

## Obecná část:

### I.

Platnou právní úpravu provozu na pozemních komunikacích představuje

-zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů,

-vyhláška č. 30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích,

-vyhláška č. 31/2001 Sb., o řidičských průkazech a o registru řidičů,

-vyhláška č. 32/2001 Sb., o evidenci dopravních nehod,

-nařízení vlády č. 110/2001 Sb., kterým se stanoví další vozidla, která mohou být vybavena zvláštním zvukovým výstražným znamením doplněným zvláštním výstražným světlem modré barvy.

Zákon č. 361/2000 Sb. je účinný od 1. ledna roku 2001, prováděcí vyhlášky nabyly účinnosti dne 31. ledna 2001 a nařízení vlády č. 110/2001 Sb. nabylo účinnosti dne 27. března 2001.

S právní úpravou provozu na pozemních komunikacích ve vztahu k nyní navrhované novele souvisejí, zejména tyto zákony

-zákon č. 37/1989 Sb., o ochraně před alkoholismem a jinými toxikomaniemi, ve znění pozdějších předpisů,

-zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů,

-zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů,

-zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., ve znění pozdějších předpisů,

-zákon č. 553/1991 Sb., o obecní policii, ve znění pozdějších předpisů,

-zákon č. 71/1967 Sb., o správním řízení (správní řád), ve znění pozdějších předpisů,

-zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů.

Obecně lze k uvedené platné právní úpravě uvést, že představuje po padesáti letech (zákon č. 56/1950 Sb., o provozu na veřejných silnicích) novou komplexní zákonnou úpravu provozu na pozemních komunikacích. Od roku 1953 až do roku 1997 byla oblast provozu na pozemních komunikacích upravena z hlediska dnešních ústavních principů podzákonnými právními předpisy, a to nařízením vlády č. 54/1953 Sb., o provozu na silnicích, a prováděcími vyhláškami vydanými k tomuto vládnímu nařízení, tj. vyhláškou č. 145/1956 Ú.l. o provozu na silnicích, vyhláškou č. 87/1964 Sb., o řidičských průkazech a vyhláškami upravujícími pravidla provozu na pozemních komunikacích, z nichž poslední byla vyhláška č. 99/1989 Sb., o pravidlech provozu na pozemních komunikacích (pravidla silničního provozu. V roce 1997 byl přijat a nabyl účinnosti zákon č. 12/1997 Sb., o bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích, který tvořil zákonný rámec pro uvedenou podzákonnou úpravu, která zůstávala i nadále v platnosti. Šlo o přechodný a po právní stránce problematický stav, který byl odstraněn až přijetím zákona č. 361/2000 Sb. a prováděcích právních předpisů k tomuto zákonu.

Spolu s účinností zákona o provozu na pozemních komunikacích nabyla od 1. ledna 2001 účinnosti i první fáze reformy veřejné správy v oblasti provozu na pozemních komunikacích. Ta spočívala v tom, že v souladu s usnesením vlády ze dne 25. října 1995 č. 594, usnesením vlády ze dne 13. listopadu 1996 č. 577 a usnesením vlády ze dne 8. října 1997 č. 622, kterým byl schválen věcný záměr zákona o provozu na pozemních komunikacích, a v souladu s požadavky Evropské unie byla převedena působnost k výkonu státní správy ve věcech provozu na pozemních komunikacích z Policie České republiky a Ministerstva vnitra na okresní úřady a tehdejší Ministerstvo dopravy a spojů. Policií zůstaly, jak je obvyklé v západoevropských zemích, kompetence k provádění dohledu na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích, šetření dopravních nehod, spolupůsobení při řízení provozu na pozemních komunikacích a projednávání přestupků proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích v blokovém řízení.

Od 1. ledna 2003 vstoupila v účinnost druhá fáze reformy veřejné správy, která v oblasti provozu na pozemních komunikacích znamenala převedení působností z okresních úřadů převážně na obecní úřady obcí s rozšířenou působností a částečně na krajské úřady.

Zákon č. 361/2000 Sb. byl po dobu své účinnosti pětkrát novelizován:

- zákonem č. 60/2001 Sb., kterým se mění zákon č. 283/1991 Sb., o Policii České republiky, ve znění pozdějších předpisů, a kterým se mění některé další zákony,

- zákonem č. 478/2001 Sb., kterým se mění zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, a kterým se mění některé další

zákony,

- zákonem č. 62/2002 Sb., kterým se mění zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů,
- zákonem č. 311/2002 Sb. kterým se mění zákon č. 553/1991 Sb., o obecní policii, ve znění pozdějších předpisů, a o změně některých dalších zákonů,
- zákonem č. 320/2002 Sb. o změně a zrušení některých zákonů v souvislosti s ukončením činnosti okresních úřadů.

Všechny novely, jak vyplývá i z názvů uvedených zákonů, byly provedeny v souvislosti se změnami jiných, souvisejících zákonů. Novely se dotkly pouze jednotlivých ustanovení zákona o provozu na pozemních komunikacích a nepředstavovaly zásadní změnu právní úpravy provozu na pozemních komunikacích. Po zhruba dvou a půl letech účinnosti zákona č. 361/2000 Sb. a jeho prováděcích předpisů lze tedy konstatovat, že právní úprava provozu na pozemních komunikacích se vcelku osvědčila.

Nicméně se za uvedenou dobu účinnosti a aplikace právní úpravy shromáždila celá řada poznatků, podnětů a návrhů na změny a doplnění této úpravy. Z těchto podnětů a návrhů je pět věcných okruhů předmětem navrhované novely zákona o provozu na pozemních komunikacích.

Obecně je možno říci, že do právní úpravy provozu na pozemních komunikacích je třeba

1) zpracovat změny, ke kterým došlo v uplynulém období v komunitárním právu – změny se týkají používání dětských zádržných systémů, a změny, které souvisejí se vstupem České republiky do Evropské unie 1. května 2004 – vydávání řidičských průkazů vzoru EU jako národních řidičských průkazů České republiky,

2) zpracovat právní institut zadržování řidičského průkazu a propracovat již existující institut zabránění v jízdě vozidla, aby mohl být prakticky aplikován,

3) zpracovat nový institut systému bodového hodnocení vybraných přestupků a trestných činů spáchaných řidiči motorových vozidel,

4) zpracovat institut kaucí, které budou představovat záruku vymahatelnosti práva v případě řidičů cizozemců,

5) propracovat skutkové podstaty přestupků proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích a zvýšit sankce za tyto přestupky.

Jde o úpravy, které by měly výrazně přispět ke zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích v České republice. Změněna byla také některá pravidla provozu na pozemních komunikacích. Cílem změn pravidel bylo nejen odstranění některých nepřesností, které se během aplikace zákona č. 361/2000 Sb. objevily, ale také snaha o přiblížení se pravidlům provozu na pozemních komunikacích, která se osvědčila v okolních evropských státech.

Převod působností k výkonu státní správy ve věcech provozu na pozemních komunikacích do přenesené působnosti územních samosprávných celků si vyžaduje i zavedení institutu státního odborného dozoru nad výkonem těchto působností, aby mohl stát zajišťovat řádný a jednotný výkon těchto působností na celém území státu, samozřejmě při zachování nezávislosti rozhodování správních orgánů územní samosprávy ve správním řízení v konkrétních případech. Jde o institut běžně uplatňovaný i v jiných oblastech veřejné správy.

## II.

Navrhovaná novela zákona č. 361/2000 Sb. obsahuje následující hlavní právní principy:

### 1) Používání dětských zádržných systémů

V souladu se Směrnicí Rady č. 91/671/EHS, o povinném používání bezpečnostních pásů ve vozidlech s největší povolenou hmotností pod 3,5 tuny, ve znění Směrnice Evropského Parlamentu a Rady č. 2003/20/ES se zavádí povinné používání dětských zádržných systémů při přepravě dětí na všech kategoriích pozemních komunikací. Použití dětského zádržného systému je omezeno tělesnou výškou dítěte (do 150 cm) a jeho tělesnou váhou (do 36 kg). Děti, jejichž tělesné rozměry tyto parametry přesahují, musejí užit bezpečnostních pásů. V souladu s normami EU řeší zákon i situaci, kdy je ve vozidle přepravováno více dětí, než kolik lze do vozidla umístit dětských zádržných systémů. V tomto případě musejí být „zbývající“ děti starší tří let připoutány bezpečnostními pásy; děti mladší tří let musejí být vždy přepravovány v dětském zádržném systému.

Citované směrnice EU v podstatě zakazují, resp. vůbec nepřipouštějí přepravu dětí mladších tří let ve vozidlech, která nejsou vybavena alespoň bezpečnostními pásy. Návrh zákona tuto úpravu respektuje.

Zákon upravuje, rovněž v souladu s citovanými směrnicemi EU, také výjimky z použití dětských zádržných systémů, zejména zdravotní důvody, a dále pak např. přepravu dětí ve vozidlech Policie ČR, ozbrojených sil, jednotek požární ochrany, zdravotnické záchranné služby apod. Jde o případy, kdy jsou děti těmito vozidly přepravovány např. při služebních zákrocích nebo záchranných akcích a tato vozidla samozřejmě v těchto případech nejsou a ani nemohou být vybavena dětskými zádržnými systémy.

Současná právní úprava vyžaduje povinné použití dětských zádržných systémů pouze při jízdě na dálnici nebo silnici pro motorová vozidla. Použití dětského zádržného systému pak je omezeno tělesnou výškou, ale nikoli již hmotností dítěte, což v praxi může působit problémy, protože dětské zádržné systémy jsou vyráběny pouze do 36 kg hmotnosti dítěte. Tento nedostatek navrhovaná novela zákona řeší, jak je uvedeno výše. Rozšíření použití dětských zádržných systémů na jízdu na všech pozemních komunikacích je nezbytné z hlediska ochrany života a zdraví dětí, neboť k úrazům a smrtelným úrazům dětí dochází častěji na pozemních komunikacích nižších kategorií, než jsou dálnice a silnice pro motorová vozidla.

## **2) Vzhledem k harmonizaci právní úpravy ČR s normami Evropské unie je zapotřebí upravit druhy a vzory řidičského průkazu České republiky a dobu platnosti tohoto průkazu.**

Podle Směrnice Rady 96/47/ES ze dne 23. července 1996, kterou se mění Směrnice Rady 91/439/EHS o řidičských průkazech je třeba, aby Česká republika po vstupu do Evropské unie vydávala řidičský průkaz podle vzoru řidičského průkazu popsáno v přílohách I nebo Ia výše uvedené směrnice. Tento řidičský průkaz má podobu plastické karty s emblémem „EU“ a rozlišovacím znakem „CZ“. Karta musí splňovat požadavky normy ISO 7810 a ISO 7816-1 a metody testování podle normy ISO 10373. Podle zkušeností ostatních států EU má plastická karta životnost asi 12 let. Vzhledem k tomu bude nutno omezit dobu platnosti řidičského průkazu na 10 let. Po této době bude řidiči vydán nový řidičský průkaz.

Zároveň z důvodů efektivity se vydávají řidičské průkazy centrální výdejnou dokladů, stejně jako je tomu u jiných dokladů, např. občanských průkazů nebo cestovních dokladů. Vzhledem k tomu se doba vydání řidičského průkazu prodlouží, asi na 20 dní. Pro řešení případů, kdy držitel řidičského oprávnění nemůže tuto dobu čekat na vydání řidičského průkazu, např. půjde o řidiče z povolání, který ztratí nebo mu bude odcizen řidičský průkaz, zákon umožňuje vydání řidičského průkazu ve lhůtě kratší za správný poplatek 500 Kč.

## **3) Zabránění v jízdě a zadržení řidičského průkazu**

Zadržení řidičského průkazu upravovala dlouhá léta vyhláška č. 87/1964 Sb., o řidičských průkazech, ve znění pozdějších předpisů. Řidičský průkaz bylo možno zadržet, dopustil-li se řidič protiprávního jednání, za které bylo možno důvodně očekávat uložení trestu nebo sankce zákazu řízení motorových vozidel, nebo bylo-li důvodně podezření, že pozbyl odbornou nebo zdravotní způsobilost nebo se stal nespolehlivým k řízení motorových vozidel. Samotné zadržení řidičského průkazu přímo v provozu na pozemních komunikacích mělo charakter bezprostředního zásahu, neboť mu nepředcházelo správní řízení. Dopravní inspektorát ale mohl následně ve správním řízení rozhodnout, že se řidičský průkaz zadržuje do meritorního rozhodnutí ve věci, tj. do pravomocného rozhodnutí o přestupku nebo rozsudku o trestném činu nebo do pravomocného rozhodnutí o odnětí řidičského oprávnění pro ztrátu odborné nebo zdravotní způsobilosti.

Další normou, která vstoupila do tohoto institutu, byl zákon č. 12/1997 Sb., o bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích. Tento zákon převzal institut zadržení řidičského průkazu, a to ze stejných důvodů a za stejných podmínek, které upravovala vyhláška č. 87/1964 Sb.

Zákon č. 12/1997 Sb. také nově zavedl institut zabránění v jízdě řidiči, a to tehdy, jestliže by pokračování v jízdě znamenalo ohrožení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, a to jak z důvodů na straně řidiče (např. opilost) nebo vozidla (technická nezpůsobilost), a dále pak z důvodu zadržení osvědčení o technickém průkazu.

Ze všech tří uvedených institutů však policie v praxi užívala pouze prvních dvou, tj. zejména zadržení řidičského průkazu, případně zadržení osvědčení o technickém průkazu. Institut zabránění v jízdě byl využíván minimálně, přestože pouze on představoval jedinou skutečně efektivní ochranu ostatních účastníků provozu na pozemních komunikacích.

Zákon č. 361/2000 Sb. od institutu zadržení řidičského průkazu upustil a rovněž tak zákon č. 56/2001 Sb. upravující podmínky provozu vozidel nezavedl institut zadržení osvědčení o registraci vozidla. Zákonodárce vycházel z principu uplatňovaného i u jiných dokladů, a sice že držitel dokladu, který osvědčuje nějaké oprávnění nebo právní stav, nemá být tento doklad odebírán, pokud mu zároveň není odebráno oprávnění, které doklad osvědčuje, nebo se nemění právní stav, který doklad osvědčuje. Dále tato koncepce vycházela z toho, že pokud se řidič motorového vozidla dopustil protiprávního jednání, které vyžaduje pro zachování bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích jeho okamžité vyřazení z tohoto provozu (např. řízení motorového vozidla v opilosti nebo závažné závady na vozidle bezprostředně ohrožující bezpečnost provozu), měla by proti němu policie zasáhnout účinnějším způsobem, než je pouhé zadržení dokladu, které samo o sobě takovému řidiči fyzicky nebrání se provozu dále účastnit. V praxi byla poměrně běžná situace, kdy např. opilý řidič, pokud mu policie pouze zadržela řidičský průkaz a neodvezla jej zároveň na lékařské vyšetření, pokračoval po odjezdu policejní hlídky dále v jízdě, navíc subjektivně přesvědčen, že už se mu vlastně nemůže nic horšího stát.

Zákon č. 361/2000 Sb. proto místo zadržování dokladů převzal a upravil v § 124 odst. 8 písm. c) a d) oprávnění policie zakázat řidiči jízdu na nezbytně nutnou dobu, vyžaduje-li to bezpečnost provozu na pozemních komunikacích, nebo zabránit řidiči v jízdě, pokud by pokračování v jízdě znamenalo ohrožení

bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích. Zabránit řidiči v jízdě pak měla policie s použitím prostředků, které jí dával zákon č. 283/1991 Sb., o Policii České republiky, např. použitím technických prostředků k zabránění odjezdu vozidla (tzv. botičky) do doby, dokud by vozidlo nevyzvedla osoba oprávněná a způsobilá je řídit. Bohužel zákon o Policii ČR v § 22a odst. 1 v platném znění omezuje použití botiček pouze na případy, kdy je vozidlo ponecháno na místě, kde je jeho ponechání zakázáno, tedy např. v místě zákazu stání nebo zastavení nebo na místě, kde stání a zastavení zakazuje přímo zákon, a řidiče vozidla se nepodařilo na místě zjistit. Touto úpravou je vlastně eliminována možnost praktické aplikace institutu zabránění v jízdě, který upravuje zákon o provozu na pozemních komunikacích.

Vzhledem k uvedenému policie, ale i správní orgány požadují znovuzavedení institutu zadržení řidičského průkazu. Považují jej za nezbytný předpoklad účinnosti zásahů proti řidičům, kteří se dopustili závažného protiprávního jednání. Správní orgány pak v zadržení dokladu spatřují i významný donucovací prostředek pro řidiče, aby se dostavil ke správnímu orgánu k projednání přestupku. Vzhledem k této společenské objednávce je institut zadržení řidičského průkazu novelou zákona o provozu na pozemních komunikacích opětovně zaveden. Je však součástí institutu zabránění v jízdě, které je jedinou možností jak okamžitě vyřadit nezpůsobilého řidiče nebo nezpůsobilé vozidlo z provozu na pozemních komunikacích a ochránit tak ostatní účastníky tohoto provozu.

Zákon stanoví taxativně důvody, pro které je možno zabránit v jízdě řidiči a zadržet mu řidičský průkaz. Jde o nejzávažnější porušení právních předpisů, zejména řízení vozidla pod vlivem alkoholu, řízení motorového vozidla bez držení příslušné skupiny nebo podskupiny řidičského oprávnění, spáchání trestného činu v souvislosti s dopravní nehodou (ublížení na zdraví nebo usmrcení), důvodné podezření, že vozidlo je odcizeno, vozidlo je zjevně nezpůsobilé k provozu, je přetíženo (v případě nákladních vozidel a jízdních souprav) apod.

Zákon rovněž taxativně upravuje způsoby, kterými se provádí zabránění v jízdě. Tyto způsoby jsou upraveny proto, že jak je uvedeno výše, je neupravuje zákon o Policii ČR, kam by tato úprava věcně příslušela. Jde buď o použití technického prostředku k zabránění odjezdu vozidla (tzv. botička), nebo odtažení vozidla. Alternativa odtažení je nutná vzhledem k omezenému počtu technických prostředků, které může policie mít při sobě při provádění dohledu na bezpečnost provozu na pozemních komunikacích. V souvislosti se zabráněním v jízdě zákon vychází z principu, že stát nemůže nést odpovědnost za odstavené vozidlo nebo jeho náklad. Zde je plně odpovědnost na řidiči vozidla, případně jeho provozovateli, který svým jednáním porušil zákon a nutnost zabránění v jízdě svým protiprávním jednáním vyvolal. Vychází se z obecné právní úpravy, která je obsažena v občanském zákoníku.

Zabránění v jízdě a zadržení řidičského průkazu je právní povahou bezprostředním zásahem, tedy mocenským úkonem, kterému nepředchází správní řízení. Zákon tedy upravuje i postup, který následuje po provedení těchto zásahů. Vychází přitom z principu, že zásah je nutno omezit pouze na dobu nezbytně nutnou pro ochranu bezpečnosti provozu, takže např. byla-li důvodem zabránění v jízdě opilost řidiče, bude vozidlo uvolněno okamžitě, jakmile pominul důvod, pro který bylo zabráněno v jízdě. V případech vlastního protiprávního jednání řidiče pak zákon umožňuje správnímu orgánu rozhodnout ve správním řízení o předběžném opatření spočívajícím v tom, že řidičský průkaz zůstane zadržen do doby rozhodnutí o přestupku nebo trestném činu (v tomto případě se souhlasem státního zástupce). Jde o úpravu, která byla obsažena ve vyhlášce č. 87/1964 Sb. a byla aplikována po dlouhá desetiletí. Lze očekávat, že propracování institutu zabránění v jízdě a znovuzavedení institutu zadržení řidičského průkazu bude mít pozitivní vliv na chování řidičů motorových vozidel ve smyslu zvýšení jejich kázně a přispěje ke zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích nejen svým represivním účinkem, ale i preventivně.

#### 4) Systém bodového hodnocení

Policie ČR navrhuje již delší dobu, aby byl zaveden systém bodového hodnocení přestupků a trestných činů proti bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích spáchaných řidiči motorových vozidel. Zavedení tohoto systému bylo navrhováno již v zákoně č. 361/2000 Sb. Úprava byla však nakonec z návrhu zákona vypuštěna, neboť nebyla dostatečně propojena se skutkovými podstatami přestupků proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích a v té době ještě nebyl zaveden centrální registr řidičů.

Bodový systém obecně spočívá v tom, že řidičům motorových vozidel jsou za vybrané přestupky a trestné činy proti bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích zaznamenávány „trestné“ body do určité výše, popřípadě odečítány od předem stanoveného základu. Tyto body nejsou sankcí za přestupek nebo trestem za trestný čin, jsou pouze administrativním opatřením ohodnocujícím nebezpečnost spáchaného přestupku nebo trestného činu a registrujícím jeho spáchání. V praxi to znamená, že za spáchaný přestupek nebo trestný čin bude řidiči uložena sankce podle zákona o přestupcích, případně trest za spáchaný trestný čin a zároveň ještě, půjde-li o vybraný přestupek nebo trestný čin spadající do systému bodového hodnocení, mu bude zaznamenán stanovený počet bodů. Při dosažení nejvyššího stanoveného počtu bodů pozbývá řidič odbornou způsobilost k řízení motorových vozidel a s tím i řidič řidičské oprávnění. Znovuzískat je může tím, že se podrobí přezkoušení z odborné způsobilosti.

Fungování systému také předpokládá systém odečítání udělených bodů, aby řidič mohl aktivně čelit hrozbě ztráty řidičského oprávnění. Zpravidla se určitý počet bodů odečte, nespáchá-li řidič po určitou dobu (zpravidla 2 nebo 3 roky) žádný vybraný přestupek nebo trestný čin, za který se

zaznamenávají body. V některých zahraničních úpravách potom je možné určitý počet bodů zahladit také tím, že se řidič podrobí dobrovolně, tedy ještě před dosažením plného počtu bodů, doškolovacímu kursu, popřípadě tomuto kursu a přezkoušení z odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel.

System byl zaveden v některých evropských zemích, např. ve Spolkové republice Německo, Polsku, Velké Británii, Francii a nejnověji v Itálii. Ve všech těchto zemích přispěl ke zvýšení kázně řidičů motorových vozidel a ke zvýšení jejich ohleduplnosti vůči ostatním účastníkům provozu na pozemních komunikacích. Došlo také k poklesu počtu dopravních nehod i snížení závažnosti jejich následků. Účelem systému je zejména postihovat recidivu páčání přestupků proti bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích. V České republice, stejně jako dříve v jiných evropských státech, se ukazuje, že pro určité skupiny řidičů nejsou sankce spočívající třeba i v opakovaném ukládání pokut dostatečně účinné ani odstrašující před páčáním dalších přestupků. Dostatečný preventivní účinek má pouze hrozba ztráty řidičského oprávnění. Bodový systém pak představuje administrativní postup, kterým se hodnotí závažnost spáchaných přestupků, a který v tento důsledek může vyústit. Na druhou stranu ale dává řidiči kdykoli před tím, než tento krajní důsledek nastane, možnost změnou svého chování pozitivně ovlivnit své postavení a hrozbu ztráty řidičského oprávnění svým aktivním postojem odvrátit.

Vzhledem k tomu, že v České republice je dlouhodobě situace v bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích neutěšená, každoročně roste počet přestupků, dopravních nehod i závažnost jejich následků, navrhuje se předkládanou novelou zavést bodový systém i v České republice.

Navrhovaný bodový systém vychází z následujících tezí a principů:

a) Bodový systém bude veden v registru řidičů „přičítacím způsobem“, tj. řidiči se budou zaznamenávat „trestné“ body do nejvyššího počtu 12 bodů.

b) Zákon v příloze upravuje taxativní výčet protiprávních jednání a počtů bodů, které za tato jednání budou zaznamenány. Počet bodů za určité jednání je stanoven fixně, tzn. že při záznamu bodů nebude správní uvážení ohledně počtu bodů, které budou zaznamenány.

c) Body jsou administrativním důsledkem spáchaní stanoveného přestupku nebo trestného činu, nikoli trestem. Body se zaznamenají poté, co rozhodnutí o přestupku nebo rozsudek obdrží obecní úřad obce s rozšířenou působností příslušný k zaznamenání bodů.

d) Body bude zaznamenávat správní orgán (obecní úřad obce s rozšířenou působností) příslušný podle místa trvalého pobytu řidiče. Policii, obecní policii, obecním úřadům a soudům je uložena oznamovací povinnost ohledně přestupků nebo trestných činů, které jsou zařazeny do bodového systému a které policie nebo obecní policie projedná v blokovém řízení, v souladu s jejich působností k blokovému řízení podle zákona o přestupcích nebo které projednají obecní úřady v řízení o přestupcích nebo soudy v trestním řízení.

e) Zaznamenané body bude možno před dosažením jejich plného počtu odečítat; po uplynutí 12 měsíců od posledního uložení pokuty nebo právní moci rozhodnutí, za které byly zaznamenány body, tj. nespáchal-li řidič po uvedené dobu žádný další ze stanovených přestupků nebo trestných činů proti bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, odečtou se řidiči 2 body; po uplynutí 24 měsíců od posledního uložení pokuty nebo právní moci rozhodnutí, za které byly zaznamenány body se odečtou řidiči 4 body; po uplynutí 36 měsíců od posledního uložení pokuty nebo právní moci rozhodnutí, za které byly zaznamenány body se odečtou řidiči všechny zbývající body.

f) Důsledkem dosažení plného počtu 12 bodů je pozbytí odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a řidičského oprávnění přímo ze zákona, tj. bez správního řízení, na dobu 1 roku.

g) K opětovnému získání řidičského oprávnění je třeba se podrobit přezkoušení z odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel.

h) Přestože záznam bodů je pouhým administrativním úkonem a nikoli ukládáním sankce ve správním řízení, upravuje zákon i obranu řidiče před nesprávným záznamem nebo odečtem bodů. Půjde např. o případy, kdy by byl řidiči, např. i prostou chybou úředníka, zaznamenán jiný (vyšší) počet bodů, než který mu přísluší podle zákona za přestupek nebo trestný čin, za který byl postižen nebo odsouzen, nebo kdy byl řidiči odečten jiný (nižší) počet bodů, než který mu měl být podle uplynutí doby odečten. V obou případech bude moci řidič sdělit správnímu úřadu svůj nesouhlas a správní úřad jej musí do 10 pracovních dnů posoudit. Shledá-li úřad nesouhlas odůvodněným, záznam o počtu bodů v registru opraví a řidiče o tom písemně vyrozumí. Shledá-li nesouhlas neodůvodněným, zahájí ve věci správní řízení, ve kterém přezkoumá stav zaznamenaných bodů. Proti rozhodnutí se může řidič dále bránit řádnými i mimořádnými opravnými prostředky, popřípadě i soudním přezkumem.

5) Jedním z nejzávažnějších problémů aplikace zákona o provozu na pozemních komunikacích a tím i zajištění bezpečnosti tohoto provozu je vymahatelnost práva. Porušení povinností stanovených zákonem o provozu na pozemních komunikacích jsou stíhána jako přestupky podle zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů. Zákon o přestupcích v § 20 odst. 1 stanoví jednorozční prekluzivní lhůtu ode dne spáchaní přestupku k jeho projednání. Vzhledem k množství přestupků proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích a relativní náročnosti při jejich objasňování stačí k prekluzi trestnosti, když pachatel nerespektuje úkony správního orgánu, např. nedostaví se ke správnímu řízení apod. Pořádková sankce, která mu za tyto procesní delikty hrozí (pokuta do 200 Kč) je zanedbatelná, ve srovnání se sankcí, kterou může být postižen za přestupek. Novela zákona proto navrhuje změny, které by měly přispět ke zlepšení tohoto nežádoucího stavu.

Nově zákon zakotvuje povinnost provozovatele vozidla, popřípadě osoby, které provozovatel vozidlo svěřil, sdělit policii nebo správnímu orgánu údaje potřebné k určení totožnosti osoby, která vozidlo řídila v době spáchání přestupku. Po vzoru některých zahraničních úprav se zavádí vyvatitelná právní domněnka, že v případě, že tento údaj provozovatel nebo povinná osoba neposkytne, má se za to, že se protiprávního jednání dopustil sám. V současné době je nemožné projednat celou řadu přestupků pouze proto, protože provozovatel vozidla tvrdí, že vozidlo v době spáchání přestupku neřídil a neví, kdo je řídil, protože k řízení vozidla má přístup více osob. Šetření přestupku se v důsledku této nespolupráce protahuje a policie musí nakonec věc buď úplně odložit, nebo v důsledku uplynutí prekluzivní lhůty zanikne trestnost protiprávního jednání.

Dalším nástrojem, který by měl zlepšit uvedenou situaci, kdy je velké množství přestupků prekludováno v důsledku uplynutí jednorocní lhůty k projednání, je zvýšení pořádkové pokuty za procesní delikty, tj. za bezdůvodné nedostavení se k projednání přestupku nebo správního deliktu nebo bezdůvodné odepření podání vysvětlení v řízení o přestupcích, a to do výše 5 000 Kč. Pokutu bude možné ukládat i opakovaně, dokud nebude povinnost splněna.

Značným problémem ve vymahatelnosti práva je i stíhání řidičů, kteří jsou podezřelí ze spáchání přestupku v silničním provozu, půjde kromě jiného i o řidiče, kteří nemají na území České republiky trvalý nebo jiný dlouhodobý pobyt a dopustí se zde přestupku proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích, ale již při jejich identifikaci policií lze mít důvodné podezření, že se budou vyhýbat přestupkovému řízení. Pokud tento přestupek není vyřízen v blokovém řízení a přestupce nezaplátí pokutu na místě, prakticky z postižitelnosti za své protiprávní jednání uniká, neboť ve věcech přestupků neexistuje extradice. Novela zákona proto navrhuje zavedení institutu, který je obvyklý i v zahraničí, a sice vybírání kaucí od těchto přestupců, a to jak občanů ČR tak cizinců.

Kauce slouží jako záruka, že se řidič dostaví ke správnímu řízení. Pokud se k řízení nedostaví, kauce propadá, pokud nezaplátí uloženou pokutu, započte se kauce na její úhradu a je-li kauce vyšší, její zbytek se řidiči vrátí. Navrhuje se vybírat kauci v penězích, přestože v zahraničí jsou i úpravy, které umožňují zadržení věci, např. fotoaparátu, kamery, autorádia apod. Pokud řidič kauci nesloží, je policista oprávněn zabránit mu v jízdě a pokračovat může řidič až po složení kauce.

Institut kaucí je už dnes obsažen v zákoně č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů, a vztahuje se na porušení povinností při silniční dopravě (jde o porušení povinností zahraničního dopravce, nikoli o porušení pravidel provozu na pozemních komunikacích). Bohužel v praxi není tento institut využíván, neboť chybí úprava procesního postupu při vybírání kaucí. Aby ke stejné situaci nedošlo při vybírání kaucí za porušení povinností při provozu na pozemních komunikacích, upravuje navrhovaná novela zákona podrobně i postup při vybírání kaucí a nakládání s vybranou kaucí.

6) S ukončením činnosti okresních úřadů byl výkon státní správy ve věcech provozu na pozemních komunikacích přenesen na orgány územní samosprávy, a to na obecní úřady obcí s rozšířenou působností a krajské úřady. V souvislosti s touto decentralizací vyvstala s velkou naléhavostí otázka zajištění odborného a jednotného výkonu státní správy v této oblasti. Nově se proto do zákona zavádí institut, který je však zcela běžný v jiných oblastech, kde byl výkon státní správy přenesen na jiné subjekty, a to státní odborný dozor a vrchní státní odborný dozor. Působnost k provádění státního odborného dozoru nad výkonem státní správy ve věcech provozu na pozemních komunikacích obecními úřady obcí s přenesenou působností je svěřena krajským úřadům v přenesené působnosti, výkon vrchního státního dozoru nad oběma stupni orgánů územní samosprávy je pak svěřen Ministerstvu dopravy. Úprava stanoví standardní oprávnění a povinnosti dozorců i dozorovaného orgánu a režim ukládání opatření k nápravě. Aby byla zachována nestrannost a objektivita při rozhodování ve správním řízení, zákon výslovně stanoví, že na toto řízení v konkrétních věcech se výkon státního a vrchního státního odborného dozoru nevztahuje. Ochrana zákonosti je v tomto případě zajišťována procesními prostředky. Institut státního odborného dozoru by měl přispět ke zvýšení odborné úrovně výkonu státní správy ve věcech provozu na pozemních komunikacích a tím i její účinnosti.

7) Pro zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích je navrhována nově i úprava přestupků proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích, a to formou přímé novely zákona č. 200/1990 Sb.

Nová úprava přestupků proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích obsahuje především úpravu konkrétních skutkových podstat nejzávažnějších přestupků spočívajících v porušení povinností stanovených zákonem (např. řízení motorového vozidla bez příslušného řidičského oprávnění, řízení vozidla pod vlivem alkoholu, nepodrobení se zkoušce, popř. lékařskému vyšetření na vliv alkoholu nebo jiné návykové látky) a v nejzávažnějších způsobech porušení pravidel provozu na pozemních komunikacích (např. výrazné překročení nejvyšší dovolené rychlosti, jízda na červenou, nedání přednosti v jízdě apod.).

Dále obsahuje speciální skutkovou podstatu spočívající v tom, že se některého z uvedených přestupků dopustí řidič vozidla hromadné dopravy osob nebo řidič nákladního automobilu o největší přípustné hmotnosti převyšující 7500 kg nebo speciálního automobilu o největší přípustné hmotnosti převyšující 7500 kg nebo jízdní soupravy, která je složena z nákladního automobilu a přípojného vozidla nebo ze speciálního automobilu a přípojného vozidla, o největší přípustné hmotnosti převyšující 7500 kg.

Vzhledem k množství možných porušení pravidel provozu na pozemních komunikacích je nezbytné, aby úprava obsahovala i souhrnnou skutkovou podstatu přestupku spočívajícího v jiném než výše uvedeném porušení zákona o provozu na pozemních komunikacích. Tuto souhrnnou (zbytkovou) skutkovou podstatu

obsahuje i současná úprava přestupků proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích a obsahovaly ji i úpravy předcházející.

Zákon nově upravuje sankce za přestupky proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích: Tato nová úprava

-zvyšuje sazby pokut za tyto přestupky, přičemž (u nejzávažnějších přestupků se horní hranice sazby zvyšuje až na 50 000 Kč, dále je také stanovena dolní hranice sazby peněžitých pokut,

-horní hranice sankce zákazu činnosti spočívajícího v zákazu řízení motorových vozidel zůstává zachována na dvou letech, ale stanoví se také dolní hranice sazby zákazu činnosti, sankce je dále přiřazena konkrétním skutkovým podstatám a její výše je u jednotlivých skutkových podstat odstupňována podle závažnosti přestupků,

-u vybraných přestupků se zvyšuje sazba pokuty, kterou lze uložit v blokovém řízení, a to až do výše 5 000 Kč, výše pokuty v blokovém řízení za přestupky proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích subsumované pod souhrnnou skutkovou podstatu, která nyní činí 2 000 Kč, se nově stanoví v rozmezí od 1 500 Kč do 3 000 Kč,

-horní hranice výměry sankcí za přestupky, které spáchal řidič vozidla hromadné dopravy osob se zvyšují na dvojnásobek a pro řidiče nákladních automobilů nad 7 500 kg největší přípustné hmotnosti a speciálních vozidel téže hmotnostní kategorie se zvyšují na jedenapůlnásobek,

-nově se přestupky, za které lze uložit sankci zákazu činnosti vylučují z blokového řízení; touto úpravou se zamezí tomu, aby za nejzávažnější přestupky nebyly v blokovém řízení uloženy neadekvátně nízké sankce a bez možnosti uložení sankce zákazu činnosti.

8) Návrh novely obsahuje také přímou novelu zákona č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů. Tato novela obsahuje přezkoušení z odborné způsobilosti v případě, že řidič ztratí řidičské oprávnění po dosažení plného počtu bodů v bodovém systému.

### III.

Přijetí navrhované novely zákona o provozu na pozemních komunikacích je nezbytné pro zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích. V České republice je dlouhodobě situace v provozu na pozemních komunikacích alarmující. Neustále se zvyšuje počet dopravních nehod a rostou i jejich následky, včetně počtu osob usmrčených v provozu na pozemních komunikacích. Statisticky patří Česká republika v těchto ukazatelích k nejhorším státům v Evropě. Podle poznatků policie i názorů odborné veřejnosti se na této situaci výraznou měrou podílí bezohlednost a nekázeň účastníků provozu na pozemních komunikacích a zejména řidičů motorových vozidel. Tato nekázeň je pak posilována i všeobecným povědomím o tom, že za určitých podmínek je obtížné dovést takového řidiče k odpovědnosti za jeho protiprávní jednání. Inštituty, které obsahuje navrhovaná novela, by měly přispět k důraznosti a včasnosti postihu osob, které nerespektují své povinnosti a ohrožují tak nejen sebe, ale i ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích na životech a na zdraví.

Dále je potřebné navrhovanou novelu zákona přijmout i z hlediska zajištění souladu této úpravy s normami Evropské unie a k zajištění plnění povinností České republiky po jejím vstupu do Evropské unie.

### IV.

Navrhovaná novela zákona o provozu na pozemních komunikacích je v souladu s mezinárodními smlouvami, kterými je Česká republika vázána.

Dále je navrhovaná novela v souladu s níže uvedenými směrnici Evropské unie:

-Směrnice Rady 91/439/EHS o řidičských průkazech, (řidičská oprávnění, výměna řidičských průkazů),

-Směrnice Rady 94/72/ES, ze dne 19. prosince 1994, kterou se mění Směrnice Rady 91/439/EHS o řidičských průkazech,

-Směrnice Rady 96/47/ES, ze dne 23. července 1996, kterou se mění Směrnice Rady 91/439/EHS o řidičských průkazech, (vydávání řidičských průkazů podle vzorů popsanych v přílohách I a Ia.).

-Směrnice Rady 97/26/ES, ze dne 2. června 1997, kterou se mění Směrnice Rady 91/439/EHS o řidičských průkazech,

-Směrnice Rady 2000/56/ES ze dne 14. září 2000, kterou se mění Směrnice Rady 91/439/EHS o řidičských průkazech,

-Směrnice Rady č. 91/671/EHS, o povinném používání bezpečnostních pásů ve vozidlech s největší povolenou hmotností pod 3,5 tuny, ve znění Směrnice Evropského Parlamentu a Rady č. 2003/20/ES.

Přehled o zapracování norem Evropské unie je obsažen v příložených srovnávacích tabulkách.

Oblast provozu na pozemních komunikacích není konkrétně upravena v závazcích České republiky vyplývajících z Evropské dohody zakládající přidružení mezi Českou republikou na jedné straně a

Evropskými společenstvími a jejich členskými státy na straně druhé (asociační dohoda), publikované pod č. 7/1995 Sb.

**V.**

### **Dopady navrhované právní úpravy na státní rozpočet**

V současné době je výkon působností upravených zákonem o provozu na pozemních komunikacích zajišťován na obecních úřadech obcí s rozšířenou působností a krajských úřadech spolu s působnostmi v oblasti získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a v oblasti podmínek provozu vozidel na pozemních komunikacích.

Na krajských úřadech a obecních úřadech obcí s rozšířenou působností vykonává agendu dopravně správních agend mimo registru vozidel a techniků přibližně 2 650 pracovníků. Roční náklady vztažené na tyto pracovníky jsou cca 900 mil. Kč.

V zájmu účinnějšího využívání prostředků státního rozpočtu v oblasti informačních systémů uzavřelo Ministerstvo vnitra a Ministerstvo dopravy „Smlouvu o spolupráci při integrovaném provozování informačních systémů správních a dopravních evidencí“. V rámci této smlouvy jsou vyčleněny prostředky na registr řidičů v částce 38 mil. Kč ročně. Navrhovaná novela si v této oblasti nevyžádá navýšení finančních prostředků.

#### **1) Odhad ročních příjmů obecních úřadů (pokuty a správní poplatky) činí celkem 483 012 418 Kč.**

Policie ČR vybrala na uložených pokutách v r. 2002 celkem 349 092 820 Kč.

Návrh nepředpokládá navýšení rozpočtů. Náklady, které mohou vzniknout se zavedením bodového systému, budou kompenzovat příjmy, které je možné s novým systémem očekávat. Lze předpokládat, že Policie ČR v blokovém řízení vybere na uložených pokutách větší částky, jelikož budou zvýšeny sazby za jednotlivé přestupky.

Příjmy obcí budou podle zákona č. 250/2000 Sb., o rozpočtových pravidlech územních rozpočtů, ve znění pozdějších předpisů, navýšeny o příjmy z poplatků za zkoušky z odborné způsobilosti žadatele o řidičské oprávnění. Současně také porostou příjmy obcí z pokut, které se novelou zvýší.

#### **2) V České republice se každoročně vydává 38 mil. Kč na řidičské průkazy a mezinárodní řidičské průkazy.**

Zavedení a vydávání nového řidičského průkazu odpovídajícího vzoru řidičského průkazu Evropských společenství si vyžádá jednorázové náklady 120 mil. Kč a každoroční navýšení výdajů o 12 mil. Kč, tedy na 40 mil. Kč. Tyto výdaje bude hradit Ministerstvo dopravy ze své kapitoly 327.

#### **3) Navrhovaná právní úprava nemá dopady na ostatní veřejné rozpočty, ani přímé dopady na hospodářské subjekty a životní prostředí ani přímé sociální dopady.**

#### **Zvláštní část:**

K bodům 1, 42, 45, 48 až 52, 55, 56, 59, 66, 70, 71:

Jedná se o naplnění zejména článku 7 směrnice Rady 91/439/EHS o řidičských průkazech, který stanoví podmínky pro vydávání řidičského průkazu. Jednou z podmínek vydání řidičského průkazu je, že žadatel má místo obvyklého pobytu na území členského státu, který řidičský průkaz vydal, nebo může doložit, že už tam alespoň šest měsíců studuje. Změněna byla nejen ustanovení zákona č. 361/2000 Sb., která souvisejí se získáním a vydáním řidičského průkazu, ale byl změněn také zákon č. 247/2000 Sb., který upravuje podmínky pro přijetí žadatele k výuce a výcviku k získání řidičského oprávnění.

K bodům 2, 3, 6, 9 a 12:

Zákon nově upravuje používání zádržných bezpečnostních systémů, aby tato úprava byla v souladu se Směrnicí Rady č. 91/671/EEC, týkající se povinného používání bezpečnostních pásů a dětských zádržných systémů ve vozidlech, ve znění Směrnice Evropského Parlamentu a Rady č. 2003/20/ES.

V ustanovení § 2 písm. ii) a jj) se upravují definice jednak zádržného bezpečnostního systému obecně, a dále pak speciálně dětského zádržného systému. Definice vycházejí z citovaných norem EU.

Novelou § 6 se navrhuje nová úprava používání dětských zádržných systémů. Jejich používání se, v souladu se směrnicí, vztahuje na osobní a nákladní automobily označené v zákoně označením příslušné kategorie. Kategorizace vozidel je provedena v zákoně č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel a na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., ve znění pozdějších předpisů, a vychází rovněž z příslušných evropských norem. V souladu s citovanými směrnicemi se rozšiřuje povinnost použít dětské zádržné systémy při přepravě dětí při jízdě na všech pozemních komunikacích, neboť k většímu



počtu nehod dochází na pozemních komunikacích nižších kategorií a není žádný věcný důvod, proč by děti měly být chráněny pouze při provozu na dálnici nebo silnici pro motorová vozidla.

Oproti současné úpravě je použití dětského zádržného systému omezeno na dítě menší než 150 cm a lehčí než 36 kg, neboť dětské zádržné systémy jsou vyráběny pouze pro děti do této hmotnosti. Dítě větší než 150 cm nebo těžší než 36 kg musí být při přepravě připoutáno bezpečnostním pásem. Zákon také nově stanoví povinnost, že při přepravě musí být užito dětského zádržného systému, který odpovídá výšce a hmotnosti dítěte. Jedině tak lze totiž zajistit funkčnost systému a ochranu dítěte.

Nově je také řešena situace, kterou současná úprava neřeší, a sice situaci, kdy je ve vozidle přepravováno více dětí, než kolik tam může být umístěno dětských zádržných systémů. V tomto případě musejí být další děti, jsou-li starší tří let, připoutány bezpečnostním pásem; děti mladší než tři roky musejí být přepravovány v dětském zádržném systému vždy.

Zákon v souladu se směrnicí v podstatě neumožňuje přepravu dětí mladších tří let ve vozidlech, která nejsou vybavena alespoň bezpečnostními pásy. Účinnost tohoto ustanovení je však v souladu s normou EU.

Zákon také zpřesňuje výjimky z výše uvedené povinnosti použití bezpečnostních pásů a dětských zádržných systémů. Současná úprava připouští výjimku pouze ze zdravotních důvodů. V praxi je však potřebné povolit výjimky pro více osob a situací. Výše citovaná směrnice EU již tyto případy upravuje a nyní jsou tedy také přejímány do zákona. Výjimka z povinnosti použití bezpečnostních pásů je ze zákona poskytnuta příslušníkům policie, ozbrojených sil, vojenského zpravodajství, jednotek požární ochrany a zdravotnické záchranné služby. U všech těchto osob jde o výjimky potřebné pro výkon jejich profese.

Z povinnosti použít dětský zádržný systém je pak osvobozena přeprava dětí ve vozidlech výše uvedených složek, jde např. o případy záchranných prací apod., kdy není reálné ani možné, aby byly děti přepravovány v dětských zádržných systémech. Osvobozena je také přeprava dětí ve vozidlech taxislužby, a to z praktických důvodů, neboť není reálné, aby řidič taxislužby převážel ve vozidle zádržné systémy pro všechny věkové kategorie dětí. Tato výjimka je omezena pouze na přepravu dětí ve vozidlech taxislužby v obci. Výjimky pro příslušníky zdravotnické záchranné služby jsou pak nezbytné v případech, kdy zdravotnický personál poskytuje během jízdy přepravovaným osobám lékařskou péči. Výjimka z použití dětského zádržného systému je v souladu se směrnicí také stanovena v případě svozu a rozvozu dětí do mateřských a základních škol nebo přepravy dětí na sportovní, kulturní nebo společenské akce, za splnění další podmínky, a to že vozidlo nesmí jet rychleji než 70 km.h<sup>-1</sup>.

Ostatní povinnosti, zejména povinnost řidiče nebo přepravované osoby prokázat zdravotní důvody, které brání použití zádržného bezpečnostního systému, lékařským potvrzením jsou již shodné se současnou platnou úpravou.

V meziresortním připomínkovém řízení byly vznášeny požadavky na omezení poskytnutých výjimek pouze na určité činnosti policie a ozbrojených sil. Tyto činnosti však nelze jednoznačně a obecně definovat tak, aby pokryly všechny případy, které mohou v praxi nastat. Vymezení činností tedy zůstalo na obecné úrovni plnění služebních povinností s tím, že výjimka z použití zádržných bezpečnostních systémů je oprávněním, ale není povinností a příslušníci těchto složek by sami měli být schopni posoudit, kdy je využití tohoto oprávnění únosné z hlediska ochrany jejich vlastního života a zdraví.

Pro použití dětského zádržného systému, ve kterém je dítě umístěno zády do směru jízdy, se stanoví, opět v souladu se směrnicí, povinnost vyřadit z činnosti airbag, pokud je umístěn před sedadlem, na kterém má být dítě přepravováno v tomto systému. Pokud airbag z činnosti vyřadit nelze, nebo se vyřazuje pouze automaticky, pak uvedený typ dětského zádržného systému nelze na takovém sedadle použít.

V souladu se směrnicí je také nově zaváděna povinnost řidiče autobusu, který je vybaven zádržným bezpečnostním systémem (zpravidla jde o bezpečnostní pásy), informovat přepravované osoby o povinnosti použít tento zádržný systém.

Povinnost zajistit informování přepravovaných osob je uložena rovněž provozovateli takového autobusu. Příslušná směrnice rovněž stanoví způsoby informování, např. oznámením, ale také třeba příslušným piktogramem. Způsoby informování budou upraveny prováděcím právním předpisem.

K bodu 4 a 5:

Doplňuje se povinnosti účastníků provozu uposlechnout pokynů strážníků obecní policie při usměrňování provozu na pozemní komunikaci a pravidlo pro jízdu vozidel ve více jízdnicích pruzích jedoucích stejným směrem, blíží-li se řidiči k přechodu pro chodce.

K bodu 7:

Ze zákazu držení telefonního přístroje nebo jiného hovorového zařízení při jízdě s vozidlem byly vyjmuti policisté, hasiči, vojáci a zdravotníci, jestliže jim v tom brání vykonání služebních povinností nebo mimořádná událost.

K bodu 8 a 9:

Pro učitele autoškoly jsou stanoveny povinnosti, které jsou shodné se základními povinnostmi řidiče jako jsou nepožítí alkoholického nápoje nebo neuzití návykové látky a povinnosti podrobit se na výzvu policisty dechové zkoušce, popř. následnému lékařskému vyšetření.

Dále je stanovena výjimka z povinnosti užívat ochrannou přílbu pro řidiče, respektive spolujezdce na záchraném vozidle Horské služby. Toto je odůvodněno zejména skutečností, že ochranná přílba při pátrací nebo záchrané akci v mnoha případech brání nebo dokonce znemožňuje potřebnou vzájemnou komunikaci mezi zachránci (členy Horské služby) a zachraňovaným.

K bodu 10:

Nově se zakazuje používání jakýchkoliv technických zařízení, která vedou k odhalení radarů popř. jiných technických zařízení používaných policií nebo Vojenskou policií a která pomáhají odhalovat nebezpečná chování řidičů, kteří stylem jízdy ohrožují ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích.

K bodu 11 :

Navrhuje se stanovit povinnost provozovatelů vozidla mít znalost o řidiči, kterému svěřil řízení vozidla. Ustanovení je spojeno s pořádkovou pokutou, kterou bude postižen provozovatel vozidla, nesplní-li uvedenou povinnost.

K bodu 12:

Jak je uvedeno v obecné části této důvodové zprávy, v praxi nelze řešit celou řadu přestupků proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích spáchaných řidiči motorových vozidel v případech, kdy není řidič přistižen při činu, a to proto, že provozovatel vozidla odmítne sdělit, kdo vozidlo v inkriminovanou dobu řídil. Jde přitom často o velmi závažné přestupky, např. zejména překročení stanovené rychlosti, kdy policejní radar zaznamená pouze registrační značku vozidla, případně datum a čas, ale nikoli již řidiče. V zahraničí zpravidla řeší právní úpravy tento problém buď tím, že umožňují uložit provozovateli vozidla, a to i soukromé osobě, povinnost vést evidenci užívání vozidla, nebo na základě vyvratitelné právní domněnky, že vozidlo řídil v tomto případě sám provozovatel, postihnou za přestupek přímo jej.

Uvedený problém nabyl na aktuálnosti i v České republice. Počet přestupků proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích, nárůst jejich závažnosti i škod způsobených jejich následky, jakož i ochrana všech ostatních účastníků provozu vyžadují zpřísnit postup ve věci součinnosti s policií a správními orgány i v České republice. Návrh proto zavádí povinnost pro provozovatele vozidla, případně pro osobu, které provozovatel svěřil vozidlo (např. na leasing) sdělit policii nebo správnímu orgánu údaje potřebné pro zjištění totožnosti řidiče podezřelého ze spáchání přestupku proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích. Pro případy, že uvedené osoby údaje nesdělí nebo jejich sdělení odepřou, zavádí zákon vyvratitelnou právní domněnku, že pachatelem je sám provozovatel, resp. osoba, které bylo vozidlo svěřeno.

K bodům 13 až 15:

Upřesňují se pravidla pro jízdu v jízdních pruzích tak, aby byla zachována plynulost a bezpečnost silničního provozu.

K bodům 16 až 29:

Ustanovení obsažená v těchto bodech doplňují nebo upravují pravidla silničního provozu. Jedná se o umožnění jízdy vozidel taxi se zákazníky po tramvajových pásech v úrovni vozovky tam, kde je to dovoleno příslušnou dopravní značkou z důvodu zlepšení podmínek pro poskytování taxislužby jakožto veřejné silniční dopravy pro přepravu osob a jejich zavazadel osobními vozidly.

Řidiči je výslovně uložena povinnost, která je často opomíjena, dát znamení o změně směru jízdy, předjíždí-li cyklistu nebo objíždí-li chodce. Podrobněji se rozvádí zákaz předjíždění na křižovatce. Upravuje se výjimka pro vjezd do křižovatky, která má zpřesnit ustanovení a dát jasné pravidlo pro chování řidiče v křižovatce. Přesněji se definuje jízda po kruhovém objezdu, ustanovení o zastavení a stání. Umožňuje se neprodlený výstup a nástup cestujících do vozidla taxi a zastavení a stání vozidla přepravujícího praktického lékaře vykonávajícího službu na vyhrazeném parkovišti, kde by jinak tvořila překážku provozu na pozemní komunikaci. Zakazuje se zastavit a stát na silniční vegetaci s tím, že v odůvodněných případech je možné upravit tuto otázku odlišně místní úpravou provozu na pozemních komunikacích. Stanoví se výjimka ze zákazu zastavení a stání pro řidiče, kteří plní povinnosti podle zvláštního právního předpisu. Je určeno pravidlo pro dávání znamení o změně směru jízdy při vjíždění na kruhový objezd a jízdu po kruhovém objezdu. Upřesňuje se pravidlo pro svícení motorových vozidel mimo období letního času. Povoluje se na úsecích dálnic, rychlostních silnic a rychlostních místních komunikacích procházejících obcemi umožnit ze zákona jízdu motorových vozidel s nižší konstrukční rychlostí než je současných 80 km.h-1.

K bodům 30 a 37:

Dochází k úpravě výjimek z provozu na dálnici pro řidiče vozidla, který užívá zvláštního výstražného světla modré barvy.

Zavádí se stejné oprávnění, jako má policista nebo strážník obecní policie, a to pro hasiče k řízení provozu na pozemních komunikacích v případech, kdy je to nezbytné k vyřešení mimořádné události a přítomen není policista nebo strážník obecní policie. Řidič bude povinen dbát jeho pokynů.

K bodu 31:

V případech, kdy při provozu na dálnici nebo rychlostní silnici vznikne kolona v důsledku velké hustoty provozu nebo dopravní nehody apod. nastávají často situace, že v koloně uvíznou i vozidla policie, hasičů a záchranné služby. Aby k tomu nedocházelo, zavádí se způsob řazení vozidel v koloně tak, aby mezi stojícími proudy vozidel byl uvolněn nejméně 3 m široký jízdní pruh pro průjezd uvedených vozidel s právem přednostní jízdy. Má-li dálnice v jednom směru jízdy více jízdních pruhů než dva, vytváří se volný jízdní pruh mezi dvěma krajními proudy vozidel vpravo ve směru jízdy. Pro zachování průjezdnosti tohoto jízdního pruhu se ostatním řidičům zakazuje do něj vjíždět, popřípadě v něm sledovat vozidla s právem přednostní jízdy. Výjimku tvoří pouze vozidla vlastníka (správce) pozemní komunikace, který odstraňuje následky dopravní nehody nebo závady ve sjízdnosti, a vozidla technické pomoci tj. asistenční služby, která provádí odtahy havarovaných vozidel.

K bodu 32:

Nová úprava ustanovení o dopravní nehodě má ulehčit práci policie, jelikož účastníci dopravních nehod volají policii i nadále téměř ke všem nehodám. Má-li se situace změnit, je nutno přistoupit k nové právní úpravě. Tato úprava vychází z principu, že povinnost oznámit dopravní nehodu policii se týká případu, kdy je důsledkem nehody v podstatě trestný čin nebo přestupek nebo je způsobena škoda vyšší než 50 000 Kč. V ostatních případech povinnost oznámit nehodu policii stanovena není. Účastníkům je tak otevřen prostor, aby si v ostatních případech vyřešili své nároky na bázi občanskoprávní odpovědnosti za aktivní účasti pojištěn.

K bodu 33 až 36:

K umožnění přepravy zachraňované osoby, je stanovena výjimka z přepravy osob v přípojném vozidle Horské služby. Zabezpečení viditelnosti cyklistů má napomoci ustanovení, kterým se uloží cyklistovi povinnost svícení za určitých zákonem vymezených podmínek. Stanoví se jednoznačný zákaz volného pobíhání psů i dalších domácích zvířat na pozemní komunikaci, které ohrožuje všechny účastníky provozu na pozemních komunikacích. Rozšiřuje se vydávání speciálního označení vozidel, a to o vozidla praktického lékaře, za účelem využívání parkoviště vyhrazeného jiným subjektům praktickým lékařem vykonávající službu v nezbytných případech, kdy to vyžaduje naléhavost situace.

K bodu 38:

Ustanovení má umožnit vydávání výjimek z místní a přechodné úpravy provozu na pozemní komunikaci.

K bodu 39 až 41:

Upravují se důvody a způsob zastavování vozidel strážníkem obecní policie a stanoví se oprávnění k měření rychlosti vozidla pro policii a obecní policii.

K bodu 43:

Profese řidiče je velmi náročná na duševní a fyzický stav. Z hlediska ochrany účastníků provozu na pozemních komunikacích je žádoucí, aby řidiči autobusů a nákladních a speciálních vozidel a soupravy nad 7500 kg byli podrobeni dopravně psychologickému vyšetření. Přestože jsou stanoveny bezpečnostní přestávky pro řidiče nákladních vozidel a autobusů podle dohody AETR dochází k usnutí řidičů, což je nezřídka příčinou tragické dopravní nehody. Z tohoto důvodu se navrhuje vyšetření elektroencefalografistou, který zjišťuje náchylnost na mikrospánek řidiče pomocí EEG. Tato zkouška pomocí fotostimulátoru (do očí bliká v různém kmitočtu lampa) stimuluje únavu řidiče a může za určitých okolností způsobit až bezvědomí. Podle odborných odhadů má 20 % lidí epileptický nálezn na mozku, který může být pro řidiče profesionální překážkou v práci. Toto vyšetření musí postoupit strojvůdce nebo řidič tramvaje podle vyhlášky č. 101/1995 Sb., kterou se vydává řád pro zdravotní a odbornou způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy.

K bodu 44, 46, 47, 52:

Stanoví se podmínky pro udělení řidičského oprávnění v případě žadatele o řidičské oprávnění skupiny A. Nově bylo upraveno ustanovení o pozbytí řidičského oprávnění. Držitel řidičského oprávnění ze zákona pozbývá odbornou způsobilost k řízení motorového vozidla a řidičské oprávnění, jestliže mu byl soudem uložen trest nebo správním úřadem uložena sankce zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel. V této souvislosti bylo upraveno ustanovení, které ukládá podmínky pro vrácení řidičského oprávnění, uplyne-li trest nebo sankce zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel.

K bodům 53 a 54:

V praxi je potřeba také vyřešit doklady k řízení motorových vozidel pro osoby požívající diplomatických výsad a imunit. V souladu se zavedenou praxí ve státech Evropské unie a pro zachování reciprocit ve vztahu k českým diplomatům v zahraničí se upouští od povinné výměny národního řidičského průkazu těchto osob za řidičský průkaz České republiky a uvedeným osobám postačí k řízení vozidla na území České republiky jejich národní řidičský průkaz. Je nutno vzít v této souvislosti v úvahu, že uvedené osoby jsou stejně podle zákona o přestupcích vyňaty z odpovědnosti za přestupky.

V souladu s výše uvedenými změnami se upravuje i zmocnění k vydání prováděcího právního předpisu.

K bodům 57, 58, 60 až 64:

V uvedených bodech jsou upravena ta ustanovení zákona, která souvisejí se změnami provedenými v §

104 (body 53 a 54).

Ustanovení § 110 odst. 2 upravuje nově lhůtu pro vydání řidičského průkazu. Vzhledem k tomu, že z důvodů efektivity je řidičský průkaz vydáván centrální výdejnou dokladů, prodlužuje se lhůta na dvacet dnů ode dne podání žádosti nebo jiné právní skutečnosti, která odůvodňuje vydání řidičského průkazu.

Dále se nově omezuje platnost řidičského průkazu na deset let, a to z důvodů životnosti plastické karty, ze které bude řidičský průkaz v souladu s normou EU vyroben. Po uplynutí doby platnosti bude řidičský průkaz jeho držiteli vyměněn. Vzhledem k prodloužení doby vydání řidičského průkazu zavádí zákon možnost vydání řidičského průkazu ve lhůtě kratší za správní poplatek. Řidičský průkaz se bude vydávat vždy na základě žádosti. Obsah a vzor žádosti stanoví vyhláška. Odpovídajícím způsobem je upravováno i ustanovení § 112 zákona, jelikož některá ustanovení o vydání řidičského průkazu se použije na vydání duplikátu.

K bodům 65 a 67:

Úpravy souvisejí s § 94a – pozbytí řidičského oprávnění a stanoví povinnost odevzdat řidičský průkaz v případě uložení trestu nebo sankce zákazu činnosti spočívajícího v zákazu řízení motorových vozidel.

K bodům 68 a 69:

V uvedených bodech jsou upravena ta ustanovení zákona, která souvisejí se zavedením systému bodového hodnocení.

K bodu 72:

Ustanovení § 116 nově upravuje výměny řidičských průkazů.

Předpokládá se, že řidičský průkaz Evropských společenství bude opravňovat k řízení motorových vozidel na území České republiky bez omezení a je tedy ponecháno na dobrovolném rozhodnutí jeho držitele, a to jak občana České republiky, tak cizince, který žije dlouhodobě nebo trvale v České republice, zda si jej ponechá nebo jej vymění za řidičský průkaz České republiky.

V případě řidičského průkazu vydaného cizím státem podle Úmluvy o silničním provozu (Viedeň 1968) nebo Úmluvy o silničním provozu (Ženeva 1949) se ukládá jeho držiteli, a to jak občanovi České republiky, tak cizinci, kterému byl povolen přechodný pobyt na dlouhodobé vízum podle zákona č. 326/1999 Sb., o pobytu cizinců na území České republiky a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, na dobu delší než 1 rok nebo trvalý pobyt, povinnost vyměnit jej za řidičský průkaz České republiky do tří měsíců od návrtu do ČR nebo od právní moci povolení k pobytu.

Předpokládá se v souladu s mezinárodními úmluvami i reciproční praxí jiných států, že řidičské průkazy, za které byl jejich držitelům výměnou vydán řidičský průkaz České republiky, budou vráceny do států, které je vydaly. Povinné je toto vrácení podle norem EU v případě řidičského průkazu vydaného členským státem Evropských společenství. V praxi se však ukazuje, že v případě některých cizinců, držitelů řidičského průkazu vydaného cizím státem, je vhodnější jejich původní řidičský průkaz uschovat v České republice, než jej vracet do státu, který jej vydal. Úschova totiž umožňuje vrátit držitel, který opouští ČR, zpět jeho původní řidičský průkaz a vyzvednout od něj řidičský průkaz ČR, což je administrativně jednodušší postup. Zákon tedy ponechává i tuto možnost otevřenou, a to na žádost držitele řidičského průkazu vydaného cizím státem, který žádá o jeho výměnu za řidičský průkaz České republiky.

Povinnost výměny řidičského průkazu se nebude vztahovat, jak je uvedeno u bodu 54, na národní řidičské průkazy členů diplomatického personálu zastupitelských úřadů cizích států, kteří požívají výsad a imunit podle mezinárodního práva.

K bodům 73 a 74:

Jde o úpravy ustanovení vyvolané novou úpravou bodového systému a změnami v ustanovení § 116.

K bodu 75:

Pro zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích je do zákona znovu zařazován institut zadržení řidičského průkazu a je podrobněji propracován institut zabránění v jízdě. K důvodům a hlavním principům této nové úpravy viz obecnou část této důvodové zprávy.

Ustanovení § 118a upravuje taxativním výčtem důvody, pro které může policista při dohledu na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích zabránit řidiči v jízdě. V odstavci 1 jsou upraveny důvody na straně řidiče – jde o nejzávažnější případy porušení zákona, která bezprostředně ohrožují bezpečnost provozu na pozemních komunikacích.

V odstavci 2 jsou pak důvody zjištěné na straně vozidla. U vozidla jde jednak o případy, které zakládají podezření, že jde o odcizené vozidlo, což opět může zakládat důvodné podezření na spáchání trestného činu. Dále pak je jako důvod zabránění v jízdě stanovena technická nezpůsobilost k provozu na pozemních komunikacích, což je opět stav, který bezprostředně ohrožuje bezpečnost provozu na pozemních komunikacích. Podmínky, za kterých je vozidlo technicky nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích upravuje § 37 zákona č. 56/2001 Sb., na který je v ustanovení odkazováno. Jde zejména o závady v technickém stavu vozidla, pro které vozidlo bezprostředně ohrožuje bezpečnost provozu, nebo poškozování životního prostředí nad míru stanovenou právními předpisy, neprokázání technické způsobilosti vozidla k provozu příslušným způsobem (nálepky na tabulce registrační značky a doklad o

měření emisí), zásahy do identifikačních znaků vozidla (VIN).

Dále ustanovení § 118a upravuje způsoby, kterými se provádí zabránění v jízdě. Zabránění lze provést buď přiložením technického prostředku k zabránění odjezdu vozidla, tedy tzv. botičky, nebo odtažením vozidla. Zabránění v jízdě je opatření, kterým se reaguje na protiprávní jednání řidiče, tudíž náklady vynaložené na zabránění v jízdě jdou plně k tíži řidiče nebo provozovatele vozidla. Řidič ani provozovatel vozidla se také tím, že bylo zabráněno v další jízdě vozidlem, nezabavují odpovědnosti za vozidlo a jeho náklad. To znamená, že nesou např. plnou odpovědnost za škody vzniklé na odstaveném vozidle apod. Policie nemůže tuto odpovědnost převzít, neboť odstavení vozidla při zabránění v jízdě bylo vyvoláno nikoli z důvodů na straně policie, ale z důvodů porušení zákona řidičem, ať již jde o důvody na straně osoby řidiče nebo důvody na straně vozidla. Případné vzniklé škody jsou tedy důsledkem protiprávního jednání řidiče, nikoli důsledkem zákonného postupu policie, a proto odpovědnost za ně musí nést řidič, popřípadě provozovatel vozidla.

Zabránění v jízdě je bezprostředním zásahem, jehož účelem je především ochránit bezpečnost provozu na pozemních komunikacích, tedy ochránit ostatní účastníky tohoto provozu, proto jakmile pominou skutečnosti, které ohrožily bezpečnost provozu a byly důvodem pro zabránění v jízdě, bude vozidlo uvolněno. Toto uvolnění může být provedeno např. i proto, aby technicky nezpůsobilé vozidlo bylo odtaženo nebo převezeno k opravě.

Ustanovení § 118b upravuje zadržení řidičského průkazu. Řidičský průkaz lze zadržet v těch případech, kdy lze zabránit v jízdě. Zákon rovněž výslovně stanoví zákaz řídit motorová vozidla po dobu zadržení řidičského průkazu. Porušení tohoto zákazu je pak skutkovou podstatou přestupku, za který je stanovena pokuta do 10 000 Kč a zákaz činnosti do jednoho roku. Řízení vozidla i po zadržení řidičského průkazu bylo podle úpravy obsažené ve vyhlášce č. 87/1964 Sb. možno postihovat pouze v rámci přestupku spočívajícího v tom, že řidič neměl řidičský průkaz při řízení vozidla u sebe, za což byla sankce zcela nedostatečná a řízení vozidla i po zadržení řidičského průkazu bylo vzhledem k nepatrnosti sankce častým jevem.

Citované ustanovení zákona také upravuje postup při a po zadržení řidičského průkazu. Řidiči bude vydáno potvrzení o zadržení řidičského průkazu. Zadržený řidičský průkaz policie odešle bezodkladně obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností, v jehož správním obvodu byl doklad zadržen, neboť tento správní orgán je příslušný k projednání přestupku, v důsledku kterého byl řidičský průkaz zadržen.

Důvody, pro které je možno zadržet řidičský průkaz naplňují zároveň skutkové podstaty přestupků, za které lze uložit sankci zákazu činnosti spočívajícího v zákazu řízení motorových vozidel. Proto zákon zavádí, stejně jako dřívější právní úprava (vyhl. č. 87/1964 Sb.), možnost rozhodnout jako o předběžném opatření o tom, že řidičský průkaz zůstane zadržen až do doby meritorního rozhodnutí o přestupku nebo trestném činu. V případě, že je skutek, pro který byl řidičský průkaz zadržen, předmětem trestního řízení, váže se rozhodnutí správního orgánu na souhlas státního zástupce. Uvedené rozhodnutí se vydá ve správním řízení a řidič proti němu může uplatnit opravné prostředky. Pro zachování účelu zadržení řidičského průkazu je však nutno vyloučit odkladný účinek odvolání, což je provedeno úpravou § 129. Doba zadržení řidičského průkazu se pak započte do doby výkonu sankce nebo trestu zákazu činnosti. Uvedená úprava je nezbytná, protože jinak by např. řidiči, který v opilosti způsobil dopravní nehodu, musel být řidičský průkaz vrácen a on by mohl řídit motorová vozidla až do doby, než by meritorní rozhodnutí nabylo právní moci. Právě tato skutečnost je dnes, při absenci institutu zadržení řidičského průkazu, předmětem kritiky.

K bodům 76 až 78:

Ustanovení představují nezbytné úpravy registru řidičů v souvislosti se zavedením bodového systému, v jehož důsledku je potřeba upravit i hranici sankce, od které je nutno oznamovat přestupky do registru řidičů.

K bodu 79:

Zavádí se zpoplatnění údajů z evidence dopravních nehod, a to pouze u některých fyzických a právnických osob (např. orgánům a organizacím, které jsou pověřeny zvláštními předpisy k práci s těmito údaji, jako jsou pojišťovny ke zjištění údajů o řidiči, který byl účastníkem dopravní nehody nebo takovou nehodu zavinil).

K bodu 80:

Zákon nově upravuje systém bodového hodnocení vybraných přestupků a trestných činů spáchaných řidiči motorových vozidel. Podrobněji k důvodům a hlavním principům této úpravy viz obecnou část této důvodové zprávy.

Ustanovení § 123a upravuje základní principy bodového systému, a sice účel tohoto systému, uvedení vybraných přestupků a trestných činů a jejich bodové ohodnocení v příloze zákona.

Ustanovení § 123b upravuje postup při zaznamenávání bodů, jehož základní principy jsou obsaženy v obecné části této důvodové zprávy.

Ustanovení § 123c upravuje zaznamenávání bodů v případě souběhu dvou a více přestupků nebo trestných činů, za které lze zaznamenat body. V souladu s obecnými právními zvyklostmi stanoví úhrnnou výši počtu zaznamenaných bodů, a to podle počtu stanoveného pro přestupek s nejvyšším počtem bodů. Body se zaznamenávají pouze do celkového počtu 12 bodů, tj. i kdyby byl např. dosažen za poslední spáchaný

přestupek počet bodů přesahující 12, zaznamenaly by se mu pouze body do počtu 12. Důsledkem dosažení nejvyššího stanoveného počtu bodů, tj. 12 bodů je pozbytí odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel (zákon používá termín pozbytí „odborné způsobilosti“, protože jde o legislativní zkratku zavedenou v ustanovení § 90 odst. 1 zákona, které není předmětem této novely) a tím i pozbytí řidičského oprávnění. Obojí pozbude řidič přímo ze zákona, tedy bez nutnosti vést o těchto důsledcích správní řízení. Vychází se z principu, že řidič pro opětovné získání řidičského oprávnění musí absolvovat přezkoušení z odborné způsobilosti, a proto by měl po opětovném získání tohoto oprávnění začínat s „čistým kontem“. Tento princip je výslovně uveden v § 123d odst. 4. O dosažení plného počtu bodů a jeho právních důsledcích vyrozumí správní orgán držitele řidičského oprávnění. Držitel je pak povinen odevzdat řidičský průkaz, samozřejmě pokud již nebyl tento řidičský průkaz řidiči za přestupek zadržen.

Ustanovení § 123d upravuje podmínky vrácení řidičského oprávnění. Podmínkou vrácení je podrobení se přezkoušení z odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel. Jde o obvyklé podmínky stanovené pro vrácení řidičského oprávnění i v zahraničních právních úpravách. Přezkoušení se provádějí podle zvláštního zákona, kterým je zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, jehož přímá novela je součástí návrhu.

O vrácení řidičského oprávnění může žadatel požádat až po uplynutí jednoho roku, na který toto oprávnění ze zákona pozbývá. Byla-li však řidiči uložena sankce nebo trest zákazu činnosti, která je v souběhu s pozbytím řidičského oprávnění podle bodového systému, může řidič požádat o vrácení řidičského oprávnění až po výkonu této sankce nebo trestu. Byla-li sankce nebo trest zákazu činnosti uložen na dobu kratší, než jeden rok, pokračuje řidiči, po výkonu této sankce nebo trestu administrativní důsledek pozbytí řidičského oprávnění podle bodového systému.

Ustanovení § 123e upravuje možnost nápravy, respektive možnost předejít změnou chování řidiče neodvratnému důsledku, tj. ztrátě řidičského oprávnění. Touto možností je odečtení určitého počtu bodů, jestliže se řidič po dobu jednoho roku nedopustí protiprávního jednání zahrnutého do bodového systému, v tomto případě se mu zhladí automaticky dva body; nedopustí-li se po dobu dvou let protiprávního jednání zahrnutého do bodového systému, zhladí se mu 4 body; a nedopustí-li se po dobu tří let protiprávního jednání zahrnutého do bodového systému, zhladí se mu všechny body. Běh lhůty pro odečítání bodů se však staví po dobu výkonu sankce nebo trestu zákazu činnosti spočívajícího v zákazu řízení motorových vozidel.

Zahlazování provádí správní orgán ex offo. Z důvodů efektivnosti je stanoveno, že odečtení bodů se řidiči oznamuje rovněž ex offo až tehdy, jsou-li řidiči odečteny všechny zaznamenané body. V ostatních případech správní orgán oznámí celkový počet zaznamenaných bodů pouze na žádost řidiče a na jeho náklady. Náklady budou vyčísleny ve výši nákladů na administrativní úkon spojený s požadovanou informací.

Ustanovení § 123f upravuje speciální institut obrany proti chybnému zaznamenání bodů. Úprava této obrany je nezbytná pro právní jistoty řidičů, neboť body nejsou zaznamenávány ve správním řízení, a tudíž proti jejich chybnému zaznamenání se nelze bránit opravnými prostředky podle správního řádu. Obranným prostředkem je sdělení nesouhlasu s počtem zaznamenaných bodů. Pokud správní orgán shledá nesouhlas důvodným, provede opravu počtu zaznamenaných bodů v registru řidičů a řidiče o provedení opravy písemně vyrozumí. Pokud však shledá nesouhlas neodůvodněným, zahájí ve věci záznamu stanovených bodů správní řízení, na jehož konci rozhodne o počtu zaznamenaných bodů. Proti tomuto rozhodnutí se pak již může řidič bránit opravnými prostředky podle správního řádu i případným soudním přezkumem.

K bodu 81:

Ukládá povinnost Ministerstvu dopravy shromažďovat a poskytovat informace o situacích v provozu. Ministerstvo může touto činností pověřit jinou osobu, která tuto činnost bude vykonávat a dále ukládá povinnost policii, obecní policii, správcům pozemních komunikací a Hasičskému záchrannému sboru poskytovat aktuální informace. Vyhláška pak stanoví druh informací, které se budou shromažďovat, způsob předávání informací, způsob sběru a zveřejňování informací.

K bodům 82 až 89:

Uvedené body obsahují nezbytné změny v kompetenčních ustanoveních zákona, které vyplývají ze změn provedených v zákoně. Dále byly provedeny úpravy související se změnami § 5.

K bodu 90:

Došlo k promítnutí ustanovení, kterým se zavádí povinnost provozovatele znát osobu, které svěří nebo přikáže řízení vozidla.

K bodu 91:

Zahrnuje osoby, které mohou být sankcionovány, jestliže přikážou řízení vozidla nebo svěří vozidlo osobě, o níž neznají údaje nezbytné k určení její totožnosti. Dále stanoví sankce pro osoby, které používají antiradar.

K bodu 92:

Nová ustanovení § 125a a 125b upravují instituty, které by měly přispět ke zlepšení vymahatelnosti

práva ve věcech provozu na pozemních komunikacích. Podrobnosti k důvodům zavedení a hlavní právní principy jsou uvedeny v obecné části této důvodové zprávy.

Ustanovení § 125a nově upravuje pořádkové pokuty za bezdůvodné nedostavení se k projednání přestupku nebo správního deliktu nebo za bezdůvodné odepření podání vysvětlení podle § 60 zákona o přestupcích. Protože jde o obstrukce v řízení před správním orgánem nebo v souvislosti s tímto řízením, jde o sankce pořádkové, jejichž účelem je nikoli potrestat osobu, která se obstrukce dopustila, ale donutit ji k poskytnutí součinnosti potřebné k řádnému projednání a vyřízení věci. Proto se stanoví, že pořádkovou pokutu, jako procesní sankci, lze uložit i opakovaně, na rozdíl od sankcí hmotněprávních.

Ustanovení § 125b zavádí nový institut kauce, tj. záruky, že se osoba dostaví ke správnímu řízení o přestupku. Navrhuje se, aby se možnost vybírání kaucí vztahovala pouze na řidiče, kteří by se chtěli vymanit z možnosti postihu za své protiprávní jednání.

Kauce se vybírá v penězích a rozpětí jejich výše vychází z výše sankcí, které lze uložit za přestupky proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích. Pokud řidič kauci nesložil, umožňuje zákon uplatnit vůči němu bezprostřední zásah zabránění v jízdě a zadržení řidičského průkazu do doby, než bude kauce složena.

Kauce bude vybírat policie, o převzetí kauce vystaví řidiči potvrzení a vybranou kauci předá správnímu orgánu do úschovy. Kauce se vrátí v okamžiku, kdy řidič splní svou povinnost, tj. dostaví se k řízení, popřípadě zaplatí uloženou pokutu. Pokud se k řízení nedostaví, kauce propadne celá, pokud nezaplatí pokutu, započte se kauce na její úhradu a případný přebytek se vrátí řidiči.

Ustanovení § 125c nově zavádí institut státního odborného dozoru, který budou vykonávat krajské úřady nad obecními úřady obcí s rozšířenou působností při výkonu jejich působností ve věcech provozu na pozemních komunikacích, a vrchního státního odborného dozoru, který bude vykonávat Ministerstvo dopravy nad výkonem uvedených působností jak krajskými úřady, tak obecními úřady obcí s rozšířenou působností. Zavedení tohoto dozoru je nezbytné vzhledem k tomu, že výkon státní správy ve věcech provozu na pozemních komunikacích byl v důsledku reformy veřejné správy decentralizován jako výkon přenesené působnosti na orgány územní samosprávy. Základní principy tohoto dozoru jsou uvedeny v obecné části této důvodové zprávy.

Na výkon státního dozoru se nevztahuje správní řád, neboť jde o dozor prováděný uvnitř veřejné správy, tedy vůči vykonavateli veřejné správy a nikoli vně, tedy vůči adresátovi práv a povinností, tedy fyzické nebo právnické osobě. Proto je pro výkon dozoru stanoven vlastní postup, práva a povinnosti dozorového i dozorovaného subjektu a vlastní opravný prostředek. V úvahu v tomto případě nepřichází samozřejmě ani soudní přezkum opatření uložených k nápravě.

K bodům 93 a 94:

Jde o formální úpravy uvedených paragrafů, které vyplývají ze změn provedených v předchozích ustanoveních zákona.

K bodu 95:

Jak již bylo uvedeno v bodu 75, je pro účinnost zadržení řidičského průkazu nutno vyloučit odkladný účinek rozhodnutí o zadržení řidičského průkazu do doby meritorního rozhodnutí o přestupku nebo trestném činu.

K bodu 96:

Z důvodů efektivity a hospodárnosti se upravují lhůty pro výměnu dosavadních řidičských průkazů.

K bodům 97 a 98:

Jde o nezbytnou úpravu zmocňovacích ustanovení k vydání prováděcích předpisů, vyvolanou předchozími změnami v zákoně.

K bodu 99:

Do zákona je nově zařazována příloha, která obsahuje výčet protiprávních jednání zařazených do systému bodového hodnocení a bodové ohodnocení jednotlivých protiprávních jednání. Tato úprava je nezbytná pro právní jistotu řidičů. Protiprávní jednání jsou seřazena sestupně podle počtu bodů, které se za jednání zaznamenávají.

## **K čl. II:**

Přechodné ustanovení stanoví lhůtu pro podrobení se dopravně psychologickému vyšetření a neurologickému a EEG vyšetření.

## **Změna zákona o přestupcích:**

Základní principy nové úpravy jsou obsaženy v obecné části této důvodové zprávy. Navrhovaná změna více propracovává skutkové podstaty přestupků proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích, což umožňuje i podrobnější úpravu a odstupňování sankcí podle závažnosti přestupků.

Jednotlivé skutkové podstaty upravují nejzávažnější porušení zákona o provozu na pozemních komunikacích a také zákona č. 56/2000 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů. Protiprávní jednání spočívající v porušení povinností podle zákona č. 56/2000 Sb. dosud upravena jako konkrétní přestupky nebyla, takže je bylo možno stíhat pouze v rámci souhrnné skutkové podstaty podle § 22 odst. 1 písm. f) zákona o přestupcích, což je vzhledem k výši sankce za přestupky spadající do této souhrnné skutkové podstaty zcela nedostačující.

Kromě konkrétních skutkových podstat je zachována i speciální skutková podstata zpřísnující postih, dopustil-li se přestupku řidič vozidla hromadné dopravy osob. Dále je zachována i souhrnná skutková podstata přestupku spočívajícího v jiném než výslovně uvedeném porušení zákona o provozu na pozemních komunikacích. Tato skutková podstata je nezbytná, protože nelze všechna v úvahu přicházející porušení zákona presumovat v konkrétních skutkových podstatách.

Nově se upravuje také výše sankcí za přestupky. Horní hranice pokuty se u nejzávažnějších přestupků zvyšuje až na 50 000 Kč, horní hranice sankce zákazu činnosti zůstává zachována na dvou letech, zvyšuje se i výměra pokut v blokovém řízení. Zcela nově se pak zavádí spodní hranice sankcí, a to pokut i zákazu činnosti. Důsledkem je tak značné zpřísnění sankcí, které se ovšem vzhledem k situaci v provozu jeví jako nezbytné. Nejnižší sankcí, kterou bude možno za přestupek proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích uložit, kromě obecně přípustného napomenutí, tak bude pokuta minimálně ve výši 1 500 Kč.

Některá porušení právních povinností, která lze spáchat v provozu na pozemních komunikacích, upravuje § 23 zákona o přestupcích. Jde konkrétně o přetížení vozidla zjištěné při kontrolním vážení (§ 23 odst. 1 písm. k)) a skutečnost, že řidič nedodrží stanovené doby odpočinku (§ 23 odst. 1 písm. s) – skutková podstata přestupku uvedená pod písmenem s) je dále podrobněji rozvedena tak, aby zahrnovala veškerá jednání, kterých se řidič dopouští porušením zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů). Obě tato jednání jsou důvodem pro zabránění v jízdě a zadržení řidičského průkazu. Vzhledem k tomu bylo nutno stanovit i za tyto přestupky možnost uložení sankce zákazu činnosti. V uvedeném smyslu je proto upraveno ustanovení § 23 odst. 2 zákona o přestupcích.

Nově se pak v obou novelizovaných ustanoveních zákona o přestupcích vylučují přestupky, za které lze uložit sankci zákazu činnosti, vylučují z možnosti projednání v blokovém řízení. Účelem je zabránit tomu, aby za tato závažná protiprávní jednání mohly vůbec být uloženy nízké sankce v blokovém řízení. Dále se zvyšují pokuty za vykonávání zaměstnání či činnosti pod vlivem alkoholického nápoje nebo jiné návykové látky. Přísnější sankce se stanoví také pro osobu, která se nedostaví na výzvu ke správnému orgánu k podání vysvětlení nebo bezdůvodně podání vysvětlení odmítá. Obecní policie může na základě nové úpravy v blokovém řízení projednávat přestupek, kterého se řidič dopustí tím, že překročí nejvyšší povolenou rychlost stanovenou dopravní značkou nebo obecnou nebo místní úpravou.

### **Změna zákona o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů:**

K bodům 1, 3, 5, 6, 7:

Novela zákona č. 247/2000 Sb. upravuje přezkoušení z odborné způsobilosti nezbytné k funkčnosti bodového systému a platbu za zkoušku z odborné způsobilosti. Její výše je stanovena tak, aby pokryla náklady na přezkoušení.

K bodům 2 a 4:

Jedná se o naplnění zejména článku 7 směrnice Rady 91/439/EHS o řidičských průkazech, který stanoví podmínky pro vydávání řidičského průkazu. Jednou z podmínek vydání řidičského průkazu je, že žadatel má místo obvyklého pobytu na území členského státu, který řidičský průkaz vydal, nebo může doložit, že už tam alespoň šest měsíců studuje. Na základě této směrnice došlo k doplnění ustanovení § 13 zákona č. 247/2000 Sb., upravující podmínky k přijetí žadatele k výuce a výcviku k získání řidičského oprávnění.

### **K čl. V: Zmocnění k vyhlášení úplného znění**

Předseda vlády se zmocňuje, aby ve Sbírce zákonů vyhlásil úplné znění zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů.

### **K čl. VI:**

Účinnost zákona je navrhována ke dni 1. ledna 2006. Účinnost některých ustanovení, které svým charakterem reagují na vývoj právních předpisů ES se navrhuje ke dni vyhlášení ve Sbírce zákonů.

Účinnost ustanovení § 6 odst. 1 písm. b) bod 1 v souladu s příslušnou směrnicí Evropské unie je odložena do 1. května 2006.