

# VLÁDA ČESKÉ REPUBLIKY

Příloha

k usnesení vlády  
ze dne 11. srpna 2010 č. 566

## Stanovisko

### **vlády k 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 některé další zákony (sněmovní tisk č. 26)**

Vláda na jednání své schůze dne 11. srpna 2010 projednala a posoudila návrh zákona, kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, a některé další zákony (sněmovní tisk č. 26), a zaujala k tomuto návrhu dále uvedené stanovisko.

Vláda v obecné rovině podporuje ustanovení návrhu, která se týkají rozvoje cyklistické dopravy, zavedení parkovacího průkazu pro osoby se zdravotním postižením, transpozice směrnice Komise 2008/65/ES, kterou se mění směrnice 91/439/EHS, o řidičských průkazech, pokud jde o definici vozidla s automatickou převodovkou, rozdělení povinných výměn řidičských průkazů do více etap či zpřesnění v oblasti právní úpravy zdokonalování odborné způsobilosti řidičů.

Zároveň však vláda považuje za potřebné, aby byly při dalším projednávání předloženého návrhu zákona vzaty v úvahu dále uvedené připomínky.

1. V souvislosti s navrženým zavedením institutu kontrol technického stavu vozidel v provozu (čl. I bod 9 návrhu) vláda upozorňuje na nutnost zároveň jednoznačně stanovit působnost k provádění těchto kontrol, respektive oprávnění konkrétních orgánů veřejné moci naříditi řidiči, aby vozidlo k takové kontrole přistavil.

2. Ke změně v § 41 zákona o silničním provozu (čl. I bod 13), který upravuje výjimky pro řidiče vozidel s právem přednostní jízdy, vláda upozorňuje, že výčet jednotlivých zde uváděných ustanovení je nutné podrobit celkové revizi, neboť se v důsledku dřívějších novelizací řada odkazů stala bezpředmětnými.

3. Ve vztahu k navrženému zavedení parkovacího průkazu pro osoby zdravotně postižené (čl. I bod 18 návrhu), který by zřejmě byl veřejnou listinou, vláda nesouhlasí s tím, aby žadatel o vydání průkazu musel obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností dokládat lékařský posudek o svém zdravotním postižení, neboť míra žadatelova postižení je zřejmá již ze samotného rozhodnutí o přiznání mimořádných výhod, takže navržená úprava představuje nadbytečnou administrativní zátěž. Pokud jde o samotný parkovací průkaz, vláda upozorňuje, že mezi jeho náležitosti podle doporučení Rady 98/376/ES patří mimo jiné údaj o jménu a příjmení oprávněného držitele, jakož i držitelova fotografie, takže povinnost dodatečného prokazování oprávněnosti užití průkazu podle navrženého § 67 odst. 5 věty druhé, navíc pouze přepravovanou osobou a nikoliv samotným zdravotně postiženým řidičem, by pak byla nadbytečná. Vláda současně upozorňuje na nutnost důkladně zvážit vymezení okruhu osob, jimž by parkovací průkaz mohl být vydán, například s ohledem na nevidomé osoby. V souvislosti s označením vozidla řízeného osobou sluchově postiženou (označení O 2) a smyslem, jaký toto označení v reálném provozu pro jeho bezpečnost má, vláda považuje za účelné, aby bylo vydáváno každému takto postiženému držiteli řidičského oprávnění, který o to požádá, bez ohledu na skutečnost, zda je takto postižený žadatel vlastníkem motorového vozidla (viz navržený § 67 odst. 3).

4. V souvislosti s navrženou úpravou bodového hodnocení řidičů (čl. I bod 38) vláda upozorňuje, že není zřejmé, zda navrženým změnám předcházela podrobná analýza dosavadních účinků bodového hodnocení řidičů a zda navržené změny odpovídají skutečným potřebám na bezpečnost provozu na pozemních komunikacích. Obdobně to platí i pro nově navrženou úpravu přestupků proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích, která je v návrhu (čl. I bod 34), až na dílčí odlišnosti, v podstatě převzata ze současného znění § 22 zákona o přestupcích, aniž by docházelo na základě předchozí podrobné analýzy ke zpřesnění úpravy a případně k větší individualizaci skutkových podstat a sankcí za ně, popřípadě k racionalizaci umožňující častější využití institutu zkráceného řízení (blokového a zejména příkazního řízení). Vláda zároveň připomíná, že součástí koaliční smlouvy je i závazek pečlivě vyhodnotit účinnost bodového systému ve vztahu k provozu na pozemních komunikacích, odstranit neúměrné tvrdosti zákona, zvýšit postih za delikty spojené s agresivitou řidičů a přímo ohrožující bezpečnost provozu na pozemních komunikacích a zpřesnit pravidla, kde dochází k dvojímu možnému výkladu.

5. Vláda nepovažuje za vhodné opustit princip zaznamenávání bodů v bodovém hodnocení řidičů za každý jednotlivý bodově hodnocený skutek (čl. I bod 29), neboť to ve svém důsledku zakládá nerovnoprávné postavení mezi řidičem, který se dopustil ojedinele jednoho dopravního přestupku, a řidičem, který páchá soustavně dopravní přestupky a ty jsou posléze projednány ve společném řízení. Navíc by navržená změna ustanovení § 123c odst. 2 zákona o silničním provozu znamenala, že by byl nelogicky vypuštěn zákaz sčítání bodů v případě jednoho skutku, kterým se řidič dopustí více přestupků.

6. Nově navrženou úpravu společného řízení o přestupcích proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích (čl. III bod 2), která by měla být koncepčně zcela odlišná od všech ostatních kategorií přestupků, považuje vláda za nedostatečně argumentačně podloženou, což souvisí i s výše uvedenou změnou zaznamenávání bodů za jednání projednávaná ve společném řízení (čl. I bod 29). Ke „hromadění“ přestupků jedné osoby u téhož správního orgánu, kterému se návrh snaží předcházet, by však zpravidla nemělo docházet (za podmínky, že řidič neporušuje právní předpisy často a intenzivně), neboť podle § 67 odst. 3 správního řádu by měl správní orgán zahájit přestupkové řízení nejpozději do šedesáti dnů ode dne, kdy se o podezření ze spáchání přestupku dozvěděl (například na základě oznámení od policie).

7. Vláda dále upozorňuje, že předložený návrh zákona obsahuje další dílčí nedostatky, které by měly být v průběhu dalšího legislativní procesu odstraněny a z nich příkladmo upozorňuje na následující:

- v zájmu přehlednosti by měly být jednotlivé položky přílohy k zákonu číslovány,

- jednotlivá jednání v příloze k zákonu by měla být formulována jednotně a přesně ve vazbě na příslušná ustanovení vymezující primární povinnost, popřípadě ve vazbě na příslušná sankční ustanovení (například formulace sedmé položky za 7 bodů neodpovídá formulaci skutkové podstaty trestného činu neposkytnutí pomoci podle § 150 trestního zákoníku),

- v případě bodového postihu bezpečnostních přestávek nelze postihovat „překročení minimální doby odpočinku“, neboť takové jednání není porušením právní povinnosti,

- přechodné ustanovení čl. II bodu 2 je nutné zpřesnit a upravit tak, aby se vztahovalo i na označení O 1 vydávaná před 1. lednem 2003 okresními úřady.