

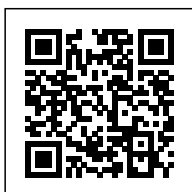


PARLAMENT ČESKÉ REPUBLIKY
POSLANECKÁ SNĚMOVNA

VIII. volební období

987/0

**Vládní návrh zákona, kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu
na pozemních komunikacích (zákon o silničním provozu), ve znění
pozdějších předpisů**



Zástupce předkladatele: ministr dopravy
Doručeno poslancům: 1. září 2020 v 13:39

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 dozoru 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 příkazuje 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 kauce, 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 nálezy 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 poměrování 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 nálezní 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 (Viedeň 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 prodlevám 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 doзору 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 doзору 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 nejčtenější 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 %). Obzvláště 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 nejprísnejším 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 nejprísnejším 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 četnější 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.

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

1.1	Název
-----	-------

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

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

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

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

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

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

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

¹ Viz důvodová zpráva k uvedenému zákonu.

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

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

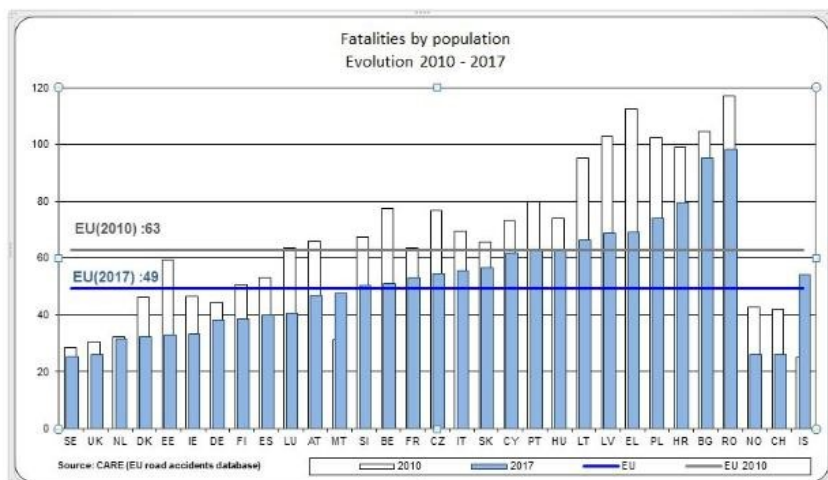
Zpracovaná RIA k předchozímu bodu pouze v bodu 3.2. „*Dopady na podnikatelské subjekty*“ uvádí, že by bylo vhodné vypuštění výše uvedeného bodového jednání v důsledku možných závažných dopadů na profesionální řidiče (ztráta zaměstnání). V dalším textu je pouze uvedeno, že k tomuto závěru se dospělo po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

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

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

² Viz důvodová zpráva k uvedenému zákonu

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



Zdroj: Evropská komise

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

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

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

Zdroj: Statistiky Policie ČR

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

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

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

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

Zdroj: NSBSP, Statistiky Policie ČR

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

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

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

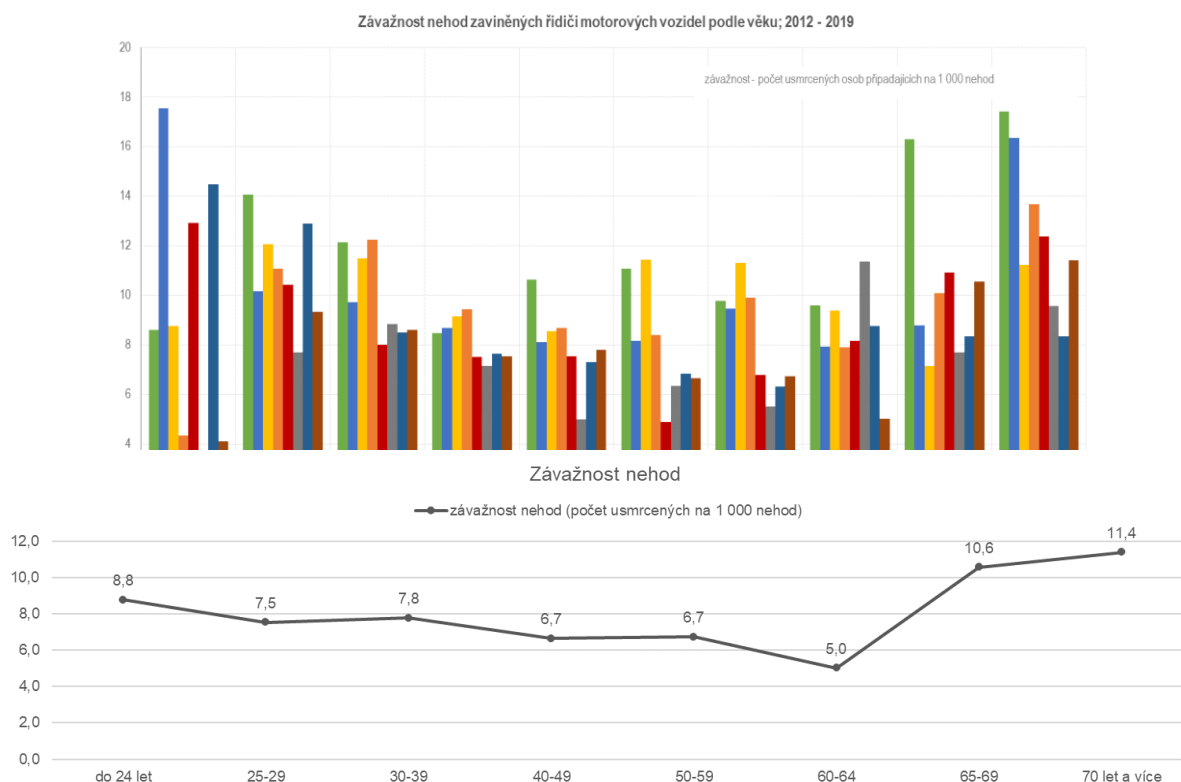
Vzhledem k tomu, že v dané situaci v ČR je s ohledem na vývoj počtu usmrcených následkem dopravní nehody dosažení cíle vize nula hodně vzdálené, je třeba učinit změny, které by měly vliv na snížení počtu usmrcených osob, ale i počtu zraněných osob a dopravních nehod.

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

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

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

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



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

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

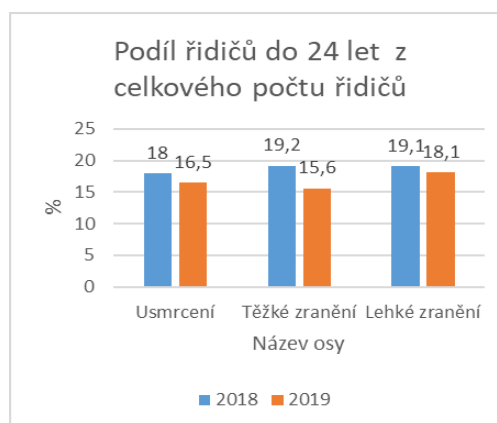
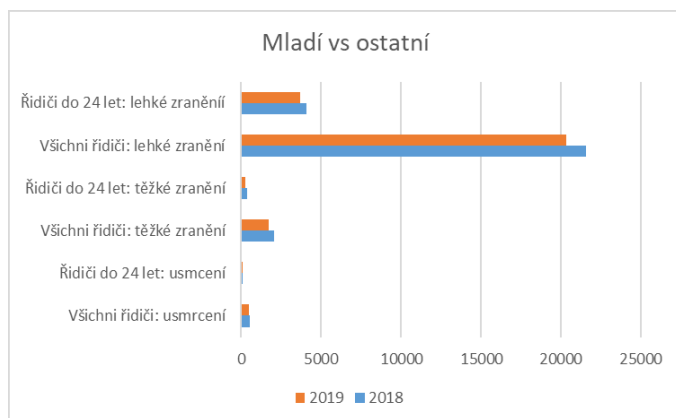
Řidiči této skupiny jsou častými viníky dopravních nehod s vážnými následky. Faktory, které činí tuto skupinu rizikovou, jsou nedostatečná příprava z autoškoly na chování v provozu, malé praktické řidičské zkušenosti a přeceňování schopností. Jsou zpravidla méně zodpovědní a jednají impulzivně na dané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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Ust. § 32 zákona o hl. m. Praze:

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

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

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

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

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

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

- Magistrát hl. m. Prahy, odbor dopravněsprávních činností

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2.1 Vymezení osob z pohledu věku a zkušeností

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

2.1.1 Nulová varianta

Popis varianty:

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

Rizika:

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

Dopady:

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

2.1.2 Mladí řidiči 20/21 let

Popis varianty:

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

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

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

Rizika:

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

Dopady:

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

2.1.3 Začínající řidiči s praxí 2 až 3 roky

Popis varianty:

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

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

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

Rizika:

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

Dopady:

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

2.2 Vymezení osob z pohledu skupiny řidičského oprávnění

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

2.2.1 Nulová varianta

Popis varianty:

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

Rizika:

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

Dopady:

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

2.2.2 Držitelé řidičského oprávnění skupiny B

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

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

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

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

Rizika:

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

Dopady:

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

2.2.3 Držitelé prvního řidičského oprávnění jakékoli skupiny

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

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

Rizika:

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

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

Dopady:

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

2.3 Stanovení délky zkušební doby řidičáku na zkoušku

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2.3.1 Nulová varianta

Popis varianty:

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

Rizika:

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

Dopady:

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

2.3.2 Zkušební lhůta v délce 2 let

Popis varianty:

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

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

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

Rizika:

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

Dopady:

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

2.3.3 Zkušební lhůta v délce 3 let

Popis varianty:

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

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

Rizika:

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

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

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

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

Dopady:

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

2.4 Kombinace možných opatření (možností)

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

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

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

Popis varianty:

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

Rizika:

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

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

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

Popis varianty:

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

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

Rizika:

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

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

Popis varianty:

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

Rizika:

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

2.8 Převod kompletní věcné působnosti zákona o silničním provozu

Popis varianty:

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

Rizika:

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

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

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

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

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

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

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

Jak již bylo zmíněno v úvodu této analýzy, počet usmrcených v ČR se každoročně pohybuje nad 500 osobami a počet těžce zraněných nad 2 000 osobami. Tato čísla neznamenají pouze ztrátu blízkých osob a obrovské neštěstí pro jejich blízké, ale také značné finanční ztráty pro společnost. Centrum dopravního výzkumu v.v.i (dále jen „CDV“) vytvořilo analýzu⁷, která se pokusila tyto ztráty vyčíslit. V této analýze jsou vyčísleny náklady spojené se zdravotní péčí účastníků dopravní nehody, práci integrovaného záchranného systému, soudů a státní správy. Promítají se zde škody pojišťoven, odškodnění obětí a zejména i náhrada za hospodářský přínos zraněného nebo usmrceného člověka.

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

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

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

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

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

⁷ Např. https://zpravy.idnes.cz/cdv-analyza-cena-zivota-dopravni-nehody-f01-/domaci.aspx?c=A180131_101655_domaci_hell

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

3.1.1 Identifikace nákladů pro jednotlivé navržené možnosti

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

3.1.1.1 Nulová varianta

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

3.1.1.2 Možnosti 1 až 8 uvedené v bodě 2.4

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

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

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

3.2	Náklady
-----	---------

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

3.2.1.1 Personální složka

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

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

Praha 19	1	1
Praha 20	1	1
Praha 21	3	4
Praha 22	1	1
CELKEM	135	224

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

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

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

Průměrná výše zaplacené finanční částky za přestupek provozovatele vozidla je 1 000 Kč, přičemž na území hlavního města Prahy bylo oznámeno cca 570 000 těchto protiprávních jednání. Dopravních nehod bylo oznámeno cca 3 800, řízení pod vlivem alkoholu či návykové látky cca 2 400, překročení nejvyšší povolené rychlosti 42 000, jízda na červenou cca 6 600 a ostatní přestupky cca 87 000⁸. Při odhadu celkového příjmu z pokut jsou brány v potaz střední hodnoty možných uložených pokut (zaokrouhlených na tisíce), např. při jízdě pod vlivem alkoholu je stanoven správní trest pokuta v rozmezí 2 500 až 20 000 Kč a pro účely tohoto výpočtu je brána v úvahu částka 11 000 Kč. Celkem se tedy jedná o částku $560\,000 \times 1\,000 + 3\,800 \times 2\,000 + 2\,400 \times 11\,000 + 42\,000 \times 3\,000 + 6\,600 \times 4\,000 + 87\,000 \times 2\,000 = 930\,400\,000$ Kč, což je částka, o kterou by se celkem navýšily rozpočty jednotlivých částí, přičemž konkrétní navýšení u jednoho ÚMČ je dáno poměrem odhalených přestupků, jež zohledňuje tabulka zaměstnanců, jež by přestupky zpracovávali.

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

⁸ Jedná se o údaje z roku 2017

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

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

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

3.2.1.2 Technická složka

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

3.2.2 Náklady u „řidičáku na zkoušku“

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

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

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

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

3.2.2.1 Identifikované náklady

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

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

3.2.2.2 Vyčíslení identifikovaných nákladů pro jednu osobu

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

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

Výše stanovených nákladů:

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

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

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

3.2.2.3 Vyčíslení identifikovaných nákladů státní správy pro 1600 osob

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

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

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

3.2.2.4 Porovnání přímých nákladů s celospolečenskými náklady

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

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

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

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

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

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

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

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

3.2.2.5 Stanovení koeficientu výše nákladů

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

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

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

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

3.3	Přínosy
-----	---------

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

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

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

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

3.3.1.1 Nulová varianta

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

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

3.3.1.2 Mladí řidiči

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

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

3.3.1.3 Začínající řidiči

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

3.3.1.4 Držitelé řidičského oprávnění skupiny B

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

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

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

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

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

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

3.3.1.6 Zkušební lhůta 2 roky

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

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

3.3.1.7 Zkušební lhůta 3 roky

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

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

3.3.2 Stanovení koeficientů přínosů

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

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

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

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

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

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

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

3.4.2 Vyhodnocení nákladů u „řidičáku na zkoušku“

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3.4.3 Vyhodnocení přínosů u „řidičáku na zkoušku“

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4.1.1 Porovnání nákladů a přínosů jednotlivých možností (variant)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Zdroje dat:

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

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

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

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

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

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

Ing. et Bc. Milan Janda

oddělení kvalifikace řidičů, státního odborného dozoru a koncepcí

odbor agend řidičů

milan.janda@mdcr.cz

+420 225 131 472

Platné znění zákona č. 361/2000 Sb. s vyznačením navrhovaných změn

Pozn.: Modře jsou vyznačeny změny provedené novelou zákona o silničním provozu projednávanou jako sněmovní tisk č. 624 a zeleně jsou vyznačeny změny provedené novelou zákona o silničním provozu projednávanou jako sněmovní tisk č. 790.

§ 3

Základní podmínky účasti na provozu na pozemních komunikacích

(1) Provozu na pozemních komunikacích se nesmí účastnit osoba, která by vzhledem k věku nebo ke sníženým tělesným nebo duševním schopnostem mohla ohrozit bezpečnost tohoto provozu. To neplatí, pokud osoba sama nebo jiná osoba učinila taková opatření, aby k ohrožení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích nedošlo.

(2) Řídit vozidlo nebo jet na zvířeti může pouze osoba, která je dostatečně tělesně a duševně způsobilá k řízení vozidla nebo jízdě na zvířeti a v potřebném rozsahu ovládá řízení vozidla nebo jízdu na zvířeti a předpisy o provozu na pozemních komunikacích.

(3) Řídit motorové vozidlo může pouze

a) osoba, která je držitelem řidičského oprávnění pro příslušnou skupinu motorových vozidel (dále jen „skupina vozidel“) uděleného Českou republikou, státem, který je členským státem Evropské unie nebo smluvní stranou Dohody o Evropském hospodářském prostoru (dále jen „jiný členský stát“), nebo jiným státem podle mezinárodní smlouvy, kterou je Česká republika vázána a která upravuje oblast silničního provozu⁴⁾,

b) žadatel o řidičské oprávnění, který se pod dohledem učitele autoškoly⁴⁾ podrobuje výcviku v řízení motorového vozidla nebo skládá zkoušku z řízení motorového vozidla, nebo

c) osoba, která se pod dohledem učitele autoškoly⁴⁾ připravuje k přezkoušení z odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel nebo skládá zkoušku v rámci tohoto přezkoušení^{4a)}.

(4) Řídit motorové vozidlo zařazené do skupiny vozidel C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D nebo D+E může dále pouze osoba, která je profesně způsobilá k řízení těchto vozidel podle zvláštního právního předpisu⁴⁾ nebo na základě rozhodnutí příslušného orgánu jiného členského státu nebo Švýcarské konfederace. Profesní způsobilost k řízení vozidla zařazeného do některé ze skupin C1, C1+E, C a C+E platí pro řízení vozidla zařazeného do kterékoliv z těchto skupin. Profesní způsobilost k řízení vozidla zařazeného do některé ze skupin D1, D1+E, D a D+E platí pro řízení vozidla zařazeného do kterékoliv z těchto skupin.

(5) Podmínka profesní způsobilosti podle odstavce 4 se nevztahuje na řidiče, který není občanem České republiky, Švýcarské konfederace nebo jiného členského státu a který nevykonává závislou práci pro zaměstnavatele usazeného na území některého z těchto států ani na tomto území nepodniká, a dále na řidiče

a) vozidel, jejichž ~~nejvyšší povolená~~ **konstrukční** rychlost nepřesahuje 45 km.h-1,

- b) vozidel používaných ozbrojenými silami České republiky, Policií České republiky, obecní policií, Vězeňskou službou České republiky, Celní správou České republiky, Generální inspekcí bezpečnostních sborů a zpravodajskými službami České republiky,
- c) vozidel Hasičského záchranného sboru České republiky a jednotek požární ochrany, poskytovatele zdravotnické záchranné služby a Správy státních hmotných rezerv,
- d) vozidel používaných při zabezpečování civilní ochrany a báňské záchranné služby,
- e) vozidel ve zkušebním provozu a při zkušební jízdě v souvislosti s jejich opravou a údržbou,
- f) vozidel používaných při výcviku a zkouškách při získávání a zdokonalování odborné způsobilosti řidičů motorových vozidel podle zvláštního právního předpisu⁴⁾,
- g) vozidel používaných při přepravě věcí, které řidič využije při výkonu své závislé práce nebo podnikání, pokud řízení není hlavním předmětem výkonu závislé práce nebo podnikání řidiče,
- h) vozidel používaných při přepravě zboží v rámci podnikání v zemědělství, lesnictví nebo rybářství v okruhu 50 km od provozovny podnikatele přepravujícího zboží, pokud řízení není hlavním předmětem výkonu závislé práce nebo podnikání řidiče,
- i) vozidel používaných k jinému účelu než k podnikání, nebo
- j) zemědělských a lesnických traktorů.

(6) Nikdo nesmí používat technické prostředky a zařízení, které znemožňují nebo ovlivňují funkci technických prostředků používaných při dohledu na bezpečnost provozu na pozemních komunikacích (dále jen "antiradar").

§ 4

Povinnosti účastníka provozu na pozemních komunikacích

Při účasti na provozu na pozemních komunikacích je každý povinen

- a) chovat se ohleduplně a ukázněně, aby svým jednáním neohrožoval život, zdraví nebo majetek jiných osob ani svůj vlastní, aby nepoškozoval životní prostředí ani neohrožoval život zvířat, své chování je povinen přizpůsobit zejména stavebnímu a dopravně technickému stavu pozemní komunikace,¹⁾ povětrnostním podmínkám, situaci v provozu na pozemních komunikacích, svým schopnostem a svému zdravotnímu stavu,
- b) řídit se pravidly provozu na pozemních komunikacích upravenými tímto zákonem, pokyny policisty, pokyny osob oprávněných k řízení provozu na pozemních komunikacích podle § 75 odst. 5, 8 ~~a 9~~, **9 a 10** a zastavování vozidel podle § 79 odst. 1 a pokyny osob, o nichž to stanoví zvláštní právní předpis,⁵⁾ vydanými k zajištění bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích,
- c) řídit se světelnými, případně i doprovodnými akustickými signály, dopravními značkami, dopravními zařízeními a zařízeními pro provozní informace.

§ 5

Povinnosti řidiče

1) Řidič je kromě povinností uvedených v § 4 dále povinen

- a) užít vozidlo, které splňuje technické podmínky stanovené zvláštním právním předpisem²⁾,
- b) věnovat se plně řízení vozidla nebo jízdě na zvířeti a sledovat situaci v provozu na pozemních komunikacích,
- c) přizpůsobit jízdu technickým vlastnostem vozidla nebo fyzickým vlastnostem zvířete,
- d) dbát zvýšené opatrnosti zejména vůči dětem, osobám s omezenou schopností pohybu a orientace⁶⁾, osobám těžce zdravotně postiženým a zvířatům, brát ohled na vozidlo přepravující děti, řidiče začátečníka nebo osobu těžce zdravotně postiženou označené podle prováděcího právního předpisu a na výcvikové vozidlo označené podle zvláštního právního předpisu⁴⁾,
- e) odstranit na místě závadu, zjistí-li během jízdy, že vozidlo nebo náklad nesplňuje stanovené podmínky uvedené v § 52; nemůže-li tak učinit, smí v jízdě pokračovat přiměřenou rychlostí jen do nejbližšího místa, kde lze závadu odstranit; přitom musí učinit takové opatření, aby během jízdy nebyla ohrožena bezpečnost provozu na pozemních komunikacích a nedošlo k poškození pozemní komunikace ani životního prostředí,
- f) podrobit se na výzvu policisty, vojenského policisty, zaměstnavatele, ošetřujícího lékaře nebo strážníka obecní policie vyšetření podle zvláštního právního předpisu⁷⁾ ke zjištění, zda není ovlivněn alkoholem,
- g) podrobit se na výzvu policisty, vojenského policisty, zaměstnavatele, ošetřujícího lékaře nebo strážníka obecní policie vyšetření podle zvláštního právního předpisu⁷⁾ ke zjištění, zda není ovlivněn jinou návykovou látkou než alkoholem⁴⁶⁾ (dále jen „jiná návyková látka“),
- h) snížit rychlost jízdy nebo zastavit vozidlo před přechodem pro chodce, sníží-li rychlost jízdy nebo zastaví-li vozidlo před přechodem pro chodce i řidiči ostatních vozidel jedoucích stejným směrem,
- i) zajistit bezpečnost přepravované osoby nebo zvířete⁸⁾ a bezpečnou přepravu nákladu,
- j) zabezpečit přepravované zvíře tak, aby neohrozilo řidiče a přepravované osoby,
- k) zajistit, aby k jízdě byl přibrán potřebný počet způsobilých a náležitě poučených osob, jestliže to vyžaduje bezpečnost provozu na pozemních komunikacích,
- l) mít ~~na sobě~~ **ve vozidle ve svém dosahu** oděvní doplňky s označením z retroreflexního materiálu stanovené prováděcím právním předpisem podle § 56 odst. 8, ~~nachází-li a, nachází-li~~ se mimo vozidlo na pozemní komunikaci ~~mimo obce~~ v souvislosti s nouzovým stáním, **mít tyto doplňky na sobě**; to neplatí pro řidiče motocyklu, mopedu a nemotorového vozidla.

(2) Řidič nesmí

...

- j) řídit vozidlo, na němž nebo na jehož nákladu je led, který by při uvolnění mohl ohrozit bezpečnost provozu na pozemních komunikacích,

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.

...

§ 6

nadpis vypuštěn

(7) Řidič motorového vozidla musí mít při řízení u sebe

a) řidičský průkaz,

b) osvědčení o registraci vozidla podle zvláštního právního předpisu²⁾ **nebo v případě podle § 6c odst. 3 protokol o technické prohlídce,**

c) průkaz profesní způsobilosti řidiče nebo obdobný doklad vydaný jiným členským státem nebo Švýcarskou konfederací anebo osvědčení řidiče podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího přístup na trh mezinárodní silniční nákladní dopravy⁴⁸⁾ s údajem o profesní způsobilosti řidiče vyznačeným harmonizovaným kódem, vztahuje-li se na něj § 3 odst. 4; to neplatí, má-li záznam o profesní způsobilosti v řidičském průkazu,

d) doklad o zdravotní způsobilosti, pokud jde o řidiče podle § 87 odst. 3,

e) v případě vozidla kategorie M2, M3, N2, N3, O3 nebo O4 nebo vozidla kategorie T²⁾ s konstrukční rychlostí převyšující 40 km.h-1

1. doklad o poslední technické silniční kontrole, byla-li provedena na území jiného členského státu, a

2. doklad o poslední pravidelné technické prohlídce, jde-li o vozidlo registrované v jiném členském státě.

...

§ 10

Povinnosti provozovatele vozidla

(1) Provozovatel vozidla nesmí

a) přikázat ani dovolit, aby bylo v provozu na pozemních komunikacích užito vozidlo, které nesplňuje podmínky stanovené zvláštním právním předpisem,²⁾ pokud nejde o přípojný podvozek (vozidlo) k záchrannému vozidlu Horské služby podle § 5 odst. 3,

b) svěřit řízení vozidla osobě, která nesplňuje podmínky § 3 odst. 2,

- c) svěřit řízení motorového vozidla osobě, která nesplňuje podmínky podle § 3 odst. 3,
- d) přikázat nebo svěřit samostatné řízení vozidla osobě, o které nezná údaje potřebné k určení její totožnosti.

(2) Provozovatel vozidla je povinen zajistit, aby barevné provedení a označení vozidla nebylo zaměnitelné se zvláštním barevným provedením vozidel Vojenské policie podle zvláštního právního předpisu,¹²⁾ policie podle zvláštního právního předpisu,¹³⁾ celní správy podle zvláštního právního předpisu,¹⁴⁾ obecní policie podle zvláštního právního předpisu,^{14a)} Vězeňské služby České republiky (dále jen "Vězeňská služba") podle zvláštního právního předpisu^{14b)}, **vozidel zdravotnické záchranné služby podle zvláštního právního předpisu⁵⁰⁾** a vozidel jednotek požární ochrany podle zvláštního právního předpisu.^{14c)}

(3) Provozovatel vozidla zajistí, aby při užití vozidla na pozemní komunikaci byly dodržovány povinnosti řidiče a pravidla provozu na pozemních komunikacích stanovená tímto zákonem.

(4) Provozovatel vozidla a osoba, které provozovatel svěřil vozidlo, s výjimkou, kdy provozovatelem vozidla je zpravodajská služba, jsou povinni na výzvu policie, krajského úřadu nebo obecního úřadu obce s rozšířenou působností sdělit skutečnosti potřebné k určení totožnosti řidiče vozidla podezřelého z porušení ustanovení tohoto zákona; tímto ustanovením není dotčeno ustanovení zvláštního právního předpisu upravující právo odeprít výpověď nebo podání vysvětlení.

(5) Provozovatel vozidla kategorie M2 a M3²⁾, které je vybaveno zádržným bezpečnostním systémem, je povinen zajistit, aby přepravované osoby starší 3 let nebo osoby je doprovázející byly poučeny o povinnosti použít tento zádržný bezpečnostní systém. Způsoby informování stanoví prováděcí právní předpis.

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

...

§ 12

Jízda v jízdních pruzích

(1) Mimo obec se na pozemní komunikaci o dvou nebo více jízdních pruzích vyznačených na vozovce v jednom směru jízdy jezdí v pravém jízdním pruhu. V ostatních jízdních pruzích se smí jet, jestliže je to nutné k objíždění, předjíždění, otáčení nebo odbočování.

(2) V obci na pozemní komunikaci o dvou nebo více jízdních pruzích vyznačených na vozovce v jednom směru jízdy smí řidič motorového vozidla užívat k jízdě kteréhokoliv jízdního pruhu; přitom se nepovažuje za předjíždění, jedou-li vozidla v jednom z jízdních pruhů rychleji než vozidla v jiném jízdním pruhu. Pokud by vozidla jedoucí současně ve všech jízdních pruzích bránila v jízdě rychleji jedoucímu vozidlu, musí řidič jedoucí v levém krajním jízdním pruhu tento pruh co nejdříve uvolnit; to neplatí, užívá-li řidič levého krajního jízdního pruhu k odbočování, otáčení nebo při souběžné jízdě podle odstavce 3. Řidič nákladního automobilu o celkové hmotnosti převyšující 3 500 kg, jízdní soupravy, jejíž celková délka

přesahuje 7 m, zvláštního motorového vozidla, motocyklu s ~~nejvyšší povolenou~~ **konstrukční** rychlostí do 45 km.h-1 a cyklista smí levý krajní jízdní pruh užít k jízdě, jen jestliže je to nutné k objíždění, předjíždění, otáčení nebo odbočování.

(3) Je-li na pozemní komunikaci o dvou nebo více jízdních pruzích v jednom směru jízdy taková hustota provozu, že se vytvoří souvislé proudy vozidel, v nichž řidič motorového vozidla může jet jen takovou rychlostí, která závisí na rychlosti vozidel jedoucích před ním, mohou jet motorová vozidla souběžně (dále jen "souběžná jízda"); přitom se nepovažuje za předjíždění, jedou-li vozidla v jednom z jízdních pruhů rychleji než vozidla v jiném jízdním pruhu.

(4) Na pozemní komunikaci o třech nebo více jízdních pruzích vyznačených na vozovce v jednom směru jízdy smí řidič nákladního automobilu o celkové hmotnosti převyšující 3 500 kg, jízdní soupravy, jejíž celková délka přesahuje 7 m, zvláštního motorového vozidla a motocyklu s ~~nejvyšší povolenou~~ **konstrukční** rychlostí do 45 km.h-1 užít k jízdě výhradně dvou jízdních pruhů nejbližších k pravému okraji vozovky; v ostatních jízdních pruzích smí jet jen tehdy, jestliže je to nutné k objíždění, otáčení nebo odbočování.

(5) Přejíždět z jednoho jízdního pruhu do druhého smí řidič jen tehdy, neohrozí-li a neomezí-li řidiče jedoucího v jízdním pruhu, do kterého přejíždí; přitom musí dávat znamení o změně směru jízdy. Při souběžné jízdě umožní řidiči vozidel jedoucích v průběžném pruhu řidičům vozidel do tohoto pruhu přejíždějících z pruhu, který přestal být průběžným, vjet tak, aby se vozidla jedoucí v průběžném pruhu a vozidla do něho přejíždějící mohla řadit střídavě po jednom do jízdního proudu průběžného pruhu. Tam, kde se dva jízdní pruhové sbíhají v jeden, aniž by bylo zřejmé, který z nich je průběžný, nesmí řidič jedoucí v levém jízdním pruhu ohrozit řidiče jedoucího v pravém jízdním pruhu.

(6) Na pozemní komunikaci o třech jízdních pruzích vyznačených na vozovce v jednom směru jízdy smí řidič přejíždět z levého jízdního pruhu do středního jízdního pruhu jen tehdy, neohrozí-li řidiče přejíždějícího do středního jízdního pruhu z pravého jízdního pruhu; obdobně se postupuje při přejíždění z levých jízdních pruhů do středních jízdních pruhů na pozemní komunikaci o čtyřech a více jízdních pruzích vyznačených na vozovce.

(7) Je-li pro zařazování do průběžného jízdního pruhu zřízen připojovací pruh, je řidič povinen před zařazením do průběžného pruhu užít připojovacího pruhu. Při zařazování z připojovacího pruhu do průběžného pruhu řidič nesmí ohrozit řidiče jedoucí v průběžném pruhu. Není-li připojovací pruh zřízen, je řidič povinen dát přednost v jízdě vozidlům jedoucím v průběžném pruhu.

(8) Nejsou-li jízdní pruhové na vozovce vyznačeny, rozumí se pro účely odstavců 3 a 5 jízdním pruhem část vozovky dovolující jízdu vozidel jiných než dvoukolových (motocyklů) v jízdním proudu za sebou.

...

§ 18

Rychlost jízdy

(1) Rychlost jízdy musí řidič přizpůsobit zejména svým schopnostem, vlastnostem vozidla a nákladu, předpokládanému stavebnímu a dopravně technickému stavu pozemní komunikace, její kategorii a třídě, povětrnostním podmínkám a jiným okolnostem, které je možno předvídat; smí jet jen takovou rychlostí, aby byl schopen zastavit vozidlo na vzdálenost, na kterou má rozhled.

(2) Řidič nesmí

a) snížit náhle rychlost jízdy nebo náhle zastavit, pokud to nevyžaduje bezpečnost provozu na pozemních komunikacích,

b) omezovat plynulost provozu na pozemních komunikacích, zejména bezdůvodně pomalou jízdou a pomalým předjížděním.

(3) Řidič motorového vozidla o maximální přípustné hmotnosti nepřevyšující 3 500 kg a autobusu smí jet mimo obec rychlostí nejvýše 90 km.h-1; na silnici pro motorová vozidla rychlostí nejvýše 110 km.h-1 a na dálnici rychlostí nejvýše 130 km.h-1. Řidič jiného motorového vozidla smí jet rychlostí nejvýše 80 km.h-1.

(4) V obci smí jet řidič rychlostí nejvýše 50 km.h-1, a jde-li o dálnici nebo silnici pro motorová vozidla, nejvýše 80 km.h-1.

(5) Řidič nesmí překročit ~~nejvyšší povolenou~~ **konstrukční** rychlost vozidla,²⁾ a jde-li o jízdní soupravu, ~~nejvyšší povolenou~~ **konstrukční** rychlost žádného z vozidel soupravy.

(6) Místní úpravou provozu na pozemních komunikacích podle § 61 odst. 2 lze nejvyšší dovolenou rychlost podle odstavců 3 a 4 snížit. Jde-li o dálnici nebo silnici pro motorová vozidla bez směrově oddělených jízdních pásů, sníží se nejvyšší dovolená rychlost na nejvýše 90 km.h-1.

(7) Místní úpravou provozu na pozemních komunikacích podle § 61 odst. 2 lze nejvyšší dovolenou rychlost podle odstavce 4 zvýšit, maximálně však o 30 km.h-1. Na silnici pro motorová vozidla se směrově oddělenými jízdními pásy lze zvýšit i nejvyšší dovolenou rychlost podle odstavce 3, maximálně však o 20 km.h-1. **Na dálnici lze zvýšit i nejvyšší dovolenou rychlost podle odstavce 3, maximálně však o 10 km.h-1.**

(8) Při použití sněhových řetězů na vozidle smí jet řidič rychlostí nejvýše 50 km.h-1.

(9) Nejvyšší dovolená rychlost podle odstavců 3, 4 a 8 a nejvyšší dovolená rychlost stanovená místní nebo přechodnou úpravou provozu na pozemních komunikacích neplatí pro řidiče **vozidel** zpravodajských služeb¹⁵⁾, Generální inspekce bezpečnostních sborů⁴⁵⁾ a stanovených útvarů policie, Vojenské policie a celních orgánů, je-li to nezbytně nutné k plnění úkolů stanovených zvláštním právním předpisem,¹⁶⁾ je však povinen dbát potřebné opatrnosti, aby neohrozil bezpečnost silničního provozu na pozemních komunikacích. Útvary policie stanoví ministr vnitra. Útvary Vojenské policie stanoví ministr obrany. Útvary celních orgánů stanoví ministr financí.

§ 19

Vzdálenost mezi vozidly

(1) Řidič vozidla jedoucí za jiným vozidlem musí ponechat za ním ~~dostatečnou bezpečnostní~~ **bezpečnou** vzdálenost, aby se ~~mohl vyhnout srážce~~ **mohl zastavit vozidlo** v případě náhlého snížení rychlosti nebo náhlého zastavení vozidla, které jede před ním.

(2) Řidič motorového vozidla o maximální přípustné hmotnosti převyšující 3 500 kg, jízdní soupravy, jejíž celková délka přesahuje 10 m, a zvláštního vozidla²⁾ musí mimo obec zachovávat za vozidlem jedoucím před ním takovou vzdálenost, aby se předjíždějící vozidlo mohlo před něj bezpečně zařadit; to neplatí, připravuje-li se k předjíždění, při předjíždění a při souběžné jízdě.

(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.

~~(3)~~ (4) Řidič, který nehodlá nebo nemůže projet podél tramvaje vpravo, musí za ní jet v takové vzdálenosti, aby umožnil projetí podél tramvaje ostatním řidičům.

(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.

....

§ 23

Vjíždění na pozemní komunikaci

(1) Při vjíždění z místa ležícího mimo pozemní komunikaci na pozemní komunikaci musí dát řidič přednost v jízdě vozidlům nebo jezdcům na zvířatech jedoucím po pozemní komunikaci nebo organizovanému útvaru chodců nebo průvodcům hnaných zvířat se zvířaty jdoucím po pozemní komunikaci. To platí i při vjíždění z účelové pozemní komunikace nebo ze stezky pro cyklisty nebo z obytné ~~nebo pěší~~ , **pěší nebo cyklistické** zóny na jinou pozemní komunikaci.

(2) Vyžadují-li to okolnosti, zejména nedostatečný rozhled, musí řidič zajistit bezpečné vjetí na pozemní komunikaci pomocí způsobilé a náležitě poučené osoby.

(3) Vozidla vjíždějící na pozemní komunikaci musí být předem očištěna tak, aby neznečišťovala pozemní komunikaci.

...

§ 27

(1) Řidič nesmí zastavit a stát

- a) v nepřehledné zatáčce a v její těsné blízkosti,
- b) před nepřehledným vrcholem stoupání pozemní komunikace, na něm a za ním,
- c) na přechodu pro chodce nebo na přejezdu pro cyklisty a ve vzdálenosti kratší než 5 m před nimi,
- d) na křižovatce a ve vzdálenosti kratší než 5 m před hranicí křižovatky a 5 m za ní; tento zákaz neplatí v obci na křižovatce tvaru "T" na protější straně vyústující pozemní komunikace,
- e) v připojovacím nebo odbočovacím pruhu,
- f) u zastávky tramvaje, autobusu nebo trolejbusu bez nástupního ostrůvku v úseku, který začíná dopravní značkou "Zastávka autobusu", "Zastávka tramvaje" nebo "Zastávka trolejbusu" a končí ve vzdálenosti 5 m za označníkem zastávky, a tam, kde taková dopravní značka není, ve vzdálenosti kratší než 30 m před a 5 m za označníkem zastávky; je-li prostor zastávky vyznačen vodorovnou dopravní značkou "Zastávka autobusu nebo trolejbusu" nebo "Zastávka tramvaje", platí tento zákaz jen pro vyznačený prostor,
- g) na železničním přejezdu, v podjezdu a v tunelu a ve vzdálenosti kratší než 15 m před nimi a za nimi,
- h) v místě, kde by vozidlo zakrývalo svislou dopravní značku nebo vodorovnou dopravní značku "Směrové šipky" nebo "Nápis na vozovce",
- i) ve vyhrazeném jízdním pruhu a jízdním pruhu pro cyklisty,
- j) v jízdních pruzích vyznačených na vozovce mimo pravého jízdního pruhu,
- k) ve vzdálenosti kratší než 5 m od začátku a konce vodorovné dopravní značky "Podélná čára souvislá" nebo nástupního ostrůvku tam, kde by mezi touto dopravní značkou nebo nástupním ostrůvkem a vozidlem nezůstal volný alespoň jeden jízdní pruh široký nejméně 3 m,
- l) na mostě,
- m) v tunelu; to neplatí v případě nouzového stání na místě označeném dopravní značkou "Nouzové stání"; v případě nouzového stání musí řidič vypnout motor,
- n) před vjezdem na pozemní komunikaci z polní nebo lesní cesty nebo z místa ležícího mimo pozemní komunikaci,
- o) na vyhrazeném parkovišti, nejde-li o vozidlo, pro které je parkoviště vyhrazeno; to neplatí, jde-li o zastavení a stání, které nepřekročí dobu tří minut a které neohrozí ani neomezí ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích, popřípadě neomezí řidiče vozidel, pro něž je parkoviště vyhrazeno,
- p) na tramvajovém pásu,
- r) na silniční vegetaci, pokud to není povoleno místní úpravou provozu na pozemní komunikaci,
- s) na chodníku, pokud to není povoleno místní úpravou provozu na pozemní komunikaci,**
- ~~s)~~ **t) na jiných místech, kde by tím byla ohrožena bezpečnost provozu na pozemních komunikacích, zejména jízda ostatních vozidel.**

(2) V době od 5.00 do 19.00 hodin je zakázáno stání tam, kde by nezůstal mezi vozidlem a nejbližší tramvajovou kolejnicí volný jízdní pruh široký nejméně 3,5 m.

(3) Na silnicích I. třídy a za snížené viditelnosti i na silnicích II. a III. třídy¹⁾ je mimo obec zakázáno zastavení a stání jinde než na místech označených dopravní značkou jako parkoviště.

(4) Na dopravním okruhu označeném dopravní značkou "Okruh" nebo "Změna směru okruhu" je zakázáno stání.

(5) O odstranění vozidla, které neoprávněně stojí na vyhrazeném parkovišti, rozhodne policista nebo strážník obecní policie; vozidlo se odstraní na náklad jeho provozovatele.

(6) Zákaz zastavení a stání podle odstavce 1 až 4 neplatí pro řidiče vozidel bezpečnostních sborů, ozbrojených sil a vojenského zpravodajství při plnění služebních povinností, řidiče vozidla obecní policie při výkonu její působnosti a řidiče vozidel jednotek požární ochrany, zdravotnické záchranné služby a Horské služby při řešení mimořádných událostí^{8a)}. Řidič tohoto vozidla je při zastavení a stání povinen učinit opatření nezbytná k tomu, aby neohrozil bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích nebo aby takové ohrožení co nejvíce zmínil.

...

§ 35

(1) Na dálnici je dovozen jen provoz motorových vozidel a jízdních souprav, jejichž ~~nejvyšší dovolená~~ **konstrukční** rychlost²⁾ není nižší než 80 km.h-1. V úseku dálnice procházejícím obcí je dovozen i provoz motorových vozidel a jízdních souprav pro veřejnou hromadnou dopravu, jejichž ~~nejvyšší povolená~~ **konstrukční** rychlost²⁾ není nižší než 65 km.h-1. Mimo obslužná zařízení dálnice je ostatním účastníkům provozu na pozemních komunikacích zakázán vstup na dálnici, chůze a jízda po dálnici.

(2) Řidič smí na dálnici vjíždět a z dálnice vyjíždět jen na místech k tomu určených.

(3) Zákaz provozu podle odstavců 1 a 2 neplatí pro vozidla správce komunikace oprávněně užitá při její správě a údržbě.

.....

§ 41

(1) Řidič vozidla, který při plnění úkolů souvisejících s výkonem zvláštních povinností užívá zvláštního výstražného světla modré nebo modré a červené barvy,²⁾ případně doplněného o zvláštní zvukové výstražné znamení (dále jen "vozidlo s právem přednostní jízdy"), není povinen dodržovat § 4 písm. c), ~~§ 5 odst. 1 písm. f), g), h) a odst. 2 písm. f) a g)~~ **§ 5 odst. 1 písm. h) a odst. 2 písm. f), g) a h)**, ~~§ 6 odst. 5 a 6, § 7 odst. 1 písm. b), § 11, § 12 odst. 1, 2, 4, 5 a 6 § 12 odst. 1, 2 a 4 až 7, § 13 až 17, § 18 odst. 2, 3, 4 a 8, § 19 odst. 2 a 3 § 19, § 20, § 21 odst. 2, 3 a 4 § 21 odst. 2 až 6, § 22, 23, § 24 odst. 3 a 4, § 25 odst. 1, 2, 3, 4, 5, § 26 odst. 3 § 26, § 27, § 28 odst. 2, 3 a 5, § 31, § 32 odst. 6, § 35, § 36 odst. 1 a 2 a § 36 odst. 1, 2 a 4, § 39 odst. 4 a 5, § 39a odst. 3 a 4, § 47 odst. 2 písm. a), § 48 odst. 1 až 5, § 53 odst. 2 a § 67 odst.~~

8; je však povinen dbát potřebné opatrnosti, aby neohrozil bezpečnost provozu na pozemních komunikacích.

(2) Zvláštním zvukovým výstražným zařízením doplněným zvláštním výstražným světlem modré barvy²⁾ mohou být vybavena vozidla

- a) Ministerstva vnitra používaná policií a označená podle zvláštního právního předpisu,¹³⁾
- b) Vězeňské služby,
- c) vojenské policie označená podle zvláštního právního předpisu,¹²⁾
- d) obecní policie,⁵⁾ která určí obec,
- e) používaná Hasičským záchranným sborem České republiky nebo jednotkami požární ochrany, které nejsou součástí Hasičského záchranného sboru České republiky,
- f) důlní záchranné služby,
- g) poruchové služby plynárenských zařízení,
- h) poskytovatele zdravotnické záchranné služby, poskytovatele zdravotnické dopravní služby a poskytovatele přepravy pacientů neodkladné péče,
- i) ozbrojených sil používaná u vojenských záchranných útvarů pro plnění humanitárních úkolů civilní ochrany,
- j) celní správy označená podle zvláštního právního předpisu¹⁴⁾,
- k) Generální inspekce bezpečnostních sborů označená podle zvláštního právního předpisu⁴⁵⁾,
- l) zpravodajských služeb při přepravě nosičů utajovaných informací nebo osob, kterým poskytují ochranu.

(3) Vláda může stanovit nařízením další vozidla, která pro plnění úkolů souvisejících s výkonem zvláštních povinností mohou být vybavena zvláštním zvukovým výstražným zařízením doplněným zvláštním výstražným světlem modré barvy.

(4) Řidičem vozidla s právem přednostní jízdy smí být osoba starší 21 let, která musí splňovat podmínky stanovené tímto zákonem.

(5) Řidič vozidla s právem přednostní jízdy nesmí za jízdy jíst, pít a kouřit.

(6) Odstavce 1 a 4 platí obdobně i pro řidiče vozidel doprovázených vpředu, a jde-li o více než tři vozidla, i vzadu vozidly ozbrojených sil nebo ozbrojených sborů s právem přednostní jízdy. Doprovázená vozidla musí mít rozsvícena obrysová a potkávací světla.

(7) Řidiči ostatních vozidel musí vozidlům s právem přednostní jízdy a vozidlům jimi doprovázeným umožnit bezpečný a plynulý průjezd, a jestliže je to nutné, i zastavit vozidla na takovém místě, aby jim nepřekážela. Do skupiny tvořené vozidly s právem přednostní jízdy a vozidly jimi doprovázenými se řidiči ostatních vozidel nesmějí zařazovat.

(8) Není-li dálnice nebo silnice pro motorová vozidla s nejméně dvěma jízdními pruhy volně průjezdná z důvodu kolony stojících nebo pomalu jedoucích vozidel, jsou řidiči vozidel povinni vytvořit mezi jízdními pruhy prostor pro průjezd vozidel s právem přednostní jízdy; při

tom smějí vjet na krajnici nebo na střední dělicí pás. Jsou-li v jednom směru jízdy více než dva jízdní pruhy, vytváří se tento prostor mezi jízdním pruhem, který je nejvíce vlevo, a k němu přiléhajícím jízdním pruhem. Do tohoto prostoru smějí vjet pouze vozidla s právem přednostní jízdy, vozidla správce pozemní komunikace a vozidla sloužící k odstranění následků dopravní nehody nebo překážky provozu na pozemních komunikacích.

(9) Svítí-li zvláštní výstražné světlo modré nebo modré a červené barvy na stojícím vozidle, musí řidiči ostatních vozidel podle okolností snížit rychlost jízdy a popřípadě i zastavit vozidlo.

(10) V provozu na pozemních komunikacích je zakázáno neoprávněně užívat zvláštních výstražných světel a zvláštního zvukového výstražného znamení, které užívá vozidlo s právem přednostní jízdy, nebo je napodobovat.

(11) Zvláštním výstražným světlem modré a červené barvy mohou být vybavena vozidla Ministerstva vnitra používaná policií a označená podle zvláštního právního předpisu¹³⁾, vozidla používána Hasičským záchranným sborem České republiky nebo jednotkami požární ochrany a vozidla poskytovatele zdravotnické záchranné služby.

...

§ 45

Překážka provozu na pozemních komunikacích

(1) Kdo způsobil překážku provozu na pozemních komunikacích, musí ji neprodleně odstranit; neučiní-li tak, odstraní ji na jeho náklad vlastník pozemní komunikace.¹⁾

(2) Není-li možno překážku provozu na pozemních komunikacích neprodleně odstranit **nebo je-li touto překážkou vozidlo na dálnici**, musí ji její původce označit a ohlásit policii.

(3) Překážka provozu na pozemních komunikacích musí být označena tak, aby ji jiný účastník provozu na pozemních komunikacích mohl včas a z dostatečné vzdálenosti upozorovat, například červeným praporkem, dopravním zařízením "Zábrana pro označení uzavírky", "Směrovací deska", "Pojízdná uzavírková tabule" nebo vozidlem vybaveným zvláštním výstražným světlem oranžové, modré nebo modré a červené barvy. Za snížené viditelnosti musí být dopravní zařízení doplněno výstražným světlem žluté barvy. Pro označení motorového vozidla, které je povinně vybaveno přenosným výstražným trojúhelníkem,²⁾ platí § 26 odst. 3 a pro označení vozidla za snížené viditelnosti též § 33 odst. 2.

(4) Je-li překážkou provozu na pozemní komunikaci vozidlo, rozhoduje o jeho odstranění policista nebo strážník obecní policie, přičemž jde-li o dálnici, zajistí odstranění vozidla na výzvu policisty některá z osob uvedených v odstavci 1; vozidlo se odstraní na náklad jeho provozovatele.

(5) Je-li překážkou provozu na pozemní komunikaci závada ve sjízdnosti, kdy technický stav komunikace nedovoluje další bezpečnou jízdu, je policista oprávněn do doby odstranění této závady zakázat vozidlům další jízdu a ostatním vozidlům na tuto komunikaci nebo její úsek zakázat vjezd.

(6) Podrobnosti o označení překážky provozu na pozemních komunikacích upraví prováděcí právní předpis.

....

§ 48

Přeprava osob

(1) Řidič nesmí připustit, aby počet přepravovaných osob starších 12 let překročil počet povolených míst určených k přepravě osob (dále jen "povolené místo").

(2) V motorovém nebo jeho přípojném vozidle, které je určeno pro přepravu osob,²⁾ ~~se smějí na povolených místech přepravovat osoby~~ **lze osoby přepravovat pouze na povolených místech** a pouze do přípustné užitečné hmotnosti, počet osob starších 12 let však nesmí převyšovat počet povolených míst.

(3) Odstavec 2 platí i pro přepravu osob v kabině řidiče nákladního automobilu.

(4) Ve zvláštním motorovém vozidle nesmějí být přepravovány osoby mladší 15 let.

(5) V jiném přípojném vozidle, než které je určeno pro přepravu osob, je přeprava osob, s výjimkou případů podle § 51, zakázána.

(6) Ustanovení odstavců 1 a 2 neplatí pro přepravu zraněné a jinak na zdraví ohrožené osoby v homologovaném mobilním záchranném prostředku, určeném pro odsun zraněných a jinak na zdraví ohrožených z exponovaného terénu, přepravovaném v záchranném vozidle Horské služby a nezbytnou přepravu záchranářů. Ustanovení odstavce 5 neplatí pro přípojně vozidlo Horské služby při přepravě zachraňované osoby.

...

§ 51

Přeprava osob v ložném prostoru nákladního automobilu a v ložném prostoru nákladního přívěsu traktoru

(1) Přepravovat osoby v ložném prostoru nákladního automobilu a v ložném prostoru nákladního přívěsu traktoru je zakázáno.

(2) Odstavec 1 neplatí pro přepravu příslušníků hasičských záchranných sborů, příslušníků ozbrojených sil a ozbrojených sborů, **vojenských policistů** a strážníků obecních policií při plnění jejich úkolů a jiných, **jiných** osob při plnění úkolů civilní ochrany a při živelní pohromě **a žáků vojenských škol při praktickém vyučování a akcích pořádaných Ministerstvem obrany.**

(3) Osoby přepravované podle odstavce 2 musí sedět v ložném prostoru nákladního automobilu nebo v ložném prostoru nákladního přívěsu traktoru na podlaze nebo na sedadlech pevně k podlaze připevněných. Přepravované osoby se nesmějí za jízdy vyklánět, nechat vyčnívat předměty z vozidla ani jinak ohrožovat bezpečnost provozu na pozemních komunikacích.

(4) Bočnice ložného prostoru nákladního automobilu a ložného prostoru nákladního přívěsu traktoru musí být dostatečně vysoké, aby přepravované osoby za jízdy nevypadly.

(5) Řidičem nákladního automobilu nebo traktoru, v jehož ložném prostoru se přepravují osoby podle odstavce 2, smí být jen řidič starší 21 let, který má v řízení tohoto druhu

vozidla nejméně dvouletou praxí. Tyto podmínky se nevztahují na řidiče vozidel ozbrojených sil.

(6) Zákaz přepravy osob v ložném prostoru nákladního automobilu neplatí pro přepravu zraněné a jinak na zdraví ohrožené osoby v mobilním homologovaném transportním prostředku Horské služby, určeném pro odsun zraněných a jinak na zdraví ohrožených z exponovaného terénu, přepravovaném v prostoru pro náklad záchranného vozidla Horské služby a nezbytné přepravě záchranářů.

...

§ 67

Speciální označení vozidel a osob

(1) Parkovací průkaz označující vozidlo přepravující osobu těžce zdravotně postiženou (dále jen „parkovací průkaz pro osoby se zdravotním postižením“), označení vozidla řízeného osobou sluchově postiženou (dále jen „označení O 2“) ~~nebo označení~~, **označení vozidla lékaře konajícího návštěvní službu stanovené prováděcím právním předpisem nebo označení vozidla poskytovatele zdravotních služeb s oprávněním poskytovat domácí péči** smějí užívat jen osoby, které toto označení obdrží od příslušného obecního úřadu obce s rozšířenou působností nebo od oprávněného orgánu v zahraničí.

(2) Parkovací průkaz pro osoby se zdravotním postižením vydá příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností osobě, která je držitelem průkazu ZTP s výjimkou postižených úplnou nebo praktickou hluchotou nebo držitelem průkazu ZTP/P podle jiného právního předpisu²⁴⁾.

(3) Označení O 2 vydá příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností držiteli řidičského oprávnění, který je držitelem průkazu ZTP z důvodu postižení úplnou nebo praktickou hluchotou.

(4) Vozidlo lze označit parkovacím průkazem pro osoby se zdravotním postižením pouze v případě, řídí-li vozidlo nebo je-li ve vozidle přepravována osoba, která je držitelem parkovacího průkazu pro osoby se zdravotním postižením podle odstavce 1. Přepravovaná osoba je povinna prokázat na výzvu policisty nebo strážníka obecní policie, že je držitelem průkazu ZTP nebo ZTP/P podle jiného právního předpisu²⁴⁾, který ji opravňuje k užívání vozidla označeného parkovacím průkazem pro osoby se zdravotním postižením.

(5) V jednotlivých případech a je-li to naléhavě nutné, nemusí po dobu nezbytně potřebnou řidiči motorového vozidla označeného parkovacím průkazem pro osoby se zdravotním postižením ~~a lékaři konající návštěvní službu~~, **lékaři konající návštěvní službu a všeobecné sestry, praktické sestry, dětské sestry nebo fyzioterapeuti poskytující domácí péči s využitím vozidla označeného** podle odstavce 1, dodržovat zákaz stání a zákaz stání vyplývající z dopravní značky „zákaz stání“; přitom nesmí být ohrožena bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích.

(6) V jednotlivých případech a je-li to naléhavě nutné, mohou vozidla označená parkovacím průkazem pro osoby se zdravotním postižením vjíždět i tam, kde je značka „Zákaz vjezdu“ omezena dodatkovými tabulkami „JEN ZÁSBOVÁNÍ“, „MIMO ZÁSBOVÁNÍ“, „JEN DOPRAVNÍ OBSLUHA“ a „MIMO DOPRAVNÍ OBSLUHU“.

(7) V jednotlivých případech a je-li to naléhavě nutné, mohou vozidla označená parkovacím průkazem pro osoby se zdravotním postižením vjíždět i do oblasti označené dopravní značkou „Pěší zóna“.

(8) Na vyhrazeném parkovišti pro vozidlo označené parkovacím průkazem pro osoby se zdravotním postižením je vozidlům bez tohoto označení zakázáno zastavení a stání.

(9) Silniční úřad může na základě žádosti osoby, které byl vydán parkovací průkaz pro osoby se zdravotním postižením, vydat rozhodnutí o zřízení vyhrazeného parkoviště v místě bydliště podle jiného právního předpisu²⁵⁾. Silniční správní úřad vykonává podle jiného právního předpisu¹⁾ dohled nad řádným užíváním vyhrazeného parkoviště.

(10) Ke svému označení jako účastníci provozu na pozemních komunikacích užívají osoby nevidomé bílé hole a osoby hluchoslepe červeno-bílé hole.

(11) Prováděcí právní předpis stanoví druhy, vzory a provedení speciálních označení vozidel a osob.

....

§ 69

Řízení provozu na pozemních komunikacích

Provoz na pozemních komunikacích se řídí světelnými, případně i doprovodnými akustickými signály nebo pokyny policisty nebo osob oprávněných k řízení **nebo usměrňování** provozu na pozemních komunikacích podle § 75 odst. 5, **8, 9 nebo 10** ~~nebo pokyny strážníka obecní policie k usměrňování provozu na pozemních komunikacích podle § 75 odst. 8~~ nebo zvláštního právního předpisu.²⁶⁾

...

§ 75

Řízení provozu pokyny policisty

(1) Policista řídí provoz na pozemních komunikacích změnou postoje a pokyny paží; přitom zpravidla používá směrovku, kterou drží v pravé ruce. Jeho pokyny znamenají pro řidiče i chodce

a) "Stůj!" pro směr, ke kterému stojí policista čelem nebo zády; řidič je povinen zastavit vozidlo,

b) "Pozor!", vztyčí-li policista paži nebo předloktí pravé paže se směrovkou; řidič jedoucí ze směru, pro který byl provoz předtím zastaven, je povinen se připravit k jízdě; řidič jedoucí ve směru předtím volném je povinen zastavit vozidlo; je-li však již tak blízko, že by nemohl bezpečně zastavit vozidlo, smí pokračovat v jízdě,

c) "Volno" pro směr, ke kterému stojí policista bokem; řidič může pokračovat v jízdě, a dodrží-li ustanovení o odbočování, může odbočit vpravo nebo vlevo,

d) má-li policista pravou paži předpaženou a levou upaženou, znamená to "Stůj!" pro řidiče příjezdějícího směrem k zadům a pravému boku policisty a "Volno" pro řidiče příjezdějícího směrem k levému boku policisty; řidič příjezdějící směrem k zadům a pravému boku policisty je povinen zastavit vozidlo; řidič příjezdějící k levému boku policisty může pokračovat v jízdě, a dodrží-li ustanovení o odbočování, může odbočit vpravo nebo vlevo; řidič příjezdějící směrem k čelu policisty smí odbočovat jen vpravo; chodci smějí přecházet vozovku jen za zády policisty.

(2) Zastavuje-li řidič při řízení provozu podle odstavce 1 písm. a), b) a d) na křižovatce, je povinen zastavit před hranicí křižovatky.

(3) Při pokynech "Stůj!" a "Volno" může policista upažit obě nebo jednu paži; obě paže může připažit, postačí-li k řízení provozu postoj. To neplatí pro pokyn uvedený v odstavci 1 písm. d).

(4) Policista může při řízení provozu dávat kromě pokynů uvedených v odstavci 1 i jiné pokyny, například "Zrychlit jízdu!" vodorovným kýváním paže přes střed těla nebo "Zpomalit jízdu!" kýváním paže nahoru a dolů. K zdůraznění svého pokynu může policista užít znamení píšťalkou.

(5) Odstavce 1 až 4 platí i pro řízení provozu na pozemních komunikacích vojenským policistou a příslušníkem vojenské pořádkové služby, který při řízení provozu na pozemních komunikacích užívá směrovku nebo zastavovací terč.

(6) Na požádání je příslušník vojenské pořádkové služby při řízení provozu na pozemních komunikacích povinen prokázat se policistovi nebo vojenskému policistovi platným pověřením k řízení provozu na pozemních komunikacích.

(7) Výstroj a označení příslušníka vojenské pořádkové služby při řízení provozu na pozemních komunikacích, vzor směrovky a zastavovacího terče, podobu a obsah pověření k řízení provozu na pozemních komunikacích podle odstavce 6 a vzor pokynů při řízení provozu na pozemních komunikacích podle odstavců 1 a 4 stanoví prováděcí právní předpis.

(8) Strážník obecní policie je oprávněn pokyny usměrňovat provoz na pozemních komunikacích v případě, že je to nezbytné pro obnovení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, a není-li řízení provozu zajištěno policií nebo v součinnosti s policií. Při usměrňování provozu používá strážník pokyny stanovené pro řízení provozu policisty.

(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.

(9) (10) Příslušník Hasičského záchranného sboru ve služebním stejnokroji s označením příslušnosti k Hasičskému záchrannému sboru je oprávněn usměrňovat pokyny provoz na pozemních komunikacích v případě, že je to nezbytné v souvislosti s řešením mimořádné události, a není-li přítomen policista nebo strážník obecní policie. Při usměrňování provozu používá pokyny stanovené pro řízení provozu policisty. Obdobné oprávnění má člen ~~nebo zaměstnanec jednotky požární ochrany~~ **jednotky požární ochrany nebo zaměstnanec právnické osoby nebo podnikající fyzické osoby, který jako zaměstnanec vykonává činnost v jednotce hasičského záchranného sboru podniku při řešení mimořádných událostí.**

§ 76

...

(5) Pokyny ~~policisty, strážníka obecní policie, vojenského policisty nebo příslušníka vojenské pořádkové služby~~ **dávané při řízení nebo usměrňování provozu na pozemních komunikacích podle § 75** jsou nadřazeny přechodné, místní i obecné úpravě provozu na pozemních komunikacích.

...

§ 80a

Skupiny vozidel

(1) Do skupiny

~~a) AM jsou zařazena motorová vozidla s konstrukční rychlostí nepřevyšující 45 km.h⁻¹~~

~~1. dvoukolová se zdvihovým objemem spalovacího motoru nepřevyšujícím 50 cm³ nebo s výkonem elektrického motoru do 4 kW,~~

~~2. tříkolová se zdvihovým objemem zážehového motoru nepřevyšujícím 50 cm³ nebo u jiných motorů s výkonem nejvýše 4 kW,~~

~~3. čtyřkolová o hmotnosti v nenaloženém stavu nejvýše 350 kg se zdvihovým objemem zážehového motoru nepřevyšujícím 50 cm³ nebo u jiných motorů s výkonem nejvýše 4 kW,~~

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⁾,

b) A1 jsou zařazeny

1. lehké motocykly s postranním vozíkem nebo bez něj o výkonu nejvýše 11 kW a s poměrem výkonu/hmotnosti nejvýše 0,1 kW/kg a se zdvihovým objemem spalovacího motoru nepřevyšujícím 125 cm³,

2. tříkolová motorová vozidla o výkonu nejvýše 15 kW,

c) A2 jsou zařazeny motocykly s postranním vozíkem nebo bez něj s výkonem motoru nejvýše 35 kW a s poměrem výkonu/hmotnosti nejvýše 0,2 kW/kg, které nebyly upraveny z motocyklu s více než dvojnásobným výkonem,

d) A jsou zařazeny

1. motocykly s postranním vozíkem nebo bez něj,
2. tříkolová motorová vozidla s výkonem převyšujícím 15 kW,

e) B1 jsou zařazena čtyřkolová motorová vozidla ~~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~~, **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),

f) B jsou zařazena motorová vozidla s výjimkou vozidel uvedených v písmenech a) až e), jejichž největší povolená hmotnost nepřevyšuje 3 500 kg, určená pro přepravu nejvýše 8 osob kromě řidiče, ke kterým smí být připojeno přípojně vozidlo o největší povolené hmotnosti

1. nepřevyšující 750 kg,
2. převyšující 750 kg, pokud největší povolená hmotnost této jízdní soupravy nepřevyšuje 3 500 kg, nebo
3. převyšující 750 kg, pokud největší povolená hmotnost této jízdní soupravy převyšuje 3 500 kg, ale nepřevyšuje 4 250 kg, jedná-li se o řidičské oprávnění v rozšířeném rozsahu,

g) C1 jsou zařazena motorová vozidla s výjimkou traktorů a vozidel uvedených v písmeni i), jejichž největší povolená hmotnost převyšuje 3 500 kg, ale nepřevyšuje 7 500 kg, určená pro přepravu nejvýše 8 osob kromě řidiče, ke kterým smí být připojeno přípojně vozidlo o největší povolené hmotnosti nepřevyšující 750 kg,

h) C jsou zařazena motorová vozidla s výjimkou traktorů a vozidel uvedených v písmenech g) a i), jejichž největší povolená hmotnost převyšuje 3 500 kg, určená pro přepravu nejvýše 8 osob kromě řidiče, ke kterým smí být připojeno přípojně vozidlo o největší povolené hmotnosti nepřevyšující 750 kg,

i) D1 jsou zařazena motorová vozidla s výjimkou vozidel uvedených v písmenech a) až f), určená pro přepravu osob, jejichž počet nepřesahuje 16 kromě řidiče a, jejichž délka nepřesahuje 8 metrů, ke kterým smí být připojeno přípojně vozidlo o největší povolené hmotnosti nepřevyšující 750 kg,

j) D jsou zařazena motorová vozidla s výjimkou vozidel uvedených v písmeni i), určená pro přepravu více než 8 osob kromě řidiče, ke kterým smí být připojeno přípojně vozidlo o největší povolené hmotnosti nepřevyšující 750 kg,

k) B+E jsou zařazeny jízdní soupravy složené z vozidla uvedeného v písmeni f) a přípojného vozidla o největší povolené hmotnosti nepřevyšující 3 500 kg,

l) C1+E jsou zařazeny jízdní soupravy, jejichž největší povolená hmotnost nepřevyšuje 12 000 kg, složené

1. z vozidla uvedeného v písmeni g) a přípojného vozidla o největší povolené hmotnosti vyšší než 750 kg, nebo

2. z vozidla uvedeného v písmeni f) a přípojného vozidla o největší povolené hmotnosti vyšší než 3 500 kg,

m) C+E jsou zařazeny jízdní soupravy složené z vozidla uvedeného v písmeni h) a přípojného vozidla o největší povolené hmotnosti vyšší než 750 kg,

n) D1+E jsou zařazeny jízdní soupravy složené z vozidla uvedeného v písmeni i) a přípojného vozidla o největší povolené hmotnosti vyšší než 750 kg,

o) D+E jsou zařazeny jízdní soupravy složené z vozidla uvedeného v písmeni j) a přípojného vozidla o největší povolené hmotnosti vyšší než 750 kg.

(2) Do skupiny T jsou zařazeny traktory a pracovní stroje samojízdné, ke kterým smí být připojeno přípojně vozidlo.

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

...

§ 82

Podmínky udělení a držení řidičského oprávnění

(1) Řidičské oprávnění lze udělit pouze osobě, která

a) dosáhla věku stanoveného tímto zákonem,

b) je zdravotně způsobilá k řízení motorových vozidel,

c) je odborně způsobilá k řízení motorových vozidel,

d) má na území České republiky obvyklé bydliště nebo zde alespoň 6 měsíců studuje,

e) splnila další podmínky stanovené tímto zákonem,

f) není ve výkonu správního trestu nebo trestu zákazu činnosti spočívajícího v zákazu řízení motorových vozidel, není povinným v exekuci pozastavením řidičského oprávnění, osobě, které nebylo uloženo v trestním řízení přiměřené omezení spočívající ve zdržení se řízení motorových vozidel, ~~nebo osobě, která nemá v registru řidičů zaznamenáno 12 bodů a která v období předcházejícího 1 roku nedosáhla počtu bodů stanoveného pro pozbytí řidičského oprávnění,~~

g) není držitelem platného řidičského oprávnění uděleného jiným členským státem,

~~h) není ve zkušební době podmíněného odložení podání návrhu na potrestání nebo podmíněného zastavení trestního stíhání, pokud se zavázala zdržet se řízení motorových vozidel během této zkušební doby.~~

h) nevykonává závazek zdržet se řízení motorových vozidel, ke kterému se zavázala pro účely podmíněného odložení podání návrhu na potrestání nebo podmíněného zastavení trestního stíhání.

(2) Řidičské oprávnění nelze udělit osobě, jejíž řidičské oprávnění bylo v jiném členském státě pozastaveno nebo odejmuto, nebo jí byl uložen zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel, pokud neuplynula lhůta pro opětovné udělení řidičského oprávnění.

(3) Podmínky podle odstavce 1 písm. b), c) a e) musí splňovat držitel řidičského oprávnění po celou dobu držení řidičského oprávnění.

(4) Studium se rozumí základní vzdělávání, střední vzdělávání a vyšší odborné vzdělávání v denní formě v oborech vzdělání v základní škole, střední škole, konzervatoři nebo vyšší odborné škole, zapsané do rejstříku škol a školských zařízení, a prezenční studium v akreditovaných studijních programech na vysoké škole. Místem studia se rozumí adresa místa, kde probíhá výuka nebo její podstatná část.

(5) Za účelem zjištění, zda osoba uvedená v odstavci 1 splňuje podmínku bezúhonnosti podle odstavce 1 písm. f), si příslušný orgán uvedený v § 92 odst. 1 vyžádá podle zvláštního právního předpisu^{27a}) výpis z evidence Rejstříku trestů. Žádost o vydání výpisu z evidence Rejstříku trestů a výpis z evidence Rejstříku trestů se předávají v elektronické podobě, a to způsobem umožňujícím dálkový přístup.

...

§ 87a

Dopravně psychologické vyšetření

(1) Dopravně psychologickému vyšetření je povinen se podrobovat

a) držitel řidičského oprávnění pro skupinu C1+E, C nebo C+E, pokud řídí nákladní automobil o největší povolené hmotnosti převyšující 7 500 kg nebo speciální automobil o největší povolené hmotnosti převyšující 7 500 kg nebo jízdní soupravu, která je složena z nákladního automobilu a přípojného vozidla nebo ze speciálního automobilu a přípojného vozidla a jejíž největší povolená hmotnost převyšuje 7 500 kg,

b) držitel řidičského oprávnění pro skupinu D1+E, D nebo D+E, pokud řídí motorové vozidlo zařazené do některé z těchto skupin vozidel.

(2) Dopravně psychologickému vyšetření je držitel řidičského oprávnění uvedený v odstavci 1 povinen se podrobit před zahájením výkonu činnosti uvedené v odstavci 1, a dalšímu dopravně psychologickému vyšetření nejdříve šest měsíců před dovršením 50 let a nejpozději v den dovršení 50 let a dále pak každých pět let. Povinnost podrobit se dopravně psychologickému vyšetření před zahájením výkonu činnosti nevzniká, podrobil-li se držitel řidičského oprávnění uvedený v odstavci 1 dopravně psychologickému vyšetření před získáním tohoto řidičského oprávnění, a ode dne provedení vyšetření neuplynulo ke dni zahájení výkonu činnosti více než 6 měsíců.

(3) Dopravně psychologickému vyšetření je povinna se podrobit osoba, která žádá o vrácení řidičského oprávnění, které pozbyla v důsledku

a) dosažení celkového počtu 12 bodů v bodovém hodnocení řidičů stanoveného počtu bodů v bodovém hodnocení,

b) soudem uloženého trestu zákazu činnosti spočívajícího v zákazu řízení motorových vozidel,

c) správním orgánem uloženého správního trestu zákazu činnosti spočívajícího v zákazu řízení motorových vozidel, byl-li tento správní trest uložen na dobu nejméně 6 měsíců, nebo

d) podmíněného odložení podání návrhu na potrestání nebo podmíněného zastavení trestního stíhání, ~~v průběhu jehož zkušební doby se zavázala zdržet se řízení motorových vozidel pro jehož účely se zavázala zdržet se řízení motorových vozidel.~~

(4) Dopravně psychologické vyšetření provádí psycholog, kterému ministerstvo udělilo akreditaci.

(5) Ministerstvo udělí akreditaci k provádění dopravně psychologického vyšetření na žádost fyzické osobě, která

a) absolvovala akreditované magisterské studium v oboru psychologie,

b) absolvovala postgraduální studium v oboru dopravní psychologie akreditovaného studijního programu nebo programu celoživotního vzdělávání prováděného vysokou školou,

c) má alespoň 3 roky praxe v oblasti dopravní psychologie a

d) má k dispozici vybavení nezbytné pro řádné provádění dopravně psychologického vyšetření.

(6) Ministerstvo odejme akreditaci k provádění dopravně psychologického vyšetření, nesplňuje-li její držitel podmínku pro její udělení uvedenou v odstavci 5 písm. d) nebo porušil-li opakovaně nebo zvláště závažným způsobem svou povinnost podle tohoto zákona, která se vztahuje k činnosti držitele akreditace.

(7) Náklady na dopravně psychologické vyšetření osob uvedených v odstavci 1 hradí u osob v pracovněprávním vztahu zaměstnavatel. U osob uvedených v odstavci 1, které nejsou v pracovněprávním vztahu, a u osob uvedených v odstavci 3 hradí náklady na dopravně psychologické vyšetření tyto osoby.

(8) Povinnost dopravně psychologického vyšetření podle odstavce 1 se netýká řidiče, který provádí silniční dopravu soukromé povahy, pokud není prováděna za úplatu a dále řidičů vozidel požární ochrany, řidičů vozidel policie, Vězeňské služby České republiky, zpravodajských služeb a řidičů vozidel ozbrojených sil České republiky.

(9) Vybavení nezbytné pro řádné provádění dopravně psychologického vyšetření stanoví prováděcí právní předpis.

...

§ 90

Odborná způsobilost k řízení motorových vozidel

(1) Řidičské oprávnění může být uděleno pouze osobě, která získala odbornou způsobilost k řízení motorových vozidel podle zvláštního právního předpisu⁴⁾ (dále jen "odborná způsobilost").

(2) Absolvoval-li žadatel o řidičské oprávnění výcvik a zkoušku z praktické jízdy⁴⁾ s motorovým vozidlem vybaveným automatickou převodovkou, obecní úřad obce s rozšířenou působností omezí řidičské oprávnění pro příslušnou skupinu pouze na vozidla s tímto druhem převodovky. Vozidlem vybaveným automatickou převodovkou se rozumí vozidlo, ve kterém není pedál spojky, popřípadě u vozidel, k jejichž řízení opravňuje řidičské oprávnění pro skupinu A1, A2 nebo A, ruční páka spojky. Omezení řidičského oprávnění se neprovede, jde-li o řidičské oprávnění

a) pro skupinu AM, nebo

b) pro skupinu ~~C, C+E, D nebo D+E~~ **B+E, C, C+E, C1, C1+E, D, D+E, D1 nebo D1+E**, je-li žadatel již držitelem řidičského oprávnění uděleného pro řízení vozidel zařazených alespoň do jedné ze skupin B, B+E, C, C+E, C1, C1+E, D, D+E, D1 nebo D1+E, které není omezeno pouze na řízení vozidel vybavených automatickou převodovkou.

(3) Při řízení drážních vozidel,¹¹⁾ která jsou používána v provozu na pozemních komunikacích, musí být řidič tohoto vozidla držitelem oprávnění k řízení drážního vozidla podle zvláštního právního předpisu.¹¹⁾ Řidič trolejbusu musí být držitelem řidičského oprávnění skupiny D.

...

§ 102

~~(1) Po výkonu trestu nebo správního trestu zákazu činnosti spočívajícího v zákazu řízení motorových vozidel nebo po upuštění nebo podmíněném upuštění od výkonu zbytku trestu nebo správního trestu zákazu činnosti spočívajícího v zákazu řízení motorových vozidel, po výkonu trestu nebo po uplynutí zkušební doby podmíněného upuštění od potrestání s dohledem, v jehož rámci bylo uloženo přiměřené omezení spočívající ve zdržení se řízení motorových vozidel, nebo po rozhodnutí o upuštění od tohoto přiměřeného omezení, nebo po rozhodnutí o osvědčení nebo neosvědčení ve zkušební době podmíněného odložení podání návrhu na potrestání nebo podmíněného zastavení trestního stíhání, nebo poté, kdy se má za to, že v této době došlo k osvědčení, rozhodne o vrácení řidičského oprávnění příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností na žádost osoby, která pozbyla řidičské oprávnění podle § 94a.~~

(1) Příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností rozhodne na žádost osoby, která pozbyla řidičské oprávnění podle § 94a, o jeho vrácení po

a) výkonu trestu nebo správního trestu zákazu činnosti spočívajícího v zákazu řízení motorových vozidel,

b) upuštění nebo podmíněném upuštění od výkonu zbytku trestu nebo správního trestu zákazu činnosti spočívajícího v zákazu řízení motorových vozidel,

c) výkonu trestu nebo po uplynutí zkušební doby podmíněného upuštění od potrestání s dohledem, v jehož rámci bylo uloženo přiměřené omezení spočívající ve zdržení se řízení motorových vozidel, nebo po rozhodnutí o upuštění od tohoto přiměřeného omezení,

d) rozhodnutí o neosvědčení ve zkušební době podmíněného odložení podání návrhu na potrestání nebo podmíněného zastavení trestního stíhání,

e) uplynutí doby závazku zdržet se řízení motorových vozidel pro účely podmíněného odložení podání návrhu na potrestání nebo podmíněného zastavení trestního stíhání, nebo

f) rozhodnutí o tom, že zbytek závazku zdržet se řízení motorových vozidel pro účely podmíněného odložení podání návrhu na potrestání nebo podmíněného zastavení trestního stíhání nebude vykonán.

(2) Žádost o vrácení řidičského oprávnění podává osoba uvedená v odstavci 1 u příslušného obecního úřadu obce s rozšířenou působností. Žádost musí mít písemnou formu a musí v ní být uvedeno:

a) jméno a příjmení žadatele,

b) adresa obvyklého bydliště žadatele na území České republiky nebo místo studia,

c) datum, místo narození a rodné číslo žadatele, pokud mu bylo přiděleno,

~~d) datum ukončení výkonu trestu nebo správního trestu zákazu činnosti spočívajícího v zákazu řízení motorových vozidel nebo datum právní moci rozhodnutí o upuštění nebo usnesení o podmíněném upuštění od výkonu zbytku tohoto správního trestu nebo trestu, datum ukončení výkonu trestu, v jehož rámci bylo uloženo přiměřené omezení spočívající ve zdržení se řízení motorových vozidel, datum nabytí právní moci rozhodnutí o upuštění od tohoto přiměřeného omezení, datum nabytí právní moci rozhodnutí o osvědčení ve zkušební době podmíněného upuštění od potrestání s dohledem, v jehož rámci bylo uloženo přiměřené omezení spočívající ve zdržení se řízení motorových vozidel, nebo datum, ke kterému se má za to, že v této době došlo k osvědčení, datum nabytí právní moci rozhodnutí o osvědčení nebo neosvědčení ve zkušební době podmíněného odložení podání návrhu na potrestání nebo podmíněného zastavení trestního stíhání nebo datum, ke kterému se má za to, že v této době došlo k osvědčení,~~

d) datum

1. ukončení výkonu trestu nebo správního trestu zákazu činnosti spočívajícího v zákazu řízení motorových vozidel,

2. nabytí právní moci rozhodnutí o upuštění nebo o podmíněném upuštění od výkonu zbytku tohoto trestu nebo správního trestu,

3. ukončení výkonu trestu, v jehož rámci bylo uloženo přiměřené omezení spočívající ve zdržení se řízení motorových vozidel, nebo datum nabytí právní moci rozhodnutí o upuštění od tohoto přiměřeného omezení,

4. nabytí právní moci rozhodnutí o osvědčení ve zkušební době podmíněného upuštění od potrestání s dohledem, v jehož rámci bylo uloženo přiměřené omezení spočívající ve zdržení se řízení motorových vozidel, nebo datum, ke kterému se má za to, že došlo k osvědčení,

5. nabytí právní moci rozhodnutí o neosvědčení ve zkušební době podmíněného odložení podání návrhu na potrestání nebo podmíněného zastavení trestního stíhání, nebo

6. ukončení doby trvání závazku zdržet se řízení motorových vozidel pro účely podmíněného odložení podání návrhu na potrestání nebo podmíněného zastavení trestního stíhání anebo datum nabytí právní moci rozhodnutí o tom, že zbytek tohoto závazku nebude vykonán,

e) skupina vozidel, pro kterou se žádá o vrácení řidičského oprávnění.

(3) K žádosti podle odstavce 2 musí být přiložen

a) platný doklad totožnosti žadatele,

~~b) rozhodnutí, kterým byl žadateli uložen správní trest, nebo rozsudek, kterým byl žadateli uložen trest zákazu činnosti spočívajícího v zákazu řízení motorových vozidel, trest, v jehož rámci bylo žadateli uloženo přiměřené omezení spočívající ve zdržení se řízení motorových vozidel, nebo jímž bylo upuštěno od potrestání s dohledem, v jehož rámci bylo uloženo přiměřené omezení spočívající ve zdržení se řízení motorových vozidel, popřípadě ověřená kopie rozhodnutí nebo usnesení, kterým bylo rozhodnuto o upuštění nebo o podmíněném upuštění od výkonu zbytku tohoto správního trestu nebo trestu nebo od přiměřeného omezení spočívajícího ve zdržení se řízení motorových vozidel, nebo rozhodnutí o osvědčení nebo neosvědčení ve zkušební době podmíněného odložení podání návrhu na potrestání nebo podmíněného zastavení trestního stíhání, a v případě, že toto rozhodnutí nebylo vydáno, rozhodnutí o podmíněném odložení podání návrhu na potrestání nebo podmíněném zastavení trestního stíhání,~~

b) doklad spočívající v

1. rozhodnutí, kterým byl žadateli uložen správní trest zákazu činnosti spočívajícího v zákazu řízení motorových vozidel nebo rozhodnutí, kterým bylo upuštěno od výkonu zbytku tohoto správního trestu,

2. rozhodnutí, kterým byl žadateli uložen trest zákazu činnosti spočívajícího v zákazu řízení motorových vozidel nebo trest, v jehož rámci bylo žadateli uloženo přiměřené omezení spočívající ve zdržení se řízení motorových vozidel, rozhodnutí, kterým bylo upuštěno od potrestání s dohledem, v jehož rámci bylo uloženo přiměřené omezení spočívající ve zdržení se řízení motorových vozidel, nebo rozhodnutí, kterým bylo upuštěno nebo podmíněně upuštěno od výkonu zbytku tohoto trestu nebo od přiměřeného omezení spočívajícího ve zdržení se řízení motorových vozidel, nebo

3. rozhodnutí o neosvědčení ve zkušební době podmíněného odložení podání návrhu na potrestání nebo podmíněného zastavení trestního stíhání nebo rozhodnutí o tom, že zbytek závazku zdržet se řízení motorových vozidel pro účely podmíněného odložení podání návrhu na potrestání nebo podmíněného zastavení trestního stíhání nebude vykonán, a v případě, že toto rozhodnutí nebylo vydáno, rozhodnutí o podmíněném odložení podání návrhu na potrestání nebo podmíněném zastavení trestního stíhání,

c) v případě žádosti podle odstavce 5 doklad o odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel zařazených do příslušné skupiny vozidel, který nesmí být ke dni podání žádosti starší než 60 dní.

(4) Po podání žádosti příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností bezodkladně ověří podle dokladu totožnosti údaje žadatele a doklad totožnosti vrátí žadateli.

(5) Pokud ode dne právní moci rozsudku nebo rozhodnutí, jímž došlo k uložení trestu nebo správního trestu zákazu činnosti spočívajícího v zákazu řízení motorových vozidel, trestu, v jehož rámci bylo žadateli uloženo přiměřené omezení spočívající ve zdržení se řízení motorových vozidel, nebo jímž bylo upuštěno od potrestání s dohledem, v jehož rámci bylo uloženo přiměřené omezení spočívající ve zdržení se řízení motorových vozidel, nebo rozhodnutí o podmíněném odložení podání návrhu na potrestání nebo podmíněném zastavení trestního stíhání, ~~v průběhu jehož zkušební doby~~ **pro jehož účely** se zavázal zdržet se řízení motorových vozidel, uplynul více než jeden rok, musí žadatel prokázat zdravotní a odbornou způsobilost. **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.

(6) Žadatel musí prokázat psychickou způsobilost, pokud žádá vrácení řidičského oprávnění, které pozbyl v důsledku

a) soudem uloženého trestu zákazu činnosti spočívajícího v zákazu řízení motorových vozidel,

b) správním orgánem uloženého správního trestu zákazu činnosti spočívajícího v zákazu řízení motorových vozidel, byl-li tento správní trest uložen na dobu nejméně 6 měsíců, nebo

c) podmíněného odložení podání návrhu na potrestání nebo podmíněného zastavení trestního stíhání, ~~v průběhu jehož zkušební doby pro jehož účely~~ se zavázal zdržet se řízení motorových vozidel.

.....

§ 117

Žádosti a oznámení v listinné podobě podle § 92 až 94, § 98 až 102, § 108 až 112, § 114 až 116, **§ 123b odst. 7**, § 123d, ~~123e a 123f~~ a **123e** může podat žadatel nebo držitel řidičského oprávnění i poštou nebo elektronickou formou. V takovém případě musí být podpis žadatele nebo držitele řidičského oprávnění na žádosti nebo oznámení úředně ověřen. Doklad totožnosti žadatel nebo držitel řidičského oprávnění nepřikládá.

§ 118a

Zabránění v jízdě

(1) Policista může při dohledu na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích přikázat řidiči motorového vozidla jízdu na nejbližší, z hlediska bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích, vhodné místo k odstavení vozidla a zabránit mu v jízdě použitím technického prostředku k zabránění odjezdu vozidla (dále jen "technický prostředek") nebo odtažením vozidla, jestliže řidič

a) je podezřelý, že bezprostředně předtím zavinil dopravní nehodu, při které došlo k usmrcení nebo těžké újmě na zdraví **jiné osoby**,

b) ujel z místa dopravní nehody, na které měl bezprostředně předtím účast a kterou byl povinen oznámit policii podle § 47 odst. 3 písm. b),

~~c) je podezřelý, že požil alkoholický nápoj nebo užil jinou návykovou látku během jízdy,~~

~~d) c) je podezřelý, že řídil motorové vozidlo bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo užití jiné návykové látky nebo v takové době po požití alkoholického nápoje nebo užití jiné návykové látky, kdy ještě byl pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky,~~

~~e) d) se přes výzvu podle § 5 odst. 1 písm. f) odmítl podrobit vyšetření podle zvláštního právního předpisu7) ke zjištění, zda není ovlivněn alkoholem,~~

~~f) e) se přes výzvu podle § 5 odst. 1 písm. g) odmítl podrobit vyšetření podle zvláštního právního předpisu7) ke zjištění, zda není ovlivněn jinou návykovou látkou,~~

~~g) f) řídil motorové vozidlo, aniž by byl držitelem řidičského oprávnění pro příslušnou skupinu vozidel,~~

h) g) řídil motorové vozidlo, přestože mu byl soudem uložen trest nebo správním orgánem³⁰⁾ uložen správní trest zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel.

(2) Policista může při dohledu na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích zabránit v jízdě motorovému vozidlu použitím technického prostředku nebo odtažením vozidla, jestliže

a) je důvodné podezření, že vozidlo bylo odcizeno,

b) vozidlo je technicky nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích^{34a)} ~~tak závažným způsobem, že bezprostředně ohrožuje ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích z důvodu nebezpečné závady²⁾,~~

c) řidič odmítl podrobit vozidlo technické silniční kontrole, nebo

d) je důvodné podezření, že vozidlo bylo užito v rozporu s § 47a.

(3) Policista může při dohledu na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích zabránit v jízdě vozidlu autoškoly použitím technického prostředku k zabránění odjezdu vozidla nebo odtažením vozidla, jestliže učitel autoškoly

a) požil alkoholický nápoj nebo užil jinou návykovou látku během jízdy nebo bezprostředně před jízdou anebo v takové době před zahájením jízdy, že by v době jízdy ještě mohl být pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky,

b) se přes výzvu podle § 8a odst. 2 písm. a) odmítl podrobit vyšetření podle zvláštního právního předpisu⁷⁾ ke zjištění, zda není ovlivněn alkoholem,

c) se přes výzvu podle § 8a odst. 2 písm. b) odmítl podrobit vyšetření podle zvláštního právního předpisu⁷⁾ ke zjištění, zda není ovlivněn jinou návykovou látkou.

(4) Strážník obecní policie je povinen v případech uvedených v odstavcích 1 a 2 přivolat policii a řidič je povinen setrvat na místě do příchodu policie.

(5) Policista zajistí zabránění v jízdě vozidla na náklady řidiče nebo provozovatele vozidla.

(6) Policie zajistí uvolnění vozidla, jestliže pominuly důvody pro zabránění v jízdě vozidla. Pokud důvody pro zabránění v jízdě byly na straně řidiče, může s vozidlem pokračovat v jízdě jiný způsobilý řidič. Došlo-li k zabránění v jízdě podle odstavce 2 písm. c), policie uvolní vozidlo nejpozději po 48 hodinách. Došlo-li k zabránění v jízdě podle odstavce 2 písm. d), policie uvolní vozidlo teprve v okamžiku, kdy odpadne nebezpečí jeho dalšího užití v rozporu s § 47a, nejpozději však po uplynutí 48 hodin od zabránění v jízdě.

(7) Technický prostředek k zabránění v jízdě nelze použít, pokud by vozidlo tvořilo překážku provozu na pozemních komunikacích.

(8) Při nesprávném postupu policisty může poškozený postupovat podle zákona č. 82/1998 Sb., o odpovědnosti za škodu způsobenou při výkonu veřejné moci rozhodnutím nebo nesprávným úředním postupem a o změně zákona č. 358/1992 Sb., o notářích a jejich činnosti (notářský řád).

§ 118b

~~(1) Policista je oprávněn z důvodů uvedených v § 118a odst. 1 písm. a) až h) zadržet řidičský průkaz. Po zadržení řidičského průkazu oznámí policista bez zbytečného odkladu zadržení řidičského průkazu registru řidičů, u zahraničních řidičů příslušnému obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností.~~

(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.

(2) Po dobu zadržení řidičského průkazu nesmí držitel řidičského oprávnění řídit motorové vozidlo.

(3) Policista, který zadržel řidičský průkaz, poučí držitele řidičského průkazu o důsledku zadržení řidičského průkazu a vydá držiteli řidičského průkazu písemné potvrzení o zadržení řidičského průkazu.

(4) Policie písemně oznámí zadržení řidičského průkazu obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností, ~~v jehož územním obvodu k zadržení řidičského průkazu došlo~~ **příslušnému podle místa spáchání skutku**; oznámení odešle spolu se zadrženým řidičským průkazem bez zbytečného odkladu, nejpozději následující pracovní den po dni zadržení řidičského průkazu. U řidiče, který nemá na území České republiky ~~bydliště, trvalý pobyt nebo přechodný pobyt~~, zašle policie zadržený řidičský průkaz obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností příslušnému podle místa spáchání ~~přestupku~~ **skutku**, který jej neprodleně zašle příslušnému orgánu státu, který řidičský průkaz vydal. **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.**

(5) Je-li zadržen řidičský průkaz příslušníku zpravodajské služby, policie písemně oznámí zadržení řidičského průkazu příslušnému orgánu; oznámení odešle spolu se zadrženým řidičským průkazem bez zbytečného odkladu, nejpozději následující pracovní den ode dne zadržení řidičského průkazu.

(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.

~~(6)~~ (7) Vzor a náležitosti potvrzení o zadržení řidičského průkazu stanoví prováděcí právní předpis.

§ 118c

(1) Obecní úřad obce s rozšířenou působností **příslušný podle místa spáchání skutku** do 5 pracovních dnů ode dne doručení oznámení o zadržení řidičského průkazu podle § 118b zahájí řízení, na základě něhož lze rozhodnout o zadržení řidičského průkazu do doby pravomocného rozhodnutí o přestupku nebo o trestném činu; jde-li o podezření ze spáchání trestného činu, zahájí řízení po předchozím souhlasu státního zástupce. Rozhodl-li obecní úřad obce s rozšířenou působností o zadržení řidičského průkazu, oznámí to bez zbytečného odkladu obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností příslušnému k vedení ~~registru řidičů držitele řidičského oprávnění~~ **údajů o řidiči v registru řidičů** a postoupí mu zadržený řidičský průkaz k úschově.

(2) Obecní úřad obce s rozšířenou působností vrátí zadržený řidičský průkaz bez zbytečného odkladu jeho držiteli, jestliže

a) nerozhodne o zadržení řidičského průkazu podle odstavce 1,

b) v pravomocně skončeném řízení o skutku, pro který byl řidičský průkaz zadržen, nebyl uložen trest nebo správní trest zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel, nebo

c) nebylo pravomocně skončeno řízení o skutku, pro který byl řidičský průkaz zadržen, a ode dne zadržení řidičského průkazu uplynula doba, na kterou

1. byl rozhodnutím vydaným v prvním stupni řízení o tomto skutku uložen trest nebo správní trest zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel, nebo

2. lze uložit trest nebo správní trest zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel za tento skutek.

(3) Doba zadržení řidičského průkazu se započítává do doby výkonu správního trestu nebo trestu zákazu činnosti spočívajícího v zákazu řízení motorových vozidel, pokud byl tento správní trest nebo trest řidiči uložen za skutek, za který mu byl zadržen řidičský průkaz.

§ 119

(1) Evidence údajů o řidičích je vedena v registru řidičů, který je informačním systémem, jehož správcem je obecní úřad obce s rozšířenou působností. Registr řidičů je informačním systémem veřejné správy podle zvláštního zákona^{34a}.

(2) Registr řidičů obsahuje

a) osobní údaje o řidiči **motorového vozidla** uvedené v řidičském průkazu a v mezinárodním řidičském průkazu, včetně digitalizované fotografie a digitalizovaného podpisu řidiče, a

telefonní čísla, adresy elektronické pošty a identifikátory datových schránek řidičů,

- b) evidenci vydaných řidičských průkazů,
- c) evidenci skupin vozidel, pro které byla udělena řidičská oprávnění,
- d) evidenci vydaných mezinárodních řidičských průkazů,
- e) evidenci řidičských průkazů vydaných výměnou za řidičský průkaz vydaný cizím státem nebo řidičský průkaz členského státu,
- f) evidenci odevzdaných řidičských průkazů a mezinárodních řidičských průkazů,
- g) evidenci spáchaných přestupků podle tohoto zákona,
- h) záznamy o počtu bodů dosažených řidičem v bodovém hodnocení a záznamy o odečtu bodů,
- i) údaje o odnětí řidičských oprávnění pro ztrátu zdravotní nebo odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a jejich navrácení,
- j) údaje o zákazech činnosti spočívajících v zákazu řízení motorových vozidel uložených soudem za spáchané trestné činy nebo správním orgánem za spáchané přestupky, o přiměřených omezeních spočívajících ve zdržení se řízení motorových vozidel uložených v trestním řízení a údaje o ~~zkušební době podmíněného odložení podání návrhu na potrestání nebo podmíněného zastavení trestního stíhání, pokud se řidič zavázal zdržet se řízení motorových vozidel během této zkušební doby závazku zdržet se řízení motorových vozidel pro účely podmíněného odložení podání návrhu na potrestání nebo podmíněného zastavení trestního stíhání,~~
- k) evidenci ztracených, odcizených, poškozených a zničených řidičských průkazů a mezinárodních řidičských průkazů,
- l) evidenci vyrobených a nevydaných tiskopisů mezinárodních řidičských průkazů a vyrobených a nevydaných tiskopisů potvrzení o oznámení ztráty, odcizení, poškození nebo zničení řidičského průkazu,
- m) evidenci vydaných řidičských průkazů za průkazy ztracené, zničené nebo neupotřebitelné,
- n) údaje o pozbytí řidičského oprávnění a údaje o vrácení řidičského oprávnění,
- o) údaje o pozbytí práva k řízení motorového vozidla na území České republiky po dobu jednoho roku dosažením ~~počtu 12 stanoveného počtu~~ bodů v bodovém hodnocení, jedná-li se o řidiče, který je držitelem řidičského průkazu členského státu, řidičského průkazu vydaného cizím státem, mezinárodního řidičského průkazu vydaného cizím státem,
- p) evidenci vydaných průkazů profesní způsobilosti řidiče podle zvláštního právního předpisu⁴⁾,
- q) evidenci vydaných osvědčení pro učitele výuky a výcviku podle zvláštního právního předpisu⁴⁾,
- r) záznamy o účasti na pravidelném školení řidičů,
- s) údaje o exekučním příkazu v exekuci pozastavením řidičského oprávnění doručeném správci registru řidičů,

t) záznamy o provedených dopravně psychologických vyšetřeních- a

u) údaje o zadržení a zajištění řidičského průkazu.

...

BODOVÉ HODNOCENÍ PORUŠENÍ POVINNOSTÍ STANOVENÝCH ZÁKONEM

§ 123a

Bodovým hodnocením se zajišťuje sledování opakovaného páčání přestupků, jednání, které má znaky přestupku podle jiného právního předpisu³⁰⁾, nebo trestných činů, spáchaných porušením vybraných povinností stanovených předpisy o provozu na pozemních komunikacích řidičem motorového vozidla nebo že se řidič porušování těchto povinností nedopouští. Přehled jednání spočívajícího v porušení vybraných povinností stanovených předpisy o provozu na pozemních komunikacích a počet bodů za tato jednání je stanoven v příloze k tomuto zákonu.

Započítávání bodů

§ 123b

(1) Řidiči motorového vozidla, kterému byl příslušným správním orgánem uložen správní trest za přestupek nebo za jednání vojáka označené za přestupek ve zvláštním právním předpise, nebo mu byl uložen kázeňský trest za jednání mající znaky přestupku anebo mu byl soudem uložen trest za trestný čin nebo jehož trestní stíhání bylo podmíněně zastaveno nebo u něhož bylo rozhodnuto o podmíněném odložení podání návrhu na potrestání, a přestupek, jednání vojáka označené za přestupek ve zvláštním právním předpise, jednání mající znaky přestupku anebo trestný čin, za který mu byl uložen trest nebo pro nějž bylo trestní řízení vedeno, spáchal jednáním zařazeným do bodového hodnocení, se zaznamená v registru řidičů stanovený počet bodů.

(2) Záznam v registru řidičů provede příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností ke dni nabytí právní moci rozhodnutí o uložení správního trestu za přestupek nebo za jednání vojáka označené za přestupek ve zvláštním právním předpise, rozhodnutí o uložení kázeňského trestu za jednání mající znaky přestupku anebo rozhodnutí, kterým se ukládá trest za trestný čin, nebo ke dni nabytí právní moci rozhodnutí o podmíněném odložení podání návrhu na potrestání nebo podmíněném zastavení trestního stíhání, a to nejpozději do 5 pracovních dnů ode dne, kdy mu bylo doručeno

a) oznámení o uložení pokuty za přestupek příkazem na místě,

b) rozhodnutí o uložení správního trestu za přestupek nebo za jednání vojáka označené za přestupek ve zvláštním právním předpise anebo rozhodnutí o uložení kázeňského trestu za jednání mající znaky přestupku, nebo

c) rozhodnutí, kterým byl uložen trest za trestný čin,

d) rozhodnutí o podmíněném odložení podání návrhu na potrestání nebo podmíněném zastavení trestního stíhání.

(3) Oznámení nebo rozhodnutí uvedená v odstavci 2 příslušnému obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností doručí

a) policie nebo obecní policie, jde-li o oznámení uvedené v odstavci 2 písm. a), a to do 3 pracovních dnů ode dne uložení pokuty příkazem na místě,

b) orgán, který uložil správní trest za přestupek nebo za jednání vojáka označené za přestupek ve zvláštním právním předpise anebo trest za kázeňský přestupek v prvním stupni řízení, jde-li o rozhodnutí uvedená v odstavci 2 písm. b), a to do

1. 5 pracovních dnů ode dne nabytí právní moci rozhodnutí, nabylo-li rozhodnutí právní moci v prvním stupni řízení, nebo

2. 5 pracovních dnů ode dne, kdy obdržel rozhodnutí opatřené doložkou právní moci od orgánu, který věc projednal ve druhém stupni řízení,

c) soud nebo státní zástupce, který rozhodl v prvním stupni řízení, jde-li o rozhodnutí uvedená v odstavci 2 písm. c) a d), a to do

1. 5 pracovních dnů ode dne nabytí právní moci rozhodnutí, nabylo-li rozhodnutí právní moci v prvním stupni řízení, nebo

2. 5 pracovních dnů ode dne, kdy obdržel rozhodnutí opatřené doložkou právní moci od orgánu, který věc projednal ve druhém stupni řízení.

(4) Oznámení nebo rozhodnutí uvedená v odstavci 2 se považují za doručená dnem, kdy je příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností obdrží. Není-li rozhodnutí opatřeno doložkou právní moci, považuje se za nedoručené. Místo rozhodnutí lze doručit oznámení o nabytí právní moci rozhodnutí, které má být doručeno. Neobsahuje-li oznámení podle věty třetí údaje potřebné k provedení záznamu do registru řidičů, obecní úřad obce s rozšířenou působností požádá o doručení rozhodnutí.

(5) Příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností vydá na žádost řidiče výpis z registru řidičů o jeho záznamech bodového hodnocení.

(6) Kontaktní místo veřejné správy vydá na žádost řidiče ověřený výstup z registru řidičů o jeho záznamech bodového hodnocení podle zvláštního právního předpisu^{35g}.

(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.

~~(7)~~**(8)** Jde-li o řidiče, který je příslušníkem zpravodajské služby, odstavce 1 až 4 se nepoužijí.

§ 123c

(1) Příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností zaznamenává řidičem dosažený počet bodů pouze do celkového počtu 12 bodů.

(2) Dopustil-li se řidič více přestupků nebo trestných činů, spáchaných jednáním zařazeným do bodového hodnocení a projednaných ve společném řízení, zaznamená příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností počet bodů stanovených pro nejzávažnější z nich.

(3) Příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností při provedení záznamu bodů, kterým řidič dosáhl celkového počtu 12 bodů, neprodleně písemně nebo elektronickou cestou oznámí tuto skutečnost řidiči a vyzve jej k odevzdání řidičského průkazu a mezinárodního řidičského průkazu nejpozději do 5 pracovních dnů ode dne doručení tohoto oznámení. Řidič pozbývá řidičské oprávnění uplynutím 5 pracovních dnů ode dne, v němž mu bylo toto oznámení doručeno. **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.**

(4) Příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností při provedení záznamu bodů, kterým řidič, který je držitelem řidičského průkazu členského státu, řidičského průkazu vydaného cizím státem, mezinárodního řidičského průkazu vydaného cizím státem, dosáhl celkového počtu 12 bodů, neprodleně písemně oznámí tuto skutečnost řidiči a ministerstvu.

(5) Řidič, který pozbyl odbornou způsobilost podle odstavce 3, je povinen výzvu podle odstavce 3 splnit.

(6) Pro odevzdání řidičského průkazu a mezinárodního řidičského průkazu podle odstavce 3 platí obdobně § 113 odst. 5.

(7) Dosáhne-li řidič, který je držitelem řidičského průkazu členského státu, řidičského průkazu vydaného cizím státem, mezinárodního řidičského průkazu vydaného cizím státem, celkového počtu 12 bodů, pozbývá právo k řízení motorového vozidla na území České republiky po dobu jednoho roku. Ministerstvo sdělí, po obdržení podkladů zaslaných příslušným obecním úřadem obce s rozšířenou působností, tuto skutečnost orgánu, který řidičský průkaz vydal.

(8) Lhůta jednoho roku uvedená v odstavci 7 počíná běžet ode dne nabytí právní moci rozhodnutí o přestupku nebo trestném činu, spáchaným jednáním zařazeným do bodového hodnocení, na jehož základě řidič dosáhl celkového počtu 12 bodů.

(9) Ke dni pozbytí řidičského oprávnění podle odstavce 3 nebo práva k řízení motorového vozidla podle odstavce 7 zaznamená 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 případech podle odstavce 3 věty poslední.

(10) Pokud není řidič, který dosáhl celkového počtu 12 bodů, držitelem řidičského oprávnění, zaznamená 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.

§ 123d

Vrácení řidičského oprávnění

(1) Řidič, který podle § 123c odst. 3 pozbyl řidičské oprávnění, je oprávněn požádat o vrácení řidičského oprávnění nejdříve po uplynutí 1 roku ode dne pozbytí řidičského oprávnění podle § 123c odst. 3.

(2) Byl-li řidiči za přestupek nebo trestný čin, spáchaný jednáním zařazeným do bodového hodnocení, na základě kterého dosáhl ~~celkového počtu 12 stanoveného počtu~~ bodů, uložen trest nebo správní trest zákazu činnosti, spočívající v zákazu řízení motorových vozidel, je řidič oprávněn požádat o vrácení řidičského oprávnění nejdříve po vykonání trestu nebo správního trestu zákazu činnosti, pokud je uložená doba zákazu činnosti delší než doba podle odstavce 1.

(3) Žádost o vrácení řidičského oprávnění podává žadatel písemně u příslušného obecního úřadu obce s rozšířenou působností. Podmínkou vrácení řidičského oprávnění je prokázání, že se žadatel podrobil přezkoušení z odborné způsobilosti podle zvláštního právního předpisu⁴⁾ a dále prokázání zdravotní a psychické způsobilosti. Pro vrácení řidičského oprávnění platí přiměřeně § 101.

~~(4) Ode dne vrácení řidičského oprávnění podléhá řidič novému bodovému hodnocení; obecní úřad obce s rozšířenou působností ke dni vrácení řidičského oprávnění zaznamená v registru řidičů odečtení všech 12 bodů.~~

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

§ 123e

Odečítání bodů

(1) Řidiči, kterému nebyl ode dne nabytí právní moci rozhodnutí, na jehož základě mu byl v registru řidičů zaznamenán naposled stanovený počet bodů, pravomocně uložen správní trest za přestupek nebo za jednání vojáka označené za přestupek ve zvláštním právním předpise, kázeňský trest za jednání mající znaky přestupku nebo trest za trestný čin, spáchaný jednáním zařazeným do bodového hodnocení,

a) po dobu 12 po sobě jdoucích kalendářních měsíců, se odečtou 4 body z celkového počtu dosažených bodů,

b) po dobu 24 po sobě jdoucích kalendářních měsíců, se odečtou 4 body z celkového počtu dosažených bodů zbývajících po odečtení bodů podle písmene a),

c) po dobu 36 po sobě jdoucích kalendářních měsíců, se odečtou všechny zbývajcí body.

K tomuto dni provede příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností záznam v registru řidičů o odečtení bodů z dosaženého počtu stanovených bodů řidiči, a to nejpozději do 3 pracovních dnů ode dne, kdy vznikl řidiči nárok na odečtení bodů.

(2) Řidiči se rovněž odečtou body, které mu byly zaznamenány na základě pravomocného rozhodnutí o

a) přestupku nebo trestném činu po pravomocném zrušení tohoto rozhodnutí, nebo

b) podmíněném odložení podání návrhu na potrestání nebo podmíněném zastavení trestního stíhání, pokud v trestním řízení, ve kterém se pokračovalo, nedošlo k odsouzení řidiče pro trestný čin, který spáchal jednáním zařazeným do bodového hodnocení.

(3) Po dobu výkonu trestu nebo správního trestu zákazu činnosti, spočívajícího v zákazu řízení motorových vozidel, nebo ~~ve zkušební době~~ **po dobu výkonu závazku zdržet se řízení motorových vozidel pro účely** podmíněného odložení podání návrhu na potrestání nebo podmíněného zastavení trestního stíhání, ~~během které se řidič zavázal zdržet se řízení motorových vozidel,~~ neběží doba pro odečítání bodů podle odstavce 1.

(4) Příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností rovněž provede záznam v registru řidičů o odečtení 3 bodů z dosaženého počtu bodů řidiči, který podal písemnou žádost o odečtení bodů a

a) doložil žádost potvrzením o ukončeném školení bezpečné jízdy ve středisku bezpečné jízdy podle zvláštního právního předpisu⁴⁾, které není starší než 1 měsíc od podání žádosti, a

b) neměl ke dni ukončení školení bezpečné jízdy ve středisku bezpečné jízdy v registru řidičů zaznamenáno více než 10 bodů za porušení právních předpisů ohodnocená méně než 6 body.

(5) Příslušný úřad obce s rozšířenou působností provede záznam o odečtení bodů ke dni ukončení školení ve středisku bezpečné jízdy, a to nejpozději do 3 pracovních dnů od podání žádosti. Příslušný úřad obce s rozšířenou působností může provést záznam o odečtení bodů řidiči na základě potvrzení o ukončeném školení bezpečné jízdy pouze jednou za kalendářní rok.

~~(6) Odečtení všech 12 zaznamenaných bodů oznámí příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností písemně řidiči nejpozději do 5 pracovních dnů ode dne, ke kterému byl záznam o odečtení bodů proveden v registru řidičů.~~

§ 123f

(1) Nesouhlasí-li řidič s provedeným záznamem bodů v registru řidičů, může podat proti provedení záznamu písemně námitky obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností příslušnému k provádění záznamu.

(2) Shledá-li obecní úřad obce s rozšířenou působností námitky oprávněné, nejpozději do 10 pracovních dnů ode dne, kdy mu byly námitky doručeny, provede opravu záznamu o dosaženém počtu stanovených bodů v registru řidičů a neprodleně písemně vyrozumí o provedené opravě záznamu řidiče.

(3) Shledá-li příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností námitky řidiče ~~neodůvodněné~~ **nedůvodnými**, rozhodnutím námítky zamítne a provedený záznam potvrdí.

(4) Podá-li řidič po dosažení celkového počtu ~~12 bodů~~ **12 bodů, v jehož důsledku má dojít k pozbytí řidičského oprávnění**, námitky proti provedenému záznamu bodů, běh lhůt stanovených v § 123c odst. 3 se přerušuje ode dne doručení námitek příslušnému obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností do dne, v němž rozhodnutí podle odstavce 3 nabude právní moci.

§ 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.

.....

§ 124

Působnost

(1) Státní správu ve věcech provozu na pozemních komunikacích vykonává ministerstvo, které je ústředním orgánem státní správy ve věcech provozu na pozemních komunikacích, krajský úřad, obecní úřad obce s rozšířenou působností, Ministerstvo vnitra a policie.

(2) Ministerstvo

- a) povoluje výjimky podle § 43 odst. 5 a § 83 odst. 5,
- b) stanoví po písemném vyjádření Ministerstva vnitra místní a přechodnou úpravu provozu na pozemních komunikacích na dálnici a užití zařízení pro provozní informace na dálnici,
- c) schvaluje na žádost a náklady výrobce nebo výhradního dovozce provedení a používání dopravních značek, světelných a akustických signálů, dopravních zařízení a zařízení pro provozní informace,
- d) rozhoduje o odvolání proti rozhodnutí krajského úřadu vydaného podle tohoto zákona,
- e) vede centrální registr řidičů a informační systém digitálního tachografu,
- f) zabezpečuje výrobu a distribuci řidičských průkazů, mezinárodních řidičských průkazů a dalších dokladů stanovených tímto zákonem,

g) zabezpečuje výrobu a na základě požadavků obecních úřadů obcí s rozšířenou působností i distribuci karet řidiče,

h) provádí prevenci v oblasti bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích,

i) na žádost příslušného orgánu jiného členského státu ověřuje a sděluje údaje o platnosti a rozsahu řídičských oprávnění.

(3) Ministerstvo nebo jím pověřená osoba zajišťuje informovanost veřejnosti o situacích v provozu na pozemních komunikacích, které mají vliv na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích. Za tím účelem jsou policie, obecní policie, silniční správní úřady, správci pozemních komunikací a Hasičský záchranný sbor povinni poskytovat ministerstvu aktuální informace, které mají vliv na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích. Prováděcí právní předpis stanoví druh informací, které mají vliv na bezpečnost a plynulost silničního provozu, způsob předávání informací, způsob sběru informací a způsob zveřejňování informací pro potřeby dopravní veřejnosti.

(4) Krajský úřad

a) povoluje výjimky podle § 43 odst. 5,

b) stanoví místní a přechodnou úpravu provozu na pozemních komunikacích na silnici I. třídy a užití zařízení pro provozní informace na silnici I. třídy; místně příslušný je krajský úřad, v jehož územním obvodu se silnice I. třídy nachází,

c) provádí prevenci v oblasti bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích.

(5) Obecní úřad obce s rozšířenou působností

a) pověřuje osoby oprávněné k zastavování vozidel podle § 79 odst. 1 písm. j),

b) uděluje, podmiňuje, omezuje, odnímá a vrací řídičské oprávnění a zrušuje podmínění nebo omezení řídičského oprávnění,

c) nařizuje přezkoumání zdravotní způsobilosti držitele řídičského oprávnění,

d) nařizuje přezkoušení z odborné způsobilosti držitele řídičského oprávnění,

e) vydává a vyměňuje řídičské průkazy a mezinárodní řídičské průkazy a vydává duplikáty řídičských průkazů a mezinárodních řídičských průkazů,

f) vyměňuje řídičské průkazy členského státu, řídičské průkazy vydané cizím státem podle § 116,

g) zapisuje do mezinárodního řídičského průkazu vydaného cizím státem skutečnosti podle § 107 a oznamuje je orgánu cizího státu, který tento mezinárodní řídičský průkaz vydal,

h) vede registr řidičů a vydává data z registru řidičů,

i) vydává karty řidiče a přijímá odevzdané karty řidiče,

j) vydává speciální označení vozidel podle § 67,

k) projednává přestupky podle tohoto zákona a **vede řízení o zadržení řídičského průkazu,**

l) provádí v registru řidičů záznamy o počtech bodů dosažených řidiči v bodovém hodnocení a

o odečtu bodů,

m) projednává námitky a rozhoduje ve věci záznamu o počtu řidičem dosažených bodů v bodovém hodnocení,

n) provádí prevenci v oblasti bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích,

o) informuje orgán činný v trestním řízení, který rozhodl o podmíněném odložení podání návrhu na potrestání nebo o podmíněném zastavení trestního stíhání,

1. o odevzdání řidičského průkazu držitelem řidičského průkazu, který se zavázal zdržet se řízení motorových vozidel ~~během zkušební doby~~ **pro účely** tohoto podmíněného odložení podání návrhu na potrestání nebo podmíněného zastavení trestního stíhání,

2. o žádosti o řidičské oprávnění osoby, která se zavázala ~~během zkušební doby tohoto podmíněného odložení podání návrhu na potrestání nebo podmíněného zastavení trestního stíhání zdržet se řízení motorových vozidel, pokud nebyl příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností vyrozuměn o tom, zda se tato osoba ve zkušební době osvědčila, nebo o tom, že se má za to, že se osvědčila~~ **zdržet se řízení motorových vozidel pro účely podmíněného odložení podání návrhu na potrestání nebo podmíněného zastavení trestního stíhání, která byla podána v průběhu výkonu tohoto závazku**; zároveň obecní úřad obce s rozšířenou působností informuje orgán činný v trestním řízení o tom, zda žadatel doložil odbornou způsobilost.

(6) Obecní úřad obce s rozšířenou působností stanoví místní a přechodnou úpravu provozu na pozemních komunikacích na silnici II. a III. třídy, místní komunikaci a veřejně přístupné účelové komunikaci a užití zařízení pro provozní informace na silnici II. a III. třídy, místní komunikaci a veřejně přístupné účelové komunikaci. Místně příslušný je obecní úřad obce s rozšířenou působností, v jehož územním obvodu se pozemní komunikace nachází.

(7) Kterýkoli obecní úřad obce s rozšířenou působností je příslušný k

a) vedení řízení o

1. udělení nebo rozšíření řidičského oprávnění,

2. vydání řidičského průkazu nebo mezinárodního řidičského průkazu,

3. výměně řidičského průkazu členského státu nebo řidičského průkazu vydaného cizím státem,

b) přijetí vzdání se řidičského oprávnění podle § 93 odst. 2 písm. c) nebo § 94 odst. 2, přijetí oznámení změny údajů v řidičském průkazu nebo mezinárodním řidičském průkazu, přijetí ohlášení ztráty, odcizení, poškození nebo zničení řidičského průkazu nebo mezinárodního řidičského průkazu a k dalším souvisejícím úkonům,

c) poskytnutí údajů z registru řidičů nebo k vydání výpisu z registru řidičů o záznamech bodového hodnocení řidiče a

d) vydání karty řidiče a přijetí odevzdané karty řidiče.

(8) Obecní úřad obce s rozšířenou působností, který vedl řízení nebo provedl úkon podle odstavce 7, zapíše související údaje do registru řidičů.

(9) K činnostem uvedeným v hlavě III, IV a V tohoto zákona, které vykonává obecní

úřad obce s rozšířenou působností, s výjimkou činností uvedených v odstavci 7 nebo 8, je příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností, v jehož územním obvodu se nachází obvyklé bydliště žadatele o řidičské oprávnění, žadatele o vrácení řidičského oprávnění, držitele řidičského oprávnění nebo držitele řidičského průkazu nebo, jde-li o osoby bez obvyklého bydliště na území České republiky, místo studia.

(10) Ministerstvo vnitra spolupracuje s ministerstvem při provádění prevence v oblasti bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích.

(11) Policie vykonává dohled na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích tím, že

- a) kontroluje dodržování povinností účastníků a pravidel provozu na pozemních komunikacích a podílí se na jeho řízení,
- b) objasňuje dopravní nehody,
- c) vede evidenci dopravních nehod,
- d) projednává příkazem na místě přestupky podle tohoto zákona,
- e) provádí prevenci v oblasti bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích.

(12) Příkazem na místě může vojenský policista projednat přestupky podle § 125c odst. 1 až 3, jde-li o osobu provádějící výcvik řidičů vozidel ozbrojených sil nebo řidiče, vůči kterému provádí úkony podle § 9 zákona o Vojenské policii, s výjimkou vojáků v činné službě.

~~(12)~~ (13) Při dohledu na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích jsou příslušníci Policie ve služebním stejnokroji oprávněni zejména

- a) dávat pokyny k řízení provozu na pozemních komunikacích,
- b) zastavovat vozidla,
- c) zabránit v jízdě řidiči podle § 118a,
- d) zadržet řidičský průkaz podle § 118b,
- e) zakázat řidiči jízdu na nezbytně nutnou dobu nebo mu přikázat směr jízdy, vyžaduje-li to bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích, popřípadě jiný veřejný zájem,
- f) vyzvat řidiče a učitele autoškoly k vyšetření podle zvláštního právního předpisu⁷⁾ ke zjištění, zda není ovlivněn alkoholem,
- g) vyzvat řidiče a učitele autoškoly k vyšetření podle zvláštního právního předpisu⁷⁾ ke zjištění, zda není ovlivněn jinou návykovou látkou,
- h) vyzvat řidiče motorového vozidla k předložení dokladů k řízení a provozu vozidla,
- i) vyzvat řidiče vozidla, aby podrobil vozidlo technické silniční kontrole, kontrole umístění, upevnění nebo zajištění nákladu, kontrole hmotnosti vozidla nebo jízdní soupravy, kontrole poměru hmotností vozidel v jízdní soupravě, kontrole rozložení hmotnosti na nápravy, skupiny náprav, kola nebo skupiny kol, kontrole rozměrů vozidla nebo jízdní soupravy včetně nákladu nebo kontrole dodržení podmínek spojitelnosti vozidel v jízdní soupravu,
- j) rozhodnout o odstranění vozidla, je-li překážkou provozu na pozemní komunikaci, postupem dle § 45 odst. 4, nebo vozidla, které neoprávněně stojí na vyhrazeném parkovišti,
- k) použít technických prostředků k zabránění odjezdu vozidla podle zvláštního právního

předpisu³⁷⁾.

l) vybírat kauce podle § 124a,

m) zadržet osvědčení o registraci vozidla podle § 6b,

n) zajistit vozidlo nebo ~~osvědčení o registraci vozidla~~ **řidičský průkaz** podle § 124c.

~~(13)~~ **(14)** Příkazem na místě může obecní policie projednat přestupek podle § 125c odst. 1 písm. f) bodů ~~1, 3 až 6 a 8, 9 a 11~~ **1, 3 až 14, 17 až 19 a § 125c odst. 1 písm. g)**. Příkazem na místě může obecní policie dále projednat přestupek podle tohoto zákona spáchaný

a) porušením místní nebo přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích,

b) nedovoleným zastavením nebo stáním vozidla na pozemní komunikaci, ~~nebo,~~

c) porušením pravidel pro chůzi, jízdu na jízdním kole, jízdu nemotorových vozidel, jízdu na zvířatech, vedení a hnání zvířat nebo užívání osobního přepravníku, ~~nebo~~

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

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

.....

§ 124c

Zajištění vozidla a řidičského průkazu

(1) Je-li policista oprávněn vybrat kauci a řidič kauci na výzvu nesloží, přikáže policista řidiči jízdu na nejbližší místo z hlediska bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích vhodné k odstavení vozidla a

a) zajistí vozidlo použitím technického prostředku nebo jeho odtažením, nebo

b) zakáže pokračovat v jízdě a zajistí řidiči ~~osvědčení o registraci vozidla~~ **řidičský průkaz**.

(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.

~~(2)~~**(4)** Při postupu podle odstavce 1 poučí policista řidiče o podmínkách uvolnění vozidla nebo vrácení ~~osvědčení o registraci vozidla~~ **řidičského průkazu** a vystaví ve 3 vyhotoveních potvrzení o zajištění vozidla nebo ~~osvědčení o registraci vozidla~~ **řidičského průkazu**. V potvrzení uvede důvod zajištění, důvod uložení kauce a její výši a správní orgán příslušný k vedení řízení o přestupku. Pro nakládání s potvrzením a se zajištěním ~~osvědčením o registraci vozidla~~ **řidičským průkazem** se § 124a odst. 4 použije obdobně.

~~(3)~~**(5)** V případě zajištění vozidla nebo ~~osvědčení o registraci vozidla~~ **řidičského průkazu** lze kauci složit u policie nebo u správního orgánu příslušného k vedení řízení o přestupku. Orgán, který kauci vybral, o tom vydá řidiči písemné potvrzení; na obsah potvrzení

se § 124a odst. 3 použije obdobně. Policie předá složenou kauci nejpozději následující pracovní den správnímu orgánu, který je příslušný k vedení řízení o přestupku.

~~(4)~~**(6)** Správní orgán příslušný k vedení řízení o přestupku nebo policie, nepředala-li je správnímu orgánu příslušnému k vedení řízení o přestupku, řidiči neprodleně vrátí ~~zajištěné osvědčení o registraci vozidla~~ **zajištěný řidičský průkaz** a policie neprodleně uvolní zajištěné vozidlo řidiči nebo jeho provozovateli, jestliže

- a) byla složena kauce,
- b) řidič nebyl v řízení o přestupku shledán vinným z jeho spáchání,
- c) byla zaplacená pokuta a náklady řízení uložené v řízení o přestupku, nebo
- d) zanikla odpovědnost za přestupek.

(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.**

~~(5)~~**(8)** Zajištění a vrácení ~~osvědčení o registraci vozidla řidičského průkazu~~ oznámí neprodleně orgán, který tento úkon provedl, ~~správnímu úřadu příslušnému k vedení registru vozidel~~ **obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností příslušnému k vedení údajů o řidiči v registru řidičů, který o tom provede v registru řidičů záznam.**

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

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

§ 125c

Přestupky fyzických osob

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

~~a) řídí vozidlo,~~

~~1. na němž v rozporu s jiným právním předpisem^{38b)} není umístěna tabulka státní poznávací značky (dále jen „registrační značka“) nebo je umístěna tabulka registrační značky, která nebyla vozidlu přidělena;~~

~~2. jehož tabulka registrační značky je zakryta, nečitelná nebo upravena anebo umístěna tak, že je znemožněna nebo podstatně ztížena její čitelnost,~~

~~3. které je technicky nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích^{34a)} tak závažným způsobem, že bezprostředně ohrožuje ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích, nebo~~

4. jehož osvědčení o registraci bylo zadrženo,

~~b) 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,~~

~~c) řídí vozidlo nebo jede na zvířeti ve stavu vylučujícím způsobilost, který si přivodila požitím alkoholického nápoje nebo užitím jiné návykové látky,~~

~~d) se v rozporu s § 5 odst. 1 písm. f) a 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 příslušného řidičského oprávnění,

2. byl jí zadržen řidičský průkaz podle § 118b odst. 1,

3. v rozporu s § 3 odst. 4 není k jeho řízení profesně způsobilá podle zvláštního právního předpisu⁴⁾ nebo na základě rozhodnutí příslušného orgánu jiného členského státu nebo Švýcarské konfederace,

4. není držitelem platného posudku o zdravotní způsobilosti,

5. pozbyla jako řidič, který je držitelem řidičského průkazu Evropské unie, 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, nebo

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

~~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 v obci o méně než 20 km.h⁻¹ nebo mimo obec o méně než 30 km.h⁻¹,

5. v rozporu s § 4 písm. b) a c) nezastaví vozidlo na signál, který jí příkazuje zastavit vozidlo nebo na pokyn „Stůj“ 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) neumožní chodci na přechodu pro chodce nerušené a bezpečné přejetí vozovky nebo nezastaví vozidlo před přechodem pro chodce v případech, kdy je povinna tak učinit, nebo ohrozí chodce přecházejícího pozemní komunikaci, na kterou odbočuje, nebo

~~v rozporu s § 5 odst. 2 písm. g) ohrozí chodce při odbočování na místo ležící mimo pozemní komunikaci, při vjíždění na pozemní komunikaci nebo při otáčení a couvání;~~

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

~~8. nedá přednost v jízdě v případech, ve kterých je povinna dát přednost v jízdě;~~

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

~~10. v provozu na dálnici nebo na silnici pro motorová vozidla se otáčí, jede v protisměru nebo couvá v místě, kde to není dovoleno podle § 36 odst. 1 písm. b), nebo~~

~~11. neoprávněně stojí s vozidlem na parkovišti vyhrazeném pro vozidlo označené parkovacím průkazem pro osoby se zdravotním postižením nebo v rozporu s § 67 odst. 4 neoprávněně použije parkovací průkaz pro osoby se zdravotním postižením při stání nebo při jízdě;~~

~~g) v rozporu s § 43 poruší omezení jízdy některých vozidel;~~

~~h) způsobí dopravní nehodu, při které je jinému ublíženo na zdraví;~~

~~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) neohlásí dopravní nehodu policistovi;~~

~~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. e) nedovoleně 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;~~

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

(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. které 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 přikazuje 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.**

(2) Fyzická osoba se dopustí jako provozovatel vozidla přestupku tím, že v rozporu s § 10 odst. 1 písm. d) přikáže nebo svěří samostatné řízení vozidla osobě, o níž nezná údaje potřebné k určení její totožnosti.

(3) Fyzická osoba se dopustí přestupku jako učitel autoškoly při výkonu dohledu nad řidičem motorového vozidla podle § 3 odst. 3 písm. b) nebo c) tím, že v provozu na pozemních komunikacích

a) v rozporu s § 8a odst. 1 písm. a) požije alkoholický nápoj nebo užije jinou návykovou látku během jízdy ve výcvikovém vozidle,

b) v rozporu s § 8a odst. 1 písm. b) vykonává činnost učitele autoškoly bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo užití jiné návykové látky nebo v takové době po požití alkoholického nápoje nebo užití jiné návykové látky, kdy ještě je pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky,

c) v rozporu s § 8a odst. 1 písm. c) vykonává činnost učitele autoškoly, ačkoliv je jeho schopnost k výkonu této činnosti snížena v důsledku jeho zdravotního stavu,

d) se přes výzvu dle § 8a odst. 2 písm. a) a b) odmítne podrobit vyšetření, zda při výkonu činnosti učitele autoškoly nebyl ovlivněn alkoholem nebo jinou návykovou látkou.

(4) Fyzická osoba se dopustí přestupku tím, že

a) se v rozporu s § 87a odst. 1 nebo 2 nepodrobí dopravně psychologickému vyšetření,

b) v rozporu s § 94a odst. 2, ~~§ 113 odst. 1~~, **§ 113 odst. 1 nebo 2, § 118b odst. 6** nebo § 123c odst. 5 neodevzdá řidičský průkaz, mezinárodní řidičský průkaz nebo potvrzení o oznámení ztráty, odcizení, poškození anebo zničení řidičského průkazu nebo v rozporu s § 6b odst. 4 neodevzdá osvědčení o registraci vozidla.

~~(5) Za přestupek se uloží pokuta~~

~~a) od 25 000 Kč do 50 000 Kč, jde-li o přestupek podle odstavce 1 písm. c), d), e) bodů 1 a 5, a písm. h);~~

~~b) od 10 000 Kč do 20 000 Kč, jde-li o přestupek podle odstavce 1 písm. a) bodu 4 a odstavce 3,~~

~~c) od 2 500 Kč do 20 000 Kč, jde-li o přestupek podle odstavce 1 písm. b),~~

~~d) od 5 000 Kč do 10 000 Kč, jde-li o přestupek podle odstavce 1 písm. a) bodu 1 až 3, písm. e) bodů 2 až 4 a 6, písm. f) bodů 2, 7, 10 a 11, písm. j) a podle odstavce 2,~~

~~e) od 4 000 do 7 500 Kč, jde-li o přestupek podle odstavce 1 písm. f) bodu 5 spáchaný v období dvanácti po sobě jdoucích kalendářních měsíců dvakrát a vícekrát,~~

~~f) od 2 500 do 5 000 Kč, jde-li o přestupek podle odstavce 1 písm. f) bodů 3, 5, 6, 8 a 9, písm. g) a i), a podle odstavce 4,~~

~~g) od 1 500 Kč do 2 500 Kč, jde-li o přestupek podle odstavce 1 písm. f) bodů 1 a 4 a písm. k).~~

(6) Zákaz činnosti se uloží na dobu

~~a) od jednoho roku do dvou let za přestupek podle odstavce 1 písm. c), d), e) bodů 1 a 5, a písm. h),~~

~~b) od šesti měsíců do jednoho roku za přestupek podle odstavce 1 písm. a), písm. b), písm. e) bodů 2 až 4 a 6, písm. f) bodů 2, 7 a 10 a podle odstavce 3,~~

~~c) od jednoho měsíce do šesti měsíců~~

~~1. tomu, kdo spáchal přestupek podle odstavce 1 písm. f) bodů 3, 5, 6 a 8, písm. g) a i) v období dvanácti po sobě jdoucích kalendářních měsíců dvakrát a vícekrát,~~

~~2. tomu, kdo spáchal přestupek podle odstavce 1 písm. f) bodu 5 úmyslně tím, že nezastavil vozidlo na pokyn „Stůj“ 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~~

~~3. za přestupek podle odstavce 1 písm. f) bodu 9.~~

~~—— (7) Příkazem na místě se uloží pokuta do~~

~~a) 2 000 Kč za přestupek podle odstavce 1 písm. k),~~

~~b) 1 000 Kč za přestupek podle odstavce 1 písm. f) bodů 1 a 4,~~

~~c) 2 500 Kč za přestupek podle odstavce 1 písm. f) bodů 3, 5, 6, 8, 9, 11 a písm. g).~~

~~—— (8) Přestupek, za který se podle tohoto zákona ukládá zákaz činnosti, nelze projednat příkazem na místě.~~

~~—— (9) Za přestupek podle odstavců 1 až 4 nelze uložit napomenutí. Od uložení správního trestu podle odstavců 5 a 6 nelze v rozhodnutí o přestupku upustit.~~

~~(10) Řízení o přestupku podle odstavce 1 písm. h) spáchaném mezi osobami blízkými lze zahájit a v již zahájeném řízení pokračovat pouze se souhlasem osoby přímo postižené spáchaním přestupku.~~

(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.

§ 125d

Přestupky právnických a podnikajících fyzických osob

(1) Právnická nebo podnikající fyzická osoba se dopustí přestupku tím, že jako provozovatel vozidla

a) v rozporu s § 10 odst. 1 písm. a) přikáže nebo dovolí, aby bylo v provozu na pozemních komunikacích použito vozidla, které nesplňuje podmínky stanovené jiným právním předpisem²⁾,

b) v rozporu s § 10 odst. 1 písm. b) svěří řízení vozidla osobě, která nesplňuje podmínky podle § 3 odst. 2 a § 5 odst. 2 písm. b) a c),

c) v rozporu s § 10 odst. 1 písm. c) svěří řízení motorového vozidla osobě, která nesplňuje podmínky podle § 3 odst. 3,

d) v rozporu s § 10 odst. 2 nezajistí, aby barevné provedení a označení vozidla bylo provedeno tak, aby nebylo zaměnitelné se zvláštním barevným provedením a označením vozidel Vojenské policie^{12x)}, policie¹³⁾, celní správy¹⁴⁾, obecní policie^{14a)} ~~a Vězeňské služby, Vězeňské služby^{14b)}, zdravotnické záchranné služby⁵⁰⁾ a jednotek požární ochrany^{14c)},~~

e) v rozporu s § 10 odst. 1 písm. d) přikáže řízení vozidla nebo svěří vozidlo osobě, o níž nezná údaje potřebné k určení její totožnosti,

~~f) v rozporu s § 3 odst. 4 použije antiradar,~~

~~g) f) v rozporu s § 6b odst. 4 neodevzdá osvědčení o registraci vozidla.~~

(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.

~~(2) (3) Za přestupek podle odstavce 1 písm. a) až g) lze uložit pokutu nebo 2 se uloží pokuta od 10 000 Kč do 100 000 Kč.~~

§ 125e

Společná ustanovení k přestupkům

(1) Přestupky podle tohoto zákona v prvním stupni projednává v přenesené působnosti obecní úřad obce s rozšířenou působností podle působnosti stanovené v § 124 odst. 5 písm. k). **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.**

(2) Pokuty vybírá orgán, který je uložil.

(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.

§ 125f

Přestupek provozovatele vozidla

(1) Provozovatel vozidla se dopustí přestupku tím, že v rozporu s § 10 nezajistí, aby při užití vozidla na pozemní komunikaci byly dodržovány povinnosti řidiče a pravidla provozu na pozemních komunikacích stanovená tímto zákonem.

(2) Provozovatel vozidla za přestupek podle odstavce 1 odpovídá, pokud

- a) porušení pravidel bylo zjištěno prostřednictvím automatizovaného technického prostředku používaného bez obsluhy při dohledu na bezpečnost provozu na pozemních komunikacích nebo se jedná o neoprávněné zastavení nebo stání,
- b) porušení povinností řidiče nebo pravidel provozu na pozemních komunikacích vykazuje znaky přestupku podle tohoto zákona a
- c) porušení pravidel nemá za následek dopravní nehodu.

(3) K odpovědnosti fyzické osoby za přestupek podle odstavce 1 se nevyžaduje zavinění.

(4) Za přestupek podle odstavce 1 ~~lze uložit pokutu~~ **se uloží pokuta**. Pro určení výše pokuty se použije rozmezí pokuty pro přestupek, jehož znaky porušení povinností řidiče nebo pravidel provozu na pozemních komunikacích vykazuje; pokuta však nepřevyší 10 000 Kč.

(5) Obecní úřad obce s rozšířenou působností přestupek podle odstavce 1 projedná, pouze pokud učinil nezbytné kroky ke zjištění pachatele přestupku, jehož znaky porušení povinností řidiče nebo pravidel provozu na pozemních komunikacích vykazuje, a

- a) nezahájil řízení o přestupku a věc odložil, protože nezjistil skutečnosti odůvodňující zahájení řízení proti určité osobě, nebo
- b) řízení o přestupku zastavil, protože obviněnému z přestupku nebylo spáchání skutku prokázáno.

(6) Provozovatel vozidla za přestupek podle odstavce 1 neodpovídá, jestliže prokáže, že v době před porušením povinností řidiče nebo pravidel provozu na pozemních komunikacích

- a) bylo vozidlo, jehož je provozovatelem, odcizeno nebo byla odcizena jeho tabulka s přidělenou ~~státní poznávací značkou~~ **registrační značkou**, nebo

b) podal žádost o zápis změny provozovatele vozidla v registru silničních vozidel.

§ 125g

Je-li zahájeno řízení o uložení pokuty za přestupek podle § 125f, nelze již zahájit řízení o přestupku pro stejné porušení povinností řidiče nebo pravidel provozu na pozemních komunikacích. Řízení o přestupku lze zahájit, pokud se provozovatel vozidla zproští odpovědnosti za přestupek podle § 125f odst. 6.

§ 125h

(1) Obecní úřad obce s rozšířenou působností bezodkladně po zjištění nebo oznámení přestupku vyzve provozovatele vozidla, s nímž došlo ke spáchání přestupku, k uhrazení určené částky, pokud

- a) jsou splněny podmínky podle § 125f odst. 2,
- b) totožnost řidiče vozidla není známa nebo není zřejmá z podkladu pro zahájení řízení o přestupku a
- c) porušení je možné projednat uložení pokuty příkazem na místě.

(2) ~~Určená částka se stanoví ve stejné výši jako pokuta, kterou lze uložit příkazem na místě.~~ **Výše určené částky nesmí překročit výši pokuty, kterou lze uložit příkazem na místě.** Při stanovení určené částky obecní úřad obce s rozšířenou působností přihlédne k závažnosti porušení povinností řidiče nebo pravidel provozu na pozemních komunikacích.

(3) Určená částka je splatná do ~~15~~ **30** dnů ode dne doručení výzvy podle odstavce 1.

(4) Výzva podle odstavce 1 musí obsahovat popis skutku s označením místa a času jeho spáchání, označení přestupku, jehož znaky skutek vykazuje, výši určené částky, datum splatnosti určené částky a další údaje nezbytné pro provedení platby a poučení podle odstavců 6 a 7.

(5) Je-li určená částka uhrazena nejpozději v den splatnosti, obecní úřad obce s rozšířenou působností věc odloží. V opačném případě obecní úřad s rozšířenou působností pokračuje v šetření přestupku. O tomto postupu poučí obecní úřad obce s rozšířenou působností provozovatele vozidla ve výzvě podle odstavce 1.

(6) Neuhradí-li provozovatel vozidla určenou částku, může obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností, který jej vyzval k uhrazení určené částky, písemně sdělit údaje o totožnosti řidiče vozidla v době spáchání přestupku ve lhůtě podle odstavce 3. Toto sdělení se považuje za podání vysvětlení. O tomto postupu poučí obecní úřad obce s rozšířenou působností provozovatele vozidla ve výzvě podle odstavce 1.

(7) Je-li určená částka uhrazena po dni splatnosti, obecní úřad ji bezodkladně vrátí provozovateli vozidla.

(8) Určená částka je příjmem obce, jejíž obecní úřad vyzval provozovatele vozidla k uhrazení určené částky.

.....

§ 125j

(1) Pokud je podezřelým z přestupku osoba s bydlištěm v jiném členském státě Evropské unie, zašle obecní úřad obce s rozšířenou působností této osobě spolu s oznámením o zahájení řízení informační formulář v úředním jazyce členského státu Evropské unie, ve kterém má podezřelý bydliště. Tento postup se použije v případě, že se jedná o přestupek

~~a) podle § 125c odst. 1 písm. b), c), d) nebo písm. f) bodů 1 až 5, nebo~~

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

~~b) podle § 125c odst. 1 písm. k) v případě, že byla porušena povinnost stanovená v § 6 odst. 1~~
překročena nejvyšší dovolená rychlost, byl užit vyhrazený jízdní pruh v rozporu s § 14 nebo § 27 odst. 1 písm. i) nebo byl porušen zákaz užití jízdní pruh stanovený v § 71 odst. 2.

(2) Informační formulář musí obsahovat popis skutku s označením místa a času jeho spáchání, označení přestupku, jehož znaky skutek vykazuje, vymezení správních trestů, které lze za přestupek uložit, a odkaz na tento zákon. V případě, že jde o skutek zjištěný prostřednictvím automatizovaného technického prostředku, musí informační formulář obsahovat identifikační údaje o tomto prostředku.

(3) Obecní úřad obce s rozšířenou působností poskytne ministerstvu vždy do 31. března údaje o počtu zahájených řízení, ve kterých v předchozím kalendářním roce postupoval podle odstavce 1.

(4) Vzor informačního formuláře stanoví prováděcí právní předpis.

.....

§ 128

(1) Kopii nebo opis pravomocného rozsudku, kterým byl uložen trest zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel, jsou povinny soudy všech stupňů zaslat příslušnému obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností.

(2) Kopii nebo opis pravomocného rozhodnutí správního orgánu, kterým byl uložen **správní** trest zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel, jsou povinny správní orgány, které je vydaly, zaslat příslušnému obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností.

(3) Oznámení o uložení pokuty příkazem na místě za přestupek podle tohoto zákona, za který byla uložena pokuta vyšší než 1 000 Kč nebo ~~za který lze uložit body v bodovém hodnocení řidičů~~ **za který se zaznamenávají body v bodovém hodnocení**, jsou orgány policie, Vojenské policie nebo obecní policie povinny zaslat do 3 pracovních dnů po projednání přestupku příslušnému obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností.

.....

Zmocnění k vydání prováděcích právních předpisů

(1) Vláda vydá nařízení k provedení § 5 odst. 2 písm. b) a § 41 odst. 3.

(2) Ministerstvo vydá prováděcí právní předpis k provedení § 5 odst. 1 písm. d), § 6 odst. 6, § 6a odst. 7, § 6b odst. 6, § 10 odst. 5, § 43 odst. 6, § 43a odst. 6, § 45 odst. 6, § 52 odst. 10, § 56 odst. 8, § 62 odst. 5, § 63 odst. 2, § 65 odst. 3, § 66 odst. 3, ~~§ 67 odst. 1~~, § 67 odst. 11, § 68 odst. 3, § 75 odst. 7, § 78 odst. 5, § 79 odst. 9, § 87a odst. 9, § 87b odst. 5, § 92 odst. 8, § 104 odst. 5, § 105 odst. 4, § 106 odst. 4, § 107 odst. 3, § 109 odst. 10, § 110 odst. 8, § 111 odst. 9, § 113 odst. 7, § 115 odst. 7, § 116 odst. 4 a 7, ~~§ 118b odst. 6~~ **§ 118b odst. 7**, § 122b, § 123 odst. 4, § 124 odst. 3, **§ 124c odst. 10**, § 125b odst. 3 a § 125j odst. 4.

(3) Ministerstvo zdravotnictví vydá prováděcí právní předpis k provedení § 6 odst. 6, ~~§ 84 odst. 6~~ **§ 84 odst. 7**, § 85 odst. 7, § 87 odst. 7 a § 88 odst. 6.

.....

Příloha k zákonu č. 361/2000 Sb.

Přehled jednání spočívajících v porušení vybraných povinností stanovených předpisy o provozu na pozemních komunikacích a počet bodů za tato jednání

Porušení předpisů o provozu na pozemních komunikacích	Počet bodů
--	-----------------------

řízení vozidla bezprostředně po požití alkoholického	7
---	--------------

~~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 užití jiné návykové látky, po kterou je řidič ještě pod jejím vlivem~~

odmítnutí řidiče podrobit se vyšetření podle jiného	7
--	--------------

~~právního předpisu⁷⁾ ke zjištění, zda není ovlivněn alkoholem nebo jinou návykovou látkou~~

způsobení dopravní nehody porušením povinnosti řidiče,	7
---	--------------

~~při které došlo k usmrcení nebo k těžké újmě na zdraví jiné osoby~~

neprodlené nezastavení vozidla účastníka dopravní	7
nehody nebo nedovolené opuštění místa dopravní nehody	
nebo neprodlené nevrácení se na místo dopravní nehody	
po poskytnutí nebo přivolání pomoci	
při jízdě na dálnici nebo silnici pro motorová vozidla	7
otáčení se nebo jízda v protisměru nebo couvání v místě,	
kde to není dovoleno	
vjíždění na železniční přejezd v případech, ve kterých	7
je to zakázáno	
neposkytnutí účinné pomoci (první pomoc a přivolání	7
záchranných složek) účastníkem silničního provozu, který	
není účastníkem dopravní nehody při nehodě s evidentním	
poškozením zdraví nebo ohrožením života	
předjíždění vozidla v případech, ve kterých je to	7
zákonem zakázáno	
řízení motorového vozidla řidičem, kterému byl zadržen	7
řidičský průkaz	
řízení vozidla, které je technicky nezpůsobilé k provozu	5
na pozemních komunikacích tak závažným způsobem, že	
bezprostředně ohrožuje ostatní účastníky provozu na	
pozemních komunikacích	
překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem	5

~~nebo dopravní značkou o 40 km.h⁻¹ a více v obci nebo
o 50 km.h⁻¹ a více mimo obec~~

~~nezastavení vozidla na signál, který příkazuje řidiči 5
zastavit vozidlo, nebo nezastavení vozidla na pokyn „Stůj“
daný při řízení nebo usměrňování provozu na pozemních komunikacích
anebo při dohledu na bezpečnost a plynulost
provozu na pozemních komunikacích osobou k tomu
oprávněnou~~

~~ohrožení jiného řidiče při přejíždění s vozidlem z jednoho 5
jízdniho pruhu do druhého~~

~~ohrožení chodce přecházejícího pozemní komunikaci při 5
odbočování s vozidlem na místo ležící mimo pozemní
komunikaci, při vjíždění na pozemní komunikaci nebo
při otáčení a couvání~~

~~při řízení vozidla ohrožení chodce na přechodu a 4
neumožnění nerušeného a bezpečného přejití vozovky~~

~~nedání přednosti v jízdě v případech, ve kterých je 4
řidič povinen dát přednost v jízdě~~

~~překročení maximální doby řízení vozidla nebo nedodržení 4
minimální doby odpočinku o 20 % a více nebo nedodržení
bezpečnostní přestávky o 33 % a více podle jiných
právních předpisů⁴²⁾~~

~~řízení motorového vozidla bez držení příslušné skupiny 4~~

~~nebo podskupiny řidičského oprávnění~~

~~porušení povinnosti použít dětskou autosedačku nebo~~ 4

~~bezpečnostní pás při přepravě dětí podle § 6~~

~~překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem~~ 3

~~nebo dopravní značkou o 20 km.h⁻¹ a více v obci nebo~~

~~o 30 km.h⁻¹ a více mimo obce~~

~~nezastavení vozidla před přechodem pro chodce v případech,~~ 3

~~kdy je řidič povinen tak učinit~~

~~řízení motorového vozidla bez držení platného osvědčení~~ 3

~~profesní způsobilosti řidiče⁴⁾~~

~~porušení povinnosti být za jízdy připoután bezpečnostním~~ 3

~~pásem nebo užít ochrannou přilbu~~

~~neoznačení překážky provozu na pozemních komunikacích,~~ 2

~~kterou řidič způsobil~~

~~překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem~~ 2

~~nebo dopravní značkou o více než 5 km.h⁻¹ a méně~~

~~než 20 km.h⁻¹ v obci nebo o více než 10 km.h⁻¹ a méně než~~

~~30 km.h⁻¹ mimo obce~~

~~držení telefonního přístroje nebo jiného hovorového nebo~~ 2

~~záznamového zařízení v ruce nebo jiným způsobem~~

~~při řízení vozidla~~

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 příkazuje 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

Poznámky pod čarou

~~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. Vyhláška č. 341/2002 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění vyhlášky č. 100/2003 Sb.~~

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.

47) Směrnice Rady 91/671/EHS ze dne 16. prosince 1991 o sblížování právních předpisů členských států týkajících se povinného používání bezpečnostních pásů ve vozidlech s hmotností do 3,5 tuny.

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/20/ES ze dne 8. dubna 2003, kterou se mění směrnice Rady 91/671/EHS o sblížování právních předpisů členských států týkajících se povinného používání bezpečnostních pásů ve vozidlech s hmotností do 3,5 tuny.

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/126/ES ze dne 20. prosince 2006 o řidičských průkazech.

Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/413 ze dne 11. března 2015 o usnadnění přeshraniční výměny informací o dopravních deliktech v oblasti bezpečnosti silničního provozu.

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/59/ES ze dne 15. července 2003 o výchozí kvalifikaci a pravidelném školení řidičů některých silničních vozidel pro nákladní nebo osobní dopravu a o změně nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 a směrnice Rady 91/439/EHS a zrušení směrnice Rady 76/914/EHS.

Směrnice Komise 2014/85/EU ze dne 1. července 2014, kterou se mění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/126/ES o řidičských průkazech.

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/47/EU ze dne 3. dubna 2014 o silničních technických kontrolách užitkových vozidel provozovaných v Unii a o zrušení směrnice 2000/30/ES.

Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/719 ze dne 29. dubna 2015, kterou se mění směrnice Rady 96/53/ES, kterou se pro určitá silniční vozidla provozovaná v rámci Společenství stanoví maximální přípustné rozměry pro vnitrostátní a mezinárodní provoz a maximální přípustné hmotnosti pro mezinárodní provoz.

Směrnice Komise (EU) 2020/612 ze dne 4. května 2020, kterou se mění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/126/ES o řidičských průkazech.

Návrh prováděcího předpisu

K § 124c odst. 10 zákona o silničním provozu ve znění návrhu jeho novely

Ve vyhlášce č. 31/2001 Sb., o řidičských průkazech a o registru řidičů, ve znění pozdějších předpisů, bude s ohledem na zavedení nového institutu zajištění řidičského průkazu uveden vzor potvrzení o zajištění řidičského průkazu.

Potvrzení o zajištění řidičského průkazu bude obsahovat zejména údaje o řidiči, kterému byl zajištěn řidičský průkaz, identifikační údaje zajištěného řidičského průkazu, specifikaci zákonného důvodu využití tohoto institutu, poučení řidiče a prostor pro jeho vyjádření.

ROZDÍLOVÁ TABULKA

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

Navrhovaný právní předpis		Odpovídající předpis EU		
Ustanovení	Obsah	Celex č.	Ustanovení	Obsah
Čl. I bod 1 (poznámka pod čarou č. 47)	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.“.	32020L0612	Čl. 2 odst. 1 pododstavec třetí	Tyto předpisy přijaté členskými státy musí obsahovat odkaz na tuto směrnici nebo musí být takový odkaz učiněn při jejich úředním vyhlášení. Způsob odkazu si stanoví členské státy.
Čl. I bod 30 (§ 80a odst. 1 písm. a))	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	32006L0126	Čl. 4 odst. 2	Mopedy: Skupina AM - Dvoukolová vozidla nebo tříkolová vozidla s maximální konstrukční rychlostí nepřekračující 45 km/h definovaná v čl. 1 odst. 2 písm. a) směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/24/ES ze dne 18. března 2002 o schvalování typu dvoukolových a tříkolových motorových vozidel (5) (s výjimkou vozidel s maximální konstrukční rychlostí nejvýše 25 km/h), a lehké čtyřkolky definované v čl. 1 odst. 3 písm. a) směrnice 2002/24/ES, - minimální věk pro skupinu AM se stanoví na 16 let.

	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),			
Čl. I bod 31 (§ 80a odst. 1 písm. e))	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)“.	32006L0126	Čl. 4 odst. 4 písm. a)	4. motorová vozidla (...) a) Skupina B1: - čtyřkolky definované v čl. 1 odst. 3 písm. b) směrnice 2002/24/ES. - minimální věk pro skupinu B1 se stanoví na 16 let, - skupina B1 je nepovinná; v členských státech, které nezavedou tuto skupinu řidičských průkazů, bude k řízení těchto vozidel vyžadován řidičský průkaz skupiny B.
Čl. I bod 34 (§ 90 odst. 2 písm. b))	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“.	32020L0612	Příloha písm. a) (příloha II bod 5.1.3)	Příloha II směrnice 2006/126/ES se mění takto: a) bod 5.1.3 se nahrazuje tímto: „5.1.3 Zvláštní ustanovení týkající se vozidel skupin BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 a D1E Členské státy mohou rozhodnout, že se na řidičský průkaz pro vozidla skupiny BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 nebo D1E nezaznamená žádné omezení na vozidla s automatickou převodovkou podle bodu 5.1.2, pokud žadatel již je držitelem řidičského průkazu získaného na vozidle s manuální převodovkou alespoň v jedné z těchto skupin: B, BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 nebo D1E a během zkoušky dovedností a chování provedl úkony popsané v bodě 8.4.“;

<p>Čl. I bod 73 (125c odst. 1 písm. a) bod 3, písm. c) a d), písm. f) body 1 až 5 a 12 a 13, písm. g) a k))</p>	<p>V § 125c odstavec 1 zní: „(1) Fyzická osoba se dopustí přestupku tím, že v provozu na pozemních komunikacích a) řídí vozidlo, (...) 3. které je technicky nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích34a) z důvodu nebezpečné závady2), (...) 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, (...) 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 přikazuje 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</p>	<p>32014L0047</p>	<p>Čl. 25</p>	<p>Členské státy stanoví pravidla pro sankce za porušení této směrnice a přijmou veškerá opatření nezbytná pro provádění těchto pravidel. Tyto sankce musí být účinné, přiměřené, odrazující a nediskriminační.</p>
---	--	-------------------	---------------	---

	<p>komunikacích osobou k tomu oprávněnou, (...)</p> <p>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,</p> <p>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, (...)</p> <p>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, (...)</p> <p>k) jiným jednáním, než které je uvedeno pod písmeny a) až j), nesplní nebo poruší povinnost stanovenou v hlavě II tohoto zákona.“.</p>	32015L0413	Čl. 3 písm. d) až k)	<p>Pro účely této směrnice se rozumí:</p> <p>d) „překročením nejvyšší dovolené rychlosti“ překročení rychlostních limitů platných v členském státě deliktu pro dotyčnou pozemní komunikaci nebo dotyčný druh vozidla;</p> <p>e) „nepoužitím bezpečnostních pásů“ nedodržení požadavku připoutat se bezpečnostním pásem nebo použít dětský zádržný systém podle směrnice Rady 91/671/EHS (11) a právních předpisů členského státu deliktu;</p> <p>f) „nezastavením na červený signál světelného signalizačního zařízení“ nezastavení na červený signál světelného signalizačního zařízení nebo na jiný příslušný signál k zastavení, jak vymezují právní předpisy členského</p>
--	--	------------	----------------------	--

				<p>státu deliktu;</p> <p>g) „řízením vozidla pod vlivem alkoholu“ řízení vozidla pod vlivem alkoholu, jak vymezují právní předpisy členského státu deliktu;</p> <p>h) „řízením vozidla pod vlivem drog“ řízení vozidla pod vlivem drog nebo jiných látek s obdobným účinkem, jak vymezují právní předpisy členského státu deliktu;</p> <p>i) „nepoužitím ochranné přilby“ nepoužití ochranné přilby, jak vymezují právní předpisy členského státu deliktu;</p> <p>j) „použitím zakázaného pruhu“ nedovolené použití části pozemní komunikace, například odstavného pruhu, jízdního pruhu vyhrazeného pro hromadnou dopravu nebo dočasně uzavřeného pruhu z důvodu přetížení dopravy nebo prací na silnici, jak vymezují právní předpisy členského státu deliktu;</p> <p>k) „nedovoleným použitím mobilního telefonu nebo jiného komunikačního zařízení za jízdy“ nedovolené použití mobilního telefonu nebo jiného komunikačního zařízení za jízdy, jak vymezují právní předpisy členského státu deliktu;</p>
Čl. I body 87 a 88 (§ 125j odst. 1 písm. a) a b))	<p>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),“.</p> <p>88. V § 125j odst. 1 písm. b) se slova „porušena povinnost stanovená v § 6 odst. 1“ nahrazují slovy „překročena nejvyšší dovolená rychlost“.</p>	32015L0413	Čl. 2	<p>Tato směrnice se vztahuje na tyto dopravní delikty v oblasti bezpečnosti silničního provozu:</p> <p>a) překročení nejvyšší dovolené rychlosti;</p> <p>b) nepoužití bezpečnostních pásů;</p> <p>c) nezastavení na červený signál světelného signalizačního zařízení;</p> <p>d) řízení vozidla pod vlivem alkoholu;</p> <p>e) řízení vozidla pod vlivem drog;</p> <p>f) nepoužití ochranné přilby;</p> <p>g) použití zakázaného pruhu;</p> <p>h) nedovolené použití mobilního telefonu nebo jiného</p>

		32015L0413	Čl. 3 písm. b) a c)	komunikačního zařízení za jízdy. Pro účely této směrnice se rozumí: b) „členským státem deliktu“ členský stát, v němž byl delikt spáchán; c) „členským státem registrace“ členský stát, v němž je registrováno vozidlo, s nímž byl delikt spáchán;
		32015L0413	Čl. 5	1. Členský stát deliktu rozhodne, zda v souvislosti s dopravními delikty v oblasti bezpečnosti silničního provozu uvedenými v článku 2 zahájí následné řízení či nikoliv. Rozhodne-li se členský stát deliktu takové řízení zahájit, informuje o tom v souladu se svými vnitrostátními právními předpisy vlastníka či držitele vozidla nebo jinak zjištěnou osobu podezřelou ze spáchání dopravního deliktu v oblasti bezpečnosti silničního provozu. V této informaci jsou podle vnitrostátních právních předpisů uvedeny právní důsledky, které má tento delikt na území členského státu deliktu podle jeho právních předpisů. 2. Členský stát deliktu sdělí v informačním dopise vlastníku nebo držiteli vozidla či jinak zjištěné osobě podezřelé ze spáchání dopravního deliktu v oblasti bezpečnosti silničního provozu v souladu se svými právními předpisy veškeré významné informace, zejména povahu dopravního deliktu v oblasti bezpečnosti silničního provozu, místo, den a čas spáchání deliktu, název porušeného vnitrostátního právního předpisu a sankci, a případně i údaje o zařízení, jehož bylo ke zjištění deliktu použito. Členský stát deliktu může k tomuto účelu použít vzor uvedený v příloze II. 3. Pokud se členský stát deliktu rozhodne zahájit v souvislosti s dopravními delikty v oblasti bezpečnosti silničního provozu uvedenými v článku 2 následné řízení, zašle s ohledem na zajištění dodržování základních práv informační dopis v jazyce dokladů o registraci vozidla, jsou-

				li k dispozici, nebo v jednom z úředních jazyků členského státu registrace.
--	--	--	--	---

Číslo předpisu EU (kód celex)	Název předpisu EU
32006L0126	Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/126/ES ze dne 20. prosince 2006 o řidičských průkazech (přepracované znění)
32014L0047	Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/47/EU ze dne 3. dubna 2014 o silničních technických kontrolách užitkových vozidel provozovaných v Unii a o zrušení směrnice 2000/30/ES
32015L0413	Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/413 ze dne 11. března 2015 o usnadnění přeshraniční výměny informací o dopravních deliktech v oblasti bezpečnosti silničního provozu
32020L0612	Směrnice Komise (EU) 2020/612 ze dne 4. května 2020, kterou se mění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/126/ES o řidičských průkazech