

ZÁKON

ze dne 2021,

**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**

Parlament se usnesl na tomto zákoně České republiky:

Čl. I

Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění zákona č. 60/2001 Sb., zákona č. 478/2001 Sb., zákona č. 62/2002 Sb., zákona č. 311/2002 Sb., zákona č. 320/2002 Sb., zákona č. 436/2003 Sb., zákona č. 53/2004 Sb., zákona č. 229/2005 Sb., zákona č. 411/2005 Sb., zákona č. 76/2006 Sb., zákona č. 226/2006 Sb., zákona č. 264/2006 Sb., zákona č. 342/2006 Sb., zákona č. 170/2007 Sb., zákona č. 215/2007 Sb., zákona č. 374/2007 Sb., zákona č. 124/2008 Sb., zákona č. 274/2008 Sb., zákona č. 480/2008 Sb., zákona č. 227/2009 Sb., zákona č. 281/2009 Sb., zákona č. 424/2010 Sb., zákona č. 133/2011 Sb., zákona č. 297/2011 Sb., zákona č. 329/2011 Sb., zákona č. 341/2011 Sb., zákona č. 375/2011 Sb., zákona č. 18/2012 Sb., zákona č. 119/2012 Sb., zákona č. 193/2012 Sb., zákona č. 197/2012 Sb., zákona č. 390/2012 Sb., zákona č. 396/2012 Sb., zákona č. 101/2013 Sb., zákona č. 233/2013 Sb., zákona č. 239/2013 Sb., zákona č. 300/2013 Sb., zákona č. 64/2014 Sb., zákona č. 230/2014 Sb., zákona č. 249/2014 Sb., zákona č. 268/2015 Sb., zákona č. 48/2016 Sb., zákona č. 250/2016 Sb., zákona č. 298/2016 Sb., zákona č. 183/2017 Sb., zákona č. 199/2017 Sb., zákona č. 193/2018 Sb., zákona č. 285/2018 Sb., zákona č. 115/2020 Sb., zákona č. 337/2020 Sb. a zákona č. .../2020 Sb., se mění takto:

1. Na konci poznámky pod čarou č. 47 se na samostatný řádek doplňuje věta „Směrnice Komise (EU) 2020/612 ze dne 4. května 2020, kterou se mění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/126/ES o řidičských průkazech.“.

CELEX: 32020L0612

2. Poznámka pod čarou č. 2 zní:

„²⁾ Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění zákona č. 307/1999 Sb., ve znění pozdějších předpisů.“.

3. V § 3 odst. 5 písm. a) a v § 35 odst. 1 se slova „nejvyšší povolená“ nahrazují slovem „konstrukční“.

4. V § 4 písm. b) se slova „a 9“ nahrazují slovy „, 9 a 10“.

5. V § 5 odst. 1 písm. l) se slova „na sobě“ nahrazují slovy „ve vozidle ve svém dosahu“, slovo „, nachází-li“ se nahrazuje slovy „a, nachází-li“, slova „mimo obec“ se zrušují a za slovo „stáním“ se vkládají slova „, mít tyto doplňky na sobě“.

6. V § 5 se na konci odstavce 2 tečka nahrazuje čárkou a doplňují se písmena k) a l), která znějí:

„k) řídit vozidlo, na němž není umístěna tabulka státní poznávací značky (dále jen „registrační značka“) podle zvláštního právního předpisu^{38b)} nebo je umístěna tabulka registrační značky, která nebyla vozidlu přidělena,

l) řídit vozidlo, jehož tabulka registrační značky je zakryta, nečitelná nebo upravena anebo umístěna tak, že je znemožněna nebo podstatně ztížena její čitelnost.“.

7. V § 6 odst. 7 se na konci textu písmene b) doplňují slova „nebo v případě podle § 6c odst. 3 protokol o technické prohlídce“.

8. V § 10 odst. 2 se za slovo „předpisu^{14b)}“ vkládají slova „, vozidel zdravotnické záchranné služby podle zvláštního právního předpisu⁵⁰⁾“.

Poznámka pod čarou č. 50 zní:

„⁵⁰⁾ Zákon č. 372/2011 Sb., o zdravotních službách, ve znění pozdějších předpisů.“.

9. V § 12 odst. 2 a 4 a v § 18 odst. 5 se slova „nejvyšší povolenou“ nahrazují slovem „konstrukční“.

10. V § 18 se na konci odstavce 7 doplňuje věta „Na dálnici lze zvýšit i nejvyšší dovolenou rychlost podle odstavce 3, maximálně však o 10 km.h⁻¹.“.

11. V § 18 odst. 9 se za slovo „řidiče“ vkládá slovo „vozidel“.

12. V 19 odst. 1 se slova „dostatečnou bezpečnostní“ nahrazují slovem „bezpečnou“ a slova „se mohl vyhnout srážce“ se nahrazují slovy „mohl zastavit vozidlo“.

13. V § 19 se za odstavec 2 vkládá nový odstavec 3, který zní:

„(3) Řidič motorového vozidla o maximální přípustné hmotnosti převyšující 3 500 kg, jízdní soupravy, jejíž celková délka přesahuje 10 m, zvláštního vozidla²⁾ nebo autobusu musí při jízdě na dálnici nebo silnici pro motorová vozidla rychlostí vyšší než 50 km.h⁻¹ ponechat za vozidlem jedoucím před ním vzdálenost alespoň 50 m; povinnosti podle odstavců 1 a 2 tím nejsou dotčeny.“.

Dosavadní odstavec 3 se označuje jako odstavec 4.

14. V § 19 se doplňuje odstavec 5, který zní:

„(5) Povinnost stanovená odstavcem 1 neplatí pro řidiče vozidel zpravodajských služeb, Generální inspekce bezpečnostních sborů a stanovených útvarů policie, Vojenské policie a celních orgánů, je-li to nezbytně nutné k plnění úkolů stanovených zvláštním právním předpisem. Řidič je však povinen dbát potřebné opatrnosti, aby neohrozil bezpečnost provozu na pozemních komunikacích. Útvary policie stanoví ministr vnitra. Útvary Vojenské policie stanoví ministr obrany. Útvary celních orgánů stanoví ministr financí.“.

15. V § 23 odst. 1 se slova „nebo pěší“ nahrazují slovy „, pěší nebo cyklistické“.

16. V § 27 odst. 1 se za písmeno r) vkládá nové písmeno s), které zní:

„s) na chodníku, pokud to není povoleno místní úpravou provozu na pozemní komunikaci,“.

Dosavadní písmeno s) se označuje jako písmeno t).

17. V § 27 odst. 6 se za slova „odstavce 1“ vkládají slova „až 4“.

18. V § 35 odst. 1 se slova „nejvyšší dovolená“ nahrazují slovem „konstrukční“.

19. V § 41 odst. 1 se slova „§ 5 odst. 1 písm. f), g), h) a odst. 2 písm. f) a g)“ nahrazují slovy „§ 5 odst. 1 písm. h) a odst. 2 písm. f), g) a h)“, slova „§ 6 odst. 5 a 6,“ se zrušují, slova „§ 12 odst. 1, 2, 4, 5 a 6“ se nahrazují slovy „§ 12 odst. 1, 2 a 4 až 7“, slova „§ 19 odst. 2 a 3“ se nahrazují textem „§ 19“, slova „§ 21 odst. 2, 3 a 4“ se nahrazují slovy „§ 21 odst. 2 až 6“, text „§ 26 odst. 3“ se nahrazuje textem „§ 26“, text „§ 32 odst. 6“ se zrušuje, slova „§ 36 odst. 1 a 2“ se nahrazují slovy „§ 36 odst. 1, 2 a 4“ a za slova „§ 39 odst. 4 a 5“ se vkládají slova „, § 39a odst. 3 a 4, § 47 odst. 2 písm. a), § 48 odst. 1 až 5, § 53 odst. 2 a § 67 odst. 8“.

20. V § 45 odst. 2 se za slovo „odstranit“ vkládají slova „nebo je-li touto překážkou vozidlo na dálnici“.

21. V § 48 odst. 2 se slova „se smějí na povolených místech přepravovat osoby“ nahrazují slovy „lze osoby přepravovat pouze na povolených místech a“.

22. V § 51 odst. 2 se za slova „ozbrojených sborů“ vkládají slova „, vojenských policistů“ a slova „a jiných“ se nahrazují slovy „, jiných“.

23. V § 51 se na konci textu odstavce 2 doplňují slova „a žáků vojenských škol při praktickém vyučování a akcích pořádaných Ministerstvem obrany“.

24. V § 67 odst. 1 se slova „nebo označení“ nahrazují slovem „, označení“ a slova „stanovené prováděcím právním předpisem“ se nahrazují slovy „nebo označení vozidla poskytovatele zdravotních služeb s oprávněním poskytovat domácí péči“.

25. V § 67 odst. 5 se slova „a lékaři konající návštěvní službu“ nahrazují slovy „, lékaři konající návštěvní službu a všeobecné sestry, praktické sestry, dětské sestry nebo fyzioterapeuti poskytující domácí péči s využitím vozidla označeného“.

26. V § 69 se za slovo „řízení“ vkládají slova „nebo usměrňování“ a slova „nebo pokyny strážníka obecní policie k usměrňování provozu na pozemních komunikacích podle § 75 odst. 8“ se nahrazují slovy „8, 9 nebo 10“.

27. V § 75 se za odstavec 8 vkládá nový odstavec 9, který zní:

„(9) Celník ve stejnokroji je oprávněn usměrňovat pokyny provoz na pozemních komunikacích v případě, že je to nezbytné pro obnovení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, a není-li řízení provozu zajištěno policií. Při usměrňování provozu používá celník pokyny stanovené pro řízení provozu policisty.“.

Dosavadní odstavec 9 se označuje jako odstavec 10.

28. V § 75 odst. 10 se slova „nebo zaměstnanec jednotky požární ochrany“ nahrazují slovy „jednotky požární ochrany nebo zaměstnanec právnické osoby nebo podnikající fyzické osoby, který jako zaměstnanec vykonává činnost v jednotce hasičského záchranného sboru podniku“.

29. V § 76 odst. 5 se slova „policisty, strážníka obecní policie, vojenského policisty nebo příslušníka vojenské pořádkové služby“ nahrazují slovy „dáváné při řízení nebo usměrňování provozu na pozemních komunikacích podle § 75“.

30. V § 80a odst. 1 písmeno a) včetně poznámky pod čarou č. 51 zní:

„a) AM jsou zařazena

1. dvoukolová motorová vozidla s konstrukční rychlostí převyšující 25 km.h⁻¹ a nepřevyšující 45 km.h⁻¹, jejichž technické parametry odpovídají parametrům vozidel kategorie L1e podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího schvalování vozidel kategorie L⁵¹⁾,

2. tříkolová motorová vozidla s konstrukční rychlostí převyšující 25 km.h⁻¹ a nepřevyšující 45 km.h⁻¹, jejichž technické parametry odpovídají parametrům vozidel kategorie L2e podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího schvalování vozidel kategorie L⁵¹⁾, a

3. čtyřkolová motorová vozidla s konstrukční rychlostí nepřevyšující 45 km.h⁻¹, jejichž technické parametry odpovídají parametrům vozidel kategorie L6e podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího schvalování vozidel kategorie L⁵¹⁾,

⁵¹⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 168/2013 ze dne 15. ledna 2013 o schvalování dvoukolových nebo tříkolových vozidel a čtyřkolek a doзору nad trhem s těmito vozidly, v platném znění.“.

CELEX: 32006L0126

31. V § 80a odst. 1 písm. e) se slova „s výjimkou vozidel uvedených v písmeni a), jejichž výkon nepřevyšuje 15 kW a hmotnost v nenaloženém stavu nepřevyšuje 400 kg nebo 550 kg u vozidel určených k přepravě zboží“ nahrazují slovy „jejichž technické parametry odpovídají

parametrům vozidel kategorie L7e podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího schvalování vozidel kategorie L⁵¹⁾, s výjimkou vozidel uvedených v písmeni a)“.

CELEX: 32006L0126

32. V § 82 odst. 1 písm. f) se slova „, nebo osobě, která nemá v registru řidičů zaznamenáno 12 bodů“ nahrazují slovy „a která v období předcházejícího 1 roku nedosáhla počtu bodů stanoveného pro pozbytí řidičského oprávnění“.

33. V § 87a odst. 3 písm. a) se slova „celkového počtu 12 bodů v bodovém hodnocení řidičů“ nahrazují slovy „stanoveného počtu bodů v bodovém hodnocení“.

34. V § 90 odst. 2 písm. b) se slova „C, C+E, D nebo D+E“ nahrazují slovy „B+E, C, C+E, C1, C1+E, D, D+E, D1 nebo D1+E“.

CELEX: 32020L0612

35. V § 102 se na konci odstavce 5 doplňuje věta „Pokud se rozsudek nebo rozhodnutí vztahuje ke skutku, za který byl žadateli zadržen řidičský průkaz, plyne doba podle věty první ode dne zadržení řidičského průkazu.“.

36. V § 117 se za slova „§ 114 až 116,“ vkládá text „§ 123b odst. 7,“ a slova „, 123e a 123f“ se nahrazují slovy „a 123e“.

37. V § 118a odst. 1 se na konci textu písmene a) doplňují slova „jiné osoby“.

38. V § 118a odst. 1 se písmeno c) zrušuje.

Dosavadní písmena d) až h) se označují jako písmena c) až g).

39. V § 118a odst. 2 písm. b) se slova „tak závažným způsobem, že bezprostředně ohrožuje ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích“ nahrazují slovy „z důvodu nebezpečné závady²⁾“.

40. V § 118b odstavce 1 zní:

„(1) Policista je oprávněn zadržet řidičský průkaz, je-li řidič podezřelý z přestupku nebo trestného činu spáchaného tím, že

a) řídil vozidlo bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo po užití jiné návykové látky nebo v takové době po požití alkoholického nápoje nebo užití jiné návykové látky, po kterou byl ještě pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky,

b) se přes výzvu podle § 5 odst. 1 písm. f) nebo g) odmítl podrobit vyšetření, zda při řízení vozidla nebyl ovlivněn alkoholem nebo jinou návykovou látkou,

c) řídil motorové vozidlo, aniž by byl držitelem řidičského oprávnění pro příslušnou skupinu vozidel, nebo

d) způsobil dopravní nehodu, při které došlo k usmrcení nebo těžké újmě na zdraví jiné osoby.“.

41. V § 118b odst. 4 se slova „, v jehož územním obvodu k zadržení řidičského průkazu došlo“ nahrazují slovy „příslušnému podle místa spáchání skutku“, slova „bydliště, trvalý pobyt nebo přechodný“ se zrušují a slovo „přestupku“ se nahrazuje slovem „skutku“.

42. V § 118b se na konci odstavce 4 doplňuje věta „Zadržení řidičského průkazu oznámí policie bez zbytečného odkladu rovněž obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností příslušnému k vedení údajů o řidiči v registru řidičů, který o tom provede v registru řidičů záznam.“.

43. V § 118b se za odstavec 5 vkládá nový odstavec 6, který zní:

„(6) Je-li dán důvod pro zadržení řidičského průkazu podle odstavce 1 a řidič jej policistovi nepředložil, může policista tento řidičský průkaz prohlásit za zadržený. Řidičský průkaz se v takovém případě považuje za zadržený a odstavce 2 až 5 se použijí obdobně s tím, že řidičský průkaz se k oznámení nepřikládá a jeho držitel má povinnost jej do 5 pracovních dnů ode dne jeho prohlášení za zadržený odevzdat obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností příslušnému podle místa spáchání skutku.“.

Dosavadní odstavec 6 se označuje jako odstavec 7.

44. V § 118c odst. 1 větě první se za slovo „působností“ vkládají slova „příslušný podle místa spáchání skutku“.

45. V § 118c odst. 1 větě druhé se slova „registru řidičů držitele řidičského oprávnění“ nahrazují slovy „údajů o řidiči v registru řidičů“.

46. V § 119 odst. 2 písm. a) se za slovo „řidiči“ vkládají slova „motorového vozidla“ a na konci textu se doplňují slova „, a telefonní čísla, adresy elektronické pošty a identifikátory datových schránek řidičů“.

47. V § 119 odst. 2 písm. o) se slova „počtu 12“ nahrazují slovy „stanoveného počtu“.

48. V § 119 se na konci odstavce 2 tečka nahrazuje slovem „a“ a doplňuje se písmeno u), které zní:

„u) údaje o zadržení a zajištění řidičského průkazu.“.

49. V § 123b se za odstavec 6 vkládá nový odstavec 7, který zní:

„(7) Na žádost řidiče příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností zasílá řidiči informace o každé změně v jeho bodovém hodnocení

a) krátkou textovou zprávou na telefonní číslo uvedené v žádosti,

b) elektronickou poštou na adresu uvedenou v žádosti, nebo

c) prostřednictvím datové schránky, jejíž identifikátor je uveden v žádosti.“.

Dosavadní odstavec 7 se označuje jako odstavec 8.

50. V § 123c se na konci odstavce 3 doplňuje věta „Dosáhl-li řidič celkového počtu 12 bodů provedením záznamu bodů za skutek, pro který pozbyl řidičské oprávnění podle § 94a, považuje se za den pozbytí řidičského oprávnění den, kdy došlo k pozbytí řidičského oprávnění podle § 94a.“.

51. V § 123c se doplňují odstavce 9 a 10, které znějí:

„(9) Ke dni pozbytí řidičského oprávnění podle odstavce 3 nebo práva k řízení motorového vozidla podle odstavce 7 zaznamenaná příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností v registru řidičů odečtení všech dosažených bodů. K bodům za jednání zařazené do bodového hodnocení, kterým byl přede dnem pozbytí řidičského oprávnění podle odstavce 3 nebo práva k řízení motorového vozidla podle odstavce 7 spáchán přestupek nebo trestný čin, zaznamenaným do registru řidičů po dni pozbytí řidičského oprávnění podle odstavce 3 nebo práva k řízení motorového vozidla podle odstavce 7, se nepřihlíží; to neplatí v případě podle odstavce 3 věty poslední.

(10) Pokud není řidič, který dosáhl celkového počtu 12 bodů, držitelem řidičského oprávnění, zaznamenaná ke dni provedení záznamu bodů, kterým řidič dosáhl celkového počtu 12 bodů, příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností v registru řidičů odečtení všech dosažených bodů.“.

52. V § 123d odst. 2 se slova „celkového počtu 12“ nahrazují slovy „stanoveného počtu“.

53. V § 123d odstavec 4 zní:

„(4) Řidičské oprávnění nelze vrátit osobě, která v období předcházejícího 1 roku dosáhla počtu bodů stanoveného pro pozbytí řidičského oprávnění.“.

54. V § 123e se odstavec 6 zrušuje.

55. V § 123f odst. 3 se slovo „neodůvodněné“ nahrazuje slovem „nedůvodnými“.

56. V § 123f odst. 4 se slova „12 bodů“ nahrazují slovy „bodů, v jehož důsledku má dojít k pozbytí řidičského oprávnění,“.

57. Za § 123f se vkládá nový § 123g, který včetně nadpisu zní:

„§ 123g

Začínající řidiči

(1) Řidiči se po dobu dvou let ode dne udělení řidičského oprávnění snižuje hranice pro postup podle § 123c na 6 bodů.

(2) Po dobu pozbytí, pozastavení nebo odnětí řidičského oprávnění nebo zadržení řidičského průkazu se běh lhůty podle odstavce 1 staví.“.

58. V § 124 odst. 5 se na konci textu písmene k) doplňují slova „a vede řízení o zadržení řidičského průkazu“.

59. V § 124 odst. 13 písm. n) se slova „osvědčení o registraci vozidla“ nahrazují slovy „řidičský průkaz“.

60. V § 124 odst. 14 úvodní části ustanovení se slova „1, 3 až 6 a 8, 9 a 11“ nahrazují slovy „1, 3 až 14, 17 až 19 a § 125c odst. 1 písm. g)“.

61. V § 124 odst. 14 písm. b) se slovo „, nebo“ nahrazuje čárkou.

62. V § 124 se na konci odstavce 14 tečka nahrazuje slovem „, nebo“ a doplňuje se písmeno d), které zní:

„d) porušením pravidel pro pěší, cyklistickou nebo obytnou zónu.“.

63. V § 124 se doplňuje odstavec 15, který zní:

„(15) Orgány celní správy vykonávají působnost podle tohoto zákona v rozsahu úkonů, k nimž jsou podle tohoto zákona oprávněni celníci.“.

64. Na konci nadpisu § 124c se doplňují slova „**a řidičského průkazu**“.

65. V § 124c odst. 1 písm. b) se slova „osvědčení o registraci vozidla“ nahrazují slovy „řidičský průkaz“.

66. V § 124c se za odstavec 1 vkládají nové odstavce 2 a 3, které znějí:

„(2) Řidičský průkaz nelze zajistit, je-li policista oprávněn jej zadržet podle § 118b.

(3) Náklady spojené s jízdou vozidla do místa odstavení, se zajištěním vozidla a s parkováním jdou k tíži řidiče.“.

Dosavadní odstavce 2 až 5 se označují jako odstavce 4 až 7.

67. V § 124c odst. 4 se slova „osvědčení o registraci vozidla“ nahrazují slovy „řidičského průkazu“ a slova „osvědčením o registraci vozidla“ se nahrazují slovy „řidičským průkazem“.

68. V § 124c odst. 5 se slova „osvědčení o registraci vozidla“ nahrazují slovy „řidičského průkazu“.

69. V § 124c odst. 6 se slova „zajištěné osvědčení o registraci vozidla“ nahrazují slovy „zajištěný řidičský průkaz“.

70. V § 124c se za odstavec 6 vkládá nový odstavec 7, který zní:

„(7) Nepodaří-li se vrátit zajištěný řidičský průkaz řidiči, který nemá na území České republiky pobyt, do 60 dnů ode dne, kdy nastal důvod pro jeho vrácení podle odstavce 6 písm. a) až d), zašle jej správní orgán orgánu státu, který jej vydal.“.

Dosavadní odstavec 7 se označuje jako odstavec 8.

71. V § 124c odst. 8 se slova „osvědčení o registraci vozidla“ nahrazují slovy „řidičského průkazu“ a slova „správnímu úřadu příslušnému k vedení registru vozidel“ se nahrazují slovy

„obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností příslušnému k vedení údajů o řidiči v registru řidičů, který o tom provede v registru řidičů záznam“.

72. V § 124c se doplňují odstavce 9 a 10, které znějí:

„(9) Po dobu zajištění řidičského průkazu nelze řidiči vydat jiný řidičský průkaz.

(10) Vzor potvrzení o zajištění řidičského průkazu stanoví prováděcí právní předpis.“.

73. V § 125c odstavec 1 zní:

„(1) Fyzická osoba se dopustí přestupku tím, že v provozu na pozemních komunikacích

a) řídí vozidlo,

1. na němž není v rozporu s § 5 odst. 2 písm. k) umístěna tabulka registrační značky nebo je umístěna tabulka registrační značky, která nebyla vozidlu přidělena,

2. jehož tabulka registrační značky je v rozporu s § 5 odst. 2 písm. l) zakryta, nečitelná nebo upravena anebo umístěna tak, že je znemožněna nebo podstatně ztížena její čitelnost, nebo

3. kteřé je technicky nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích^{34a)} z důvodu nebezpečné závady²⁾,

b) řídí motorové vozidlo a v rozporu s § 6 odst. 7 písm. b) nemá u sebe osvědčení o registraci vozidla , které bylo zadrženo podle § 6b, ani protokol o technické prohlídce podle § 6c odst. 3,

c) v rozporu s § 5 odst. 2 písm. b) řídí vozidlo nebo jede na zvířeti bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo po užití jiné návykové látky nebo v takové době po požití alkoholického nápoje nebo užití jiné návykové látky, po kterou je ještě pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky,

d) se v rozporu s § 5 odst. 1 písm. f) nebo g) odmítne podrobit vyšetření, zda při řízení vozidla nebo jízdě na zvířeti nebyla ovlivněna alkoholem nebo jinou návykovou látkou,

e) řídí motorové vozidlo a

1. v rozporu s § 3 odst. 3 písm. a) není držitelem řidičského oprávnění pro příslušnou skupinu vozidel,

2. řidičský průkaz jí byl zadržen podle § 118b odst. 1 nebo byl prohlášen za zadržený podle § 118b odst. 6,

3. v rozporu s § 3 odst. 4 není k jeho řízení profesně způsobilá podle zvláštního právního předpisu nebo na základě rozhodnutí příslušného orgánu jiného členského státu nebo Švýcarské konfederace,

4. v rozporu s § 87 odst. 3 se nepodrobila pravidelné lékařské prohlídce,

5. pozbyla jako řidič, který je držitelem řidičského průkazu členského státu, řidičského průkazu vydaného cizím státem nebo mezinárodního řidičského průkazu vydaného cizím státem, právo k řízení motorového vozidla na území České republiky podle § 123c odst. 7,

6. řidičské oprávnění jí bylo pozastaveno podle § 95 nebo exekucním příkazem podle exekučního řádu, nebo

7. v rozporu s § 6 odst. 7 písm. a) nemá u sebe řidičský průkaz z důvodu, že jí byl zajištěn podle § 124c,

f) při řízení vozidla

1. v rozporu s § 7 odst. 1 písm. c) drží v ruce nebo jiným způsobem telefonní přístroj nebo jiné hovorové nebo záznamové zařízení,

2. překročí nejvyšší dovolenou rychlost v obci o 40 km.h⁻¹ a více nebo mimo obec o 50 km.h⁻¹ a více,

3. překročí nejvyšší dovolenou rychlost v obci o 20 km.h⁻¹ a více nebo mimo obec o 30 km.h⁻¹ a více,

4. překročí nejvyšší dovolenou rychlost o 10 km.h⁻¹ a více,

5. v rozporu s § 4 písm. b) nebo c) nezastaví vozidlo na signál, který jí příkazuje zastavit vozidlo nebo na pokyn k zastavení vozidla daný při řízení nebo usměrňování provozu na pozemních komunikacích anebo při dohledu na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích osobou k tomu oprávněnou,

6. v rozporu s § 5 odst. 2 písm. f) ohrozí nebo omezí chodce, který přechází pozemní komunikaci po přechodu pro chodce nebo který zjevně hodlá přecházet pozemní komunikaci po přechodu pro chodce, nebo nezastaví vozidlo před přechodem pro chodce v případech, kde je povinna tak učinit, nebo v rozporu s § 5 odst. 2 písm. g) ohrozí chodce přecházejícího pozemní komunikaci, na kterou odbočuje, nebo ohrozí chodce při odbočování na místo ležící mimo pozemní komunikaci, při vjíždění na pozemní komunikaci nebo při otáčení nebo couvání,

7. předjíždí vozidlo v případě, kdy je to obecnou, místní nebo přechodnou úpravou provozu na pozemních komunikacích zakázáno,

8. nedá přednost v jízdě v případě, kdy je k tomu povinna,

9. v rozporu s § 29 odst. 1 vjíždí na železniční přejezd v případě, kdy je to zakázáno,

10. na dálnici nebo na silnici pro motorová vozidla jede v protisměru nebo v rozporu s § 36 odst. 1 písm. b) otáčí nebo couvá,

11. v rozporu s § 67 odst. 4 neoprávněně označí vozidlo parkovacím průkazem pro osoby se zdravotním postižením nebo v rozporu s § 67 odst. 8 neoprávněně stojí s vozidlem na parkovišti vyhrazeném pro vozidlo označené parkovacím průkazem pro osoby se zdravotním postižením,

12. v rozporu s § 6 odst. 1 písm. a) není připoutána na sedadle bezpečnostním pásem nebo při přepravě dítěte nepoužije dětskou autosedačku nebo bezpečnostní pás podle § 6 odst. 1,

13. v rozporu s § 6 odst. 1 písm. h) nemá za jízdy na motocyklu nebo na mopedu na hlavě nasazenou nebo řádně připevněnou ochrannou přilbu,

14. v rozporu s § 12 odst. 5 při přejíždění z jednoho jízdního pruhu do druhého ohrozí řidiče jedoucího v jízdním pruhu, do kterého přejíždí,

15. v rozporu s § 4 písm. b) neuposlechne zákaz jízdy nebo příkaz směru jízdy podle § 124 odst. 13 písm. e),

16. v rozporu s § 43 poruší omezení jízdy některých vozidel,

17. v rozporu s § 19 odst. 1 neponechá bezpečnou vzdálenost za vozidlem jedoucím před ní,

18. v rozporu s § 19 odst. 1 při jízdě rychlostí vyšší než 80 km.h^{-1} neponechá za vozidlem jedoucím před ní vzdálenost alespoň 30 m, nebo

19. v rozporu s § 19 odst. 3 při jízdě rychlostí vyšší než 50 km.h^{-1} neponechá za vozidlem jedoucím před ní vzdálenost alespoň 50 m,

g) jako přepravovaná osoba v rozporu s § 9 odst. 1 písm. a) není za jízdy připoutána na sedadle bezpečnostním pásem nebo v rozporu s § 9 odst. 1 písm. b) nemá za jízdy na motocyklu nebo mopedu na hlavě nasazenou nebo řádně připevněnou ochrannou přilbu,

h) v rozporu s § 6a odst. 2 při technické silniční kontrole nezajede k zařízení pro provedení kontroly technického stavu nebo se neřídí pokyny osoby obsluhující toto zařízení,

i) při dopravní nehodě

1. v rozporu s § 47 odst. 2 písm. a) neprodleně nezastaví vozidlo,

2. v rozporu s § 47 odst. 3 písm. b) neoznámí dopravní nehodu policii,

3. v rozporu s § 47 odst. 3 písm. f) neprokáže totožnost ostatním účastníkům nehody včetně sdělení údajů o vozidle, které mělo účast na dopravní nehodě, nebo

4. v rozporu s § 47 odst. 4 písm. c) opustí místo dopravní nehody nebo se neprodleně nevrátí na místo dopravní nehody po poskytnutí nebo přivolání pomoci nebo po ohlášení dopravní nehody,

j) v rozporu s § 3 odst. 6 použije antiradar nebo v rozporu s § 41 odst. 10 neoprávněně užije nebo napodobuje zvláštní výstražné světlo nebo zvláštní zvukové výstražné znamení,

k) jiným jednáním, než které je uvedeno pod písmeny a) až j), nesplní nebo poruší povinnost stanovenou v hlavě II tohoto zákona.“.

CELEX: 32014L0047

CELEX: 32015L0413

74. V § 125c odst. 4 písm. b) se text „§ 113 odst. 1,“ nahrazuje slovy „§ 113 odst. 1 nebo 2, § 118b odst. 6“.

75. V § 125c odstavce 5 až 9 znějí:

„(5) Za přestupek se uloží pokuta

a) od 25 000 Kč do 75 000 Kč, jde-li o přestupek podle odstavce 1 písm. b), d) nebo písm. e) bodu 1 nebo 5,

b) od 7 000 Kč do 25 000 Kč, jde-li o přestupek podle odstavce 1 písm. c), písm. e) bodu 2, 3, 4 nebo 6, písm. f) bodu 2, 5, 7, 9, 10 nebo 15, písm. i) bodu 1 nebo 4 nebo písm. j) nebo odstavce 2 nebo 3,

c) od 4 000 Kč do 10 000 Kč, jde-li o přestupek podle odstavce 1 písm. a), písm. e) bodu 7, písm. f) bodu 1, 3, 6, 8, 11, 16, 18 nebo 19, písm. h) nebo písm. i) bodu 2 nebo 3, nebo

d) od 2 000 Kč do 5 000 Kč, jde-li o přestupek podle odstavce 1 písm. f) bodu 4, 12, 13, 14 nebo 17, písm. g) nebo k) nebo odstavce 4.

(6) Zákaz činnosti se uloží na dobu

a) od osmnácti měsíců do tří let za přestupek podle odstavce 1 písm. d) nebo písm. e) bodu 1 nebo 5,

b) od šesti do osmnácti měsíců za přestupek podle odstavce 1 písm. a) bodu 1 nebo 2, písm. c), písm. e) bodu 2, 3, 4 nebo 6 nebo písm. f) bodu 2 nebo odstavce 3, nebo

c) od čtyř do šesti měsíců

1. tomu, kdo spáchal přestupek podle odstavce 1 písm. f) bodu 5 úmyslně tím, že nezastavil vozidlo na pokyn k zastavení vozidla daný při řízení nebo usměrňování provozu na pozemních komunikacích anebo při dohledu na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích osobou k tomu oprávněnou, nebo

2. za přestupek podle odstavce 1 písm. b), písm. f) bodu 15, písm. i) bodu 1 nebo 4 nebo písm. j).

(7) Příkazem na místě se uloží pokuta

a) do 1 500 Kč za přestupek podle odstavce 1 písm. k),

b) 1 500 Kč za přestupek podle odstavce 1 písm. f) bodu 4, 12, 13, 14, 16 nebo 17 nebo písm. g),

c) 2 500 Kč za přestupek podle odstavce 1 písm. a) bodu 3, písm. f) bodu 1, 3, 6, 8, 11, 18 nebo 19, písm. h) nebo písm. i) bodu 2 nebo 3, nebo

d) 5000 Kč za přestupek podle odstavce 1 písm. f) bodu 5, 7, 9 nebo 10.

(8) Je-li spácháním přestupku způsobena dopravní nehoda, navyšuje se horní hranice sazby pokuty podle odstavce 5 za tento přestupek na dvojnásobek, s výjimkou pokuty podle odstavce 5 písm. a), která se uloží od 25 000 Kč do 100 000 Kč.

(9) Je-li spácháním přestupku způsobena dopravní nehoda, při níž je jinému ublíženo na zdraví, uloží se za tento přestupek vedle pokuty zákaz činnosti na dobu od 6 do 18 měsíců, neukládá-li se za něj zákaz činnosti podle odstavce 6 písm. a) nebo b); to neplatí, došlo-li k ublížení na zdraví pouze u osoby, která je ve vztahu k pachateli přestupku osobou blízkou.“.

76. V § 125c se odstavec 10 zrušuje.

77. V § 125d odst. 1 písm. d) se slova „a Vězeňské služby“ nahrazují slovy „, Vězeňské služby^{14b)}, zdravotnické záchranné služby⁵⁰⁾ a jednotek požární ochrany^{14c)}“.

78. V 125d odst. 1 se písmeno f) zrušuje.

Dosavadní písmeno g) se označuje jako písmeno f).

79. V § 125d se za odstavec 1 vkládá nový odstavec 2, který zní:

„(2) Právnická nebo podnikající fyzická osoba se dopustí přestupku tím, že jako odesílatel nepředá náklad k přepravě ve stavu nebo způsobem stanoveným v § 52 odst. 8.“.

Dosavadní odstavec 2 se označuje jako odstavec 3.

80. V § 125d odst. 3 se slova „písm. a) až g) lze uložit pokutu“ nahrazují slovy „nebo 2 se uloží pokuta od 10 000 Kč“.

81. V § 125e se na konci odstavce 1 doplňuje věta „K projednávání přestupků a vedení řízení o zadržení řidičského průkazu jsou na území hlavního města Prahy příslušné úřady městských částí hlavního města Prahy. Statutem hlavního města Prahy lze přenést výkon této působnosti úřadu městské části hlavního města Prahy na úřad jiné městské části hlavního města Prahy.“.

82. V § 125e se doplňují odstavce 3 a 4, které znějí:

„(3) Přestupky podle tohoto zákona nelze vyřešit domluvou, s výjimkou přestupků podle § 125c odst. 1 písm. k). Příkazem na místě lze projednat pouze přestupky uvedené v § 125c odst. 7 nebo přestupek podle § 125f odst. 1. Přestupek, za který se ukládá zákaz činnosti, nelze projednat příkazem na místě.

(4) Od uložení správního trestu podle tohoto zákona nelze v rozhodnutí o přestupku upustit nebo podmíněně upustit; ustanovení zákona o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich upravující upuštění od uložení správního trestu, který by jinak měl být uložen ve společném řízení, tím není dotčeno.“.

83. V § 125f odst. 4 se slova „lze uložit pokutu“ nahrazují slovy „se uloží pokuta“.

84. V § 125f odst. 6 písm. a) se slova „státní poznávací značkou“ nahrazují slovy „registrační značkou“.

85. V § 125h odst. 2 se věta první nahrazuje větou „Výše určené částky nesmí překročit výši pokuty, kterou lze uložit příkazem na místě.“.

86. V § 125h odst. 3 se číslo „15“ nahrazuje číslem „30“.

87. V § 125j odst. 1 písmeno a) zní:

„a) podle § 125c odst. 1 písm. c), d), písm. f) bodů 1 až 5, 12 nebo 13 nebo písm. g).“.

CELEX: 32015L0413

88. V § 125j odst. 1 písm. b) se slova „porušena povinnost stanovená v § 6 odst. 1“ nahrazují slovy „překročena nejvyšší dovolená rychlost“.

CELEX: 32015L0413

89. V § 128 odst. 2 se za slovo „uložen“ vkládá slovo „správní“.

90. V § 128 odst. 3 se slova „za který lze uložit body v bodovém hodnocení řidičů“ nahrazují slovy „za který se zaznamenávají body v bodovém hodnocení“.

91. V § 137 odst. 2 se text „§ 67 odst. 1,“ zrušuje, text „§ 118b odst. 6“ se nahrazuje textem „§ 118b odst. 7“ a za text „§ 124c odst. 3,“ se vkládá text „§ 124c odst. 10,“.

92. V § 137 odst. 3 se text „§ 84 odst. 6“ nahrazuje textem „§ 84 odst. 7“.

93. Příloha včetně nadpisu zní:

„Příloha k zákonu č. 361/2000 Sb.

Přehled jednání spočívajících v porušení vybraných povinností a počet bodů za tato jednání

Porušení vybraných povinností		Počet bodů
1.	řízení vozidla bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo v takové době po jeho požití, po kterou je řidič ještě pod vlivem alkoholu, je-li zjištěný obsah alkoholu u řidiče vyšší než 0,3 promile, nebo řízení vozidla bezprostředně po užití jiné návykové látky nebo v takové době po jejím užití, po kterou je řidič ještě pod jejím vlivem	6
2.	řízení motorového vozidla ve stavu vylučujícím způsobilost, který si řidič přivodil požitím alkoholického nápoje nebo užitím jiné návykové látky	6
3.	odmítnutí řidiče podrobit se vyšetření ke zjištění, zda není ovlivněn alkoholem nebo jinou návykovou látkou	6

4.	způsobení dopravní nehody, při které došlo k usmrcení nebo k těžké újmě na zdraví jiné osoby	6
5.	otáčení, couvání nebo jízda v protisměru na dálnici nebo na silnici pro motorová vozidla	6
6.	vjíždění na železniční přejezd v případě, kdy je to zakázáno	6
7.	předjíždění vozidla v případě, kdy je to zakázáno	6
8.	překročení nejvyšší dovolené rychlosti o 40 km.h ⁻¹ a více v obci nebo o 50 km.h ⁻¹ a více mimo obec	6
9.	nezastavení vozidla na signál, který prikazuje řidiči zastavit vozidlo, nebo nezastavení vozidla na pokyn k zastavení vozidla daný při řízení nebo usměrňování provozu na pozemních komunikacích anebo při dohledu na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích osobou k tomu oprávněnou	6
10.	ohrožení chodce přecházejícího pozemní komunikaci po přechodu pro chodce nebo ohrožení chodce přecházejícího pozemní komunikaci, na kterou řidič odbočuje, nebo ohrožení chodce při odbočování s vozidlem na místo ležící mimo pozemní komunikaci, při vjíždění na pozemní komunikaci nebo při otáčení nebo couvání	6
11.	omezení chodce, který přechází pozemní komunikaci po přechodu pro chodce	4
12.	neprodlené nezastavení vozidla při dopravní nehodě nebo nedovolené opuštění místa dopravní nehody nebo neprodlené nevrácení se na místo dopravní nehody po poskytnutí nebo přivolání pomoci nebo po ohlášení nehody	4
13.	nedání přednosti v jízdě	4
14.	řízení motorového vozidla bez držení řidičského oprávnění pro příslušnou skupinu vozidel	4
15.	porušení povinnosti použít dětskou autosedačku nebo bezpečnostní pás při přepravě dětí	4
16.	překročení nejvyšší dovolené rychlosti o 20 km.h ⁻¹ a více v obci nebo o 30 km.h ⁻¹ a více mimo obec	4
17.	řízení motorového vozidla řidičem, kterému byl zadržen řidičský průkaz	4
18.	řízení motorového vozidla řidičem, který pozbyl právo k řízení motorového vozidla na území České republiky	4
19.	řízení vozidla, které je technicky nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích z důvodu nebezpečné závady ²⁾	4
20.	ohrožení jiného řidiče při přejíždění z jednoho jízdního pruhu do druhého	4

21.	porušení povinnosti být za jízdy připoután bezpečnostním pásem nebo užít ochrannou přilbu	4
22.	držení telefonního přístroje nebo jiného hovorového nebo záznamového zařízení v ruce nebo jiným způsobem při jízdě vozidlem	4
23.	neponechání při rychlosti vyšší než 50 km.h ⁻¹ vzdálenosti alespoň 50 m za vozidlem jedoucím před vozidlem řidiče, jde-li o vozidla o maximální přípustné hmotnosti převyšující 3 500 kg, jízdní soupravy, jejíž celková délka přesahuje 10 m, zvláštního vozidla ²⁾ nebo autobusu, nebo neponechání při rychlosti vyšší než 80 km.h ⁻¹ vzdálenosti alespoň 30 m za vozidlem jedoucím před vozidlem řidiče	4
24.	překročení nejvyšší dovolené rychlosti o 10 km.h ⁻¹ a více	2
25.	řízení motorového vozidla bez profesní způsobilosti	2
26.	nezastavení vozidla před přechodem pro chodce v případech, kdy je řidič povinen tak učinit	2

“.

Čl. II

Přechodná ustanovení

1. Řízení zahájená přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona se dokončí a práva a povinnosti s nimi související se posoudí podle zákona č. 361/2000 Sb., ve znění účinném přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona.

2. Řidičské oprávnění pro skupinu vozidel AM nebo B1 udělené přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona zůstává zachováno v rozsahu, jaký mělo podle zákona č. 361/2000 Sb., ve znění účinném přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona; toto řidičské oprávnění opravňuje ode dne nabytí účinnosti tohoto zákona rovněž k řízení motorových vozidel, která jsou do příslušné skupiny vozidel nově zařazena tímto zákonem.

3. Zaznamenávají-li se po dni nabytí účinnosti tohoto zákona body za jednání spáchaná přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona, zaznamenají se ve výši podle zákona č. 361/2000 Sb., ve znění účinném přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona, nebo, je-li to pro řidiče příznivější, ve výši podle zákona č. 361/2000 Sb., ve znění účinném ode dne nabytí účinnosti tohoto zákona.

4. Ke dni vrácení řidičského oprávnění řidiči, který jej přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona pozbyl v důsledku dosažení celkového počtu 12 bodů, zaznamená obecní úřad obce s rozšířenou působností v registru řidičů odečtení všech dosažených bodů.

5. Na řidiče, kterému bylo řidičské oprávnění uděleno přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona, se snížení hranice bodů podle § 123g zákona č. 361/2000 Sb., ve znění účinném ode dne nabytí účinnosti tohoto zákona, nepoužije.

Čl. III

Účinnost

Tento zákon nabývá účinnosti dnem 1. ledna 2022, s výjimkou ustanovení čl. I bodů 49 a 81, která nabývají účinnosti dnem 1. července 2022.

Důvodová zpráva

I. Obecná část

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

Obsahem předloženého návrhu zákona, kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu vozidel na pozemních komunikacích (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, je zejména revize správního trestání v oblasti dopravních přestupků včetně revize bodového systému.

Současná právní úprava správního trestání v oblasti dopravních přestupků nedoznala poměrně dlouhou dobu výraznějších změn. Samotný bodový systém platí od roku 2006 a od té doby v něm nebyly provedeny významnější koncepční zásahy. Stejně tak skutkové podstaty přestupků a správní tresty za jejich spáchání se zásadnějším způsobem neupravovaly od roku 2011, kdy se staly součástí zákona o silničním provozu.

Současná míra dosahování cílů vymezených v Národní strategii bezpečnosti silničního provozu není dostačující a předkladatel ve snaze snižovat dopravní nehodovost včetně nehod s fatálními následky provedl komplexní analýzu stávající právní úpravy správního trestání v této oblasti. V minulých letech Ministerstvo dopravy v této souvislosti zahájilo v úzké součinnosti se zástupci dopravní policie přípravu revize právní úpravy správního trestání, své návrhy rovněž projednalo se zástupci odborné veřejnosti a oslovilo i širokou veřejnost.

Z provedené analýzy vyplynulo, že klíčovým problémem je nemožnost adekvátně postihnout nejzávažnější porušení pravidel silničního provozu, zejména uložit s přihlédnutím k individuálním poměrům pachatele a konkrétním okolnostem spáchání přestupku pro pachatele citelný správní trest, který by jej odradil od dalšího protiprávního jednání. Ukazuje se, že současné nastavení správních trestů, tedy pokut a zákazů činnosti, nemá dostatečné preventivní a represivní účinky a je potřeba přistoupit k jeho revizi, přičemž cílem tohoto opatření je zvýšení bezpečnosti silničního provozu. Speciální pozornost by měla být věnována nejrizikovější skupině účastníků silničního provozu, kterou jsou podle statistik dopravních

nehod začínající řidiči. Tato skutečnost je rovněž reflektována v Programovém prohlášení vlády.

Ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu by mělo vést nejen zpřísnění správních trestů za závažná porušení pravidel silničního provozu, ale i celkové nastavení sazeb správních trestů tak, aby důsledně odpovídaly typové závažnosti přestupků.

Dále je nezbytné posílení možnosti vyřešit přestupek policií na místě, neboť okamžitě uložený trest má větší výchovný účinek a současně nejsou zatěžovány další správní orgány vedením řízení o přestupku. Při vyřizování přestupků příkazem na místě je rovněž potřeba sjednotit přístup policistů ke stanovení výše ukládané pokuty.

Kromě revize samotných správních trestů je potřeba provést dílčí úpravy i v některých institucích, které směřují k okamžitému dočasnému vyloučení z provozu řidičů, kteří postrádají základní předpoklady pro řízení. Je nezbytné, aby takoví řidiči mohli být efektivně vyloučeni z provozu a přestali tak bezprostředně ohrožovat ostatní účastníky silničního provozu.

Po více než 13 letech je potřeba přistoupit i k revizi bodového systému, který je v současné době poměrně nepřehledný, obsahuje velkou škálu bodových ohodnocení, u některých jednání není zřejmá vazba na konkrétní skutkové podstaty přestupků a, tak jako u výše pokut, je potřeba přehodnotit výši bodů za jednotlivá protiprávní jednání, případně některá méně závažná jednání z bodového systému vyčlenit a naopak jednání, která mají závažné důsledky, do bodového systému doplnit. Nezbytné je rovněž zajistit snadnější přístup řidičů k informacím o stavu jejich bodového konta.

Problematické je rovněž vyřizování přestupků podle zákona o silničním provozu v hlavním městě Praze. Tato agenda je svěřena v prvním stupni Magistrátu hlavního města Prahy s tím, že odvolacím orgánem je Ministerstvo dopravy. Vzhledem k obrovskému množství případů dochází k zahlcení Magistrátu hlavního města Prahy a zejména Ministerstva dopravy jakožto odvolacího orgánu, což vede k tomu, že velký podíl přestupků není v zákonem stanovené lhůtě projednán a pachatelé tedy nejsou potrestáni.

Z aplikační praxe vyplývá, že je potřeba provést dílčí změny i v některých dalších oblastech upravených zákonem o silničním provozu.

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

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

Hlavními cíli předloženého návrhu jsou zvýšení bezpečnosti silničního provozu a zefektivnění procesu postihu porušení pravidel silničního provozu. Ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu by mělo vést nejen zpřísnění správních trestů, ale i celkové nastavení sazeb správních trestů tak, aby důsledně odpovídaly typové závažnosti přestupků, dále pak posílení

možnosti vyřešit přestupek policií na místě a rovněž okamžité dočasné vyloučení z provozu řidičů, kteří postrádají základní předpoklady pro řízení.

Za tím účelem se navrhuje jednak změny v úpravě zadržování řidičského průkazu, dále se navrhuje provést revizi správních trestů za přestupky, která se týká jak pokut ukládaných ve správním řízení a pokut ukládaných příkazem na místě, tak ukládání zákazu činnosti, tedy zákazu řízení motorových vozidel, a další z navrhovaných změn jsou změny v bodovém systému.

V úpravě možnosti zadržet řidičský průkaz se navrhuje možnost prohlásit řidičský průkaz za zadržený, i pokud ho řidič nemá u sebe. Zamezí se tím zvýhodnění řidiče, který by v okamžiku, kdy by mu měl být řidičský průkaz zadržen, jej neměl u sebe nebo by zapřel, že ho u sebe má.

Návrhem dochází k revizi skutkových podstat přestupků tak, aby důsledněji odpovídaly povinnostem obsaženým v zákoně o silničním provozu a navazovaly na změny provedené v jiných právních předpisech. Novými skutkovými podstatami se stávají některá jednání, která byla dosud zařazena do „zbytkové“ skutkové podstaty uvedené v § 125c odst. 1 písm. k). Jsou to jednak přestupky, které mají závažné následky, a proto vyžadují přísnější postih než ostatní méně závažná porušení pravidel silničního provozu obsažená ve „zbytkové“ skutkové podstatě. Dále jsou to přestupky, za jejichž spáchání se zapisují body do bodového hodnocení řidičů. V případě těchto přestupků jejich výslovné zařazení mezi samostatné skutkové podstaty povede ke zpřehlednění právní úpravy a pro řidiče bude seznatelnější, za které přestupky jsou zapisovány body.

Návrhem dále dochází ke změnám ve výších sazeb pokut za jednotlivé přestupky. Ze současných 7 pásem sazeb pokut se navrhuje redukce na 4 pásma, do kterých se přestupky rozdělují důsledně podle jejich typové závažnosti.

Za přestupky v prvním, nejpřísnějším pásmu bude možné uložit pokutu od 25 000 Kč do 75 000 Kč (§ 125c odst. 5 písm. a)). Jedná se o nejzávažnější přestupky, jako je odmítnutí podrobit se vyšetření, zda byl řidič ovlivněn alkoholem nebo jinou návykovou látkou, řízení vozidla, aniž by byl řidič držitelem řidičského oprávnění nebo pokud řidič cizinec pozbyl právo řízení motorového vozidla na území České republiky či řízení se zadrženým osvědčením o registraci vozidla. Téměř všechny tyto přestupky jsou už nyní zařazeny do nejpřísnější trestaného pásma.

Za přestupky ve druhém pásmu bude možné uložit pokutu od 7 000 Kč do 25 000 Kč (§ 125c odst. 5 písm. b)).

Za přestupky ve třetím pásmu bude možné uložit pokutu od 4 000 Kč do 10 000 Kč (§ 125c odst. 5 písm. c)).

Za přestupky ve čtvrtém pásmu bude možné uložit pokutu od 2 000 Kč do 5 000 Kč (§ 125c odst. 5 písm. d)).

V jednotlivých pásmech dochází ke zvýšení zejména horních hranic sazeb. Dochází tím k rozšíření jednotlivých pásem tak, aby bylo v případě potřeby vzhledem k okolnostem spáchání přestupku možno uložit tvrdší pokutu než dnes.

Současně úpravou dolních hranic sazeb pokut dochází ke zvýraznění rozdílu mezi sazbou pokuty ukládané příkazem na místě a minimální sazbou pokuty ukládané ve správním řízení. Cílem tohoto odsazení sazeb pokut je zvýšení motivace k vyřízení přestupku příkazem na místě.

Novinkou je dále navyšování horní hranice sazby pokuty na dvojnásobek, pokud byla spácháním přestupku způsobena dopravní nehoda. Nejvyšší možná výše pokuty, tj. za způsobení dopravní nehody přestupkem spadajícím do prvního pásma, je však omezena na 100 000 Kč.

V souvislosti se zvyšováním sazeb pokut je však potřeba na druhou stranu zmínit možnost uložit pokutu i pod dolní hranici sazby, která vychází z obecné úpravy v přestupkovém zákoně. Dle této úpravy bude možné v odůvodněných případech snížit výši ukládané pokuty až na 1/5 dolní hranice sazby. Díky tomuto institutu bude možné ve výjimečných případech předejít například hrozícím likvidačním důsledkům ukládané pokuty.

V oblasti úpravy pokut ukládaných příkazem na místě se navrhuje provést zásadní změnu spočívající v tom, že s výjimkou nejmírnějšího pásma se bude nově jednat o sazby pevné (1 500 Kč, 2 500 Kč a 5 000 Kč), zatímco v současné době jsou u všech sazeb pokut ukládaných příkazem na místě stanoveny pouze horní hranice sazeb a je na uvážení policisty, jak vysokou pokutu v konkrétním případě uloží. Nově však bude sazba za každý přestupek pevně daná a pokuty za stejné přestupky budou ukládány ve všech případech ve stejné výši. Výjimkou zůstane pouze nejmírnější pásmo, kde má uvážení a individuální posouzení každého přestupku své opodstatnění. Do tohoto pásma spadají přestupky zahrnuté § 125c odst. 1 písm. k), tedy porušení pravidel silničního provozu, která nejsou uvedena v samostatných skutkových podstatách. Ve skutečnosti tato skutková podstata zahrnuje porušení více než 300 různých pravidel. U těchto přestupků dochází ke snížení horní hranice sazby pokuty ukládané příkazem na místě, a to ze současných 2 000 Kč na navrhovaných 1 500 Kč. Lze tedy konstatovat, že výsledkem revize přestupků je nejen zpřísnění sankcí za závažné přestupky, ale i zmírnění sankcí u naprosté většiny méně závažných porušení pravidel silničního provozu.

Další podstatnou změnou je rozšíření okruhu přestupků, které lze projednat příkazem na místě. Konkrétně se jedná o některé přestupky spočívající v porušení pravidel silničního provozu, u kterých se v současné době při jejich druhém spáchání v jednom roce ukládá zákaz činnosti a nelze je tedy projednat příkazem na místě. Navrhuje se tyto přestupky vyjmout z okruhu přestupků, za které se ukládá zákaz činnosti, a umožnit jejich projednání příkazem na místě. Důrazný postih recidivy bude u těchto přestupků zajištěn prostřednictvím bodového systému, kdy bodové ohodnocení těchto přestupků bude nastaveno tak, aby po opakovaném spáchání takového přestupku řidič dosáhl maximální hranice bodového hodnocení a na rok pozbyl oprávnění k řízení motorových vozidel.

Dílčí změny se navrhuje provést i u dalšího správního trestu, který je ukládán za porušení pravidel silničního provozu, a tím je zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel. Jednou z těchto změn je prodloužení doby, na kterou se zákaz činnosti ukládá. Zároveň se však výrazně snižuje počet přestupků, za něž se ukládal zákaz činnosti, zejména se vypouští přestupky, za které se ukládal zákaz činnosti při jejich druhém spáchání v jednom roce. Jak již bylo uvedeno, účelem této změny je umožnit jejich projednání příkazem na místě.

Vzhledem k tomu, že nejzávažnějším důsledkem porušení pravidel silničního provozu je způsobení dopravní nehody, při které je jinému ublíženo na zdraví (nebo způsobena smrt, což je však vždy trestným činem), navrhuje se v případě způsobení tohoto následku ukládat vždy zákaz činnosti na 6 – 18 měsíců, ať k tomuto následku došlo spácháním jakéhokoli přestupku.

V oblasti úpravy bodového systému se navrhují dílčí změny v okruhu přestupků, za které jsou ukládány body, přehodnocení výše bodů za jednotlivé přestupky a rozšíření možností informování řidičů o uloženém počtu bodů.

I v oblasti bodového ohodnocení jednotlivých jednání (přestupků, trestných činů), za která jsou body ukládány, dochází k jejich rozdělení podle typové závažnosti, a to ze současných 5 do 3 skupin, což výrazně přispěje k zpřehlednění právní úpravy. Nově tak budou tři sazby bodů – 6 bodů, 4 body a 2 body, což odpovídá pojetí bodového systému jako nástroje, kterým se dočasně vyloučí ze silničního provozu řidiči, kteří opakovaně porušují pravidla silničního provozu, a to „2x a dost“ v případě jednání, za která je 6 bodů, a „3x a dost“ v případě jednání, za která jsou 4 body. Současně není žádoucí resignovat na bodový postih i některých dalších přestupků, za něž budou zapisovány 2 body.

Zároveň se z bodového systému vypouští některá jednání, za která dle praktických zkušeností není účelné ukládat body. Jak již bylo výše uvedeno, do výčtu skutkových podstat přestupků se doplňují jednání, za která se ukládají body, ale která nyní spadají do „zbytkové“ skutkové podstaty (§ 125c odst. 1 písm. k)). Každému přestupku, za který se ukládají body, tak bude odpovídat samostatná skutková podstata, čímž dojde ke zpřehlednění systému tak, aby měl řidič lepší možnost vědět, že za daný přestupek jsou zapisovány body.

Návrh dále mění okamžik, ke kterému dochází k odečtení všech dosažených bodů v případě pozbytí řidičského oprávnění na 1 rok v důsledku dosažení stanoveného počtu bodů. V současné době dochází k odečtení všech dosažených bodů ke dni vrácení řidičského oprávnění. V důsledku této úpravy však zůstávají „bodově“ nepostiženi řidiči, kteří, přestože pozbyli řidičské oprávnění, řídí vozidlo a dopustí se přestupku nebo trestného činu, za který se v registru řidičů zaznamenávají body. Navrhuje se proto nově zaznamenávat odečtení všech dosažených bodů již ke dni pozbytí řidičského oprávnění (nebo práva k řízení motorového vozidla v případě řidičů cizinců). Pokud by řidič řídil vozidlo v době, kdy nemá řidičské oprávnění a dopustil se jednání, za která se v registru řidičů zaznamenávají body, budou mu tyto body zaznamenány a budou se mu počítat do „nového“ bodového hodnocení.

Významnou změnou, která vychází jak z judikatury, tak z potřeb praxe, je informování řidičů o dosaženém počtu bodů. Problémem současné praxe je, že se řidiči nedozvídají o zaznamenání bodů, pokud se o to aktivně nezajímají. Většina řidičů si neuvědomuje, že za každý přestupek či trestný čin, který spadá do bodového hodnocení, se v registru řidičů zapisují body. Zejména si tuto skutečnost neuvědomují v případě, že se přestupek vyřeší uložením pokuty příkazem na místě, a mají za to, že se úhradou pokuty na místě vyhnuli zápisu bodů v registru řidičů. Navrhuje se proto umožnit informování řidičů o každé změně v jejich bodovém hodnocení, a to e-mailem, krátkou textovou zprávou nebo prostřednictvím datové schránky. Tento způsob informování bude probíhat na žádost řidiče. Řidič v žádosti uvede kontaktní údaj, na který mu mají být informace o změnách v jeho bodovém hodnocení zasílány. Pokud pak bude v budoucnu v registru řidičů zaznamenána jakákoli změna v bodovém hodnocení řidiče, tzn. pokud budou řidiči zaznamenány body či pokud dojde k odečtení bodů, řidič bude o každé takové změně automaticky informován, a to způsobem, který si zvolil.

Další významnou změnou je zavedení specifického přístupu k začínajícím řidičům, tzv. „řidičského průkazu na zkoušku“, který bude realizován prostřednictvím bodového systému. U začínajících řidičů se navrhuje snížit hranici celkového počtu bodů, při jejímž dosažení pozbydou řidičské oprávnění, na polovinu, tedy na celkový počet 6 bodů. V režimu snížené hranice budou řidiči po dobu 2 let ode dne získání řidičského oprávnění.

Za účelem zvýšení bezpečnosti silničního provozu byla identifikována potřeba klást větší důraz na dodržování bezpečné vzdálenosti, neboť porušování tohoto pravidla je jednou z nejčastějších příčin dopravních nehod, které v případě vyšších rychlostí nebo těžších vozidel mívá velmi závažné následky. Navrhuje se proto upřesnit obecnou povinnost dodržovat bezpečnou vzdálenost tak, aby bylo zřejmé, že bezpečnou vzdáleností je vzdálenost, na kterou je řidič schopen zastavit i v případě, že vozidlo jedoucí před ním náhle sníží rychlost či zastaví. Současně se zakotvuje výslovná skutková podstata přestupku postihující porušení povinnosti dodržovat bezpečnou vzdálenost a rovněž se zakotvuje kvalifikovaná skutková podstata postihující závažné porušení této povinnosti spočívající v tom, že řidič při rychlosti vyšší než 80 km/h neponechá za před ním jedoucím vozidlem alespoň 30 metrů. V případě nákladních vozidel, autobusů, zvláštních vozidel a dlouhých jízdních souprav jedoucích po dálnici nebo silnici pro motorová vozidla se stanoví, že při rychlosti vyšší než 50 km/h musí ponechat za před ním jedoucím vozidlem alespoň 50 metrů a současně se zakotvuje skutková podstata přestupku postihující porušení této specifické povinnosti. Navržené změny umožní postihovat porušování povinnosti dodržovat bezpečnou vzdálenost i v běžném provozu, tj. nikoli až v okamžiku, kdy dojde k dopravní nehodě. Kromě uložené pokuty budou za závažné porušení povinnosti dodržet bezpečnou vzdálenost řidiči zaznamenány 4 body.

Návrh obsahuje rovněž změny, které povedou k zefektivnění projednávání přestupků podle zákona o silničním provozu.

Jedná se jednak o možnost zajištění řidičského průkazu. V současné době jsou v oblasti vybírání kaucí při důvodném podezření, že se podezřelý ze spáchání přestupku bude vyhýbat řízení o přestupku, v zákoně upraveny alternativní instituty, které lze aplikovat, pokud podezřelý kauci nesloží. Těmito instituty jsou zajištění vozidla a zajištění osvědčení o registraci

vozidla. Vzhledem k tomu, že zajištění osvědčení o registraci vozidla není namířeno primárně proti řidiči vozidla, přičemž pachatelem přestupku je zpravidla řidič vozidla, ale dotýká se zejména provozovatele vozidla, který však k samotnému přestupku a jeho projednávání nemá přímý vztah, navrhuje se namísto zajištění osvědčení o registraci vozidla zakotvit možnost zajištění řidičského průkazu. Tato změna povede ke zefektivnění výběru kaucí i samotného průběhu přestupkového řízení, neboť podezřelý (řidič) bude mnohem více motivován ke složení kaucí, příp. k nevyhýbání se přestupkovému řízení a následně k zaplacení uložené pokuty.

K rychlejšímu a efektivnějšímu projednání přestupků povede i navrhovaný přesun příslušnosti k projednání přestupků v hlavním městě Praze z Magistrátu hlavního města Prahy na úřady městských částí. Vzhledem k zahlcení Magistrátu hlavního města Prahy a zejména Ministerstva dopravy jakožto odvolacího orgánu dochází často k tomu, že přestupky nejsou v zákonem stanovené lhůtě projednány a pachatelé tedy nejsou potrestáni. Přesunutím této agendy a s ní související agendy rozhodování o zadržení řidičského průkazu by mělo dojít k důslednějšímu postihu pachatelů přestupků podle zákona o silničním provozu.

Přínosem jak pro provozovatele vozidel, tak správní orgány bude prodloužení lhůty pro úhradu určené částky, a to z 15 na 30 dnů. Sníží se tím administrativní zatížení správních orgánů spojené s vrácením pozdě uhrazených určených částek a ve svém důsledku povede k tomu, že větší podíl daných přestupků bude vyřízen prostřednictvím úhrady určené částky.

V otázce samotných pravidel silničního provozu dochází k dílčí změně, která umožní zvýšit místní úpravou provozu nejvyšší povolenou rychlost na dálnici až na 140 km/h. Díky této úpravě bude možné na nových a modernizovaných úsecích dálnic, kde to jejich parametry a intenzita provozu dovolí, umístit příslušnou dopravní značku.

Za účelem rychlejšího odstranění nepojízdných vozidel z dálnic a tím rychlejšího obnovení provozu se stanoví povinnost tuto skutečnost vždy neprodleně ohlásit policii, která má možnost nařídit odstranění vozidla.

Dále se rozšiřuje povinnost použít reflexní vestu, kterou bude nově muset mít řidič na sobě i v případě nouzového stání v obci, a současně se upřesňuje, že ji musí mít řidič ve vozidle ve svém dosahu.

K dílčím změnám patří rovněž výslovné zakotvení zákazu zastavení a stání vozidel na chodníku či povinnosti provozovatele vozidla zajistit, aby barevné provedení a označení vozidla nebylo zaměnitelné s vozidly zdravotnické záchranné služby. K revizi dochází ve výčtu povinností, které nemusí dodržovat řidiči vozidel s právem přednostní jízdy.

Drobné změny se provádějí i v úpravě řidičských oprávnění, kde se dává vymezení skupiny vozidel AM a B1 do souladu s příslušnou unijní úpravou a rozšiřuje se výčet skupin řidičských oprávnění, u nichž při rozšíření řidičského oprávnění o nové skupiny v případě absolvování zkoušky z praktické jízdy s vozidlem vybaveným automatickou převodovkou nemusí být řidičské oprávnění pro novou skupinu za stanovených podmínek omezeno pouze na vozidla s automatickou převodovkou.

V návaznosti na poznatky z aplikační praxe se provádí i další dílčí úpravy zákona o silničním provozu, například se doplňuje oprávnění celníků ve stejnokroji k usměrňování provozu na pozemních komunikacích, a to za účelem efektivnějšího zajištění bezpečnosti a plynulosti silničního provozu a zároveň k poskytnutí součinnosti složkám integrovaného záchranného systému. Dále se umožňuje vedle lékařů vykonávajících návštěvní službu označovat vozidla speciálním označením i některým zdravotnickým pracovníkům poskytujícím domácí péči, což jim v naléhavých případech usnadní parkování.

Odůvodnění hlavních principů navrhované právní úpravy je obsahem Závěrečné zprávy z hodnocení dopadů regulace (RIA), která detailně popisuje důvody pro přijetí navrhované právní úpravy.

Navrhovaná právní úprava není diskriminační a ani se žádným způsobem nedotýká problematiky rovnosti mužů a žen, neboť mezi nimi nijak nerozlišuje.

C) Vysvětlení nezbytnosti navrhované právní úpravy v jejím celku

Cílů popsaných v části A) a B) nelze dosáhnout jiným způsobem než adekvátní změnou právní úpravy, a to primárně změnou zákona o silničním provozu. Navrhovaná právní úprava je proto nezbytná.

Podrobnější odůvodnění nezbytnosti navrhované právní úpravy je uvedeno v Závěrečné zprávě z hodnocení dopadů regulace (RIA).

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

Při hodnocení souladu navrhované právní úpravy s ústavním pořádkem České republiky se nabízí zejména posouzení souladu změn v oblasti přestupků fyzických osob proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích a přílohy zákona o silničním provozu (bodové hodnocení) s čl. 39 Listiny základních práv a svobod, který se obdobně aplikuje i na oblast správního trestání.

Navržené skutkové podstaty přestupků a vymezení protiprávních jednání, za která jsou zapisovány body, jsou ve všech případech vymezeny dostatečně určitě a jsou pro adresáty právních norem zcela seznatelné. Navrhovaná právní úprava též stejně určitě stanovuje za každý přestupek sankci, která může být příslušným orgánem uložena. V tomto posouzení tedy navrhovaná právní úprava ob stojí.

Navrhovaná právní úprava stanoví, tak jak to činí již stávající právní úprava, sazby správních trestů prostřednictvím horní, ale i dolní hranice sazby. V této souvislosti lze upozornit mimo jiné na rozhodnutí Ústavního soudu, například na nález Ústavního soudu ze

dne 25. 10. 2011, Pl. ÚS 14/09, ve kterém bylo konstatováno, že: „*Ústavní předpisy nevyžadují, aby zákonodárce při zákonném stanovení sankční sazby vždy upustil od spodního ohraničení výměry sankce. Typová závažnost (škodlivost) deliktního jednání daného druhu může být obecně tak vysoká, že nepřipouští ani v individuálním případě stanovit "nulovou" hodnotu výměry sankce. Posouzení spodní hranice sankční sazby je zásadně věcí zákonodárce. Ústavní předpisy neobsahují ohledně otázky dolní hranice sankční sazby žádnou direktivu - musí být ovšem dodržen příkaz proporcionality mezi typovou závažností deliktního jednání a výší sankční sazby.*“. Stanovení minimální výše výměry ukládané sankce tedy již bylo v minulosti Ústavním soudem přezkoumáno a shledáno v případech protiprávního jednání s vysokou škodlivostí jako ústavně konformní. Zachování vymezení i dolní hranice výměry správního trestu a případné zpřísnění postihu některých závažných protiprávních jednání je zcela na místě. To je možné podpořit i výše zmíněným nálezem Ústavního soudu, jenž dále uvádí, že: „*...současný stav nekázně řidičů v silničním provozu, ..., opravňuje zákonodárce k tomu, aby stanovil přísnější požadavky na všechny řidiče bez výjimky a aby vyloučil "nulovou" výměru trestu.*“.

Navržená právní úprava ob stojí i v testu proporcionality. Ke kritériu vhodnosti je možné uvést, že nastavená právní úprava, která zakotvuje spodní hranici správního trestu, je vhodným opatřením, které bez dalšího dosahuje kýženého cíle. Takto nastavená právní úprava působí preventivně na potencionální pachatele a odrazuje je od páchání vymezených přestupků a současně působí i represivně na pachatele, kteří se příslušných přestupků již dopustili. Z pohledu kritéria potřebnosti lze shledat, že stanovení spodní hranice správního trestu je nezbytné k tomu, aby bylo i v aplikační praxi zajištěno, že správní orgány budou ukládat za dané přestupky správní trest pokuty ve výši, která odpovídá jejich společenské nebezpečnosti. Poslední kritérium, kterým je poměřování závažnosti v kolizi stojících práv, v těchto případech zejména majetkových práv občana a práva na ochranu života, zdraví a majetku ostatních osob prezentovaného veřejným zájmem na bezpečnosti silničního provozu, vede k jednoznačnému závěru, že veřejný zájem na zajištění bezpečnosti silničního provozu, kterou porušování pravidel postihovaných podle napadených zákonných ustanovení významně ohrožuje, zcela převažuje nad uvažovaným zásahem do majetkoprávní sféry občanů v podobě stanovené minimální výše pokuty.

Zvažován může být také soulad navrhované právní úpravy zakotvující přísnější postih začínajících řidičů (pozbytí řidičského oprávnění již při dosažení 6 bodů, namísto standardních 12 bodů) s čl. 1 Listiny základních práv a svobod zakotvujícím rovnost všech lidí v jejich právech. Tento odlišným přístup k určité skupině řidičů je však důvodný, neboť tato skupina řidičů se výrazným způsobem podílí na nehodách se závažnými důsledky. Vzhledem k tomu, že veřejným zájmem je a musí být snaha o docílení co nejmenšího počtu dopravních nehod a minimalizaci jejich následků, a bylo-li analyzováno, že se určitá skupina řidičů bývá viníkem častějším viníkem dopravních nehod, je zcela legitimní a odůvodněné přijetí vhodného opatření, v tomto případě právě zpřísnění režimu pro čerstvé držitele řidičského oprávnění.

Porušení principu rovnosti nenastane i díky tomu, že nastavená pravidla budou platit bez jakýchkoliv výjimek pro všechny, kteří spadají do vymezené skupiny řidičů, tj. všechny začínající řidiče. Zde lze poukázat na rozhodnutí Ústavního soudu ze dne 5. 11. 1996, Pl. ÚS

6/96, uvádějící: „Ústavní zásadu rovnosti, v právech zakotvenou v čl. I Listiny, nelze pojímat absolutně a rovnost chápat jako kategorii abstraktní. Již Ústavní soud ČSFR vyjádřil své chápání rovnosti, v uvedeném článku zakotvené, jako rovnosti relativní, jak ji mají na mysli všechny demokratické ústavy, požadující pouze odstranění neodůvodněných rozdílů..... Zásadě rovnosti v právech je proto třeba rozumět také tak, že právní rozlišování v přístupu k určitým právům mezi právními subjekty nesmí být projevem libovůle, neplyne z ní však, že by každému muselo být přiznáno jakékoliv právo.“ nebo též nálezy Ústavního soudu ze dne 9. 3. 2004, Pl. ÚS 38/02: „Lze konstatovat, že rovnost ve smyslu čl. I Listiny není podle ustálené judikatury Ústavního soudu chápána abstraktně, nýbrž ve vztahu k důstojnosti a právům člověka, tedy bez privilegií a bez diskriminace (např. majetkové). Na uvedenou souvislost poukázal již Ústavní soud ČSFR, který uvedl, že "rovnost občanů před zákonem nebyla chápána jako abstraktní kategorie, ale vždy byla přiřítána k určité právní normě, pojímána ve vzájemném poměru různých subjektů apod. ... Rovnost relativní, jak ji mají na mysli všechny moderní ústavy, požaduje pouze odstranění neodůvodněných rozdílů ... Speciální normy mohou pro určité obory stanovit zvláštní kritéria rovnosti, která ze všeobecného principu neplynou, protože aplikací zásady rovnosti nejsou stanoveny tak přesné meze, aby vylučovaly jakékoliv volné uvážení těch, kteří je aplikují“.

Navrhovaná právní úprava je tedy v souladu s ústavním pořádkem České republiky, jakož i s ustálenou judikaturou Ústavního soudu.

E) Zhodnocení souladu navrhované právní úpravy s právem Evropské unie

Pravidla provozu na pozemních komunikacích a postihu za jejich porušení nejsou na úrovni Evropské unie předmětem podrobné harmonizace, byť jsou určité aspekty směřující k efektivnější výměně informací mezi členskými státy o dopravních přestupcích obsaženy ve směrnici (EU) 2015/413 o usnadnění přeshraniční výměny informací o dopravních deliktech v oblasti bezpečnosti silničního provozu. Předložený návrh zákona se transpozice této směrnice nedotýká. Nedotýká se ani problematiky silničních technických kontrol upravovaných směrnicí 2014/47/EU o silničních technických kontrolách užitkových vozidel provozovaných v Unii a o zrušení směrnice 2000/30/ES.

Předmětem poměrně značné míry harmonizace je problematika řidičských průkazů, která je na unijní úrovni regulována směrnicí 2006/126/ES o řidičských průkazech. Ve vztahu k této směrnici lze poukázat na návrh dílčí změny vnitrostátní právní úpravy, která se týká vymezení motorových vozidel skupiny AM a B1. Čl. 4 odst. 2 a odst. 4 písm. a) směrnice 2006/126/ES neobsahuje (kromě úpravy konstrukční rychlosti) vlastní úpravu technických požadavků kladených na vozidla zařazená do těchto skupin, ale činí závazný odkaz na směrnici 2002/24/ES. Tato směrnice byla nicméně zrušena a nahrazena nařízením (EU) č. 168/2013 o schvalování dvoukolových nebo tříkolových vozidel a čtyřkolek a dozoru nad trhem s těmito vozidly. Vozidlům skupiny AM a B1 (z hlediska problematiky řidičských oprávnění) odpovídají dle tohoto nařízení vozidla kategorie L1e, L2e, L6e a L7e (z hlediska problematiky technické způsobilosti). Přestože tedy směrnice 2006/126/ES nebyla předmětem přímé

novelizace, změna unijního předpisu, na nějž tato směrnice odkazuje, vyvolala potřebu provedení dílčí změny v transpoziční úpravě.

Tuto problematiku předkladatel projednával se zástupci Evropské komise v Bruselu dne 28. června 2018. Dle ustanovení čl. 81 odst. 2 nařízení 168/2013 platí, že odkazy na zrušené směrnice se považují za odkazy na toto nařízení. Evropská komise zastává stanovisko, dle něhož se na vymezení vozidel skupin AM a B1 použijí nové technické parametry vymezené v nařízení č. 168/2013. Směrnice 2006/126/ES stanoví v čl. 4 odst. 2, že do skupiny vozidel AM spadají dvoukolová vozidla nebo tříkolová vozidla s maximální konstrukční rychlostí nepřekračující 45 km/h definovaná v čl. 1 odst. 2 písm. a) směrnice 2002/24/ES a lehké čtyřkolky definované v čl. 1 odst. 3 písm. a) směrnice 2002/24/ES. V čl. 1 odst. 2 písm. a) směrnice 2002/24/ES byly vymezeny „*mopedy, tj. dvoukolová vozidla (kategorie L1e) nebo tříkolová vozidla (kategorie L2e)*“. Tomu pak odpovídá „*lehké dvoukolové motorové vozidlo kategorie L1e*“ a „*tříkolový moped kategorie L2e*“, jejichž parametry v současnosti vymezuje příloha I nařízení 168/2013. V čl. 1 odst. 3 písm. a) směrnice 2002/24/ES byly vymezeny „*lehké čtyřkolky (kategorie L6e)*“, čemuž pak odpovídají *lehké čtyřkolky kategorie L6e*, jejichž parametry v současnosti vymezuje příloha I nařízení 168/2013. Směrnice 2006/126/ES stanoví v čl. 4 odst. 4 písm. a), že do skupiny vozidel B1 spadají čtyřkolky definované v čl. 1 odst. 3 písm. b) směrnice 2002/24/ES. V čl. 1 odst. 3 písm. b) směrnice 2002/24/ES byly vymezeny „*čtyřkolky, jiné než jsou uvedeny pod písmenem a) (kategorie L7e)*“. Tomu pak odpovídá „*těžká čtyřkolka kategorie L7e*“, jejíž parametry v současnosti vymezuje rovněž příloha I nařízení 168/2013.

Bod 5.1.3 přílohy II směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/126/ES o řidičských průkazech, ve znění pozdějších předpisů, obsahuje fakultativní ustanovení umožňující členským státům Evropské unie rozhodnout, že se omezení řidičského oprávnění na vozidla s automatickou převodovkou za situace, kdy žadatel o řidičské oprávnění absolvoval výcvik a zkoušku z praktické jízdy s motorovým vozidlem vybaveným automatickou převodovkou, neprovede u oprávnění pro skupiny C, C+E, D nebo D+E, a to pokud je žadatel již držitelem řidičského oprávnění získaného na vozidle s manuální převodovkou alespoň v jedné z těchto skupin: B, B+E, C, C+E, C1, C1+E, D, D+E, D1 nebo D1+E. Toto ustanovení bylo do českého právního řádu transponováno § 90 odst. 2 písm. b) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů. Písm. a) přílohy směrnice Komise (EU) 2020/612, kterou se mění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/126/ES o řidičských průkazech, rozšiřuje výše uvedený výčet (skupin, u nichž se řidičské oprávnění nemusí omezovat) o skupiny B+E, C1, C1+E, D1 a D1+E. Vzhledem k tomu, že změna směrnice odstraňuje poněkud nelogické začlenění pouze některých skupin do výše uvedeného výčtu skupin vozidel a představuje z hlediska odborné veřejnosti zjednodušení současných omezení týkajících se řízení vozidel s automatickou převodovkou, navrhuje se předmětné fakultativní ustanovení využít. V této souvislosti se do zákona o silničním provozu doplňuje jednak poznámka pod čarou č. 47 obsahující referenční odkaz na směrnice transponované tímto zákonem o odkaz na novou směrnici (EU) 2020/612 a dále též § 90 odst. 2 písm. b) o skupiny B+E, C1, C1+E, D1 a D1+E.

Na materii obsaženou v návrhu zákona se nevztahuje relevantní judikatura soudních orgánů Evropské unie. S obecnými právními zásadami práva Evropské unie je návrh zákona slučitelný. Návrh zákona lze celkově hodnotit jako souladný s právem Evropské unie.

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

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

Navrhovaná právní úprava je v souladu s mezinárodními smlouvami, jimiž je Česká republika vázána.

Při posouzení souladu návrhu s mezinárodními smlouvami přichází v úvahu zejména Úmluva o silničním provozu (Vídeň 1968), a to čl. 13 upravující rychlost a vzdálenost mezi vozidly.

K tomu lze uvést, že vymezení povinnosti dodržovat bezpečnou vzdálenost vychází ze zmiňovaného čl. 13 Úmluvy a je s ním zcela v souladu. Úmluva současně předpokládá, že toto pravidlo bude na území jednotlivých států dodržováno a vymáháno. Doplnění sankčního postihu porušování této povinnosti je tedy plně v souladu s předmětnou Úmluvou.

K upřesnění dochází dále ve vztahu k nákladním vozidlům, autobusům a jízdním soupravám, která na pozemních komunikacích při rychlosti nad 50 km/h budou muset dodržovat vzdálenost 50 metrů za před nimi jedoucím vozidlem. I zde je navrhovaná právní úprava v souladu s Úmluvou, jelikož ta stanovuje obecnou povinnost dodržování bezpečné vzdálenosti tak, aby řidič nákladního vozidla byl schopen zastavit v případě náhlého snížení rychlosti nebo náhlého zastavení vozidla, které jede před ním, a také stanoví, že mimo obec musí dodržovat takovou vzdálenost za před ním jedoucím vozidlem, aby se předjíždějící vozidlo mohlo do této mezery zařadit. Navržená úprava tedy pouze konkretizuje tato v Úmluvě obecně zakotvená pravidla.

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

Obsah navrhované právní úpravy byl posouzen z hlediska slučitelnosti s Úmluvou o ochraně lidských práv a základních svobod (dále jen „Úmluva“) a byla identifikována navrhovaná ustanovení, o nichž lze uvažovat jako o ustanoveních, jichž se dotýká právní úprava regulovaná Úmluvou. Jako relevantní se jeví posouzení slučitelnosti navrhovaných ustanovení

s právem na ochranu majetku ve smyslu Protokolu č. 1 Úmluvy a zásadou uložení trestu jen na základě zákona ve smyslu čl. 7 Úmluvy.

Právo na ochranu majetku (Protokol č. 1 Úmluvy)

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

Návrh zákona v dílčí rovině upravuje skutkové podstaty přestupků, ale zejména se zaměřuje na rozmezí výměry sankcí, které se za jejich spáchání uloží. Jde o přestupky, jejichž skutkové podstaty vychází z dosavadní právní úpravy, ale jsou přepracovány v části sankční tak, aby mohla být lépe postižena společenská škodlivost spáchaného přestupku, jako též majetkové poměry pachatele. Sankce jsou určeny v rozmezí, které ohraničuje minimální a maximální možná výše. Navrhované rozmezí pak odpovídá typové závažnosti protiprávních jednání, která naplňují skutkové podstaty jednotlivých přestupků. U velké části přestupků došlo ke zvýšení horní hranice sankce, u některých ale i ke zmírnění spodní hranice. Návrh tak v části věnující se přestupkům ctí zásadu přiměřenosti a je v tomto ohledu v souladu s článkem 1 odst. 1 a 2 Protokolu č. 1 Úmluvy.

Zásada uložení trestu jen na základě zákona (čl. 7 Úmluvy)

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

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

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

Hospodářský a finanční dopad

Změny obsažené v návrhu, zejména změny týkající se bodového systému, vyžádají úpravu registru řidičů jakožto informačního systému veřejné správy. Náklady s tím spojené lze odhadnout na cca 1 000 000 Kč. Další úpravy tohoto informačního systému vyvolá zaváděná možnost informování řidičů o změnách v jejich bodovém hodnocení prostřednictvím krátkých textových zpráv, elektronickou poštou nebo prostřednictvím datových schránek. Náklady s tím spojené lze očekávat ve výši dalšího cca 1 000 000 Kč.

V oblasti výkonu státní správy dojde v hlavním městě Praze k přesunu kompetencí Magistrátu hlavního města Prahy k vyřizování přestupků a vedení řízení o zadržení řidičského průkazu na úřady městských částí. Tato změna si vyžádá navýšení počtu úředníků na úřadech městských částí, naopak však bude možné snížit počet úředníků na Magistrátu hlavního města Prahy. Spolu s přesunem kompetence ale dojde i k přesunu příjmu z pokut ukládaných za přestupky. Neočekává se proto navýšení veřejných rozpočtů. Blíže viz analýza obsažená v Závěrečné zprávě z hodnocení dopadů regulace (RIA).

Dopad na podnikatelské prostředí, na životní prostředí a na specifické skupiny obyvatel

Přímé dopady na podnikatelské prostředí se neočekávají. Změny obsažené v návrhu se týkají především řidičů, jakožto fyzických osob, nikoliv podnikatelů.

Dopady na životní prostředí ani sociální dopady se neočekávají.

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

Navrhovaná právní úprava nemá negativní dopady na ochranu soukromí a osobních údajů.

Návrh přesněji vymezuje, které údaje se v registru řidičů vedou. Současně dochází k dílčímu rozšíření o údaje o zajištění nebo zadržení řidičského průkazu. Jedná se o údaje, které jsou nezbytné k výkonu agendy podle zákona o silničním provozu.

Nově se budou v registru řidičů vést údaje o telefonním čísle, adrese elektronické pošty nebo identifikátoru datové schránky. Tyto údaje se však budou v registru řidičů vést, pouze pokud je řidič příslušnému úřadu sdělí v souvislosti s žádostí o informování o každé změně jeho bodového konta. Bez evidence těchto údajů (některého z nich) by nebylo možné požadavek řidiče realizovat.

Ostatní změny v navrhované právní úpravě na oblast ochrany soukromí a osobních údajů nedopadají.

Návrhem tedy nedochází k zásahu do soukromí a ochrana osobních údajů tím není nijak dotčena.

I) Zhodnocení korupčních rizik

Zhodnocení korupčních rizik bylo provedeno podle Metodiky CIA (Corruption Impact Assessment; Metodika hodnocení korupčních rizik), kterou uveřejnil Vládní výbor pro koordinaci boje s korupcí.

Přiměřenost

Navrhovaná právní úprava využívá stávajících konceptů a procesů, které již v českém právním řádu existují, které se osvědčily a u nichž je míra korupčních rizik v přijatelných mezích.

Efektivita

Navrhovaná právní úprava je dostatečně určitá a předpokládá, že veřejná správa bude schopna kontrolovat a vynucovat dodržování dané regulace. K tomuto cíli směřuje kromě jiného navržená úprava přenesení projednávání přestupků na území hlavního města Prahy z Magistrátu hlavního města Prahy na jednotlivé úřady městských částí.

Odpovědnost

Navržená právní úprava přenáší na území hlavního města Prahy pravomoc projednávat přestupky podle zákona o silničním provozu a vést řízení o zadržení řidičského průkazu z Magistrátu hlavního města Prahy na jednotlivé úřady městských částí.

Podle současné právní úpravy vyřizuje přestupky podle zákona o silničním provozu a vede řízení o zadržení řidičského průkazu v prvním stupni Magistrát hlavního města Prahy a ve stupni druhém (jako odvolací instance) samotné Ministerstvo dopravy. Tento stav je zcela neudržitelný a nekonceptní. Přesunutím působnosti tedy dojde k uvedení do souladu s koncepcí projednávání přestupků uplatňovanou ve většině právních předpisů.

Rozložení nápadu přestupkové agendy a vedení řízení o zadržení řidičského průkazu na jednotlivé úřady městských částí, které budou o přestupcích rozhodovat v prvním stupni, přinese rychlejší vyřízení každého případu a nebude nadále docházet k tomu, že se velké množství přestupků nedaří projednat v zákonem stanovené lhůtě a pachatelé tedy nejsou potrestáni. Ministerstvo dopravy díky úbytku agendy, kterou vykonává jakožto druhostupňový orgán, bude moci efektivněji plnit funkci ústředního správního orgánu na tomto poli.

I v ostatních oblastech úpravy je z návrhu zákona zcela zřejmé, které orgány budou v jednotlivých věcech rozhodovat, ale také jsou jasně identifikovatelné osoby odpovědné za konkrétní rozhodnutí.

Opravné prostředky

Navrhovaná právní úprava nezavádí žádné nové správní řízení. Všechna řízení zůstávají v zákoně o silničním provozu navázána na správní řád a zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich s tím, že případné odchylky jsou jasně identifikovány. Správní řád a další právní předpisy poskytují nástroje pro účinnou obranu proti nesprávnému postupu orgánu veřejné správy napříč nejrozličnějšími oblastmi právní úpravy. Zvláštní nástroje nejsou nastaveny. Z toho vyplývá i možnost podávat řádné a mimořádné opravné prostředky tak, jak je předvídají obecné právní předpisy, na které je navrhovaná právní úprava navázána.

Kontrolní mechanismy

Navrhovaná právní úprava dostatečně konkrétně a srozumitelně nastavuje systém odpovědnosti jednotlivých účastníků, včetně příslušných sankcí.

Návrh vychází z navázání navrhované právní úpravy na úpravu ve správním řádu a v zákoně o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich.

Transparentnost a otevřená data

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

Navíc k vyšší transparentnosti povede ustanovení umožňující, aby obecní úřad obce s rozšířenou působností zasílal informaci řidičům o každé změně bodového hodnocení.

Dobrá praxe

Navrhovaná právní úprava využívá již existující postupy vyplývající ze zákona o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich a ze správního řádu. Navrhovaná právní úprava dále staví na již existujících vztazích správní nadřízenosti a podřízenosti mezi jednotlivými správními úřady. Sankce za přestupky jsou odrazem zpřísnění nebo zmírnění podle současného stavu s důrazem na veřejný zájem chránící život, zdraví a majetek nejen účastníků silničního provozu. Jednotlivé přestupky jsou odstupňovány podle jejich závažnosti.

J) Zhodnocení dopadů na bezpečnost nebo obranu státu

Navrhovaná právní úprava nemá dopad na bezpečnost nebo obranu státu.

II. Zvláštní část

K čl. I

K bodu 1

Do výčtu předpisů Evropské unie, které zpracovává zákon č. 361/2000 Sb., se doplňuje směrnice Komise (EU) 2020/621 ze dne 4. května 2020, kterou se mění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/126/ES o řidičských průkazech.

K bodu 2

Z poznámky pod čarou č. 2 se vypouští odkaz na již zrušenou vyhlášku č. 341/2002 Sb.

K bodům 3, 9 a 18 (§ 3 odst. 5 písm. a), § 12 odst. 2 a 4, § 18 odst. 5 a § 35 odst. 1)

Navrhuje se terminologické upřesnění, neboť se nejedná o nejvyšší povolenou rychlost (ani nejvyšší dovolenou rychlost), ale o konstrukční rychlost, což je údaj, který je seznatelný z technického průkazu vozidla.

K bodům 4, 26, 28 a 29 (§ 4 písm. b), § 69, § 75 odst. 10 a § 76 odst. 5)

V souvislosti s rozšířením oprávnění celníků k usměrňování provozu se doplňuje odpovídající povinnost řidičů řídit se jejich pokyny. Současně se doplňuje povinnost řídit se pokyny příslušníků Hasičského záchranného sboru, jejichž oprávnění k usměrňování provozu je obsaženo v již platné právní úpravě, a upřesňuje se vymezení obdobného oprávnění člena jednotky požární ochrany a zaměstnance vykonávajícího činnost v jednotce hasičského záchranného sboru podniku.

V této souvislosti se dále zobecňuje ustanovení upravující řízení provozu na pozemních komunikacích tak, aby zahrnovalo pokyny všech subjektů, které jsou podle § 75 oprávněny řídit nebo usměrňovat provoz.

K bodu 5 (§ 5 odst. 1 písm. l))

Navrhuje se rozšíření povinnosti použít reflexní vestu v případě nouzového stání. Nově bude povinnost tuto vestu (nebo jiné oděvní doplňky s označením z retroreflexního materiálu) použít v případě nouzového stání i v obci. Současně se upřesňuje, že je řidič povinen mít reflexní vestu ve vozidle ve svém dosahu. Z hlediska bezpečnosti provozu je totiž nezbytné, aby ji měl oblečenu již v okamžiku, kdy opouští vozidlo, a ne až poté, co ji např. vyndá ze zavazadlového prostoru. Zároveň i v případě nouzového stání v obci je žádoucí, aby byl řidič vystupující z vozidla dobře vidět.

K bodu 6 (§ 5 odst. 2 písm. k) a l))

Návrhem dále dochází k zpřesnění některých povinností řidičů. Jedná se o problematiku vozidel, na nichž není umístěna registrační značka nebo je umístěna registrační značka, která

nebyla vozidlu přidělena, či je tabulka registrační značky zakryta, nečitelná, atd. V současné době je zákaz provozovat takové vozidlo obsažen pouze v zákoně č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, a to pouze ve vztahu k provozovateli vozidla. Zákaz řídit takové vozidlo v platném právním řádu není, avšak přestupky podle § 125c odst. 1 písm. a) bodů 1. a 2. postihují řidiče takového vozidla. Navrhuje se proto právní úpravu doplnit o výslovný zákaz řízení vozidla, na němž není umístěna registrační značka nebo je umístěna registrační značka, která nebyla vozidlu přidělena či je tabulka registrační značky zakryta, nečitelná, atd., a to rozšířením povinností řidiče v § 5 odst. 2 písm. k) a l).

K bodu 7 (§ 6 odst. 7 písm. b))

Novelou zákona o silničním provozu (č. 48/2016 Sb.) byla do zákona doplněna úprava zadržování osvědčení o registraci vozidla v případě zjištění některých nebezpečných závad vozidla při kontrole technického stavu vozidla. Po odstranění takové závady nahrazuje do doby, než dojde k vrácení zadržovaného osvědčení o registraci vozidla (max. 5 dnů), toto osvědčení protokol o technické prohlídce. Ve výčtu dokladů, které musí mít řidič u sebe, se proto upřesňuje, že řidič musí mít u sebe osvědčení o registraci vozidla nebo tento protokol.

K 8 (§ 10 odst. 2)

Povinnost provozovatelů vozidel zajistit, aby označení jimi provozovaných vozidel nebylo zaměnitelné se zvláštním barevným provedením a označením vozidel Vojenská policie, Policie České republiky, celní správy, obecní policie, Vězeňské služby České republiky a jednotek požární ochrany, se rozšiřuje o zaměnitelnost s vozidly zdravotnické záchranné služby. Je třeba těmto vozidlům, resp. jejich značení, zajistit stejnou ochranu jako vozidlům ostatních uvedených subjektů.

K bodu 10 (§ 18 odst. 7)

Dává se možnost prostřednictvím dopravních značek zvýšit nejvyšší povolenou rychlost na dálnici o 10 km/h, tzn. až na 140 km/h. Zvýšení bude provedeno stanovením místní úpravy provozu. Díky této úpravě bude možné na nových a modernizovaných úsecích dálnic, kde to jejich parametry a intenzita provozu dovolí, umístit příslušnou dopravní značku.

K bodu 11 (§ 18 odst. 9)

Jedná se o terminologické sjednocení s obdobnou výjimkou nově zakotvenou v § 19 odst. 5.

K bodům 12 a 13 (§ 19 odst. 1 a 3)

V právní úpravě bezpečné vzdálenosti se upřesňuje povinnost řidiče tak, že vždy musí ponechat za vozidlem jedoucím před ním bezpečnou vzdálenost, aby mohl zastavit v případě náhlého snížení rychlosti nebo náhlého zastavení tohoto vozidla. Stávající formulace „aby se

mohl vyhnout srážce“ nevyjadřovala přesně cíl, kterého se chce stanovením povinnosti udržovat „bezpečnou vzdálenost“ dosáhnout.

Specifická povinnost se stanoví řidičům nákladních vozidel, dlouhých jízdních souprav, zvláštních vozidel a autobusů, a to při jízdě po dálnici nebo silnici pro motorová vozidla. Vedle povinnosti udržovat bezpečnou vzdálenost (podle § 19 odst. 1) a dostatečnou vzdálenost, aby se před ně mohlo bezpečně zařadit vozidlo, které je předjíždí (§ 19 odst. 2), se u těchto vozidel stanoví povinnost dodržovat při jízdě rychlostí převyšující 50 km/h za vozidlem jedoucím před nimi vždy vzdálenost alespoň 50 metrů. Tento požadavek je dán jednak z důvodu zvýšení bezpečnosti silničního provozu, neboť brzdná dráha je u těchto vozidel výrazně delší než u osobních automobilů a následky nedodržení bezpečné vzdálenosti těmito vozidly bývají závažnější, a zároveň je žádoucí, aby i s ohledem na zajištění plynulosti silničního provozu na dálnici nebo silnici pro motorová vozidla byl před těmito vozidly i při nižších rychlostech dostatečný prostor pro ostatní vozidla. Obdobné speciální pravidlo pro jízdu těchto vozidel na dálnicích platí například i v Německu a na Slovensku. Potřeba explicitně stanovené minimální bezpečné vzdálenosti pro jízdu uvedených vozidel na dálnici a silnici pro motorová vozidla je vyvolána vysokým podílem těchto vozidel na nejzávažnějších následcích nehod právě na těchto pozemních komunikacích (například na dálnicích zavinili řidiči nákladních automobilů v roce 2019 39 % nehod se smrtelnými následky a 27 % nehod s těžkým zraněním osob). Nejčastější příčinou usmrcení vinou řidičů nákladních automobilů byly situace, kdy se řidič plně nevěnoval řízení vozidla. Dodržování bezpečné vzdálenosti vytváří větší manévrovací prostor pro zvládnutí krizových situací, a snižuje tak riziko závažných nehod zaviněných řidiči nákladních vozidel. Dále se na dálnicích a silnicích pro motorová vozidla pohybují ostatní vozidla výrazně větší rychlostí. Pro plynulé najíždění ostatních vozidel na dálnici nebo silnici pro motorová vozidla a bezpečné zařazení vozidel do pravého jízdního pruhu je nezbytné, aby byl mezi těžkými nákladními vozidly (dlouhými jízdními soupravami) vytvořen dostatečný prostor.

K bodu 14 (§ 19 odst. 5)

Navrhuje se zakotvit výjimku z povinnosti dodržovat bezpečnou vzdálenost pro vozidla bezpečnostních sborů. Tato vozidla v řadě případů využívají těsnější jízdy vozidel (např. vozidla v koloně při přepravě chráněných osob či přepravě jiného chráněného zájmu), kdy často nebývá (a z taktických důvodů ani nemůže být) dodržena bezpečná vzdálenost umožňující zastavení obecně. Obdobnou výjimku mají vozidla bezpečnostních sborů již nyní například z povinnosti dodržovat nejvyšší dovolenou rychlost (§ 18 odst. 9).

K bodu 15 (§ 23 odst. 1)

Upřesňuje se, že povinnost dát přednost vozidlům jedoucím po pozemní komunikaci platí i při vyjíždění z cyklistické zóny na jinou pozemní komunikaci.

K bodu 16 (§ 27 odst. 1 písm. s))

Navrhuje se zakotvit výslovný zákaz zastavení a stání vozidel na chodníku. Z důvodu nedostatku parkovacích míst jsou v současné době vozidla často odstavována na chodníku, kde

však brání pohybu chodců, dětských kočárků či invalidních vozíků. Chodník je určen k pohybu pěších účastníků provozu, nikoli k parkování vozidel.

K bodu 17 (§ 27 odst. 6)

Navrhuje se rozšířit výjimku pro řidiče vozidel bezpečnostních sborů, ozbrojených sil, vojenského zpravodajství, obecní policie, jednotek požární ochrany, zdravotnické záchranné služby a Horské služby ze zákazu zastavení a stání vozidla. Dosud platí tato výjimka pouze ze zákazu zastavení a stání podle § 27 odst. 1. V praxi však dochází k situacím, které při plnění služebních povinností vyžadují zastavení a stání vozidla v místech, kde je to obecnou úpravou zakázáno podle jiných odstavců tohoto ustanovení. Pokud by nedošlo k zastavení nebo stání služebního vozidla na takových místech, mohlo by být ohroženo plnění služebních úkolů, potažmo ohrožen život, zdraví a majetek osob. Jako příklad lze uvést výkon dohledu policie nad bezpečností provozu na pozemních komunikacích na dopravních okruzích (např. měření rychlosti, kontrola zákazu požívání alkoholu a návykových látek), řešení dopravní nehody apod. I nadále bude mít řidič takového vozidla povinnost učinit opatření nezbytná k tomu, aby neohrozil bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích nebo aby takové ohrožení co nejvíce zmírnil.

K bodu 19 (§ 41 odst. 1)

Navrhuje se upravit okruh povinností, které řidiči vozidel s právem přednostní jízdy nemusí dodržovat. Nově nebudou muset dodržovat povinnost neohrozit cyklistu přejíždějícího pozemní komunikaci po přejezdu pro cyklisty, povinnost užít připojovací jízdní pruh, povinnost dodržovat bezpečnou vzdálenost, povinnost dát přednost protijedoucím vozidlům při odbočování vlevo, povinnost dát přednost vozidlům jedoucím ve vyhrazeném jízdním pruhu při odbočování vpravo, povinnost nastupovat nebo vystupovat z vozidla jen není-li tím ohrožena bezpečnost, povinnost zajistit vozidlo před jeho neoprávněným užitím jinou osobou, zákaz platící pro řidiče nákladních automobilů předjíždět jiné vozidlo, pokud k předjetí nemá dostatečnou rychlost, zákaz vjezdu do cyklistické zóny, povinnost dodržovat nejvyšší povolenou rychlost v cyklistické zóně, povinnost neprodleně zastavit vozidlo při účasti na dopravní nehodě, povinnosti při přepravě osob, zákaz užít chodník nebo stezku pro chodce a zákaz zastavení a stání na vyhrazeném parkovišti.

Z okruhu povinností, které řidiči vozidel s právem přednostní jízdy nemusí dodržovat, se naopak vypouští povinnost podrobit se vyšetření ke zjištění, zda není ovlivněn alkoholem nebo jinou návykovou látkou.

Dále se vypouští odkazy na některá ustanovení, v nichž samotné povinnosti stanoveny nebyly.

K bodu 20 (§ 45 odst. 2)

Navrhuje se upřesnit povinnosti řidičů v případě, že se jejich vozidlo stane překážkou provozu na dálnici. V takovém případě je řidič povinen tuto skutečnost vždy ohlásit policii, a to bez ohledu na to, zda je či není sám schopen vozidlo z dálnice odstranit. Cílem této úpravy

je především zajištění bezpečnosti silničního provozu, neboť vozidlo překážející na dálnici představuje zvýšené riziko pro ostatní účastníky provozu, a pokud se policie o překážejícím vozidle nedozví, nemůže učinit příslušná opatření.

K bodu 21 (§ 48 odst. 2)

Upřesňuje se povinnost přepravovat osoby pouze na povolených místech tak, aby bylo zřejmé, že například v zavazadlovém prostoru vozidla se osoby přepravovat nesmějí.

K bodům 22 a 23 (§ 51 odst. 2)

Mezi osoby, pro které neplatí zákaz přepravy v ložném prostoru nákladního automobilu a ložném prostoru nákladního přívěsu traktoru, se doplňují vojenští policisté a dále žáci vojenských škol, pro které výjimka z tohoto zákazu platí při praktickém vyučování a akcích pořádaných Ministerstvem obrany. Výjimka pro žáky vojenských škol je potřebná pro zajištění jejich plnohodnotného vzdělávání a přípravy ke vstupu do služebního poměru vojáka z povolání, aby to proto, aby jejich příprava probíhala obdobně jako u vojáků z povolání. Výcvikové prostory se nachází mimo vojenská zařízení a jsou přístupné po nezpevněných komunikacích. Z tohoto důvodu nelze k přepravě žáků zvolit autobusovou dopravu. K naplnění plnohodnotné přípravy ke službě vojáka z povolání je rovněž nezbytné, aby se žáci sžili s vojenskou technikou. Přeprava žáků v ložném prostoru nákladního automobilu také zvýší možnosti využití žáků při zabezpečení odborně zájmových akcí, akcí za účelem reprezentace školy a akcí organizovaných Ministerstvem obrany (Dny NATO, Bahna, Darkovičky, Den Válečných veteránů, pietní a vzpomínkové akce, náborové akce s ukázkami techniky apod.).

K bodům 24 a 25 (§ 67 odst. 1 a 5)

Současná právní úprava umožňuje, aby lékaři konající návštěvní službu mohli svá vozidla označit speciálním označením, které obdrží od obecního úřadu obce s rozšířenou působností, a poté nemuseli v naléhavých případech po nezbytně nutnou dobu dodržovat zákaz stání a zákaz stání vyplývající z dopravní značky „zákaz stání“. Vzhledem k tomu, že pacienty neošetřují ve vlastním sociálním prostředí pouze lékaři, ale rovněž zdravotničtí pracovníci, navrhuje se i ve vztahu k nim zakotvit možnost speciálního označování a čerpání obdobných výhod, jako mají lékaři konající návštěvní službu. Domácí péče je zdravotní služba, která je – stejně jako návštěvní služba lékaře – poskytována ve vlastním sociálním prostředí pacienta (typicky v jeho bytě). Z hlediska místa a v zásadě ani účelu poskytování daných služeb mezi nimi tedy není rozdíl. Z hlediska poskytované péče jde často o péči, kterou je nutno – obdobně jako při výkonu návštěvní služby – provést v co nejkratší době (například cévkování, aplikace léčiv – analgetika, inzuliny apod.) a ke které je často potřeba velké množství zdravotnického materiálu a přístrojového vybavení, avšak z hlediska omezených parkovacích možností dochází mnohdy k nežádoucím prodávám a komplikacím. Navržené opatření přispěje k efektivnějšímu poskytování domácí péče, což bude mít pozitivní dopad jak pro zdravotnické pracovníky, tak pro pacienty.

Speciální označení vozidla vydá obecní úřad obce s rozšířenou působností pouze poskytovateli zdravotních služeb s oprávněním poskytovat domácí péči a výhody z takto

označeného vozidla budou moci využívat pouze všeobecné sestry, praktické sestry, dětské sestry a fyzioterapeuti poskytující domácí péči.

V § 67 odst. 1 se zrušením slov „stanovené prováděcím právním předpisem“ odstraňuje duplicita ve vztahu k § 67 odst. 11, podle něhož prováděcí právní předpis stanoví druhy, vzory a provedení speciálních označení vozidel a osob, to je označení vozidel uvedených v § 67 odst. 1. Obecní úřad obce s rozšířenou působností při postupu podle § 124 odst. 5 písm. i), kterým je mu dána kompetence vydávat speciální označení vozidel podle § 67, bude vydávat parkovací průkazy (označení vozidla) podle vzoru uvedeného v příslušné vyhlášce.

K bodu 27 (§ 75 odst. 9)

Navrhuje se doplnění oprávnění celníků ve stejnokroji k usměrňování provozu na pozemních komunikacích, a to za účelem efektivnějšího zajištění bezpečnosti a plynulosti silničního provozu a zároveň k poskytnutí součinnosti složkám integrovaného záchranného systému. Při výkonu své působnosti na pozemních komunikacích bývají celníci často jako první na místě dopravní nehody a je účelné, aby svými pokyny mohli v případě, že je to nezbytné pro obnovení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, usměrňovat provoz, a to zejména do příjezdu složek záchranného integrovaného systému. Dále je účelné, aby i po příjezdu složek záchranného integrovaného systému mohli celníci pokyny usměrňovat provoz, není-li řízení provozu zajištěno policií, a tím zajišťovat například bezpečnost zasahujících složek.

K bodům 30 a 31 (§ 80a odst. 1 písm. a) a e))

Navržená ustanovení reagují na změnu ve vymezení motorových vozidel skupiny AM a B1, k níž došlo na úrovni Evropské unie. Čl. 4 odst. 2 a odst. 4 písm. a) směrnice 2006/126/ES neobsahuje (kromě úpravy konstrukční rychlosti) vlastní úpravu technických požadavků kladených na vozidla zařazená do těchto skupin, ale činí závazný odkaz na směrnici 2002/24/ES. Tato směrnice byla nicméně zrušena a nahrazena nařízením (EU) č. 168/2013 o schvalování dvoukolových nebo tříkolových vozidel a čtyřkolek a dozoru nad trhem s těmito vozidly. Vozidlům skupiny AM a B1 (z hlediska problematiky řidičských oprávnění) odpovídají dle tohoto nařízení vozidla kategorie L1e, L2e, L6e a L7e (z hlediska problematiky schvalování technické způsobilosti vozidel). Není přitom nadále účelné podrobně stanovovat všechny technické parametry, které jsou spjaté s vozidly těchto skupin. Místo toho je činěn obecný odkaz na jednotlivé kategorie vozidel, jejichž vymezení je obsaženo ve výše uvedeném přímo použitelném předpisu Evropské unie. Dojde-li v budoucnu opětovně ke změně tohoto vymezení na unijní úrovni, bude s touto změnou vnitrostátní právní úprava souladná.

Obdobně jsou povinnosti provozovatelů vozidel vymezeny odkazem na kategorie vozidel například v zákoně č. 56/2001 Sb. Ze zařazení toho kterého vozidla do příslušné kategorie se dovozuje periodicita jeho povinného podrobování technických prohlídkám. K tomu je vhodné dodat, že pro posouzení zařazení vozidel do jednotlivých kategorií není vždy (zejména u starších vozidel) rozhodující zápis v technickém průkazu, ale jejich soulad s technickými parametry stanovenými nařízením (EU) č. 168/2013 o schvalování dvoukolových nebo tříkolových vozidel a čtyřkolek a dozoru nad trhem s těmito vozidly.

Z hlediska praktických dopadů navržené změny právní úpravy je vhodné konstatovat, že je příznivá pro řidiče, jelikož stávajícím řidičům vozidel umožňuje řídit širší skupinu vozidel než doposud. Klíčové je v této souvislosti

- stanovení spodní hranice konstrukční rychlosti vozidel spadajících do skupiny AM na úrovni 25 km.h⁻¹, kdy doposud žádná hranice konstrukční rychlosti stanovena nebyla a k řízení vozidel, jejichž konstrukční rychlost předmětnou hodnotu nedosahovala, bylo nutné řidičské oprávnění (nově řidičské oprávnění v těchto případech vyžadováno nebude),
- umožnění řízení lehkých quadrimobilů s výkonem motoru nepřevyšujícím 6kW v rámci skupiny vozidel AM, kdy dosavadní vnitrostátní úprava stanoví limit výkonu motoru na úrovni 4kW,
- umožnění řízení terénních čtyřkolek bez stanovení jakéhokoli limitu výkonu motoru v rámci skupiny vozidel B1, přičemž dosavadní vnitrostátní úprava stanoví limit výkonu motoru na úrovni 15kW.

Je vhodné uvést, že nařízení (EU) č. 168/2013 o schvalování dvoukolových nebo tříkolových vozidel a čtyřkolek a doзору nad trhem s těmito vozidly stanoví technické parametry vozidel, které doposud nebyly stanoveny vnitrostátní právní úpravou řidičských oprávnění pro skupiny vozidel AM a B1. Tyto nové parametry (spočívající například ve stanovení maximálního počtu míst k sezení nebo zdvihového objemu vznětového motoru) by však do budoucna neměly představovat podstatné omezení okruhu vozidel spadajících do obou výše uvedených skupin. Současně navrhovaná právní úprava ctí princip nabytých práv, kdy je v přechodném ustanovení stanoveno, že řidičské oprávnění pro skupinu vozidel AM a B1 udělené přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona zůstává zachováno v rozsahu, jaký mělo podle dosavadní právní úpravy. Současně však toto řidičské oprávnění umožní řízení motorových vozidel, jež jsou do příslušné skupiny nově zařazena tímto zákonem.

K bodu 32 (§ 82 odst. 1 písm. f))

S ohledem na skutečnost, že nově bude docházet k odečtení všech zaznamenaných bodů již v okamžiku pozbytí řidičského oprávnění v důsledku dosažení stanoveného počtu bodů, dochází k formulačnímu upřesnění podmínek pro udělení řidičského oprávnění tak, aby i nadále platilo, že jej nelze udělit ani rozšířit osobě, která pozbyla řidičské oprávnění v důsledku „vybodování“ a dosud neuplynula lhůta, po které může požádat o jeho vrácení. V praxi toto pravidlo najde uplatnění v zásadě jen při rozšiřování řidičského oprávnění, a to při použití odkazu uvedeného v § 92 odst. 7, případně se uplatní v případě, že by o udělení řidičského oprávnění žádala osoba, která se „vybodovala“, aniž by předtím získala řidičské oprávnění.

K bodům 33, 52, 56 (§ 87a odst. 3 písm. a), § 123d odst. 2, § 123f odst. 4)

V souvislosti s nově navrženým odlišným přístupem k začínajícím řidičům, kteří budou po dobu 2 let ode dne udělení řidičského oprávnění pozbývat řidičské oprávnění již v důsledku dosažení celkového počtu 6 bodů (namísto standardních 12 bodů), dochází k terminologickému upřesnění ustanovení upravujících navazující postupy.

K bodu 34 (§ 90 odst. 2 písm. b))

Navrhuje se rozšíření výčtu skupin vozidel, u nichž se neprovede omezení řidičského oprávnění na vozidla s automatickou převodovkou za situace, kdy žadatel o řidičské oprávnění absolvoval výcvik a zkoušku z praktické jízdy s motorovým vozidlem vybaveným automatickou převodovkou alespoň v jedné z vyjmenovaných skupin vozidel, a to o skupiny B+E, C1, C1+E, D1 a D1+E. Toto rozšíření se provádí v návaznosti na přijetí směrnice Komise (EU) 2020/612, kterou se mění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/126/ES o řidičských průkazech.

K bodu 35 (§ 102 odst. 5)

Podle stávající právní úpravy je v souvislosti s žádostí o vrácení řidičského oprávnění nutné prokázat zdravotní a odbornou způsobilost, uplynul-li více než jeden rok ode dne, kdy nabyl právní moci rozsudek nebo rozhodnutí, na jehož základě žadatel řidičské oprávnění pozbyl. Cílem této právní úpravy je přezkoumání zdravotní a odborné způsobilosti u osob, které byly po dobu delší než jeden rok vyloučeny z provozu. Současná právní úprava však nedoléhá na případy, kdy samotnému vydání rozsudku či rozhodnutí, kterým byl uložen trest nebo správní trest zákazu činnosti řízení motorových vozidel předchází někdy i poměrně dlouhá doba, po kterou řidič nesměl řídit, protože mu byl v souvislosti s projednávaným skutkem zadržen řidičský průkaz. Vzhledem k tomu, že se doba zadržení řidičského průkazu započítává do doby výkonu trestu zákazu činnosti, lze řidičské oprávnění vrátit mnohem dříve, je časový úsek mezi právní moci rozhodnutí či rozsudku a okamžikem, kdy lze žadateli vrátit řidičské oprávnění, mnohem kratší, než je celková doba, po kterou byl vyloučen z provozu. Dochází tím k nedůvodnému zvýhodnění osob, které si část výkonu trestu či správního trestu zákazu činnosti odbyli v rámci zadržení řidičského průkazu, a přestože nesměli řídit po dobu delší než jeden rok, zdravotní a odbornou způsobilost prokazovat nemusí.

Navrhuje se proto stanovit, že předcházelo-li právní moci rozsudku nebo rozhodnutí, kterým byl uložen trest nebo správní trest zákazu činnosti řízení motorových vozidel, zadržení řidičského průkazu, počítá se doba rozhodná pro určení povinnosti prokázat zdravotní a odbornou způsobilost nikoli od právní moci rozsudku či rozhodnutí, ale již ode dne zadržení řidičského průkazu.

K bodu 36 (§ 117)

Jedná se o doplnění odkazu na ustanovení upravujícího žádost o informování o změnách bodového konta do ustanovení upravujícího procesní stránku podávání žádostí. Současně se vypouští odkaz na ustanovení upravující podávání námitek, neboť v tomto případě není nezbytné vyžadovat úředně ověřený podpis.

K bodům 37 až 39 (§ 118a)

Dochází k upřesnění důvodů pro zabránění v jízdě vozidla tak, aby bylo zřejmé, že při způsobení dopravní nehody, při níž došlo k těžké újmě na zdraví pouze řidiče samotného, k zabránění v jízdě nedochází.

Současně se pro nadbytečnost vypouští důvod spočívající v podezření, že řidič požil alkoholický nápoj nebo jinou návykovou látku během jízdy, neboť je z obsahového hlediska zahrnut v důvodu spočívajícím v řízení vozidla bezprostředně po požití alkoholu nebo jiné návykové látky.

Dále se uvádí důvod spočívající v řízení vozidla technicky nezpůsobilého z důvodu nebezpečné závady do souladu se souvisejícími ustanoveními zákona o silničním provozu. Slovní spojení „bezprostřední ohrožení“ obsažené ve stávající právní úpravě je neurčitým právním pojmem, který musí být vždy vyložen na základě konkrétních okolností každého případu. Pro praxi tak je nyní značně obtížné vyhodnotit, zda se již jedná, nebo jedná o bezprostřední ohrožení, a zda má dojít k zabránění v další jízdě. Nově navrhovaný pojem „nebezpečná závada“ vychází z přesně daného výčtu závad stanovených v jiném právním předpise (vyhláška č. 82/2012 Sb., kde se stanovují závady typu A, B a C) a umožní v praxi jednoduchou aplikaci. Policisté již nyní podle § 6a tyto závady vyhodnocují. V tomto případě se pak jedná o závady typu C.

K bodům 40 až 45 (§ 118b a § 118c)

V úpravě možnosti zadržet řidičský průkaz dochází k výslovnému uvedení důvodů, pro které je možné řidičský průkaz zadržet. Jsou jimi absence základních předpokladů pro řízení, tzn. řízení pod vlivem alkoholu nebo drog a řízení bez řidičského oprávnění, či způsobení dopravní nehody, při které došlo k usmrcení nebo těžké újmě na zdraví jiné osoby.

Jedná se pouze o přestupky, za které lze uložit zákaz činnosti v délce 18 měsíců až 3 roky nebo 6 až 18 měsíců, či o trestné činy.

Nově se navrhuje možnost prohlásit řidičský průkaz za zadržený, i pokud ho řidič nemá u sebe. Řidiči se v takovém případě stanoví povinnost jej do 5 dnů odevzdat úřadu, ale již od okamžiku tohoto úkonu je na něj nahlíženo, jako by mu byl řidičský průkaz fakticky zadržen, tzn. nesmí řídit motorové vozidlo. Zamezí se tím zvýhodnění řidiče, který by v okamžiku, kdy by mu měl být řidičský průkaz zadržen, jej neměl u sebe nebo by zapřel, že ho u sebe má.

Zároveň dochází k terminologickému upřesnění vymezení úřadů, které jsou příslušné k provedení jednotlivých úkonů (například se navrhuje namísto pojmu „přestupek“ používat „skutek“, neboť řidičský průkaz lze zadržet i při podezření z trestného činu).

K bodům 46 až 48 (§ 119 odst. 2)

Upřesňuje se, že v registru řidičů jsou vedeny údaje pouze o řidičích motorových vozidel a nově se doplňuje, že v registru řidičů budou vedeny další údaje, které jsou nezbytné k výkonu agendy podle zákona o silničním provozu. Jedná se o údaje o zajištění a zadržení řidičského průkazu a dále o telefonní čísla, adresy elektronické pošty a identifikátory datových schránek, tedy o kontaktní údaje, na které budou řidiči, pokud o to požádají, informováni o každé změně jejich bodového konta. Posledně zmiňované údaje tedy nebudou paušálně vedeny o všech řidičích, ale pouze u těch, kteří chtějí být informováni o změnách jejich bodového konta.

K bodu 49 (§ 123b odst. 7)

S cílem zjednodušit a zefektivnit informování řidičů o dosaženém počtu bodů se navrhuje umožnit informování řidičů o každé změně v jejich bodovém hodnocení, a to krátkou textovou zprávou, e-mailem nebo prostřednictvím datové schránky. Tento způsob informování bude probíhat na žádost řidiče. Řidič v žádosti uvede kontaktní údaj, na který mu mají být informace o změnách v jeho bodovém hodnocení zasílány. Žádost bude muset být opatřena úředně ověřeným podpisem řidiče tak, aby se zajistilo, že informace budou zasílány na skutečně řidičem požadovaný kontakt (telefonní číslo, e-mailovou adresu či datovou schránku). Pokud pak bude v budoucnu v registru řidičů zaznamenána jakákoli změna v bodovém hodnocení řidiče, tzn. pokud budou řidiči zaznamenány další body či pokud dojde k odečtení bodů, řidič bude o každé takové změně automaticky informován, a to způsobem, který si zvolil.

K bodu 50 (§ 123c odst. 3)

Upřesňuje se okamžik, od kterého běží lhůta 1 roku, po níž lze požádat o vrácení řidičského oprávnění, v případě, že za skutek, za nějž byly řidiči zapsány body, kterým došlo k jeho vybodování, mu byl současně uložen i zákaz činnosti. Dosud je praxe jednotlivých obecních úřadů obcí s rozšířenou působností rozdílná, některé běh lhůty počítají ode dne pravomocného uložení zákazu činnosti, některé až od okamžiku uplynutí 5 dní ode dne doručení oznámení o dosažení stanoveného počtu bodů a výzvy k odevzdání řidičského průkazu. Výslovně se proto stanoví, že v daném případě se lhůta 1 roku počítá ode dne, kdy došlo k pozbytí řidičského průkazu podle § 94a, tedy ode dne pravomocného uložení zákazu činnosti, neboť již od tohoto okamžiku nesmí řidič řídit motorové vozidlo.

K bodům 51 a 53 (§ 123c odst. 9 a 10 a § 123d odst. 4)

Návrhem se mění okamžik, ke kterému dochází k odečtení všech dosažených bodů v případě pozbytí řidičského oprávnění na 1 rok v důsledku dosažení příslušného počtu bodů. V současné době dochází k odečtení všech dosažených bodů ke dni vrácení řidičského oprávnění. V důsledku této úpravy však zůstávají „bodově“ nepostiženi řidiči, kteří, přestože pozbyli řidičské oprávnění, řídí vozidlo a dopustí se přestupku nebo trestného činu, za který se v registru řidičů zaznamenávají body. Navrhuje se proto nově zaznamenávat odečtení všech dosažených bodů již ke dni pozbytí řidičského oprávnění (nebo práva k řízení motorového vozidla v případě řidičů cizinců). Pokud by řidič řídil vozidlo v době, kdy nemá řidičské oprávnění a dopustil se jednání, za která se v registru řidičů zaznamenávají body, budou mu tyto body zaznamenány a budou se mu počítat do „nového“ bodového hodnocení. Obdobné platí pro řidiče, kteří se „vybodovali“, aniž by byly držiteli řidičského oprávnění, či v době, kdy nejsou jeho držiteli (poté, co řidičské oprávnění pozbyli). V takém případě dojde k výmazu bodů v okamžiku dosažení 12 bodů (§ 123c odst. 10) a další případně zaznamenané body se řidiči počítají do „nového“ bodového hodnocení. Nemožnost získat řidičské oprávnění v průběhu následujícího 1 roku pak vyplývá z § 82 odst. 1 písm. f) a nemožnost vrátit řidiči řidičské oprávnění v průběhu následujícího 1 roku pak vyplývá z § 123d odst. 4.

Návrh dále obsahuje úpravu zaznamenávání bodů za přestupky či trestné činy spáchané před dosažením stanoveného počtu bodů (tzn. před „vybodováním“), o nichž bylo pravomocně

rozhodnuto až po tomto okamžiku. Dle navržené úpravy se takové body do nového bodového hodnocení nezapočítávají (s výjimkou bodů za jednání, kterým se řidič „vybodoval“), což ve svém významu odpovídá současné právní úpravě.

K bodu 54 (§ 123e odst. 6)

Vypouští se ustanovení, které vzhledem ke změně okamžiku, ke kterému dochází k odečtení všech zaznamenaných bodů, již postrádá smysl.

K bodu 55 (§ 123f odst. 3)

Jedná se o opravu nepřesného pojmu. Námitky obecní úřad obce s rozšířenou působností zamítne, shledá-li je nedůvodné, nikoli neodůvodněné.

K bodu 57 (§ 123g)

Zcela nově se navrhuje upravit odlišný přístup k začínajícím řidičům, a to v souladu s Programovým prohlášením vlády. Vzhledem k tomu, že začínající řidiči jsou častými účastníky dopravních nehod, navrhuje se u těchto řidičů snížit hranici celkového počtu bodů, při jejímž dosažení pozbydou řidičské oprávnění, a to na polovinu, tedy na celkový počet 6 bodů. V režimu snížené hranice budou řidiči po dobu 2 let ode dne získání prvního řidičského oprávnění. Zároveň se stanoví pravidlo, že pokud začínající řidič v důsledku „vybodování“ pozbyde řidičské oprávnění v průběhu dvouleté lhůty, tato lhůta se po dobu pozbytí řidičského oprávnění staví, tzn. po navrácení řidičského oprávnění začne řidiči běžet její zbývající část. Obdobné platí, i pokud řidič nebude smět po určitou dobu řídit vozidlo z dalších důvodů, tj. pokud mu bude řidičské oprávnění pozastaveno, odňato či pokud mu bude zadržen řidičský průkaz.

K bodu 58 (§ 124 odst. 5)

Upřesňuje se působnost obecního úřadu obce s rozšířenou působností k vedení řízení o zadržení řidičského průkazu, a to s ohledem na stávající zakotvení této kompetence již v § 118c.

K bodům 59 a 64 až 72 (§ 124 odst. 13 a § 124c)

V oblasti vybírání kaucí při důvodném podezření, že se podezřelý ze spáchání přestupku bude vyhýbat řízení o přestupku, jsou v zákoně upraveny alternativní instituty, které lze aplikovat, pokud podezřelý kauci nesloží. Těmito instituty jsou zajištění vozidla a zajištění osvědčení o registraci vozidla. Vzhledem k tomu, že zajištění osvědčení o registraci vozidla není namířeno primárně proti řidiči vozidla, přičemž pachatelem přestupku je zpravidla řidič vozidla, ale dotýká se zejména provozovatele vozidla, který však k samotnému přestupku a jeho projednávání nemá přímý vztah, navrhuje se namísto zajištění osvědčení o registraci vozidla zakotvit možnost zajištění řidičského průkazu. Tato změna povede ke zefektivnění výběru kaucí i samotného průběhu přestupkového řízení, neboť podezřelý (řidič) bude mnohem více motivován ke složení kauce, příp. k nevyhýbání se přestupkovému řízení a následně k zaplacení uložené pokuty.

I nadále zůstane zachována možnost zajistit vozidlo, která se uplatní zejména při nemožnosti zajistit řidičský průkaz (řidič jej nemá u sebe) nebo pro případ zjevné neúčelnosti zajištění řidičského průkazu (zejm. v případě řidiče z jiného státu, který může ve svém domovském státě nahlásit zajištěný průkaz jako ztracený a nechat si vystavit nový).

Návrh rovněž řeší vztah zadržení a zajištění řidičského průkazu, a to tím způsobem, že zadržení má přednost (s ohledem na jiný účel i účinky zadržení). Ve vztahu k udělenému řidičskému oprávnění na něj nemá zajištění řidičského průkazu vliv, tj. nedochází k jeho ztrátě či pozastavení. Vzhledem k tomu nelze dobu zajištění průkazu započítávat ani do případně uloženého zákazu činnosti spočívajícího v zákazu řízení motorového vozidla. Pokud by však řidič se zajištěným průkazem řídil, dopustil by se přestupku podle § 125c odst. 1 písm. e) bodu 7, nikoliv však trestného činu, jako je tomu v případě řízení s řidičským průkazem, o němž bylo rozhodnuto, že se zadržuje. S ohledem na výše uvedené rovněž platí, že po složení kauce (uhrazení pokuty) je zajištěný řidičský průkaz bez dalšího vrácen. Současně se výslovně stanoví, že po dobu zajištění řidičského průkazu nelze řidiči vydat jiný řidičský průkaz, aby nemohlo dojít k obcházení tohoto institutu například tím, že by řidič nahlásil zajištěný řidičský průkaz jako ztracený a požádal o vydání nového řidičského průkazu.

Náklady spojené s užitím těchto zajišťovacích prostředků, konkrétně se zajištěním vozidla ponese vždy řidič, jeho možnost domáhat se v konkrétních případech náhrady škody způsobené nesprávným úředním postupem zůstává nedotčena.

Návrh rovněž řeší nakládání se zajištěným řidičským průkazem, který si řidič, který nemá na území České republiky pobyt, nepřevzal, i když už mu mohl být vrácen. V takovém případě jej příslušný úřad po 60 dnech zašle orgánu státu, který jej vydal.

K bodům 60 až 62 (§ 124 odst. 14)

S ohledem na rozsáhlejší formální změny ustanovení § 125c obsahujícího skutkové podstaty jednotlivých přestupků, dochází k úpravě odkazu na přestupky, které může příkazem na místě projednat obecní policie. Zároveň dochází k rozšíření oprávnění obecní policie k projednávání přestupků příkazem na místě o některé další přestupky. Jedná se například o přestupky spočívající v nedodržení bezpečné vzdálenosti, které bude obecní policie oprávněna zjišťovat automatizovanými technickými prostředky.

K bodu 63 (§ 124 odst. 15)

V návaznosti na právní úpravu obsaženou v zákoně o Celní správě se zakotvuje působnost orgánů Celní správy v rozsahu úkonů, k nimž jsou podle zákona č. 361/2000 Sb. oprávněni celníci.

K bodům 73 až 76 (§ 125c)

K nejrozsáhlejším změnám dochází v ustanovení upravujícím skutkové podstaty přestupků a správní tresty, které lze za tyto přestupky uložit. Jedná se jak o upřesnění jednotlivých skutkových podstat přestupků, tak o změny v sazbách pokut a zákazů činnosti

ukládáných ve standardním správním řízení i o změny v sazbách pokut ukládaných příkazem na místě.

Skutkové podstaty přestupků (§ 125c odst. 1 až 4)

Návrhem dochází k revizi skutkových podstat přestupků tak, aby důsledněji odpovídaly povinnostem obsaženým v zákoně o silničním provozu a navazovaly na změny provedené v jiných právních předpisech. Úpravy tak doznalo například znění skutkové podstaty spočívající v řízení vozidla technicky nezpůsobilého z důvodu nebezpečné závady (§ 125c odst. 1 písm. a) bod 3.) tak, aby odpovídalo současné zákonné terminologii. Novými skutkovými podstatami se stávají některá jednání, která byla dosud zařazena do „zbytkové“ skutkové podstaty uvedené v § 125c odst. 1 písm. k), a to nepřipoutání se bezpečnostním pásem nebo nepoužití dětské autosedačky, jízda na motocyklu bez přilby, ohrožení jiného řidiče při přejíždění z jednoho jízdního pruhu do druhého, neuposlechnutí policisty ukládajícího zákaz jízdy nebo příkaz směru jízdy, neuposlechnutí pokynů policisty při technické silniční kontrole (nezajetí k zařízení pro provedení kontroly) a nedodržení bezpečné vzdálenosti. Jsou to jednak přestupky, které mají závažné následky, a proto vyžadují přísnější postih než ostatní méně závažná porušení pravidel silničního provozu obsažená ve „zbytkové“ skutkové podstatě. Dále jsou to přestupky, za jejichž spáchání se zapisují body do bodového hodnocení řidičů. V případě těchto přestupků jejich výslovné zařazení mezi samostatné skutkové podstaty povede ke zpřehlednění právní úpravy a pro řidiče bude seznatelnější, za které přestupky jsou zapisovány body.

Pokud jde o postih nedodržení bezpečné vzdálenosti, v současné době lze nedodržení bezpečné vzdálenosti postihovat jako přestupek podle § 125c odst. 1 písm. k), a to pouze v případě, že dojde ke srážce (jinak porušení této povinnosti nelze v současné době prokázat). Navrhuje se jednak uvedení výslovné skutkové podstaty postihující toto protiprávní jednání (přestupek podle § 125c odst. 1 písm. f) bod 17) a dále se navrhuje kvalifikovaná skutková podstata přestupku vymezená pomocí konkrétní vzdálenosti, při níž vždy dochází k porušení povinnosti stanovené v § 19 odst. 1, a to navíc již závažným způsobem (§ 125c odst. 1 písm. f) bod 18). Kvalifikovaná skutková podstata přestupku pak bude postihovat takovéto závažné porušení bezpečné vzdálenosti. Jednoduše lze říci, že bezpečná vzdálenost je cca 2 sekundy a vzdálenost, která bude postihována kvalifikovanou skutkovou podstatou, je cca 1 sekunda (při rychlosti 80 km/h to odpovídá právě v návrhu zákona uvedeným 30 metrům). Vzhledem k tomu, že se bude jednat o měřitelné vymezení skutkové podstaty přestupku, její naplnění bude moct být prokázáno, aniž by došlo ke srážce vozidel. Porušení povinnosti dodržovat bezpečnou vzdálenost bude zjišťováno Policií České republiky, případně obecní policií, za pomoci současných technických prostředků (stacionárních měřičů rychlostí a bran, na nichž jsou umístěny). Měřič zachytí zákonem stanovenou rychlost a současně vyhodnotí dodržení bezpečné vzdálenosti vymezené v metrech. Současně bude pomocí tzv. přehledové kamery (podobně jako je tomu u jízdy „na červenou“) monitorována situace předcházející měření. Pokud například vozidlu zkrátí bezpečnou vzdálenost jiné vozidlo, které ho předjede a zařadí se těsně před něj, nebude jeho řidič postihován. Dále je ve vztahu k nedodržení bezpečné vzdálenosti v návrhu obsažena skutková podstata přestupku uvedená v § 125c odst. 1 písm. f) bodu 19, kterou bude postihováno porušení povinnosti obsažené v § 19 odst. 3 tj. povinnosti

řidiče motorového vozidla o maximální přípustné hmotnosti převyšující 3 500 kg, jízdní soupravy, jejíž celková délka přesahuje 10 m, zvláštního vozidla nebo autobusu, ponechat při jízdě na dálnici nebo silnici pro motorová vozidla rychlostí vyšší než 50 km.h-1 za vozidlem jedoucím před ním vzdálenost alespoň 50 metrů. Z porovnání chování účastníků silničního provozu v České republice a okolních státech (výzkum Centra dopravního výzkumu z roku 2018) vyplynulo, že řidiči ze států, kde je bezpečný odstup v legislativě specificky definován a jeho porušování sankcionováno (Německo, Rakousko), dodržovali bezpečnou vzdálenost na území všech sledovaných států lépe než řidiči z České republiky. Je tedy patrné, že při zavedení srozumitelné a vynutitelné právní úpravy bezpečné vzdálenosti a spolupůsobících edukačních a informačních aktivitách je možné dosáhnout trvalé změny chování řidičů při dodržování bezpečného odstupu.

Návrhem dochází k vypuštění skutkové podstaty uvedené v § 125c odst. 1 písm. c) spočívající v řízení ve stavu vylučujícím způsobilost, kterou si řidič způsobil požitím alkoholického nápoje nebo užitím jiné návykové látky. Tato skutková podstata v současné době dopadá na všechny řidiče, tzn. jak na řidiče motorových vozidel, tak například i na cyklisty. V případě řidičů motorových vozidel se však jedná o trestný čin, proto je tato skutková podstata aplikována především ve vztahu k cyklistům. Vzhledem k tomu že tato skutková podstata v současné době spadá do nejpřísnějšího pásma pokuty, jeví se to u cyklistů jako příliš přísný postih. Navrhuje se proto vypuštění této skutkové podstaty s tím, že cyklisté jedoucí pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky se budou nadále dopouštět přestupku podle § 125c odst. 1 písm. b) (nově c)), za nějž se ukládá pokuta v druhém nejpřísnějším pásmu, a to nově bez ohledu na to, v jak vysoké míře jsou alkoholem či jinou návykovou látkou ovlivněni (stav vylučující způsobilost je dle judikatury od 1 ‰).

Pokuty (§ 125c odst. 5 a 8)

Návrhem dále dochází ke změnám ve výších sazeb za jednotlivé přestupky. Přestupky se navrhuje rozdělit do 4 skupin podle jejich závažnosti a stanovit tak 4 pásma pokut.

Za přestupky v prvním, nejpřísnějším, pásmu bude možné uložit pokutu od 25 000 Kč do 75 000 Kč (§ 125c odst. 5 písm. a)). Jedná se o nejzávažnější přestupky, jako je odmítnutí podrobit se vyšetření, zda byl řidič ovlivněn alkoholem nebo jinou návykovou látkou, řízení vozidla, aniž by byl řidič držitelem řidičského oprávnění nebo pokud řidič cizinec pozbyl právo řízení motorového vozidla na území České republiky či řízení se zadrženým osvědčením o registraci vozidla. Téměř všechny tyto přestupky jsou už nyní zařazeny do nejpřísnější trestaného pásma s tím, že nově zde bude zařazeno řízení vozidla se zadrženým osvědčením o registraci vozidla. Jedná se totiž o vědomé řízení vozidla, které není technicky způsobilé a u něhož byla technickou silniční kontrolou zjištěna nebezpečná závada, která vzhledem ke své povaze nebo rozsahu významně zvyšuje ohrožení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích nebo nepříznivé působení provozu vozidla na životní prostředí. Takové vozidlo je v provozu extrémně nebezpečné a řidič jej řídí, přestože již bylo z provozu stanoveným způsobem vyloučeno. Důrazný postih takového protiprávního jednání je proto nezbytný.

Za přestupky ve druhém pásmu bude možné uložit pokutu od 7 000 Kč do 25 000 Kč (§ 125c odst. 5 písm. b)). Mezi tyto přestupky patří řízení vozidla bezprostředně po požití

alkoholického nápoje nebo jiné návykové látky, řízení s pozastaveným řidičským oprávněním, řízení se zadrženým řidičským průkazem, bez profesní způsobilosti, nepodrobení se pravidelné lékařské prohlídce, překročení nejvyšší dovolené rychlosti o 50 km/h nebo více mimo obec (v obci o 40 km/h nebo více), jízda na červenou, předjíždění v případech, kdy je to zakázáno, vjíždění na železniční přejezd v případech, kdy je to zakázáno, otáčení se, couvání nebo jízda v protisměru na dálnici, neuposlechnutí zákazu jízdy nebo příkazu směru jízdy, nezastavení vozidla při dopravní nehodě, nedovolené opuštění místa dopravní nehody, použití antiradaru, neoprávněné užití nebo napodobení zvláštního výstražného světla nebo zvláštního výstražného znamení vozidel s právem přednostní jízdy, přestupek provozovatele vozidla, který svěřil samostatné řízení vozidla osobě, o níž nezná údaje potřebné k určení její totožnosti, a přestupky učitele autoškoly spočívající ve výkonu činnosti pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek. K výraznějšímu zvýšení horní hranice sazby tak dojde například u přestupku spočívajícího ve vjíždění na železniční přejezd v případech, kdy je to zakázáno (z 5 000 Kč na 25 000 Kč), nezastavení na signál nebo pokyn k zastavení (z 5 000 Kč na 25 000 Kč) nebo u neuposlechnutí zákazu nebo příkazu směru jízdy (z 2 500 Kč na 25 000 Kč), což jsou přestupky, které mají často fatální následky. Na první pohled by se mohlo zdát, že u přestupku spočívajícího v nepodrobení se pravidelné lékařské prohlídce se jedná o postih příliš přísný. Ze statistik však vyplývá, že u řidičů nad 65 let, na něž se povinnost podrobit se pravidelné lékařské prohlídce vztahuje, je ve srovnání s ostatními věkovými skupinami častěji přispívajícím faktorem vzniku dopravních nehod zdravotní indispozice nebo zdravotní omezení. Ačkoliv řidiči nad 65 let nepatří mezi věkové skupiny s nadprůměrným podílem na zavinění dopravních nehod s usmrcením a těžkým zraněním, jsou jedinou věkovou kategorií viníků nehod, u které došlo v letech 2011-2019 k meziročním zhoršením. To znamená, že podíl této věkové skupiny na zavinění nehod s usmrcením a těžkým zraněním má narůstající trend. Důležitým nástrojem pro posouzení zdravotní způsobilosti k řízení je pravidelná a důsledná kontrola zdravotního stavu. Jedná se tedy o povinnost, jejíž nedodržení je nezbytné důrazně postihovat, přičemž je potřeba zmínit, že k postihu lze přistoupit jen v případě, že bude naplněna i materiální stránka přestupku, a současně platí, že pokuta může být uložena i pod dolní hranici sazby, a to podle § 44 zákona o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, dle něhož lze dolní hranici sazby pokuty lze snížit až na 1/5. Tím lze v jednotlivých případech předejít excesivním dopadům na pachatele takového přestupku.

Za přestupky ve třetím pásmu bude možné uložit pokutu od 4 000 Kč do 10 000 Kč (§ 125c odst. 5 písm. c)). Jedná se o řízení vozidla bez registrační značky nebo se zakrytou registrační značkou, řízení vozidla technicky nezpůsobilého k provozu na pozemních komunikacích z důvodu nebezpečné závady, řízení se zajištěným řidičským průkazem, telefonování při řízení vozidla, překročení rychlosti o více než 30 km/h mimo obec (v obci o více než 20 km/h), ohrožení nebo omezení chodce na přechodu, nedání přednosti v jízdě, parkování na místě vyhrazeném pro invalidy, porušení omezení jízdy některých vozidel, závažné nedodržení bezpečné vzdálenosti, neuposlechnutí pokynů při technické silniční kontrole (nezajetí k zařízení pro provedení kontroly) a neohlášení dopravní nehody policistovi nebo neprokázání totožnosti ostatním účastníkům dopravní nehody. Z těchto přestupků dochází k výraznějšímu zvýšení horní hranice sazby pokuty u držení telefonu při řízení, závažném nedodržení bezpečné vzdálenosti (z 2 500 Kč na 10 000 Kč), překročení rychlosti o více než 30

km/h mimo obec (v obci o více než 20 km/h), nedání přednosti v jízdě či ohrožení nebo omezení chodce na přechodu pro chodce (vždy z 5 000 Kč na 10 000 Kč). Tato porušení pravidel silničního provozu patří dle Přehledu o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice mezi nejčastější příčiny nehod řidičů motorových vozidel, proto je zpřísnění sankcí za uvedené přestupky potřebné. Například držení telefonu při řízení způsobuje, že se řidič plně nevěnuje řízení. Nevěnování se řízení patří dlouhodobě mezi tři nejčastější příčiny nehod se smrtelnými následky. V roce 2019 bylo v důsledku toho, že se řidič plně nevěnoval řízení způsobeno 17 623 nehod, při nichž bylo 60 osob usmrceno (z toho 21 chodců), 190 těžce a 2 744 lehce zraněno. Podíl na celkovém počtu nehod s usmrcením se v letech 2017-2019 pohyboval mezi 10-20 procenty. Držení telefonního přístroje bylo v roce 2019 druhým nejčastěji bodovaným přestupkem (16,15 %). Obzvlášť nebezpečné je psaní zpráv, chatování a používání aplikací, protože při tomto typu manipulace s telefonem ztrácí jeho uživatel i vizuální kontakt s vozovkou. Právě tento typ užívání mobilního telefonu je narůstajícím trendem. Podle Hloubkové analýzy dopravních nehod čtvrtina účastníků zdokumentovaných nehod přiznává, že manipuluje s telefonem. Za pětinu nehod s těžkým zraněním přitom podle tohoto hloubkového výzkumu může právě manipulace s telefonem.

Za přestupky ve čtvrtém pásmu bude možné uložit pokutu od 2 000 Kč do 5 000 Kč (§ 125c odst. 5 písm. d)). Jde o překročení nejvyšší dovolené rychlosti o více než 10 km/h, nepoužití bezpečnostních pásů, dětské autosedačky či přílby, ohrožení jiného řidiče při přejíždění z jednoho jízdního pruhu do druhého, nepřipoutání se bezpečnostním pásem jako přepravovaná osoba nebo nepoužití přílby jako přepravovaná osoba na motocyklu, nedodržení bezpečné vzdálenosti, nepodrobení se dopravně psychologickému vyšetření nebo neodevzdání dokladů (např. zadrženého řidičského průkazu nebo osvědčení o registraci vozidla nebo řidičského průkazu při ztrátě řidičského oprávnění) a nesplnění nebo porušení jiných povinností stanovených zákonem („zbytková“ skutková podstata uvedená pod písm. k)). Pokud jde o překročení nejvyšší dovolené rychlosti, touto sazbou bude ve správním řízení postihováno jak překročení nejvyšší dovolené rychlosti o více než 10 km/h (přestupek podle § 125c odst. 1 písm. f) bodu 4.), tak překročení nejvyšší dovolené rychlosti o méně než 10 km/h (přestupek podle § 125c odst. 1 písm. k)). Rozdíl mezi postihem těchto přestupků však bude v jejich bodovém ohodnocení, neboť za větší překročení nejvyšší dovolené rychlosti budou zapisovány 2 body, zatímco za její menší překročení body zapisovány nebudou. Rozdíl bude i v pokutě ukládané příkazem na místě, za větší překročení nejvyšší dovolené rychlosti je stanovena pevná sazba pokuty ve výši 1 500 Kč, zatímco u jejího menšího překročení je stanovena pouze horní hranice sazby pokuty ukládané příkazem na místě, a to 1 500 Kč.

V jednotlivých pásmech dochází ke zvýšení zejména horních hranic sazeb. Dochází tím k rozšíření jednotlivých pásem tak, aby bylo v případě potřeby vzhledem k okolnostem spáchání přestupku možno uložit tvrdší pokutu než dnes.

Současně úpravou dolních hranic sazeb pokut dochází ke zvýraznění rozdílu mezi maximální sazbou pokuty ukládané příkazem na místě a minimální sazbou pokuty ukládané ve správním řízení. Cílem tohoto odsazení sazeb pokut je zvýšení motivace k vyřízení přestupku příkazem na místě.

Novinkou je dále navyšování horní hranice sazby pokuty na dvojnásobek, pokud byla spácháním přestupku způsobena dopravní nehoda. Nejvyšší možná výše pokuty, tj. za způsobení dopravní nehody přestupkem spadajícím do prvního pásma, je však omezena na 100 000 Kč (§ 125c odst. 8).

V souvislosti se zvyšováním sazeb pokut je však potřeba na druhou stranu zmínit možnost uložit pokutu i pod dolní hranici sazby, která vychází z obecné úpravy v přestupkovém zákoně. Dle této úpravy bude možné v odůvodněných případech snížit výši ukládané pokuty až na 1/5 dolní hranice sazby. Díky tomuto institutu bude možné ve výjimečných případech předejít například hrozícím likvidačním důsledkům ukládané pokuty.

Zákaz činnosti (§ 125c odst. 6 a 9)

Další formou správního trestu za přestupky uvedené v zákoně o silničním provozu je ukládání zákazu činnosti. I v této oblasti se navrhuje některé dílčí změny.

Jednou z těchto změn je prodloužení doby, na kterou se zákaz činnosti ukládá. V nejprísnějším pásmu se rozmezí, ve kterém lze uložit zákaz činnosti, posunuje z 1 – 2 roky na 18 měsíců až 3 roky. Tak jako v současné době do tohoto pásma patří vybrané přestupky, za které lze uložit pokutu v nejprísnějším pásmu, tedy obecně nejzávažnější porušení pravidel silničního provozu.

V prostředním pásmu se rozmezí posunuje z 6 – 12 měsíců na 6 – 18 měsíců a v nejmírnějším pásmu dochází k posunu z 1 – 6 měsíců na 4 – 6 měsíců.

Celkově se výrazně snižuje počet přestupků, za něž se ukládal zákaz činnosti, zejména se z nejmírnějšího pásma vypouští přestupky, za které se ukládal zákaz činnosti při jejich druhém spáchání v jednom roce. Účelem této změny je umožnit jejich projednání příkazem na místě. Jak je již výše uvedeno, obdobného účinku bude u těchto přestupků dosaženo prostřednictvím bodového systému.

Vzhledem k tomu, že nejzávažnějším důsledkem porušení pravidel silničního provozu je způsobení dopravní nehody, při které je jinému ublíženo na zdraví (nebo způsobena smrt, což je však vždy trestným činem), navrhuje se v případě způsobení tohoto následku ukládat vždy zákaz činnosti na 6 – 18 měsíců, ať k tomuto následku došlo spácháním jakéhokoli přestupku, není-li již za samotný přestupek ukládán zákaz činnosti na 18 měsíců až 3 roky (§ 125c odst. 9). V souvislosti s touto změnou dojde k vypuštění skutkové podstaty uvedené dosud v § 125c odst. 1 písm. h), jejímž obsahem je právě způsobení dopravní nehody, při které je jinému ublíženo na zdraví. Pokud však dojde k ublížení na zdraví pouze u osoby blízké, pachateli přestupku se tento správní trest ukládat nebude.

Pokuty ukládané příkazem na místě (§ 125c odst. 7)

I v úpravě pokut ukládaných příkazem na místě se navrhuje přestupky, za něž lze uložit pokutu tímto způsobem, rozdělit do 4 pásem podle jejich závažnosti.

Zásadní změnou je, že s výjimkou nejmírnějšího pásma se bude nově jednat o sazby pevné (1 500 Kč, 2 500 Kč a 5 000 Kč), zatímco v současné době jsou u všech sazeb pokut ukládaných příkazem na místě stanoveny pouze horní hranice sazeb a je na uvážení policisty, jak vysokou pokutu v konkrétním případě uloží. Nově však bude sazba za každý přestupek pevně daná a pokuty za stejné přestupky budou ukládány ve všech případech ve stejné výši. Je účelné zajistit, aby za typově stejné protiprávní jednání byla vždy uložena stejná pokuta a nedocházelo k odlišnému přístupu jednotlivých policistů či obecních strážníků. Stanovením pevných sazeb pokud dojde k jednotnému vynucování pravidel a vyloučí se nedůvodně odchylný postih řidičů. Výjimkou zůstane pouze nejmírnější pásmo, kde má uvážení a individuální posouzení každého přestupku své opodstatnění. Do tohoto pásma spadají přestupky zahrnuté v § 125c odst. 1 písm. k), tedy porušení pravidel silničního provozu, která nejsou uvedena v samostatných skutkových podstatách. Ve skutečnosti tato skutková podstata zahrnuje porušení více než 300 různých pravidel. U těchto přestupků dochází ke snížení horní hranice sazby pokuty ukládané příkazem na místě, a to ze současných 2 000 Kč na navrhovaných 1 500 Kč. Lze tedy konstatovat, že výsledkem revize přestupků je nejen zpřísnění sankcí za závažné přestupky, ale i zmírnění sankcí u naprosté většiny méně závažných porušení pravidel silničního provozu.

Další podstatnou změnou je rozšíření okruhu přestupků, které lze projednat příkazem na místě. Konkrétně se jedná o několik přestupků spočívajících v porušení pravidel silničního provozu, u kterých se v současné době při jejich druhém spáchání v jednom roce ukládá zákaz činnosti a nelze je tedy projednat příkazem na místě. Navrhuje se tyto přestupky vyjmout z okruhu přestupků, za které se ukládá zákaz činnosti, a umožnit jejich projednání příkazem na místě. Princip vyloučení řidiče z provozu při opakovaném spáchání těchto přestupků bude zachován prostřednictvím bodového systému, kdy bodové ohodnocení těchto přestupků bude nastaveno tak, aby po opakovaném spáchání takového přestupku řidič dosáhl maximální hranice bodového hodnocení a na rok pozbyl způsobilost k řízení motorových vozidel.

K bodům 77 a 78 (§ 125d odst. 1)

V souvislosti s rozšířením povinnosti provozovatele vozidla zajistit, aby barevné provedení a označení vozidla nebylo zaměnitelné ani s vozidly zdravotnické záchranné služby, se odpovídajícím způsobem upravuje i skutková podstata přestupku provozovatele vozidla postihující toto protiprávní jednání.

Dále se vypouští skutková podstata přestupku postihujícího provozovatele vozidla, který použil antiradar, s tím, že skutková podstata přestupku řidiče, který použil antiradar, zůstává zachována. Postih provozovatele vozidla je v případě tohoto přestupku v praxi v zásadě neaplikovatelný.

K bodu 79 (§ 125d odst. 2)

Navrhuje se zakotvit skutkovou podstatu přestupku odesílatele za porušení povinností v souvislosti s předáním nákladu k přepravě. Povinnosti odesílatele jsou v zákoně o silničním provozu obsaženy již nyní, avšak jejich porušení nelze v současné době nijak postihovat. Za nesprávné zajištění nákladu lze nyní postihovat pouze řidiče, který však, pokud jde o dopravu

v režimu zákona o silniční dopravě, u nakládky často není vůbec přítomen a má omezené možnosti ovlivnit, jakým způsobem bude náklad zajištěn. Odpovědnost řidiče zůstane zachována (jedná se o přestupek spadající do „zbytkové skutkové podstaty“ podle § 125c odst. 1 písm. k)), avšak vzhledem k závažným dopadům na bezpečnost silničního provozu, které nesprávně naložený a zajištěný náklad způsobuje, se navrhuje doplnit i postih odesílatele, a to pokud je právnickou nebo podnikající fyzickou osobou.

K bodu 80 (§ 125d odst. 3)

Jedná se o legislativně technickou úpravu v souvislosti s doplněním skutkové podstaty přestupku odesílatele.

Dále se navrhuje stanovení spodní hranice pokuty provozovatele vozidla a, obdobně jako v § 125c, obligatorní ukládání pokuty.

K bodu 81 (§ 125e odst. 1)

Navrhuje se přesunutí agendy projednávání přestupků v hlavním městě Praze z Magistrátu hlavního města Prahy na úřady městských částí. Současně s tím se navrhuje i přesunutí agendy rozhodování o zadržení řidičských průkazů, neboť tato řízení spolu úzce souvisí. Podrobné zdůvodnění této změny je obsaženo v Závěrečné zprávě z hodnocení regulace (RIA). Zároveň se výslovně zakotvuje možnost Statutem hlavního města Prahy přenést výkon této působnosti některých městských částí hlavního města Prahy na úřady jiných městských částí hlavního města Prahy.

K bodu 82 (§ 125e odst. 3 a 4)

Zákon o přestupcích a řízení o nich nově umožňuje namísto uložení příkazu na místě vyřešit přestupek domluvou. To by však v případě přestupků, za které je podle tohoto návrhu stanovena pevná sazba pokuty ukládané příkazem na místě, nebylo žádoucí, a proto se tato možnost výslovně vylučuje. Domluvou však bude možné vyřešit přestupky podle § 125c odst. 1 písm. k), neboť tato skutková podstata dopadá na méně závažná porušení pravidel silničního provozu a je u ní stanovena pouze horní hranice sazby pokuty.

Zároveň se upravuje, že příkazem na místě lze projednat pouze přestupky, které mají stanovenou sazbu pokuty ukládanou příkazem na místě v § 125c odst. 7, a přestupek podle § 125f odst. 1. Výslovně se tak vylučuje možnost uložení pokuty příkazem na místě za další přestupky, která by jinak vyplývala z obecné úpravy v zákoně č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, ve znění pozdějších předpisů. Tato možnost by se však teoreticky týkala pouze omezeného okruhu přestupků, neboť většina přestupků, za které se neukládá zákaz činnosti, je uvedena v § 125c odst. 7, má tedy stanovenou speciální sazbu pokuty ukládané příkazem na místě a obecná úprava v zákoně č. 250/2016 Sb. by se u nich neuplatnila. Možnost uložení pokuty příkazem na místě podle obecné právní úpravy v zákoně č. 250/2016 Sb., tj. pokuty do 10 000 Kč, by se tak týkala pouze přestupku podle § 125c odst. 1 písm. e) bodu 7, přestupku podle § 125c odst. 2, přestupku podle § 125c odst. 4 a přestupku podle § 125d. Přestupky podle § 125c odst. 2, § 125c odst. 4 a § 125d se ze své povahy projednávají

v klasickém správním řízení z důvodu nutnosti zajištění dalších podkladů pro jejich prokázání (např. u přestupku podle § 125c odst. 2 nebo § 125d je nutné prokázat objektivní stránku přestupku – „přikázat, dovolit či svěřit vozidlo“) či se jedná o přestupky, které zjistí přímo správní orgán, nikoli Policie České republiky či obecní policie (přestupek podle § 125c odst. 4). Pokud jde o přestupek podle § 125c odst. 1 písm. e) bodu 7, tedy řízení se zajištěným řidičským průkazem, jedná se o přestupek, který by měl být vždy projednán ve správním řízení (řidičský průkaz byl řidiči zajištěn při důvodném podezření, že se bude vyhýbat řízení o přestupku). U těchto přestupků tedy není nutné upravovat speciální sazbu pokuty ukládané příkazem na místě a zároveň i s ohledem na obligatorní ukládání pokuty ve správním řízení a stanovenou spodní hranici sazby pokuty ukládané ve správním řízení by nebylo vhodné, aby bylo možné uložit pokutu příkazem na místě podle obecné právní úpravy stanovené v zákoně č. 250/2016 Sb., kde je stanovena pouze horní hranice sazby této pokuty. Navrhuje se proto možnost vyřešit přestupek příkazem na místě omezit na přestupky, které mají sazbu pokuty ukládané příkazem na místě stanovenou přímo zákonem o silničním provozu, a dále na přestupek podle § 125f odst. 1, který se týká tzv. objektivní odpovědnost provozovatele vozidla, Tento přestupek postihuje protiprávní jednání, které je řádně zdokumentováno, nejsou o něm pochybnosti, a jelikož se v praxi stává, že provozovatel vozidla nestihne ve stanovené lhůtě uhradit určenou částku, ale následně má zájem pokutu uhradit, je i podle současné právní úpravy dána možnost vyřešit jej příkazem na místě, čímž lze předejít zbytečné administrativní zátěži správních orgánů.

Výslovně se rovněž stanoví, že přestupek, za který se ukládá zákaz činnosti, nelze projednat příkazem na místě. Přestože zákon umožňuje projednat příkazem na místě pouze přestupky řidiče uvedené v § 125c odst. 7, za které se zákaz činnosti neukládá (žádný z nich není uveden v § 125c odst. 6), toto pravidlo je nezbytné výslovně uvést kvůli postupu podle odstavce 10, dle něhož se ukládá zákaz činnosti za jakýkoli přestupek, kterým byla způsobena dopravní nehoda, při níž bylo jinému ublíženo na zdraví.

K obligatornímu uložení správního trestu směřuje dále výslovně vyloučení možnosti upustit od uložení správního trestu, které je v zákoně o silničním provozu obsaženo již nyní. Tak jako v současné době důvodem pro tuto speciální právní úpravu je zejména skutečnost, že v zákoně o silničním provozu jsou u pokut a zákazů činnosti stanoveny nejen jejich horní hranice, ale i hranice spodní, a zároveň je zakotveno obligatorní ukládání těchto správních trestů. Pokud by bylo možné toto pravidlo prolomit upuštěním od potrestání, vytvářelo by to korupční prostředí, neboť zákon o přestupcích podmiňuje možnost upuštění od potrestání pouze tím, že prosté projednání případu postačí k nápravě pachatele. Zároveň by aplikací této obecné právní úpravy docházelo k nerovnému přístupu k jednotlivým pachatelům, pokud jde o zápis bodů do jejich bodového hodnocení, neboť body se zapisují pouze v případě, že byl pachateli uložen správní trest nebo trest.

Nově se doplňuje i vyloučení možnosti podmíněného upuštění od potrestání. Podmíněné upuštění od potrestání je institut, který byl zaveden až novým přestupkovým zákonem (zákonem č. 250/2016 Sb.), zákon o silničním provozu s ním nepočítá a v současné době činí výkladové potíže, zda jej v řízeních o přestupcích podle zákona o silničním provozu lze či nelze

použít. Navrhuje se proto jeho výslovné vyloučení, a to ze stejných důvodů, jako je vyloučena možnost uplatnit institut upuštění od potrestání.

Výjimkou bude situace, kdy měl být přestupek projednán ve společném řízení. Zde se pravidlo vyplývající z přestupkového zákona uplatní a od uložení správního trestu bude možné upustit.

K bodu 83 (§ 125f odst. 4)

Navrhuje se upřesnění tak, aby bylo zřejmé, že pokuta za přestupek provozovatele vozidla se ukládá obligatorně. S ohledem na skutečnost, že v případě řidičů se již podle platné právní úpravy počítá s obligatorním ukládáním pokuty za dané přestupky, nelze v případě toho specifického přestupku provozovatele majícího subsidiární povahu ve vztahu k přestupku řidiče umožnit, aby se provozovatel pokutě vyhnul.

K bodu 84 (§ 125f odst. 6 písm. a))

Navrhuje se důsledné užívání legislativní zkratky zavedené v § 5 odst. 2 písm. k).

K bodu 85 (§ 125h odst. 2)

Jedná se o úpravu navazující na změny v pojetí sazeb pokut ukládaných příkazem na místě. Cílem je aby bylo možné určenou částku stanovit i v nižší výši než je pevně stanovená výše pokuty ukládané příkazem na místě za přestupek řidiče.

K bodu 86 (§ 125h odst. 3)

Navrhuje se prodloužení lhůty pro úhradu určené částky, a to z 15 na 30 dnů.

Úhradou určené částky lze vyřešit některé přestupky, které byly zjištěny automatizovaně (či neoprávněné parkování). Neuhradí-li provozovatel vozidla určenou částku ve lhůtě její splatnosti (tj. nyní ve lhůtě 15 dnů ode dne doručení výzvy k její úhradě), pokračuje správní orgán v šetření přestupku a následně vede řízení o přestupku.

Délka lhůty k úhradě určené částky se však v praxi ukazuje jako příliš krátká, neboť se velmi často stává, že je určená částka připsána na účet správního orgánu až 16. či 17. (případně pozdější) den po doručení výzvy k jejímu uhrazení. Pokud však určená částka nebyla nejpozději 15. den po doručení výzvy připsána na účet správního orgánu, znamená to, že nebyla uhrazena ve lhůtě její splatnosti a musí být podle § 125h odst. 7 zákona o silničním provozu bezodkladně vrácena zpět provozovateli vozidla. Tento úkon správního orgánu však vyvolává zbytečné administrativní náklady představované zejména bankovními poplatky spojenými s přijetím a vrácením určené částky. Ve vztahu k zahraničním osobám jsou tyto bankovní poplatky navíc značně vysoké (poplatek cca v rozmezí 100 Kč až 200 Kč za jednu uskutečněnou transakci). Vyřizování této agendy zbytečně zaměstnává úředníky obcí s rozšířenou působností, kteří by se jinak mohli věnovat jiným úkolům.

Dále je nutné zmínit, že nedodržení 15-denní lhůty nelze prominout, neboť zaplacení určené částky není úkon podle správního řádu. Pokud je tedy určená částka uhrazena až po lhůtě

její splatnosti, nelze přestupek pokládat za vyřešený a je nutné pokračovat v jeho šetření a následně vést standardní správní řízení. Pro provozovatele vozidla to tedy znamená nutnost účastnit se tohoto řízení a následně povinnost uhradit pokutu v podstatně vyšší výši. Vzhledem k tomu, že takový provozovatel projevil snahu uhradit určenou částku (byť se mu to nepovedlo ve lhůtě splatnosti), bývá tento důsledek z jeho strany vnímán velmi negativně.

Současná délka lhůty 15 dnů je příliš krátká například i z pohledu leasingových společností nebo autopůjčoven, které výzvu k uhrazení určené částky zpravidla přeposílají nájemci, který ji následně hradí. V takovém případě však není nájemce často schopen zaslat určenou částku na účet správního orgánu tak, aby tam byla nejpozději 15. den od počátku běhu lhůty připsána.

S ohledem na veškeré výše uvedené skutečnosti se proto navrhuje prodloužení lhůty pro úhradu určené částky z 15 na 30 dnů. Navržené prodloužení lhůty bude přínosem jak pro provozovatele vozidel, tak pro správní orgány, kterým se sníží administrativní zatížení spojené s vrácením pozdě uhrazených určených částek, a ve svém důsledku povede k tomu, že větší podíl daných přestupků bude vyřízen prostřednictvím úhrady určené částky.

K bodům 87 a 88

V návaznosti na změny provedené ve výčtu skutkových podstat přestupků v § 125c se upravují odkazy na přestupky, u nichž se spolu s oznámením o zahájení řízení zasílán podezřelému, který má bydliště v jiném členském státě Evropské unie, informační formulář v úředním jazyce tohoto státu.

K bodům 89 a 90 (§ 128 odst. 2 a 3)

Jedná se o formální terminologická zpřesnění.

K bodům 91 a 92 (§ 137 odst. 2 a 3)

Jedná se o legislativně technickou úpravu vyvolanou přečíslováním některých ustanovení a doplněním nových zmocnění pro úpravu v prováděcích právních předpisech.

K bodu 93 (příloha)

Navrhuje se přehodnocení výše bodů za jednotlivé přestupky (trestné činy), dílčí úpravy v okruhu přestupků (trestných činů), za které jsou ukládány body a formulační upřesnění v jejich výčtu.

I v oblasti bodového ohodnocení jednotlivých jednání (přestupků, trestných činů), za která jsou body ukládány, dochází k jejich rozdělení podle závažnosti, a to do 3 skupin. Nově tak budou tři sazby bodů – 6, 4 a 2 body, což odpovídá pojetí bodového systému jako nástroje, kterým se dočasně vyloučí ze silničního provozu řidiči, kteří opakovaně porušují pravidla silničního provozu, a to „2x a dost“ v případě jednání, za která je 6 bodů a „3x a dost“ v případě jednání, za která jsou 4 body. Současně není žádoucí rezignovat na bodový postih dalších tří přestupků, za něž budou zapisovány 2 body.

K formulačním úpravám dochází i v popisu jednotlivých jednání, za která jsou ukládány body tak, aby byly uvedeny do souladu se zněním skutkových podstat přestupků. Zároveň se vypouští z bodového systému některá jednání, za která dle praktických zkušeností není účelné ukládat body, a to neposkytnutí účinné pomoci účastníkem silničního provozu, který není účastníkem dopravní nehody, neoznačení překážky provozu na pozemních komunikacích, kterou řidič způsobil, a překročení maximální doby řízení vozidla nebo nedodržení minimální doby odpočinku nebo nedodržení bezpečnosti přestávky. Na druhou stranu se do výčtu jednání, za která se ukládají body, přidává závažné nedodržení bezpečné vzdálenosti, které je ohodnoceno 4 body. Jak již bylo výše uvedeno (viz odůvodnění novelizačního bodu 73), do výčtu skutkových podstat přestupků se doplňují jednání, za která se ukládají body, ale která v současné době spadají do „souhrnné“ skutkové podstaty (§ 125c odst. 1 písm. k)). Každému přestupku, za který se ukládají body, tak bude odpovídat samostatná skutková podstata, čímž dojde ke zprehlednění systému tak, aby měl řidič lepší možnost vědět, že za daný přestupek jsou zapisovány body.

Pokud jde o rozdělení jednotlivých protiprávních jednání do 3 skupin (6 – 4 – 2 body), i zde byla zohledněna jejich typová společenská nebezpečnost.

Skupinu protiprávních jednání, za která se zapisuje 6 bodů, tvoří především přestupky, za které se ukládají pokuty a zákazy činnosti v nejpřísnějších pásmech, a dále trestné činy. Jedná se například o řízení pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky, ve stavu vylučujícím způsobilost v důsledku požití alkoholu nebo jiné návykové látky či odmítnutí podrobit se vyšetření, zda řidič není ovlivněn alkoholem nebo jinou návykovou látkou, což jsou nejzávažnější přestupky (trestné činy), neboť nehody způsobené pod vlivem alkoholu a návykových látek se dlouhodobě podílejí zhruba deseti procenty na nehodách se smrtelnými následky. Na celkovém počtu usmrcených osob v období 1993–2018 činil podíl usmrcených v důsledku vlivu alkoholu 10,2 %. Nehody způsobené pod vlivem alkoholu mají zhruba trojnásobně vyšší závažnost než ostatní nehody. V roce 2019 bylo v důsledku dopravních nehod zaviněných pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek na pozemních komunikacích v České republice usmrceno 62 a těžce zraněno 237 osob. Předpoklad Národní strategie bezpečnosti silničního provozu v oblasti uvedeného dílčího cíle nebyl v uplynulých dvou letech splněn. Šest bodů bude dále zapisováno za předjíždění vozidla v případě, kdy je to zakázáno, neboť mezi tři nejčastější příčiny nehod, při nichž dochází k usmrcení, patří dlouhodobě právě nesprávné předjíždění. V roce 2019 bylo v důsledku nesprávného předjíždění na pozemních komunikacích v České republice usmrceno 113 a těžce zraněno 259 osob. Podíl této příčiny nehod na celkovém počtu usmrcených byl tak v roce 2019 zhruba 20 procent. Předpoklad Národní strategie bezpečnosti silničního provozu v oblasti uvedeného dílčího cíle nebyl v roce 2019 splněn. Dalšími velmi závažnými protiprávními jednáními, za která bude zapisováno 6 bodů, jsou způsobení dopravní nehody porušením povinnosti řidiče, při které došlo k usmrcení nebo těžké újmě na zdraví jiné osoby, otáčení se, couvání nebo jízda v protisměru na dálnici nebo na silnici pro motorová vozidla, vjíždění na železniční přejezd v případě, kdy je to zakázáno, překročení nejvyšší dovolené rychlosti o 40 km/h a více v obci nebo o 50 km/h a více mimo obec, nezastavení vozidla na signál prikazující zastavení vozidla a ohrožení chodce přecházejícího pozemní komunikaci po přechodu pro chodce.

Do skupiny protiprávních jednání, za která se zapisují 4 body, je zařazeno neprodlené zastavení vozidla při dopravní nehodě či nedovolené opuštění místa dopravní nehody. V roce 2019 bylo na pozemních komunikacích v České republice evidováno 18 751 dopravních nehod, od kterých jejich viníci ujeli. Tyto nehody se na všech nehodách podílely 17,4 %, od přibližně každé šesté nehody tak viník ujel. Ačkoliv významná většina nehod, kdy viník z místa ujel, byla jen s hmotnou škodou, bylo při těchto nehodách v roce 2019 usmrceno 7 osob (3 chodci a 4 řidiči motorových vozidel), těžce zraněno 29 osob a lehce zraněno dalších 568 osob. Včasné přivolání záchranných složek, případně poskytnutí první pomoci mají zásadní vliv na závažnost následků nehody v situacích, kdy dojde k těžkému zranění osob. Dále je do této prostřední skupiny protiprávních jednání, za která se zapisují body, zařazeno omezení chodce, který přechází po přechodu, nedání přednosti v jízdě, řízení motorového vozidla bez příslušné skupiny řidičského oprávnění, řízení vozidla po pozbytí řidičského oprávnění, řízení se zadrženým řidičským průkazem, překročení nejvyšší dovolené rychlosti o 20 km/h a více v obci nebo o 30 km/h a více mimo obec, řízení vozidla technicky nezpůsobilého z důvodu nebezpečné závady, ohrožení jiného řidiče při přejíždění z jednoho jízdního pruhu do druhého, držení telefonu, závažné nedodržení bezpečné vzdálenosti, porušení povinnosti být za jízdy připoután bezpečnostním pásem nebo použít ochrannou přilbu či nepřipoutání dítěte nebo nepoužití dětské autosedačky. Přestože by mohlo být argumentováno, že nepřipoutaný řidič (spolujezdec) ohrožuje jen sám sebe, nelze tuto povinnost vnímat takto jednostranně. Bezpečnostní pás je zásadním prvkem k ochraně osob ve vozidle. Ostatní základní bezpečnostní systémy včetně airbagu nemohou svou funkci plnit bez použití bezpečnostního pásu. Pokud řidič nebo spolujezdec není při nehodě připoután, jsou následky nehody na jeho zdraví dramaticky horší. V roce 2019 bylo v osobních vozidlech usmrceno 80 osob, které nebyly připoutané bezpečnostním pásem, 146 těžce zraněno a 678 lehce zraněno. Pokud jde o usmrcené v osobních vozidlech, více než 20 procent z nich nepoužilo v roce 2019 bezpečnostní pás. Obdobná situace byla i v předchozích letech. Při takto vysokém podílu nepřipoutaných řidičů a spolujezdců na celkovém počtu usmrcených představují následky těchto nehod významné ekonomické ztráty pro celou společnost. Postih takového jednání je proto namístě.

Dva body budou zapisovány za řízení motorového vozidla bez profesní způsobilosti, zastavení vozidla před přechodem pro chodce v případech, kdy je řidič povinen tak učinit, a překročení nejvyšší dovolené rychlosti o 10 km/h a více. Pokud jde o překročení nejvyšší dovolené rychlosti, z Hloubkové analýzy dopravních nehod je patrné, že při střetu vozidla s chodcem ve větší rychlosti než 60 km/h končí nehoda buď úmrtím, nebo těžkým zraněním, smrtelné následky jsou přitom ještě čtenější než těžká zranění. Zranitelní účastníci provozu – chodci a cyklisté - tvoří v městském provozu většinu obětí dopravních nehod a vyžadují dle Národní strategie bezpečnosti silničního provozu i doporučení OSN a Evropské unie zvláštní ochranu. Postih překračování nejvyšší dovolené rychlosti i v podobě zápisu bodů je jedním z opatření, která k ochraně nejzranitelnějších účastníků silničního provozu vedou.

K čl. II (přechodná ustanovení)

K bodu 1

Jedná se o standardní přechodné ustanovení, dle něhož se řízení zahájená přede dnem účinnosti tohoto zákona dokončí podle stávající právní úpravy. V praxi se to bude týkat zejména přestupkových řízení a dále zachování působnosti Magistrátu hlavního města Prahy, který dokončí již zahájená řízení o přestupcích a o zadržení řidičského průkazu.

K bodu 2

Rozsah řidičských oprávnění pro skupiny vozidel AM a B1 udělených přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona zůstane zachován, tj. v důsledku novely zákona nedojde k jeho omezení. Současně se však těmto držitelům rozšíří jejich řidičské oprávnění na rozsah stanovený zákonem po dni nabytí účinnosti tohoto zákona.

K bodu 3

Za účelem předejití retroaktivním účinkům novely zákona se výslovně stanoví, že za jednání spáchaná přede dnem účinnosti tohoto zákona se body, pokud jsou zapisovány až po dni nabytí účinnosti novely, zapisují ve výši, která je pro pachatele příznivější (nejedná se o trest, ale o správní úkon). Body jsou vždy zapisovány ke dni právní moci rozhodnutí o přestupku, toto přechodné ustanovení se tedy bude týkat záznamu bodů za přestupky, o nichž bylo pravomocně rozhodnuto až po dni nabytí účinnosti novely zákona.

Ve vztahu k druhu a výměře ukládaného správního trestu není takové přechodné ustanovení nutné, neboť toto pravidlo vychází již z Listiny základních práv a svobod.

K bodu 4

S ohledem na změnu okamžiku, ke kterému se budou v souvislosti s pozbytím řidičského oprávnění odečítat všechny dosažené body, se pro případy, kdy k pozbytí řidičského oprávnění došlo přede dnem nabytí účinnosti novely zákona, stanoví, že se body odečtou v okamžiku, kdy se řidiči řidičské oprávnění vrací, tj. tak jako je tomu podle platné právní úpravy.

K bodu 5

Pozbytí řidičského oprávnění již po dosažení 6 bodů se nebude uplatňovat u řidičů, kteří řidičské oprávnění nabyli přede dnem účinnosti novely zákona, a to za účelem vyloučení retroaktivních účinků novely.

K čl. III (účinnost)

Datum účinnosti se stanoví s ohledem na předpokládanou délku legislativního procesu a potřebu adaptace dotčených subjektů na novou právní úpravu včetně dílčích změn v registru

řidičů. Delší legisvakanční lhůta se navrhuje u převodu agendy přestupků v Hlavním městě Praze na městské části, kde musí dojít k přijetí sady právních, administrativních i finančních opatření, a u zasílání informací o změnách bodového konta, se kterým je spojeno složitější technické řešení. Takto navržená data účinnosti odpovídají pravidlům stanoveným zákonem o Sbírce zákonů.

V Praze dne 17. srpna 2020

Předseda vlády:

Ing. Andrej Babiš v.r.

Ministr dopravy:

doc. Ing. Karel Havlíček, PH.D., MBA v.r.