

<b>I</b>	<b>Shrnutí Závěrečné zprávy RIA – opatření ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu</b>
1.	Důvod předložení a cíle:

1.1	Název
-----	-------

Návrh zákona, kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů.

1.2	Definice problému
-----	-------------------

Předkládaný návrh zákona představuje dílčí novelizaci zákona o silničním provozu, která v sobě sdružuje témata vzešlá z odborných diskusí, jež Ministerstvo dopravy vedlo jak na své půdě, tak i v rámci diskusí veřejných. Cílem navrhované úpravy je především zvýšit bezpečnost silničního provozu.

Současný stav zákona o silničním provozu je nevyhovující, a to především z důvodu špatné vymahatelnosti práva v oblasti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. Správní tresty stanovené za dopravní přestupky nemají preventivní ani represivní účinek, neboť řidiči opakovaně páchají přestupky bez jakéhokoliv poučení z uděleného trestu. Výše pokut je v současné době vzhledem k nárůstu mezd a platů již nízká, a proto výdaje na pokuty nejsou pro řidiče citelné. I ostatní země Evropské unie (dále jen „EU“) upravují své zákony a zvyšují správní tresty uložené za dopravní přestupky. Problémem je rovněž nepřehlednost bodového systému, který je v současné době již zastaralý, nevyhovující a je nutné jej přizpůsobit vývoji v silničním provozu.

Bodový systém byl zaveden 1. 7. 2006 na základě zákonů č. 411/2005 Sb. a 226/2006 Sb., kterými byl novelizován zákon č. 361/2000 Sb.

Zákonem č. 215/2007 Sb. byla provedena změna bodového systému, spočívající ve zrušení jednobodového jednání „*porušení povinnosti vyplývající ze značky „Obytná zóna“ nebo „Pěší zóna“*“. Důvodem pro zrušení této položky bylo, že značky „Obytná zóna“ a „Pěší zóna“ jsou informativními značkami, které označují určitou oblast, resp. část obce. Povinnosti stanovené řidiči při jízdě v obytné nebo pěší zóně vyplývají přímo z § 39 zákona o silničním provozu.<sup>1</sup>

Dále došlo ke změně šestibodových přestupků na sedmibodová jednání, k vypuštění zbývajících jednání ohodnocených jedním bodem, k navýšení bodů za porušení povinnosti být

<sup>1</sup> Viz důvodová zpráva k uvedenému zákonu.

za jízdy připoután bezpečnostním pásem nebo užít ochranou přilbu z 2 bodů na 3 body, shodně jako u řízení motorového vozidla bez platného osvědčení profesní způsobilosti řidiče. Dále došlo ke zmírnění právní úpravy, a to tak, že v případě držení telefonního přístroje nebo jiného hovorového záznamového v ruce nebo jiným způsobem při řízení vozidla nastalo snížení bodové hranice ze 3 bodů na 2 body. Došlo také ke změnám v případě nedodržení bezpečnostní přestávky. Podstatnou změnou je záznam bodů v případě požití alkoholu až od 0,30 promile. Nastaly také dílčí změny v terminologii jednotlivých jednání. Výše uvedené změny byly učiněny zákonem č. 133/2011 Sb., neboť jednobodové přestupky nespadají do stejné intenzity závažnosti jako u ostatních položek bodového hodnocení, jež byly v příloze zákona ponechány. Aby došlo k řádnému odstupňování bodového ohodnocení jednotlivých skutků, stupnice již neobsahuje skutky hodnocené 6 a 1 bodem. Při zhodnocení závažnosti jednání došlo u bezpečnostních pásů a autosedaček ke zvýšení bodů. Vzhledem k obecně uznávané toleranci přesnosti měření alkoholu v krvi pomocí dechových detektorů (až do 0,24 promile) se vypustilo jednání, spočívající v řízení pod vlivem alkoholu při zjištěné hladině alkoholu do 0,30 promile z bodového hodnocení.<sup>2</sup>

Na základě zákona č. 268/2015 Sb. došlo k vypuštění skutku „*překročení povolených hodnot stanovených jiným právním předpisem při kontrolním vážení vozidla podle jiného právního předpisu*“. Tento krok je navrhován zejm. s ohledem na to, že překročení povolených hmotnostních hodnot nákladního vozidla při kontrolním vážení sice představuje nebezpečné a škodlivé jednání, ovšem zejm. s ohledem na neúměrné opotřebování a ničení pozemní komunikace. Vliv na bezpečnost silničního provozu je řádově nižší a jedná se spíše o extrémní případy překročení technicky přípustné hmotnosti vozidla, které se u velkých nákladních vozidel prakticky nevyskytují. Zároveň v případě přetížení nákladního vozidla dochází většinou k souběhu odpovědnosti více osob (řidiče, dopravce, popř. i odesílatele), přičemž řidič mnohdy nemůže reálně ovlivnit hmotnost nakládaného nákladu. Bodové hodnocení může mít u profesionálního řidiče velmi citelné dopady (včetně ztráty zaměstnání), které se s ohledem na výše uvedené nezdají jako přiměřené.

Zpracovaná RIA k předchozímu bodu pouze v bodu 3.2. „*Dopady na podnikatelské subjekty*“ uvádí, že by bylo vhodné vypuštění výše uvedeného bodového jednání v důsledku možných závažných dopadů na profesionální řidiče (ztráta zaměstnání). V dalším textu je pouze uvedeno, že k tomuto závěru se dospělo po připomínkách ČESMAD a dalších subjektů v rámci mezirezortního připomínkového řízení. Dále se touto problematikou RIA blíže nezabývala, pouze uvedeno v důvodové zprávě.

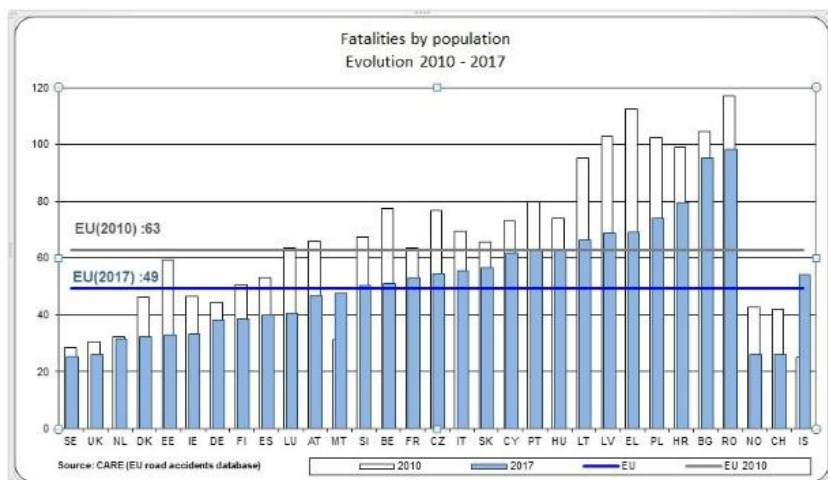
Z uvedeného je zřejmé, že k větší změně bodového systému došlo novelou z roku 2011, avšak ani jedna z výše uvedených novel nebyla odůvodněna zvýšením bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích. Vždy byla primárně posuzována závažnost skutku a pouze zřídka další aspekty jako např. evropská legislativa (změna u bezpečnostních přestávek) apod.

Česká republika (dále jen „ČR“) zároveň bohužel nepatří ve statistikách zaměřených na faktory bezpečnosti silniční dopravy k nejlepším. Právě naopak, v rámci jednotlivých zemí EU se ČR

---

<sup>2</sup> Viz důvodová zpráva k uvedenému zákonu

objevuje skoro na samém konci v porovnání různých faktorů. Např. v počtu úmrtí na počet obyvatel je ČR pod průměrem EU, viz níže uvedená tabulka.



Zdroj: Evropská komise

I když si ČR formou Národní strategie bezpečnosti silničního provozu dala za cíl snížení počtu dopravních nehod, snížení počtu těžce zraněných a zejména usmrcených, v dlouhodobém horizontu se nedaří dosáhnout požadovaného stavu. Pokud se zaměříme na zmiňované faktory, dochází z dlouhodobého pohledu pouze k pozvolnému poklesu a v některých případech i k meziročnímu nárůstu.

V níže uvedené tabulce je uveden počet dopravních nehod, počet těžce zraněných a počet usmrcených od roku 2010 do roku 2018.

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
<b>Počet dopravních nehod</b>	75522	75137	81404	84398	85859	93067	98864	103821	104764
<b>Počet těžce zraněných</b>	2462	3092	2986	2782	2762	2540	2580	2339	2 465
<b>Počet usmrcených</b>	753	707	681	583	629	660	545	502	565

Zdroj: Statistiky Policie ČR

Z uvedené tabulky je zřejmé, že počet dopravních nehod každoročně narůstá, počet těžce zraněných se nijak zásadně nemění a počty usmrcených kolísají. V každém případě pokles není

zásadní a nenaplnuje cíle ČR stanovené v Národní strategii bezpečnosti silničního provozu v oblasti snížení počtu dopravních nehod, těžce zraněných a usmrcených osob.

Jedním z nejdůležitějších cílů stanovených v Národní strategii bezpečnosti silničního provozu (dále také „NSBSP“) je snížení počtu usmrcených při dopravních nehodách. V následující tabulce je uvedeno porovnání cílů Národní strategie bezpečnosti silničního provozu s reálnými počty usmrcených osob při dopravních nehodách.

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
<b>Plán Národní strategie bezpečnosti silniční dopravy</b>	766	704	648	596	549	505	464	427	393
<b>Reálný počet usmrcených</b>	753	707	681	583	629	660	545	502	565

Zdroj: NSBSP, Statistiky Policie ČR

Z výše uvedené tabulky je patrné, že se od roku 2014 nedaří naplňovat Národní strategii bezpečnosti silniční dopravy a rozdíl mezi plánovaným počtem a reálným počtem usmrcených při dopravních nehodách je značný. Pro rok 2018 byl Národní strategií bezpečnosti silničního provozu stanoven předpoklad 393 usmrcených osob následkem dopravní nehody, v tomto roce oproti předchozím počet mrtvých při dopravních nehodách naopak ještě vzrostl o 63 osob oproti roku 2017. Otázkou zůstává naplnění předpokladu Národní strategie bezpečnosti silničního provozu v počtu usmrcených vlivem dopravní nehody do roku 2020 vzhledem k vývoji do současné chvíle. V Národní strategii bezpečnosti silničního provozu je předpoklad nepřesáhnout v roce 2019 počet usmrcených 362 a v roce 2020 počet usmrcených 333.

Jelikož nedochází ke značnému posunu ve zmiňované oblasti, je nutné zavést opatření, která by měla pozitivní vliv na bezpečnost v silničním provozu.

V roce 1997 byl ve Švédsku představen projekt s názvem „Vision Zero“, jenž má za cíl dosáhnout nulového počtu usmrcených následkem dopravních nehod. V roce 2001 se k této vizi přihlásila i EU. Základními principy vize jsou výuka řidičů a úprava pravidel silničního provozu. Na vizi nula je třeba pohlížet jako na komplexní provázaný systém, v jehož rámci na sebe musí vzájemně působit jednotlivé faktory, jako jsou dopravní infrastruktura, vozidla a účastníci silničního provozu.

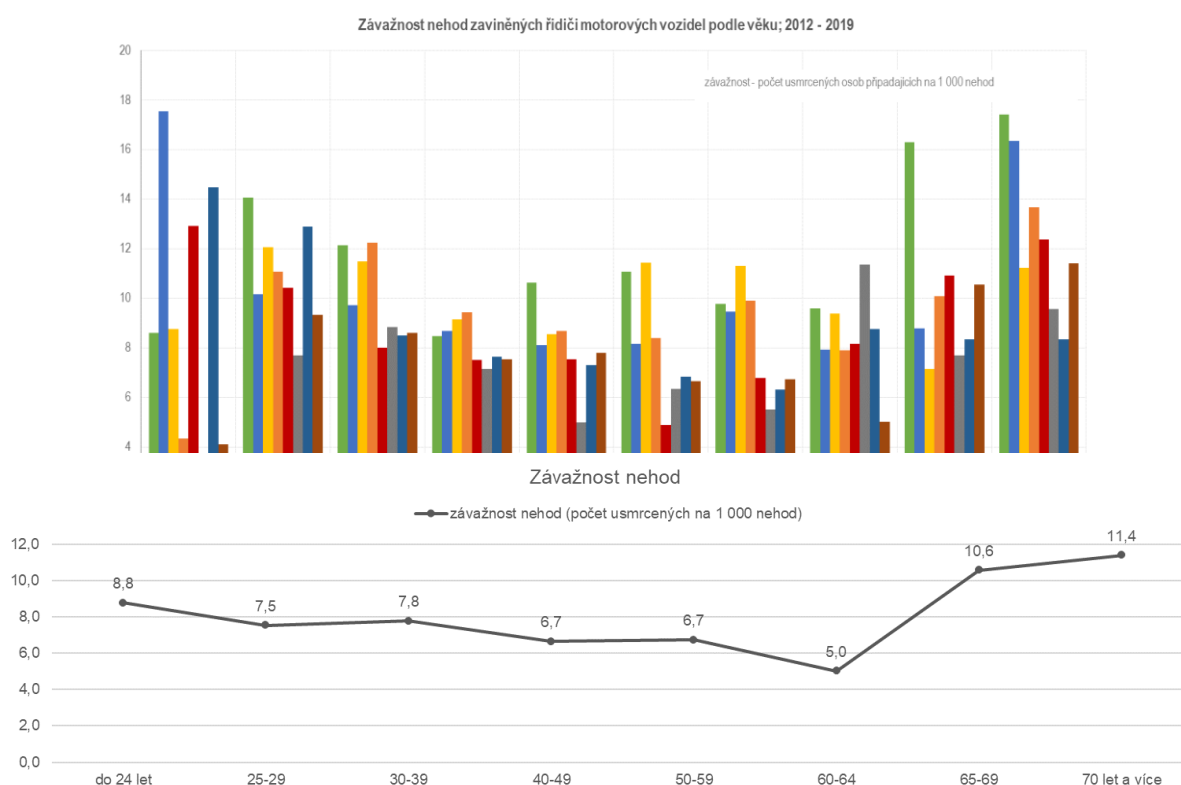
Vzhledem k tomu, že v dané situaci v ČR je s ohledem na vývoj počtu usmrcených následkem dopravní nehody dosažení cíle vize nula hodně vzdálené, je třeba učinit změny, které by měly vliv na snížení počtu usmrcených osob, ale i počtu zraněných osob a dopravních nehod.

Jak je již zníněno ve vizi nula, na počet a závažnost dopravních nehod má vliv hned několik faktorů (od lidského faktoru, konstrukce a techniky vozidel až po infrastrukturu). Zavedením jednotlivých dílčích opatření se snahou zvýšit bezpečnost silničního provozu, by mělo mít

přímý vliv na snížení nehodovosti, případně následků z dopravních nehod způsobených. Nelze však prokázat přímou kauzalitu mezi zavedenými opatřeními a snižováním počtu dopravních nehod a jejich následků. Součástí této závěrečné zprávy je zaměření se na jeden z dílčích faktorů, kterým je ten lidský a práci s vybranou rizikovou skupinou, jelikož jednou z metod pro dosažení zvýšení povědomí o bezpečnosti silničního provozu a snížení počtu zmiňovaných hodnot je důsledná příprava nových řidičů, pravidelné vzdělávání a práce s rizikovými skupinami řidičů. Výběr tohoto dílčího faktoru (lidského) je také z důvodu, že závěrečná zpráva řeší novelu zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), který řeší správní trestání. Nedodržení plnění NSBSP je zmíněno jako fakt, že se nedaří dodržovat snížení počtu usmrcených na silnicích. Logicky tento návrh hledá nějaké řešení, kterým je možné ovlivnit pomocí zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu) tento počet. Tedy, primárním cílem je snižovat počet dopravních nehod a jejich následky, které se logicky následně objeví v plnění NSBSP. Ostatní dílčí faktory, které mají vliv na snižování bezpečnosti silničního provozu, jako je například vzdělávání, jsou řešeny v jiném zákoně.

K určení vhodné cílové skupiny je nejprve nutné porovnat poměr počtu dopravních nehod a jejich závažnosti mezi jednotlivými skupinami řidičů dle jejich věku. Toto porovnání bude prvním vodítkem k určení cílové skupiny řidičů pro které by bylo zavedeno opatření.

V uvedených grafech jsou uvedeny počty dopravních nehod a závažnost dopravních nehod dle věkových skupin řidičů.



Z informací jednotlivých zemí EU také vyplývá, že mezi nejrizikovější skupinu řidičů (krom seniorů) patří řidiči, kteří mají krátkou řidičskou praxi a jsou také ve značné míře z pohledu věku mladí. Dlouhodobě je skupina začínajících a mladých řidičů uváděna jako rizikovou a

jedná se zejména o skupinu, která se nechá v samotném začátku ovlivnit a působit tak na její budoucí řidičskou praxi v dlouhodobém horizontu.

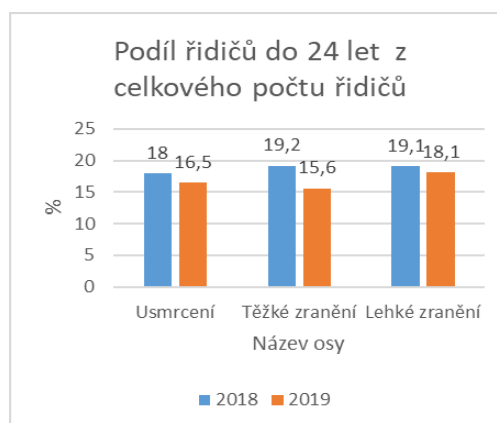
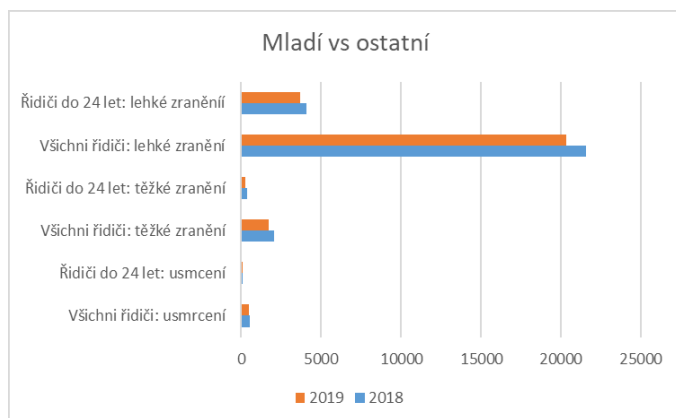
Řidiči této skupiny jsou častými viníky dopravních nehod s vážnými následky. Faktory, které činí tuto skupinu rizikovou, jsou nedostatečná příprava z autoškoly na chování v provozu, malé praktické řidičské zkušenosti a přeceňování schopností. Jsou zpravidla méně zodpovědní a jednají impulzivně na dané podněty. Nedokáží odhadnout rizika plynoucí ze silničního provozu a adekvátně na ně reagovat. Jízdní úkony nemají zautomatizovány, snadno se rozptýlí. Toto chování je mimo jiné ovlivněno zkušenostmi a chováním typickým danému věku, které se řeší v celém odvětví napříč všemi státy bez ohledu na socio-kulturní podmínky a právě v tomto věku a délce praxe je vhodné s touto skupinou řidičů pracovat a usměrňovat ji.

Jedny z nejčastějších příčin dopravních nehod této rizikové skupiny řidičů je nedodržení rychlosti (velmi rádi se předvádějí), nevěnování se řízení (používání telefonů) a jízda pod vlivem alkoholu a omamných látek.

Dalším nutným krokem je porovnání závažnosti dopravních nehod a jejich následků této rizikové skupiny vůči všem ostatním řidičům. V uvedených tabulkách je uveden poměr mladých řidičů do 24 let oproti všem ostatním řidičům.

<b>Nehody zaviněné všemi řidiči motorových vozidel</b>	<b>Dopravní nehody</b>	<b>Usmrcení</b>	<b>Těžké zranění</b>	<b>Lehké zranění</b>
2018	86632	521	2063	21550
2019	86315	508	1746	20324
<b>Nehody zaviněné řidiči motorových vozidel ve věku do 24 let a jejich následky</b>	<b>Dopravní nehody</b>	<b>Usmrcení</b>	<b>Těžké zranění</b>	<b>Lehké zranění</b>
2018	10 053	94	397	4 107
2019	9 579	84	272	3 680

<b>Podíl na celkovém počtu nehod zaviněných řidičem motorového vozidla</b>	<b>Dopravní nehody</b>	<b>Usmrcení</b>	<b>Těžké zranění</b>	<b>Lehké zranění</b>
2018	11,6 %	<b>18,0 %</b>	<b>19,2 %</b>	<b>19,1 %</b>
2019	11,1 %	<b>16,5 %</b>	<b>15,6 %</b>	<b>18,1 %</b>



Z uvedených tabulek je zřejmé, že poměrně úzká skupina řidičů do 24 let se oproti ostatním řidičům (staším 24 let) značně podílí na počtu usmrcených, těžkých a lehkých zranění. Lze tedy vyvodit, že mladí řidiči do věku 24 let jsou z pohledu závažnosti následků dopravních nehod rizikovější, než ostatní řidiči.

Jak již bylo zmiňováno, jako riziková skupina se uvádí nejen mladí řidič věkově, ale i řidiči dle délky praxe. Níže v tabulce jsou uvedeny počty usmrcených a těžce zraněných dle délky praxe pro skupinu mladých řidičů do 24 let a ostatních řidičů s praxí do 5 let.

Podíl dle praxe za rok 2019				
Délka praxe (roky)	Ostatní řidiči		Mladí řidiči	
	Usmrcení	Těžké zranění	Usmrcení	Těžké zranění
Do 1	41	157	28	104
2	31	94	19	55
3	8	41	3	22
4	18	32	11	17
5	27	108	7	31

Z dat uvedených v tabulce vyplývá, že poměr usmrcených a těžce zraněných je u mladých řidičů s praxí do 2 let větší, než u ostatních řidičů.

Jednou z osvědčených metod, jak pracovat s touto rizikovou skupinou, která má zároveň účinek na zvýšení bezpečnosti silničního provozu a snížení negativních dopadů z následných dopravních nehod, je takzvaný „řidičák na zkoušku“.

Podmínky takzvaného „řidičáku na zkoušku“ jsou v jednotlivých zemích EU odlišné, ale fungují již několik let bez zásadních problémů. „Řidičák na zkoušku“ je zaveden například v zemích, které z pohledu počtu úmrtí na obyvatele patří statisticky k nejlépe hodnoceným, jako je například Rakousko, Německo a Velká Británie.

Vzhledem k situaci, že toto opatření nebylo v žádné zemi, která ho doposud zavedla, zrušeno a naopak země, které toto opatření přijaly, upravují parametry a nastavují nové návazné povinnosti, prokázalo se toto opatření jako efektivní. Např. dle rakouského Kuratoria pro bezpečnost silničního provozu (Kuratorium für Verkehrssicherheit) došlo po zavedení opatření k poklesu nehod se zraněními o 18,7 %.<sup>3</sup>

Cílem předkládaného návrhu zákona je také převedení agendy přestupků proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích a s tím spojenými instituty tak, aby prvostupňovým správním orgánem byly jednotlivé Úřady městských částí v Praze (dále jen „ÚMČ“) a odvolacím správním orgánem Magistrát hl. m. Prahy (dále jen „MHMP“).

Ministerstvo dopravy (dále jen „MD“), konkrétně odbor agend řidičů, je nadřízeným správním orgánem třinácti krajských úřadů v ČR, tedy vystupuje jako odvolací správní orgán a orgán přezkumu ve věcech přestupků proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích, řídicího oprávnění (udělení, pozbytí, pozastavení, podmínění, odnětí apod.), námitek proti bodovému hodnocení, zadržení řídicího průkazu, apod., tedy ve všech věcech spadajících do působnosti zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). Shodně je tomu tak i na poli jiných přestupků. Oproti tomu je však MD v uvedených věcech odvolacím správním orgánem MHMP, konkrétně odboru dopravněsprávních činností. Tato úprava je však nekoncepční a napříč jinými obory ojedinělá, neboť obecně jsou ministerstva ústředními správními orgány, vždy poslední instancí v rámci správního řízení, nikoli odvolacím správním orgánem na tak širokém spektru přestupků. Přestupky proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích jsou nejčastějšími páchanými přestupky v ČR vůbec, vzhledem k tomu, že se potenciálně dotýkají každé osoby, která je držitelem řídicího oprávnění, a to nejen českých občanů, ale i cizozemců páhajících na území ČR tyto přestupky.

Je obecně známo, že na území hlavního města Prahy dochází k páchání přestupků ze strany řidičů i provozovatelů vozidla nejčastěji, a to vzhledem k hustotě silničního provozu i počtu různých kamerových systémů. Na území hl. m. Prahy tím pádem, vzhledem k výše uvedenému, nefunguje očekávatelným způsobem represivní funkce státu. Touto problematikou se již delší časové období (cca 11 let) zabývají i jiné orgány veřejné moci či odborná veřejnost (např. Ministerstvo vnitra, veřejný ochránce práv apod.).

1.3	Popis existujícího právního stavu v dané oblasti
-----	--------------------------------------------------

V současné době není legislativně zakotvena žádná zvláštní úprava pro konkrétní skupinu řidičů, která je považována za rizikovou. Po získání řídicího oprávnění se na žádnou skupinu řidičů neuplatňují žádná speciální pravidla, která by vyplývala ze zákona o silničním provozu nebo ze zákona č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 247/2000 Sb.“).

<sup>3</sup> <https://www.cieca.eu/sites/default/files/members-area/General-Assembly-Members-Forum/2018-Congress-Belfast/Congress-31-May-2018/4.%20Winkelbauer%20Belfast%202018.pdf>

Po získání řidičského oprávnění jsou na všechny řidiče aplikovány stejné povinnosti a správní tresty. Neexistuje systém, který by určitou rizikovou skupinu řidičů nějakým způsobem motivoval k lepšímu chování v rámci pravidel silničního provozu.

Co se týká věcné příslušnosti pro projednávání přestupků dle zákona o silničním provozu, ta je v současné době upravena v ust. § 124 zákona o silničním provozu, v ust. § 31 odst. 2 a § 32 zákona č. 131/2000 Sb., o hl. m. Praze, a obecně závaznou vyhláškou č. 55/2000 Sb. hl. m. Prahy, Statut hl. m. Prahy, v příloze č. 3.

Ust. § 124 odst. 5 písm. j) zákona o silničním provozu:

*„Obecní úřad obce s rozšířenou působností projednává přestupky podle tohoto zákona.“*

Ust. § 31 odst. 2 zákona o hl. m. Praze:

*„Orgány hlavního města Prahy vykonávají přenesenou působnost, která je zvláštním zákonem svěřena orgánům obcí, orgánům obcí s pověřeným obecním úřadem a orgánům obcí s rozšířenou působností, není-li dále stanoveno jinak.“*

Ust. § 32 zákona o hl. m. Praze:

*„(1) Orgány městské části vykonávají přenesenou působnost městské části v rozsahu stanoveném zákonem a v mezích zákona Statutem.*

*(2) Orgánům městských částí lze v mezích zákona svěřit Statutem přenesenou působnost, která je zvláštním zákonem svěřena orgánům obcí, orgánům obcí s pověřeným obecním úřadem nebo orgánům obcí s rozšířenou působností, není-li dále stanoveno jinak.“*

Příloha č. 3 k obecně závazné vyhlášce č. 55/2000 Sb. hl. m. Prahy - Záležitosti, které se svěřují do přenesené působnosti všech městských částí nad rozsah stanovený zákonem, bod 92.:

*„zákon č. 361/2000 Sb. 125e - projednávání přestupků spáchaných porušením dopravní odst. I značky č. IP 12 „Vyhrazené parkoviště“ a IP 13c „Parkoviště s parkovacím automatem“ (vyhláška č. 294/2015 Sb.) výhradně v souvislosti s narušením režimu parkování v zónách placeného stání zřízených na území příslušné městské části, vyjma přestupků spáchaných s vozidly, u nichž nebyl zjištěn z informačního systému vedeného podle zvláštního právního předpisu (§ 4 zákona č. 56/2001 Sb.) provozovatel vozidla“*

1.4	Identifikace dotčených subjektů
-----	---------------------------------

- řidiči (resp. provozovatelé) vozidel, a to jak z pohledu jejich účastenství ve správním řízení ve věci přestupků proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích a s tím souvisejících institutů, tak z pohledu jejich rizikovosti, resp. zda budou spadat do rizikové skupiny, na niž se bude vztahovat institut „řidičáku na zkoušku“

- Magistrát hl. m. Prahy, odbor dopravněsprávních činností

- jednotlivé Úřady městských částí Praha 1 - 22
- obecní úřady obcí s rozšířenou působností
- krajské úřady
- Ministerstvo dopravy
- Policie ČR
- obecní policie

1.5	Popis cílového stavu
-----	----------------------

Přijetím navrhované právní úpravy má být dosaženo mimo jiné plnění dlouhodobého cíle, který si ČR stanovila v Národní strategii bezpečnosti silničního provozu, a to snížení usmrcených osob v silničním provozu do roku 2020 na úroveň průměru států EU a snížení počtu těžce zraněných osob o 40 % oproti roku 2009.

Dosáhnutí cílového stavu bude docíleno zaměřením na rizikovou skupinu řidičů a práci s ní, přičemž výsledek bude v dlouhodobějším horizontu měřitelný celkovými počty dopravních nehod, těžce zraněných a usmrcených osob.

K dosažení výše uvedeného cíle bude zaveden takzvaný „řidičák na zkoušku“, který je osvědčený i v ostatních zemích EU. K dosažení cílového stavu má být dosaženo najitím nejoptimálnějšího řešení v podobě takzvaného „řidičáku na zkoušku“, které bude nejméně rizikové a půjde navázat na současně platnou legislativu. Volba této metody a následná aplikace je vhodná i z důvodu současně platné legislativy, kdy je možné navázat na současný bodový systém.

Z principiálního pohledu je inspirací britský systém, který motivuje začínající řidiče k pozitivnímu chování v silničním provozu. Systém je rovněž přehlednější.

Konkrétně půjde o systém, ve kterém bude hranice nutná k pozbytí řidičského oprávnění snížena na polovinu, tj. na 6 bodů. Účelem není hledat další možná řešení a porovnávat jejich dopady, ale najít optimální délku období „řidičáku na zkoušku“ a vhodnou cílovou skupinu. Jedná se o novelu v rámci správního trestání, kdy i hrozba sankce má pozitivní preventivní efekt. Není účelem zavádět plošné opatření pro všechny řidiče, ale pracovat pouze s řidiči, kteří z důvodu nedodržování pravidel silničního provozu dosáhnou 6 bodů.

K uvedenému návrhu na snížení hranice na 6 bodů, bude zároveň stanoveno pravidlo, že pokud řidič v důsledku dosažení této hranice pozbude řidičské oprávnění v průběhu zkušební lhůty, tato lhůta se po dobu pozbytí řidičského oprávnění staví, tzn. po navrácení řidičského oprávnění začne řidiči běžet její zbývající část.

K navrácení řidičského oprávnění, stejně jako v německém či rakouském systému, bude muset řidič absolvovat dopravně psychologické vyšetření a přezkoušení z odborné způsobilosti.

Rovněž může absolvovat pro odečtení bodů kurz bezpečné jízdy a platí pro něj automatický roční odpočet stanovený zákonem o silničním provozu.

V případě přenesení věcné působnosti by projednávaly v I. stupni přestupky proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích ÚMČ Praha 1 – 22 a ve II. stupni MHMP. MD by pak nadále plnilo funkci ústředního správního orgánu a bylo by až poslední možnou instancí ve správním řízení.

Návrh si klade za cíl změnit správní postup, který by měl zlepšit vymáhání dodržování pravidel silničního provozu prostřednictvím zvýšení počtu projednaných přestupků, což ve svém důsledku povede ke snížení porušování dopravních předpisů, jinými slovy bude naplněn preventivní účel možného udělení pokuty.

1.6	Zhodnocení rizika
-----	-------------------

Vzhledem k popisu zmiňovaného současného stavu je nutné zavedení změn, které povedou ke snížení nehodovosti a následnému snížení zranění a usmrcení osob. Pokud by nebyla zavedena navrhovaná opatření, situace v bezpečnosti silničního provozu by stagnovala, případně by se zhoršovala.

Rizika, která mohou plynout z přijetí uvedené úpravy, jsou konkrétně rozebrána u jednotlivých návrhů možností řešení. Každopádně, nejedná se o rizika, která by zásadně negativně ovlivnila zavedení některého z navržených opatření.

Vzhledem k popisu zmiňovaného současného stavu u projednávání přestupků na území hl. m. Prahy je nutné zavedení změn, které povedou k celkovému zvýšení efektivity v oblasti správního trestání na území hl. m. Prahy. V současné době se na území hl. m. Prahy páchají přestupky proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu v tak značném množství (cca 600 000 oznámených přestupků za rok 2017), že ani MHMP jej nezvládá všechny zpracovat tak, aby se neodkládaly, zvláště pokud jde o přestupek provozovatele vozidla dle ust. § 125f zákona o silničním provozu (objektivní odpovědnost provozovatele vozidla; cca 570 000 oznámených přestupků za rok 2017). V případě, že by každý řidič, který je obviněn z takového přestupku, využil možnosti podat řádný opravný prostředek, bylo by možné zpracovat správní spis před uplynutím lhůty stanovené k zániku odpovědnosti za přestupek v minimu případů. To by znamenalo úplné zkolabování současného systému.

Výše uvedený stav je způsoben jednak množstvím motorových vozidel, jež se v hl. m. Praze pohybuje, a také množstvím umístěných stacionárních a úsekových automatických technických prostředků užívaných bez obsluhy, které fungují v režimu 24/7, a také množstvím parkovacích delitků oznámených Městskou policií hl. m. Prahy. Uvedený stav, kdy dochází ke značnému promlčování přestupků, je krajně nežádoucí a nespravedlivý pro osoby, jež určené částky či pokuty řádně hradí. Navrhovaná decentralizace by měla nežádoucí stav odstranit, neboť bude projednáno větší množství přestupků příslušnými úřady městských částí.

Téměř každý přestupek je společensky nebezpečný (srov. rozsudek NSS ze dne 06.01.2012, sp. zn. 5 As 106/2011 - 81), formální znaky přestupkového jednání jsou koncipovány tak, aby naplňovaly v běžných případech i znaky materiální. Pouze v případě, kdy existují významné okolnosti, které vylučují, aby takovým jednáním byl porušen nebo ohrožen právem chráněný zájem společnosti, nedojde k naplnění materiálního znaku přestupku a takové jednání potom nemůže být označeno za přestupek. Předkladatel netvrdí, že musí dojít k odhalení a potrestání veškerých přestupků, ostatně uvedené není ani v silách jakéhokoli státu, avšak je nutné potrestat společensky nebezpečná jednání, kterých zajisté je méně, než počet případů, které se MHMP nepodaří projednat.

Srovnání agendy s ostatními městy ČR postrádá v uvedené situaci smysl, neboť hl. m. Praha je velmi specifické svým provozem a množstvím osob pohybujících se po pozemních komunikacích, přičemž takové specifické podmínky nepanují v žádném městě v ČR.

Pokud by tedy nebyla zavedena navrhovaná opatření, správní trestání v daném oboru nebude efektivní, případně se bude ještě zhoršovat, což bude mít ve svém důsledku dopad především na bezpečnost silničního provozu, kdy se v něm budou pohybovat nepotrestaní řidiči pravidelně páchající přestupky.

Rizika, která mohou plynout z přijetí uvedené úpravy, jsou konkrétně rozebrána v následujících bodech.

2.	<p>Návrh variant řešení –</p> <p><i>2.1. Vymezení osob z pohledu věku a zkušeností</i></p> <p><i>2.1.1 Nulová varianta</i></p> <p><i>2.1.2 Mladí řidiči 20/21 let</i></p> <p><i>2.1.3 Začínající řidiči s praxí 2 až 3 roky</i></p> <p><i>2.2 Vymezení osob z pohledu skupiny řidičského oprávnění</i></p> <p><i>2.2.1 Nulová varianta</i></p> <p><i>2.2.2 Držitelé prvního řidičského oprávnění jakékoli skupiny</i></p> <p><i>2.2.3 Držitelé řidičského oprávnění skupiny B</i></p> <p><i>2.3 Stanovení délky zkušební doby řidičáku na zkoušku</i></p> <p><i>2.3.1 Nulová varianta</i></p> <p><i>2.3.2 Zkušební lhůta v délce 2 let</i></p> <p><i>2.3.3 Zkušební lhůta v délce 3 let</i></p> <p><i>2.4 Kombinace možných opatření (možností)</i></p> <p><i>2.5 Nulová varianta u věcné příslušnosti k projednání přestupků dle zákona o silničním provozu</i></p> <p><i>2.6 Převod kompletní agendy přestupků a řízení o zadržení řidičského průkazu</i></p> <p><i>2.7 Převod kompletní agendy přestupků, řízení o zadržení řidičského průkazu a o námitkách proti bodovému hodnocení (§ 118c, 123f, § 125c – 125j) dle zákona o silničním provozu</i></p> <p><i>2.8. Převod kompletní věcné působnosti zákona o silničním provozu</i></p>
----	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

V tomto bodě jsou mimo jiné zpracovány varianty jednotlivých témat potřebných k vydefinování systému „řidičáku na zkoušku“. Je navrženo několik věcných okruhů, které obsahují nulovou variantu, která analyzuje současný stav (předpoklad, že současný stav zůstane beze změny) a další možnosti, které definují možné skupiny řidičů.

Jednotlivé okruhy se týkají problematiky, které mají vydefinovat podmínky „řidičáku na zkoušku“ z pohledu cílové skupiny řidičů dle zkušeností a věku řidiče, dle skupiny řidičského oprávnění a také stanovit délku zkušební doby.

Jak je již bylo uvedeno, cílem je najít nejoptimálnější řešení pro zavedení řidičáku na zkoušku ve formě snížení 6 bodů, nikoliv hledat a porovnávat jiná řešení. Existují i jiná opatření, která jsou v jiných státech využívána, nicméně jedná se o komplikovanější řešení u kterých také není

prokázána kauzalita se snížením dopravních nehod a jejich následků s jejich zavedením. Řešení ve formě snížení bodové hranice je nejméně rizikové z pohledu aplikace a navazuje na současnou legislativu z. 361/2000 Sb. v oblasti bodového systému a následných podmínek vrácení ŘO.

## **2.1 Vymezení osob z pohledu věku a zkušeností**

U rizikové skupiny řidičů s krátkou řidičskou praxí a nízkého věku bylo zvažováno několik variant, především co se týče definování skupiny, na kterou se povinnost uplatní (zda se bude týkat začínajících či mladých řidičů, např. ve věku 18 až 21 let).

### **2.1.1 Nulová varianta**

#### **Popis varianty:**

Jedná se o variantu, kdy nebude realizována novela zákona a bude zachován současný stav. Pro rizikovou skupinu řidičů nebudou platit žádná speciální pravidla a bude na ně pohlíženo jako na všechny ostatní řidiče.

#### **Rizika:**

Nebude žádným způsobem regulována jedna z nejrizikovějších skupin řidičů, kteří nemají dostatečné praktické zkušenosti. Absence psychologického dopadu, který by motivoval začínající řidiče řídit bezpečně dle pravidel silničního provozu (jako například snížení bodové hranice). Zvyšuje se tím riziko, že nedojde ke snížení počtu dopravních nehod a počtu usmrčených osob a nebude tak naplněna Národní strategie bezpečnosti silničního provozu.

#### **Dopady:**

Vzhledem k tomu, že nedochází k žádným změnám a je zachován současný stav, nevyplývají žádná rizika a náklady na přizpůsobení se regulaci ze strany dotčených subjektů.

### **2.1.2 Mladí řidiči 20/21 let**

#### **Popis varianty:**

Zkušební doba by platila plošně pro všechny držitele řidičského oprávnění do 20 nebo 21 let věku.

Při aplikaci této možnosti by se zkušební doba omezila pouze na řidiče, kteří jsou mladí z pohledu věku. V tabulce níže je uveden podíl mladých řidičů ve věku 18 až 20 let na dopravních nehodách. Další odůvodnění pro určení cílové skupiny z pohledu věku je uvedeno v kapitole 1.2. Definice problému.

Statistika dopravních nehod za rok 2016 – zdroj PČR		
Skupina řidičů	Počet dopravních nehod	Podíl %
<b>Řidiči motorových vozidel</b>	82 981	100
Věk řidiče 18-20 let	3647	<b>4,4</b>

#### Rizika:

Rizikem u této možnosti je odsouvání absolvování autoškoly až do doby, než dosáhnou věku, kdy se na ně nebude institut „řidičáku na zkoušku“ vztahovat. Z pohledu věku řidičů, kteří jsou viníci dopravní nehody, bylo zaviněno kategorií řidičů ve věku 18 až 20 let celkem 3 647 dopravních nehod, což je pouze 4,4 % z celkového počtu dopravních nehod řidičů motorových vozidel, což nemusí být velkým rizikem, jelikož se jedná o poměrně malý poměr. Dalším rizikem je, že pokud by byla uplatňována zkušební lhůta pouze podle věku řidiče od 18 do 20 až 21 let, z pohledu podmínek dosažení věku k udělení řidičského oprávnění by se lhůta nevztahovala na řidiče skupiny D a u řidičů skupiny C by se vztahovala pouze v rámci vstupního profesního školení.

#### Dopady:

Se zavedením tohoto opatření by vznikly náklady a povinnosti dotčených osob z pohledu nových povinností a nárůstu administrativní činnosti státní správy a uplatňování speciálních podmínek pro vybranou skupinu řidičů.

### 2.1.3 Začínající řidiči s praxí 2 až 3 roky

#### Popis varianty:

Zkušební doba by platila pro určenou délku bez ohledu na věk řidiče. Začínající řidiči budou definováni jako řidiči po dobu stanovené zkušební doby od získání řidičského oprávnění. Při aplikaci této možnosti by do zkušební doby spadali všichni řidiči s nově získaným řidičským oprávněním z pohledu praxe a zkušeností, nikoliv věku. Zároveň se tak zkušební době nepůjde vyhnout dosažením určitého věku.

V tabulce níže je uveden podíl řidičů na dopravních nehodách s praxí do 2 let. Další odůvodnění pro určení cílové skupiny z pohledu délky praxe je uvedeno v kapitole 1.2. Definice problému.

Statistika dopravních nehod za rok 2016		
Skupina řidičů	Počet dopravních nehod	Podíl %
<b>Řidiči motorových vozidel</b>	82 981	100
Řidičská praxe do 2 let	9375	<b>11,3</b>

### Rizika:

Řidiči motorových vozidel s praxí do 2 let způsobili za rok 2016 celkem 9 375 dopravních nehod, což je 11,3 % z celkového počtu dopravních nehod řidičů motorových vozidel. Z pohledu vhodného zacílení na rizikovou skupinu je poměr této skupiny řidičů na dopravních nehodách značný. Dále také vzhledem k tomu, že nebude možnost vyhnout se zkušební době řidičáku na zkoušku odsouváním absolvování autoškoly, nevykazuje tato možnost objektivní rizika z pohledu výběru vhodné skupiny řidičů. Jedinou možností, jak zkušební dobu obejít, tak bude vzdání se řízení – tato možnost se však jeví značně absurdní, neboť řidičské oprávnění si řidiči pořizují, aby řídili. V žádném z uvedených scénářů se však tomuto vyhnout nelze, neboť neřít je svobodnou volbou každého řidiče.

### Dopady:

Se zavedením tohoto opatření by vznikly náklady a povinnosti dotčených osob z pohledu nových povinností a nárůstu administrativní činnosti státní správy a uplatňování speciálních podmínek pro vybranou skupinu řidičů.

## **2.2 Vymezení osob z pohledu skupiny řidičského oprávnění**

Pro výběr vhodné skupiny řidičů dle skupiny řidičského oprávnění byly zvažovány varianty, které by zasáhly co největší část rizikové skupiny řidičů. Rovněž je nutné brát v potaz několikanásobné zavádění zkušební doby pro jednoho řidiče a z toho plynoucí nadměrnou a zbytečnou zátěž pro státní správu. Je navrženo několik možností, které obsahují nulovou variantu, která analyzuje současný stav (předpoklad, že současný stav zůstane beze změny), a další možnosti, které stanovují možné způsoby k vydefinování vhodné skupiny řidičů dle skupiny řidičského oprávnění.

### 2.2.1 Nulová varianta

#### Popis varianty:

Jedná se o variantu, kdy nebude realizována novela zákona a bude zachován současný stav. Pro rizikovou skupinu řidičů nebudou platit žádná speciální pravidla a bude na ně pohlíženo jako na všechny ostatní řidiče.

#### Rizika:

Nebude žádným způsobem regulována jedna z nejrizikovějších skupin řidičů, kteří nemají dostatečné praktické zkušenosti. Absence psychologického dopadu, který by motivoval začínající řidiče řídit bezpečně dle pravidel silničního provozu (jako například snížení bodové hranice). Zvyšuje se tím riziko, že nedojde ke snížení počtu dopravních nehod a počtu usmrčených osob a nebude tak naplněna Národní strategie bezpečnosti silničního provozu.

#### Dopady:

Vzhledem k tomu, že nedochází k žádným změnám a je zachován současný stav, nevyplývají žádná rizika a náklady na přizpůsobení se regulaci ze strany dotčených subjektů.

### 2.2.2 Držitelé řidičského oprávnění skupiny B

Zkušební doba by se vztahovala pouze na nově získaná řidičská oprávnění skupiny B. Jak je uvedeno v tabulce níže, jedná se o největší a zároveň nejméně zkušenou skupinu řidičů.

Rok	Celkový počet udělených ř.o.	Počet udělených ř.o. skupiny B	% podíl skupiny B
2017	128 677	93 287	72,5
2016	129 213	94 679	73,3

Následně každé další řidičské oprávnění (krom skupin AM, A1, A2, A, B1 a T) je podmíněno držením řidičského oprávnění skupiny B. To znamená, že v řidiči (krom uvedených skupin) musí být držitel řidičského oprávnění skupiny B a bude se na ně vztahovat „řidičák na zkoušku“.

Vzhledem k výše uvedeným údajům z tabulky vyplývá, že počet řidičských oprávnění skupiny B představuje cca  $\frac{3}{4}$  z celkového počtu osob, kterým bylo uděleno řidičské oprávnění. Zbylá část jsou z naprosté většiny řidiči s řidičskými oprávněními skupin C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D a D+E, kteří již musejí mít řidičské oprávnění skupiny B, a řidiči motocyklů, kteří se v převážné části v budoucnu stanou držiteli řidičského oprávnění skupiny B.

#### Rizika:

Pokud bude řidič vlastnit řidičské oprávnění pro skupiny AM, A1, A, A2, B1 nebo T a nebude ho dále rozšiřovat, řidičák na zkoušku a jeho dopady ho minou. Nevýhodou je i složitost počítání bodů v bodovém systému a odečítání bodů, neboť by bylo nutné zvlášť evidovat body získané před začátkem zkušební doby a zvlášť po začátku zkušební doby (jinak by bylo možné, aby se řidič, který za přestupky obdržel např. 8 bodů, po získání řidičského oprávnění skupiny B ihned vybodoval). To by bylo pro adresáty normy, především řidiče, nepřehledné.

#### Dopady:

Se zavedením tohoto opatření by vznikly náklady a povinnosti dotčených osob z pohledu nových povinností a nárůstu administrativní činnosti státní správy a uplatňování speciálních podmínek pro vybranou skupinu řidičů.

### 2.2.3 Držitelé prvního řidičského oprávnění jakékoli skupiny

Zkušební doba by se vztahovala na každého žadatele o udělení řidičského oprávnění (dále také „prvožadatele“), který by obdržel řidičské oprávnění jakékoli skupiny. Řidičský průkaz na zkoušku by čekal všechny řidiče ihned po zapojení do provozu na pozemních komunikacích. Obdobná úprava funguje např. v Německu, kde rovněž nezáleží na tom, jaké oprávnění řidič získá jako první.

Rok	Celkový počet udělených ř.o.	Počet udělených ř.o. prvožadatelům	% podíl skupiny B
2017	128 677	92 232	71,7
2016	129 213	92 281	71,4

#### Rizika:

Řidiči, kteří získají řidičské oprávnění skupiny B jako další řidičské oprávnění a jako první získají jiné řidičské oprávnění, např. jednu ze skupin AM, A1, A2 a A, budou absolvovat zkušební dobu s jiným vozidlem než řidiči skupiny B. Naprostá většina prvožadatelů jsou však žadatelé o udělení skupiny B, viz následující tabulka:

Rok	Počet udělených ř. o. prvožadatelům	Počet udělených ř.o. skupiny B prvožadatelům	% podíl skupiny B	Počet udělených ř.o. skupiny AM prvožadatelům	% podíl skupiny AM
2017	92 232	86 090	93,3	855	0,9
2016	92 281	86 944	94,2	810	0,9

#### Dopady:

Se zavedením tohoto opatření by vznikly náklady a povinnosti dotčených osob z pohledu nových povinností a nárůstu administrativní činnosti státní správy a uplatňování speciálních podmínek pro vybranou skupinu řidičů.

### **2.3 Stanovení délky zkušební doby řidičáku na zkoušku**

Tématem řešení tohoto okruhu je stanovení vhodné zkušební doby, po kterou by platila speciální pravidla bodového systému v rámci „řidičáku na zkoušku“ pro zvolenou skupinu řidičů. Je navrženo několik možností, které obsahují nulovou variantu, která analyzuje současný stav (předpoklad, že současný stav zůstane beze změny) a další možnosti, které stanovují možné délky zkušební doby v rámci řidičáku na zkoušku.

Jednotlivé možnosti mají vydefinovat vhodnou délku zkušební doby, po kterou by platila speciální pravidla v rámci bodového systému pro vybranou skupinu řidičů. Jednotlivé možnosti jsou hodnoceny na základě statistických dat Ministerstva dopravy a na základě zkušeností ostatních států EU.

K odhadu možného počtu osob, které by po zavedení „řidičáku na zkoušku“ pozbyly řidičské oprávnění, poslouží statistika Ministerstva dopravy (údaje z centrálního registru řidičů) o počtu udělených řidičských oprávnění a počtu dosažení bodů. Z důvodu přehlednosti a vypovídající hodnoty pro níže uvedené návrhy zkušební lhůty na 2 nebo 3 roky bude použita statistika pro řidičské oprávnění skupiny B s dosažením bodové hranice 6 bodů za 1, 2 a 3 roky od data vydání řidičského průkazu při platnosti současného bodového hodnocení.

<b>Počet řidičů s řidičským oprávněním skupiny B, kteří dosáhli 6 bodů během 3 let od udělení ř. o.</b>	
Počet udělených řidičských oprávnění za rok 2014	100 688
Počet řidičů, kteří dosáhli 6 bodů (během 3 let)	5248
Průměrný počet řidičů, kteří dosáhli 6 bodů za rok	1749

<b>Počet řidičů s řidičským oprávněním skupiny B, kteří dosáhli 6 bodů během 2 let, od udělení ř. o.</b>	
Počet udělených řidičských oprávnění za rok 2015	96 021
Počet řidičů, kteří dosáhli 6 bodů (během 2 let)	3085
Průměrný počet řidičů, kteří dosáhli 6 bodů za rok	1543

<b>Počet řidičů s řidičským oprávněním skupiny B, kteří dosáhli 6 bodů během 1 roku od udělení ř. o.</b>	
Počet udělených řidičských oprávnění za rok 2016	94 679
Počet řidičů, kteří dosáhli 6 bodů (během 1 roku)	1114
Průměrný počet řidičů, kteří dosáhli 6 bodů za rok	1114

Z výše uvedených tabulek vyplývá, že průměrný počet řidičů, kteří dosáhli 6 bodů během jednoho roku je 1 469 (vyplývá z výpočtu  $1\,749 + 1\,543 + 1\,114 = 4\,406$ , když  $4\,406 / 3 = 1\,469$  (průměrný počet řidičů, kteří dosáhli 6 bodů během 1 roku).

Ve dvouletém období se však jedná o průměrný počet 1 543 řidičů/rok, v tříletém období se jedná o průměrný počet 1 749 řidičů/rok.

Pro výpočet nákladů v dalších kapitolách proto bude počítáno s počtem 1 600 řidičů za 1 rok. Tento počet bude ovlivňovat náklady státní správy z pohledu administrativních úkonů.

### 2.3.1 Nulová varianta

#### Popis varianty:

Jedná se o variantu, kdy nebude realizována novela zákona a bude zachován současný stav. Pro rizikovou skupinu řidičů nebudou platit žádná speciální pravidla a bude na ně pohlíženo jako na všechny ostatní řidiče.

#### Rizika:

Nebude žádným způsobem regulována jedna z nejrizikovějších skupin řidičů, kteří nemají dostatečné praktické zkušenosti. Absence psychologického dopadu, který by motivoval začínající řidiče řídit bezpečně dle pravidel silničního provozu (jako například snížení bodové hranice). Zvyšuje se tím riziko, že nedojde ke snížení počtu dopravních nehod a počtu usmrčených osob a nebude tak naplněna Národní strategie bezpečnosti silničního provozu.

#### Dopady:

Vzhledem k tomu, že nedochází k žádným změnám a je zachován současný stav, nevyplývají žádná rizika a náklady na přizpůsobení se regulaci ze strany dotčených subjektů.

### 2.3.2 Zkušební lhůta v délce 2 let

#### Popis varianty:

Zkušební dvouletá lhůta by byla stanovena od data platnosti uvedeného na řidičském průkazu pro vybrané skupiny řidičů dle řidičských oprávnění. Lhůta by se vztahovala na vydaná řidičská oprávnění na území ČR pro vybranou skupinu řidičů.

Zkušební lhůta byla stanovena na základě zkušeností ostatních států EU. Navržená stanovená lhůta je v délce 2 let ve většině sledovaných zemí Evropy, pouze v Rakousku však byla v letošním roce prodloužena na základě jejich zkušeností na 3 roky.

Stát	Německo <sup>4</sup>	Rakousko <sup>5</sup>	Velká Británie <sup>6</sup>
„Řidičák na zkoušku“	ANO	ANO	ANO
Zkušební doba	2 roky	3 roky	2 roky

#### Rizika:

Rizikem této možnosti může být stanovení krátké zkušební doby, které nebude mít pro danou cílovou skupinu vliv a nedojde k požadovanému snížení přestupků a dopravních nehod vybrané skupiny řidičů. Vzhledem ke zkušenostem z okolních států a z důvodů snížení rizik se zaváděním nového systému předpokládáme, že toto riziko bude minimální.

#### Dopady:

Se zavedením tohoto opatření by vznikly náklady a povinnosti dotčených osob z pohledu nových povinností a nárůstu administrativní činnosti státní správy a uplatňování speciálních podmínek pro vybranou skupinu řidičů.

### 2.3.3 Zkušební lhůta v délce 3 let

#### Popis varianty:

Zkušební tříletá lhůta by byla stanovena od data platnosti uvedeného na řidičském průkazu pro vybrané skupiny řidičů a jejich řidičských oprávnění. Lhůta by se vztahovala na vydaná řidičská oprávnění na území ČR pro vybranou skupinu řidičů.

Zkušební lhůta byla stanovena nad rámec lhůty, která je běžná v ostatních státech EU, krom Rakouska, kde zkušební lhůta řidičáku na zkoušku byla zavedena až po několikaleté zkušenosti.

#### Rizika:

<sup>4</sup> <https://www.adac.de/verkehr/rund-um-den-fuehrerschein/erwerb/probezeit/>

<sup>5</sup> <https://www.help.gv.at/Portal.Node/hlpd/public/content/4/Seite.040102.html>

<sup>6</sup> <https://www.gov.uk/penalty-points-endorsements/new-drivers>

Rizikem této možnosti může být stanovení dlouhé zkušební doby, při které pozbude řidičské oprávnění velká skupina řidičů dosažením 6 bodů, nebo naopak bude mít malý efekt tím, že následný třetí rok pozbude řidičského oprávnění nepatrná část. Je třeba brát vliv automatického ročního odečtu bodů a možnosti absolvovat kurz bezpečné jízdy v rámci odečtu bodů.

#### Dopady:

Se zavedením tohoto opatření by vznikly náklady a povinnosti dotčených osob z pohledu nových povinností a nárůstu administrativní činnosti státní správy a uplatňování speciálních podmínek pro vybranou skupinu řidičů.

#### 2.4 Kombinace možných opatření (možností)

Z výše uvedených možností k zavedení „řidičáku na zkoušku“ jsou níže uvedené všechny možnosti sestavené z navržených opatření. Specifikace jednotlivých opatření (metod) jsou uvedeny u každé navržené možnosti samostatně. Není uvedena nulová varianta, která nenavrhuje žádné nové opatření.

Stanovení možných řešení „řidičáku na zkoušku“			
Možnost (varianta)	Věk a zkušenosti řidičů	Řidičské oprávnění	Délka zkušební doby
1.	Mladí	B	2 roky
2.	Mladí	B	3 roky
3.	Mladí	všechny skupiny	2 roky
4.	Mladí	všechny skupiny	3 roky
5.	Začínající	B	2 roky
6.	Začínající	B	3 roky
7.	Začínající	všechny skupiny	2 roky
8.	Začínající	všechny skupiny	3 roky

#### 2.5 Nulová varianta u věcné příslušnosti k projednání přestupků dle zákona o silničním provozu

##### Popis varianty:

Současný stav zůstane zachován (blíže viz bod 1.2 a 1.6).

##### Rizika:

Na území hl. m. Prahy se páchá denně několik stovek protiprávních jednání s tím, že je obecně známo, že se všechna tato jednání nestíhají procesně zpracovat a řidiči tak zůstávají nadále

nepotrestání, bez ohledu na povahu přestupku. Uvedené je velmi nežádoucí s ohledem na skutečnost, že se jedná i o velmi závažná protiprávní jednání, která ohrožují či dokonce porušují zákonem chráněný zájem – bezpečnost silničního provozu. Jedná se o řidiče, kteří řídí motorová vozidla pod vlivem alkoholu či jiných návykových látek, ve velmi vysoké rychlosti, bez řidičského oprávnění, dopravní nehody, apod. Vzhledem k neefektivnosti současného stavu zůstávají tyto řidiči bez jakéhokoliv následku, což má negativní dopad i na preventivní složku správního trestání.

## **2.6 Převod kompletní agendy přestupků a řízení o zadržení řidičského průkazu (§ 118c, § 125c – 125j) dle zákona o silničním provozu**

### Popis varianty:

Tato varianta znamená přenesení věcné působnosti v dané oblasti tak, že veškeré přestupky dle zákona o silničním provozu (uvedené v ust. § 125c – 125j) by v prvním stupni projednávaly ÚMČ Praha 1 – 22, a to dle obecných pravidel o místní příslušnosti k projednání přestupků, tedy podle místa spáchání protiprávního jednání. ÚMČ by tedy projednávaly dané přestupky podle jejich spáchání na území jednotlivých městských částí. Shodně tak je tomu například u přestupků proti veřejnému pořádku. Současně s tím by došlo k přenesení věcné působnosti i u zadržení řidičského průkazu (§ 118c), který je s protiprávním jednáním na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu úzce spojen. Na místě přestupku zadržený řidičský průkaz by byl nadále odeslán obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností, který vede registr řidičů, k uložení (MHMP), nicméně správní řízení, které se ve věci zadržení řidičského průkazu vede, by vedl opět konkrétní ÚMČ, neboť se posuzují podmínky a okolnosti, které k zadržení řidičského průkazu vedly, tedy okolnosti protiprávního jednání. V současné době bývá běžné, že řízení o zadržení řidičského průkazu a řízení o přestupku v téže věci vede tatáž oprávněná úřední osoba. Je tedy logické spojit s přenesením věcné působnosti i tento institut.

Ke změně věcné působnosti by však došlo pouze u standardního správního řízení, kde by se MHMP stal odvolacím správním orgánem. Pokud se jedná o zkrácené správní řízení (příkaz na místě) vedené u Městské policie hl. m. Prahy (dále jen „MP HMP“), zůstalo by MD nadřízeným správním orgánem. Tyto kompetence by tedy zůstaly zachovány, a to především s ohledem na skutečnost, že MP HMP i MHMP jsou podle ust. § 1 odst. 4 zákona o hl. m. Praze orgány hl. m. Prahy, a to rovnocenné bez jakéhokoliv určení vztahu nadřízenosti a podřízenosti. Tato úprava odpovídá i postupu v jiných oborech (např. ve věcech přestupků proti veřejnému pořádku je nadřízeným správním orgánem Ministerstvo vnitra).

### Rizika:

Rizikem mohou být nejednotné právní názory a správní postupy, tedy nesprávnost vlastního rozhodování na ÚMČ. Toto riziko existuje však i v dnešní době, pokud se jedná o rozdělení věcné působnosti na zbývajícím území ČR, kde rozhodují v I. stupni obecní úřady obcí s rozšířenou působností a na II. stupni krajské úřady. MD je pak ústředním správním orgánem, který posuzuje správní řízení až v rámci mimořádných opravných prostředků a současně metodicky činnost správních orgánů usměrňuje. MHMP se tedy dostane do role krajských úřadů, tedy bude povinno metodicky vést jednotlivé ÚMČ, což zastřešuje již dnes v jiných odvětvích.

## **2.7 Převod kompletní agendy přestupků, řízení o zadržení řidičského průkazu a o námitkách proti bodovému hodnocení (§ 118c, 123f, § 125c – 125j) dle zákona o silničním provozu**

### **Popis varianty:**

Tato varianta znamená přenesení věcné působnosti v dané oblasti shodně jako u varianty 2.6, pouze s tím rozdílem, že by došlo k přenesení věcné působnosti i u správního řízení o námitkách proti bodovému hodnocení (§ 123f) dle zákona o silničním provozu. Námitky proti bodovému hodnocení je řidič oprávněn podat kdykoli a proti jakémukoli záznamu v jeho evidenční kartě v registru řidičů, pokud s ním nesouhlasí. Nejčastěji je však tohoto institutu využíváno při dosažení celkového počtu 12 bodů, neboť s tím je spojeno pozbytí řidičského oprávnění, o jehož vrácení si lze požádat nejdříve po uplynutí jednoho roku.

### **Rizika:**

Rizika jsou shodná jako u varianty 2.6. Oproti tomu však jsou zvýšená rizika spojená s procesními postupy u námitek proti bodovému hodnocení řidičů, a to z následujících důvodů. Registr řidičů vedou obecní úřady obcí s rozšířenou působností, tedy na území hl. m. Prahy MHMP, který eviduje jednotlivé záznamy do evidenčních karet řidičů. Uvedené je spojené s agendou řidičských průkazů (udělení, omezení, podmínění, odnětí řidičského oprávnění apod.). Pokud v současné době řidič dosáhne celkového počtu 12 bodů, příslušná oprávněná úřední osoba, která zapsala poslední záznam, jímž bylo tohoto počtu dosaženo, se okamžitě po zaevidování této skutečnosti dozví a odesílá generované oznámení o této skutečnosti a současně výzvu k odevzdání řidičského průkazu konkrétnímu řidiči (viz § 123c odst. 3 zákona o silničním provozu). V případě využití varianty 2.7 by to znamenalo administrativní zátěž MHMP i jednotlivých ÚMČ, jakož i prodloužení procesních lhůt. MHMP by muselo oznámit ÚMČ skutečnost o dosažení 12 bodů, ten by o tom informoval řidiče a současně ho řádně poučil o odevzdání řidičského průkazu, kde by jej musel poučit i v tom smyslu, že řidičský průkaz je nutné odevzdat na MHMP. V případě neodevzdání řidičského průkazu se takový řidič dopouští přestupku, o čemž by opět zpětně MHMP muselo ÚMČ informovat. Poté v případě zamítnutí námitek proti bodovému hodnocení řidiče by ÚMČ musel informovat MHMP k zanesení pozbytí řidičské oprávnění do registru řidičů. Je zde tedy i riziko pochybení občana, řidiče, který bude reagovat na oznámení různých úřadů chybným postupem, tedy zasláním reakcí a řidičských průkazů na špatný úřad.

## **2.8 Převod kompletní věcné působnosti zákona o silničním provozu**

### **Popis varianty:**

Tato varianta znamená přenesení věcné působnosti v dané oblasti shodně jako u varianty 2.7 s tím, že by došlo i k přenesení veškerých správních řízení souvisejících s řidičským oprávněním a vydáváním řidičských průkazů dle zákona o silničním provozu a převodu rozhodování o mimořádných opravných prostředcích směřujících proti příkazu na místě ukládanému MP HMP.

### Rizika:

Převod veškerých správních řízení souvisejících s řidičským oprávněním a vydáváním řidičských průkazů by způsobil roztříštění a zneřehlednění současného stavu pro řidiče, neboť tito jsou zvyklí vyřešit veškeré záležitosti související s řidičským oprávněním „na jednom místě“ a nikoli podrobně zjišťovat, na jakém konkrétním úřadu vyřeší svůj požadavek. S tímto je spojen také růst administrativní náročnosti navrhovaného opatření. V případě převodu rozhodování o mimořádných opravných prostředcích směřujících proti příkazu na místě ukládanému MP HMP by došlo k bezprecedentnímu odklonu od současného jednotného stavu, který existuje i u jiných přestupků, např. proti občanskému soužití, kdy přezkumné řízení proti příkazu na místě od MP HMP zpracovává Ministerstvo vnitra apod. Navíc by takovýto stav způsobil potřebu zřízení nadřízeného správního orgánu v rámci MP HMP, jež by o mimořádných opravných prostředcích rozhodoval. MHMP tuto úlohu zastávat nemůže, neboť MP HMP je jedním z orgánů hl. m. Prahy (srov. § 1 odst. 4 zákona č. 131/2000 Sb., o hlavním městě Praze, ve znění pozdějších předpisů), tudíž chybí vztah nadřízenosti a podřízenosti zmíněných institucí. MP HMP by mohla najít inspiraci u Policie ČR, jež je členěna na jednotlivá obvodní oddělení podléhající krajským ředitelstvím, jež spadá pod Policejní prezidium ČR, avšak tyto značné změny ve fungování MP HMP by se promítly počátečním růstem nákladů na prostory i nový personál a nutností zasáhnout do více právních předpisů, nikoli pouze do zákona o silničním provozu.

3.	Vyhodnocení nákladů a přínosů
----	-------------------------------

3.1	Identifikace nákladů a přínosů
-----	--------------------------------

Provést v této fázi v některých případech zcela objektivní hodnocení nákladů je obtížné proveditelné a někdy určité náklady nemožné vyčíslit. V této části kapitoly jsou uvedeny náklady z pohledu celospolečenské škody k ideálnímu poměru snížení následků způsobených dopravními nehodami. V této chvíli není možné určit reálný pokles počtu dopravních nehod a jejich následků, nicméně každé snížení počtu dopravních nehod, usmrcení a zranění se pozitivně projeví snížením nákladů na jejich odstranění.

Tento hodnotící faktor byl zvolen zejména z důvodu následného porovnání případných přímých nákladů nutných k zavedení určitých opatření uvedených v jednotlivých variantách, oproti nákladům, které vznikají nepřímo vlivem dopravních nehod, jako jsou hmotné škody, škody na zdraví a usmrcení osob.

Teprve v další části budou identifikovány přímé náklady, které souvisí se zavedením daných opatření, které by měly vést ke snížení počtu dopravních nehod a tím následně na snížení nákladů z celospolečenského pohledu.

Tyto přímé náklady, které vzniknou jednotlivým dotčeným orgánům se zavedením tzv. „řidičáku na zkoušku“, budou následně porovnány se společenskými náklady s cílem určit, zda a při jaké hranici se snížením počtu dopravních nehod a jejich následků by toto opatření bylo efektivní.

Jak již bylo zmíněno v úvodu této analýzy, počet usmrcených v ČR se každoročně pohybuje nad 500 osobami a počet těžce zraněných nad 2 000 osobami. Tato čísla neznamenají pouze ztrátu blízkých osob a obrovské neštěstí pro jejich blízké, ale také značné finanční ztráty pro společnost. Centrum dopravního výzkumu v.v.i (dále jen „CDV“) vytvořilo analýzu<sup>7</sup>, která se pokusila tyto ztráty vyčíslit. V této analýze jsou vyčísleny náklady spojené se zdravotní péčí účastníků dopravní nehody, práci integrovaného záchranného systému, soudů a státní správy. Promítají se zde škody pojišťoven, odškodnění obětí a zejména i náhrada za hospodářský přínos zraněného nebo usmrceného člověka.

Dle CDV je ztráta pro českou společnost v průměru 19,4 mil. korun na usmrceného člověka a 5,1 mil. korun za těžce zraněného. V níže uvedené tabulce je vyčíslena ztráta za stanovené období a finanční rozdíl, pokud by byly dodrženy hodnoty stanovené Národní strategií bezpečnosti silničního provozu.

	Náklady ze smrti člověka (v mil. Kč)	Náklady na těžce zraněnou osobu (v mil. Kč)
<b>Reálný stav za rok 2017</b>	9738,8	11928.9
<b>Cíl NSBSP</b>	8283,8	12438.9
<b>Náklady nad rámec cílů NSBSP</b>	<b>-1455</b>	<b>510</b>

Z výše uvedené tabulky plyne, že ztráta za lidský život v rámci dopravní nehody není pouze neštěstí pro blízké osoby, ale z čistě pragmatického hlediska je to i velká finanční ztráta pro celou českou společnost. Pokud by v roce 2017 byl dodržen plánovaný počet usmrcených dle NSBSP, představovalo by to snížení nákladů oproti realitě o 1 455 mil. korun, což jistě není zanedbatelné a je třeba počítat s tím, že se jedná o jeden kalendářní rok. Takto podobné hodnoty se bohužel objevují již několik let za sebou.

Naopak z pohledu druhého faktoru v počtu těžce zraněných, kdy v roce 2017 došlo oproti předpokladu NSBSP ke snížení o 100 těžce zraněných, došlo i k „ušetření“ 510 mil. Kč z celospolečenského pohledu.

Pokud bychom tyto hodnoty v dlouhodobějším časovém horizontu sečetli, dostalo by se nám astronomických částek, které musí česká společnost doplácet na základě dopravních nehod nebo které by naopak mohla ušetřit.

<sup>7</sup> Např. [https://zpravy.idnes.cz/cdv-analyza-cena-zivota-dopravni-nehody-f01-/domaci.aspx?c=A180131\\_101655\\_domaci\\_hell](https://zpravy.idnes.cz/cdv-analyza-cena-zivota-dopravni-nehody-f01-/domaci.aspx?c=A180131_101655_domaci_hell)

Je tedy nutné zavést nové systémy, které by měly zásadní vliv na snížení dopravních nehod a jejich následků. Částky na zavedení těchto opatření mohou být vysoké, ale nebudou dosahovat hodnot, které vznikají právě z dopravních nehod.

### 3.1.1 Identifikace nákladů pro jednotlivé navržené možnosti

V následující analýze se pokusíme identifikovat druhy nákladů, které by přineslo zavedení systémů a opatření vedoucích ke snížení dopravních nehod, vycházejících z jednotlivých výše uvedených variant.

#### 3.1.1.1 Nulová varianta

V nulové variantě, tedy v situaci, kdy by nedošlo k vymezení osob dle věku a zkušeností k zavedení řidičáku na zkoušku, by nevznikly žádné dodatečné náklady. Celý proces by byl zachován dle podmínek současné platné legislativy bez potřeb provádět jakékoliv změny.

#### 3.1.1.2 Možnosti 1 až 8 uvedené v bodě 2.4

Při stanovování nákladů pro všechny uvedené možnosti, které vedou k zavedení institutu tzv. „řidičáku na zkoušku“, vyplývá, že jsou pro všechny možnosti totožné a týkající se správní a administrativní činnosti dotčených osob a nutné úpravy softwaru státní správy týkající se registru řidičů. Výše nákladů, které jsou proměnlivé, jsou náklady spojené s administrativní činností státní správy, které jsou závislé na počtu osob, které v daném období pozbydou a opětovně zažádají o řidičské oprávnění.

Vzhledem k tomu, že počty nových držitelů řidičského oprávnění skupiny B (bez ohledu na to, zda jde o žadatele o udělení řidičského oprávnění či řidiče, kteří rozšiřují) jsou jen nepatrně rozdílné od počtu žadatelů o udělení řidičského oprávnění, kteří získají některou ze skupin řidičského oprávnění (viz kapitola 2.2), zásadním rozdíl v počtu osob bude spočívat pouze v délce zkušební doby.

Pro řidiče, kteří ve zkušební době pozbudou řidičské oprávnění, vzniknou rovněž poměrné náklady spojené s opětovným navrácením, a to ve formě platby za dopravně psychologické vyšetření a přezkoušení z odborné způsobilosti. V nákladech pro řidiče není počítáno s částkou, kterou řidič může případně zaplatit v autoškole za přípravu k přezkoušení z odborné způsobilosti. Tato částka je odlišná od počtu hodin, výše hodinové sazby a není povinná.

3.2	Náklady
-----	---------

### 3.2.1 Náklady u přenesení věcné působnosti k projednání přestupků dle zákona o silničním provozu

### 3.2.1.1 Personální složka

Přenesení věcné působnosti na jednotlivé ÚMČ znamená navýšení pracovních míst na ÚMČ s potřebným vzděláním a složenými zkouškami odborné způsobilosti dle zákona č. 312/2002 Sb. V současné době vykonává příslušnou agendu na MHMP celkem 153 úředních osob (společně s vedoucími jednotlivých oddělení). Je zde předpoklad, že část úředních osob by přešla na ÚMČ, čímž by se personální stav částečně naplnil. ÚMČ je 22, přičemž částečně již došlo k personálnímu navýšení v rámci převodu agendy objektivní odpovědnosti provozovatele vozidla při „parkování v tzv. modrých zónách“. Pro představu, jaký by byl stávající stav na ÚMČ a také ideální, lehce nadhodnocený personální stav pro zvládnutí veškerých oznamovaných přestupků na ÚMČ, přikládáme tabulku:

ÚMČ	Stávající stav zaměstnanců	Optimální stav zaměstnanců
Praha 1	10	20
Praha 2	13	25
Praha 3	8	14
Praha 4	13	26
Praha 5	14	27
Praha 6	22	43
Praha 7	11	16
Praha 8	6	8
Praha 9	8	14
Praha 10	7	12
Praha 11	3	4
Praha 12	3	4
Praha 13	4	5
Praha 14	2	3
Praha 15	1	1
Praha 16	2	2
Praha 17	1	1
Praha 18	1	1

Praha 19	1	1
Praha 20	1	1
Praha 21	3	4
Praha 22	1	1
<b>CELKEM</b>	<b>135</b>	<b>224</b>

\* Personální nároky byly vypočteny na základě reálného požadavku cca 700 věcí ve správním řízení na jednu úřední osobu za rok s ohledem na oznamované přestupky od Policie ČR a MP HMP odrážející místo spáchání přestupku.

Ve sloupci stávající stav zaměstnanců jsou uvedeny počty zaměstnanců, které je nutné přidělit na jednotlivé ÚMČ, přičemž v současné době je agenda přestupků na MHMP zpracovávána 153 osobami, kdy 135 osob by mohlo být přesunuto na jednotlivé ÚMČ a zbylé osoby, tj. 18 zaměstnanců by zajišťovalo druhoinstanční správní řízení ve věcech přestupků a prvoinstanční správní řízení o námitkách.

Z výše uvedeného je zřejmé, že při zavedení varianty uvedené v bodu 2.6. by nedošlo k žádnému nárůstu mzdových nákladů, tudíž nelze předpokládat ani negativní dopad do státního rozpočtu. Příjmy rozpočtu jednotlivých ÚMČ by vzrostly, neboť pokuta je příjmem obce, jež ji vybírá. Ostatně lze konstatovat, že náklady jednotlivých ÚMČ na provádění zmíněné agendy by byly pokryty příjmy z vybraných pokut s tím, že tyto příjmy jsou zpravidla podstatně vyšší než náklady vynaložené na výběr pokut.

Průměrná výše zaplacené finanční částky za přestupek provozovatele vozidla je 1 000 Kč, přičemž na území hlavního města Prahy bylo oznámeno cca 570 000 těchto protiprávních jednání. Dopravních nehod bylo oznámeno cca 3 800, řízení pod vlivem alkoholu či návykové látky cca 2 400, překročení nejvyšší povolené rychlosti 42 000, jízda na červenou cca 6 600 a ostatní přestupky cca 87 000<sup>8</sup>. Při odhadu celkového příjmu z pokut jsou brány v potaz střední hodnoty možných uložených pokut (zaokrouhlených na tisíce), např. při jízdě pod vlivem alkoholu je stanoven správní trest pokuta v rozmezí 2 500 až 20 000 Kč a pro účely tohoto výpočtu je brána v úvahu částka 11 000 Kč. Celkem se tedy jedná o částku  $560\,000 \times 1\,000 + 3\,800 \times 2\,000 + 2\,400 \times 11\,000 + 42\,000 \times 3\,000 + 6\,600 \times 4\,000 + 87\,000 \times 2\,000 = 930\,400\,000$  Kč, což je částka, o kterou by se celkem navýšily rozpočty jednotlivých částí, přičemž konkrétní navýšení u jednoho ÚMČ je dáno poměrem odhalených přestupků, jež zohledňuje tabulka zaměstnanců, jež by přestupky zpracovávali.

Stav zaměstnanců na MD zůstane v současné době neměnný, neboť věcnému odboru nebyla přidělena další tabulková místa, přestože zcela zásadním způsobem vzrostl počet a rozsah zpracovávaných věcí související se zaváděním nových institutů (námitkové řízení v roce 2006 a objektivní odpovědnost provozovatele vozidla v roce 2013). Přičemž v důsledku této zvýšené agendy byla na MHMP vždy posílána příslušná pracoviště novými zaměstnanci. Při současném počtu zpracovávaných věcí (správní řízení, soudní řízení apod.) se jedná o časový horizont 5 let, než bude podstatná většina těchto řízení ukončena v současném počtu zaměstnanců. Příslušný

<sup>8</sup> Jedná se o údaje z roku 2017

odbor MD současně zpracovává mimořádné opravné prostředky směřující proti rozhodnutím krajských úřadů, zároveň tvoří druhoinstanční správní orgán ve vztahu ke krajským úřadům, provádí přezkumná řízení proti uloženým blokovým pokutám MP HMP a současně zůstane druhoinstančním správním orgánem ve věcech souvisejících s řidičským oprávněním. Vzhledem k nutnosti dodržování zákonných lhůt pro vydání rozhodnutí o odvolání, resp. mimořádných opravných prostředků není možné v současné době a minimálně výše uvedeném časovém horizontu žádným způsobem zredukovat počet zaměstnanců MD. Závěrem je nutné poznamenat, že dodržováním zákonných lhůt pro rozhodnutí o opravných prostředcích se předchází případnému odškodňování účastníků řízení za nemajetkovou újmu způsobenou neúměrnými průtahy v řízení, jež se u dlouho probíhajících řízení pohybuje v řádech desítek tisíc korun.

Sloupec optimální počet zaměstnanců zohledňuje navýšení pracovních míst odrážející především problematiku objektivní odpovědnosti provozovatele vozidla – především „parkování“ a kamerové systémy umístěné v hl. m. Praze. K tak razantnímu navýšení by nemuselo dojít, pokud by hl. m. Praha přehodnotilo stávající systém spuštění a zachycování protiprávního jednání, tedy nikoli systém 24/7 u každého technického zařízení pro snímání přestupků.

Na MHMP by došlo k vnitřní reorganizaci a již by se počítalo s konkrétním personálním obsazením tak, aby byl MHMP schopen zpracovávat opravné prostředky dle správního řádu. Účinnost zákonného znění by byla odložena na dobu jednoho roku až dvou let tak, aby byly všechny úřady v Praze připravené k okamžitému výkonu agendy.

### 3.2.1.2 Technická složka

Již v současné době ÚMČ disponují vlastními SW systémy evidence. Náklady mohou vzniknout pouze ve spojení s menšími úpravami těchto systémů tak, aby byl zajištěn lepší, případně částečně automatizovaný systém. Tuto složku však není možné objektivně zhodnotit, neboť každý daný úřad má vlastní SW systémy a programy. Nicméně náklady se očekávají minimální. Náklady na prostory a jejich potřebné vybavení nejsou zohledněny, neboť zaměstnanci zpracovávající uvedenou agendu jsou již umístěni v budově, jež je vybavena potřebným zázemím, přičemž tento stav je možné zachovat.

### 3.2.2 Náklady u „řidičáku na zkoušku“

V předchozím bodě byly identifikovány náklady pro skupinu začínajících řidičů. Náklady byly identifikovány stručným slovním popisem, na základě kterého jsou v tomto bodě jednotlivé náklady vyčísleny.

V tomto bodě budou vyčísleny náklady jednotlivých možností, které je možné mezi sebou vzájemně kombinovat. V tuto chvíli není známa nejvhodnější varianta, tudíž je postupováno možnými kombinacemi mezi jednotlivými variantami.

Jak již bylo zmiňováno, v nákladech nejsou uvedeny celospolečenské náklady, které jsou rozebrány v samostatném bodě. Motivace ke snížení dopravních nehod z pohledu finančních nákladů je z uvedeného vyčíslení zcela zřejmá.

Níže jsou uvedeny pouze náklady související se zavedením vybraných opatření ke snížení dopravní nehodovosti.

### 3.2.2.1 Identifikované náklady

V uvedené tabulce jsou uvedeny identifikované náklady dotčených osob, které by vznikly se zavedením jakékoliv možnosti „řidičáku na zkoušku“.

<b>Identifikované náklady</b>	Úprava softwaru státní správy týkající se registru řidičů	Výše nákladu na úpravu softwaru pro státní správu je jednorázová při zavedení konkrétního opatření. Tento druh nákladu není závislý na počtu osob. Celou výši nákladů by bylo nutné investovat už při 1 osobě a s narůstajícím počtem osob by byla neměnná.
	Náklady státní správy s administrativními činnostmi	Výše tohoto nákladu čítá náklady na veškeré činnosti související s odebráním a následným navrácením řidičského oprávnění v případě jeho pozbytí. Výše těchto nákladů se budou poměrně navyšovat s počtem řidičů, kteří dosáhnout ve zkušební době 6 bodů.
	Náklady řidiče s navrácením řidičského oprávnění	Tyto náklady bude nést pouze konkrétní řidič, který pozbyde řidičské oprávnění a bude žádat o jeho navrácení.

### 3.2.2.2 Vyčíslení identifikovaných nákladů pro jednu osobu

V uvedené tabulce jsou vyčísleny identifikované náklady státní správy a řidiče v případě, že by 1 řidič dosáhl 6 bodů, pozbyl by a následně žádal o navrácení řidičského oprávnění.

<b>Druh nákladu</b>	<b>Výše nákladu (v Kč)</b>
Úprava softwaru státní správy týkající se registru řidičů	1 000 000
Náklady státní správy s administrativními činnostmi	150
Náklady řidiče s navrácením řidičského oprávnění	2700
<b>Náklady státní správy na 1 osobu</b>	<b>1 000 150</b>
<b>Náklady řidiče</b>	<b>2700</b>
<b>Náklady celkem na 1 osobu</b>	<b>1 002 850</b>

*Výše stanovených nákladů:*

- *Úprava softwaru: stanovení výše nákladů na úpravu softwaru ve výši 1 000 000 Kč bylo provedeno na základě odhadu z předchozích obdobných zakázek.*

- *Státní správa: náklady na administrativní činnosti státní správy jsou tvořeny poměrnou částí z průměrné super hrubé mzdy v ČR (částky 50 000 Kč) vynaložené na daný úkon. Odhadujeme, že na jednoho řidiče připadne cca 30 minut času potřebného k úkonům vyplývajícím z podmínek stanovených „řidičákem na zkoušku“.*

- *Náklady řidiče: náklady řidiče spočívají v platbě za dopravně psychologické vyšetření ve výši cca 2000 Kč a platbě za přezkoušení z odborné způsobilosti ve výši 700 Kč.*

### 3.2.2.3 Vyčíslení identifikovaných nákladů státní správy pro 1600 osob

Počet 1 600 osob byl zvolen na základě statistických dat o počtu řidičů, kteří by dosáhli 6 bodů za jeden rok. Specifikace výpočtu je uvedena v bodě 2.3.

Druh nákladu	Výše nákladu (v Kč)
Úprava softwaru státní správy týkající se registru řidičů	1 000 000
Náklady státní správy s administrativními činnostmi	240 000
<b>Náklady státní správy pro 1600 osobu</b>	<b>1 240 000</b>

Administrativní náklady státní správy se navyšují pouze s počtem osob, které by dosáhly v daném roce 6 bodů, pozbyly by a následně žádaly o navrácení řidičského oprávnění.

### 3.2.2.4 Porovnání přímých nákladů s celospolečenskými náklady

V tomto bodě jsou porovnány náklady spojené se zavedením a realizací „řidičáku na zkoušku“ s celospolečenskými náklady plynoucí z následků dopravních nehod.

Jak již bylo uvedeno výše, dle CDV je ztráta pro českou společnost v průměru 19 400 000 Kč na usmrčeného člověka a 5 100 000 Kč za těžce zraněného. V níže uvedené tabulce je vyčíslena ztráta za stanovené období a finanční rozdíl, pokud by byly dodrženy hodnoty stanovené Národní strategií bezpečnosti silničního provozu.

Náklady státní správy jsou na zavedení a realizaci „řidičáku na zkoušku“ již pro jednoho řidiče, který by dosáhl během jednoho roku 6 bodů, pozbyl by a následně žádal o navrácení řidičského oprávnění, jsou vyčísleny na 1 000 150 Kč.

Porovnání nákladů celospolečenských s usmrcením		
	1 osoba	10 osob
Státní správa	1 000 150	1 001 500
Usmrcení	19 400 000	194 000 000
<b>Rozdíl (+ zisk, - náklady)</b>	<b>+18 399 850</b>	<b>+192 998 500</b>

Z výše uvedené tabulky je patrné, že zavedení „řidičáku na zkoušku“ a jeho aplikací již na jednoho řidiče, který způsobil smrtelnou dopravní nehodu, dochází z celospolečenského pohledu k úspoře ve výši 18 399 850 Kč.

Porovnání nákladů celospolečenských s těžkým zraněním		
	1 osoba	10 osob
Státní správa	1 000 150	1 001 500
Těžké zranění	5 100 000	51 000 000
<b>Rozdíl (+ zisk, - náklady)</b>	<b>+4 099 850</b>	<b>+49 998 500</b>

Z výše uvedené tabulky je patrné, že zavedení „řidičáku na zkoušku“ a jeho aplikací již na jednoho řidiče, který zavinil dopravní nehodu s těžkým zraněním, dochází z celospolečenského pohledu k úspoře ve výši 4 099 850 Kč. Nicméně, v porovnání z deseti řidiči dochází již k úspoře 49 998 500 Kč.

Náklady spojené se zavedením institutu „řidičáku na zkoušku“ jsou zanedbatelné, jak vyplývá z tabulek porovnání nákladů, oproti nákladům celospolečenským. Náklady se zavedením a realizací „řidičáku na zkoušku“ představují 5,1 % oproti nákladům ze ztráty jednoho lidského života. V porovnání s těžkým zraněním představují náklady spojené se zavedením a realizací „řidičáku na zkoušku“ 19,6 % nákladů způsobených těžkým zraněním.

### 3.2.2.5 Stanovení koeficientu výše nákladů

V tomto bodě bude stanoven koeficient výše nákladů, který bude určovat, jaký vliv mají náklady pro jednotlivé možnosti řešení. Tento koeficient bude následně použit při výběru vhodné varianty společně s přínosy jednotlivých možností řešení. Výše koeficientu je určena na základě jak skutečných nákladů se zavedením „řidičáku na zkoušku“.

Stanovení možných řešení „řidičáku na zkoušku“			
Možnost (varianta)	Věk a zkušenosti řidičů	Řidičské oprávnění	Délka zkušební doby
1.	Mladí	B	2 roky
2.	Mladí	B	3 roky
3.	Mladí	všechny skupiny	2 roky
4.	Mladí	všechny skupiny	3 roky
5.	Začínající	B	2 roky
6.	Začínající	B	3 roky

7.	Začínající	všechny skupiny	2 roky
8.	Začínající	všechny skupiny	3 roky

Stanovení koeficientu nákladů								
Možnost	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
Koeficient nákladů na úpravu softwaru	5	5	5	5	5	5	5	5
Koeficient administrativní zátěže státní správy dle počtu osob	7	6	8	7	7	6	8	7
Koeficient nákladů řidiče	9	9	9	9	9	9	9	9
<b>Celková výše rozhodujícího koeficientu nákladů</b>	<b>21</b>	<b>20</b>	<b>22</b>	<b>21</b>	<b>21</b>	<b>20</b>	<b>22</b>	<b>21</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Výše koeficientu se pohybuje od 1 do 10. Čím vyšší koeficient, tím je výše nákladů spojená se zavedením a realizací „řidičáku na zkoušku“ příznivější (nese méně nákladů).</i></li> <li>- <i>Koeficient nákladů na úpravu softwaru: stanovuje výši ceny, která je potřebná k úpravě softwaru pro jednotlivé možnosti.</i></li> <li>- <i>Koeficient administrativní zátěže státní správy: stanovuje, jak bude administrativně zatížena státní správa v návaznosti na počet osob, které během jednoho roku pozbydou a následně požádají o vrácení řidičského oprávnění.</i></li> <li>- <i>Koeficient nákladů řidiče: stanovuje výši ceny, kterou musí řidič uhradit, aby získal zpět řidičské oprávnění.</i></li> </ul>								

3.3	Přínosy
-----	---------

Náklady, které se očekávají z pohledu přenesení věcné působnosti k projednání přestupků dle zákona o silničním provozu, budou z dlouhodobého hlediska vyrovnány přínosy, neboť ÚMČ budou příjemcem výnosů z uložených pokut. MHMP a MD se díky přenesení věcné působnosti uleví z pohledu nutnosti zpracovávání tisíců oznamovaných přestupků.

V této kapitole jsou dále popsány přínosy jednotlivých možných opatření, které je možné učinit při stanovení vhodného řešení (varianty) se zavedením „řidičáku na zkoušku“. Z přínosů jednotlivých opatření lze následně sestavit přínos každé samostatné možnosti (varianty).

Krom slovního hodnocení přínosů jednotlivých opatření, bude následně porovnána každá varianta pomocí koeficientu přínosů.

### 3.3.1 Přínosy jednotlivých navržených opatření k zavedení „řidičáku na zkoušku“

#### 3.3.1.1 Nulová varianta

Nulová varianta, tedy situace, kdy by nedošlo k žádným změnám v zavedení „řidičáku na zkoušku“, by nepřinesla žádné přínosy, krom nulových nákladů. Celý proces by byl zachován dle podmínek současné platné legislativy bez potřeb provádět jakékoliv změny.

Jak je však uvedeno v porovnání nákladů, náklady vynaložené na zavedení „řidičáku na zkoušku“ jsou minimální oproti nákladům, které vznikají s úmrtím nebo těžkým zraněním osob vlivem dopravních nehod.

#### 3.3.1.2 Mladí řidiči

Tato možnost bere v úvahu pouze věk řidiče, tedy „řidičák na zkoušku“ by byl aplikován pouze na mladé řidiče do věku 20 – 21 let. Přínosem této možnosti je, že „řidičák na zkoušku“ by postihl jednu z rizikových skupin řidičů, kteří jsou mladí a mají zároveň malé zkušenosti s řízením vozidla. Z pohledu stanovení podmínek „řidičáku na zkoušku“ a jeho možného pozbytí, by mělo mít toto opatření snížení nehodovosti dané skupiny řidičů.

Nevýhodou této možnosti je, že další skupinu řidičů, kteří začínají a jsou starší, než je uvedeno, „řidičák na zkoušku“ nepostihne. Je také možné obejítí „řidičáku na zkoušku“ počkáním s absolvováním autoškoly až po dosažení věku, kdy se na ně nebude „řidičák na zkoušku“ vztahovat. Jak je také uvedeno v bodě 2.1, dle statistik PČR, mladí řidiči se nepodílejí na dopravních nehodách v takové míře, jako řidiči začínající.

#### 3.3.1.3 Začínající řidiči

Tato možnost bere v úvahu věk řidiče i jeho zkušenosti, „řidičák na zkoušku“ by byl aplikován na řidiče, kteří mají krátkou praxi s řízením vozidel. Jednalo by se konkrétně o řidiče s praxí 2 – 3 let, kteří získají své první řidičské oprávnění. Přínosem této možnosti je, že „řidičák na zkoušku“ by postihl rizikových skupin řidičů, kteří mají malé zkušenosti s řízením vozidla a ve většině případů jsou zároveň mladí věkem. Z pohledu stanovení podmínek „řidičáku na zkoušku“ a jeho možného pozbytí, by mělo mít toto opatření snížení nehodovosti všech nezkušených řidičů včetně mladých. Dalším přínosem je také to, že je minimalizovaná možnost, jak obejít stanovenou lhůtu a „řidičák na zkoušku“ bude aplikován bez ohledu na věk řidiče.

#### 3.3.1.4 Držitelé řidičského oprávnění skupiny B

Tato možnost bere v úvahu pouze řidiče s řidičským oprávněním skupiny B. Přínosem této možnosti by bylo, že „řidičák na zkoušku“ by se vztahoval pouze na řidiče při získání řidičského oprávnění skupiny B, což zahrnuje největší počet řidičů. Při získání dalších řidičských oprávnění by „řidičák na zkoušku“ již nebyl uplatňován a tím, že by se jednalo o nižší počet řidičů, nebyla by tolik zatížena státní správa.

Nevýhodou této možnosti je, že na řidiče, kteří získají např. řidičské oprávnění skupiny AM, A1, A, A2 a nebudou dále rozšiřovat, nebude „řidičák na zkoušku“ uplatňován. Nevýhodou je i složitost počítání bodů v bodovém systému a odečítání bodů, neboť by bylo nutné zvlášť

evidovat body získané před začátkem zkušební doby a zvláště po začátku zkušební doby (jinak by bylo možné, aby se řidič, který za přestupky obdržel 8 bodů, po získání řidičského oprávnění skupiny B ihned vybodoval). To by bylo pro adresáty normy, především řidiče, nepřehledné.

#### 3.3.1.5 Všichni žadatelé o udělení řidičského oprávnění bez ohledu na skupinu řidičského oprávnění

Tato možnost pokrývá všechny řidiče, kteří žádají o udělení řidičského oprávnění, tedy tzv. prvožadatele. Nebude tedy možné se „řidičáku na zkoušku“ vyhnout a každý řidič ihned po zapojení do provozu na pozemních komunikacích bude muset podstoupit zkušební dobu.

Nevýhodou je, že zkušební doba se bude uplatňovat na začínající řidiče v různém věku a na různých vozidlech.

#### 3.3.1.6 Zkušební lhůta 2 roky

Tato možnost bere v úvahu, že zkušební lhůta „řidičáku na zkoušku“ by byla stanovena po dobu 2 let od data platnosti vyznačeného na řidičském průkazu. Jedná se o období, kdy dochází k nejvyššímu počtu dopravních nehod zaviněných řidiči s praxí do dvou let a zároveň o období, kdy dochází k největšímu nárůstu počtu získaných bodů. Vzhledem ke stanovení délky této zkušební lhůty nebude nadbytečně zatížena státní správa počtem osob, u kterých by opatření pozbývalo efekt, jelikož je toto patření nové a není známo, jaké bude mít dopady.

Nevýhodou této možnosti je, že nepostihne určitou část řidičů, kteří by dosáhli 6 bodů v následujícím roce.

#### 3.3.1.7 Zkušební lhůta 3 roky

Tato možnost bere v úvahu, že zkušební lhůta „řidičáku na zkoušku“ by byla stanovena po dobu 3 let od data vyznačeného na řidičském průkazu. Při zvolení této možnosti by důsledky plynoucí z „řidičáku na zkoušku“ postihly větší počet řidičů.

Nevýhodou této možnosti je větší zátěž státní správy, které by mohla být neefektivní. Prodloužení zkušební lhůty by bylo vhodné až na základě zjištěných dopadů po zavedení „řidičáku na zkoušku“.

### 3.3.2 Stanovení koeficientů přínosů

V tomto bodě budou stanoveny koeficienty přínosů jednotlivých možností (variant), které jsou možné k zavedení „řidičáku na zkoušku“. Koeficienty přínosů budou stanoveny na základě dopadů jednotlivých navrhovaných opatření z pohledu pozitivního přínosu, rizik se zavedením, zatížením státní správy a řidiče. Výše koeficientů je stanovena na základě subjektivního hodnocení jednotlivých možností.

Stanovení možných řešení „řidičáku na zkoušku“			
Možnost (varianta)	Věk a zkušenosti řidičů	Řidičské oprávnění	Délka zkušební doby
1.	Mladí	B	2 roky
2.	Mladí	B	3 roky
3.	Mladí	všechny skupiny	2 roky
4.	Mladí	všechny skupiny	3 roky
5.	Začínající	B	2 roky
6.	Začínající	B	3 roky
7.	Začínající	všechny skupiny	2 roky
8.	Začínající	všechny skupiny	3 roky

Stanovení koeficientu přínosů								
Možnost	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
Koeficient přínosů ke snížení nehodovosti	5	5	6	6	7	7	8	8
Koeficient rizik spojených se zavedením	5	4	7	6	6	5	8	7
Koeficient efektivity zavedeného opatření	3	4	5	6	6	7	8	9
Koeficient povinností řidiče	4	4	4	4	4	4	4	4
<b>Celková výše rozhodujícího koeficientu přínosů</b>	<b>17</b>	<b>17</b>	<b>22</b>	<b>22</b>	<b>23</b>	<b>23</b>	<b>28</b>	<b>28</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Výše koeficientu se pohybuje od 1 do 10. Čím vyšší koeficient, tím je vyšší přínos spojený se zavedením a realizací „řidičáku na zkoušku“ příznivější (je efektivnější a méně rizikové).</li> <li>- Koeficient přínosů ke snížení nehodovosti: stanovuje míru přínosu jednotlivých možností, které mohou pozitivně ovlivnit snížení dopravní nehodovosti.</li> <li>- Koeficient rizik: stanovuje míru rizik, které mohou vzniknout se zavedením institutu „řidičáku na zkoušku“.</li> <li>- Koeficient efektivity: stanovuje výši efektivity jednotlivých možností, které budou mít největší přínos s nejnižšími riziky.</li> <li>- Koeficient povinností řidiče: stanovuje míru povinností, které musí řidiče absolvovat, pokud pozbyde a následně bude žádat o navrácení řidičského oprávnění.</li> </ul>								

3.4	Vyhodnocení nákladů a přínosů variant
-----	---------------------------------------

#### 3.4.1 Vyhodnocení nákladů a přínosů varianty u přenesené věcné působnosti k projednání přestupků dle zákona o silničním provozu

Varianty 2.6 a 2.7 zahrnují náklady a přínosy uvedené v bodech 3.2 a 3.3, nicméně varianta 2.6 znamená vyšší náklady s ohledem na zvýšenou administrativu (blíže viz bod 2.6 Rizika). Tuto skutečnost však lze snížit nastavením SW systému, tedy propojením SW systému s Centrálním registrem řidičů, kdy by se informace o dosažení 12 bodů u konkrétního řidiče automaticky indikovala na ÚMČ. Tato část administrativního zpracování by tak odpadla a pouze by zde byla nutnost zaslání rozhodnutí o zamítnutí námitek MHMP k evidenci pozbytí řidičského oprávnění. ÚMČ by mělo také omezený vstup do registru řidičů tak, aby bylo schopno příslušným způsobem zpracovat řízení o námitkách. Varianta 2.8 není v části převodu řízení týkajících se řidičského oprávnění zatížena výrazným růstem nákladů z důvodu možného zachování materiálního a personálního vybavení v současném stavu, avšak v části přenosu přezkumných řízení od MP HMP se zcela zřejmě objeví další náklady spojené s nutnou reorganizací MP HMP a nutnými změnami více právních předpisů.

Varianta 2.6 je s ohledem na výše uvedené méně nákladná a varianty 2.7 a 2.8 jsou přínosnější na snížení zpracovávaných věcí na MHMP a MD.

K tomuto bodu lze závěrem uvést, že přenesení věcné působnosti k projednání přestupků dle zákona o silničním provozu nemá na rozpočet hlavního města Prahy jako celku žádný vliv, neboť rozpočet hlavního města Prahy je tvořen z dílčích rozpočtů MHMP a ÚMČ.

#### 3.4.2 Vyhodnocení nákladů u „řidičáku na zkoušku“

Zavedením „řidičáku na zkoušku“ se chce primárně dosáhnout snížením počtu dopravních nehod a jejich následků v podobě zranění a usmrcení osob.

Jak je uvedeno podrobněji v kapitole 3.1, ztráta pro ČR za usmrceného člověka je 19,4 mil. Kč. Pokud by byl dosažen v roce 2017 cíl NSBSP v počtu usmrcených osob, byly by přínosy pro ČR ve výši 1 455 mil. Kč.

Zavedení jakéhokoli opatření, které může mít vliv na snížení počtu dopravních nehod a následného snížení počtu usmrcených osob je neoddiskutovatelné.

Z pohledu finančních nákladů je pro státní správu zavedení kterékoliv varianty podobné. Nejsou žádné velké výkyvy, které by přímo negativně ovlivňovaly rozhodovací proces, který by měl vliv na volbu vhodného řešení. Výše nákladů pro státní správu se bude navyšovat s narůstajícím počtem osob, na které bude uplatněn důsledek „řidičáku na zkoušku“.

Podrobnější rozbor v kapitole 3.2 ukazuje, jakých nákladů a v jaké výši se to týká. Pro státní správu s administrativní činností dotčených osob, kontrolní činností dotčených osob a úpravou softwaru agendy řidičů. Největší položku představuje úprava současného softwaru, aby vyhovoval navrženým opatřením.

Ostatní náklady plynoucí ze zavedení daných opatření se týkají osob, které jsou přímými adresáty.

Jedná se konkrétně o řidiče z pohledu nákladů za správní poplatky, dopravně psychologické vyšetření a zkoušku z odborné způsobilosti.

Stanovení koeficientu nákladů								
Možnost	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
Koeficient nákladů na úpravu softwaru	5	5	5	5	5	5	5	5
Koeficient administrativní zátěže státní správy dle počtu osob	7	6	8	7	7	6	8	7
Koeficient nákladů řidiče	9	9	9	9	9	9	9	9
<b>Celková výše rozhodujícího koeficientu nákladů</b>	<b>21</b>	<b>20</b>	<b>22</b>	<b>21</b>	<b>21</b>	<b>20</b>	<b>22</b>	<b>21</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Výše koeficientu se pohybuje od 1 do 10. Čím vyšší koeficient, tím je výše nákladů spojená se zavedením a realizací „řidičáku na zkoušku“ příznivější (nese méně nákladů).</li> <li>- Koeficient nákladů na úpravu softwaru: stanovuje výši ceny, která je potřebná k úpravě softwaru pro jednotlivé možnosti.</li> <li>- Koeficient administrativní zátěže státní správy: stanovuje, jak bude administrativně zatížena státní správa v návaznosti na počet osob, které během jednoho roku pozbydou a následně požádají o vrácení řidičského oprávnění.</li> <li>- Koeficient nákladů řidiče: stanovuje výši ceny, kterou musí řidič uhradit, aby získal zpět řidičské oprávnění.</li> </ul>								

Z pohledu výše nákladů vyšly nejvhodněji varianty č. 3 a 7 s dosaženým koeficientem nákladů ve výši 22. Jedná se konkrétně o následující možnosti.

Možnost č. 3: mladí řidiči, všechny skupiny, délka zkušební lhůty 2 roky.

Možnost č. 7: začínající řidiči, všechny skupiny, délka zkušební lhůty 2 roky.

### 3.4.3 Vyhodnocení přínosů u „řidičáku na zkoušku“

Vyhodnocení přínosů je prováděno na základě porovnání jednotlivých možností (variant). Přínosy jednotlivých možností jsou posuzovány dle efektivity a možných rizik s možných se zavedením a realizací „řidičáku na zkoušku“. Největším přínosem by měla být varianta, která bude nejefektivnější a bude přinášet co nejméně rizik.

Stanovení koeficientu přínosů								
Možnost	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.

Koeficient přínosů ke snížení nehodovosti	5	5	6	6	7	7	8	8
Koeficient rizik se zavedením	5	4	7	6	7	6	8	7
Koeficient efektivity zavedeného opatření	3	4	5	6	6	7	8	9
Koeficient povinností řidiče	4	4	4	4	4	4	4	4
<b>Celková výše rozhodujícího koeficientu přínosů</b>	<b>17</b>	<b>17</b>	<b>22</b>	<b>22</b>	<b>24</b>	<b>24</b>	<b>28</b>	<b>28</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Výše koeficientu se pohybuje od 1 do 10. Čím vyšší koeficient, tím je vyšší přínos spojený se zavedením a realizací „řidičáku na zkoušku“ příznivější (je efektivnější a méně rizikové).</li> <li>- Koeficient přínosů ke snížení nehodovosti: stanovuje míru přínosu jednotlivých možností, které mohou pozitivně ovlivnit snížení dopravní nehodovosti.</li> <li>- Koeficient rizik: stanovuje míru rizik, které mohou vzniknout se zavedením institutu „řidičáku na zkoušku“.</li> <li>- Koeficient efektivity: stanovuje výši efektivity jednotlivých možností, které budou mít největší přínos s nejnižšími riziky.</li> <li>- Koeficient povinností řidiče: stanovuje míru povinností, které musí řidiče absolvovat, pokud pozbyde a následně bude žádat o navrácení řidičského oprávnění.</li> </ul>								

Z pohledu výše nákladů vyšly nejvhodnější varianty č. 7 a 8 s dosaženým koeficientem nákladů ve výši 28. Jedná se konkrétně o následující možnosti.

Možnost č. 7: začínající řidiči, všechny skupiny, délka zkušební lhůty 2 roky.

Možnost č. 8: začínající řidiči, všechny skupiny, délka zkušební lhůty 3 roky.

4.	Stanovení pořadí variant a výběr nejvhodnějšího řešení
----	--------------------------------------------------------

#### 4.1 Stanovení pořadí variant a výběr nejvhodnějšího řešení u „řidičáku na zkoušku“

V této kapitole bude stanoveno pořadí jednotlivých možností (variant) a bude určeno nejvhodnější řešení. Stanovení pořadí jednotlivých možností (variant) bude prováděno na základě porovnání nákladů a přínosů.

Nejvhodnější možnost k zavedení „řidičáku na zkoušku“ by měla být zvolena ta, která bude co nejefektivnější z hlediska přínosů, nejméně riziková z pohledu zavedení a realizace a nejméně nákladná pro státní správu.

##### 4.1.1 Porovnání nákladů a přínosů jednotlivých možností (variant)

Porovnáním nákladů a přínosů jednotlivých možností (variant), pomocí koeficientů nákladů a přínosů, bude stanoveno pořadí jednotlivých možností (variant).

Vzájemné porovnání nákladů a přínosů								
Možnost	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
Celková výše rozhodujícího koeficientu nákladů	21	20	22	21	21	20	22	21
Celková výše rozhodujícího koeficientu přínosů	17	17	22	22	24	24	28	28
<b>Součet rozhodujících koeficientů</b>	<b>38</b>	<b>37</b>	<b>44</b>	<b>43</b>	<b>45</b>	<b>44</b>	<b>50</b>	<b>49</b>
Čím vyšší koeficient, tím je daná možnost (varianta) k zavedení „řidičáku na zkoušku“ vhodnější. Tato možnost vykazuje největší efektivitu a nejméně rizik a nákladů s tím spojených.								

Stanovení pořadí jednotlivých možností (variant)					
Pořadí	Možnost (varianta)	Věk a zkušenosti řidičů	Řidičské oprávnění	Délka zkušební doby	Výše rozhodujícího koeficientu
1.	7.	Začínající	všechny skupiny	2 roky	50
2.	8.	Začínající	všechny skupiny	3 roky	49
3.	5.	Začínající	B	2 roky	45
4.	6.	Začínající	B	3 roky	44
5.	3.	Mladí	všechny skupiny	2 roky	44
6.	4.	Mladí	všechny skupiny	3 roky	43
7.	1.	Mladí	B	2 roky	38
8.	2.	Mladí	B	3 roky	27

Z uvedené tabulky vyplývá, že se jako nejvhodnější možnost (varianta) k zavedení „řidičáku na zkoušku“ jeví možnost číslo 7, konkrétně:

**Možnost č. 7: začínající řidiči, všechny skupiny řidičského oprávnění, zkušební lhůta 2 roky**

Toto řešení vykazuje neoptimálnější podmínky k zavedení „řidičáku na zkoušku“ z pohledu efektivnosti, nejmenších rizik a nejnižších nákladů.

#### 4.2 Výběr nejvhodnějšího řešení u přenesení věcné působnosti k projednání přestupků dle zákona o silničním provozu

Nejvýhodnější variantou se jeví varianta 2.6, neboť je méně nákladná a její zavedení neznamená v praxi výraznější potíže; naplňuje záměr zřízení maximálně efektivního a funkčního správního trestání na úseku přestupků proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích v hl. m. Praze. Zároveň dojde ke sjednocení procesního postupu a věcných působností s ostatními obory, tedy řešením přestupků spadajících do gesce jiných ministerstev.

Oproti tomu je varianta 2.7 nákladnější co do technického zázemí jednotlivých ÚMČ a ostatní instituty a správní řízení týkající se řidičských průkazů a řidičského oprávnění kromě námitek proti bodovému hodnocení bude nadále řešit v prvním stupni MHMP a ve druhém stupni MD. Z toho důvodu je tato varianta méně koncepční i matoucí vůči řidičům.

Varianta 2.8 nenese výrazné zvýšení nákladů v části převodu všech správních řízení týkajících se řidičských oprávnění za podmínky ponechání příslušných úředních osob na jednom místě bez ohledu na jejich zařazení do ÚMČ, avšak v této oblasti je současný stav plně dostačující, funkční a především přehledný a jednoduchý pro adresáty právní normy, tj. především řidiče. Naopak převod přezkumných řízení je spojen s výraznými administrativními i finančními náklady, a proto se tato varianta nedoporučuje.

5.	Implementace doporučené varianty a vynucování
----	-----------------------------------------------

Orgánem odpovědným za implementaci navrhované právní úpravy je Ministerstvo dopravy. Začlenění doporučených variant bude provedeno změnou dotčených ustanovení zákona o silničním provozu. K provedení této novely není třeba vydání dalších právních předpisů.

Uvedená změna nezasahuje do již nastavených pravidel správního trestání, tudíž vynucování bude probíhat jako doposud, pouze dochází ke změně věcné působnosti, ale nastavuje nová pravidla pro určitou skupinu řidičů v oblasti bodového hodnocení, která bude mít dopad na ztrátu řidičského oprávnění při dosažení sníženého počtu bodů. Vynucování bude probíhat obdobnou formou jako při současné praxi s tím, že je vymezena nová kategorie řidičů a jejich postih.

6.	Přezkum účinnosti regulace
----	----------------------------

Přezkum účinnosti regulace provede Ministerstvo dopravy v rámci zpětné vazby metodické činnosti a konzultace s dotčenými subjekty. Po vyhodnocení budou přijata případná opatření nebo zavedena následná dodatečná opatření.

Prvním sledovaným parametrem je počet přestupků, u nichž dojde k promlčení v průběhu odvolacího řízení na území hl. m. Prahy. V současné době je v odvolacím řízení evidováno cca 3 000 projednávaných věcí, přičemž promlčeno již bylo přibližně 2 500 přestupků, a to i přes poměrně výrazné navýšení promlčecí doby (srov. ust. § 30 a násl. zákona č. 250/2016 Sb.). Cílem je tedy v průběhu 7 let snížit počet promlčených přestupků na 0. Doba 7 let je zvolena s ohledem na zkušenosti z minulého období, tj. přesun agendy přestupků v roce 2001 na obecní úřady obce s rozšířenou působností, kdy bylo možné vyhodnotit dopadu tohoto přesunu právě po cca 7 letech.

Druhým určeným parametrem je doba trvání odvolacího řízení. Průměrná doba trvání odvolacího řízení byla za rok 2019 cca 1 034 dnů, median činí 1 545 dnů. Méně než 10 % případů trvalo déle než 1 648 dnů. Pokud by byla vzata v úvahu zákonem stanovená pořádková lhůta 30, resp. 60 dnů, byla v této lhůtě vyřízeno pouze 11 % odvolacích řízení o přestupcích. Existují však i skutkově jednoduché případy, které byly vyřízeny v rámci několika málo dnů, avšak jejich podíl není vysoký. Cílem je ve lhůtě 7 let dospět k dodržování zákonem stanovených lhůt pro odvolací řízení.

Přezkum účinnosti v oblasti týkající se „řidičáku na zkoušku“ bude prováděno následujícím způsobem.

Aby bylo možné vyhodnotit dopad se zavedením „řidičáku na zkoušku“, bude definovaná riziková skupina řidičů průběžně vyhodnocována v dvouletých cyklech po dobu 6 let.

Tato doba je určena vzhledem k návrhu zkušební doby řidičáku na zkoušku (2 roky) a věku řidiče do 24 let, kdy jsou ve statistikách tyto řidiči uváděni jako mladí.

Vyhodnocením bude zjištěno, zda došlo u rizikové skupiny řidičů ke snížení počtu dopravních nehod, těžkých zranění a usmrcení jak v období, kdy pro ně platila zkušební lhůta 2 let, tak následně, zda se toto opatření projevilo i v následujících letech, kdy jsou věkově mladí (do 24 let).

Uvedené hodnoty v tabulce budou porovnávány za období 6 let před účinností zavedení „řidičáku na zkoušku“ a následně 6 let po jeho zavedení.

Sledované období (délka praxe)	Počet dopravních nehod	Počet těžkých zranění	Počet usmrcených
<b>Do 2 let</b>	x	x	x
<b>4 let</b>	x	x	x
<b>6 let</b>	x	x	x

Zavedení nějakých opatření pro začínající řidiče bylo v minulosti již několikrát otevřeno, ale nikdy však nebylo zapracováno do té podoby, kdy by byla možná jeho implementace. Jedním z řešení pro zmiňovanou skupinu je zavedení „řidičáku na zkoušku“, které je uvedeno i jako jeden ze strategických cílů Národní strategie bezpečnosti silničního provozu. V této fázi je již rozpracováno několik variant pro zavedení příslušných opatření pro rizikové skupiny řidičů, která byla na základě jednání s vedením Ministerstva dopravy redukována k docílení potřebného cíle s minimalizací rizik.

Přenesení věcné působnosti MD řeší již od roku 2007, vždy však neúspěšně. Po celou dobu je věc konzultována i s MHMP, který poskytoval údaje a zpracovával analýzy. Výsledek jednání byl však vždy negativní. Od roku 2016 se zintenzivněla jednání na úrovni nejvyšších představitelů Ministerstva dopravy i MHMP, s příslibem převodu předmětné agendy. Ve věci se jedná již dva roky zcela bezvýsledně. Z toho důvodu bylo přistoupeno k záměru změny zákona spočívajícím v úpravě přenesení věcné působnosti přímo v zákonu o silničním provozu. MHMP byl dán prostor pro tuto úpravu ve Statutu hl. m. Prahy, kterým se člení záležitosti, které se svěřují do přenesené působnosti všech městských částí nad rozsah stanovený zákonem.

#### Zdroje dat:

- Statistiky Ministerstva dopravy
- Centrální registr řidičů
- Statistiky Policie ČR
- Zahraniční legislativa
- Centrum dopravního výzkumu
- Asociace dopravních psychologů
- Evidence správních spisů MD
- Evidence náhrad škod MD
- Analýza MHMP ze dne 25.01.2016 (sp. zn.: 4678/2016-MD-CKDP)
- Materiál MHMP – TISK: R-20885 (součástí i Ekonomické posouzení dopadů změny Statutu hl. m. Prahy v přenesení prvoinstančních řešení přestupků v ZPS na MČ a Ekonomické poradenství – zpracování rozboru dopadů na hl. m. Prahu a MČ změnou Statutu hl. m. Prahy v přenesení prvoinstančního řešení přestupků v ZPS na MČ)
- Informace o počtu oznámených protiprávních jednání za rok 2017 z MHMP
- Výpočet nároků na personální obsazení ÚMČ z MHMP
- podklady zpracovávané MD od roku 2006:
  - 05.09.2007 – jednání rozkladové komise ministra dopravy, jejímž předmětem bylo zpracování přehledu právních předpisů upravujících věcnou příslušnost

MHMP k projednávání přestupků spočívajících v porušení povinností účastníků silničního provozu, a to s odkazy na judikáty Městského soudu v Praze i Nejvyššího správního soudu, v nichž se konstatuje, že MHMP je příslušným správním orgánem I. stupně ve výše uvedených věcech; příslušnost je upravena Statutem hl. m. Prahy.

- 06.05.2011 – informace pro ministra dopravy (14/2011-160-LEG) – upozornění na nepříznivý stav na MD a možnosti ulehčení (zefektivnění řízení o sankcích spočívající v posílení možnosti projednávat přestupky ve zkrácených řízeních, úvaha o odklonech, modifikace úpravy zániku odpovědnosti za přestupek, ...), především v převodu dopravních přestupků v Praze na ÚMČ.
- 03.10.2011 – úkol ministra dopravy č. 1717/2011 – prověřit účelovost a efektivitu vyčlenění skupiny při O150, jehož úkolem by bylo zabezpečení funkce správního orgánu II. stupně pro hlavní město Prahu (dále jen „HMP“) – informace pro ministra dopravy (94/2011-160-OST/1) – upozornění na nárůst počtu správních úkonů vydávaných MHMP (v té době 5 tabulkových míst na příslušném oddělení). Nárůst již v té době byl dlouhodobý a trendově odpovídal zavedení bodového systému v roce 2006. Součástí této písemnosti jsou i tabulky navýšení „nápadu“ spisů a učiněných opatření, která vedla alespoň k udržení daného stavu, a dále žádost o navýšení počtu tabulkových míst a přehodnocení stávající legislativní situace spočívající ve změně Statutu hl. m. Prahy.
- 12.01.2012 – informace pro náměstka ministra dopravy (6/2012-150-RO/2) v obdobném duchu jako v předchozím bodě.
- 14.05.2012 – informace pro vrchního ředitele (109/2012-160-OST/1) ve stejném duchu jako v předchozím bodě.
- 18.05.2012 – informace pro ministra dopravy (109/2012-160-OST/1) ve stejném duchu s důrazem na změnu Statutu hl. m. Prahy.
- 31.05.2012 – informace pro náměstka ministra dopravy (116/2012-160-OST/3) – důraz na nutnost převodu agendy na úřady jednotlivých městských částí a informace o zvýšení kvality a právní argumentace odvolatelů (téměř 75 % odvolání bylo vedeno v zastoupení advokáty). Opět došlo k navýšení počtu správních řízení.
- 29.08.2012 - informace pro náměstka ministra dopravy (116/2012-160-OST/4) – zaměřena především na personální podstav příslušného oddělení.
- 09/2012 – dopis náměstka ministra na náměstka primátora hl. m. Prahy (250/2012-160-OST/1) – reakce na negativní postoj k převodu agendy na ÚMČ. V dané době mělo MD v úmyslu předložit legislativní návrh Vládě ČR v tomto směru.
- 15.10.2012 – informace pro náměstka ministra dopravy (116/2012-160-OST/5) – informace o navýšení počtu správních řízení, rozčlenění jednotlivých spisů podle předmětu řešení, opět důraz na legislativní změnu.
- 17.10.2012 – informace pro vrchního ředitele (116/2012-160-OST/6) – zaměřeno na počet spisů přidělených a nevyřízených jednotlivým úředním osobám (9 osob). Opětovný důraz na legislativní změnu a možnost zavedení jednoho místa pro celé MD, jež by řešilo žádosti o náhradu škody.

- 11.04.2013 – informace pro náměstka ministra dopravy (116/2012-160-OST/7) – přehled současného stavu s ohledem na personální politiku.
- 25.09.2014 – informace pro náměstka ministra dopravy (140/2014-160-OST/1) – reakce na úkol spočívající v návrhu ke zvýšení efektivity činnosti – zhodnocení aktuálního stavu (nárůst agendy s ohledem na zavedení institutu objektivní odpovědnosti provozovatele vozidla) spojené s návrhem na navýšení pracovních míst pro vyřizování agendy správního řízení, odbřemenění od úkonů administrativního charakteru, odstranění některých agend z působnosti odboru, zavedení jednoho místa na MD pro vyřizování žádostí o náhradu škody.
- 19.11.2014 – informace pro náměstka ministra dopravy (3/2014-160-RO/11) – situační zpráva – prioritou opět přenesení působností na jednotlivé ÚMČ.
- 21.11.2014 – informace pro náměstka ministra dopravy (3/2014-160-RO/12) – informace o organizaci, věcné působnosti a hlavních aktuálních otázkách činnosti odboru.
- 02.06.2015 – předávací protokol – agenda O160 (1/2015-160-RO/29) – personální stav, legislativní činnost, veřejné zakázky, soudní spory, autoškolství, zkušební komisaři, řidičské průkazy, správní řízení a další trvalé úkoly z porady sekce.
- 19.10.2015 – dopis veřejného ochránce práv – apel na systémovou úpravu v podobě změny správního orgánu I. stupně z MHMP na ÚMČ.
- 23.11.2015 – informace pro náměstka ministra dopravy (25/2015-160-RO/3) – informace ke kritickým bodům činnosti odboru s ohledem na aktuální personální zabezpečení – detailně rozpracované s odkazy na přílohy (tabulky a propočty na personální opatření MHMP, reakce MHMP na případné změny příslušnosti mezi MHMP a MD, personální a věcný stav odboru).
- 02.12.2015 – informace pro 1. náměstka ministra – státního tajemníka (27/2015-160-RO/1) – ve věci posílení personálního stavu v souvislosti se změnou právní úpravy v gesci odboru.
- 12/2015 – komunikace mezi ředitelem odboru, náměstkem ministra dopravy a vedoucím rozkladové komise k věcné příslušnosti MHMP.
- 25.01.2016 – materiál MHMP k rámcovému určení průměrných personálních nároků jednotlivých úřadů městských částí v Praze pro případ realizace požadavku o převedení příslušnosti k řešení přestupkové agendy.
- 25.01.2016 – informace pro 1. náměstka ministra dopravy – státního tajemníka (6/2016-160-RO/1) – odůvodnění navýšení pracovních míst odboru.
- 09/2016 – dopis ministra dopravy na veřejnou ochránkyni práv jako reakce na její žádost o informaci ve věci přesunu věcné příslušnosti z MHMP na jednotlivé úřady městských částí v Praze.
- 24.10.2016 – informace pro PMD (197/2016-160-OST/1) – nevyřízená správní řízení – počty správních řízení versus personální stav, informace o žádostech na nečinnost a žalobách (náklady řízení) + návrhy řešení – zevrubné vysvětlení správních řízení. Opětovné upozornění na hrozící škody.
- 19.05.2017 – dopis ministra dopravy (109/2017-160-OST/1) na primátorku hl. m. Prahy – harmonogram změny Statutu hl. m. Prahy.

- 01.06.2017 – reakce primátorky hl. m. Prahy (109/2017-160-OST/2) – realizace záměru převodu agendy k datu 01.12.2018.
- 20.10.2017 – dopis ministra dopravy (109/2017-160-OST/3) na primátorku hl. m. Prahy – dotaz na stav realizace převodu agendy a na vývoj v dané oblasti.
- 03.11.2017 – reakce primátorky hl. m. Prahy (109/2017-160-OST/4) s příslibem realizace k datu 01.12.2018 a informace k zadání analýzy v dané věci. Nicméně již z obsahu tohoto dopisu panují pochybnosti o realizaci záměru.
- 30.01.2018 – dopis ministra dopravy (109/2017-160-OST/5) na primátorku hl. m. Prahy s konkrétními dotazy ve věci.
- 16.02.2018 – reakce primátorky hl. m. Prahy (109/2017-160-OST/6) – výsledky analýzy přísliby k červnu 2018 a odpovědi na jednotlivé dotazy.
- 02.03.2018 – informace pro PMD (68/2018-160-OST/1) – přenesení věcné působnosti k projednávání dopravně správní agendy z MHMP na jednotlivé ÚMČ.
- 04.05.2018 – dopis náměstka ministra dopravy (109/2017-160-OST/7) na náměstka primátorky hl. m. Prahy (109/2017-160-OST/7) v obdobném duchu jako předchozí korespondence mezi ministrem dopravy a primátorkou hl. m. Prahy.
- 16.07.2018 – dopis ministra dopravy (109/2017-160-OST/8) na primátorku hl. m. Prahy – žádost o zaslání analýzy a informace o stadiu přípravy realizace záměru převodu agendy.
- 27.07.2018 – dopis paní Ing. Zdeny Javornické, pověřené řízením MHMP (109/2017-160-OST/9) – analýza se finalizuje, koncem roku 2018 záměr převodu agendy nebude realizován.
- 02.08.2018 – dopis náměstka primátorky hl. m. Prahy (109/2017-160-OST/10) – odkaz na dopis ze dne 27.07.2018.

8.	Kontakt na zpracovatele RIA
----	-----------------------------

Ing. et Bc. Milan Janda

oddělení kvalifikace řidičů, státního odborného dozoru a koncepcí

odbor agend řidičů

milan.janda@mdcr.cz

+420 225 131 472