

STANOVISKO MINISTERSTVA DOPRAVY

k pozměňovacím návrhům uplatněným
k vládnímu návrhu 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, a další související zákony
(sněmovní tisk č. 366)

pro projednání v hospodářském výboru Poslanecké sněmovny Parlamentu České republiky dne 27. dubna 2023

	<i>Pozměňovací návrhy poslanců uplatněné k sněmovnímu tisku č. 366</i>	<i>Stanovisko Ministerstva dopravy</i>
	Pozměňovací návrh poslance Michala Kučery	
PN 1	<p>V části první čl. I. se novelizační bod 35 zrušuje.</p> <p>Dosavadní novelizační body 36 až 147 se označují jako novelizační body 35 až 146.</p>	<p>Neutrální</p> <p>Pozměňovací návrh ruší nově zakotvovanou povinnost řidiče ohlásit Policii ČR, že vozidlo tvoří na dálnici překážku provozu, a to bez ohledu na to, zda je či není sám schopen vozidlo z dálnice odstranit.</p> <p>Tento pozměňovací návrh bude předmětem jednání mezi zástupci dopravní policie a podnikatelského sektoru, od jehož výsledku se bude odvíjet finální stanovisko Ministerstva dopravy.</p> <p>Cílem povinnosti obsažené v návrhu zákona je především zajištění bezpečnosti silničního provozu, neboť vozidlo překážející na dálnici představuje zvýšené riziko pro ostatní účastníky provozu. Právní úprava míří tam, aby se policie, která je dohledovým orgánem ve věci</p>

	<i>Pozměňovací návrhy poslanců uplatněné k sněmovnímu tisku č. 366</i>	<i>Stanovisko Ministerstva dopravy</i>
		<p>bezpečnosti a plynulosti silničního provozu (zákon č. 12/1997 Sb.), o překážejícím vozidle co nejdříve dozvěděla a mohla tak učinit příslušná opatření.</p> <p>Navržená úprava směřuje k tomu, aby se o takové překážce provozu na dálnici Policie ČR dozvěděla co nejdříve a mohla vyhodnotit, zda je řidič schopen sám vozidlo odstranit (např. má zajištěn odtah prostřednictvím jím nasmlouvané odtahové služby) či zda je nutné odtah nařídít (např. pokud řidič nemá zajištěn odtah či pokud jím nasmlouvaná odtahová služba má dojezdový čas v rámci několika hodin). Zároveň Policie ČR zajistí náležitou viditelnost takto odstaveného vozidla pro ostatní řidiče, a to buď pomocí vozidla ŘSD či vlastního vozidla s užitými výstražnými majáky. Tím bude i samotný řidič vozidla chráněn.</p> <p>Navržená povinnost řidiče nijak nerozšiřuje kompetence Policie ČR ani nezasahuje do smluvních vztahů v oblasti odtahových služeb.</p>
	Pozměňovací návrhy poslance Martina Kolovratníka	
PN 2	<p>V části první, čl. I. se za novelizační bod 86 vkládá nový novelizační bod 86a, který zní:</p> <p>86a. Za § 123e odst. 1 se vkládá nový odst. 2, který zní: Bude-li řidiči pravomocně 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, spáchaný jednáním zařazeným do bodového hodnocení, kterého se</p>	<p>Nesouhlas</p> <p>Institut odečítání bodů počítá lhůty vždy od právní moci rozhodnutí o přestupku a i nárok na odpočet bodů se váže ke skutečnosti, že ve stanovené lhůtě nebyl řidiči pravomocně uložen správní trest za přestupek (či trest za trestný čin), za nějž se zapisují body.</p>

	<i>Pozměňovací návrhy poslanců uplatněné k sněmovnímu tisku č. 366</i>	<i>Stanovisko Ministerstva dopravy</i>
	<p>dopustil přede dnem provedení odečtení bodů dle odst. 1, tento odečet bude zrušen, tzn. odečtené body mu budou dnem nabytí právní moci tohoto posledního zapisovaného rozhodnutí znovu zaznamenány. Dosavadní odstavce 2 až 6 se označují jako odstavce 3 až 7.</p> <p>V části první, čl. I. bod 87 zní:</p> <p>87. V § 123e odst. 5 se v úvodní části ustanovení číslo „3“ nahrazuje číslem „4“ a na konci písm. b) se za text „méně než 6 body“ doplňuje text a v období 12 po sobě jdoucích kalendářních měsících nemá již zaznamenány dva 4 bodové přestupky.</p>	<p>Navržená změna tento princip prolamuje. Počátek běhu roční (dvouleté či tříleté) lhůty ponechává ke dni právní moci rozhodnutí o přestupku (trestném činu), ale ztrátu nároku na odpočet svazuje s okamžikem spáchání dalšího přestupku (trestného činu).</p> <p>Současně navržená úprava zakotvuje opětovné zapisování odečtených bodů, a to v případě, že došlo k odečtení bodů, ale až poté bude pravomocně rozhodnuto o přestupku (trestném činu), který byl spáchán v průběhu roční (dvouleté či tříleté) lhůty, během níž vzniká nárok na odpočet bodů.</p> <p>Navržená změna by tak způsobila, že by body mohly být řidiči znovu zaznamenány i s odstupem několika měsíců či let, a vést například k tomu, že se takový řidič „vyboduje“, aniž by v mezidobí mohl učinit kroky, kterými by tomuto důsledku zabránil.</p> <p>Pozměňovací návrh dále omezuje možnost odečtu bodů za absolvování školení bezpečné jízdy. Vedle řidičů, kterým byly body zapsány za 6 bodový přestupek, by tuto možnost nově neměli ani řidiči, kteří se dopustili v jednom roce dvou 4 bodových přestupků. Ministerstvo dopravy nespatřuje důvody pro takové omezení.</p>
PN 3	<p>(Změna zákona č.247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů)</p> <p>V části druhé článku III se vkládají nové novelizační body 14 až 22, které znějí:</p>	<p>Nesouhlas</p> <p>V požadavcích stanovených pro získání profesního osvědčení učitele autoškoly se u vzdělání navrhuje rezignovat na podmínku strojíního nebo dopravního oboru. Bude postačovat, že se jedná o ukončené střední</p>

	<i>Pozměňovací návrhy poslanců uplatněné k sněmovnímu tisku č. 366</i>	<i>Stanovisko Ministerstva dopravy</i>
	<p>14. v § 21 odst. 1 písm. a) se zrušují slova „strojního nebo dopravního oboru“.</p> <p>15. v § 21 odst. 1 písm. b) se číslovka „24“ nahrazuje číslovkou „21“.</p>	<p>vzdělání, ale ani v případě, že nebude ukončeno maturitní zkouškou, nebude předepsán jeho obor.</p> <p>S tím Ministerstvo dopravy souhlasí, ale upozorňuje, že předmětnou změnou je potřeba provést v § 21 odst. 2 písm. a), nikoli v § 21 odst. 1 písm. a). Tato změna by se tedy v zákoně vůbec neprojevila. K formulaci vhodnějšího návrhu je Ministerstvo dopravy připraveno poskytnout součinnost.</p> <p>Dále se navrhuje snížení minimálního věku, ve kterém lze profesní osvědčení učitele autoškoly získat, a to z 24 na 21 let. S tím Ministerstvo dopravy nesouhlasí, neboť snížením věkové hranice na 21 let by se učitelem autoškoly mohla stát osoba, která k výkonu této zodpovědné činnosti není dostatečně vyzrálá. Přitom právě řidiči ve věku 18 – 24 let patří mezi časté viníky závažných dopravních nehod.</p>
PN 4	<p>(Změna zákona č.247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů)</p> <p>V části druhé článku III se vkládá nový novelizační bod 16, který zní:</p> <p>16. v § 27 odst. 3 se na konci doplňuje věta: „Průkaz žadatele může být veden i v elektronické podobě.“</p>	<p>Souhlas</p> <p>Navrhuje se, aby průkaz žadatele, který je vydáván žadateli o řidičské oprávnění při zahájení výuky a výcviku, bylo možné vést i v elektronické podobě.</p> <p>Upozorňujeme však na nutnost provedení legislativně technických oprav.</p>
PN 5	<p>(Změna zákona č.247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů)</p>	<p>Nesouhlas</p>

	<p><i>Pozměňovací návrhy poslanců uplatněné k sněmovnímu tisku č. 366</i></p>	<p><i>Stanovisko Ministerstva dopravy</i></p>
	<p>V části druhé článku III se vkládá nový novelizační bod 17, který zní:</p> <p>17. v § 38 se doplňuje nový odst. 5, který zní:</p> <p>„(5) Obecní úřad obce s rozšířenou působností, který provádí zkoušky žadatele o řidičské oprávnění, může monitorovat průběh zkoušky z odborné způsobilosti žadatele o řidičské oprávnění za současného dodržení zásad ochrany osobních údajů všech osob účastnících se zkoušky z odborné způsobilosti žadatele o řidičské oprávnění.“</p>	<p>Pozměňovací návrh zakotvuje možnost obecního úřadu obce s rozšířenou působností monitorovat průběh zkoušky z odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel.</p> <p>Ministerstvo dopravy s ním nesouhlasí, neboť v této podobě jej podpořit nelze. Z návrhu nevyplývá rozsah ani způsob, jakým by bylo možné průběh zkoušky monitorovat. Dále není zřejmé, kdo, jak a po jakou dobu by nakládal s pořízenými záznamy, či zda se má jednat pouze o monitorování průběhu zkoušky bez pořizování záznamů. V každém případě se přitom jedná o velký zásah do soukromí všech účastníků.</p> <p>K takové změně by mělo být přistoupeno vládním návrhem zákona, a to až v návaznosti na podrobné zhodnocení potřeby a dopadů na chráněné veřejné zájmy. Z čl. 36 odst. 4 obecného nařízení o ochraně osobních údajů (nařízení GDPR) vyplývá, že by návrh každého takového legislativního opatření, které má členský stát v plánu přijmout, měl být konzultován s dozorovým úřadem. Z pozměňovacího návrhu však nevyplývá, že by k takové konzultaci došlo.</p> <p>Současně je ve vztahu k nařízení GDPR potřeba upozornit, že pozměňovací návrh počítá pouze s dodržováním zásad ochrany osobních údajů osob účastnících se zkoušky, což je však pouze jedna z částí tohoto nařízení. Pokud měl navrhovatel v úmyslu ostatní části tohoto nařízení vyloučit, byla by navržena úprava v rozporu s uvedeným přímo použitelným předpisem Evropské unie.</p> <p>Ministerstvo dopravy se však ztotožňuje se záměrem předcházet korupčním rizikům při provádění zkoušek odborné způsobilosti a do budoucna počítá se zavedením možnosti určitých forem monitoringu.</p>

	<i>Pozměňovací návrhy poslanců uplatněné k sněmovnímu tisku č. 366</i>	<i>Stanovisko Ministerstva dopravy</i>
		Možnost pořizování audiovizuálních záznamů by ale měla být omezena pouze na provádění teoretické části zkoušky, neboť i ze zkušeností ze zahraničí vyplývá, že v případě praktické části zkoušky je tento nástroj spojen s mnoha riziky, vysokými náklady a nízkou přidanou hodnotou. Pro praktickou část zkoušky se pak nabízí monitoring prostřednictvím GPS a pomocí elektronického záznamu z praktické jízdy.
PN 6	<p>(Změna zákona č.247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů)</p> <p>V části druhé článku III se vkládá nový novelizační bod 18, který zní:</p> <p>18. v § 39 odst. 2 se zrušuje věta: „Každá opakovaná zkouška může být provedena nejdříve za 5 pracovních dní ode dne konání neúspěšné zkoušky.“</p>	<p>Souhlas</p> <p>Navrhuje se upustit od podmínky, dle níž lze opakovanou zkoušku z odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel provést nejdříve za 5 pracovních dní ode dne konání neúspěšné zkoušky.</p> <p>Upozorňujeme však na nutnost provedení legislativně technických oprav.</p>
PN 7	<p>Změna zákona č.247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů)</p> <p>V části druhé článku III se vkládá nový novelizační bod 19, který zní:</p> <p>19. v § 40 se doplňuje nový odst. 4, který zní:</p> <p>„(4) Zkoušku z předpisů o provozu na pozemních komunikacích a zdravotnické přípravy smí provádět držitel průkazu zkušebního</p>	<p>Nesouhlas</p> <p>Navrhuje se, aby k provádění zkoušky z předpisů o provozu na pozemních komunikacích a zdravotnické přípravy byl oprávněn i držitel průkazu zkušebního komisaře, který nemá odpovídající kvalifikaci (tj. pro všechny skupiny vozidel, pro které se zkouška provádí).</p> <p>Ministerstvo dopravy se ztotožňuje s cílem tohoto pozměňovacího návrhu, tj. aby k provádění teoretické části zkoušky byl oprávněn každý držitel průkazu zkušebního komisaře, neboť tato část zkoušky je pro všechny skupiny vozidel procesně stejná.</p>

	<i>Pozměňovací návrhy poslanců uplatněné k sněmovnímu tisku č. 366</i>	<i>Stanovisko Ministerstva dopravy</i>
	komisaře. Přitom nemusí být držitelem průkazu v rozsahu skupin vozidel, pro něž provádí zkoušku.“	Ministerstvo dopravy ale upozorňuje na nesprávné systematické zařazení i formulaci navrhovaného ustanovení. Za vhodnější řešení by přitom považovalo upravit rozsah oprávnění držitele průkazu zkušební komisaře (v plném rozsahu, pokud jde o teoretickou část zkoušky, a v rozsahu skupin řidičského oprávnění, jehož je držitelem, pokud jde o praktickou část zkoušky). K formulaci vhodnějšího návrhu je Ministerstvo dopravy připraveno poskytnout součinnost.
PN 8	(Změna zákona č.247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů) V části druhé článku III se vkládají nové novelizační body 20 až 21, které znějí: 20. v § 42 odst. 1 se na konci doplňuje věta: „Záznam o zkoušce může být veden i v elektronické podobě“ 21. v § 42 odst. 6 nově zní: (6) Výčet jednotlivých znalostí, dovedností a chování a podrobnosti o požadavcích na zkoušku stanoví prováděcí předpis. Náležitosti záznamu o zkoušce a způsob jeho vedení vydává ministerstvo ve Věstníku dopravy.	Nesouhlas Navrhuje se výslovně upravit, že záznam o průběhu zkoušky z praktické jízdy je možné vést i v elektronické podobě. S tím Ministerstvo dopravy souhlasí, avšak v návrhu chybí zmocnění pro úpravu detailů způsobu vedení tohoto záznamu. K formulaci vhodnějšího návrhu je Ministerstvo dopravy připraveno poskytnout součinnost. Dále se navrhuje, aby náležitosti tohoto záznamu a způsob jeho vedení nebyly upraveny ve vyhlášce, ale pouze ve Věstníku dopravy. Pozměňovací návrh je odůvodněn tím, že stanovení náležitostí záznamu ve Věstníku dopravy umožní jejich snazší změny ve vazbě na technický rozvoj bez nutnosti novelizovat vyhlášku. S tím Ministerstvo dopravy nesouhlasí, neboť Věstník dopravy není právním předpisem a nelze jím provádět zákon. Přitom nyní jsou jako náležitosti záznamu vyhláškou stanoveny zcela standardní údaje, u nichž nelze očekávat, že by je bylo nutné kvůli

	<i>Pozměňovací návrhy poslanců uplatněné k sněmovnímu tisku č. 366</i>	<i>Stanovisko Ministerstva dopravy</i>
		technickému rozvoji často měnit (např. údaje o žadateli, registrační značka vozidla, kterým je zkouška prováděna, údaje o zkušebním komisaři, o datu a době trvání zkoušky atd.), a je namístě, aby případné změny byly projednány ve standardním legislativním procesu a dotčené subjekty měly možnost se k nim vyjádřit.
PN 9	<p>(Změna zákona č.247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů)</p> <p>V části druhé článku III se vkládá nový novelizační bod 22, který zní:</p> <p>22. v § 52b odst. 6 se věta druhá „Opakovaná zkouška může být provedena nejdříve za 5 pracovních dnů ode dne konání předchozí zkoušky.“ zrušuje.</p>	<p>Souhlas</p> <p>Navrhuje se upustit od podmínky, dle níž lze opakovanou zkoušku z profesní způsobilosti řidičů provést nejdříve za 5 pracovních dní ode dne konání neúspěšné zkoušky.</p> <p>Upozorňujeme však na nutnost provedení legislativně technických oprav.</p>
	Pozměňovací návrh poslanců Michaela Rataje, Jiřího Slavíka a Martina Kupky	
PN 10	<p>1. V čl. I se za dosavadní bod 28 vkládají nové body, které znějí:</p> <p>„X. Ve skupinovém nadpisu nad § 39 se slova „a cyklistické“ nahrazují slovy „, cyklistické a sdílené“.</p> <p>X. Za § 39a se vkládá nový § 39b, který zní:</p> <p>„§ 39b</p>	<p>Souhlas</p> <p>Návrh zavádí nový typ zóny, tzv. sdílenou zónu, a stanoví dílčí specifická pravidla provozu v této zóně.</p>

	<p><i>Pozměňovací návrhy poslanců uplatněné k sněmovnímu tisku č. 366</i></p>	<p><i>Stanovisko Ministerstva dopravy</i></p>
	<p>(1) Sdílená zóna je zastavěná oblast, jejíž začátek je označen dopravní značkou „Sdílená zóna“ a konec je označen dopravní značkou „Konec sdílené zóny“, a je určena k užívání všemi účastníky silničního provozu.</p> <p>(2) Ve sdílené zóně musí účastníci provozu na pozemních komunikacích dbát zvýšené ohleduplnosti vůči ostatním účastníkům provozu, které nesmí ohrozit. Řidiče tramvaje nesmí ostatní účastníci provozu na pozemních komunikacích ani omezit a tramvaj má vždy přednost v jízdě.</p> <p>(3) Ve sdílené zóně smějí chodci a cyklisté užívat pozemní komunikaci v celé její šířce, přičemž na chodce se nevztahuje § 53 a 54 a na cyklisty se nevztahuje § 57 odst. 2 a 3. Přijíždí-li vozidlo s právem přednostní jízdy, chodci musí neprodleně uvolnit prostor pro projetí tohoto vozidla.</p> <p>(4) Ve sdílené zóně smí řidič jet rychlostí nejvýše 20 km.h-1. Stání motorových vozidel je dovoleno jen na místech označených jako parkoviště. Stání jízdních kol a jiných nemotorových vozidel je dovoleno jen na místech k tomu určených.“.</p> <p>X. V § 40 odst. 1 se slova „a cyklistické“ nahrazují slovy „cyklistické a sdílené“.</p> <p>Následující body se přečíslojí.</p> <p>2. V čl. I dosavadním bodu 29 se za slova „§ 39a odst. 3 a 4,“ vkládají slova „§ 39b odst. 2 a 4,“.</p>	

	<i>Pozměňovací návrhy poslanců uplatněné k sněmovnímu tisku č. 366</i>	<i>Stanovisko Ministerstva dopravy</i>
	<p>3. V čl. I se za dosavadní bod 40 vkládají nové body, které znějí:</p> <p>„X. V § 58 odst. 2 se slova „a pěší“ nahrazují slovy „, pěší a sdílené“.</p> <p>X. V § 60a odst. 1 větě první a v § 60a odst. 4, 5 a 6 se slova „a obytných“ nahrazují slovy „, obytných a sdílených“.</p> <p>X. V § 60a odst. 1 se na konci textu věty druhé doplňují slova „; ve sdílené zóně to neplatí“.</p> <p>X. V § 60a se na konci odstavce 3 doplňuje věta „Ve sdílené zóně se smí osoba na osobním přepravníku pohybovat v celé šířce pozemní komunikace; přijíždí-li vozidlo s právem přednostní jízdy, musí neprodleně uvolnit prostor pro projetí tohoto vozidla.“.</p> <p>Následující body se přechísľují.</p>	