosti stanovené tímto zákonem, nebo“.

Dosavadní písmeno c) se označuje jako písmeno d).

101. V § 28 odst. 1 se písmeno d) zrušuje.

Dosavadní písmena e) až t) se označují jako písmena d) až s).

102. V § 28 odst. 1 písm. f) se slova „písmene q)“ nahrazují slovy „písmene p)“.

103. V § 28 odst. 1 písm. o) se slova „ve formátu stanoveném prováděcím právním předpisem“ zrušují.

104. V § 28 se na konci písmene p) čárka nahrazuje slovem „a“.

105. V § 28 odst. 1 se písmena q) a r) zrušují.

Dosavadní písmeno s) se označuje jako písmeno q).

CELEX: 31999L0037

106. V § 28 se odstavec 2 zrušuje.

Dosavadní odstavce 3 až 6 se označují jako odstavce 2 až 5.

107. V § 28 odst. 3 se slova „písm. f), j), k), l), m), n), p), q), r), s) a t)“ nahrazují slovy „písm. e), i) až m) a o) až q)“ a slova „podle odstavce 1 písm. f)“ se nahrazují slovy „podle odstavce 1 písm. e)“.

108. V § 28 odst. 4 písm. b) se slova „odstavce 4“ nahrazují slovy „odstavce 3“.

109. V § 28 odst. 5 se text „písm. t)“ nahrazuje textem „písm. q)“.

110. § 28a a 28b se včetně nadpisů zrušují.

111. V § 28c odst. 1 se slova „nedokončených silničních vozidel,“ a slova „podle § 16“ zrušují.

112. V § 28c odst. 2 se slova „, nedokončených silničních vozidel“ a slova „, nedokončeného silničního vozidla“ zrušují.

113. V § 28d odst. 1 se za slova „vedení silničního vozidla“ vkládají slova „podléhajícího registraci“ a slova „do evidence technických údajů typů silničních vozidel“ se zrušují.

114. V § 28d odstavce 2 a 3 včetně poznámky pod čarou č. 38 znějí:

„(2) Výrobce je povinen v případě silničního vozidla podléhajícího pravidelným technickým prohlídkám zpřístupnit údaje nezbytné pro provádění technické prohlídky silničního vozidla způsobem a v rozsahu podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího technické informace nezbytné pro technické prohlídky³⁸⁾. Příslušným orgánem podle tohoto přímo použitelného předpisu je ministerstvo. Výrobce zpřístupní údaje nezbytné pro provádění technické prohlídky silničního vozidla v českém jazyce.

(3) Poskytuje-li výrobce nebo akreditovaný zástupce informace podle § 28 odst. 1 písm. j) nebo k) pro účely zápisu údajů do registru silničních vozidel, předá je rovněž ministerstvu. Způsob a formu předání informací stanoví prováděcí právní předpis.

³⁸⁾ Prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/621.“.

CELEX: 32019R0621

115. V části třetí hlavy III a IV včetně nadpisů znějí:

„Hlava III

Schvalování technické způsobilosti jednotlivě vyrobeného silničního vozidla

§ 29

Jednotlivě vyrobené silniční vozidlo

Jednotlivě vyrobené silniční vozidlo je silniční vozidlo, které nebylo vyrobeno ve shodě se schváleným typem.

§ 30

Žádost o schválení technické způsobilosti jednotlivě vyrobeného silničního vozidla

(1) Technickou způsobilost jednotlivě vyrobeného silničního vozidla schvaluje na žádost kterýkoli obecní úřad obce s rozšířenou působností. Nelze-li o žádosti rozhodnout bezodkladně, rozhodne o ní obecní úřad obce s rozšířenou působností nejpozději do 2 měsíců. Technická způsobilost každého jednotlivě vyrobeného silničního vozidla se schvaluje samostatně.

(2) Žádost o schválení technické způsobilosti jednotlivě vyrobeného silničního vozidla musí vedle obecných náležitostí podání obsahovat

- a) druh a kategorii silničního vozidla,
- b) účel, pro který má být silniční vozidlo používáno,
- c) způsob zajištění záručního a pozáručního servisu a
- d) údaj o tom, zda je požadováno schválení technické způsobilosti jednotlivě vyrobeného silničního vozidla s platností ve všech členských státech, jde-li o silniční vozidlo, na které se použije přímo použitelný předpis Evropské unie upravující schvalování vozidel kategorií M, N a O³⁷⁾.

(3) K žádosti se přikládá

- a) technický popis silničního vozidla v rozsahu údajů uváděných v osvědčení o schválení jednotlivě vyrobeného silničního vozidla,
- b) náčrty sestavy silničního vozidla s uvedením jeho rozměrů a hmotností,
- c) návod k údržbě a obsluze silničního vozidla v českém jazyce,
- d) osvědčení o schválení typu systému, konstrukční části a samostatného technického celku vozidla, které tvoří silniční vozidlo, bylo-li vydáno, a
- e) protokol vydaný technickou zkušebnou dokládající splnění technických požadavků a technickou způsobilost vozidla k provozu na pozemních komunikacích.

(4) Nejde-li o silniční vozidlo, na které se použije přímo použitelný předpis Evropské unie upravující schvalování vozidel kategorií M, N a O³⁷⁾, lze namísto protokolu vydaného technickou zkušebnou k žádosti přiložit technický protokol vydaný zkušební stanicí dokládající splnění technických požadavků a, jde-li o silniční vozidlo, které podléhá pravidelným technickým prohlídkám, protokol o technické prohlídce dokládající technickou způsobilost vozidla k provozu na pozemních komunikacích. V případě důvodných pochybností, zda silniční vozidlo nepředstavuje závažné nebezpečí pro bezpečnost provozu na pozemních komunikacích nebo ochranu života nebo zdraví člověka nebo životního prostředí, si může obecní úřad obce s rozšířenou působností vyžádat předložení protokolu vydaného technickou zkušebnou dokládajícího splnění technických požadavků a technickou způsobilost vozidla k provozu na pozemních komunikacích.

§ 31

Schválení technické způsobilosti jednotlivě vyrobeného silničního vozidla

(1) Obecní úřad obce s rozšířenou působností schválí technickou způsobilost jednotlivě vyrobeného vozidla, pokud splňuje technické požadavky stanovené

a) přímo použitelným předpisem Evropské unie upravujícím schvalování vozidel kategorií M, N a O³⁷⁾, jde-li o silniční vozidlo, na které se tento předpis použije, a je-li požadováno schválení technické způsobilosti jednotlivě vyrobeného silničního vozidla s platností ve všech členských státech,

b) přímo použitelným předpisem Evropské unie upravujícím schvalování vozidel kategorií M, N a O³⁷⁾ týkající se brzd, vnějšího hluku, emisí škodlivin ve výfukových plynech, odrušení vozidla a elektromagnetické kompatibility a ve vztahu k dalším technickým požadavkům stanoveným tímto předpisem zajišťují jeho technické charakteristiky srovnatelnou úroveň bezpečnosti silničního provozu a ochrany života a zdraví člověka a životního prostředí, jde-li o silniční vozidlo, na které se použije tento přímo použitelný předpis Evropské unie, a není-li požadováno schválení jeho technické způsobilosti s platností ve všech členských státech,

c) přímo použitelným předpisem Evropské unie upravujícím schvalování vozidel kategorií M, N a O³⁷⁾, s výjimkou technických požadavků, jejichž uplatnění brání provozně technické důvody související s účelem užití tohoto silničního vozidla, jde-li o silniční vozidlo, které je uvedeno v čl. 2 odst. 3 písm. b) tohoto přímo použitelného předpisu Evropské unie, a není-li požadováno schválení jeho technické způsobilosti s platností ve všech členských státech,

d) přímo použitelným předpisem Evropské unie upravujícím schvalování vozidel kategorie L²⁹⁾ týkající se brzd, vnějšího hluku, emisí škodlivin ve výfukových plynech, odrušení vozidla a elektromagnetické kompatibility a ve vztahu k dalším technickým požadavkům stanoveným tímto předpisem zajišťují jeho technické charakteristiky srovnatelnou úroveň bezpečnosti silničního provozu a ochrany života a zdraví člověka a životního prostředí, jde-li o silniční vozidlo, které je uvedeno v čl. 2 odst. 1 přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího schvalování vozidel kategorie L²⁹⁾ a není uvedeno v čl. 2 odst. 2 tohoto přímo použitelného předpisu Evropské unie, nebo

e) přímo použitelným předpisem Evropské unie upravujícím schvalování vozidel kategorie L²⁹⁾, s výjimkou technických požadavků, jejichž uplatnění brání provozně technické důvody související s účelem užití tohoto silničního vozidla, jde-li o silniční vozidlo, které je uvedeno v čl. 2 odst. 2 písm. d), e) a k) tohoto přímo použitelného předpisu Evropské unie nebo v § 3 odst. 2 písm. g).

(2) Pokud obecní úřad obce s rozšířenou působností technickou způsobilost jednotlivě vyrobeného silničního vozidla schválí, vydá namísto písemného vyhotovení rozhodnutí

a) osvědčení o schválení jednotlivě vyrobeného silničního vozidla s platností ve všech členských státech, bylo-li požádáno o toto schválení, nebo

b) osvědčení o schválení jednotlivě vyrobeného silničního vozidla, nebylo-li požadováno schválení technické způsobilosti jednotlivě vyrobeného silničního vozidla s platností ve všech členských státech.

(3) Pro účely prodeje jednotlivě vyrobeného silničního vozidla, jeho registrace nebo uvedení do provozu v jiném členském státu vydá obecní úřad obce s rozšířenou působností na žádost seznam technických požadavků, podle kterých byla schválena jeho technická způsobilost.

(4) Vzor osvědčení o schválení jednotlivě vyrobeného silničního vozidla stanoví prováděcí právní předpis.

§ 32

Poskytnutí předběžných informací

(1) Kterýkoli obecní úřad obce s rozšířenou působností sdělí na požádání identifikační číslo silničního vozidla (VIN), kterým má jeho výrobce opatřit jednotlivě vyrobené silniční vozidlo za účelem schválení jeho technické způsobilosti tímto úřadem.

(2) Kterýkoli obecní úřad obce s rozšířenou působností poskytne na požádání předběžnou informaci o technických požadavcích, jejichž splnění bude posuzovat v řízení o schválení technické způsobilosti jednotlivě vyrobeného silničního vozidla. Žádost o předběžnou informaci musí vedle obecných náležitostí podání obsahovat druh a kategorii silničního vozidla, jehož se má žádost o schválení technické způsobilosti týkat, a účel, pro který má být toto vozidlo používáno.

§ 33

Povinnosti výrobce jednotlivě vyrobeného silničního vozidla

(1) Výrobce je povinen v případě jednotlivě vyrobeného silničního vozidla podléhajícího pravidelným technickým prohlídkám zpřístupnit údaje nezbytné pro provádění technické prohlídky silničního vozidla způsobem a v rozsahu podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího technické informace nezbytné pro technické prohlídky³⁸⁾. Příslušným orgánem podle tohoto přímo použitelného předpisu je ministerstvo. Výrobce zpřístupní údaje nezbytné pro provádění technické prohlídky silničního vozidla v českém jazyce.

(2) Pro umístění a uvádění údajů o pohonných hmotách včetně alternativního paliva, které se využívá k pohonu jednotlivě vyrobeného silničního motorového vozidla, se § 28 odst. 1 písm. q) a § 28 odst. 5 použijí obdobně.

Hlava IV

Technická způsobilost dovezeného silničního vozidla

§ 34

(1) Technickou způsobilost dovezeného silničního vozidla schvaluje kterýkoli obecní úřad obce s rozšířenou působností na základě písemné žádosti. Technická způsobilost každého dovezeného silničního vozidla se schvaluje samostatně.

(2) Technická způsobilost dovezeného silničního vozidla se neschvaluje podle této hlavy, jde-li o

a) silniční vozidlo, jehož typ byl schválen

1. ministerstvem,

2. orgánem jiného členského státu s platností ve všech členských státech, nebo

3. orgánem jiného členského státu a uznán ministerstvem, nebo

b) jednotlivě vyrobené silniční vozidlo, jehož technická způsobilost byla schválena

1. obecním úřadem obce s rozšířenou působností, nebo

2. orgánem jiného členského státu s platností ve všech členských státech.

(3) Žádost o schválení technické způsobilosti dovezeného silničního vozidla musí vedle obecných náležitostí podání obsahovat

a) druh a kategorii silničního vozidla, výrobce silničního vozidla, tovární značku a označení silničního vozidla,

b) účel, pro který má být silniční vozidlo používáno, a

c) údaj o tom, zda jsou povoleny výjimky z technických požadavků.

(4) K žádosti o schválení technické způsobilosti dovezeného silničního vozidla žadatel přiloží osvědčení o registraci silničního vozidla, bylo-li vydáno, a technický průkaz silničního vozidla nebo jiný doklad o schválení technické způsobilosti vozidla.

§ 35

(1) Obecní úřad obce s rozšířenou působností schválí technickou způsobilost dovezeného silničního vozidla, pokud

a) splňuje podle protokolu vydaného zkušební stanicí technické požadavky, které byly použitelné pro danou kategorii vozidla v České republice v době prvního schválení technické způsobilosti vozidla,

b) jsou podle evidenční kontroly provedené v České republice skutečný stav silničního vozidla a jeho identifikační údaje v souladu s údaji uvedenými v dokladech podle § 48 odst. 3 písm. a) a

c) splňuje alespoň emisní limity ve výfukových plynech podle normy EURO 3, jde-li o silniční vozidlo kategorie M1, M2 nebo N1 s výjimkou silničního vozidla diplomatické mise nebo silničního vozidla jednotek požární ochrany²⁵⁾.

(2) Jde-li o dovezené silniční vozidlo, jehož technická způsobilost byla schválena orgánem jiného členského státu, k žádosti o schválení jeho technické způsobilosti se technický protokol nepřikládá. Splnění technických požadavků se dokládá seznamem technických požadavků, podle kterých byla jeho technická způsobilost schválena, vydaným příslušným orgánem jiného členského státu. Jde-li o silniční vozidlo, na které se vztahuje přímo použitelný předpis Evropské unie upravující schvalování vozidel kategorií M, N a O³⁷⁾, přiloží tento seznam žadatel k žádosti; jde-li o jiné silniční vozidlo, vyžádá si tento seznam u příslušného orgánu jiného členského státu obecní úřad obce s rozšířenou působností.

(3) Splnění technických požadavků, které nedokládá seznam podle odstavce 2, se dokládá technickým protokolem vydaným zkušební stanicí na náklady žadatele.

(4) Obecní úřad obce s rozšířenou působností technickou způsobilost dovezeného silničního vozidla podle odstavce 2 schválí, jsou-li splněny technické požadavky podle odstavce 1 písm. a), které jsou nezbytné pro bezpečnost provozu na pozemních komunikacích nebo ochranu životního prostředí nebo života nebo zdraví člověka, a požadavek podle odstavce 1 písm. b).

(5) Pokud obecní úřad obce s rozšířenou působností schválí technickou způsobilost dovezeného silničního vozidla, uvede v rozhodnutí údaje v rozsahu potřebném pro vydání technického průkazu vozidla.“.

CELEX: 32013R0168

CELEX: 32018R0858

CELEX: 32019R0621

116. V části třetí nadpis hlavy V zní:

„Výjimky z technických požadavků na jednotlivě vyrobená a dovezená silniční vozidla“.

117. V § 37 odst. 1 písmeno c) zní:

„c) jeho technická způsobilost nebyla schválena, jde-li o vozidlo, jehož technická způsobilost podléhá schválení, nebo nesplňuje technické požadavky na bezpečnost provozu na pozemních komunikacích, jde-li o vozidlo, jehož technická způsobilost nepodléhá schválení, nebo“.

118. V § 37 se doplňuje odstavec 3, který zní:

„(3) Prováděcí právní předpis stanoví technické požadavky na bezpečnost provozu na pozemních komunikacích pro silniční vozidla, jejichž technická způsobilost nepodléhá schválení.“.

119. V § 38 odst. 1 se na konci textu písmene b) doplňují slova „, jde-li o silniční vozidlo podléhající registraci“.

120. V § 38 odst. 1 se na konci písmene e) čárka nahrazuje slovy „nebo které nepodléhá pravidelným technickým prohlídkám, nebo“.

121. V § 38a odst. 1 se za slovo „způsobilost“ vkládají slova „podléhá schválení, ale“.

122. V § 38b odst. 1 úvodní části ustanovení se za slovo „které“ vkládají slova „podléhá registraci, ale“.

123. V § 38d odst. 1 se slova „Obecní úřad obce s rozšířenou působností příslušný podle místa provozovny prodejce silničního vozidla“ nahrazují slovy „Kterýkoli obecní úřad obce s rozšířenou působností“ a za slovo „které“ se vkládají slova „podléhá registraci, ale“.

124. V § 38d se na konci textu odstavce 1 doplňují slova „, jsou-li podle evidenční kontroly provedené v České republice, která nebyla provedena více než 2 roky před podáním žádosti, skutečný stav silničního vozidla a jeho identifikační údaje v souladu s údaji uvedenými v dokladech podle § 48 odst. 3 písm. a)“.

125. V § 38d odst. 3 písmeno a) zní:

„a) doklad o technické způsobilosti

1. podle § 6 odst. 5, nebo

2. vydaný jiným než členským státem, jde-li o silniční vozidlo určené pro vývoz do jiného než členského státu,“.

126. V § 38d odst. 3 se písmeno b) zrušuje.

Dosavadní písmena c) a d) se označují jako písmena b) a c).

127. V § 47 odst. 3 se slovo „pověřenou“ nahrazuje slovem „technickou“.

128. V § 47 se na konci odstavce 4 doplňuje věta „Technická prohlídka se neprovede, brání-li tomu znečištění vozidla nebo vybavení vozidla poklicemi kol anebo ohrožuje-li technický stav vozidla život nebo zdraví kontrolního technika.“.

129. V § 48 odst. 3 písmeno a) zní:

„a) soulad skutečného stavu silničního vozidla a jeho identifikačních údajů s údaji uvedenými v

1. osvědčení o registraci silničního vozidla a technickém průkazu silničního vozidla, nebo

2. obdobném dokladu vydaném jiným než členským státem a“.

130. V § 48a se za odstavec 1 vkládá nový odstavec 2, který zní:

„(2) V informačním systému technických prohlídek jsou dále obsaženy

a) údaje o provozovateli stanice technické kontroly nebo stanice měření emisí, kterými jsou jméno, popřípadě jména, a příjmení, obchodní firma nebo název, adresa sídla a identifikační číslo osoby, pokud bylo přiděleno,

b) údaje o oprávnění k provozování stanice technické kontroly, osvědčení k provozování stanice technické kontroly, oprávnění k provádění technických prohlídek vozidel určených k přepravě nebezpečných věcí a oprávnění k provádění technické kontroly vozidel před schválením jejich technické způsobilosti k provozu na pozemních komunikacích a povolení k provozování stanice měření emisí,

c) údaje o kontrolních technících, kterými jsou

1. jméno, popřípadě jména, a příjmení a adresa bydliště,

2. stanice technické kontroly nebo stanice měření emisí, pro kterou vykonávají svou činnost, a

3. údaje o uděleném osvědčení kontrolního technika, a

d) technické údaje o vozidlech nezbytné pro jejich zápis do registru silničních vozidel a provádění pravidelných technických prohlídek.“.

Dosavadní odstavce 2 až 8 se označují jako odstavce 3 až 9.

131. V § 48a odst. 8 se za písmeno a) vkládá nové písmeno b), které zní:

„b) orgánům Finanční správy České republiky v rozsahu nezbytném pro výkon jejich působnosti,“.

Dosavadní písmena b) a c) se označují jako písmena c) a d).

132. V § 48a odst. 9 se slova „1 až 6“ nahrazují slovy „1 až 7“.

133. V § 49 písm. b) se slova „nebo může“ nahrazují slovem „, může“ a za slovo „prostředí“ se vkládají slova „nebo spočívá ve vážném nedostatku v identifikaci vozidla“.

CELEX: 32014L0045

134. V § 54 odst. 12 se za slova „stanice technické kontroly,“ vkládají slova „požadavky na místa určená pro provádění technických prohlídek mobilním způsobem a“.

135. V § 55 odst. 2 se na konci textu písmene a) doplňují slova „a, má-li provádět technické prohlídky mobilním způsobem, popis místa, kde budou prováděny“.

136. V § 56 odst. 1 se na konci písmene e) doplňují slova „, má-li provádět technické prohlídky mobilním způsobem, popis místa, kde budou prováděny, a“.

137. V § 58 odst. 1 písm. b), § 72 odst. 1 úvodní části ustanovení, § 80 odst. 2 písm. k) a v § 83a odst. 3 písm. d) se slova „jednotlivých druhů vozidel a výměnných nástaveb nebo malých sérií“ zrušují.

138. V § 60 odst. 5 se na konci textu věty druhé doplňují slova „a pro splnění požadavku podle odstavce 2 písm. b) postačí, je-li kontrolní technik držitelem řidičského oprávnění pro skupinu B“.

139. V § 63 odst. 5 se slova „a náležitosti“ nahrazují slovem „, náležitosti“ a za slovo „kontroly“ se vkládají slova „a způsob ověření plnění podmínek k provozování stanice měření emisí“.

140. V části čtvrté se hlava V včetně nadpisu zrušuje.

141. V § 73 odst. 1 se slova „nebo úprava“ zrušují.

142. V § 73 odst. 2 se na konci textu písmene a) doplňují slova „nebo změna parametrů motoru“.

143. V § 73 odst. 2 písmeno b) zní:

„b) změna karoserie, pérování, řízení nebo ochranné konstrukce silničního vozidla,“.

144. V § 73 odst. 3 se slova „speciální vozidlo jednoúčelového využití“ nahrazují slovy „vozidlo zvláštního určení“.

145. V § 73 se odstavec 4 zrušuje.

Dosavadní odstavce 5 až 7 se označují jako odstavce 4 až 6.

146. V § 74 odst. 4 písm. d) se za slovo „stanici“ vkládají slova „nebo technickou zkušebnou“ a slovo „pověřenou“ se nahrazuje slovem „technickou“.

147. § 78 zní:

„§ 78

(1) Zvláštní vozidla, jejich systémy, konstrukční části nebo samostatné technické celky lze dodávat na trh, pouze pokud je schválena jejich technická způsobilost, podléhají-li schválení technické způsobilosti podle tohoto zákona.

(2) Schválení technické způsobilosti podléhají

a) zvláštní vozidla, jejich systémy, konstrukční části nebo samostatné technické celky, na které se použije přímo použitelný předpis Evropské unie upravující schvalování vozidel kategorií T, C, R a S³⁰⁾,

b) pracovní stroje samojízdné, pracovní stroje nesené, pracovní stroje přípojně, výměnná tažená zařízení, vozidla určená především pro jízdu na sněhu, vozidla určená především pro jízdu v terénu, jednonápravové traktory a jejich přípojná vozidla, speciální tahače a jejich přípojná vozidla, přepravníky pracovních adaptérů a systémy, konstrukční části a samostatné technické celky těchto vozidel a

c) systémy zvláštních vozidel, konstrukční části zvláštních vozidel nebo samostatné technické celky zvláštních vozidel, na které se použije mezinárodní smlouva v oblasti schvalování technické způsobilosti, kterou je Česká republika vázána⁷⁾.“

CELEX: 32013R0167

148. Za § 78 se vkládají nové § 78a až 78c, které znějí:

„§ 78a

(1) Ministerstvo je schvalovacím orgánem pro schválení typu zvláštních vozidel, jejich systémů, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího schvalování vozidel kategorií T, C, R a S³⁰⁾. Ministerstvo provádí rovněž posuzování, určování, oznamování a sledování technických zkušeben podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího schvalování vozidel kategorií T, C, R a S³⁰⁾; náklady řízení vedeného ministerstvem jsou také účelně vynaložené náklady na posuzování technických zkušeben.

(2) Požádá-li výrobce o vnitrostátní schválení typu vozidel vyráběných v malé sérii v rámci ročních limitů podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího schvalování vozidel kategorií T, C, R a S³⁰), ministerstvo typ vozidla schválí, pokud typ splňuje technické požadavky stanovené příslušným přímo použitelným předpisem Evropské unie týkající se brzd, vnějšího hluku, emisí škodlivin ve výfukových plynech, odrušení vozidla a elektromagnetické kompatibility a ve vztahu k dalším technickým požadavkům stanoveným tímto předpisem zajišťují technické charakteristiky typu srovnatelnou úroveň bezpečnosti silničního provozu a ochrany života a zdraví člověka a životního prostředí.

(3) Na vnitrostátní schválení typu vozidel podle odstavce 2 se použije postup podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího schvalování vozidel kategorií T, C, R a S³⁰).

(4) Ministerstvo na žádost uzná schválení typu vozidla podle odstavce 2, které bylo uděleno jiným členským státem s platností na území tohoto státu, splňuje-li typ vozidla technické požadavky, které byly použitelné pro danou kategorii zvláštního vozidla v České republice v době prvního schválení typu vozidla. Údaje o uznání schválení typu vozidla zapíše ministerstvo do registru silničních vozidel.

(5) Jde-li o schválení typu zvláštních vozidel, jejich systémů, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího schvalování vozidel kategorií T, C, R a S³⁰) s platností ve všech členských státech nebo schválení podle odstavce 2, žadatel o schválení nese náklady na ověření

a) splnění technických požadavků podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího schvalování vozidel kategorií T, C, R a S³⁰) nebo srovnatelných požadavků podle odstavce 2,

b) shodnosti typu zvláštních vozidel, jejich systémů, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků s údaji v dokumentaci a

c) způsobilosti výrobce zajistit shodu výroby zvláštních vozidel, jejich systémů, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků se schváleným typem.

(6) Jde-li o schválení typu zvláštních vozidel, jejich systémů, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího schvalování vozidel kategorií T, C, R a S³⁰) s platností ve všech členských státech nebo schválení podle odstavce 2, použijí se obdobně ustanovení

a) § 28 odst. 1 písm. i), j), k) a q) a § 28 odst. 5,

b) § 28d odst. 1, podléhá-li zvláštní vozidlo registraci, a

c) § 28d odst. 2 nebo 3, podléhá-li zvláštní vozidlo pravidelným technickým prohlídkám.

(7) Pozbylo-li schválení typu zvláštního vozidla podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího schvalování vozidel kategorií T, C, R a S³⁰) platnosti, ministerstvo

povolí na žádost výrobce uvedení zvláštních vozidel na trh, jsou-li splněny početní omezení a další podmínky stanovené tímto přímo použitelným předpisem Evropské unie.

§ 78b

(1) Část třetí hlava II se s výjimkou § 16 odst. 2 písm. b), § 16 odst. 5, § 17 odst. 3 písm. b), § 23 odst. 1 a § 28 odst. 1 písm. l) a m) použije obdobně pro schválení typu

a) zvláštních vozidel uvedených v čl. 2 odst. 3 přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího schvalování vozidel kategorií T, C, R a S³⁰⁾, nejde-li o schválení typu s platností ve všech členských státech,

b) pracovních strojů samojízdných, pracovních strojů nesených, pracovních strojů přípojných, výměnných tažených zařízení, vozidel určených především pro jízdu na sněhu, vozidel určených především pro jízdu v terénu, jednonápravových traktorů a jejich přípojných vozidel, speciálních tahačů a jejich přípojných vozidel, přepravníků pracovních adaptérů a systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků těchto vozidel, nebo

c) systémů zvláštních vozidel, konstrukčních částí zvláštních vozidel nebo samostatných technických celků zvláštních vozidel, na které se použije mezinárodní smlouva v oblasti schvalování technické způsobilosti, kterou je Česká republika vázána⁷⁾.

(2) Typ zvláštního vozidla, jeho systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku podle odstavce 1 písm. a) nebo b) musí splňovat technické požadavky na bezpečnost silničního provozu a ochranu života a zdraví člověka a životního prostředí.

(3) Schválení typu zvláštního vozidla, jeho systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku podle odstavce 1 písm. a) nebo b) je platné pouze na území České republiky.

(4) Výrobce je povinen každé vyrobené zvláštní vozidlo, jehož typ je schválen, označit značkou schválení typu a opatřit

a) prohlášením o shodě, jde-li o vozidlo podléhající registraci, nebo

b) technickým osvědčením, jde-li o vozidlo nepodléhající registraci.

(5) Prováděcí právní předpis stanoví technické požadavky na bezpečnost silničního provozu a ochranu života a zdraví člověka a životního prostředí a vzor technického osvědčení.

§ 78c

(1) Část třetí hlavy III až V se s výjimkou § 31 odst. 1 a 2 a § 35 odst. 5 použijí obdobně pro schválení technické způsobilosti

a) jednotlivě vyrobených nebo dovezených zvláštních vozidel uvedených v čl. 2 odst. 1 přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího schvalování vozidel kategorií T, C, R a S³⁰⁾, nebo

b) pracovních strojů samojízdných, pracovních strojů nesených, pracovních strojů přípojných, výměnných tažených zařízení, vozidel určených především pro jízdu na sněhu, vozidel určených především pro jízdu v terénu, jednonápravových traktorů a jejich přípojných vozidel, speciálních tahačů a jejich přípojných vozidel a přepravníků pracovních adaptérů.

(2) Jednotlivě vyrobené zvláštní vozidlo podle odstavce 1 musí splňovat technické požadavky na bezpečnost silničního provozu a ochranu života a zdraví člověka a životního prostředí.

(3) Pokud obecní úřad obce s rozšířenou působností schválí technickou způsobilost jednotlivě vyrobeného zvláštního vozidla, vydá namísto písemného vyhotovení rozhodnutí

a) osvědčení o schválení jednotlivě vyrobeného zvláštního vozidla, podléhá-li zvláštní vozidlo registraci, nebo

b) technické osvědčení, nepodléhá-li zvláštní vozidlo registraci.

(4) Pokud obecní úřad obce s rozšířenou působností schválí technickou způsobilost dovezeného zvláštního vozidla, které nepodléhá registraci, vydá namísto písemného vyhotovení rozhodnutí technické osvědčení.“.

CELEX: 32013R0167

CELEX: 32019R0621

149. V § 79 odst. 1 větě první se slova „a postup při schvalování technické způsobilosti“ a slova „a část třetí“ zrušují a ve větě druhé se slova „zemědělských a lesnických traktorů a jejich přípojných“ nahrazují slovem „zvláštních“.

150. V § 79 se na konci odstavce 1 doplňuje věta „Pro přestavbu zvláštního vozidla platí část pátá tohoto zákona.“.

151. V § 79 odstavec 2 zní:

„(2) Zvláštní vozidla neuvedená v odstavci 1 větě první registraci nepodléhají; v registru silničních vozidel se však na žádost zapíše.“.

152. V § 79 se odstavec 3 zrušuje.

Dosavadní odstavce 4 až 8 se označují jako odstavce 3 až 7.

153. V § 79 odst. 4 se slova „odstavec 4“ nahrazují slovy „odstavec 3“.

154. V § 79 odst. 7 se slova „Vzor technického osvědčení zvláštního vozidla a technického průkazu zvláštního motorového vozidla a osvědčení o registraci zvláštního motorového vozidla a zvláštního přípojného vozidla a podrobnosti o způsobu“ nahrazují slovem „Podrobnosti“.

155. V § 80 odst. 1 se slova „a v rozsahu jím vymezeném, podle“ nahrazují slovy „, přímo použitelných předpisů Evropské unie a“.

156. V § 80 odst. 2 písmeno b) zní:

„b) rozhoduje o schválení typu vozidla, jeho systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku, o změně schválení typu a o zrušení rozhodnutí o schválení typu,“.

157. V § 80 odst. 2 se na konci textu písmene c) doplňují slova „a odnímá toto povolení“.

158. V § 80 odst. 2 písm. d), § 80 odst. 4 písm. a) a g), § 83 odst. 1 písm. b), d), e), f), g), k), l), m), n), o) a q), § 83a odst. 1 písm. c), d), f), g), h), i), p), y) a z), § 83a odst. 2 písm. b), c), d) a e), § 83a odst. 5 písm. c) a f), § 83a odst. 9 úvodní části ustanovení a v § 83a odst. 9 písm. e) se slovo „silničního“ zrušuje.

159. V § 80 odst. 2 písm. e) se slovo „udělení“ nahrazuje slovem „povolení“ a slova „povolení výroby jednotlivého silničního vozidla a“ se zrušují.

160. V § 80 odst. 2 písm. f) a g), § 83 odst. 1 písm. r), § 83a odst. 3 písm. k), § 83a odst. 9 písm. a) bodech 4 a 5 a v § 83a odst. 11 se slovo „silničních“ zrušuje.

161. V § 80 odst. 2 písm. h) se slova „rozhoduje o zastavení výroby silničních“ nahrazují slovy „zakazuje uvádění“ a slova „nebo vybavy silničních vozidel, anebo jejich uvádění do provozu“ se nahrazují slovy „na trh a zadržuje osvědčení o schválení jejich typu“.

162. V § 80 odst. 2 písmena o) a p) znějí:

„o) rozhoduje o schválení technické způsobilosti vybavy vozidla, o změně tohoto schválení a o jeho zrušení,

p) schvaluje hromadnou přestavbu typu vozidla,“.

163. V § 80 odst. 2 se písmeno q) zrušuje.

Dosavadní písmena r) až y) se označují jako písmena q) až x).

164. V § 80 odst. 2 písm. u) a v) se slova „Evropské unie“ a slova „silničního motorového vozidla, nebo přípojného“ zrušují.

165. V § 80 odst. 2 písm. w) se slovo „a“ nahrazuje čárkou.

166. V § 80 odst. 2 písm. x) se slova „statistiky silničních“ nahrazují slovem „statistiky“.

167. V § 80 se na konci odstavce 2 tečka nahrazuje slovem „a“ a doplňuje se písmeno y), které včetně poznámky pod čarou č. 39 zní:

„y) je orgánem pro dozor nad trhem

1. podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího schvalování vozidel kategorií M, N a O³⁷⁾,

2. podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího schvalování vozidel

kategorie L²⁹⁾,

3. podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího schvalování vozidel kategorií T, C, R a S³⁰⁾,

4. podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího nesilniční mobilní stroje a jejich motory³⁶⁾,

5. podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího označování pneumatik³⁹⁾ a

6. se systémy vozidel, konstrukčními částmi vozidel a samostatnými technickými celky vozidel podle mezinárodní smlouvy v oblasti schvalování technické způsobilosti, kterou je Česká republika vázána⁷⁾.

³⁹⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/740.“.

CELEX: 32009R1222

CELEX: 32013R0167

CELEX: 32013R0168

CELEX: 32016R1628

CELEX: 32018R0858

CELEX: 32020R0740

168. V § 80 odst. 4 písm. a) se za slova „do registru“ vkládá slovo „silničních“.

169. V § 80 odst. 4 písm. b) se slova „silničním motorovým“ zrušují.

170. V § 80 odst. 4 písm. c) se slova „průkaz silničního“ nahrazují slovem „průkaz“ a slova „osvědčení silničního“ se nahrazují slovy „osvědčení zvláštního“.

171. V § 80 odst. 4 písmeno d) zní:

„d) rozhoduje o vyřazení vozidla z provozu a zapisuje vyřazení a zánik vozidla v registru silničních vozidel,“.

172. V § 80 odst. 4 písm. e) se slova „nebo přestavěného silničního“ nahrazují slovy „vozidla nebo přestavbu“.

173. V § 80 odst. 4 písm. j) se slova „silničního motorového vozidla nebo přípojného“, slova „silničního motorového vozidla, nebo přípojného“ a slova „Evropské unie“ zrušují.

174. V § 80 odst. 6 se text „§ 24 odst. 2 písm. n)“ nahrazuje textem „§ 28 odst. 1 písm. m)“.

175. Za § 80 se vkládá nový § 80a, který zní:

„§ 80a

(1) Schvalovacím orgánem podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího nesilniční mobilní stroje a jejich motory³⁶⁾ je

- a) Státní plavební správa, jde-li o motory kategorie IWP nebo IWA podle tohoto předpisu,
- b) Drážní úřad, jde-li o motory kategorie RLL nebo RLR podle tohoto předpisu nebo o motory kategorie NRE nebo NRS určené pro pomocné železniční vozy, pomocné motory pro motorové železniční vozy nebo lokomotivy podle tohoto předpisu, nebo
- c) ministerstvo, jde-li o ostatní motory podle tohoto předpisu neuvedené v písmenu a) a b).

(2) Orgán podle odstavce 1 rozhoduje rovněž o povolení uvedení motoru na trh podle čl. 34 odst. 4 až 7 a čl. 58 odst. 5 a 9 až 11 přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího nesilniční mobilní stroje a jejich motory³⁶⁾“.

CELEX: 32016R1628

176. V § 81 odst. 1 větě první se za slovo „zákona“ vkládají slova „, přímo použitelných předpisů Evropské unie a mezinárodních smluv, kterými je Česká republika vázána,“.

177. V § 81 odst. 1 se na konci textu věty druhé doplňují slova „, přímo použitelnými předpisy Evropské unie a mezinárodními smlouvami, kterými je Česká republika vázána“.

178. V § 81 odst. 1 větě třetí se slova „ukládá tento zákon“ nahrazují slovy „tyto předpisy ukládají“.

179. V § 81 odst. 2 se na konci textu věty druhé doplňují slova „, přímo použitelných předpisů Evropské unie a mezinárodních smluv, kterými je Česká republika vázána“.

180. Nadpis nad označením § 83 se zrušuje.

181. V § 83 odst. 1 písm. a), d), e), f), n) a o), § 83a odst. 1 písm. b), c), f), g), h), m) a n), § 83a odst. 2 písm. c) a d) a v § 83a odst. 9 písm. b) a d) se slovo „silniční“ zrušuje.

182. V § 83 odst. 1 písm. i) se text „§ 27 odst. 3“ nahrazuje textem „§ 27 odst. 4“.

183. V § 83 odst. 1 písm. n) a v § 83a odst. 2 písm. c) se za slovo „vozidla“ vkládají slova „podléhajícího registraci“ a za slova „zapsáno v registru silničních vozidel“ se vkládají slova „v České republice“.

184. V § 83 odst. 1 se na začátek písmene p) vkládají slova „jako provozovatel vozidla“.

185. V § 83 odst. 1 se za písmeno v) vkládá nové písmeno w), které zní:

„w) jako kontrolní technik poruší informační povinnost podle § 61a odst. 1 písm. c), nebo“.

Dosavadní písmeno w) se označuje jako písmeno x).

186. V § 83 odst. 2 písm. c) se slova „nebo w)“ nahrazují slovy „, w) nebo x)“.

187. V § 83 odst. 3 se za částku „5 000 Kč“ vkládají slova „a za přestupek podle odstavce 1 písm. s), t), u) nebo w) uložit pokutu do 10 000 Kč“.

188. V § 83a odst. 1 písm. k) se slova „§ 15 uveďte na trh silniční“ nahrazují slovy „§ 15 odst. 1 nebo § 78 odst. 1 dodá na trh“, slovo „, samostatný“ se nahrazuje slovy „nebo samostatný“ a slova „nebo nedokončené silniční vozidlo“ se zrušují.

189. V § 83a odst. 1 písm. m) se slovo „uveďte“ nahrazuje slovem „dodá“.

190. V § 83a odst. 1 písm. q) se text „§ 28 odst. 3“ nahrazuje textem „§ 28 odst. 2“.

191. V § 83a odst. 1 písm. r) se text „§ 28 odst. 4“ nahrazuje textem „§ 28 odst. 3“.

192. V § 83a odst. 1 písm. s) se slova „silniční vozidlo, nedokončené silniční“ zrušují.

193. V § 83a odst. 1 písm. t) se slova „do evidence technických údajů typů silničních vozidel“ nahrazují slovy „v rozsahu podle § 4 odst. 5“.

194. V § 83a odst. 1 písm. u) se slova „neposkytne ministerstvu nejpozději při prvním uvedení silničního vozidla podléhajícího registraci na trh v České republice“ nahrazují slovem „nepřístupný“ a slovo „silničního“ se zrušuje.

195. V § 83a odst. 1 písm. v) se slova „nevyhoví žádosti orgánu nebo stanice technické kontroly jiného členského státu o poskytnutí údajů nezbytných pro provádění technické prohlídky silničního vozidla“ nahrazují slovy „nepředá poskytované informace ministerstvu“.

196. V § 83a odst. 1 písm. w) se slova „§ 33c neposkytne ministerstvu do 10 pracovních dnů ode dne vydání technického průkazu jednotlivě vyrobeného silničního vozidla“ nahrazují slovy „§ 33 odst. 1 nepřístupný“ a slovo „silničního“ se zrušuje.

197. V § 83a odst. 3 písm. b) a v § 83a odst. 4 písm. a) se text „§ 48a odst. 4“ nahrazuje textem „§ 48a odst. 5“.

198. V § 83a odst. 5 písm. f) se slovo „nebo“ zrušuje.

199. V § 83a se na konci odstavce 5 tečka nahrazuje čárkou a doplňují se písmena h) a i), která znějí:

„h) provede jízdu v rozporu s povolením podle § 38c odst. 1, nebo

i) v rozporu s § 38c odst. 3 nedoloží stanovené doklady.“.

200. V § 83a odstavce 6 a 7 znějí:

„(6) Právnícká osoba nebo podnikající fyzická osoba se dopustí přestupku tím, že v rozporu s přímo použitelným předpisem Evropské unie upravujícím schvalování vozidel kategorií M, N a O³⁷⁾, přímo použitelným předpisem Evropské unie upravujícím schvalování vozidel kategorie L²⁹⁾, přímo použitelným předpisem Evropské unie upravujícím schvalování vozidel kategorií T, C, R a S³⁰⁾ nebo přímo použitelným předpisem Evropské unie upravujícím schvalování vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel³³⁾

a) jako výrobce, zástupce výrobce, dovozce nebo distributor

1. uvede v řízení o schválení nebo změně schválení typu vozidla, systému vozidla, konstrukční části vozidla nebo samostatného technického celku vozidla nebo o schválení jednotlivého vozidla nepravdivé údaje nebo zamlčí údaje, které by mohly vést k odmítnutí schválení,
2. zamlčí údaje, které by mohly vést k odnětí schválení typu vozidla, systému vozidla, konstrukční části vozidla nebo samostatného technického celku vozidla,
3. padělá nebo neoprávněně pozmění výsledky provedených zkoušek,
4. padělá nebo neoprávněně pozmění osvědčení o schválení typu vozidla, systému vozidla, konstrukční části vozidla nebo samostatného technického celku vozidla, osvědčení o schválení jednotlivého vozidla nebo prohlášení o shodě,
5. použije odpojovací zařízení,
6. dodá na trh vozidlo, systém vozidla, konstrukční část vozidla nebo samostatný technický celek vozidla bez platného schválení jejich technické způsobilosti,
7. dodá na trh vozidlo, systém vozidla, konstrukční část vozidla nebo samostatný technický celek vozidla bez jejich opatření prohlášením o shodě, štítkem, značkou schválení typu nebo jiným stanoveným označením,
8. neoprávněně opatří vozidlo prohlášením o shodě, štítkem nebo jiným stanoveným označením nebo neoprávněně opatří konstrukční část vozidla nebo samostatný technický celek vozidla značkou schválení typu, nebo
9. uvede v rámci výkonu dozoru nad trhem nepravdivé údaje nebo zamlčí údaje, které by mohly vést k uložení nápravných nebo omezujících opatření,

b) jako výrobce nebo zástupce výrobce

1. neposkytne pokyny nebo jiné technické údaje určené pro uživatele nebo jiné výrobce v rozsahu a způsobem podle tohoto přímo použitelného předpisu, nebo
2. neposkytne údaje palubního diagnostického systému nebo údaje nezbytné pro opravu a údržbu výrobků určené pro samostatné provozovatele, autorizované obchodní zástupce, opravny, servisní techniky nebo jiné výrobce v rozsahu a způsobem podle tohoto přímo použitelného předpisu, nebo

c) jako technická zkušebna

1. přestane splňovat některou z podmínek pro její určení,
2. uvede pro účely řízení o schválení nebo změně schválení typu vozidla, systému vozidla, konstrukční části vozidla, samostatného technického celku vozidla nebo o schválení jednotlivého vozidla nepravdivé údaje nebo zamlčí údaje, které by mohly vést k odmítnutí schválení,

3. zamlčí údaje, které by mohly vést k odnětí schválení typu vozidla, systému vozidla, konstrukční části vozidla nebo samostatného technického celku vozidla,

4. padělá nebo neoprávněně pozmění výsledky provedených zkoušek, nebo

5. uvede v rámci výkonu dozoru nad trhem nepravdivé údaje nebo zamlčí údaje, které by mohly vést k uložení nápravných nebo omezujících opatření.

(7) Právníká osoba nebo podnikající fyzická osoba se dopustí přestupku tím, že v rozporu s přímo použitelným předpisem Evropské unie upravujícím nesilniční mobilní stroje a jejich motory³⁶⁾

a) jako výrobce, výrobce původního zařízení, zástupce výrobce, dovozce nebo distributor

1. uvede v řízení o schválení nebo změně schválení typu motoru nebo rodiny motorů nepravdivé údaje nebo zamlčí údaje, které by mohly vést k odmítnutí schválení,

2. zamlčí údaje, které by mohly vést k odnětí schválení typu motoru nebo rodiny motorů,

3. padělá nebo neoprávněně pozmění výsledky provedených zkoušek,

4. použije odpojovací zařízení,

5. uvede na trh motor bez platného schválení typu nebo v rozporu s ním,

6. uvede na trh motor bez jeho opatření prohlášením o shodě nebo stanoveným označením,

7. neoprávněně opatří motor prohlášením o shodě nebo jiným stanoveným označením,

8. uvede na trh nesilniční mobilní stroj, do něhož je zabudován motor bez platného schválení typu,

9. padělá nebo neoprávněně pozmění osvědčení o schválení typu motoru nebo rodiny motorů nebo prohlášení o shodě,

10. uvede na trh přechodný motor nebo nesilniční mobilní stroj, do něhož je tento motor zabudován, aniž by byly splněny požadavky tohoto předpisu,

11. poruší v případě nové technologie nebo koncepce podmínky stanovené prozatímním schválením typu motoru nebo rodiny motorů nebo povolením Evropské komise,

12. zabuduje motor do nesilničního mobilního stroje, pro nějž není určen,

13. uvede na trh motor za účelem jeho zabudování do nesilničního mobilního stroje, pro nějž není určen, nebo

14. uvede v rámci výkonu dozoru nad trhem nepravdivé údaje nebo zamlčí údaje, které by mohly vést k uložení nápravných nebo omezujících opatření,

b) jako výrobce neposkytne pokyny nebo jiné technické údaje určené pro uživatele nebo výrobce původních zařízení v rozsahu a způsobem podle tohoto přímo použitelného předpisu, nebo

c) jako technická zkušebna

1. přestane splňovat některou z podmínek pro její určení,

2. uvede pro účely řízení o schválení nebo změně schválení typu motoru nebo rodiny motorů nepravdivé údaje nebo zamlčí údaje, které by mohly vést k odmítnutí schválení typu,

3. zamlčí údaje, které by mohly vést k odnětí schválení typu motoru nebo rodiny motorů,

4. padělá nebo neoprávněně pozmění výsledky provedených zkoušek, nebo

5. uvede v rámci výkonu dozoru nad trhem nepravdivé údaje nebo zamlčí údaje, které by mohly vést k uložení nápravných nebo omezujících opatření.“.

CELEX: 32007R0715

CELEX: 32013R0167

CELEX: 32013R0168

CELEX: 32016R1628

CELEX: 32018R0858

201. V § 83a se za odstavec 8 vkládá nový odstavec 9, který zní:

„(9) Právnická osoba nebo podnikající fyzická osoba se dopustí přestupku tím, že v rozporu s přímo použitelným předpisem Evropské unie upravujícím označování pneumatik³⁹⁾

a) jako dodavatel nebo distributor pneumatiky, dodavatel nebo distributor vozidla nebo poskytovatel služby informační společnosti spočívající v ukládání informací poskytnutých uživatelem této služby nezajistí poskytnutí údajů o palivové účinnosti a jiných parametrech pneumatiky v rozsahu a způsobem podle tohoto přímo použitelného předpisu, nebo

b) jako dodavatel pneumatiky nezapíše do databáze výrobků stanovené údaje nebo je v ní neuchová po stanovenou dobu.“.

Dosavadní odstavce 9 až 11 se označují jako odstavce 10 až 12.

CELEX: 32020R0740

202. V § 83a odst. 10 písm. a) bodě 4 se slovo „uvádění“ nahrazuje slovem „dodávání“.

203. V § 83a odst. 10 se na konci písmene d) doplňuje slovo „nebo“.

204. V § 83a odst. 10 se na konci písmene e) slovo „, nebo“ nahrazuje tečkou a písmeno f) se zrušuje.

205. V § 83a odst. 11 písm. a) se slova „nebo odstavce 6 písm. c)“ nahrazují slovy „, odstavce 6 písm. a) bodu 6 nebo odstavce 7 písm. a) bodu 5 nebo 8“.

206. V § 83a odst. 11 písm. c) se slova „odstavce 6 písm. a), b), d) nebo e), odstavce 7, 8 nebo odstavce 9 písm. b) až f)“ nahrazují slovy „odstavce 6 písm. a) bodu 1 až 5 nebo 7 až 9, odstavce 6 písm. b) nebo c), odstavce 7 písm. a) bodu 1 až 4, 6, 7 nebo 9 až 14, odstavce 7 písm. b) nebo c), odstavce 8, 9 nebo odstavce 10 písm. b) až e)“.

207. V § 83a odst. 12 se za slova „odstavce 1 písm. k)“ vkládají slova „, odstavce 6 písm. a) bodu 6 nebo odstavce 7 písm. a) bodu 5“, slovo „uváděním“ se nahrazuje slovem „dodáním“ a slova „nedokončených vozidel“ se nahrazují slovy „motorů nesilničních mobilních strojů“.

208. V § 84 odstavec 1 zní:

„(1) Přestupky podle tohoto zákona projednává

a) ministerstvo, jde-li o přestupky

1. podle § 83 odst. 1 písm. h), i) a x), § 83a odst. 1 písm. k) až w), § 83a odst. 6 písm. a) bodu 2, § 83a odst. 6 písm. c) a § 83a odst. 8 až 10,

2. podle § 83a odst. 6 písm. a) bodu 1 a 3 až 8 a § 83a odst. 6 písm. b) spáchané ve vztahu ke schválení typu vozidla, jeho systému, konstrukční části nebo samostatnému technickému celku,

3. podle § 83a odst. 6 písm. a) bodu 3, 4, 6 až 9 a § 83a odst. 7 písm. a) bodu 3 a 5 až 14 zjištěné v rámci výkonu dozoru nad trhem a

4. podle § 83a odst. 7 písm. a) bodu 1 až 13 a § 83a odst. 7 písm. b) a c) spáchané ve vztahu ke schválení typu motoru nebo rodiny motoru podle § 80a odst. 1 písm. c),

b) krajský úřad, jde-li o přestupky podle § 83 odst. 1 písm. j) až l), r) až w), § 83a odst. 1 písm. x) až z), § 83a odst. 2 písm. f) a § 83a odst. 3,

c) obecní úřad obce s rozšířenou působností, jde-li o přestupky

1. podle § 83 odst. 1 písm. a) až g) a m) až q), § 83a odst. 1 písm. a) až j), § 83a odst. 2 písm. a) až e) a g) a § 83a odst. 4 a 5 a

2. podle § 83a odst. 6 písm. a) bodu 1 a 3 až 8 a § 83a odst. 6 písm. b) spáchané ve vztahu ke schválení jednotlivě vyrobeného vozidla,

d) Státní plavební správa, jde-li o přestupky podle § 83a odst. 7 písm. a) bodu 1 až 13 a § 83a odst. 7 písm. b) a c) spáchané ve vztahu ke schválení typu motoru nebo rodiny motoru podle § 80a odst. 1 písm. a), a

e) Drážní úřad, jde-li o přestupky podle § 83a odst. 7 písm. a) bodu 1 až 13 a § 83a odst. 7 písm. b) a c) spáchané ve vztahu ke schválení typu motoru nebo rodiny motoru podle § 80a odst. 1 písm. b).“.

209. V § 84 se za odstavec 1 vkládá nový odstavec 2, který zní:

„(2) K projednání přestupku podle § 83 odst. 1 písm. b) nebo § 83a odst. 1 písm. d) je místně příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností, u něhož byla podána žádost o zápis změny vlastníka silničního vozidla podle § 8a. Nelze-li místní příslušnost takto určit, je příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností podle místa pobytu, sídla nebo odštěpného závodu vlastníka vozidla. K projednání přestupku podle § 83 odst. 1 písm. p) nebo § 83a odst. 2 písm. d) je místně příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností podle místa pobytu, sídla nebo odštěpného závodu provozovatele vozidla.“.

Dosavadní odstavce 2 a 3 se označují jako odstavce 3 a 4.

210. V § 84 se na konci odstavce 3 doplňují věty „Přestupky podle § 83 odst. 1 písm. s), t), u) a w) může projednat správní orgán příslušný k výkonu státního odborného dozoru příkazem na místě. Přestupky podle § 83 odst. 1 písm. p) může projednat Vojenská policie při dohledu nad bezpečností a plynulostí provozu vozidel ozbrojených sil nebo v chráněných objektech příkazem na místě.“.

211. V § 84 odst. 4 se slova „a vymáhá“ zrušují.

212. § 85 se včetně poznámky pod čarou č. 31 zrušuje.

213. V § 91 odstavec 1 zní:

„(1) Ministerstvo vydá vyhlášku k provedení § 2 odst. 5 až 8, § 2 odst. 10 a 11, § 3 odst. 4, § 4 odst. 7, § 5 odst. 9, § 6 odst. 8, § 7 odst. 6, § 7b odst. 8, § 7d odst. 3, § 7e odst. 4, § 7f odst. 3, § 9 odst. 6, § 12 odst. 9, § 13 odst. 8, § 14 odst. 3, § 16 odst. 6, § 17 odst. 6, § 19 odst. 2, § 20 odst. 4, § 21 odst. 3, § 23 odst. 4, § 27 odst. 7, § 28 odst. 1 písm. l), § 28d odst. 1 a 3, § 31 odst. 4, § 36 odst. 2, § 37 odst. 3, § 38 odst. 3, § 38c odst. 6, § 38d odst. 4, § 47 odst. 3, § 48 odst. 7, § 48a odst. 5, § 53 odst. 2, § 54 odst. 4 a 12, § 57 odst. 5, § 58 odst. 3, § 59b odst. 8, § 60 odst. 5, § 62 odst. 3, § 63 odst. 5, § 72 odst. 6, § 74 odst. 1 a 2, § 75 odst. 2 a 3, § 76 odst. 1, § 78b odst. 5, § 79 odst. 7, § 79a odst. 6, § 79b odst. 7, § 79c odst. 4, § 82 odst. 1 a § 87.“.

Čl. II

Přechodná ustanovení

1. Řízení a jiné postupy zahájené přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona se dokončí a práva a povinnosti s nimi související se posoudí podle zákona č. 56/2001 Sb., ve znění účinném přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona.
2. Byl-li k vozidlu vydán technický průkaz vozidla přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona, přiloží jej žadatel o zápis vozidla do registru silničních vozidel k žádosti. Obecní úřad obce s rozšířenou působností do něj zapíše údaje o vlastníkově vozidla a, není-li vlastník vozidla současně jeho provozovatelem, údaje o provozovateli vozidla, a registrační značku, kterou vozidlu přidělil, a sám již další technický průkaz k vozidlu nevydává.
3. Vozidlo, které bylo ke dni nabytí účinnosti tohoto zákona provozováno v České republice a podle zákona č. 56/2001 Sb., ve znění účinném přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona, nepodléhalo registraci, registraci nepodléhá.

4. U vozidla, které bylo vyřazeno z provozu přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona, lze o zachování registrační značky, tabulek s touto registrační značkou a osvědčení o registraci vozidla požádat do 3 let ode dne nabytí účinnosti tohoto zákona.

ČÁST DRUHÁ

Změna zákona o správních poplatcích

Čl. III

Příloha k zákonu č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích, ve znění zákona č. 217/2005 Sb., zákona č. 228/2005 Sb., zákona č. 361/2005 Sb., zákona č. 444/2005 Sb., zákona č. 545/2005 Sb., zákona č. 553/2005 Sb., zákona č. 48/2006 Sb., zákona č. 56/2006 Sb., zákona č. 57/2006 Sb., zákona č. 81/2006 Sb., zákona č. 109/2006 Sb., zákona č. 112/2006 Sb., zákona č. 130/2006 Sb., zákona č. 136/2006 Sb., zákona č. 138/2006 Sb., Sb., zákona č. 161/2006 Sb., zákona č. 179/2006 Sb., zákona č. 186/2006 Sb., zákona č. 215/2006 Sb., zákona č. 226/2006 Sb., zákona č. 227/2006 Sb., zákona č. 235/2006 Sb., zákona č. 312/2006 Sb., zákona č. 575/2006 Sb., zákona č. 106/2007 Sb., zákona č. 261/2007 Sb., zákona č. 269/2007 Sb., zákona č. 374/2007 Sb., zákona č. 379/2007 Sb., zákona č. 38/2008 Sb., zákona č. 130/2008 Sb., zákona č. 140/2008 Sb., zákona č. 182/2008 Sb., zákona č. 189/2008 Sb., zákona č. 230/2008 Sb., zákona č. 239/2008 Sb., zákona č. 254/2008 Sb., zákona č. 296/2008 Sb., zákona č. 297/2008 Sb., zákona č. 301/2008 Sb., zákona č. 309/2008 Sb., zákona č. 312/2008 Sb., zákona č. 382/2008 Sb., zákona č. 9/2009 Sb., zákona č. 141/2009 Sb., zákona č. 197/2009 Sb., zákona č. 206/2009 Sb., zákona č. 227/2009 Sb., zákona č. 281/2009 Sb., zákona č. 291/2009 Sb., č. 301/2009 Sb., zákona č. 346/2009 Sb., zákona č. 420/2009 Sb., zákona č. 132/2010 Sb., zákona č. 148/2010 Sb., zákona č. 153/2010 Sb., zákona č. 160/2010 Sb., zákona č. 343/2010 Sb., zákona č. 427/2010 Sb., zákona č. 30/2011 Sb., zákona č. 105/2011 Sb., zákona č. 133/2011 Sb., zákona č. 134/2011 Sb., zákona č. 152/2011 Sb., zákona č. 188/2011 Sb., zákona č. 245/2011 Sb., zákona č. 249/2011 Sb., zákona č. 255/2011 Sb., zákona č. 262/2011 Sb., zákona č. 300/2011 Sb., zákona č. 308/2011 Sb., zákona č. 329/2011 Sb., zákona č. 344/2011 Sb., zákona č. 349/2011 Sb., zákona č. 350/2011 Sb., zákona č. 357/2011 Sb., zákona č. 375/2011 Sb., zákona č. 428/2011 Sb., zákona č. 457/2011 Sb., zákona č. 458/2011 Sb., zákona č. 472/2011 Sb., zákona č. 19/2012 Sb., zákona č. 37/2012 Sb., zákona č. 53/2012 Sb., zákona č. 119/2012 Sb., zákona č. 169/2012 Sb., zákona č. 172/2012 Sb., zákona č. 202/2012 Sb., zákona č. 221/2012 Sb., zákona č. 225/2012 Sb., zákona č. 274/2012 Sb., zákona č. 350/2012 Sb., zákona č. 359/2012 Sb., zákona č. 399/2012 Sb., zákona č. 407/2012 Sb., zákona č. 428/2012 Sb., zákona č. 496/2012 Sb., zákona č. 502/2012 Sb., zákona č. 503/2012 Sb., zákona č. 50/2013 Sb., zákona č. 69/2013 Sb., zákona č. 102/2013 Sb., zákona č. 170/2013 Sb., zákona č. 185/2013 Sb., zákona č. 186/2013 Sb., zákona č. 232/2013 Sb., zákona č. 239/2013 Sb., zákona č. 241/2013 Sb., zákona č. 257/2013 Sb., zákona č. 273/2013 Sb., zákona č. 279/2013 Sb., zákona č. 281/2013 Sb., zákona č. 306/2013 Sb., zákona č. 313/2013 Sb., zákonného opatření Senátu č. 344/2013 Sb., zákona č. 101/2014 Sb., zákona č. 127/2014 Sb., zákona č. 187/2014 Sb., zákona č. 249/2014 Sb., zákona č. 257/2014 Sb., zákona č. 259/2014 Sb., zákona č. 264/2014 Sb., zákona č. 268/2014 Sb., zákona č. 331/2014 Sb., zákona č. 81/2015 Sb., zákona č. 103/2015 Sb., zákona č. 204/2015 Sb., zákona č. 206/2015 Sb., zákona č. 224/2015 Sb., zákona č. 268/2015 Sb., zákona č. 314/2015 Sb., zákona č. 318/2015 Sb., zákona č. 113/2016 Sb., zákona č. 126/2016 Sb., zákona č. 137/2016 Sb., zákona č. 148/2016

Sb., zákona č. 188/2016 Sb., zákona č. 229/2016 Sb., zákona č. 243/2016 Sb., zákona č. 258/2016 Sb., zákona č. 264/2016 Sb., zákona č. 298/2016 Sb., zákona č. 319/2016 Sb., zákona č. 324/2016 Sb., zákona č. 369/2016 Sb., zákona č. 63/2017 Sb., zákona č. 170/2017 Sb., zákona č. 194/2017 Sb., zákona č. 195/2017 Sb., zákona č. 199/2017 Sb., zákona č. 202/2017 Sb., zákona č. 204/2017 Sb., zákona č. 206/2017 Sb., zákona č. 222/2017 Sb., zákona č. 225/2017 Sb., zákona č. 251/2017 Sb., zákona č. 261/2017 Sb., zákona č. 289/2017 Sb., zákona č. 295/2017 Sb., zákona č. 299/2017 Sb., zákona č. 302/2017 Sb., zákona č. 304/2017 Sb., zákona č. 371/2017 Sb., zákona č. 90/2018 Sb., zákona č. 171/2018 Sb., zákona č. 193/2018 Sb., zákona č. 286/2018 Sb., zákona č. 307/2018 Sb., zákona č. 135/2019 Sb., zákona č. 176/2019 Sb., zákona č. 209/2019 Sb., zákona č. 255/2019 Sb., zákona č. 277/2019 Sb., zákona č. 279/2019 Sb., zákona č. 364/2019 Sb., zákona č. 368/2019 Sb., zákona č. 369/2019 Sb., zákona č. 115/2020 Sb., zákona č. 117/2020 Sb., zákona č. 119/2020, zákona č. 334/2020 Sb., zákona č. 336/2020 Sb., zákona č. 337/2020 Sb. a zákona č. .../2020 Sb., se mění takto:

1. V položce 26 se za písmeno o) vkládají písmena p) až r), která znějí:

„p) rezervace registrační značky s výjimkou registrační značky na přání	Kč 100
q) vydání duplikátu osvědčení o registraci vozidla nebo technického průkazu	Kč 500
r) zachování registrační značky, tabulek s touto registrační značkou a osvědčení o registraci vozidla u vozidla vyřazeného z provozu	Kč 200“.

2. V položce 26 poznámka č. 1 zní:

„1. Vydává-li se osvědčení o registraci vozidla nebo technický průkaz vozidla jako duplikát nahrazující tyto doklady při jejich odcizení a žadatel doloží jejich odcizení protokolem vydaným Policií České republiky, vybírá se poplatek podle položky 16 tohoto sazebníku.“.

3. Položka 27 zní:

„Položka 27

1. <u>Schválení typu vozidla nebo samostatného technického celku vozidla podle přímo použitelného předpisu Evropské unie</u>	Kč 5 000
2. Schválení typu samostatného technického celku vozidla podle mezinárodní smlouvy v oblasti schvalování technické způsobilosti	Kč 5 000
3. Schválení typu vozidla nebo samostatného technického celku vozidla, nejde-li o schválení podle bodu 1 nebo 2	Kč 2 000
4. Schválení typu systému vozidla nebo konstrukční části vozidla	Kč 1 000

5. <u>Vydání rozhodnutí o změně schválení typu vozidla nebo samostatného technického celku vozidla podle přímo použitelného předpisu Evropské unie</u>	Kč	2 500
6. Vydání rozhodnutí o změně schválení typu samostatného technického celku vozidla podle mezinárodní smlouvy v oblasti schvalování technické způsobilosti	Kč	2 500
7. Vydání rozhodnutí o změně schválení typu vozidla nebo samostatného technického celku vozidla, nejde-li o změnu schválení podle bodu 5 nebo 6	Kč	1 000
8. Vydání rozhodnutí o změně schválení typu systému vozidla nebo konstrukční části vozidla	Kč	500
9. Schválení hromadné přestavby vozidla	Kč	2 000
10. Schválení technické způsobilosti výbavy vozidla	Kč	2 000
11. Vydání rozhodnutí o změně schválení technické způsobilosti výbavy vozidla	Kč	1 000
12. Schválení technické způsobilosti jednotlivě vyrobeného nebo dovezeného vozidla	Kč	3 000
13. Schválení přestavby vozidla	Kč	1 000
14. Povolení výjimky z technických požadavků, které musí vozidlo splňovat	Kč	1 000
15. Schválení typu motoru nebo rodiny motorů určených k zabudování do nesilničních mobilních strojů podle přímo použitelného předpisu Evropské unie	Kč	2 500
16. Vydání rozhodnutí o změně schválení typu motoru nebo rodiny motorů určených k zabudování do nesilničních mobilních strojů podle přímo použitelného předpisu Evropské unie	Kč	1 250

Osvobození

Od poplatku podle bodu 13 této položky je osvobozen držitel průkazu ZTP nebo ZTP/P nebo držitel obdobného dokladu vydaného jiným členským státem Evropské unie.

Poznámka

Úkon zpoplatňovaný podle bodu 13 této položky zahrnuje i zápis údajů do registru silničních vozidel a do dokladů k vozidlu.“.

CELEX: 32018R0858

ČÁST TŘETÍ**ÚČINNOST****Čl. IV**

Tento zákon nabývá účinnosti dnem 1. července 2021, s výjimkou ustanovení čl. 1 bodů 37, 38, 46 až 50 a 52, která nabývají účinnosti dnem 1. ledna 2022.

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

I. Obecná část

A) Zhodnocení platného právního stavu, včetně zhodnocení současného stavu ve vztahu k zákazu diskriminace a ve vztahu k rovnosti mužů a žen

Předložený návrh zákona, kterým se mění zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění zákona č. 307/1999 Sb., ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „návrh zákona“), je zaměřen především na témata, jež musí být předmětem vnitrostátní regulace za účelem splnění závazků vyplývajících z členství České republiky v Evropské unii, konkrétně závazků vyplývajících především z následujících platných předpisů Evropské unie:

- nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/1628 ze dne 14. září 2016 o požadavcích na mezní hodnoty emisí plyných a tuhých znečišťujících látek a schválení typu spalovacích motorů v nesilničních mobilních strojích, o změně nařízení (EU) č. 1024/2012 a (EU) č. 167/2013 a o změně a zrušení směrnice 97/68/ES (dále jen „nařízení 2016/1628“),

- nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858 ze dne 30. května 2018 o schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla a o dozoru nad trhem s nimi, o změně nařízení (ES) č. 715/2007 a č. 595/2009 a o zrušení směrnice 2007/46/ES (dále jen „nařízení 2018/858“),

- prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/621 ze dne 17. dubna 2019 o technických informacích nezbytných pro technické prohlídky kontrolovaných položek, o používání doporučených metod technických prohlídek a o stanovení podrobných pravidel týkajících se formátu údajů a postupů pro přístup k příslušným technickým informacím (dále jen „nařízení 2019/621“) a

- nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/740 ze dne 25. května 2020 o označování pneumatik s ohledem na palivovou účinnost a jiné parametry, o změně nařízení (EU) 2017/1369 a o zrušení nařízení (ES) č. 1222/2009 (dále jen „nařízení 2020/740“).

Ve vztahu k nařízení 2016/1628 lze konstatovat, že tento přímo použitelný předpis zrušil a nahradil směrnicí Evropského parlamentu a Rady 97/68/ES ze dne 16. prosince 1997 o sbližování právních předpisů členských států týkajících se opatření proti emisím plyných a tuhých znečišťujících látek ze spalovacích motorů určených pro nesilniční pojízdné stroje. V návaznosti na to již došlo ke zrušení klíčového transpozičního předpisu k této směrnici, jímž bylo nařízení vlády č. 365/2005 Sb., o emisích znečišťujících látek ve výfukových plynech zážehových motorů některých nesilničních mobilních strojů (toto nařízení bylo zrušeno

nařízení vlády č. 63/2018 Sb.). Transpoziční ustanovení k této směrnici byla obsažena také v dalších předpisech, například v zákoně č. 266/1994 Sb. o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, a vyhlášce č. 209/2006 Sb., o požadavcích na přípustné emise znečišťujících látek ve výfukových plynech spalovacího hnacího motoru drážního vozidla. Aktuálně je v legislativním procesu návrh novely zákona o dráhách, jímž je navrhováno vypuštění těchto ustanovení ze zákona a zrušení předmětné vyhlášky. Přestože je drtivá většina ustanovení nařízení 2016/1628 přímo použitelná, doposud nedošlo k úplné implementaci tohoto předpisu ve vztahu k

- určení schvalovacích orgánů a orgánu pro dozor nad trhem,
- vymezení skutkových podstat přestupků pokrývajících jednání rozporná s tímto nařízením,
- legislativnímu ukotvení využití fakultativních ustanovení obsažených v nařízení.

Ve vztahu k nařízení 2018/858 lze konstatovat, že tento přímo použitelný předpis zruší a nahradí směrnici Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES ze dne 5. září 2007, 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 (rámcová směrnice). Unijní zákonodárce již takto postupoval i v minulosti, kdy došlo ke zrušení a nahrazení

- směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/37/ES ze dne 26. května 2003 o schvalování typu zemědělských a lesnických traktorů, jejich přípojných vozidel a výměnných tažených strojů, jakož i jejich systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 167/2013 ze dne 5. února 2013 o schvalování zemědělských a lesnických vozidel a doзору nad trhem s těmito vozidly (dále jen „nařízení 167/2013“) a

- směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/24/ES ze dne 18. března 2002 o schvalování typu dvoukolových a tříkolových motorových vozidel, kterou se zrušuje směrnice Rady 92/61/EHS nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 168/2013 ze dne 15. ledna 2013 o schvalování dvoukolových nebo tříkolových vozidel a čtyřkolek a doзору nad trhem s těmito vozidly (dále jen „nařízení 168/2013“).

Nařízení 167/2013 a nařízení 168/2013 byla do českého právního řádu implementována novelizací zákona č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění zákona č. 307/1999 Sb., ve znění pozdějších předpisů (dále také jen „zákon“). Zákon tak již v platném znění zahrnuje určení schvalovacího orgánu a orgánu pro dozor nad trhem podle obou nařízení a vymezení skutkových podstat přestupků pokrývajících jednání rozporná s těmito nařízeními. Současně je v § 85 zákona stanoveno, že vnitrostátní úprava schvalování typu, obsažená v části třetí hlavě I a II, se nepoužije na typ vozidla, systému vozidla, konstrukční části vozidla a samostatného technického celku vozidla, na které se použije nařízení 167/2013 nebo nařízení 168/2013.

Doposud se část třetí hlava I a II použila kromě jiného i na schvalování typů silničních vozidel, jejich systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků spadajících pod

působnost směrnice 2007/46/ES. Šlo o motorová vozidla konstruovaná a vyrobená především pro přepravu osob a jejich zavazadel (vozidla kategorie M), motorová vozidla konstruovaná a vyrobená především pro přepravu zboží (vozidla kategorie N), jakož i jejich přípojná vozidla (vozidla kategorie O). Po nahrazení předmětné směrnice přímo použitelným předpisem Evropské unie je nutné omezit působnost pravidel obsažených v části třetí hlavě II zákona na schvalování typu silničních vozidel, jejich systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků, na které se unijní právo nepoužije. Současně je nutné v zákoně zakotvit ustanovení navazující na výše zmíněná 3 nařízení (nařízení 167/2013, nařízení 168/2013 a nařízení 2018/858), v nichž bude komplexně zakotvena právní úprava

- schvalovacího orgánu a orgánu pro dozor nad trhem,
- postupů pro vnitrostátní schválení typu vozidel v malé sérii a uznávání těchto schválení udělených jinými členskými státy Evropské unie,
- úhrady vybraných nákladů souvisejících se schválením typu,
- tzv. vozidel z výběhu série a
- vymezení skutkových podstat přestupků pokrývajících jednání rozporná s jednotlivými nařízeními.

Návrh zákona musí dále zohlednit skutečnost, že nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1222/2009 ze dne 25. listopadu 2009 o označování pneumatik s ohledem na palivovou účinnost a jiné důležité parametry, v platném znění, bylo zrušeno a nahrazeno nařízením 2020/740. Zatímco orgánem pro dozor nad trhem zůstává nadále Ministerstvo dopravy, v souvislosti s přijetím nového nařízení je nutné vymezit skutkové podstaty přestupků pokrývajících jednání s tímto nařízením rozporná.

Novinkou v unijní právní úpravě je skutečnost, že nařízení 2018/858 (na rozdíl od nařízení 167/2013 a 168/2013) reguluje nejen schválení typu silničních vozidel, jejich systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků, ale i schválení jednotlivě vyrobených silničních vozidel, což musí vnitrostátní úprava obsažená v části třetí hlavě III rovněž zohlednit.

Kromě výše uvedených unijně relevantních oblastí obsahuje návrh zákona i změny přesahující rámec povinné implementace dotčených unijních předpisů. Součástí předkládaného návrhu zákona je tak rovněž dílčí úprava a doplnění některých ustanovení zákona na základě

- Programového prohlášení vlády České republiky, z něhož vyplývá úkol spočívající v „elektronizaci komunikace u dopravně správních agend včetně elektronického zasílání žádostí nebo elektronického objednání na úřad“ a
- zkušeností z aplikační praxe.

Za hlavní nedostatky stávající právní úpravy, které se snaží předložený návrh zákona řešit v návaznosti na úkol vyplývající z Programového prohlášení vlády České republiky a zkušenosti z aplikační praxe, lze označit následující témata.

Stávající právní úprava schvalování technické způsobilosti jednotlivě vyrobeného vozidla (jak silničního, tak zvláštního) nebyla podrobena od přijetí zákona významnějším změnám a jednotlivé novely tohoto zákona spíše ne úplně vhodně doplňovaly část třetí hlavu III

zákona ustanoveními relevantními z hlediska práva Evropské unie. Jednotlivě vyrobené vozidlo za stávajícího právního stavu podléhá 2 řízením, kdy nejprve musí být povolena výroba vozidla a následně se schvaluje jeho technická způsobilost. To klade zvýšenou a ne zcela odůvodněnou administrativní zátěž jak na výrobce těchto vozidel, tak schvalovací orgány, jimiž jsou obecní úřady obcí s rozšířenou působností. Samotný termín „jednotlivě vyrobené silniční vozidlo“ není definován přesně a není ani v příslušné hlavě zákona konzistentně užíván. Stávající právní úprava sice vymezuje náležitosti a přílohy žádosti o povolení výroby „jednotlivého silničního vozidla“, jinak je však zcela kusá, jelikož v ní nejsou obsažena žádná pravidla pro samotné řízení o povolení výroby takového vozidla (chybí podmínky pro vydání povolení i jakákoli procesní pravidla včetně úpravy výsledků příslušného řízení). Ustanovení navazující na požadavky unijního práva byla do části třetí hlavy III zákona včleněna nesystematicky (viz například zařazení § 29 odst. 3 nebo § 33a a 33b), aniž by došlo k srozumitelnému provázání nové úpravy s dosavadní právní úpravou. Jak bylo uvedeno výše, nařízení 2018/858 (na rozdíl od nařízení 167/2013 a 168/2013) reguluje i schválení jednotlivě vyrobených silničních vozidel, což je třeba do zákona implementovat. V tomto kontextu je ponechání stávající právní úpravy schvalování technické způsobilosti jednotlivě vyrobeného vozidla bez její komplexní revize neúnosné.

V návaznosti na celkovou revizi právní úpravy schvalování technické způsobilosti vozidel, jejich systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků (ať již jde o schválení jejich typu, nebo schválení jednotlivě vyrobených vozidel) je nutné provést odpovídající (nejen terminologické) změny části třetí hlavy IV zákona, jež upravuje schválení technické způsobilosti jednotlivě dovezeného silničního vozidla. Je v první řadě nutné precizně vymezit, která dovezená vozidla schvalování technické způsobilosti nepodléhají. V praxi se přitom ukázalo, že nelze paušálně rezignovat na schvalování technické způsobilosti dovezených vozidel jen z toho důvodu, že je státem jejich poslední registrace jiný členský stát Evropské unie. To ani není vyžadováno unijním právem (ve světle sdělení Komise o postupech registrace motorových vozidel pocházejících z jiného členského státu). Podmínky pro schválení technické způsobilosti dovezených vozidel by měly doznat rovněž dílčích změn, a to za účelem zvýšení ochrany životního prostředí z hlediska emisních limitů ve výfukových plynech, odstranění „diskriminace“ vozidel na základě jejich stáří či precizace vhodného okamžiku, na nějž bude navázána účinnost použitelných technických požadavků.

V jednotlivých správních řízeních týkajících se zápisu vozidla do registru silničních vozidel, zápisu změny vlastníka či provozovatele vozidla v registru silničních vozidel či přidělování zvláštní registrační značky pro vývoz vozidla do jiného státu se vždy vyžaduje předložení protokolu o evidenční kontrole. Obecní úřady obcí s rozšířenou působností, které tato řízení vedou, však mají k protokolu o evidenční kontrole přístup prostřednictvím informačního systému technických prohlídek, proto se povinnost přikládat tento protokol k žádosti jeví jako nadbytečná. Dále se doba, po kterou je výsledek evidenční kontroly využitelný v těchto řízeních, jeví jako příliš krátká a představuje zbytečnou komplikaci při zápisu změn vlastníků nebo provozovatelů vozidel.

Dalším nedostatkem stávající právní úpravy je skutečnost, že společná žádost o zápis změny vlastníka či provozovatele vozidla se předkládá na společném formuláři, k němuž se přikládají požadované doklady. Znamená to tedy, že původní a nový vlastník (provozovatel)

vozidla se musejí sejít na obecním úřadu obce s rozšířenou působností či jeden druhému musí udělit plnou moc s úředně ověřeným podpisem.

Obecná právní úprava počítá s tím, že jakoukoli žádost lze příslušnému úřadu předložit i v elektronické podobě (například prostřednictvím datové schránky). V případě postupů týkajících se registrace silničních vozidel, jejich vlastníků a provozovatelů podle zákona lze však této možnosti stěží využít, neboť k jednotlivým žádostem je nezbytné předložit stanovené doklady, a to v jejich originále.

Dopravci se dále potýkají se zbytečnými prodlevami při pořizování vozidel, neboť povolení, která ke své činnosti potřebují, jsou často vázána na registrační značku vozidla. Začít vyřizovat tato povolení si tedy mohou až poté, co je vozidlo zapsáno v registru silničních vozidel a registrační značka je mu přidělena. Do doby, než potřebná povolení získají, však nemohou vozidlo využívat.

Dílčím problémem je dále hromadění odevzdaných tabulek s registračními značkami vozidel vyřazených z provozu u obecních úřadů obcí s rozšířenou působností. Stávající právní úprava počítá s tím, že v případě ukončení vyřazení vozidla z provozu budou původní tabulky s registrační značkou vráceny. Tabulky s registračními značkami je proto nezbytné u obecního úřadu obce s rozšířenou působností uchovat, a to po neomezenou dobu, pro případ, že by v budoucnu požádal vlastník vozidla o ukončení jeho vyřazení vozidla z provozu.

Pokud jde o podmínky provozu vozidel na pozemních komunikacích, zákon počítá s tím, že vozidlo musí mít schválenou technickou způsobilost k provozu na pozemních komunikacích. Ne všechna vozidla provozovaná na pozemních komunikacích však podléhají schválení jejich technické způsobilosti. Typicky se jedná například o jízdní kola, koloběžky, potahové vozíky a podobně. U těchto vozidel jsou nyní stanoveny pouze požadavky na jejich výbavu, aniž by u nich byly stanoveny technické požadavky na bezpečnost provozu na pozemních komunikacích.

Současná právní úprava není diskriminační ani nemá dopady na rovnost žen a mužů.

B) Odůvodnění hlavních principů navrhované právní úpravy, včetně dopadů navrhovaného řešení ve vztahu k zákazu diskriminace a ve vztahu k rovnosti mužů a žen

V návaznosti na přijetí nařízení 2016/1628 se v první řadě navrhuje, aby byly kompetence ke schvalování typu motorů a rodin motorů určených k instalaci do nesilničních mobilních strojů přiznány Státní plavební správě, jde-li o motory určené pro zabudování do vybraných plavidel provozovaných na vnitrozemských vodních cestách, Drážnímu úřadu, jde-li o motory určené pro zabudování do vybraných drážních vozidel, nebo Ministerstvu dopravy, jde-li o ostatní motory podle nařízení 2016/1628. Navrhuje se, aby byl nositelem těchto implementačních ustanovení k nařízení 2016/1628 zákon č. 56/2001 Sb., jelikož pod vymezení nesilničních mobilních strojů podle unijního nařízení spadají rovněž některé druhy zvláštních vozidel ve smyslu § 3 odst. 3 zákona (například sněžné skútry, terénní vozidla nebo pracovní stroje samojízdné). S ohledem na skutečnost, že pod koncept nesilničních mobilních strojů lze zařadit i jiné druhy dopravních prostředků (plavidla a drážní vozidla), a dokonce i zařízení, jež dopravními prostředky ani nejsou (například řetězové pily (ručně držené stroje)), dochází též

k dílčímu rozšíření působnosti zákona.

Návrhem zákona je dále přiznávána kompetence k výkonu dozoru nad trhem s motory určenými pro nesilniční mobilní stroje Ministerstvu dopravy.

V návaznosti na ustanovení nařízení 2016/1628 předložený návrh zákona rovněž jasně řeší kompetence k povolování uvádění motorů nesilničních mobilních strojů na trh při přiznání určitých úlev (trvalých nebo přechodných) z technických požadavků stanovených tímto nařízením.

V návaznosti na přijetí nařízení 2018/858 návrh zákona obsahuje komplexní změnu právní úpravy schvalování technické způsobilosti silničních i zvláštních vozidel, jejich systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků. Přitom dochází k provázání implementace nařízení 2018/858 se staršími nařízeními týkajícími se schvalování technické způsobilosti traktorů, jejich přípojných vozidel, výměnných tažených zařízení, dvoukolových a tříkolových vozidel a čtyřkolek, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků těchto vozidel (jde o nařízení 167/2013 a 168/2013). Návrhem zákona tak dochází k souborné implementaci těchto nařízení tím, že se stanoví

- Ministerstvo dopravy coby schvalovací orgán pro schválení typu uvedených vozidel, jejich systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků a coby orgán pro dozor nad trhem s těmito výrobky,

- postupy pro vnitrostátní schválení typu vozidel v malé sérii a uznávání těchto schválení udělených jinými členskými státy Evropské unie,

- základní pravidla úhrady vybraných nákladů souvisejících se schválením typu,

- pravidla pro tzv. vozidla z výběhu série (po pozbytí platnosti harmonizovaného schválení typu) a

- detailní skutkové podstaty přestupků pokrývajících jednání rozporná s jednotlivými nařízeními (pokryta by měla být všechna protiprávní jednání, jejichž postih je explicitně vyžadován příslušnými nařízeními).

Výše uvedené doplnění stávající právní úpravy však není dostačující. Bylo totiž nezbytné jednak vyloučit (až na drobné výjimky) použitelnost části třetí hlavy II zákona na schválení typu vozidel, jejich systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků podléhající výše uvedeným předpisům unijního práva, a dále provést revizi stávajících ustanovení této hlavy tak, aby byla jednoznačně vymezena jejich věcná působnost a stanovená pravidla odpovídala potřebám tzv. vnitrostátního a mezinárodního schválení typu vozidel, jejich systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků. V dané souvislosti byla provedena též revize právní úpravy schvalování technické způsobilosti zvláštních vozidel, jejich systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků, jež je obsažena v části sedmé zákona.

Nařízení 2018/858 (na rozdíl od nařízení 167/2013 a 168/2013) reguluje i schválení jednotlivě vyrobených silničních vozidel, což se odpovídajícím způsobem promítá do části třetí hlavy III zákona. V této souvislosti pak dochází ke komplexní změně právní úpravy schvalování technické způsobilosti jednotlivě vyrobených vozidel. Dochází zejména ke zrušení schvalování technické způsobilosti těchto vozidel ve 2 navazujících fázích (samostatných řízeních), kdy se

zcela opouští povolování výroby vozidla, při současném zachování možnosti požádat o předběžnou informaci podle správního řádu ohledně technických požadavků relevantních pro schválení daného vozidla. Navrhuje se nová úprava schvalování technické způsobilosti jednotlivě vyrobených vozidel zahrnující definici „jednotlivě vyrobeného silničního vozidla“ a nové stanovení náležitostí i příloh žádosti, jakož i odpovídajících procesních pravidel včetně úpravy výsledku tohoto procesu, jimž bude vydání osvědčení o schválení jednotlivě vyrobeného vozidla, popřípadě technického osvědčení v případě zvláštních vozidel nepodléhajících registraci.

Návrh zákona dále vstupuje do právní úpravy schválení dovezených vozidel (silničních i zvláštních). V souladu s požadavky nařízení 167/2013, nařízení 168/2013 a nařízení 2018/858 se technická způsobilost dovezených vozidel nebude schvalovat v případě vozidel, jejichž typ byl schválen Ministerstvem dopravy, orgánem jiného členského státu Evropské unie s platností ve všech členských státech nebo orgánem jiného členského státu s platností pouze na jeho území, bylo-li toto schválení Ministerstvem dopravy uznáno. Schválení technické způsobilosti rovněž nebudou podléhat vozidla jednotlivě vyrobená, byla-li jejich technická způsobilost schválena obecním úřadem obce s rozšířenou působností nebo orgánem jiného členského státu s platností ve všech členských státech Evropské unie. Půjde-li o vozidlo, jehož státem poslední registrace byl jiný členský stát Evropské unie, nebude nově podléhat schválení technické způsobilosti pouze za předpokladu, že bude disponovat některým ze schválení dle předchozích 2 vět. Pakliže určité vozidlo registrované v jiném členském státě nebude disponovat schválením, jež by Česká republika uznávala, ke schválení využije obecní úřad obce s rozšířenou působností seznam technických požadavků, dle nichž bylo vozidlo schváleno a schválení bude moci odmítnout, pouze pokud se prokáže ohrožení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích nebo ochrany životního prostředí, života nebo zdraví člověka. V neposlední řadě se navrhuje taky dílčí změna podmínek pro schválení technické způsobilosti dovezených vozidel - požadováno bude plnění technických požadavků účinných v době prvního schválení technické způsobilosti vozidla v cizině (nikoli tedy v době neurčitěho okamžiku „výroby vozidla“), překážkou schválení nadále nebude pouhý fakt stáří vozidel a zvyšuje se limit pro plnění emisí výfukových plynů na úroveň normy EURO 3.

V návaznosti na přijetí nařízení 2020/740 stanoví návrh zákona Ministerstvo dopravy coby orgán pro dozor nad trhem a skutkové podstaty přestupků pokrývající jednání rozporná s tímto nařízením.

Návrh zákona dále obsahuje zrušení povinnosti předkládat protokol o evidenční kontrole při žádosti o zápis vozidla do registru silničních vozidel, zápis změny vlastníka či provozovatele vozidla v registru silničních vozidel či přidělování zvláštní registrační značky pro vývoz vozidla do jiného státu. K protokolu o evidenční kontrole mají obecní úřady obcí s rozšířenou působností, které tato řízení vedou, přístup prostřednictvím informačního systému technických prohlídek. Výslovně se však stanoví povinnost v případech, ve kterých je nyní protokol vyžadován, vozidlo evidenční kontrole podrobit. Dále dochází k prodloužení doby, po kterou je výsledek evidenční kontroly využitelný ve vybraných řízeních, a to z 30 dnů na 2 roky. Délka 2 let odpovídá nejčastější lhůtě pro provedení pravidelné technické prohlídky (jejíž součástí je i evidenční kontrola), současně se jedná o dobu, během níž zpravidla nedochází

k takové změně technického stavu vozidla, který by měl negativní vliv na možnost identifikace vozidla.

Zjednodušení procesu zápisu změny vlastníka či provozovatele vozidla se týká i možnost podat společnou žádost separátními podáními původního a nového vlastníka (provozovatele) vozidla. Navrhovaná právní úprava výslovně stanoví, že obě podání musí být učiněna u téhož úřadu a stanovené doklady se přikládají pouze jednou.

Žádost o zápis vozidla do registru silničních vozidel, žádost o zápis změny vlastníka vozidla v registru silničních vozidel a žádost o zápis změny provozovatele vozidla v registru silničních vozidel bude nově možné podat i elektronickou cestou. Navrhovaná právní úprava stanoví, které doklady se přikládají v elektronické podobě a které doklady je nutné doložit v listinné podobě při vyzvednutí nového osvědčení o registraci vozidla, resp. technického průkazu a tabulek s registrační značkou. Jedná se o opatření, kterým je plněn jeden z úkolů stanových Programovým prohlášením vlády České republiky - elektronizace komunikace u dopravně správních agend včetně elektronického zasílání žádostí nebo elektronického objednání na úřad.

Navrhovaná právní úprava zakotvuje též možnost rezervace registrační značky, a to na dobu 1 měsíce. Obecní úřad obce s rozšířenou působností sdělí žadateli registrační značku, která bude konkrétnímu vozidlu přidělena, požádá-li v uvedené lhůtě o jeho zápis do registru silničních vozidel. Díky tomu si budou moci dopravci vyřizovat povolení potřebná ke své činnosti v předstihu, tzn. ještě předtím, než bude vozidlo do registru silničních vozidel zapsáno, a vozidlo budou moci plně využívat ihned po jeho pořízení, resp. zápisu do registru silničních vozidel.

Návrh zákona dále stanoví, že v případě ukončení vyřazení vozidla z provozu, které trvalo více než 3 roky, se vozidlu přidělí nová registrační značka. Tím bude obecním úřadům obcí s rozšířenou působností umožněno po třech letech vyřazení vozidla z provozu tabulky s registrační značkou skartovat a nebudou je muset uchovávat po neomezeně dlouhou dobu. Pokud však bude vlastník vozidla chtít ponechat původní tabulky s registrační značkou, bude o to moci požádat.

Navrhovaná právní úprava se týká i podmínek provozu vozidel na pozemních komunikacích. V této oblasti se výslovně stanoví, že vozidla, která nepodléhají schválení jejich technické způsobilosti (např. jízdní kola, koloběžky, potahové vozíky apod.), lze na pozemních komunikacích provozovat, pouze pokud splňují technické požadavky na bezpečnost provozu. Technické požadavky na bezpečnost provozu pak stanoví prováděcí právní předpis, přičemž budou v zásadě odpovídat požadavkům stanoveným nyní u těchto vozidel na jejich výbavu.

Navrhovaná právní úprava není diskriminační a ani nezakládá jakoukoli nerovnost mezi muži a ženami, neboť mezi nimi nijak nerozlišuje.

C) Vysvětlení nezbytnosti navrhované právní úpravy v jejím celku

Předkládaným návrhem zákona dochází především k zajištění slučitelnosti právního řádu České republiky s právem Evropské unie.

Dochází tak zejména k adaptaci právního řádu na nařízení 2016/1628, nařízení 2018/858, nařízení 2019/621 a nařízení 2020/740. Nepřijetí potřebných implementačních opatření by mělo za následek veškerá rizika spojená s neplněním závazků plynoucích České republice z jejího členství v Evropské unii, zejména tedy zahájení procedur podle čl. 258 a čl. 260 odst. 3 Smlouvy o fungování Evropské unie. Dochází též k naplnění jednoho ze závazků obsažených v Programovém prohlášení vlády České republiky.

D) Zhodnocení souladu navrhované právní úpravy s ústavním pořádkem České republiky

Navrhovaná právní úprava je v souladu s ústavním pořádkem České republiky. Z hlediska Listiny základních práv a svobod se navržená regulace dotýká zejména práva na podnikání (čl. 26), kdy nicméně platí, že zákonodárce může stanovit podmínky a omezení pro výkon určitých hospodářských činností. Předkladatel se domnívá, že navržená právní úprava ob stojí v tzv. testu rozumnosti, jenž Ústavní soud používá v kontextu tohoto hospodářského práva, jelikož navržená právní úprava sleduje legitimní cíl (spočívající zejména v zajištění ochrany silničního provozu), představuje zásah (omezení) do předmětného práva rozumnými prostředky a přitom šetří podstatu a smysl uvedeného práva.

E) Zhodnocení slučitelnosti navrhované právní úpravy s právem Evropské unie

Cílem návrhu zákona je zejména implementace následujících unijních sekundárních aktů:

- nařízení 2016/1628, které se použije ode dne 1. ledna 2017,
- nařízení 2018/858, které se použije ode dne 1. září 2020,
- nařízení 2019/621, které se použije ode dne 20. května 2020 a
- nařízení 2020/740, které se použije ode dne 1. května 2021.

V souvislosti s výše uvedenými nařízeními lze konstatovat, že převážná většina ustanovení těchto právních předpisů je přímo použitelná a nevyžaduje legislativní provedení. Nařízení 2019/621 provádí směrnici Evropského parlamentu a Rady 2014/45/EU o pravidelných technických prohlídkách motorových vozidel a jejich přípojných vozidel a o zrušení směrnice 2009/40/ES, jejíž transpozice do českého právního řádu byla dokončena v roce 2018. Vzhledem k tomu, že v době přípravy a projednávání předmětné transpoziční úpravy nebyla ustanovení tohoto nařízení známa, nemohla být zákonná úprava adekvátně s tímto nařízením provázána, což je předmětným návrhem zákona napravováno. Ve vztahu k nařízení 2016/1628 a nařízení 2018/858 dochází návrhem zákona zejména ke stanovení kompetencí příslušných orgánů a stanovení sankcí za porušení povinností dle těchto nařízení. Lze též uvést, že nařízení 2018/858 obsahuje obdobnou materii jako

- nařízení 167/2013, které se použije ode dne 1. ledna 2016,
- nařízení 168/2013, které se použije ode dne 1. ledna 2016,
- nařízení č. 1222/2009 o označování pneumatik s ohledem na palivovou účinnost a jiné důležité parametry, v platném znění, které se použije ode dne 1. listopadu 2012, a
- nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6) a z hlediska přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla, v platném znění, které se použije ode dne 3. ledna 2009.

Tato nařízení jsou již ve stávajícím zákoně provedena. V návaznosti na přijetí nařízení 2018/858 dochází nicméně k reformulaci ustanovení zákona, která tato nařízení vnitrostátně provádějí, a návrh zákona se tedy dotýká i implementace těchto nařízení.

Vedle výše uvedených nařízení se návrh zákona dílčím způsobem dotýká i směrnice Rady 1999/37/ES o registračních dokladech vozidel (dále jen „směrnice 1999/37“) (transpoziční lhůta této směrnice uplynula dne 1. června 2004), která je již do českého právního řádu plně transponovaná.

Na materii obsaženou v návrhu zákona se nevztahuje relevantní judikatura soudních orgánů Evropské unie.

S obecnými zásadami práva Evropské unie je návrh zákona slučitelný.

Předkládaný návrh zákona je plně v souladu s právem Evropské unie.

F) Zhodnocení souladu navrhované právní úpravy s mezinárodními smlouvami, jimiž je Česká republika vázána, včetně zhodnocení slučitelnosti navrhované právní úpravy s Úmluvou o ochraně lidských práv a základních svobod

F. 1. Zhodnocení souladu navrhované právní úpravy s mezinárodními smlouvami, jimiž je Česká republika vázána

Navrhovaná právní úprava je v souladu s mezinárodními smlouvami, jimiž je Česká republika vázána. V souvislosti s obsahem návrhu zákona je potřeba zejména poukázat na Dohodu o přijetí jednotných technických pravidel pro kolová vozidla, zařízení a části, které se mohou montovat a/nebo užívat na kolových vozidlech, a o podmínkách pro vzájemné uznávání homologací, udělených na základě těchto pravidel. Již ve stávající vnitrostátní úpravě je zakotveno tzv. mezinárodní schválení typu systémů vozidel, konstrukčních částí vozidel a samostatných technických celků vozidel podle předpisů, které na základě uvedené dohody vydává Evropská hospodářská komise Organizace spojených národů. Lze konstatovat, že ve vztahu k tzv. mezinárodnímu schválení typu systémů vozidel, konstrukčních částí vozidel a samostatných technických celků vozidel nedochází k podstatným změnám právní úpravy.

F.2. Zhodnocení slučitelnosti navrhované právní úpravy s Úmluvou o ochraně lidských práv a základních svobod

Obsah navrhované právní úpravy byl posouzen z hlediska slučitelnosti s Úmluvou o ochraně lidských práv a základních svobod (dále jen „Úmluva“) a byla identifikována navrhovaná ustanovení, o nichž lze uvažovat jako o ustanoveních, jichž se dotýká právní úprava obsažená v Úmluvě. Jako relevantní se jeví posouzení slučitelnosti navrhovaných ustanovení s právem na ochranu majetku ve smyslu Protokolu č. 1 Úmluvy a zásadou uložení trestu jen na základě zákona ve smyslu čl. 7 Úmluvy

Protokol č. 1 Úmluvy stanoví, že každá fyzická nebo právnická osoba má právo pokojně užívat svůj majetek. Nikdo nemůže být zbaven svého majetku s výjimkou veřejného zájmu a za podmínek, které stanoví zákon a obecné zásady mezinárodního práva (čl. 1 odst. 1). To nebrání právu států přijímat zákony, které považují za nezbytné, aby upravily užívání majetku v souladu s obecným zájmem a zajistily placení daní a jiných poplatků nebo pokut (čl. 1 odst. 2).

Nařízení 2016/1628, nařízení 2018/858 a nařízení 2020/740 vyžadují trestání porušení vybraných povinností v nich obsažených. Jde o zejména povinnosti vybraných hospodářských subjektů a technických zkušeben. V tomto smyslu zakládá návrh zákona příslušné skutkové podstaty přestupků.

Návrh zákona ctí zásadu přiměřenosti a je v tomto ohledu v souladu s článkem 1 odst. 1 a 2 Protokolu č. 1 Úmluvy.

Článek 7 odst. 1 Úmluvy stanoví, že nikdo nesmí být odsouzen za jednání nebo opomenutí, které v době, kdy bylo spácháno, nebylo podle vnitrostátního nebo mezinárodního práva trestným činem. Rovněž nesmí být uložen trest přísnější, než jaký bylo možno uložit v době spáchání trestného činu. Podle článku 7 odst. 2 Úmluvy tento článek nebrání souzení a potrestání osoby za jednání nebo opomenutí, které v době, kdy bylo spácháno, bylo trestné podle obecných právních zásad uznávaných civilizovanými národy.

Při vědomí toho, že pro účely posouzení souladu návrhu zákona s Úmluvou lze nahlížet na přestupky jako na trestné činy, lze konstatovat, že nově formulované přestupky naplňují zásadu *nullum crimen sine lege* a *nulla poena sine lege* vtělenou do článku 7 Úmluvy. Přestupky jsou formulovány jasným způsobem, takže adresát normy z ní může seznat, jaké konání či opomenutí způsobuje jeho delikt (trestní) odpovědnost, a působí do budoucna, nikoliv retroaktivně. I z tohoto pohledu je tedy návrh zákona v souladu s Úmluvou.

G) Zhodnocení předpokládaného hospodářského a finančního dopadu navrhované právní úpravy na státní rozpočet, ostatní veřejné rozpočty, na podnikatelské prostředí České republiky, dále sociální dopady, včetně dopadů na specifické skupiny obyvatel a dopady na životní prostředí

G.1. Předpokládané dopady na státní rozpočet a ostatní veřejné rozpočty

Navržená právní úprava vyvolá zvýšené náklady související s nutností upravit registr silničních vozidel, tedy informační systém, jehož správcem je Ministerstvo dopravy. Úprava registru silničních vozidel spojená s realizací elektronických podání v rámci úkonů registrace vozidla nebo změny vlastníka nebo provozovatele spočívá ve vytvoření modulu, který bude

obsahovat žádost v elektronické podobě, možnost připojení elektronických příloh k žádosti v rozsahu stanoveném zákonnou úpravou a dále možnost elektronické platby správního poplatku. Ze struktury registru silničních vozidel se budou do formuláře žádosti přenášet informace o vlastníkově nebo provozovateli vozidla a technická specifikace vozidla. Odhadovaná cena modulu systému je do 2 mil Kč s DPH. Tyto náklady budou uhrazeny z prostředků kapitoly Ministerstva dopravy v rámci již schválených rozpočtových limitů.

Zásadní finanční i personální dopady na výkon státní správy bude mít přiznání kompetence orgánu pro dozor nad trhem podle vybraných unijních i mezinárodních předpisů Ministerstvu dopravy. Kompetence Ministerstva dopravy se navrhuje rozšířit o dozor nad trhem s vybranými silničními i zvláštními vozidly, jejich systémy, konstrukčními částmi a samostatnými technickými celky, jakož i s motory nesilničních mobilních strojů. Úkolem orgánu dozoru nad trhem bude provádění činností a opatření, jejichž cílem je zajistit, aby výrobky upravené unijními nařízeními, které jsou dodávány na trh, byly v souladu s požadavky stanovenými v příslušných předpisech a neohrožovaly zdraví, bezpečnost ani jakoukoli další oblast ochrany veřejného zájmu. Relevantními předpisy Evropské unie jsou nařízení 1222/2009, nařízení 167/2013, nařízení 168/2013, nařízení 2016/1628 a nařízení 2018/858. Vedle toho se navrhuje též přiznat provádění dozoru nad plněním požadavků vyplývajících z předpisů přijatých Evropskou hospodářskou komisí Organizace spojených národů.

Zajištění výše popsané činnosti bude spočívat v:

- vytváření plánů kontrol,
- oznamování plánů kontrol Evropské komisi,
- vytváření matic hodnocení rizika určujícího jaká vozidla nebo součásti nakoupit,
- spolupráce s ostatními členskými státy Evropské unie a Komisí při určování správného nastavení systému matic hodnotících rizika a druhů vozidel nebo součástí podléhajících nákupu,
- sledování trhu včetně internetového prostředí z hlediska možnosti provádění kontrolních nákupů,
- kontrola vystavených výrobků v prodejnách,
- provádění kontrolních nákupů,
- zadání zkoušek technickým zkušebnám,
- vyhodnocení kontrolních nákupů,
- provádění správních řízení s kontrolovanou osobou po vyhodnocení kontrolních nákupů a zkoušek,
- řešení sporů v soudním řízení,
- zajištění prodeje či zpětného odběru zakoupených vzorků,
- předávání informací ostatním členským státům Evropské unie ohledně provedených kontrol,
- poskytování informací ostatním členským státům Evropské unie k podpoře jimi prováděných kontrol,
- zavedení nebo úprava informačního systému přístupného veřejnosti o proběhlých kontrolách,
- zajištění spolupráce s ostatními kontrolními orgány (Drážní úřad, Státní plavební

správa),

- zadávání informací o nalezených nebezpečných závadách do systému ICSMS a RAPEX,

- předávání informací o proběhlých kontrolách Fóru pro výměnu informací o vynucování,

- účast na jednáních Fóra pro výměnu informací o vynucování v Bruselu včetně podskupin,

- plnění doporučení Fóra pro výměnu informací o vynucování a podávání odpovídajících zpráv Evropské komisi,

- provádění samohodnocení kontrol trhu v pravidelných intervalech a poskytnutí výsledků hodnocení Evropské komisi,

- zajištění finančních a jiných zdrojů pro chod oddělení a výkon správních činností.

Výkon dozoru nad trhem s vybranými silničními i zvláštními vozidly, jejich systémy, konstrukčními částmi a samostatnými technickými celky, jakož i s motory nesilničních mobilních strojů, vyvolá rovněž nezanedbatelné finanční dopady. Ve vztahu k výkonu dozoru nad předpisy unijního a mezinárodního práva lze tyto dopady vyčíslit následovně.

1. Nařízení 2018/858 (vozidla kategorií M, N, O a jejich součásti): Počet vozidel podléhajících dozoru je závislý na počtu registrovaných vozidel. Předpoklad je 10 vozidel ročně (1 vozidlo za každých 40 000 registrovaných vozidel). 20% testů musí být emisně relevantních:

2 emisní testy	cca 1 600 000,- Kč
8 dalších testů*	cca 8 000 000,- Kč

** pokud by se prováděly kompletní testy bez emisí a deformačních zkoušek*

2. Nařízení 168/2013 (vozidla kategorie L): Počet testů nařízením není stanoven. Předpoklad cca 4 testů motocyklů.

4 celkové testy bez deformačních zkoušek	cca 2 000 000,- Kč
--	--------------------

3. Nařízení 167/2013 (vozidla kategorií T, C, R a S): Počet testů nařízením není stanoven. Předpoklad cca 4 testů traktorových přípojných vozidel či malých traktorů.

4 celkové testy bez deformačních zkoušek	cca 3 000 000,- Kč
--	--------------------

4. Předpisy EHK/OSN (součásti vozidel): zde se jedná o kontrolu podle cca 140 předpisů. Není možné zkontrolovat výrobek odpovídající každému předpisu a v tomto případě by se více vycházelo z podnětů technických zkušeben a veřejnosti.

Kontroly systémů vozidel, konstrukčních částí vozidel a samostatných technických celků vozidel*	cca 5 000 000,- Kč
---	--------------------

** je nutné vycházet z toho, že cena kontroly brzdového systému bude diametrálně jiná než cena kontroly rozměrů a hmotností (odhad je tedy orientační)*

5. Nařízení 2016/1628 (motory nesilničních strojů): Nařízení rozděluje motory do 10 kategorií (NRE, NRG, NRSh, NRS, IWP, IWA, RLL, RLR, SMB, ATS). Předpoklad je, že by bylo vhodné vyzkoušet z každé kategorie 1 motor.

10 zkoušek motorů	cca 4 000 000,- Kč
-------------------	--------------------

6. Nařízení 1222/2009 (pneumatiky): Jedná se o kontrolu štítkování pneumatik. Předpokládá se kontrola přítomnosti štítku na prodejně, ale je nutné ověřit i to, zda jsou údaje na štítcích v souladu s pneumatikou. Počítat lze se zkouškou cca 10 typů pneumatik.

Kontrola 10 typů pneumatik	cca 1 300 000,- Kč
----------------------------	--------------------

K finančním nákladům orgánu pro výkon dozoru nad trhem je nutno zařadit i nákup vozidel či jejich částí pro účely zkoušek. V rámci kontroly je vhodné zakoupit druhý kontrolní vzorek, pokud by měření prvního bylo napadeno. Toto je běžná praxe kontrolních orgánů, ovšem v případě kompletních vozidel je její provedení poněkud problematičtější vzhledem k tomu, že shodná vozidla nemusí být na skladě a jde o nákladné opatření.

Nákup vzorků pro zkoušky*	cca 15 000 000,- Kč
---------------------------	---------------------

** nepočítá se prozatím s nákupem velkých nákladních vozidel, autobusů a velkých traktorů.*

Celková suma nákladů (vyjma nákladů personálních):

Nařízení 858/2018	9 600 000,- Kč
Nařízení 168/2013	2 000 000,- Kč
Nařízení 167/2013	3 000 000,- Kč
Předpisy EHK/OSN	5 000 000,- Kč
Nařízení 2016/1628	4 000 000,- Kč
Nařízení 1222/2009	1 300 000,- Kč
Nákup vzorků	15 000 000,- Kč
Suma	39 900 000,- Kč

Celkové odhadnuté finanční náklady (vyjma nákladů personálních) na výkon výše popsaných agend dosahují částky 39 900 000 Kč ročně.

Výkon této nové agendy však bude zajištěn ze stávajících personálních i finančních zdrojů Ministerstva dopravy.

G.2. Předpokládané dopady na podnikatelské prostředí České republiky

V oblasti schvalování typu vozidel, jejich systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků, jakož i motorů a rodin motorů nesilničních mobilních strojů dochází k přizpůsobení právního řádu na přímo použitelné předpisy Evropské unie, aniž by návrh zákona přímo zakládal v této souvislosti zvýšené finanční nároky na podnikatele.

V oblasti schvalování technické způsobilosti jednotlivě vyrobených vozidel lze za opatření s příznivým finančním dopadem považovat zrušení povolení výroby vozidla, jež bylo předpokladem navazujícího separátního správního řízení o schválení technické způsobilosti vozidla.

V oblasti schvalování dovezených vozidel by pro distributory mohlo znamenat dílčí zvýšení finančních nákladů podrobování vozidel registrovaných v jiných členských státech Evropské unie schválením v České republice (doposud byla technická způsobilost těchto vozidel v České republice bez dalšího uznána). K tomu je potřeba dodat, že návrh zákona vymezuje řadu případů, kdy dovezená vozidla schválení podléhat nebudou (bude-li například jejich typ schválen jiným členským státem Evropské unie s platností v celé Unii v souladu s přímo použitelnými předpisy Evropské unie).

V návrhu zákona je zahrnutých několik opatření, která směřují ke snížení administrativní zátěže podnikatelů nebo obyvatel. Mezi ně lze řadit kromě výše uvedeného zrušení povolování výroby jednotlivě vyrobených vozidel především možnost rezervace registrační značky po dobu 1 měsíce, zjednodušení procesu zápisu změny vlastníka či provozovatele vozidla do registru silničních vozidel umožněním separátního podání společné žádosti, jakož i umožnění elektronického podání, zrušení povinnosti předkládat protokol o evidenční kontrole (byť při zachování povinnosti podrobit vozidlo evidenční kontrole) v oblasti agendy zápisů do registru silničních vozidel a výrazné prodloužení doby, po kterou je výsledek evidenční kontroly využitelný ve vybraných řízeních.

G.3. Předpokládané sociální dopady

Nepředpokládá se, že by navrhovaná právní úprava vyvolávala zvláštní sociální dopady.

G.4. Předpokládané dopady na životní prostředí

Nepředpokládá se ani, že by navrhovaná právní úprava vyvolávala zvláštní dopady na životní prostředí.

G.5. Hodnocení dopadů regulace

Hodnocení dopadů regulace nebylo u tohoto návrhu zákona prováděno, a to v souladu s Plánem legislativních prací vlády na rok 2019, který u příslušného úkolu stanoví, že se hodnocení dopadů regulace neprovede.

H) Zhodnocení dopadů navrhovaného řešení ve vztahu k ochraně soukromí a osobních údajů

Navrhovaná právní úprava nemá dopady na ochranu soukromí a osobních údajů. Údaje, u nichž se výslovně stanoví, že budou vedeny v registru silničních vozidel či v informačním systému technických prohlídek, jsou v nich vedeny již nyní.

I) Zhodnocení korupčních rizik

V zásadě jakákoliv právní regulace, tj. jakýkoliv zásah do práv a povinností a rozhodování o nich orgány veřejné moci, s sebou přináší potenciální korupční rizika. Proto je při jejich zhodnocení namístě zaměřit se na konkrétní aspekty navrhované právní úpravy, stejně jako jejich jednotlivých institutů. Zhodnocení korupčních rizik bylo provedeno podle Metodiky CIA (Corruption Impact Assessment – Metodika hodnocení korupčních rizik), kterou uveřejnil Vládní výbor pro koordinaci boje s korupcí.

Priměřenost

Nejprve je třeba konstatovat s odkazem na část C této důvodové zprávy, že navržená právní úprava je pro dosažení sledovaných cílů nezbytná a těchto cílů není možné dosáhnout prostředky nezasahujícími do právního řádu. Rozsah ukládaných povinností odpovídá danému účelu, nepředstavuje pro adresáty právní úpravy nadměrnou zátěž a nevyžaduje vynaložení nepřiměřených nákladů na přizpůsobení se novým požadavkům. Přitom lze opětovně zdůraznit, že rozsah těchto povinností vyplývá primárně z unijního práva.

Efektivita

Navrhovaná právní úprava je dostatečně určitá a předpokládá, že veřejná správa bude schopna kontrolovat a vynucovat dodržování dané právní regulace. Za tímto účelem jsou rovněž stanoveny odpovídající skutkové podstaty přestupků a navazující správní tresty.

Odpovědnost

Nedochází k excesivnímu rozšíření kompetencí orgánů veřejné moci. Nové kompetence se navrhuje přiznat Ministerstvu dopravy, Státní plavební správě a Drážnímu úřadu coby orgánům příslušným ke schválení typu motorů a rodin motorů určených pro nesilniční mobilní stroje. Pokud jde o schválení jednotlivě vyrobených vozidel, navrhuje se zrušení povolování jejich výroby a zjednodušení stávajících procesů vedoucích ke schválení. Kompetence Ministerstva dopravy se navrhuje rozšířit pro oblast dozoru nad trhem s vybranými silničními i zvláštními vozidly, jejich systémy, konstrukčními částmi a samostatnými technickými celky, jakož i s motory nesilničních mobilních strojů.

Postupy zmíněných úřadů jsou regulovány příslušnou právní úpravou, jež garantuje nezávislý výkon jejich působnosti. K tomu též přispívá ustanovení čl. 6 odst. 2 nařízení 2018/858, z něhož lze dovodit, že působnost schvalovacího orgánu a orgánu dozoru nad trhem podle tohoto nařízení musí být v Ministerstvu dopravy svěřena odlišným sekcím. Osoby odpovědné za konkrétní rozhodnutí lze jasně identifikovat.

Opravné prostředky

Řízení v navrhované právní úpravě jsou navázána na správní řád a případně též na zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. Správní řád a další právní předpisy poskytují nástroje pro účinnou obranu proti nesprávnému postupu orgánu veřejné správy napříč nejrozličnějšími oblastmi právní úpravy. Zvláštní nástroje nejsou nastaveny. Z toho vyplývá i možnost podávat řádné a mimořádné opravné prostředky tak, jak je předvídají obecné právní předpisy, na které je navrhovaná právní úprava navázána.

Kontrolní mechanismy

Předkladatel se snažil navrženou právní úpravu formulovat jednoznačně, protože jednoznačná právní úprava poskytuje větší míru právní jistoty a usnadňuje kontrolu nad aplikační praxí ze strany orgánů veřejné moci a tím snižuje reálný prostor pro korupci. Navržená právní úprava obsahuje jasné vymezení práv a povinností všech dotčených orgánů a osob. V rámci všech procesů jsou nastaveny standardní kontrolní mechanismy, které limitují možnosti korupce.

Dobrá praxe

Navrhovaná právní úprava využívá již existující postupy vyplývající ze správního řádu a zákona o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. Správní tresty za přestupky, které jsou zaváděny, zejména dle požadavků práva Evropské unie, jsou doplňovány do již existujícího systému správních trestů a jsou odstupňovány podle závažnosti přestupků.

Transparentnost a otevřená data

Navrhovaná právní úprava nemá vliv na dostupnost informací podle zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím.

S ohledem na shora uvedené je zřejmé, že významnost korupčních rizik navrhované právní úpravy je nízká.

J) Zhodnocení dopadů na bezpečnost nebo obranu státu

Návrh zákona nevyvolává žádné dopady na bezpečnost nebo obranu České republiky.

II. Zvláštní část

K čl. I

K bodu 1 (název zákona)

Navrhuje se zestručnění názvu zákona. Název obsahuje i změnu zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), neboť ve své původní podobě obsahoval i šest novelizačních bodů vstupujících do tohoto zákona. Všechna ustanovení, která byla těmito novelizačními body měněna, už však byla v mezidobí nahrazena jejich zcela novým zněním. Zákon č. 56/2001 Sb. proto již nemá žádný dopad na platné znění zákona o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. Uvedení tohoto zákona v názvu zákona č. 56/2001 Sb. je tedy nyní již zavádějící, a proto je účelné jej z názvu zákona č. 56/2001 Sb. vypustit.

K bodům 2 až 4 (poznámky pod čarou č. 16 a 32)

Z poznámky pod čarou, v níž jsou uvedeny předpisy Evropské unie, které zákon č. 56/2001 Sb. zpracovává, se vypouští směrnice 2007/46/ES, která byla zrušena. Současně se z poznámky pod čarou, v níž jsou uvedeny přímo použitelné předpisy, na které tento zákon navazuje, vypouští nařízení 1222/2009 a naopak se doplňuje nařízení 2018/858, nařízení 2019/621 a nařízení 2020/740.

K bodům 5 až 7 (§ 1 odst. 1 písm. b) a c))

Upřesňuje se vymezení působnosti zákona č. 56/2001 Sb. v oblasti schvalování silničních a zvláštních vozidel, neboť tento zákon upravuje i schvalování jejich systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků. Obdobné upřesnění se navrhuje i v oblasti práv a povinností osob, které vyrábějí, dovážejí a dodávají na trh vozidla. I zde se jedná i o dodávání na trh jejich systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků. Ve vztahu k terminologické změně, kdy se navrhuje nahradit koncept „uvádění na trh“ „dodáváním na trh“, je vhodné poukázat na skutečnost, že dle ustálených definic těchto pojmů, jež jsou v právním řádu obsaženy (viz například zákon o technických požadavcích na výrobky nebo zákon o posuzování shody stanovených výrobků při jejich dodávání na trh), není vztažení zákonem stanovených pravidel pouze na uvádění výrobků na trh dostačující. Zatímco se dodáním na trh rozumí dodání výrobku k distribuci, spotřebě nebo použití na trhu Evropské unie v rámci obchodní činnosti, ať už za úplatu nebo bezúplatně, uvedením na trh je toliko první dodání výrobku na trh Evropské unie. Povinnost, aby vozidla, jejich systémy, konstrukční části nebo samostatné technické celky měly schválenou technickou způsobilost (viz navržený § 15 odst. 1 a § 78 odst. 1), je nutno vztáhnout na veškeré jejich (a nejen první) dodání na trh Unie. Tato povinnost tak má zavazovat nejen výrobce vozidel (a jejich částí), ale i například jejich distributory.

K bodu 8 (§ 1 odst. 2)

Zákon č. 56/2001 Sb. bude nově upravovat výkon státní správy a státního dozoru v oblasti nesilničních mobilních strojů a jejich motorů, a to v návaznosti na nařízení 2016/1628. Důvodem, pro který se navrhuje, aby byl nositelem implementačních ustanovení k nařízení 2016/1628 tento zákon je skutečnost, že pod vymezení nesilničních mobilních strojů podle unijního nařízení spadají rovněž některé druhy zvláštních vozidel ve smyslu § 3 odst. 3 zákona (například sněžné skútry, terénní vozidla nebo pracovní stroje samojízdné). Pod koncept nesilničních mobilních strojů lze nicméně zařadit i jiné druhy dopravních prostředků (plavidla

a drážní vozidla), a dokonce i zařízení, jež dopravními prostředky ani nejsou (například řetězové pily (ručně držené stroje)). Je proto nutné přistoupit též k dílčímu rozšíření působnosti zákona.

K bodu 9 (§ 1 odst. 3)

Navrhuje se omezení působnosti zákona č. 56/2001 Sb. tak, aby nedopadal na motorová vozidla s konstrukční rychlostí nižší než 6 km/h. Obecně lze tuto rychlost považovat za rychlost chůze. Pakliže vozidlo dosahuje nanejvýš této rychlosti, neměl by se na něj zákon vztahovat. Mezi taková vozidla patří například mobilní lešení, které se posunuje pomocí svého vlastního motoru. V případě některých oprav se může nacházet na pozemní komunikaci, ale i když dochází k jeho pomalému pohybu, nejedná se o klasické provozování vozidla na pozemní komunikaci a není tedy nutné, aby takové vozidlo muselo být pro provoz na pozemních komunikacích schváleno a naplňovat další podmínky tohoto zákona.

K bodu 10 (§ 2 odst. 2)

Upravuje se definice zvláštního vozidla. Zvláštní vozidlo je vozidlo, které není primárně určeno k provozu na pozemních komunikacích, při splnění podmínek stanovených zákonem však smí být na pozemních komunikacích provozováno. Navrhuje se při definici zvláštního vozidla volit vhodnější vazbu na jeho provozování na pozemních komunikacích, nikoli na schvalování vozidla k provozu, jak tomu bylo dosud.

K bodu 11 (§ 2 odst. 9)

Upřesňuje se definice výrobce vozidla, jeho systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku. Výrobce je osoba, která vyrábí vozidlo, systém vozidla, konstrukční část nebo samostatný technický celek nebo si je nechává navrhnout nebo vyrobit a uvádí je na trh pod svým jménem nebo ochrannou známkou nebo je používá pro vlastní potřebu. Tato definice je ustálená pro řadu výrobků vyráběných v České republice a byla s dílčími úpravami převzata ze zákona o posuzování shody stanovených výrobků při jejich dodávání na trh, jenž představuje transpozici řady předpisů Evropské unie.

K bodu 12 (§ 2 odst. 12)

Upravuje se definice nového vozidla. Napříště by nové vozidlo nemělo být definováno jako nově vyrobené vozidlo, což je relativně vágní vymezení. Klíčovou pro definici nového vozidla je skutečnost, že toto vozidlo nebylo nikde dosud registrováno (ani v České republice ani v jiném státě) ani provozováno, vyjma zkušebního nebo manipulačního provozu.

K bodům 13 a 137 (§ 2 odst. 14, § 58 odst. 1 písm. b), § 72 odst. 1, § 80 odst. 2 písm. k a § 83a odst. 3 písm. d))

Navrhuje se upřesnění užití pojmu technických kontrol vozidel před schválením jejich technické způsobilosti.

K bodu 14 (§ 3 odst. 2 písm. e))

Lze konstatovat, že speciální vozidla je možné podřadit pod termín „vozidla zvláštního určení“, a to i při zohlednění terminologie unijních předpisů. Proto se navrhuje speciální vozidla již jako samostatný druh silničních vozidel neuvádět.

K bodu 15 (§ 3 odst. 2 písm. g))

Navrhuje se přesunutí motorových vozíků pro invalidy ze skupiny zvláštních vozidel mezi vozidla silniční. Jejich definice se nemění, v působnosti zákona č. 56/2001 Sb. tedy budou i nadále „rychlé“ invalidní vozíky, tj. invalidní vozíky s konstrukční rychlostí převyšující 15 km/h nebo jejichž délka přesahuje 1,4 metru či jejich maximální přípustná hmotnost převyšuje

450 kg. Ke změně dochází s ohledem na definici silničních vozidel, dle níž jde o vozidla vyrobená za účelem provozu na pozemních komunikacích pro přepravu osob. Vozidla splňující příslušné parametry by měly podléhat schvalování technické způsobilosti, přičemž za relevantní lze ve vztahu k nim považovat technické požadavky uvedené v nařízení 168/2013. Tato vozidla by měla podléhat též registraci. Pokud však invalidní vozík nedosáhne rychlosti, délky nebo hmotnosti, jež je v předmětném ustanovení vymezena, nepůjde o silniční vozidlo podléhající schválení či registraci.

K bodu 16 (§ 3 odst. 3)

Terminologicky se upřesňují názvy druhů zvláštních vozidel a rozšiřuje se jejich výčet. Dochází tak ke sladění se zněním prováděcí vyhlášky stanovující kategorie silničních a zvláštních vozidel respektive s přímo použitelným unijním předpisem. Zvláštní vozidla, jež doposud nebyla výslovně vymezena v § 3 odst. 3 zákona, byla zahrnuta ve vyhlášce č. 341/2014 a obvykle podřazena pod vozidla „zbytkové“ kategorie Z. U vozidel, jež jsou nově uvedena v navrženém ustanovení, bude schvalována jejich technická způsobilost, což je již de facto stávající stav. Explicitním vymezením těchto vozidel bude posílena právní jistota adresátů právní regulace a naplněn princip ukládání primárních povinností pouze zákonem. Současně dochází k zavedení druhu „ostatní zvláštní vozidla“, do něhož budou spadat zvláštní vozidla, která nelze zařadit do některého z uvedených druhů zvláštních vozidel. Obdobná koncepce je již nyní u silničních vozidel. U těchto vozidel platí, že nebudou podléhat ani schvalování technické způsobilosti, ani povinné registraci. Příkladem takového zvláštního vozidla může být zahradní traktůrek (dosahuje-li jeho konstrukční rychlost alespoň 6 km/h).

K bodu 17 (§ 4 odst. 2 písm. f))

Navrhuje se upřesnění výčtu údajů, které se uvádí u silničního vozidla v registru silničních vozidel. Vozidlo, jehož státem poslední registrace není Česká republika, ale ani jiný členský stát Evropské unie, nemusí mít vždy vydáno technický průkaz (ve smyslu směrnice 1999/37). Tento stát může vydávat jiný obdobný doklad. Proto se upřesňuje, že se u takového vozidla v registru silničních vozidel uvádí číslo tohoto dokladu.

K bodu 18 (§ 4 odst. 3 písm. c))

Navrhuje se terminologické upřesnění údajů vedených v registru silničních vozidel.

K bodu 19 (§ 4 odst. 3 písm. j))

Navrhuje se technický údaj týkající se hmotnosti přípojného vozidla a hmotnosti jízdní soupravy zapisovaný do registru silničních vozidel terminologicky sladit s údajem zapisovaným do technického průkazu. Úprava je též slučitelná s vyhláškou č. 209/2018 Sb., o hmotnostech, rozměrech a spojitelnosti vozidel.

K bodu 20 (§ 4 odst. 3 písm. k))

Vedle stupně emisní úrovně se navrhuje v registru silničních vozidel u silničních vozidel uvádět i hodnotu emisí CO₂ a údaje o spotřebě paliva. Jedná se o zohlednění reálného stavu i sladění s požadavky unijního předpisu na zápis údajů. Doplnění dalšího údaje, který se v registru silničních vozidel u silničního vozidla uvádí, automaticky neznamená, že se uvádí u každého registrovaného vozidla. Tento nový údaj se bude uvádět v registru pouze u silničních vozidel, u nichž jsou hodnota emisí CO₂ nebo údaje o spotřebě paliva relevantní a známy. Ostatně již v současnosti obsahuje § 4 odst. 3 údaje, které se evidentně neuvádějí u každého evidovaného vozidla (viz například písm. i) nebo n)). Absence některého z údajů přitom nevede k odmítnutí zápisu vozidla do registru silničních vozidel, jelikož podmínky zápisu vyplývají z § 6 odst. 5, nikoli § 4 odst. 3 zákona.

K bodu 21 (§ 4 odst. 3 písm. n))

Navrhuje se terminologické sladění s pojmoslovím užívaným v dalších částech zákona.

K bodu 22 (§ 4 odst. 5)

Namísto vymezení rozsahu údajů uváděných v registru silničních vozidel u schváleného typu prostřednictvím odkazu na ustanovení zákona, v němž byl dosud vymezen, se i s ohledem na zrušení tohoto ustanovení navrhuje vymežit, že se tyto údaje vedou v rozsahu uvedeném v jednotlivých dokladech.

K bodu 23 (§ 4a odst. 2 písm. c))

Upřesňuje se rozsah údajů předávaných ze základního registru obyvatel o datum narození, které je třeba pro ztotožnění vlastníka nebo provozovatele vozidla pro zápis údajů do registru silničních vozidel.

K bodu 24 (§ 5 odst. 6)

Jedná se o úpravu odkazu vyvolanou změnami v § 28 odst. 1.

K bodu 25 (§ 5a odst. 2, § 6 odst. 5 písm. b), § 38 odst. 1 písm. e), § 79 odst. 4 a § 80 odst. 4 písm. f)

Jedná se o terminologické sladění s pojmoslovím nově užívaným v dalších částech zákona. Dosavadní přívlastek „jednotlivé“ u dovezeného vozidla byl matoucí, jelikož je v zásadě irelevantní, zda dochází k dovozu jednoho nebo více vozidel (schválených například typově). Podstatné pro to, zda dovezené vozidlo má být podrobeno schválení nebo nikoli, je splnění nebo nesplnění výjimek z povinnosti schválení vymezených v navrženém § 34 odst. 2.

K bodům 26 až 28 (§ 6 odst. 1 až 3)

Navrhuje se terminologické upřesnění a výslovně se stanoví, že registraci podléhají silniční vozidla, jejichž technická způsobilost podléhá schválení. S ohledem na skutečnost, že návrh zákona přesně a taxativně vymezuje vozidla, jejichž technická způsobilost podléhá schválení, bude stávající rozsah registrační povinnosti vymezen precizněji. Lze k tomu uvést, že by podle stávajícího vymezení spadala pod povinnost registrace například přípojná vozidla k jízdním kolům nebo potahová vozidla, ve skutečnosti k jejich registraci nedochází a nebylo by to ani smysluplné.

K bodům 29 a 30 (§ 6 odst. 3 písm. d) a e))

Jedná se o opravu gramatické chyby.

K bodu 31 (§ 6 odst. 3 písm. f) a g))

V současné době musí být k žádosti o zápis vozidla do registru silničních vozidel přiložen mimo jiné protokol o evidenční kontrole. Vzhledem k tomu, že protokoly o evidenčních kontrolách jsou stanicemi technických kontrol vkládány do informačního systému technických prohlídek, do něhož mají obecní úřady obcí s rozšířenou působností přístup, jeví se povinnost žadatele předkládat protokol o evidenční kontrole v listinné podobě jako nadbytečná. Navrhuje se proto vypuštění této povinnosti (viz novelizační bod 35). V této souvislosti je ale nezbytné stanovit jako podmínku pro zápis vozidla do registru silničních vozidel skutečnost, že vozidlo evidenční kontrolu absolvovalo, a zejména, že podle této kontroly jsou jeho skutečný stav a identifikační údaje v souladu s údaji uvedenými v dokladech k tomuto vozidlu. I nadále se nebude evidenční kontrola vyžadovat u nových vozidel.

Dále se výslovně stanoví, že se neregistrují neúplná vozidla podle příslušných přímo použitelných předpisů Evropské unie (nařízení 167/2013, nařízení 168/2013 a nařízení 2018/858). Jde o výrobky v určitém stadiu výroby vozidel, jejichž registrace není účelná.

K bodu 32 (§ 6 odst. 4 písm. a))

Navrhuje se terminologické upřesnění údajů, které musí obsahovat žádost o zápis vozidla do registru silničních vozidel.

K bodu 33 (§ 6 odst. 5 písm. a))

V návaznosti na přímo použitelné předpisy Evropské unie a změny, jejichž provedení se navrhuje v zákoně v oblasti schvalování technické způsobilosti vozidel, resp. dovozu vozidel, se upřesňuje, kterými doklady se prokazuje schválení technické způsobilosti vozidla pro účely zápisu vozidla do registru silničních vozidel.

K bodu 34 (§ 6 odst. 5 písm. b))

Jedná se o úpravu odkazu vyvolanou změnami v § 35.

K bodu 35 (§ 6 odst. 5 písm. c))

Vzhledem k tomu, že protokoly o evidenčních kontrolách jsou stanicemi technických kontrol vkládány do informačního systému technických prohlídek, do něhož mají obecní úřady obcí s rozšířenou působností přístup, jeví se povinnost žadatele předkládat protokol o evidenční kontrole k žádosti o zápis vozidla do registru silničních vozidel jako nadbytečná. Navrhuje se proto její vypuštění.

Současně se u vozidel registrovaných v jiném členském státě Evropské unie doplňuje povinnost předložit osvědčení o registraci vozidla a, pokud byl vydán, tak i technický průkaz. Jde o povinnost vyplývající ze směrnice 1999/37. Pokud by byl ve světle výše zmíněné změny právní úpravy dokladu, jímž se prokazuje schválení technické způsobilosti vozidla, předložen jiný doklad než osvědčení o registraci, bez doplnění tohoto pododstavce by nemuselo dojít při registraci vozidla v České republice k předložení tohoto dokladu, byť to směrnice vyžaduje. Navrhuje se též zakotvit výjimku, kdy ve vztahu k silničnímu vozidlu registrovanému v jiném členském státě Evropské unie nelze požadovat při jeho registraci v České republice předmětné doklady. Jde o situaci, kdy byly tyto doklady odebrány při postupu schválení technické způsobilosti jednotlivě vyrobeného silničního vozidla (viz navržené § 34 a 35).

K bodu 36 (§ 6 odst. 5 písm. e))

K žádosti o zápis vozidla do registru silničních vozidel se u provozovatele vozidla, který nemá trvalý pobyt na území České republiky, již nebude vyžadovat doklad o povolení k pobytu, o udělení azylu nebo o délce přechodného pobytu. Prokázání splnění pobytu je totiž možné ověřit v příslušných informačních systémech veřejné správy, zejména v agendovém informačním systému cizinců, k němuž mají registrační orgány přístup.

K bodům 37 a 38 (§ 6 odst. 6 a 7)

Navrhuje se umožnit podat žádost o zápis silničního vozidla i elektronickou cestou. V takovém případě se k žádosti přikládají všechny doklady v elektronické podobě. Obecní úřad obce s rozšířenou působností tak bude moci žádost začít ihned vyřizovat. Některé z dokladů je však potřeba předložit obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností i v listinné podobě. Žadatel tak učiní v okamžiku, kdy mu bude vydáván technický průkaz a osvědčení o registraci vozidla. V listinné podobě je potřeba předložit vybrané doklady o technické způsobilosti vozidla, s nimiž úřad dále pracuje. Bude-li k žádosti předloženo prohlášení o shodě nebo osvědčení o schválení jednotlivě vyrobeného silničního vozidla, vyznačí se na dokladu informace o vystavení registračních dokladů v České republice. Pokud bude předloženo

osvědčení o registraci silničního vozidla nebo technický průkaz vydané jiným členským státem Evropské unie, dojde k jejich odebrání úřadem. Jedinou výjimkou je rozhodnutí o schválení technické způsobilosti dovezeného silničního vozidla, které se v listinné podobě nebude muset přikládat. Dalším dokladem, který je nutné předložit i v listinné podobě, je osvědčení o registraci vozidla a technický průkaz. Tyto doklady se předkládají pouze u vozidel registrovaných v jiném členském státě (viz novelizační bod 35) a při zápisu do registru silničních vozidel dochází k jejich odebrání. Posledním dokladem, který je potřeba předložit v listinné podobě, je případná plná moc, je-li žadatel o zápis vozidla do registru silničních vozidel zastoupen. Pokud by požadované doklady nebyly předloženy v listinné podobě, zápis vozidla do registru silničních vozidel se neprovede. Požadavek na předložení plné moci v listinné podobě se neuplatní, pokud osoba zmocněná žadatelem podá žádost elektronickou cestou, přičemž v rámci takového podání přiloží plnou moc, která bude například uznávaným elektronickým podpisem podepsána samotným žadatelem, nebo půjde-li o výstup z autorizované konverze dokumentů.

Navržená změna bude pro žadatele velkým přínosem, neboť v současnosti je obvyklé, že za účelem zápisu vozidla do registru silničních vozidel je nutná dvojí návštěva úřadu - jednou při podání žádosti o zápis vozidla společně s předepsanými přílohami, a jednou při vydávání technického průkazu, osvědčení o registraci vozidla a tabulek s registrační značkou. Díky navržené právní úpravě, bude-li žádost podána v elektronické podobě, postačí jedna návštěva úřadu, a to za účelem převzetí technického průkazu, osvědčení o registraci vozidla a tabulek s registrační značkou. Současně však nelze rezignovat na to, aby k elektronicky podané žádosti byly přeloženy veškeré dokumenty tvořící její přílohu, rovněž v elektronické podobě, byť se pak některé z těchto dokladů předloží i v listinné podobě. Na tomto základě může totiž úřad posoudit podanou žádost v celém rozsahu, učinit si závěr, zda jsou splněny podmínky pro zápis podle § 6 odst. 3 a provést navazující úkony. Pro žadatele nebude znamenat pořízení a přiložení prosté kopie předmětných dokladů větší zatížení, zatímco pro úřad tento krok umožní provést komplexní vyhodnocení žádosti a následný zápis do registru silničních vozidel.

K bodům 39 a 40 (§ 7 odst. 1 písm. a) a odst. 4)

Vypuštění textu reflektuje skutečnost, že napříště nebude technický průkaz vydáván výrobcem vozidla - technické průkazy budou vydávány výhradně obecními úřady obcí s rozšířenou působností (viz odůvodnění níže).

K bodu 41 (§ 7a)

Navrhuje se zakotvit možnost rezervace registrační značky silničního vozidla před vlastním podáním žádosti o zápis silničního vozidla do registru silničních vozidel. Rezervovaná registrační značka se na žádost sdělí žadateli. Sdělená informace o v budoucnu přidělené registrační značce má význam pro dopravce, jimž se usnadní jejich činnosti. Informace o registrační značce silničního vozidla bývá v předstihu před jeho zápisem do registru silničních vozidel vyžadována při získávání různých povolení. Díky informaci o registrační značce, která bude vozidlu přidělena, si dopravci budou moci vyřizovat potřebná povolení v předstihu a ihned po zápisu vozidla do registru silničních vozidel budou moci vozidlo používat.

Žádost o rezervaci registrační značky silničního vozidla musí obsahovat pro identifikaci konkrétního vozidla jeho VIN nebo, jde-li o vozidlo, které nemá VIN, výrobní číslo podvozku vozidla. Žádost o registraci silničního vozidla se pak podává u obecního úřadu obce s rozšířenou působností, u něhož byla podána i žádost o rezervaci registrační značky. Žádost o registraci silničního vozidla musí být podána ve lhůtě 1 měsíce, jinak rezervace registrační značky zaniká. Tato lhůta byla zvolena jako dostačující pro potřeby dopravců. Příslušný obecní úřad v případě, že je žádost o registraci předmětného vozidla podána ve lhůtě, přidělí vozidlu

rezervovanou registrační značku standardním postupem dle § 7. Rezervace registrační značky bude zpoplatněna 100 Kč.

K bodu 42 (§ 7c odst. 1 písm. c))

Délka rezervační doby registrační značky na přání podle § 7c se dává do souladu s rezervační dobou registrační značky na přání podle § 7b, neboť se jedná o obdobnou situaci. Fakticky se rezervační doba prodlužuje o 3 měsíce, což je pro žadatele příznivější.

K bodům 43 až 45 (§ 8 odst. 4 písm. a) a b))

Vzhledem k tomu, že protokoly o evidenčních kontrolách jsou stanicemi technických kontrol vkládány do informačního systému technických prohlídek, do něhož mají obecní úřady obcí s rozšířenou působností přístup, jeví se povinnost žadatele předkládat protokol o evidenční kontrole k žádosti o zápis změny vlastníka vozidla do registru silničních vozidel jako nadbytečná. Navrhuje se proto její vypuštění.

K bodům 46 a 47 (§ 8 odst. 6 až 8)

Navrhuje se umožnit podat společnou žádost o zápis změny vlastníka vozidla i separátními podáními původního a nového vlastníka vozidla. Navrhovaná právní úprava vychází ze správního řádu, který v části druhé týkající se správních řízení v § 44 odst. 2 stanoví, že „Pokud ze zákona nebo z povahy věci vyplývá, že žádost může podat jen více žadatelů společně, není třeba, aby podání byla učiněna současně. Pro zahájení řízení je rozhodné, kdy tak učinil poslední z nich; správní orgán o zahájení řízení ostatní žadatele vyrozumí.“. Zápis změny vlastníka není správním řízením, proto nelze toto ustanovení správního řádu přímo použít, ale výslovně se stanoví obdobné pravidlo i pro tento úkon. Je tedy možné, aby původní a nový vlastník nepředložili žádost na jednom formuláři, ale každý z nich může podat svou žádost. Přitom se výslovně stanoví, že obě podání musí být učiněna u téhož obecního úřadu obce s rozšířenou působností a požadované doklady se předkládají pouze jednou. Není však nutné, aby všechny doklady byly přiloženy k jednomu podání, tzn. k žádosti původního vlastníka mohou být přiloženy jen některé z nich s tím, že zbývající doklady přiloží ke své žádosti nový vlastník.

Dále se umožňuje podat žádost o zápis změny vlastníka vozidla v registru silničních vozidel i elektronickou cestou. V takovém případě se k žádosti přikládá v elektronické podobě pouze zelená karta, resp. v případě přechodu vlastnického práva doklad o nabytí vlastnického práva. V listinné podobě se pak obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností předloží technický průkaz a osvědčení o registraci vozidla. Žadatel tak učiní v okamžiku, kdy mu bude vydáváno nové osvědčení o registraci vozidla. V případě přechodu vlastnického práva nemusí mít žadatel technický průkaz a osvědčení o registraci vozidla k dispozici. Pokud je k dispozici nemá, předkládat je nemusí. Dalším dokladem, který je potřeba předložit v listinné podobě, je případná plná moc, je-li žadatel o zápis změny vlastníka vozidla v registru silničních vozidel zastoupen. Pokud by požadované doklady nebyly předloženy v listinné podobě, zápis změny vlastníka vozidla v registru silničních vozidel se neprovede. Požadavek na předložení plné moci v listinné podobě se neuplatní, pokud osoba zmocněná žadatelem podá žádost elektronickou cestou, přičemž v rámci takového podání přiloží plnou moc, která bude například uznávaným elektronickým podpisem podepsána samotným žadatelem, nebo půjde-li o výstup z autorizované konverze dokumentů.

K bodům 48 a 52 (§ 8a odst. 2, § 9 odst. 2 a § 10 odst. 3)

Jedná se o úpravu odkazu vyvolanou změnami v § 8.

K bodu 49 (§ 9 odst. 3)

Obdobně jako v případě žádosti o zápis změny vlastníka vozidla (viz odůvodnění novelizačního bodu 46) se umožňuje, aby původní a nový provozovatel nepředložili žádost na jednom formuláři, ale každý z nich může podat svou žádost. Přitom se výslovně stanoví, že obě podání musí být učiněna u téhož obecního úřadu obce s rozšířenou působností a požadované doklady se předkládají pouze jednou. Není však nutné, aby všechny doklady byly přiloženy k jednomu podání, tzn. k žádosti původního provozovatele mohou být přiloženy jen některé z nich s tím, že zbývající doklady přiloží ke své žádosti nový provozovatel.

K bodu 50 (§ 9 odst. 5)

Navrhuje se možnost podat žádost o zápis změny provozovatele vozidla v registru silničních vozidel i elektronickou cestou. V takovém případě se k žádosti přikládá v elektronické podobě pouze zelená karta. V listinné podobě se pak obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností předloží technický průkaz a osvědčení o registraci vozidla. Žadatel tak učiní v okamžiku, kdy mu bude vydáváno nové osvědčení o registraci vozidla. Pokud žádost podává provozovatel vozidla a technický průkaz má v držení jeho vlastník, předkládat jej nemusí. Pokud by požadované doklady nebyly předloženy v listinné podobě, zápis změny provozovatele vozidla v registru silničních vozidel se neprovede.

K bodu 51 (§ 10 odst. 1)

S ohledem na změnu navrhovanou i v jiných řízeních spočívající v tom, že nově nebude muset být k žádosti přikládán protokol o evidenční kontrole, neboť obecní úřad obce s rozšířenou působností k němu má přístup prostřednictvím informačního systému technických prohlídek, se i v případě řízení o zápis změny vlastníka nebo provozovatele vozidla doplňuje podmínka, že vozidlo musí absolvovat evidenční kontrolu, resp. že podle této kontroly jsou skutečný stav vozidla a jeho identifikační údaje v souladu s údaji uvedenými v dokladech k tomuto vozidlu.

Nově se přitom stanovuje, že evidenční kontrola nesmí být provedena více než 2 roky před podáním žádosti (dosud bylo stanoveno, že protokol o evidenční kontrole nesmí být starší než 30 dnů). Dochází tím tedy k výraznému prodloužení doby, po kterou je výsledek evidenční kontroly využitelný, a to z 30 dnů na 2 roky. Akceptovat bude přitom možné evidenční kontrolu provedenou samostatně nebo jako součást jiné technické prohlídky (aniž by bylo třeba omezovat druhy těchto prohlídek). Délka 2 let odpovídá nejčastější lhůtě pro provedení pravidelné technické prohlídky, současně se jedná o dobu, během níž zpravidla nedochází k takové změně technického stavu vozidla, který by měl negativní vliv na možnost identifikace vozidla.

Obdobné prodloužení doby, po kterou je výsledek evidenční kontroly akceptovatelný, se navrhuje i v dalších řízeních (viz novelizační body 56 a 124).

K bodům 53 a 54 (§ 12 odst. 8)

V případě, že se ukončuje režim vyřazení silničního vozidla z provozu, pokud byl použit postup podle § 7c, se upřesňuje, že obecní úřad obce s rozšířenou působností vedle přidělení registrační značky a vydání tabulek s registrační značkou vydá rovněž nové osvědčení o registraci vozidla, které bude obsahovat nové aktuální údaje.

Dále se navrhuje, aby v případě, že se ukončuje režim vyřazení silničního vozidla z provozu, jenž trval déle než 3 po sobě jdoucí roky, se vozidlu nevracely původní tabulky s registrační značkou, ale aby byla vozidlu přidělena nová registrační značka, byly vydány tabulky s touto registrační značkou a bylo vydáno nové osvědčení o registraci vozidla, které bude obsahovat nové aktuální údaje. Obecní úřady obcí s rozšířenou působností vykonávající agendu vyřazování vozidel z provozu totiž zatěžuje skutečnost, že se u nich hromadí tabulky

s registrační značkou dlouhodobě vyřazených vozidel z provozu. Nově budou po uplynutí lhůty 3 po sobě jdoucích let tabulky s registrační značkou skartovat. Jedná se o dobu, po níž ukončení režimu vyřazení silničního vozidla z provozu je relativně málo pravděpodobné, a pokud k němu dojde, bude vozidlu přidělena nová registrační značka. Původní registrační značku včetně tabulek s touto registrační značkou a původní osvědčení o registraci bude však možné zachovat, a to na žádost, kterou vlastník vozidla podá před uplynutím 3 leté lhůty ode dne vyřazení vozidla z provozu. Tato možnost byla do návrhu zákona doplněna v návaznosti na připomínku Ministerstva vnitra, které upozornilo na potřebu možnosti ponechat u některých vozidel autentickou registrační značku a doklady, a to vzhledem k jejich historické hodnotě.

K bodům 55 a 171 (§ 13 odst. 7 a § 80 odst. 4 písm. d))

Navrhuje se umožnit zápis zániku vozidla v registru silničních vozidel obecním úřadem obce s rozšířenou působností i bez žádosti, a to v situaci, kdy má obecní úřad obce s rozšířenou působností informace o tom, že bylo vozidlo zničeno nebo zaniklo jinak (podle § 13 odst. 1 písm. a) bodů 3 nebo 4). Typicky se jedná o situace, kdy je vozidlo zničeno při dopravní nehodě, jeho vlastník zemřel a neexistuje tedy osoba, která by mohla podat příslušnou žádost. Podle současné právní úpravy jsou taková vozidla i nadále zapsána v registru silničních vozidel, neboť bez žádosti vlastníka vozidla nelze příslušný administrativní úkon provést.

Obecní úřad obce s rozšířenou působností nepovede řízení o zápisu zániku vozidla v registru silničních vozidel, ale bude se jednat o úkon podle části čtvrté správního řádu. V tomto směru bude upřesněno i ustanovení § 80 odst. 4 písm. d). Současně se nebudou odebírat příslušné doklady k vozidlu ani tabulky s registrační značkou.

K bodům 56 a 57 (§ 14 odst. 1 a 2)

I v případě řízení o přidělení registrační značky pro vývoz do jiného státu se navrhuje, že nově nebude muset být k žádosti přikládán protokol o evidenční kontrole, neboť obecní úřad obce s rozšířenou působností k němu má přístup prostřednictvím informačního systému technických prohlídek. V této souvislosti se doplňuje podmínka, že vozidlo musí absolvovat evidenční kontrolu, resp. že podle této kontroly je skutečný stav vozidla a jeho identifikační údaje v souladu s údaji uvedenými v dokladech k tomuto vozidlu. Současně dochází k výraznému prodloužení doby, po kterou je výsledek evidenční kontroly využitelný, a to z 30 dnů na 2 roky (blíže viz odůvodnění novelizačního bodu 51).

K bodům 58 a 59 (§ 15 odst. 1)

Již v platné právní úpravě platí princip, dle něhož je základním předpokladem pro uvedení silničního vozidla, jeho systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku na trh schválení technické způsobilosti. Schválení technické způsobilosti může mít přitom podobu schválení

a) typu vozidla, jeho systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku, kdy v návaznosti na toto schválení provedené schvalovacím orgánem opatří výrobce každé vozidlo prohlášením o shodě (deklarujícím shodu vozidla se schváleným typem) a jiným stanoveným označením a každou konstrukční část nebo samostatný technický celek opatří značkou schválení typu,

b) jednotlivě vyrobeného silničního vozidla, k němuž vydá schvalovací orgán osvědčení o schválení jednotlivě vyrobeného silničního vozidla, nebo

c) dovezeného silničního vozidla, k němuž vydá schvalovací orgán příslušné rozhodnutí.

Toto schválení je přitom předpokladem nejen pro uvedení příslušných výrobků na trh, ale také pro registraci vozidel (viz § 6 zákona) a jejich provoz na pozemních komunikacích (viz

§ 37 odst. 1 zákona). Uvedením na trh se přitom obecně rozumí první dodání výrobku k distribuci, spotřebě nebo použití na trhu Evropské unie v rámci obchodní činnosti, ať už za úplatu nebo bezúplatně (viz k tomu například § 3 písm. a) a b) zákona o posuzování shody stanovených výrobků při jejich dodávání na trh).

Návrhem zákona dochází k doplnění stávající právní úpravy dovětkem, dle něhož se týká povinnost schválit technickou způsobilost silničních vozidel, jejich systémů, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků pouze těch výrobků, které schválení technické způsobilosti podléhají. Ne všechna vozidla (a jejich části), která lze podle zákonné definice označit jako „silniční“, podléhají této povinnosti. Jde jen o ty výrobky, které návrh zákona taxativně vymezuje v následujícím odstavci 2. Například jízdní kola, jež lze ve smyslu zákona označit za silniční vozidla, schvalování technické způsobilosti nepodléhají a lze je uvést na trh i bez tohoto schválení.

Z ustanovení § 15 odst. 1 se dále navrhuje vypustit zmínku o nedokončených silničních vozidlech. V případě tzv. vnitrostátního schvalování typu, jež bude probíhat podle části třetí hlavy II zákona, se již nadále nepočítá se schvalováním nedokončených vozidel. Jejich schvalování však zůstane zachováno v případě tzv. harmonizovaného schválení typu podle unijních předpisů, které dopadá na drtivou většinu silničních vozidel schvalovaných v České republice. Právní úprava schvalování neúplných vozidel (unijní úprava používá tento termín místo spojení „nedokončené vozidlo“) je v těchto předpisech zakotvena a z nich vyplývá princip, dle něhož je lze uvést na trh, pouze pokud byla schválena jejich technická způsobilost. Porušení této povinnosti bude sankcionovatelné na základě skutkové podstaty přestupku uvedené v § 83a odst. 6 návrhu zákona, přičemž lze dodat, že dle unijních předpisů je i neúplné vozidlo považováno za „vozidlo“.

Ve vztahu k terminologické změně, kdy se navrhuje nahradit koncept „uvádění na trh“ „dodáváním na trh“, je vhodné poukázat na skutečnost, že dle ustálených definic těchto pojmů, jež jsou v právním řádu obsaženy (viz například zákon o technických požadavcích na výrobky nebo zákon o posuzování shody stanovených výrobků při jejich dodávání na trh), není vztahení zákonem stanovených pravidel pouze na uvádění výrobků na trh dostačující. Zatímco se dodáním na trh rozumí dodání výrobku k distribuci, spotřebě nebo použití na trhu Evropské unie v rámci obchodní činnosti, ať už za úplatu nebo bezúplatně, uvedením na trh je toliko první dodání výrobku na trh Evropské unie. Povinnost, aby silniční vozidla, jejich systémy, konstrukční části nebo samostatné technické celky měly schválenou technickou způsobilost, je nutno vztáhnout na veškeré jejich (a nejen první) dodání na trh Unie. Tato povinnost tak má zavazovat nejen výrobce vozidel (a jejich částí), ale i například jejich distributory.

K bodu 60 (§ 15 odst. 2)

Navržený § 15 odst. 2 obsahuje taxativní výčet silničních vozidel, jejich systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků, které podléhají schválení technické způsobilosti. Ustanovení navazuje na odst. 1 a souvisí také s dalšími ustanoveními zákona, u nichž je relevantní jasně vymezit, co podléhá schválení technické způsobilosti, což je pak základní předpoklad pro uvedení předmětného výrobku na trh nebo pro provoz vozidla na pozemních komunikacích.

Jednak jde o motorová vozidla konstruovaná a vyrobená především pro přepravu osob a jejich zavazadel (vozidla kategorie M), motorová vozidla konstruovaná a vyrobená především pro přepravu zboží (vozidla kategorie N), jejich přípojná vozidla (vozidla kategorie O) a dvoukolová a tříkolová vozidla a čtyřkolky (vozidla kategorie L). Schvalování technické způsobilosti těchto vozidel a jejich systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků podléhá předpisům Evropské unie, konkrétně nařízení 2018/858 a nařízení 168/2013. Nařízení 2018/858 upravuje jak typové schválení vozidel kategorií M, N a O, jejich systémů,

konstrukčních částí a samostatných technických celků, tak schválení jednotlivých vozidel. Nařízení 168/2013 zatím upravuje toliko typové schválení vozidel kategorie L, jejich systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků. Jednotlivě vyrobená vozidla kategorie L, na která se vztahuje nařízení 168/2013, budou podléhat rovněž schválení technické způsobilosti, ale aplikována pro tento účel budou pravidla obsažená v části třetí hlavě III zákona.

Nařízení 2018/858 obsahuje v čl. 2 odst. 3 písm. b) skupinu vozidel, u nichž se může výrobce rozhodnout, zda jejich technickou způsobilost podrobí harmonizovanému nebo vnitrostátnímu schválení. Výhodou harmonizovaného schválení je při splnění veškerých požadavků vyplývajících z práva Evropské unie možnost uvedení na trh a provozu ve všech členských státech Evropské unie. Jde o vozidla zkonstruovaná a vyrobená nebo upravená k použití civilní ochranou, požární službou a službami odpovídajícími za udržování veřejného pořádku. I tato vozidla (a potažmo jejich systémy, konstrukční části a samostatné technické celky) v každém případě podléhají schválení technické způsobilosti, ať již půjde o schválení typu nebo schválení jednotlivé.

Nařízení 168/2013 obsahuje negativní výčet vozidel (a potažmo i jejich systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků), na která se tento unijní předpis nepoužije. Z důvodu ochrany bezpečnosti silničního provozu a ochrany života a zdraví člověka a životního prostředí je nicméně nutné trvat na tom, aby vybraná vozidla (a jejich systémy, konstrukční části a samostatné technické celky) schvalování technické způsobilosti podléhala, a to v režimu typového schválení (což je možné u vozidel, jejich systémů, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků), nebo jednotlivého schválení (což je možné pouze u vozidel). Jde přitom o tato vozidla, jež harmonizovanému schválení nepodléhají, ale uplatní se na ně pravidla obsažená v části třetí hlavě II (schválení typu) a III (jednotlivé schválení) zákona:

- vozidla určená výlučně k soutěžnímu využití,
- vozidla zkonstruovaná a vyrobená k využití pro ozbrojené složky, civilní ochranu, požární službu, složky odpovídající za udržování veřejného pořádku a lékařskou záchrannou službu,
- vozidla vybavená místem k sezení pro řidiče nebo jezdce s výškou R-bodu ≤ 540 mm u kategorií L1e, L3e a L4e a s výškou R-bodu ≤ 400 mm u kategorií L2e, L5e, L6e a L7e (minibiky a motokáry) a
- vozíky pro invalidy s motorickým pohonem, pokud jejich šířka nebo délka přesahuje 1,4 metru, jejich konstrukční rychlost převyšuje $15 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$ nebo jejich maximální přípustná hmotnost převyšuje 450 kg.

Pokud jde o poslední jmenovanou skupinu invalidních vozíků, dle návrhu zákona budou do budoucna považována za silniční vozidla a při překročení příslušných technických parametrů je nutné trvat na schválení jejich technické způsobilosti. Vozíky nesplňující uvedené parametry nebudou schvalování technické způsobilosti podléhat.

V neposlední řadě budou schvalování technické způsobilosti podléhat systémy silničních vozidel, konstrukční části silničních vozidel a samostatné technické celky silničních vozidel, na které se použije Dohoda o přijetí jednotných technických pravidel pro kolová vozidla, zařízení a části, které se mohou montovat a/nebo užívat na kolových vozidlech, a o podmínkách pro vzájemné uznávání homologací, udělených na základě těchto pravidel. Na základě této mezinárodní dohody jsou Evropskou hospodářskou komisí Organizace spojených národů vydávány technické předpisy, dle nichž dochází k tzv. mezinárodnímu schvalování systémů silničních vozidel, konstrukčních částí silničních vozidel a samostatných technických celků silničních vozidel. To je již stávající stav, jenž vnitrostátní právní úprava (zákon i

prováděcí vyhláška k němu) reflektuje. Silniční vozidla schvalování technické způsobilosti podle předpisů Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů prozatím nepodléhají.

K bodu 60 (§ 15 odst. 3)

V navrženém § 15 odst. 2 jsou vymezena silniční vozidla kategorií M, N, O a L, jejich systémy, konstrukční části a samostatné technické celky, které podléhají schvalování technické způsobilosti. Vnitrostátní právní úprava schvalování typu těchto výrobků, jež je obsažena v části třetí hlavy II zákona, se však nebude aplikovat na všechna tato vozidla, jejich systémy, konstrukční části a samostatné technické celky. Nepoužije se (až na dílčí výjimky) v těch případech, kdy se uplatní nařízení 2018/858 nebo nařízení 168/2013. Typ vozidel kategorií M, N a O zkonstruovaných a vyrobených nebo upravených k použití civilní ochranou, požární službou a službami odpovídajícími za udržování veřejného pořádku bude schvalován buď (až na dílčí výjimky) v režimu nařízení 2018/858 nebo části třetí hlavy II zákona, a to dle rozhodnutí výrobce vozidla.

Pokud jde o zmiňované dílčí výjimky, kdy se vybraná ustanovení části třetí hlavy II zákona aplikují, přestože proces schvalování typu silničního vozidla, jeho systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku proběhne dle harmonizovaných požadavků, jde o požadavky kladené na výrobce, na jejichž splnění je třeba trvat, buď z důvodu ochrany spotřebitele (povinnost zajistit náhradní díly po dobu alespoň 5 let od ukončení výroby či dovozu) nebo z důvodu, že je vyžadují jiné předpisy Evropské unie (například označování vozidel štítky a plakáty s údaji o spotřebě pohonných hmot a emisích CO² či poskytování technických informací nezbytných k provádění technických prohlídek silničních vozidel).

K bodu 60 (§ 15 odst. 4)

Podle čl. 6 odst. 1 nařízení 2018/858 a nařízení 168/2013 je povinností členských států jmenovat schvalovací orgány příslušné v záležitostech schvalování. Navrhuje se ponechat stávající právní stav, kdy typy silničních vozidel kategorií M, N, O a L schvaluje podle příslušných unijních předpisů Ministerstvo dopravy. Schválení jednotlivých vozidel budou nadále provádět obecní úřady obcí s rozšířenou působností. S ohledem na čl. 6 odst. 2 nařízení 2018/858, podle něhož je v případě členských států, v nichž je ke schválení vozidel (včetně jednotlivých) příslušných více orgánů, nutné určit orgán odpovědný za výměnu informací se schvalovacími orgány ostatních členských států, se navrhuje stanovit, že tímto orgánem bude za Českou republiku Ministerstvo dopravy. Z důvodu právní jistoty se navrhuje rovněž jednoznačně stanovit, že Ministerstvo dopravy je schvalovacím orgánem provádějícím veškeré činnosti související s technickými zkušebními, tj. činnosti vymezené v kapitole XV nařízení 2018/858 a kapitole XVI nařízení 168/2013.

K bodu 60 (§ 15 odst. 5 až 7)

V navrženém § 15 odst. 5 až 7 je obsažena právní úprava vnitrostátního schválení typu vozidel vyráběných v malé sérii v rámci ročních limitů podle nařízení 2018/858 a nařízení 168/2013. Jde tedy o institut upraven přímo použitelnými předpisy Evropské unie, dle nichž je vozidlem vyráběným v malé sérii typ vozidla, jehož počet jednotek, které jsou dodány na trh, zaregistrovány nebo uvedeny do provozu, nepřesahuje roční množství limity stanovené v přílohách těchto předpisů. V případě vozidel kategorií M, N a O se přitom rozlišuje mezi EU schválením typu vozidel vyráběných v malé sérii a vnitrostátním schválením typu vozidel vyráběných v malé sérii. Navržená zákonná úprava se týká pouze vnitrostátního schválení, jelikož unijní schválení je komplexně upraveno nařízením 2018/858. Nařízení 168/2013 upravuje toliko vnitrostátní schválení typu vozidel vyráběných v malé sérii.

V případě vnitrostátního schválení typu vozidel vyráběných v malé sérii se může

členský stát rozhodnout osvobodit kterýkoli typ vozidla od povinnosti splňovat jeden či více požadavků příslušného nařízení nebo jeden či více požadavků stanovených v regulačních aktech navazujících na příslušné nařízení. Toto fakultativní ustanovení unijního práva se navrhuje využít a připustit tedy v České republice nadále vnitrostátní schválení typu vozidel vyráběných v malé sérii. Podmínkou schválení bude, že typ silničního vozidla splňuje technické požadavky stanovené příslušným nařízením Evropské unie týkající se brzd, vnějšího hluku, emisí škodlivin ve výfukových plynech, odrušení vozidla a elektromagnetické kompatibility a ve vztahu k dalším technickým požadavkům stanoveným tímto nařízením zajišťují technické charakteristiky typu srovnatelnou úroveň bezpečnosti silničního provozu a ochrany života a zdraví člověka a životního prostředí. V případě vozidel kategorií M, N a O bude posuzován soulad jejich typu s požadavky nařízení 2018/858 a v případě vozidel kategorií L bude posuzován soulad jejich typu s požadavky nařízení 168/2013. Požadavky těchto nařízení týkající se brzd, vnějšího hluku, emisí škodlivin ve výfukových plynech, odrušení vozidla a elektromagnetické kompatibility budou muset být splněny v plném rozsahu. V případě ostatních technických požadavků by technické charakteristiky typu vozidla měly garantovat srovnatelnou úroveň ochrany veřejného zájmu, byť nebude striktně vyžadováno splnění technických požadavků v rozsahu a způsobem podle těchto nařízení.

Z důvodu právní jistoty se navrhuje rovněž uvést, že i v případě vnitrostátního schválení typu vozidel vyráběných v malé sérii musí být postupováno dle příslušných přímo použitelných předpisů Evropské unie a výrobci musí splnit požadavky na ně těmito předpisy kladené.

Přestože je platnost vnitrostátního schválení typu vozidel vyráběných v malé sérii omezena na území členského státu, jenž schválení udělil, nařízení 2018/858 i nařízení 168/2013 počítají s tím, že schvalovací orgány členských států vnitrostátní schválení typu udělené jiným členským státem „přijmou“, ledaže se mohou odůvodněně domnívat, že vnitrostátní technické požadavky, podle nichž byl typ vozidla schválen, neodpovídají jejich vlastním požadavkům. Tomu odpovídá navržená úprava v § 15 odst. 7, dle níž ministerstvo na žádost uzná schválení typu vozidla, které bylo uděleno jiným členským státem s platností na území tohoto státu, splňuje-li typ vozidla technické požadavky, které byly použitelné pro danou kategorii silničního vozidla v České republice v době prvního schválení typu vozidla. Následně se registrační orgány dozví o tomto schválení díky tomu, že údaje o uznání schválení typu se zapíší do registru silničních vozidel.

K bodu 60 (§ 15 odst. 8)

Přestože je právní úprava schválení typu silničních vozidel kategorií M, N, O a L, jejich systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků, jakož i odpovídajících povinností hospodářských subjektů, komplexně upravena nařízením 2018/858 a nařízením 168/2013, z těchto předpisů není zcela zřejmé, kdo hradí náklady na ověření splnění technických požadavků, shodnosti typu s údaji v technické dokumentaci a způsobilosti výrobce zajistit shodu výroby silničních vozidel, jejich systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků se schváleným typem. Obdobně jako stanoví již platný § 19 odst. 1 a § 20 odst. 1 zákona, navrhuje se zachovat princip, dle něhož nese náklady předmětného ověření žadatel o schválení typu.

K bodu 60 (§ 15 odst. 9)

V návaznosti na ustanovení nařízení 168/2013 a nařízení 2018/858 se navrhuje výslovně zakotvit do zákona úpravu tzv. vozidel z výběhu série, kdy v návaznosti na pozbytí platnosti harmonizovaného schválení typu vozidla bude možné ještě jeho dodávání na trh a registrace, budou-li naplněny podmínky unijním právem stanovené. Pokud jde o nařízení 2018/858, navrhuje se ze dvou možností, které dává toto nařízení, umožnit doprodej vozidel při splnění stanoveného početního omezení.

K bodům 61 až 66 (§ 16)

Schválení typu silničních vozidel, jejich systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků, upravené v části třetí hlavě II zákona, bude omezeno pouze na výrobky, jejichž typ nepodléhá schválení podle nařízení 2018/858 a nařízení 168/2013, což navržené změny právní úpravy § 16 plně reflektují. Z § 16 se tedy vypouští ustanovení, jež upravovala harmonizované schválení typu včetně vnitrostátního schválení typu vozidel vyráběných v malé sérii (viz odstavce 4 a 5).

Ministerstvo dopravy tak bude moci v režimu zákona schvalovat typ vozidel kategorie M, N a O konstruovaných a vyrobených nebo upravených k použití civilní ochranou, požární službou a službami odpovídajícími za udržování veřejného pořádku (tj. vozidel uvedených v čl. 2 odst. 3 písm. b) nařízení 2018/858), jakož i typ systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků těchto vozidel. Dále bude moci v režimu zákona schvalovat následující typy silničních vozidel, jejich systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků:

- vozidla kategorie L určená výlučně k soutěžnímu využití (tj. vozidla uvedená v čl. 2 odst. 2 písm. d) nařízení 168/2013),
- vozidla kategorie L zkonstruovaná a vyrobená k využití pro ozbrojené složky, civilní ochranu, požární službu, složky odpovídající za udržování veřejného pořádku a lékařskou záchrannou službu (tj. vozidla uvedená v čl. 2 odst. 2 písm. e) nařízení 168/2013),
- vozidla vybavená místem k sezení pro řidiče nebo jezdce s výškou R-bodu ≤ 540 mm u kategorií L1e, L3e a L4e a s výškou R-bodu ≤ 400 mm u kategorií L2e, L5e, L6e a L7e (minibiky a motokáry) (tj. vozidla uvedená v čl. 2 odst. 2 písm. k) nařízení 168/2013) a
- vozíky pro invalidy s motorickým pohonem, pokud jejich šířka nebo délka přesahuje 1,4 metru, jejich konstrukční rychlost převyšuje $15 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$ nebo jejich maximální přípustná hmotnost převyšuje 450 kg (tj. vozidla uvedená v navrženém § 3 odst. 2 písm. g) zákona).

Ministerstvo dopravy bude dále schvalovat podle procesních norem obsažených v části třetí hlavě II zákona typ systémů silničních vozidel, konstrukčních částí silničních vozidel a samostatných technických celků silničních vozidel, na který se použije Dohoda o přijetí jednotných technických pravidel pro kolová vozidla, zařízení a části, které se mohou montovat a/nebo užívat na kolových vozidlech, a o podmínkách pro vzájemné uznávání homologací, udělených na základě těchto pravidel, což je již zakotveno ve stávající zákonné úpravě.

Ať již půjde o vnitrostátní nebo mezinárodní schválení typu, nemění se nic na stávajícím principu, dle něhož musí být kumulativně splněny 3 podmínky:

- a) typ silničního vozidla, jeho systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku musí odpovídat údajům obsaženým v dokumentaci přiložené k žádosti o schválení typu,
- b) typ silničního vozidla, jeho systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku musí splňovat stanovené technické požadavky a
- c) výrobce je způsobilý zajistit shodu výroby silničních vozidel, jejich systémů, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků se schváleným typem.

Pokud jde o technické požadavky, jež musí typ silničního vozidla, jeho systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku splňovat v případě vnitrostátního schválení, musí být principiálně splněny požadavky nařízení 2018/858 v případě vozidel kategorií M, N, nebo O nebo nařízení 168/2013 v případě vozidel kategorií L, vyjma těch požadavků, jejichž plnění by nebylo souladné s účelem použití schvalovaných silničních vozidel, jejich systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků. Tato vozidla totiž slouží například k využití policií nebo na soutěžích a nelze rozumně trvat na splnění všech

technických harmonizovaných požadavků. Na technické požadavky, jejichž uplatnění brání provozně technické důvody související s účelem užití silničních vozidel, bude možné tedy rezignovat. Současně předkladatel nepovažuje za účelné vytvářet komplexní sadu zvláštních technických požadavků, jež se na tyto výrobky použijí, což je již stávající stav platné právní úpravy. Lze dodat, že současná kompetence Ministerstva dopravy povolovat výjimky ze splnění technických požadavků, obsažená v platném § 16 odst. 3 zákona, může být vypuštěna s ohledem na výše popsanou nutnost plnit harmonizované technické požadavky s výhradou těch, jejichž uplatnění brání provozně technické důvody související s účelem užití silničních vozidel.

Pokud jde o technické požadavky, jež musí typ systému silničního vozidla, konstrukční části silničního vozidla nebo samostatného technického celku vozidla splňovat v případě mezinárodního schválení, nadále bude platit již stávající princip, dle něhož musí být splněny požadavky předpisů vydaných Evropskou hospodářskou komisí Organizace spojených národů. Odkaz na tyto předpisy bude nadále obsažen ve vyhlášce č. 341/2014 Sb., na což pamatuje zmocnění obsažené v navrženém odstavci 6.

Vyhláška č. 341/2014 Sb. nadále stanoví rovněž způsob zajištění shody výroby silničních vozidel, jejich systémů, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků se schváleným typem, na což pamatuje zmocnění obsažené v navrženém odstavci 6.

K bodům 67 až 74 (§ 17)

Právo Evropské unie umožňuje v případě schválení typu silničního vozidla 3 způsoby schválení. Jde o jednorázové, kombinované a postupné schválení typu silničního vozidla. Pro účely vnitrostátního schválení se však navrhuje toto rozlišení odstranit, na což reagují navržené změny právní úpravy žádosti o schválení typu obsažené v § 17 zákona. I v případě vnitrostátního schválení však zůstane zachována úprava, dle níž bude možné i k žádosti o schválení typu silničního vozidla přiložit osvědčení o schválení typu jeho systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku. Budou-li výrobci disponovat těmito osvědčeními, Ministerstvo dopravy je uzná a tyto části vozidel ověří jen z hlediska jejich souladu s ostatními systémy, konstrukčními částmi a samostatnými technickými celky vozidel a s vozidlem jako celkem (viz navržený § 20 odst. 2 zákona).

Ze zákona se navrhuje vypustit povinnost výrobce bez sídla v České republice ustanovit pro účely schvalovacího řízení zmocněnce usazeného v Evropské unii. Tato úprava byla přímou transpozicí unijních směrnic, jež byly nahrazeny nařízením 2018/858 a nařízením 168/2013. V případě vnitrostátního nebo mezinárodního schválení typu již není nutné trvat na určité formě usazení v Unii. Žádost o schválení typu bude moci podat i cizí výrobce bez povinného zastoupení osobou usazenou v Unii.

Pokud jde o náležitosti žádosti o schválení typu silničního vozidla, jeho systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku, dochází k dílčím úpravám. Požadavek na uvedení „obchodního označení“, „značky“ a „obchodního názvu“ výrobku se precizuje – uvádět se bude tovární značka a označení typu silničního vozidla, jeho systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku. Údaj o tom, že by mohlo být žádáno o harmonizované schválení typu, se vypouští, jelikož se ustanovení části třetí hlavy II na toto schválení již podle návrhu zákona (až na drobné výjimky) nepoužijí. Totéž se týká vnitrostátního schválení typu vozidel vyráběných v malé sérii.

Návrhem zákona se vypouští příloha k žádosti o schválení typu silničního vozidla, jeho systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku, která spočívala v prohlášení o tom, že žádost nebyla podána u jiného členského státu Evropské unie a též příloha, která se týkala popisu způsobu zajištění evidence počtu silničních vozidel vyrobených v malé sérii. Prvně zmiňovaná příloha souvisela s nemožností harmonizovaného schválení téhož typu

výrobku ve 2 členských státech s ohledem na uznávání schválení uděleného jedním členským státem ze strany všech ostatních členských států. Druhá příloha se ruší s ohledem na výše zmiňovanou skutečnost, že na vnitrostátní schválení typu vozidel vyráběných v malé sérii se již pravidla obsažená v části třetí hlavě II zákona (až na drobné výjimky) neuplatní.

Odkaz na § 16 odst. 2 až 6 se v § 17 odst. 5 vypouští bez náhrady. Odkaz již neodpovídal změnám navrženým v tomto paragrafu a byl i nadbytečný (účel úpravy bylo možné vyjádřit obecněji).

K bodu 75 (§ 18)

Důvody zastavení řízení o schválení typu silničního vozidla, jeho systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku, obsažené v § 18, se staly obsoletními s ohledem na skutečnost, že pravidla obsažená v části třetí hlavě II zákona již nebudou upravovat harmonizované schválení typu. Tato úprava se přitom týkala pouze harmonizovaného schválení typu.

K bodům 76 až 78 (§ 19)

V 19 se navrhuje jednak upravit odkazy na § 16 tak, aby odpovídaly změnám navrženým v tomto paragrafu, a dále se navrhuje vypuštění úpravy spolupráce schvalovacích orgánů členských států, jež představovala transpozici směrnic nahrazených nařízením 2018/858 a nařízením 168/2013. Bez příslušné unijní harmonizace nelze takovouto spoluprací u vnitrostátního či mezinárodního schválení typu silničního vozidla, jeho systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku předpokládat.

K bodům 79 a 80 (§ 20)

V § 20 odst. 1 se navrhuje provést pouze dílčí úpravy, a to s ohledem na skutečnost, že část třetí hlava II zákona již nebude upravovat harmonizované schválení typu a současně došlo ke zrušení legislativní zkratky „mezinárodní technické požadavky“. Jak bylo uvedeno výše, v případě vnitrostátního schválení typu již nebude napříště posuzována „srovnatelná úroveň bezpečnosti“ podle zrušeného § 16 odst. 3 a toto posuzování v rámci vnitrostátního schválení typu vozidel vyráběných v malé sérii již nebude regulováno částí třetí hlavou II zákona. Odpovídající právní úprava je tudíž rušena.

V § 20 odst. 2 je zohledněno výše popsané zrušení rozlišování mezi jednorázovým, kombinovaným a postupným schválením typu silničního vozidla. I v případě vnitrostátního schválení typu vozidla však zůstane zachována úprava, dle níž bude možné k žádosti o schválení typu silničního vozidla přiložit osvědčení o schválení typu jeho systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku, které Ministerstvo dopravy uzná, přičemž tyto části vozidel ověří jen z hlediska jejich souladu s ostatními systémy, konstrukčními částmi a samostatnými technickými celky a s vozidlem jako celkem.

K bodům 81 až 84 (§ 21)

V případě vnitrostátního a mezinárodního schválení typu silničního vozidla, jeho systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku vyhodnotil předkladatel zpracovávání seznamu schvalovací dokumentace jako nadbytečné a pro žadatele, další osoby a státní orgány bude dostačující, když se stane přílohou osvědčení o schválení typu toliko schvalovací dokumentace (včetně kopií zkušebních protokolů). V této souvislosti dochází též k odpovídající modifikaci zmocnění k vydání prováděcího právního předpisu.

Z § 21 se navrhuje rovněž vypustit právní úpravu obsaženou v odst. 3, týkající se vnitrostátního schválení typu vozidel vyráběných v malé sérii, a to s ohledem na skutečnost, že se již pravidla obsažená v části třetí hlavě II zákona na toto schválení (až na drobné výjimky)

neuplatní.

K bodu 85 (§ 22)

Navrhuje se zrušení § 22 zákona s ohledem na skutečnost, že vnitrostátní schválení typu silničních vozidel vyráběných v malé sérii a uznání tohoto schválení uděleného jiným členským státem Evropské unie se již nebude řídit právní úpravou obsaženou v části třetí hlavy II zákona. Toto schválení je upraveno nařízením 2018/858 v případě silničních vozidel kategorie M, N a O a nařízením 168/2013 v případě silničních vozidel kategorie L. Příslušná implementační úprava je pak zakotvena v navrženém § 15 odst. 5 až 7.

K bodům 86 a 87 (§ 23)

Navržená změna § 23 se týká postupu výrobce silničního vozidla navazujícího na vnitrostátní schválení jeho typu. Stávající právní úprava předpokládala, že prováděcí právní předpis stanoví, pro které kategorie silničních vozidel se vydává prohlášení o shodě se schváleným typem a které kategorie se označují pouze značkou schválení typu. Navrhuje se, aby každé silniční vozidlo vyrobené ve shodě se schváleným typem bylo opatřeno prohlášením o shodě a označeno značkou schválení typu. Prohlášení o shodě je totiž dokument se stanovenými technickými údaji, v němž výrobce deklaruje shodu jím vyrobeného silničního vozidla se schváleným typem, přičemž tento doklad pak bude moci žadatel o registraci silničního vozidla předložit registračnímu orgánu. Na to pak pamatuje i navržená změna § 6 odst. 5 zákona. Na prohlášení o shodě nelze rezignovat s ohledem na zamýšlené zrušení povinnosti výrobců silničních vozidel vydávat technické průkazy k vozidlům.

Z odstavce 4 § 23 se současně vypouští zmocnění k úpravě toho, které konstrukční části nebo samostatné technické celky se označují značkou schválení typu. Odstavec 3 stejného paragrafu totiž jednoznačně stanoví, že každou konstrukční část a samostatných technický celek, jejichž typ byl schválen, musí výrobce označit značkou schválení typu.

K bodům 88 až 91 (§ 24)

V § 24 odst. 1 se navrhuje přečíslování odkazů tak, aby odpovídaly změnám navrženým v § 17.

Dále v souvislosti s vypuštěním právní úpravy harmonizovaného schválení typu silničních vozidel, jejich systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků z rámce části třetí hlavy II zákona se zjednodušuje právní úprava změny schválení typu tím, že již v případě vnitrostátního a mezinárodního schválení typu nebude rozlišováno mezi rozšířením a revizí schválení typu. Toto rozlišování bude napříště ponecháno pouze u harmonizovaného schválení, jehož právní úprava je obsažena v nařízení 2018/858 a nařízení 168/2013. V případě vnitrostátního i mezinárodního schválení bude výsledkem tohoto řízení vydání nového osvědčení o schválení typu a schvalovací dokumentace.

K bodům 92 a 93 (§ 25 odst. 1 a 3)

V § 25 odst. 1 se navrhuje přečíslování odkazů tak, aby odpovídaly změnám navrženým v § 28 zákona. Stejně tak dochází k terminologickému upřesnění a rozšíření možnosti zákazu ukládaného výrobcům nebo dovozcům vozidel.

K bodům 94 až 97 (§ 26)

Navržená reformulace § 26 odst. 1 nepředstavuje zásadní změny stávající právní úpravy. Tato reformulace souvisí jednak se zrušením legislativních zkratk „technické požadavky“, „harmonizované technické požadavky“ a „mezinárodní technické požadavky“, jednak reviduje nevhodnou hypotézu právní normy, jež pozbytí platnosti rozhodnutí o schválení typu silničního vozidla, jeho systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku vázalo na nabytí

účinnosti prováděcího právního předpisu. Typicky v případě mezinárodního schválení typu obsahuje vyhláška č. 341/2014 Sb. pouze odkazy na předpisy Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů, aniž by příslušné technické požadavky přebírala a aniž by se v těchto odkazech zohlednily jednotlivé novely těchto mezinárodních předpisů. V případě vnitrostátního schvalování jsou technické požadavky (již v současnosti) úzce provázány s předpisy Evropské unie, z nichž všechny relevantní akty budou mít povahu přímo použitelného předpisu Evropské unie. Z tohoto důvodu bude pozbytí platnosti schválení typu spjato s tím, že dojde ke změně technických požadavků vztahujících se na schválený typ silničního vozidla, jeho systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku.

V § 26 odst. 2 písm. b) se navrhuje vypuštění zmínky o „harmonizovaných technických požadavcích“ s ohledem na skutečnost, že harmonizované schválení typu silničního vozidla, jeho systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku již nebude předmětem právní úpravy části třetí hlavy II zákona.

V § 26 odst. 3 a 4 se navrhuje liberálnější úprava než stávající v případě uvádění silničních vozidel, jejichž schválení typu pozbylo platnosti, na trh. Doposud byl omezován počet těchto vozidel, nicméně s ohledem na to, že vnitrostátní a mezinárodní schválení typu se neřídí unijními požadavky, lze na toto početní omezení rezignovat.

K bodům 98 až 100 (§ 27)

Ustanovení § 27 obsahují právní úpravu povolování, činnosti a odnímání povolení technických zkušeben. Podmínkou povolení provozování technické zkušebny je ověření vybavení technické zkušebny relevantními přístroji a zařízením, vhodných prostor, systému vnitřní organizace a řízení a odborně způsobilých zaměstnanců. Je třeba zdůraznit, že povolení provozování technické zkušebny není v současnosti předmětem správního poplatku. Navrhuje se stanovit, že náklady na ověření nese žadatel. Tyto náklady se mohou značně lišit v závislosti na kategoriích zamýšlených činností (kategorizaci technických zkušeben stanoví prováděcí právní předpis) a na umístění technické zkušebny (Ministerstvo dopravy schvalovalo i technické zkušebny v zahraničí, a to i mimo Evropskou unii). Tyto náklady zahrnuje přitom návrh zákona pod náklady řízení ve smyslu správního řádu. V souvislosti s doplněním odstavce upravujícího úpravu nákladů dochází též k přečíslování odkazu na jeden z odstavců.

Navrhuje se rovněž doplnit další, obvyklý důvod pro odnímání povolení k provozování technické zkušebny (z obdobného důvodu se odnímá oprávnění k provozování stanice technické kontroly, povolení k provozování stanice měření emisí nebo oprávnění k provádění technických prohlídek vozidel určených k přepravě nebezpečných věcí). Tímto důvodem bude opakované porušení povinností stanovených zákonem (a prováděcími předpisy k němu) při výkonu činnosti technické zkušebny. K přijetí tohoto opatření, zasahujícího značně negativně do právní sféry provozovatele technické zkušebny, nebude moci Ministerstvo dopravy přistoupit při nepodstatném porušení povinností nebo při ojedinělém porušení závažnějšího charakteru. Provozovatel stanice technické kontroly bude muset své povinnosti opakovaně porušit závažným způsobem. Tím nejsou dotčeny skutkové podstaty přestupků, při jejichž spáchání bude moci být uložena pokuta za protiprávní jednání.

K bodům 101 až 105 (28 odst. 1)

V § 28 odst. 1, jenž vymezuje povinnosti výrobců, kteří jsou držiteli osvědčení o schválení typu silničního vozidla, jeho systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku, se navrhuje vypustit 3 povinnosti.

V první řadě se vypouští povinnost zajistit, aby pro každý typ byly prováděny nejméně zkoušky stanovené prováděcím právním předpisem, a analyzovat jejich výsledky. Tuto povinnost lze považovat za duplicitní vůči povinnosti zajistit shodu výroby silničního vozidla,

jeho systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku, se schváleným typem (viz navržený § 16 odst. 2 písm. c) a odst. 3 písm. b)), což je ověřováno Ministerstvem dopravy (viz § 19 odst. 1), jakož i s některými povinnostmi již obsaženými v § 28 odst. 1.

Dále se navrhuje vypustit povinnost výrobců silničních vozidel vydávat technický průkaz v případě vozidel podléhajících registraci v České republice. Tento významný doklad obsahující podrobné, zejména technické údaje o silničním vozidle by tak měl být vydáván registračními orgány, tj. obecními úřady obcí s rozšířenou působností, nikoli soukromými subjekty (výrobci vozidel). Realizace navrženého opatření zjednoduší distribuci tiskopisů těchto dokladů (na obce, nikoli výrobce) a sníží související finanční náklady. Dojde též ke snížení rizika zneužití. Tento přístup je převažující i v jiných členských státech Evropské unie. Z hlediska požadavků unijního práva lze přesto konstatovat, že směrnice 1999/37 připouští obě varianty – jak vydávání tohoto dokladu členským státem, tak jinými oprávněnými subjekty, zejména výrobci (viz čl. 3 odst. 1 směrnice). V návaznosti na změnu subjektu vydávajícího technický průkaz obsahuje návrh zákona přechodné ustanovení řešící situace, kdy byl tento doklad o vozidle vydán výrobcem vozidla před nabytím účinnosti novely zákona.

Navrhuje se též vypustit povinnost výrobců silničních vozidel vydávat technické osvědčení. Tento doklad byl vydáván místo technického průkazu v situacích, kdy silniční vozidlo nepodléhalo povinné registraci. Z předkládaného návrhu zákona je zřejmé, že veškerá schvalovaná silniční vozidla podléhají registraci (viz navržený § 6 odst. 1) a povinnost vydávat technické osvědčení se potažmo stává obsoletní. Je vhodné uvést, že tento závěr se netýká zvláštních vozidel, jelikož ne všechna zvláštní vozidla podléhají registraci, a proto návrh zákona počítá u nich nadále s vydáváním technického osvědčení.

Další drobné úpravy § 28 odst. 1 jsou pouze dílčí – jednak se upravuje odkaz na jeden z pododstavců tohoto odstavce tak, aby odpovídal navrhovaným změnám právní úpravy, a dále se vypouští zmocnění pro stanovení formátu, ve kterém bude vedena výrobci elektronická evidence prohlášení o shodě. Tato evidence bude moci být vedena volnou formou, aniž by ji Ministerstvo dopravy regulovalo (ostatně příslušné zmocnění nebylo doposud ani využito).

K bodu 106 (§ 28 odst. 2)

Z § 28 se navrhuje vypustit povinnost, která byla spjata toliko s harmonizovaným schválením typu, které již nebude upraveno částí třetí hlavou II zákona. Povinnost výrobců neusazených v Unii ustanovit své zástupce v Unii usazené, plnící požadavky podle § 28 odst. 1, vyplývala ze směrnic Evropské unie, které byly nahrazeny nařízením 2018/858 a nařízením 168/2013.

K bodům 107 až 109 (§ 28 odst. 3 až 5)

V 28 odst. 3 až 5 se navrhuje drobné úpravy odkazů na relevantní odstavce a pododstavce § 28 tak, aby odpovídaly změnám navrženým v tomto paragrafu.

K bodu 110 (§ 28a a 28b)

Ustanovení § 28a upravují schvalování nedokončených silničních vozidel. V případě tzv. vnitrostátního schvalování typu, jež bude probíhat podle části třetí hlavy II zákona, se již dále nepočítá se schvalováním nedokončených vozidel. Jejich schválení však zůstane zachováno v případě tzv. harmonizovaného schvalování typu podle unijních předpisů, které dopadá na drtivou většinu silničních vozidel schvalovaných v České republice. Ponechání institutu schválení nedokončených silničních vozidel u těch (zbytkových) vozidel, která zůstanou pod rámcem vnitrostátního schválení typu (například vozidel sloužících k využití policií nebo na soutěžích), nepovažuje předkladatel za účelné.

Ustanovení § 28b upravuje rovnocennost schválení typu. V kontextu navrhovaných

úprav zákona bylo toto ustanovení vyhodnoceno jako nadbytečné. Úprava uvádění (dodávání) silničních vozidel, jejich systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků na trh je obsažena v navrženém § 15 odst. 1. V případě vnitrostátního schválení typu silničních vozidel návrh zákona upouští od rozlišování mezi jednorázovým, kombinovaným a postupným schvalováním typu. Pokud jde o případy schválení typu, které jsou podle § 28b považovány za rovnocenné vnitrostátnímu schválení, je nutno uvést následující.

Skutečnost, že typ silničních vozidel, jejich systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků, schválený jiným členským státem Evropské unie s platností ve všech členských státech Evropské unie, se těmito státy uznává, vyplývá z přímo použitelných předpisů Evropské unie. Tato schválení se uznávají jak při uvádění příslušných výrobků na trh, tak při kombinovaném či postupném harmonizovaném schvalování typu silničních vozidel. Unijní, typově schválené silniční vozidlo bude moci být podle § 6 v České republice rovněž registrováno.

Skutečnost, že Česká republika a její orgány uznávají typ systémů silničních vozidel, konstrukčních částí silničních vozidel a samostatných technických celků silničních vozidel, schválený smluvní stranou Dohody o přijetí jednotných technických pravidel pro kolová vozidla, zařízení a části, které se mohou montovat a/nebo užívat na kolových vozidlech, a o podmínkách pro vzájemné uznávání homologací, vyplývá z této mezinárodní dohody samotné. Cizí mezinárodní schválení se uznávají jak při uvádění příslušných výrobků na trh, tak při kombinovaném či postupném harmonizovaném schvalování typu silničních vozidel.

Uznávání vnitrostátního schválení typu vozidel vyráběných v malé sérii, jež bylo uděleno jiným členským státem Evropské unie, je upraveno v navrženém § 15 odst. 7. Takto uznaná schválení budou relevantní při uvádění příslušných silničních vozidel na trh a při jejich registraci podle § 6 v České republice.

K bodům 111 a 112 (§ 28c)

S ohledem na výše popsané vypuštění možnosti vnitrostátního schvalování nedokončených silničních vozidel se odpovídajícím způsobem upravuje provádění dohledu nad výrobou vozidel.

K bodu 113 (§ 28d odst. 1)

V § 28d odst. 1, upravujícím povinnost výrobců (případně jiných osob) poskytovat technické údaje o silničních vozidlech Ministerstvu dopravy za účelem jejich registrace v České republice, se navrhuje provedení 2 dílčích úprav. Jednak se upřesňuje rozsah této povinnosti tak, aby bylo zřejmé, že dopadá pouze na případy, kdy se uvádí na trh silniční vozidlo podléhající registraci. V jiných případech by předávání předmětných údajů představovalo zbytečné zatížení příslušných adresátů právní úpravy. Dále se navrhuje z právní úpravy vypustit informaci o tom, že výrobci plní předmětnou notifikační povinnost tím, že ministerstvu poskytnou předmětné údaje „do evidence technických údajů typů silničních vozidel“. S existencí takovéto „evidence“ však zákon na jiných místech nepočítá, přičemž byl v podstatě myšlen registr silničních vozidel. Způsob a formu předání údajů Ministerstvu dopravy stanoví prováděcí právní předpis, s čímž nadále počítá zmocnění v § 28d odst. 1, takže zmínku o tom, do kterého informačního systému se údaje vloží, lze vypustit.

K bodu 114 (§ 28d odst. 2)

V § 28d odst. 2, upravujícím povinnost výrobců (případně jiných osob) poskytovat technické údaje o silničních vozidlech Ministerstvu dopravy za účelem provádění jejich technických prohlídek, se navrhuje provedení úprav, jež navazují na přijetí nařízení (EU) 2019/621. Evropská komise přijala tento přímo použitelný předpis teprve poté, co uplynula

transpoziční lhůta stanovená směrnicí 2014/45/EU o pravidelných technických prohlídkách motorových vozidel a jejich přípojných vozidel a o zrušení směrnice 2009/40/ES. Tato směrnice stanovila v čl. 4 odst. 3 toliko rámcová pravidla předávání technických údajů o vozidlech pro účely provádění jejich prohlídek, aniž by byly podrobnosti této notifikační povinnosti dostatečně specifikovány. K tomu došlo teprve přijetím nařízení 2019/621, přičemž stávající zákonnou úpravu je nutné těmito pravidly přizpůsobit, a to v následujících ohledech.

Nařízení předpokládá, že adresátem notifikační povinnosti bude pouze výrobce silničního vozidla, a proto se navrhuje vypustit úpravu, dle níž mohla být povinnost splněna i odlišnými osobami, pokud uváděly na trh silniční vozidla.

Z hlediska účelu předmětné právní úpravy se dále precizuje rozsah této povinnosti tak, aby bylo zřejmé, že dopadá pouze na výrobce vozidel podléhajících podle zákona pravidelným technickým prohlídkám. Stávající navázání této povinnosti na silniční vozidla podléhající registraci není správné, protože okruh silničních vozidel podléhajících pravidelným technickým prohlídkám a registraci není totožný.

Dále se upřesňuje v souladu s nařízením 2019/621, že povinností výrobce nebude předávání dotčených údajů Ministerstvu dopravy, ale jejich zpřístupnění (dle nařízení nejen ministerstvu, ale i stanicím technické kontroly). Též se upřesňuje okamžik zpřístupnění předmětných údajů. Unijní nařízení stanoví liberálnější režim než zákon, kdy výrobcům poskytuje 6 měsíců od provedení registrace vozidla či jeho uvedení do provozu (u vozidel neregistrovaných), přičemž však také umožňuje v některých případech, aby byly údaje získány na základě zvláštní žádosti a neprodleně. Současně unijní nařízení přímo vymezuje technické údaje, které musí být zpřístupněny. Z tohoto důvodu se navrhuje vypustit ze zákona stávající okamžik pro předávání údajů (nejpozději při uvádění silničního vozidla na trh) i zmocnění stanovit prováděcím právním předpisem rozsah požadovaných údajů a formu jejich předání. Místo toho budou výrobci v zákoně upozorněni na to, že způsob a rozsah zpřístupňování technických údajů o silničních vozidlech stanoví přímo použitelný předpis Evropské unie (tj. nařízení 2019/621). To zahrnuje také povinnost zpřístupnit údaje ve lhůtách stanovených nařízením.

V neposlední řadě se v souladu s nařízením 2019/621 stanoví, že předmětné údaje mají být zpřístupněny v českém jazyce.

K bodu 114 (§ 28d odst. 3)

Ustanovení § 28 odst. 1 písm. j) a k) předpokládají povinnost výrobců (a akreditovaných zástupců) předávat každému na vyžádání vybrané údaje o silničních vozidlech, případně jejich systémech, konstrukčních částech nebo samostatných technických celcích. Navrhuje se stanovit, že jsou-li tyto informace relevantní pro zápis údajů do registru silničních vozidel, poskytne je výrobce nebo akreditovaný zástupce současně i Ministerstvu dopravy. Jde o praktické opatření, které umožní provedení zápisu chybějících informací do registru silničních vozidel a umožní registračním orgánům dohledat potřebné technické údaje o silničních vozidlech v informačním systému veřejné správy, s nímž při registraci vozidel pracují.

K bodu 115 (§ 29 až 33)

V současné době se technická způsobilost jednotlivě vyrobeného vozidla posuzuje postupně ve dvou řízeních. Prvním z nich je řízení o povolení výroby jednotlivého silničního vozidla, v rámci něhož dochází k posouzení technického popisu vozidla, nákresu sestavy silničního vozidla a k žádosti se rovněž přikládá návod k údržbě a obsluze a osvědčení o schválení typu systémů vozidla, konstrukčních částí a samostatných technických celků vozidla, z nichž se vozidlo skládá. U vyrobeného vozidla se následně schvaluje jeho technická způsobilost. Toto řízení vede stejný obecný úřad obce s rozšířenou působností, který povolil

výrobu vozidla, a v jeho rámci se posuzuje shoda vlastností jednotlivě vyrobeného vozidla s požadavky stanovenými prováděcím právním předpisem. K žádosti o schválení technické způsobilosti vozidla se předkládají stejné doklady, jako k řízení o povolení jeho výroby, a dále technický protokol vydaný zkušební stanicí a u vozidla podléhajícího pravidelným technickým prohlídkám rovněž protokol o technické prohlídce. Tyto protokoly lze případně nahradit protokolem vydaným technickou zkušebnou.

Nově se navrhuje zjednodušit proces schvalování technické způsobilosti jednotlivě vyrobeného vozidla, a to tak, že se bude jednat pouze o jedno řízení, které, tak jako dosud, povede kterýkoli obecní úřad obce s rozšířenou působností. Ke schválení technické způsobilosti vozidla bude přístupováno až poté, co bude vyrobeno.

K žádosti o schválení technické způsobilosti jednotlivě vyrobeného vozidla se bude, tak jako dosud, přikládat technický popis silničního vozidla v rozsahu údajů uváděných v osvědčení o schválení jednotlivě vyrobeného silničního vozidla, náskres sestavy silničního vozidla s uvedením jeho rozměrů a hmotností, návod k údržbě a obsluze silničního vozidla v českém jazyce, osvědčení o schválení typu systému, konstrukční části a samostatného technického celku vozidla, které tvoří vozidlo, bylo-li vydáno, a protokol vydaný technickou zkušebnou dokládající splnění technických požadavků a technickou způsobilost vozidla k provozu na pozemních komunikacích. Zejména u vozidel kategorie L bude možné protokol vydaný technickou zkušebnou nahradit technickým protokolem vydaným zkušební stanicí dokládajícím splnění technických požadavků a protokolem o technické prohlídce dokládajícím technickou způsobilost vozidla k provozu na pozemních komunikacích (u vozidla nepodléhajícího pravidelným technickým prohlídkám se tento protokol nebude vyžadovat). V případě důvodných pochybností, zda vozidlo nepředstavuje nebezpečí pro bezpečnost provozu na pozemních komunikacích nebo ochranu života nebo zdraví člověka nebo životního prostředí, si ale obecní úřad obce s rozšířenou působností bude moci vyžádat předložení protokolu vydaného technickou zkušebnou.

Žádost o schválení technické způsobilosti jednotlivě vyrobeného vozidla kategorie M, N nebo O bude obsahovat mimo jiné údaj o tom, zda je požadováno schválení technické způsobilosti vozidla s platností ve všech členských státech Evropské unie. To bude mít vliv na kritéria rozhodná pro to, zda obecní úřad obce s rozšířenou působností technickou způsobilost vozidla schválí, jakož i na doklad, jenž bude vydán.

Ke schválení technické způsobilosti vozidla kategorie M, N nebo O s platností ve všech členských státech Evropské unie bude vyžadováno splnění technických požadavků stanovených nařízením 2018/858. Pro ostatní případy schvalování technické způsobilosti jednotlivě vyrobených silničních vozidel stanoví návrh zákona speciálně technické požadavky, jejichž splnění je předpokladem schválení. Ani v těchto případech se však nepředpokládá stanovení sady zvláštních vnitrostátních požadavků, například prostřednictvím prováděcího předpisu Ministerstva dopravy, ale předpokládá se využití přímo použitelných předpisů Evropské unie, a to dle kategorií jednotlivých vozidel.

Namísto rozhodnutí o schválení technické způsobilosti vozidla bude vydáváno osvědčení o schválení jednotlivě vyrobeného silničního vozidla, jehož vzor stanoví vyhláška.

Obecní úřad obce s rozšířenou působností vydá na žádost pro účely prodeje vozidla, jeho registrace nebo uvedení do provozu v jiném členském státu seznam technických požadavků, podle kterých byla schválena technická způsobilost vozidla.

Nově se stanoví, že obecní úřad obce s rozšířenou působností sdělí na požádání identifikační číslo vozidla (VIN), kterým má výrobce označit jednotlivě vyráběné vozidlo,

jehož technickou způsobilost bude tento obecní úřad obce s rozšířenou působností posléze schvalovat. Dosud tuto informaci sděloval obecní úřad obce s rozšířenou působností v rámci rozhodnutí o povolení výroby jednotlivého silničního vozidla.

Dále poskytne obecní úřad obce s rozšířenou působností na žádost předběžnou informaci o technických požadavcích, jejichž splnění bude posuzovat v řízení o schválení technické způsobilosti jednotlivě vyrobeného vozidla. Toto opatření tak zejména ve prospěch menších výrobců zvýší jejich právní jistotu, že při splnění relevantních technických požadavků bude technická způsobilost jimi jednotlivě vyrobených vozidel schválena, aniž by se musel nadále příslušný schvalovací proces členit do dvou samostatných řízení, jak tomu bylo doposud. Jedná se o využití obecného institutu obsaženého ve správním řádu – institutu předběžné informace, u něhož platí, že bude na vůli žadatele, zda si požádá o poskytnutí relevantních informací o technických požadavcích, které se v rámci schvalovacího procesu posoudí.

Výrobce jednotlivě vyrobeného vozidla podléhajícího pravidelným technickým prohlídkám bude povinen zpřístupnit údaje nezbytné pro provádění pravidelných technických prohlídek Ministerstvu dopravy. Zohledněny jsou přitom požadavky nařízení 2019/621.

K bodu 115 (§ 34 a 35)

Schválení technické způsobilosti dovezeného vozidla budou podléhat vozidla, jejichž typ nebyl schválen s platností na území České republiky (včetně schválení s platností v Evropské unii) nebo uznán Ministerstvem dopravy, a v případě jednotlivě vyrobených vozidel vozidla, jejichž technická způsobilost nebyla schválena s platností v České republice (včetně schválení s platností v Evropské unii). I nadále se bude technická způsobilost každého dovezeného vozidla schvalovat samostatně. Oproti současnému stavu se schválení technické způsobilosti dovezeného vozidla bude vyžadovat i u vozidel, jejichž státem poslední registrace je jiný členský stát, pokud jejich technická způsobilost nebyla schválena/uznána s platností na území České republiky.

Žádost o schválení technické způsobilosti dovezeného vozidla bude i nadále obsahovat druh a kategorii vozidla, jeho výrobce, tovární značku a označení, účel, pro který má být používáno, a údaj o tom, zda jsou povoleny výjimky z technických požadavků. K žádosti se bude přikládat osvědčení o registraci vozidla (pokud bylo vydáno) a technický průkaz nebo jiný doklad o schválení technické způsobilosti vozidla.

Nově se nebude přikládat protokol o evidenční kontrole, neboť jej má obecní úřad obce s rozšířenou působností k dispozici prostřednictvím informačního systému technických prohlídek, ale jako jedna z podmínek pro schválení technické způsobilosti dovezeného vozidla bude stanoveno, že musí být podle evidenční kontroly skutečný stav vozidla a jeho identifikační údaje v souladu s údaji uvedenými v dokladech.

Pokud jde o další podmínky, při jejichž splnění bude rozhodnuto o schválení technické způsobilosti dovezeného vozidla, nově se upřesňuje, že se vyžaduje splnění technických požadavků, které byly použitelné pro danou kategorii vozidla v České republice v době prvního schválení technické způsobilosti vozidla (nikoli jako dosud v době výroby vozidla, neboť dobu výroby vozidla je obtížné ověřit). Nově nebude stanoveno maximální stáří vozidla (resp. doba, která uplynula od první registrace vozidla), ale dochází ke zpřísnění, pokud jde o požadavek na plnění emisních limitů ve výfukových plynech u vozidel kategorie M1, M2 nebo N1. Vyžadováno bude plnění limitů alespoň podle normy EURO 3.

Splnění technických požadavků se bude dokládat protokolem vydaným zkušební stanicí, přičemž u vozidel, jejichž technická způsobilost byla schválena orgánem jiného členského státu, tento protokol nebude vyžadován a splnění technických požadavků se bude dokládat seznamem technických požadavků, podle kterých byla technická způsobilost vozidla

schválena. Tento seznam vydá příslušný orgán jiného členského státu a u vozidel kategorie M, N a O jej bude přikládat žadatel k žádosti (u jiných vozidel si jej vyžádá obecní úřad obce s rozšířenou působností sám). Splnění technických požadavků, které nebudou doloženy tímto seznamem, se bude dokládat technickým protokolem vydaným zkušebními stanicí, a to na náklady žadatele.

U vozidel, jejichž technická způsobilost byla schválena jiným členským státem, postačí pro schválení technické způsobilosti dovezeného vozidla splnění technických požadavků použitelných pro danou kategorii vozidla v České republice v době prvního schválení technické způsobilosti vozidla nezbytných pro bezpečnost provozu na pozemních komunikacích nebo ochranu životního prostředí a kladný výsledek evidenční kontroly (soulad skutečného stavu silničního vozidla a jeho identifikačních údajů s údaji uvedenými v dokladech). Splnění ostatních technických požadavků a emisních limitů se tedy nevyžaduje.

K bodu 116 (nadpis hlavy V)

Jedná se změnu vyvolanou dílčí terminologickou změnou u schvalování technické způsobilosti dovezených vozidel.

K bodům 117 a 118 (§ 37 odst. 1 písm. c) a odst. 3)

Relativně vágní vymezení technicky nezpůsobilého vozidla k provozu na pozemních komunikacích dosud obsažené v ustanovení § 37 odst. 1 písm. c) se nahrazuje přesnějším. Aby bylo vozidlo provozované na pozemních komunikacích technicky způsobilé k provozu, musí mít (vedle dalších požadavků) buď schválenou technickou způsobilost, pokud podléhá schvalování, anebo musí splňovat minimální technické požadavky na bezpečnost provozu stanovené prováděcím právním předpisem, pokud schvalování nepodléhá.

Je ve veřejném zájmu, aby na pozemních komunikacích byla provozována pouze bezpečná vozidla. K tomu na zákonné úrovni slouží i institut schválení technické způsobilosti vozidla. Vozidla, jejichž technická způsobilost byla schválena, skýtají technickou garanci, že splňují mimo jiné požadavky na bezpečnost pro provoz na pozemních komunikacích. Proto se technická nezpůsobilost silničního vozidla vymezuje rovněž pomocí absence schválení technické způsobilosti vozidla, jež podléhá schvalování.

Technická způsobilost u zbylých vozidel, která schvalování nepodléhají, bude pak zaručena tím, že tato vozidla budou splňovat alespoň některé technické požadavky na bezpečnost provozu. Jedná se například o jízdní kola, jízdní kola s pomocným motorkem, koloběžky, elektrokoloběžky, potahová vozidla, šlapací vícekolky, ruční vozíky širší než 60 cm atd. U těchto vozidel se technické požadavky nyní dovozují z přílohy č. 12 části C vyhlášky č. 341/2014 Sb. upravující výbavu vozidel. Nově budou technické požadavky na tato vozidla upraveny ve vyhlášce na základě nového (vhodnějšího) zákonného zmocnění.

K bodu 119 (§ 38 odst. 1 písm. b))

Jedná se o upřesnění, že požadavek na registraci vozidla se týká pouze vozidel, která registraci podléhají (ve smyslu § 6 a 79 zákona).

K bodu 120 (§ 38 odst. 1 písm. e))

Jedná se o upřesnění, že požadavek na provedení pravidelné technické prohlídky vozidla se týká pouze vozidel, která pravidelným technickým prohlídkám podléhají (ve smyslu § 40 a 79 zákona).

K bodu 121 (§ 38a odst. 1)

Jedná se o upřesnění, že povolení zkušebního provozu se týká pouze vozidel, jejichž technická způsobilost podléhá schválení (ve smyslu navrženého § 15 odst. 2 a § 78 odst. 2).

K bodu 122 (§ 38b odst. 1)

Jedná se o upřesnění, že povolení manipulačního provozu se týká pouze vozidel, která podléhají registraci.

K bodům 123 až 126 (§ 38d odst. 1 a 3)

Navrhuje se rozvolnění místní příslušnosti obecních úřadů obcí s rozšířenou působností k úkonům souvisejícím s vývozem vozidla do jiného státu. Současně se upřesňuje, že tyto úkony (vydání registrační značky s omezenou platností pro vývoz do jiného státu, vydání tabulek s touto registrační značkou a vydání osvědčení o přidělení této zvláštní registrační značky) se týkají vozidel, která nejsou zapsána v registru silničních vozidel, ale registraci podléhají.

Již v současnosti se k žádosti o přidělení registrační značky silničního vozidla s omezenou platností pro vývoz do jiného státu musí přiložit doklad o technické způsobilosti. Navrhuje se však výslovně zakotvit, že tímto dokladem může být kromě těch, jež zákon taxativně definuje v § 6 odst. 5, rovněž doklad vydaný třetí zemí, pakliže má být vozidlo vyvezeno mimo prostor Evropské unie. Předložený návrh tedy pamatuje zejména na vozidla domácích výrobců, která jsou určena na trhy třetích zemí a plní podmínky schválení pro tyto trhy. Je nezbytné zajistit, aby tato vozidla mohla být vyvezena „po ose“ a nikoliv na podvalníku nebo jiným obdobným způsobem, neboť v případě velkých nákladních vozidel a autobusů je tato doprava technicky obtížná a finančně nákladná, přičemž však vozidlo může bez problémů jet po vlastní ose. Takovéto vozidlo je možné pojistit a jeho technické parametry jsou stejně vyhovující jako v případě mezinárodního provozu tohoto vozidla, je-li registrováno ve třetí zemi.

Nově se k žádosti nebude přikládat protokol o evidenční kontrole, neboť jej má obecní úřad obce s rozšířenou působností k dispozici prostřednictvím informačního systému technických prohlídek. Jako podmínka pro vydání registrační značky pro vývoz vozidla a provedení souvisejících úkonů bude ale stanoveno, že skutečný stav vozidla a jeho identifikační údaje musí být podle evidenční kontroly v souladu s údaji uvedenými v dokladech. Současně dochází k výraznému prodloužení doby, po kterou je výsledek evidenční kontroly využitelný, a to z 30 dnů na 2 roky (blíže viz odůvodnění novelizačního bodu 51).

K bodu 127 (§ 47 odst. 3)

Jedná se o legislativně technické upřesnění pojmu.

K bodu 128 (§ 47 odst. 4)

Navrhuje se na zákonné úrovni opětovně výslovně stanovit, že se technická prohlídka neprovede, pokud je vozidlo znečištěno takovým způsobem, že ji provést nelze. Dále se navrhuje stanovit, že se technická prohlídka neprovede také v případě, že tomu brání vybavení vozidla poklicemi kol nebo pokud je vozidlo v takovém technickém stavu, že by tím byl ohrožen život nebo zdraví kontrolního technika. Toto doplnění navazuje na požadavky aplikační praxe, kdy zástupci stanic technické kontroly a stanic měření emisí identifikovali závažné překážky, jejichž výskyt by měl vést k odmítnutí požadované technické prohlídky.

K bodu 129 (§ 48 odst. 3)

Stanice technické kontroly při evidenční kontrole vozidla zjišťuje soulad skutečného stavu vozidla a jeho identifikačních údajů s údaji uvedenými v osvědčení o registraci a technickém průkazu vozidla. Doplnuje se obdobný doklad k osvědčení o registraci a

technickému průkazu vozidla vydaný jiným než členským státem, jakožto dokument, s jehož údaji se zjišťuje soulad skutečného stavu vozidla a jeho identifikačních údajů.

K bodům 130, 140 a 163 (§ 48a odst. 2, § 72a a § 80 odst. 2 písm. q))

Navrhuje se zrušit právní úpravu registru stanic technické kontroly a stanic měření emisí, neboť tento registr není samostatným registrem, ale předmětné údaje jsou obsaženy v informačním systému technických prohlídek. Vymezení údajů vedených v informačním systému technických prohlídek se současně odpovídajícím způsobem rozšiřuje.

K bodu 131 (§ 48a odst. 8 písm. b))

Rozšiřuje se okruh subjektů, kterým se umožní nepřetržitý dálkový přístup k informacím z informačního systému technických prohlídek, o orgány Finanční správy České republiky, a to v návaznosti na jimi vznesený požadavek. Tyto orgány budou moci využít získané údaje zejména při výkonu finanční kontroly. Tím dojde ke snížení administrativní zátěže, která je nyní vyvolaná častým poskytováním údajů Ministerstvem dopravy správci daně podle § 57 odst. 1 písm. a) a § 58 odst. 1 zákona č. 280/2009 Sb., daňový řád, ve znění pozdějších předpisů, a to zejména údajů uváděných v protokolech o technické prohlídce (např. stav počítadla ujeté vzdálenosti při technické prohlídce, kdy a kde bylo vozidlo na technické prohlídce).

K bodu 132 (§ 48a odst. 9)

Jedná se o úpravu odkazu vyvolanou vložení nového odstavce do § 48a.

K bodu 133 (§ 49 písm. b))

Doplňuje se definice vážné závady, která nově může spočívat i ve vážném nedostatku v identifikaci vozidla. Navržená úprava odpovídá konkrétnímu výčtu vážných závad v příslušném prováděcím právním předpise, v němž jsou uvedeny nejen závady ovlivňující provozní vlastnosti vozidla, ale právě i například zásahy do identifikátorů.

K bodům 134 až 136 (§ 54 odst. 12, § 55 odst. 2 a § 56 odst. 1)

Podle stávající právní úpravy v § 55 žadatel o udělení oprávnění k provozování stanice technické kontroly k žádosti přikládá mimo jiné popis objektu, příjezdových komunikací a parkoviště. Jedná se o podklady k rozhodnutí o udělení oprávnění k provozování stanice technické kontroly. Tento okruh popisů se navrhuje rozšířit pro případ, že žadatel zamýšlí provádět technické prohlídky mobilním způsobem, o popis místa, na němž tyto technické prohlídky plánuje realizovat.

Navrhovaná úprava v § 56 koresponduje se změnou v § 55. Stanovuje se, že rozhodnutí o udělení oprávnění k provozování stanice technické kontroly bude v případě, že provozovatel stanice technické kontroly bude provádět technické prohlídky mobilním způsobem, obsahovat popis místa, kde budou tyto prohlídky prováděny.

V § 54 odst. 12 se doplňuje odpovídající zmocnění pro prováděcí právní předpis, který stanoví požadavky na místa určená pro provádění technických prohlídek mobilním způsobem.

K bodu 138 (§ 60 odst. 5)

Navrhuje se, aby v případě, že oprávnění kontrolního technika má být omezeno na měření emisí vozidel, postačovalo, aby byl kontrolní technik držitelem řidičského oprávnění pro skupinu B, a nemusel být držitelem řidičského oprávnění pro všechny skupiny vozidel, jejichž technické prohlídky (měření emisí) bude provádět. Z praxe se má za to, že je to dostačující.

K bodu 139 (§ 63 odst. 5)

Nově se navrhuje, aby způsob ověření plnění podmínek k provozování stanice měření emisí stanovilo Ministerstvo dopravy vyhláškou. Jedná se o obdobné zmocnění, které je stanoveno pro oblast stanic technické kontroly v § 57 odst. 5.

K bodu 141 (§ 73 odst. 1)

Zpřesňuje se definice přestavby silničního vozidla vypuštěním formulace „úprava podstatných částí mechanismu nebo konstrukce provozovaného silničního vozidla“, která figuruje vedle „změny podstatných částí mechanismu nebo konstrukce provozovaného silničního vozidla“. Vzhledem k tomu, že jakoukoli úpravu lze považovat současně za změnu, navrhuje se odstranění této duplicity.

K bodům 142 a 143 (§ 73 odst. 2 písm. a) a b))

Zpřesňuje se vymezení změn, které se považují za změnu podstatných částí mechanismu nebo konstrukce vozidla. Ve většině případů se nejedná o zpřísnění současného stavu, ale pouze o upřesnění a jednoznačné vymezení pojmů tak, aby byl zajištěn jejich jednotný výklad. Ke zpřísnění dochází pouze u změny řízení (vozidla z pravostranného na levostranné), což dosud nebylo považováno za přestavbu, ale jde o tak zásadní zásah do systémů vozidla, který je nezbytné posuzovat jako přestavbu vozidla.

K bodu 144 (§ 73 odst. 3)

Navržená změna souvisí se změnou provedenou v § 3 odst. 2 písm. e). Speciální vozidla je možné podřadit pod vozidla zvláštního určení.

K bodu 145 (§ 73 odst. 4)

Ustanovení předmětného odstavce je již jako překonané. Vozidlo po přestavbě, kterou byla změněna kategorie tohoto vozidla, musí splňovat technické požadavky na nově vzniklou kategorii vozidla.

K bodu 146 (§ 74 odst. 4 písm. d))

Podle stávající právní úpravy má být žádost o schválení přestavby vozidla doložena technickým protokolem vydaným zkušební stanicí a u hromadné přestavby vozidla pověřenou technickou zkušebnou. Navrhuje se, aby technický protokol směl být vydán i technickou zkušebnou, neboť po odborné a technické stránce tato vždy splňuje vysoké nároky. Navrhuje se též odstranění nadbytečného slova „pověřená“.

K bodu 147 (§ 78)

Stejně jako v případě silničních vozidel a jejich systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků, platí i v případě zvláštních vozidel a jejich částí princip, dle něhož je základním předpokladem pro uvedení zvláštního vozidla, jeho systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku na trh schválení technické způsobilosti. Schválení technické způsobilosti může mít přitom podobu schválení

a) typu vozidla, jeho systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku, kdy v návaznosti na toto schválení provedené schvalovacím orgánem opatří výrobce každé vozidlo prohlášením o shodě (deklarujícím shodu vozidla se schváleným typem) a jiným stanoveným označením a každou konstrukční část nebo samostatný technický celek opatří značkou schválení typu,

b) jednotlivě vyrobeného zvláštního vozidla, k němuž vydá schvalovací orgán osvědčení o schválení jednotlivě vyrobeného zvláštního vozidla, popřípadě technické osvědčení, nebo

c) dovezeného zvláštního vozidla, k němuž vydá schvalovací orgán příslušné rozhodnutí.

Toto schválení je přitom předpokladem nejen pro uvedení příslušných výrobků na trh, ale také pro registraci vozidel (viz § 79 odst. 1 ve spojení s § 6 zákona) a jejich provoz na pozemních komunikacích (viz § 79 odst. 1 ve spojení s § 37 odst. 1 zákona).

Návrhem zákona dochází k doplnění stávající právní úpravy dovětkem, dle něhož se týká povinnost schválit technickou způsobilost zvláštních vozidel, jejich systémů, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků pouze těch výrobků, které schválení technické způsobilosti podléhají. Ne všechna vozidla (a jejich části), která lze podle zákonné definice označit jako „zvláštní“, podléhají této povinnosti. Jde jen o ty výrobky, které návrh zákona taxativně vymezuje v následujícím odstavci 2. To bude z hlediska právní jistoty adresátů a principu ukládání primárních povinností pouze zákonem výrazný posun oproti stávající právní úpravě, dle níž by měla mít veškerá zvláštní vozidla schválenou technickou způsobilost, což ale neodpovídá aplikační praxi.

Ve vztahu k terminologické změně, kdy se navrhuje nahradit koncept „uvádění na trh“ „dodáváním na trh“, je vhodné poukázat na skutečnost, že dle ustálených definic těchto pojmů, jež jsou v právním řádu obsaženy (viz například zákon o technických požadavcích na výrobky nebo zákon o posuzování shody stanovených výrobků při jejich dodávání na trh), není vztažení zákonem stanovených pravidel pouze na uvádění výrobků na trh dostačující. Zatímco se dodáním na trh rozumí dodání výrobku k distribuci, spotřebě nebo použití na trhu Evropské unie v rámci obchodní činnosti, ať už za úplatu nebo bezúplatně, uvedením na trh je toliko první dodání výrobku na trh Evropské unie. Povinnost, aby zvláštní vozidla, jejich systémy, konstrukční části nebo samostatné technické celky měly schválenou technickou způsobilost, je nutno vztáhnout na veškeré jejich (a nejen první) dodání na trh Unie. Tato povinnost tak má zavazovat nejen výrobce vozidel (a jejich částí), ale i například jejich distributory.

Navržený § 78 odst. 2 obsahuje taxativní výčet zvláštních vozidel, jejich systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků, které podléhají schválení technické způsobilosti. Ustanovení navazuje na odst. 1 a souvisí také s dalšími ustanoveními zákona, u nichž je relevantní jasně vymezit, co podléhá schválení technické způsobilosti, což je pak základní předpoklad pro uvedení předmětného výrobku na trh nebo pro provoz vozidla na pozemních komunikacích.

V první řadě podléhají schválení technické způsobilosti traktory (zvláštní vozidla kategorie T a C), jejich přípojná vozidla (zvláštní vozidla kategorie R) a výměnná tažená zařízení (zvláštní vozidla kategorie S). Schvalování technické způsobilosti těchto vozidel a jejich systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků podléhá předpisu Evropské unie, konkrétně nařízení 167/2013. Toto nařízení zatím upravuje toliko typové schválení vozidel kategorie T, C, R a S, jejich systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků. Jednotlivě vyrobená vozidla těchto kategorií budou podléhat rovněž schválení technické způsobilosti, ale aplikována pro tento účel budou pravidla obsažená v části třetí hlavě III zákona (s dílčími odchylkami).

Nařízení 167/2013 obsahuje v čl. 2 odst. 3 skupinu vozidel, u nichž se může výrobce rozhodnout, zda jejich technickou způsobilost podrobí harmonizovanému nebo vnitrostátnímu schválení typu. Výhodou harmonizovaného schválení je při splnění veškerých požadavků vyplývajících z práva Evropské unie možnost uvedení na trh a provozu ve všech členských státech Evropské unie. Jde o vozidla kategorie T4.1 a T4.2, C, R a S.

Zadruhé budou schválení technické způsobilosti dále podléhat zvláštní vozidla, jejichž druhy taxativně vymezuje návrh zákona. Půjde o pracovní stroje samojízdné, pracovní stroje nesené, pracovní stroje přípojně, výměnná tažená zařízení, vozidla určená především pro jízdu na sněhu, vozidla určená především pro jízdu v terénu, jednonápravové traktory a jejich přípojná vozidla, speciální tahače a jejich přípojná vozidla, přepravníky pracovních adaptérů a

systémy, konstrukční části a samostatné technické celky těchto vozidel.

Zatřetí budou schválení technické způsobilosti podléhat systémy zvláštních vozidel, konstrukční části zvláštních vozidel a samostatné technické celky zvláštních vozidel, na které se použije Dohoda o přijetí jednotných technických pravidel pro kolová vozidla, zařízení a části, které se mohou montovat a/nebo užívat na kolových vozidlech, a o podmínkách pro vzájemné uznávání homologací, udělených na základě těchto pravidel. Na základě této mezinárodní dohody jsou Evropskou hospodářskou komisí Organizace spojených národů vydávány technické předpisy, dle nichž dochází k tzv. mezinárodnímu schvalování systémů zvláštních vozidel, konstrukčních částí zvláštních vozidel a samostatných technických celků zvláštních vozidel. To je již stávající stav, jenž vnitrostátní právní úprava (zákon i prováděcí vyhláška k němu) reflektuje. Zvláštní vozidla schvalování technické způsobilosti podle předpisů Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů prozatím nepodléhají.

K bodu 148 (§ 78a)

Podle čl. 5 odst. 1 nařízení 167/2013 je povinností členských států jmenovat schvalovací orgány příslušné v záležitostech schvalování. Navrhuje se ponechat stávající právní stav, kdy typy zvláštních vozidel kategorií T, C, R a S schvaluje podle příslušných unijních předpisů Ministerstvo dopravy. Z důvodu právní jistoty se navrhuje rovněž jednoznačně stanovit, že Ministerstvo dopravy je schvalovacím orgánem provádějícím veškeré činnosti související s technickými zkušebnami, tj. činnosti vymezené v kapitole XVI nařízení 167/2013.

V navrženém § 78a odst. 2 až 4 je obsažena právní úprava vnitrostátního schválení typu vozidel vyráběných v malé sérii v rámci ročních limitů podle nařízení 167/2013. Jde tedy o institut upravený přímo použitelným předpisem Evropské unie, dle něhož je vozidlem vyráběným v malé sérii typ vozidla, jehož počet jednotek, které jsou dodány na trh, zaregistrovány nebo uvedeny do provozu, nepřesahuje roční množstevní limity stanovené v příloze tohoto nařízení. Nařízení 167/2013 upravuje toliko vnitrostátní schválení typu vozidel vyráběných v malé sérii (nikoli EU schválení, s platností ve všech členských státech Evropské unie).

V případě vnitrostátního schválení typu zvláštních vozidel vyráběných v malé sérii může schvalovací orgán rozhodnout osvobodit kterýkoli typ vozidla od povinnosti splňovat jeden či více požadavků příslušného nařízení nebo jeden či více požadavků stanovených v regulačních aktech navazujících na příslušné nařízení. Podmínkou schválení bude, že typ zvláštního vozidla splňuje technické požadavky stanovené nařízením 167/2013 týkající se brzd, vnějšího hluku, emisí škodlivin ve výfukových plynech, odrušení vozidla a elektromagnetické kompatibility a ve vztahu k dalším technickým požadavkům stanoveným tímto nařízením zajišťují technické charakteristiky typu srovnatelnou úroveň bezpečnosti silničního provozu a ochrany života a zdraví člověka a životního prostředí. Požadavky tohoto nařízení týkající se brzd, vnějšího hluku, emisí škodlivin ve výfukových plynech, odrušení vozidla a elektromagnetické kompatibility budou muset být splněny v plném rozsahu. V případě ostatních technických požadavků by technické charakteristiky typu vozidla měly garantovat srovnatelnou úroveň ochrany veřejného zájmu, byť nebude vyžadováno striktní splnění technických požadavků v rozsahu a způsobem podle tohoto nařízení.

Z důvodu právní jistoty se navrhuje rovněž uvést, že i v případě vnitrostátního schválení typu vozidel vyráběných v malé sérii musí být postupováno dle příslušného přímo použitelného předpisu Evropské unie a výrobci musí splnit požadavky na ně tímto předpisem kladené.

Přestože je platnost vnitrostátního schválení typu vozidel vyráběných v malé sérii omezena na území členského státu, jenž schválení udělil, nařízení 167/2013 počítá s tím, že schvalovací orgány členských států vnitrostátní schválení typu udělené jiným členským státem

„přijmou“, ledaže se mohou odůvodněně domnívat, že vnitrostátní technické požadavky, podle nichž byl typ vozidla schválen, neodpovídají jejich vlastním požadavkům. Tomu odpovídá navržená úprava v § 78a odst. 4, dle níž ministerstvo na žádost uzná schválení typu vozidla, které bylo uděleno jiným členským státem s platností na území tohoto státu, splňuje-li typ vozidla technické požadavky, které byly použitelné pro danou kategorii zvláštního vozidla v České republice v době prvního schválení typu vozidla. Následně se registrační orgány dozví o tomto schválení díky tomu, že údaje o uznání schválení typu se zapíší do registru silničních vozidel.

Přestože je právní úprava schválení typu zvláštních vozidel kategorií T, C, R a S, jejich systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků, jakož i odpovídajících povinností hospodářských subjektů, komplexně upravena nařízením 167/2013, z tohoto předpisu není zcela zřejmé, kdo hradí náklady na ověření splnění technických požadavků, shodnosti typu s údaji v technické dokumentaci a způsobilosti výrobce zajistit shodu výroby zvláštních vozidel, jejich systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků se schváleným typem. Obdobně jako stanoví již platný § 19 odst. 1 a § 20 odst. 1 zákona, navrhuje se zachovat princip, dle něhož nese náklady předmětného ověření žadatel o schválení typu.

I v případě, kdy budou zvláštní vozidla, jejich systémy, konstrukční části nebo samostatné technické celky předmětem harmonizovaného schválení typu, kdy se použije nařízení 167/2013, je účelné trvat na dodržení vybraných ustanovení obsažených v části třetí hlavě II zákona, na která je v navrženém § 78a odst. 6 činěn závazný odkaz. Jde o požadavky kladené na výrobce, na jejichž splnění je třeba trvat buď z důvodu ochrany spotřebitele (povinnost zajistit náhradní díly po dobu alespoň 5 let od ukončení výroby či dovozu) nebo z důvodu, že je vyžadují jiné předpisy Evropské unie (například poskytování technických informací nezbytných k provádění technických prohlídek zvláštních vozidel).

V návaznosti na ustanovení nařízení 167/2013 se navrhuje výslovně zakotvit do zákona úpravu tzv. vozidel z výběhu série, kdy v návaznosti na pozbytí platnosti harmonizovaného schválení typu vozidla bude možné ještě jeho dodávání na trh a registrace, budou-li naplněny podmínky unijním právem stanovené.

K bodu 148 (§ 78b)

Schválení typu zvláštních vozidel, jejich systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků se bude řídit podrobnými procesními pravidly obsaženými v zákoně pouze ve vztahu k těm výrobkům, které nebudou schváleny v režimu nařízení 167/2013, což navržený § 78b plně reflektuje. Ministerstvo dopravy tak bude moci v režimu zákona schvalovat typy následujících zvláštních vozidel, jejich systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků.

Zprvė půjde o vozidla kategorie T4.1, T4.2, C, R a S (avšak již nikoli o jejich systémy, konstrukční části nebo samostatné technické celky, u nichž čl. 2 odst. 3 nařízení vnitrostátní schválení typu nezmiňuje). U těchto kategorií zvláštních vozidel se může výrobce rozhodnout, zda jejich technickou způsobilost podrobí harmonizovanému nebo vnitrostátnímu schválení typu. Výhodou harmonizovaného schválení je při splnění veškerých požadavků vyplývajících z práva Evropské unie možnost uvedení na trh a provozu ve všech členských státech Evropské unie. Pouze pokud výrobce nevyužije možnosti harmonizovaného schválení typu vozidla kategorie T4.1, T4.2, C, R nebo S, použijí se vnitrostátní procesní pravidla.

Zadruhé se bude vnitrostátní schválení typu týkat taxativně vymezených druhů zvláštních vozidel, jimiž jsou pracovní stroje samojízdné, pracovní stroje nesené, pracovní stroje přípojnė, výměnná tažená zařízení, vozidla určená především pro jízdu na sněhu, vozidla určená především pro jízdu v terénu, jednonápravovė traktory a jejich přípojná vozidla,

speciální tahače a jejich přípojná vozidla, přepravníky pracovních adaptérů, jakož i systémy, konstrukční části a samostatné technické celky těchto zvláštních vozidel.

Zatřetí bude Ministerstvo dopravy nadále schvalovat podle procesních norem obsažených v zákoně typ systémů zvláštních vozidel, konstrukčních částí zvláštních vozidel a samostatných technických celků zvláštních vozidel, na které se použije Dohoda o přijetí jednotných technických pravidel pro kolová vozidla, zařízení a části, které se mohou montovat a/nebo užívat na kolových vozidlech, a o podmínkách pro vzájemné uznávání homologací, udělených na základě těchto pravidel.

Pokud jde o pravidla, podle nichž budou výše uvedené typy zvláštních vozidel, jejich systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků schvalovány, aplikovatelná bude s výjimkou několika ustanovení část třetí hlava II zákona (ve znění navržených změn). Pro podmínky schválení, náležitosti i přílohy žádosti, ověření stanovených požadavků, proces a výsledky schválení, jakož i jeho změny, zrušení či pozbytí platnosti, povinnosti provozovatelů technických zkušeben i povinnosti výrobců a akreditovaných zástupců, jakož i dohled nad výrobou se použijí pravidla upravující schvalování silničních vozidel, jejich systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků. Z principu, dle něhož se na vnitrostátní a mezinárodní schválení typu zvláštních vozidel (a jejich systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků) použijí pravidla pro vnitrostátní a mezinárodní schvalování silničních vozidel (a jejich systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků), se uplatní následující hlavní výjimky:

1. V případě vnitrostátního schválení typu vozidel kategorie T4.1, T4.2, C, R a S, jakož i vyjmenovaných zvláštních vozidel (například pracovní stroje samojízdné, pracovní stroje nesené nebo vozidla určená především pro jízdu na sněhu) a jejich systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků se použijí technické požadavky, které stanoví prováděcí právní předpis, k čemuž je v návrhu zákona zavedeno příslušné zmocnění. Návrh zákona stanoví rámec pro tento prováděcí akt spočívající v tom, že musí jít o technické požadavky nezbytné pro bezpečnost silničního provozu a ochranu života a zdraví člověka a životního prostředí. Splnění těchto požadavků bude podmínkou schválení typu (vedle standardních podmínek na to, aby typ odpovídal údajům obsaženým v dokumentaci přiložené k žádosti o schválení typu a výrobce byl způsobilý zajistit shody výroby se schváleným typem). S ohledem na tato zvláštní pravidla je v § 78b odst. 1 vyloučena aplikace § 16 odst. 2 písm. b) zákona (ve znění návrhu jeho novely). V případě mezinárodního schválení typu systémů zvláštních vozidel, konstrukčních částí zvláštních vozidel a samostatných technických celků zvláštních vozidel se uplatní § 16 odst. 3 zákona (ve znění návrhu jeho novely) v plném rozsahu, včetně toho, že relevantními technickými požadavky jsou požadavky přijaté na základě mezinárodní smlouvy v oblasti schvalování technické způsobilosti.

2. Navržený § 78b odst. 3 dále vymezuje, platnost kterých schválení typu je omezena na území České republiky. Jde opět o vnitrostátní schválení typu vozidel kategorie T4.1, T4.2, C, R a S, jakož i vyjmenovaných zvláštních vozidel (například pracovní stroje samojízdné, pracovní stroje nesené nebo vozidla určená především pro jízdu na sněhu) a jejich systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků. Jde o zvláštní pravidlo oproti pravidlu obsaženému v § 16 odst. 5 zákona (ve znění návrhu jeho novely).

3. V případě silničních vozidel bude povinností výrobců opatřit každé vyrobené vozidlo prohlášením o shodě (deklarací o tom, že vyrobené vozidlo odpovídá schválenému typu) a značkou schválení typu. Prohlášení o shodě je pak dokumentem, na jehož základě bude možná registrace vozidla v České republice (viz navržený § 6 odst. 5). V případě zvláštních vozidel podléhajících povinné registraci se tento princip uplatní též. Odchylka se však týká zvláštních vozidel povinné registraci nepodléhajících, kdy jejich výrobce bude povinen tato vozidla opatřit

kromě značky schválení typu technickým osvědčením. Tento dokument se však již vydává neregistrovaným vozidlům za stávajícího právního stavu a nejde tak o novum navržené právní úpravy. Jde o zvláštní pravidlo oproti pravidlu obsaženému v § 23 odst. 1 zákona (ve znění návrhu jeho novely).

K bodu 148 (§ 78c)

I zvláštní vozidla, jejichž technická způsobilost podléhá podle navrženého § 78 odst. 2 schválení technické způsobilosti, mohou být vyrobena mimo typové schválení nebo mohou být dovezena ze zahraničí. Pokud jde o pravidla, podle nichž budou tato zvláštní vozidla schvalována, aplikovatelná bude s výjimkou několika ustanovení část třetí hlavy III až V zákona (ve znění navržených změn). Pro definici jednotlivě vyrobeného i dovezeného zvláštního vozidla, náležitosti a přílohy žádosti o schválení, proces a výsledek schválení, výjimky z povinnosti schvalování dovezeného vozidla, povolování výjimek z technických požadavků, jakož i povinnosti výrobců se tedy použijí pravidla upravující schvalování jednotlivě vyrobených a dovezených silničních vozidel. Z tohoto principu se přitom uplatní následující výjimky:

1. Na jednotlivě vyrobená zvláštní vozidla se použijí technické požadavky, které stanoví prováděcí právní předpis, k čemuž se využije zmocnění zavedené v navrženém § 78b odst. 5. Návrh zákona tak stanoví rámec pro tento prováděcí akt spočívající v tom, že musí jít o technické požadavky nezbytné pro bezpečnost silničního provozu a ochranu života a zdraví člověka a životního prostředí. Splnění těchto požadavků bude podmínkou schválení jednotlivě vyrobeného zvláštního vozidla. S ohledem na toto zvláštní pravidlo je v § 78c odst. 1 vyloučena aplikace § 31 odst. 1 zákona (ve znění návrhu jeho novely).

2. V případě schválení technické způsobilosti jednotlivě vyrobeného silničního vozidla vydá obecní úřad obce s rozšířenou působností osvědčení o schválení technické způsobilosti jednotlivě vyrobeného silničního vozidla. V případě schválení dovezeného silničního vozidla vydá příslušné rozhodnutí. V případě zvláštních vozidel podléhajících povinné registraci se tento princip uplatní též. Odchylka se však týká zvláštních vozidel povinné registraci nepodléhajících, kdy obecní úřad obce s rozšířenou působností vydá technické osvědčení. Navržený § 78b odst. 3 a 4 zakládá tedy zvláštní pravidlo oproti pravidlu obsaženému v § 31 odst. 2 a § 35 odst. 3 zákona (ve znění návrhu jeho novely).

K bodům 149 a 150 (§ 79 odst. 1)

Z ustanovení § 79 odst. 1 se navrhuje vypustit úprava týkající se postupu schvalování technické způsobilosti traktorů, jejich přípojných vozidel a samojízdných pracovních strojů podle části třetí zákona, jelikož tato materie již byla přesunuta do navržených § 78 až 78c, kde je precizněji a podrobněji upravena, byť také za využití odkazů na konkrétní ustanovení části třetí zákona.

Dále se rozšiřuje působnost odkazu na část čtvrtou zákona. Ze stávající právní úpravy totiž není zřejmé, jaké právní normy se použijí na provoz zvláštních vozidel odlišných od traktorů a jejich přípojných vozidel. K tomu je však současně potřeba dodat, že použitelnost jednotlivých ustanovení této části zákona na zvláštní vozidla je třeba posuzovat dle jednotlivých hypotéz těchto ustanovení. V případě zvláštních vozidel, jež nepodléhají registraci ani pravidelným technickým prohlídkám, se drtivá většina ustanovení části čtvrté zákona na tato vozidla nevztáhne.

Pokud jde o přestavbu zvláštních vozidel, odkaz na část pátou zákona je již za stávajícího právního stavu obsažen v § 78 odst. 2. S ohledem na skutečnost, že § 78 bude dle návrhu zákona upravovat pouze problematiku schvalování technické způsobilosti zvláštních vozidel a jejich systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků, dochází toliko

k přesunutí příslušného ustanovení (odkazujícího na část pátou zákona), aniž by předkladatel navrhoval jakékoli věcné změny předmětné právní úpravy.

K bodu 151 (§ 79 odst. 2)

Předkladatel nenavrhuje žádné změny v rozsahu vymezení zvláštních vozidel, jež by podléhala zápisu v registru silničních vozidel. Tato úprava bude nadále obsažena v § 79 odst. 1 zákona. Navrhuje se však umožnit provedení zápisu do registru silničních vozidel na dobrovolném základě všem zvláštním vozidlům. Není důvod pro omezení této možnosti pouze na vybrané pracovní stroje přípojné. Pro provozovatele zvláštních vozidel může být jejich zápis do registru silničních vozidel přitom prospěšný s ohledem na jejich užití v mezinárodním provozu v režimu Úmluvy o silničním provozu.

K bodům 152 až 154 (§ 79 odst. 3, 4 a 7)

Povinnost výrobců vydávat technická osvědčení se navrhuje vypustit s ohledem na skutečnost, že je upravena v navržených ustanoveních § 78b odst. 4 a § 78c odst. 3 a 4. Pokud jde o vydávání technických průkazů, návrh zákona předpokládá, že tento úkon budou činit registrační orgány, a to jak v případě silničních, tak zvláštních vozidel. Zmocnění ke stanovení vzorů těchto dokladů se bude dovozovat v případě zvláštních vozidel z navrženého § 78b odst. 5 (jde-li o technické osvědčení) a § 7 odst. 6 zákona (jde-li o technický průkaz).

K bodu 155 (§ 80 odst. 1)

Navrhuje se upřesnění výkonu státní správy a státního dozoru ve věcech podmínek provozu vozidel na pozemních komunikacích, který se vedle zákona č. 56/2001 Sb. a mezinárodních smluv provádí i podle přímo použitelných předpisů Evropské unie.

K bodům 156 až 162, 164 až 173 (§ 80 odst. 2 a 4)

Navrhuje se zpřesnění vymezení působnosti Ministerstva dopravy a obecních úřadů obcí s rozšířenou působností. Zpřesnění souvisí jednak se změnami terminologie, dále se jedná o doplnění některých dílčích kompetencí, které již dnes vyplývají z jednotlivých ustanovení zákona, a největší počet změn spočívá v upřesnění, že kompetence Ministerstva dopravy a obecních úřadů obcí s rozšířenou působností se netýkají jen silničních vozidel, ale i zvláštních vozidel.

Mezi kompetence Ministerstva dopravy bude spadat i výkon dozoru nad trhem s vybranými silničními i zvláštními vozidly, jejich systémy, konstrukčními částmi a samostatnými technickými celky, jakož i s motory nesilničních mobilních strojů. V současné době jsou relevantní ustanovení nařízení 1222/2009, 167/2013 a 168/2013 provedena v § 85 odst. 2 zákona, který úkoly schvalovacího orgánu a orgánu dozoru nad trhem svěřil Ministerstvu dopravy. Ve vztahu k nařízení 2016/1628 prozatím není orgán pro dozor nad trhem určen. Totéž platí pro dozor nad výrobky schvalovanými podle předpisů Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů. Nařízení 2018/858 v čl. 6 odst. 2 požaduje, aby povinnosti schvalovacího orgánu a orgánu dozoru nad trhem byly od sebe odděleny a tyto orgány fungovaly nezávisle na sobě, nicméně současně připouští, aby byly tyto orgány v rámci téže organizace, „jsou-li jejich činnosti řízeny v rámci oddělených struktur“. Předkladatel zvažoval přiznání kompetence orgánu dozoru nad trhem podle výše uvedených předpisů unijního a mezinárodního práva České obchodní inspekci. S ohledem na rozhodnutí ministra dopravy, který je zároveň ministrem průmyslu a obchodu, se navrhuje přiznání této kompetence Ministerstvu dopravy.

Z hlediska stávající vnitrostátní právní úpravy lze konstatovat, že Ministerstvo dopravy vykonává působnost schvalovacího orgánu v případě vozidel kategorií M, N a O, jejich systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků, a tato jeho kompetence

je ukotvena i v návrhu zákona. Předmětné schvalovací procesy provádí v Ministerstvu dopravy Odbor provozu silničních vozidel. Vzhledem k tomu, že Ministerstvo dopravy bude nově i orgánem pro dozor nad trhem, je nutné zabezpečit, že činnosti schvalovacího orgánu a orgánu pro dozor nad trhem budou „řízeny nezávisle v rámci oddělených struktur“. To bude zabezpečeno interním rozvržením kompetencí v rámci Ministerstva dopravy.

K bodu 174 (§ 80 odst. 6)

Jedná se o opravu chybného odkazu.

K bodu 175 (§ 80a)

Podle čl. 5 odst. 1 nařízení 2016/1628 je povinností členských států určit schvalovací orgány příslušné v záležitostech schvalování typů motorů a rodin motorů určených k instalaci do nesilničních mobilních strojů. Pod vymezení nesilničních mobilních strojů spadají některé druhy zvláštních vozidel ve smyslu § 3 odst. 3 zákona (například sněžné skútry, terénní vozidla nebo pracovní stroje samojízdné). Vedle nich se za nesilniční mobilní stroje ve smyslu unijního práva považují též vybraná plavidla provozovaná na vnitrozemských vodních cestách a vybraná drážní vozidla. Je však potřeba uvést, že pod nesilniční mobilní stroje lze subsumovat i další zařízení, jež nelze označit za dopravní prostředky (například řetězové pily (ručně držené stroje)). U těchto zbylých zařízení bylo zvažováno určení jiného orgánu ke schvalování jejich motorů než Ministerstva dopravy. Dle sdělení Ministerstva průmyslu a obchodu však v jeho gesci neexistuje státní orgán, jenž by mohl tuto kompetenci vykonávat. S ohledem na skutečnost, že technologie motorů určených pro zvláštní vozidla se v podstatných rysech podobá technologii motorů pro jiné nesilniční mobilní stroje a současně i schvalovací orgán bude při procesu schvalování spoléhat na výsledky externího expertního posouzení provedeného technickou zkušebnou, Ministerstvo dopravy může souhlasit s přiznáním kompetence ke schvalování všech motorů určených pro nesilniční mobilní stroje, a to s přiznáním této kompetence orgánům ve své gesci.

Navrhuje se tedy, aby byly kompetence ke schvalování typu motorů a rodin motorů určených k instalaci do nesilničních mobilních strojů přiznány

a) Státní plavební správě, jde-li o motory kategorie IWP nebo IWA (tj. motory určené pro zabudování do vybraných plavidel provozovaných na vnitrozemských vodních cestách),

b) Drážnímu úřadu, jde-li o motory kategorie RLL nebo RLR nebo o motory kategorie NRE nebo NRS určené pro pomocné železniční vozy, pomocné motory pro motorové železniční vozy nebo lokomotivy podle tohoto předpisu, nebo

c) Ministerstvu dopravy, jde-li o ostatní motory podle nařízení 2016/1628.

Nařízení 2016/1628 obsahuje řadu

- fakultativních ustanovení umožňujících povolovat uvádění motorů nesilničních mobilních strojů na trh při přiznání určitých úlev (trvalých nebo přechodných) z technických požadavků stanovených tímto nařízením, nebo

- ustanovení, kdy je přiznána členskému státu kompetence k tomuto povolování bez stanovení orgánu, jenž jej provádí.

V tomto kontextu se navrhuje odkazem na konkrétní ustanovení nařízení vyjasnit, ve kterých případech lze o povolení uvedení motoru na trh rozhodnout, a komu tato kompetence přísluší (Ministerstvu dopravy, Státní plavební správě a Drážnímu úřadu). Ta ustanovení, která nemají povahu ustanovení fakultativních, nebo je jimi určen orgán provádějící povolování, nejsou v návrhu zákona uvedena.

K bodům 176 až 179 (§ 81 odst. 1 a 2)

Stávající ustanovení zákona upravující výkon státního odborného dozoru se upřesňují tak, aby bylo zřejmé, že se výkon státního odborného dozoru vztahuje i na povinnosti stanovené příslušnými unijními předpisy a mezinárodními smlouvami, kterými je Česká republika vázána. Jde přitom zejména o nařízení 1222/2009, 167/2013, 168/2013, 2016/1628 a 2018/858 a předpisy Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů.

K bodům 180 až 207 (§ 83 a § 83a)

V návaznosti na dílčí zejména terminologické změny ve vymezení jednotlivých povinností se navrhuje odpovídající změny ve skutkových podstatách přestupků. Převážná většina změn souvisí se skutečností, že skutkové podstaty přestupků dopadají jak na porušení povinností ve vztahu k silničním vozidlům, tak i ve vztahu k vozidlům zvláštním (právní úprava zvláštních vozidel ve většině institutů odkazuje na právní úpravu silničních vozidel). Navrhuje se proto upřesnění skutkových podstat přestupků tak, aby dopadala na všechna vozidla. Současně se upřesňuje skupinový nadpis, neboť se jedná pouze o přestupky, nikoli již o správní delikty.

V § 83 odst. 1 se doplňuje chybějící skutková podstata postihující porušení již stávající povinnosti kontrolního technika informovat osobu, která přistavila vozidlo k technické prohlídce, o hodnocení technického stavu vozidla stupni závad. Tato skutková podstata bude postihována pokutou do 50 000 Kč nebo příkazem na místě pokutou do 20 000 Kč.

V § 83a odst. 5 se doplňují chybějící skutkové podstaty postihující jízdu provedenou v rozporu s povolením jízdy vozidla do jiného státu při zkušebním nebo manipulačním provozu a nedoložení dokladů v souvislosti s přidělenou zvláštní registrační značkou.

Ustanovení § 83a odst. 6 a 7 v platném znění obsahují skutkové podstaty přestupků, které vymezují jednání rozporná s 3 přímo použitelnými předpisy Evropské unie, konkrétně nařízením 715/2007, nařízením 167/2013 a nařízením 168/2013. V návaznosti na přijetí nařízení 2018/858 bylo nutné provést komplexní analýzu povinností stanovených v předmětných nařízeních a rozšířit výčet skutkových podstat přestupků, přičemž navrženými ustanoveními by měla být pokryta všechna protiprávní jednání, jejichž postih je explicitně vyžadován příslušnými nařízeními (viz například čl. 84 odst. 2 a 3 nařízení 2018/858). Klíčové je přitom navržené návěti § 83a odst. 6, dle něhož je předpokladem označení určitého činu za přestupek jednání v rozporu s nařízením. Pokud některá ze specifických povinností není některým z nařízení upravena, není naplněna protiprávnost v jednání a potažmo ani skutková podstata přestupku. V návrhu zákona je tedy obsažena řada skutkových podstat přestupků, jejichž spáchání může být zjištěno schvalovacím orgánem nebo orgánem pro dozor nad trhem. Pachatelé přestupků mohou být buď hospodářské subjekty, tj. výrobci vozidel, jejich systémů, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků, zástupci výrobců, dovozci a distributoři, nebo technické zkušebny (což jsou ve smyslu unijních nařízení subjekty práva).

V ustanovení § 83a odst. 7 se navrhuje nově zakotvit skutkové podstaty přestupů, které navazují na povinnosti stanovené nařízením 2016/1628. I v tomto případě by měla být navrženými ustanoveními pokryta všechna protiprávní jednání, jejichž postih je explicitně vyžadován příslušným přímo použitelným předpisem Evropské unie. V návrhu zákona je obsažena řada skutkových podstat přestupků, jejichž spáchání může být zjištěno schvalovacím orgánem nebo orgánem pro dozor nad trhem. Pachatelé přestupků mohou být hospodářské subjekty, tj. výrobci motorů, zástupci výrobců, dovozci a distributoři, dále výrobci původních zařízení (tj. osoby vyrábějící nesilniční mobilní stroje) nebo technické zkušebny (což jsou ve smyslu unijních nařízení subjekty práva).

V ustanovení § 83a odst. 9 se navrhuje nově zakotvit skutkové podstaty přestupků, které navazují na povinnosti stanovené nařízením 2020/740. Navrženými ustanoveními by měla být

pokryta všechna protiprávní jednání, jejichž postih je explicitně vyžadován příslušným nařízením. Pachateli přestupků mohou být dodavatelé a distributoři pneumatik, dodavatelé a distributoři vozidel a vybraní poskytovatelé služeb informační společnosti.

K bodu 208 (§ 84 odst. 1)

Dochází k poměrně podstatnému doplnění právní úpravy kompetencí k projednávání přestupků v režimu zákona, a to zejména v souvislosti s navrhovanou změnou § 83a odst. 6 a 7 a navrhovaným rozlišením mezi schvalovacím orgánem a orgánem pro dozor nad trhem, jde-li o vybrané nesilniční pojízdné stroje a jednotlivě vyrobená vozidla.

Pokud jde o kompetenci k projednávání přestupků dle nařízení 715/2007, nařízení 167/2013, nařízení 168/2013 a nařízení 2018/858, tj. nařízení upravujících schvalování vozidel, jejich systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků a výkon dozoru nad trhem s těmito výrobky, návrh rozlišuje mezi přestupky spjatými s procesem schvalování a přestupky zjištěnými při výkonu dozoru nad trhem. V prvním případě budou kompetentní k projednávání přestupků schvalovací orgány, jimiž je Ministerstvo dopravy u typového schválení a obecní úřady obcí s rozšířenou působností v případě schválení jednotlivě vyrobeného vozidla. Ve druhém případě bude kompetentní k projednávání přestupků orgán pro dozor nad trhem, jímž se navrhuje určit Ministerstvo dopravy.

Pokud jde o kompetenci k projednávání přestupků dle nařízení 2016/1628, tj. nařízení upravujícího schvalování motorů a rodin motorů nesilničních mobilních strojů a výkon dozoru nad trhem s těmito výrobky, návrh rozlišuje opět mezi přestupky spjatými s procesem schvalování a přestupky zjištěnými při výkonu dozoru nad trhem. V prvním případě budou kompetentní k projednávání přestupků schvalovací orgány, jimiž je Ministerstvo dopravy, Státní plavební správa a Drážní úřad. Ve druhém případě bude kompetentní k projednávání přestupků orgán pro dozor nad trhem, jímž se navrhuje určit Ministerstvo dopravy.

K bodu 209 (§ 84 odst. 2)

U některých přestupků je v současné době s využitím obecné právní úpravy problematické určit, který obecní úřad obce s rozšířenou působností je příslušný k projednání přestupku. Jedná se o přestupky spočívající v tom, že fyzická nebo právnická nepožádala o zápis změny vlastníka vozidla a o přestupky spočívající v tom, že provozovatel vozidla nepodrobil ve stanovené lhůtě vozidlo pravidelné technické prohlídce. U přestupků spočívajících v absenci podání žádosti o zápis změny vlastníka vozidla vzniká tento problém v důsledku rozvolnění místní příslušnosti úřadu k provedení tohoto úkonu. Vzhledem k tomu, že se jedná o společnou žádost původního a nového vlastníka, přičemž v případě nečinnosti jednoho z nich má ten druhý možnost požádat o postup podle § 8a a obecní úřad obce s rozšířenou působností příslušný zápis provede, navrhuje se, aby k projednání přestupku byl příslušný právě tento úřad. Nebylo-li postupováno podle § 8a, určí se místní příslušnost obecního úřadu obce s rozšířenou působností k projednání tohoto přestupku podle pobytu či sídla vlastníka vozidla nebo jeho odštěpného závodu.

Pokud jde o další přestupky, u nichž je problematické určit, který úřad je místně příslušný k jejich projednání, tedy o přestupky provozovatele vozidla spočívající v nepodrobení vozidla pravidelné technické prohlídce ve stanovené lhůtě, zde vzniká problém v důsledku toho, že se jedná o přestupek trvající a obtížené je to zejména v situaci, kdy je při zjištění přestupku ve vozidle přítomen řidič odlišný od provozovatele vozidla. Obecná právní úprava je proto stěží aplikovatelná, a proto se navrhuje výslovně stanovit, že k projednání tohoto přestupku je příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností podle pobytu či sídla provozovatele nebo jeho odštěpného závodu.

K bodu 210 (§ 84 odst. 3)

Navrhuje se u přestupků, které jsou zpravidla zjištěny při výkonu státního odborného dozoru, umožnit jejich projednání příkazem na místě, a to přímo osobou pověřenou výkonem státního odborného dozoru. Dále se v návaznosti na požadavek Ministerstva obrany umožňuje, aby Vojenská policie mohla projednat příkazem na místě přestupek spočívající v provozování vozidla, u něhož nebyla ve stanovené lhůtě provedena pravidelná technická prohlídka, jde-li o vozidlo ozbrojených sil nebo vozidlo provozované v chráněném objektu.

K bodu 211 (§ 84 odst. 4)

Navrhuje se úprava ustanovení, podle něhož pokuty uložené za přestupky vybírá a vymáhá ukládající orgán, a to v souladu s § 106 odst. 3 správního řádu v procesním režimu daňového řádu (jedná se o tzv. dělenou správu procesní podle § 161 daňového řádu). Podle navržené změny by pokuty uložené Ministerstvem dopravy, Státní plavební správou a Drážním úřadem, příp. příkazem na místě i Policií České republiky, vybíral sám ukladatel a vymáhal by je celní úřad. Pokuty uložené krajským úřadem by si krajský úřad vybíral a vymáhal sám podle svého kompetenčního zákona (zákon o krajích), stejně tak by pokuty uložené obecním úřadem vybíral a vymáhal sám obecní úřad (zákon o obcích), který však může požádat podle § 106 odst. 2 správního řádu o provedení exekuce obecního správce daně (celní úřad).

S ohledem na velmi omezené počty případů, kdy jsou tyto pokuty vymáhány, a na relativní složitost a jednoúčelovost agendy vymáhání, se jeví jako efektivní, aby tato kompetence byla zajištěna orgánem, který je k tomu v rámci organizace veřejné správy specializovaně určen. Tím je tzv. obecný správce daně ve smyslu § 106 odst. 1 správního řádu, konkrétně pak celní úřad podle § 8 odst. 2 zákona o Celní správě České republiky.

K bodu 212 (§ 85)

Ustanovení § 85 se navrhuje zrušit. Nejde však o zrušení předmětné úpravy bez náhrady, ale o její přesunutí k jiným ustanovením, a to z důvodu vhodnějšího systematického členění zákona.

Právní úprava, dle níž se část třetí hlava II (až na drobné výjimky) nepoužije na harmonizované schválení typu silničních vozidel, jejich systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků, bude zakotvena v rámci úvodních ustanovení této části, v hlavě I (tj. v § 15). Současně bude § 15 doplněn o ustanovení implementační vůči nařízení 168/2013 a nařízení 2018/858 a bude v něm kromě jiného zakotvena kompetence Ministerstva dopravy coby orgánu pro schválení typu podle těchto nařízení. Určení orgánu pro dozor nad trhem podle těchto nařízení, jakož i podle nařízení 715/2007, bude zakotveno v navrženém § 80 odst. 2 písm. y).

Pokud jde o harmonizované schválení typu zvláštních vozidel, jejich systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků, implementační ustanovení vůči nařízení 167/2013 budou obsažena v části sedmé, v navrženém § 78a. Kromě jiného bude v něm obsažena kompetence Ministerstva dopravy coby orgánu pro schválení typu podle tohoto nařízení. Určení orgánu pro dozor nad trhem podle tohoto nařízení bude zakotveno v navrženém § 80 odst. 2 písm. y). Pokud jde o vztah této úpravy k části třetí hlavě II, je učiněn odkaz na její vybraná ustanovení, která se použijí i vůči výrobcům zvláštních vozidel, jejich systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků, jimž bylo uděleno harmonizované schválení typu.

K bodu 213 (§ 91 odst. 1)

V souvislosti s přečíslováním jednotlivých ustanovení zákona se upravují odkazy ve výčtu zmocňovacích ustanovení.

K čl. II

K bodu 1

Jedná se o standardní přechodné ustanovení, dle něhož se řízení a jiné postupy (například související s prováděním zápisů v registru silničních vozidel) zahájené přede dnem nabytí účinnosti zákona dokončí podle dosavadní právní úpravy.

K bodu 2

Pokud byl k vozidlu přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona již vydán technický průkaz, obecní úřad obce s rozšířenou působností do něj při zápisu vozidla do registru silničních vozidel zapíše stanovené údaje a sám nebude k vozidlu vydávat jiný technický průkaz.

K bodu 3

Rozsah vozidel, která podléhají registraci, zůstává v zásadě zachován. Jedinou výjimkou jsou „rychlé“ invalidní vozíky, které jsou nyní zvláštními vozidly a neregistrují se, ale nově budou zařazeny mezi silniční vozidla, která podléhají registraci. Přechodné ustanovení však stanoví, že pokud byly provozovány přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona, registraci nepodléhají, tzn. bude umožněno je i nadále provozovat, aniž by byla zapsána do registru silničních vozidel.

K bodu 4

V souvislosti s přidělováním nové registrační značky, tabulek s touto registrační značkou a nového osvědčení o registraci vozidla v případě ukončení vyřazení vozidla z provozu, které trvalo více než 3 roky, a s možností požádat během této lhůty o zachování původní registrační značky včetně tabulek s registrační značkou a osvědčení o registraci vozidla se navrhuje u vozidel, která byla vyřazena přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona, aby o zachování původní registrační značky včetně tabulek s registrační značkou a osvědčení o registraci vozidla bylo možné požádat až do 3 let ode dne nabytí účinnosti tohoto zákona.

K čl. III

K bodům 1 a 2 (položka 26)

V sazebníku správních poplatků se navrhuje doplnit poplatek za rezervaci registrační značky (nový institut dle § 7a zákona č. 56/2001 Sb.), a to ve výši 100 Kč a poplatek za zachování registrační značky, tabulek s touto registrační značkou a osvědčení o registraci vozidla u vozidla vyřazeného z provozu (dle § 12 odst. 8 zákona č. 56/2001 Sb.), a to ve výši 200 Kč.

Dále se navrhuje zpoplatnit vydání duplikátu osvědčení o registraci vozidla nebo technického průkazu částkou 500 Kč. Dosud je vydání duplikátu zpoplatněno podle položky 16 částkou 100 Kč. Náklady na vyhotovení duplikátu jsou však mnohem vyšší, proto se navrhuje navýšení na částku 500 Kč. Toto zvýšení by nicméně nedopadalo na situace, kdy se vydává duplikát z důvodu odcizení dokladu, pokud žadatel doloží jeho odcizení protokolem vydaným Policií České republiky.

K bodu 3 (položka 27)

Ve vztahu k právní úpravě správních poplatků dochází k přizpůsobení příslušných ustanovení změnám právní úpravy, jejichž provedení je navrhováno v zákoně č. 56/2001 Sb.

Předmětem správních poplatků budou následující typy správních úkonů:

- schválení typu silničního nebo zvláštního vozidla, jeho systému, konstrukční části

nebo samostatného technického celku, a to v režimu unijního, mezinárodního nebo vnitrostátního schválení,

- rozhodnutí o změně schválení typu silničního nebo zvláštního vozidla, jeho systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku, opět v režimu unijního, mezinárodního nebo vnitrostátního schválení,

- schválení typu motoru nebo rodiny motorů určených k zabudování do nesilničních mobilních strojů,

- rozhodnutí o změně schválení typu motoru nebo rodiny motorů určených k zabudování do nesilničních mobilních strojů,

- schválení přestavby vozidla,

- schválení technické způsobilosti výbavy vozidla,

- rozhodnutí o změně schválení technické způsobilosti výbavy vozidla,

- schválení technické způsobilosti jednotlivě vyrobeného nebo dovezeného vozidla a

- povolení výjimek z technických požadavků.

Výše sazeb doplňovaných nebo upravovaných správních poplatků odráží náročnost provedení jednotlivých úkonů. U některých položek dochází s ohledem na tuto skutečnost k přiměřenému zvýšení příslušných poplatků.

V některých případech je správní poplatek za harmonizované schválení typu vyšší než za vnitrostátní schválení typu, neboť při posuzování technické způsobilosti vozidel dle unijních nařízení je rozsah tohoto posuzování nesrovnatelně větší, a to z důvodu, že je v rámci jednoho schválení posuzováno velké množství variant a verzí určitého typu vozidla (až 100 000 variant). U schválení dle vnitrostátní právní úpravy se jedná pouze o jednotky variant. Schválení dle unijního nařízení je časově a administrativně náročnější, neboť podkladový materiál pro schválení je co do obsahu objemnější a je třeba pracovat s dokumenty v anglickém jazyce. Harmonizované schválení má navíc unijní platnost a využití, čemuž navržená výše správních poplatků pak odpovídá.

Pokud jde o poplatek za přestavbu vozidla, rozšiřuje se osvobození od tohoto poplatku tak, že se bude vztahovat nejen na držitele průkazu ZTP nebo ZTP/P, ale i na držitele obdobného dokladu vydaného jiným členským státem Evropské unie, a to proto, aby nedocházelo k diskriminaci občanů jiných členských států na základě jejich státní příslušnosti.

K čl. IV

Účinnost zákona se navrhuje ke dni 1. července 2021, a to s ohledem na předpokládanou délku legislativního procesu a na potřebu přiznání odpovídajícího časového prostoru pro adresáty právní regulace, aby se mohli přizpůsobit novým pravidlům. Takto navržená účinnost zákona odpovídá požadavkům stanoveným zákonem o Sbírce zákonů.

U možnosti podat společnou žádost o zápis změny vlastníka vozidla nebo zápis změny provozovatele vozidla separátními podáními původního a nového vlastníka (provozovatele vozidla) a u možnosti podat žádost o zápis vozidla do registru silničních vozidel nebo o zápis změny vlastníka nebo provozovatele vozidla v registru silničních vozidel elektronickou cestou se navrhuje legisvakanci lhůta delší, a to o dalších 6 měsíců, neboť v této souvislosti je nezbytné provést úpravu příslušného informačního systému. Registr silničních vozidel je třeba upravit na příjem elektronických žádostí, a to včetně vnitřních propojení. Po konzultaci s dodavatelem informačního systému je nutná doba na zadání, analýzu, vlastní programování,

nasazení a otestování úpravy systému minimálně 6 měsíců. Před tímto procesem však musí proběhnout ještě nezbytné úkony v rámci objednávky, která je v případě rozvoje IT systémů na základě usnesení vlády podmíněna stanoviskem odboru hlavního architekta eGovernmentu Ministerstva vnitra. Další, a to zásadní položkou celého systému bude propojení funkcionalit registru silničních vozidel s vlastním prostředím, ve kterém bude žádost podávána, ať již se bude jednat o Portál občana, nebo jinou platformu. Je tedy nutná i součinnost s jinými rezorty a propojení se systémy mimo gesci Ministerstva dopravy.

V Praze dne 5. října 2020

Předseda vlády:

Ing. Andrej Babiš v.r.

Ministr dopravy:

doc. Ing. Karel Havlíček, Ph.D., MBA, v.r.