

**Návrh věcného záměru  
zákona o získávání a zdokonalování odborné  
způsobilosti k řízení motorových vozidel**

## **Obsah návrhu**

### **A. Závěrečná zpráva z hodnocení dopadů regulace**

1. Důvod předložení a cíle
  - 1.1 Název
  - 1.2 Definice problému
  - 1.3 Popis existujícího právního stavu v dané oblasti
  - 1.4 Identifikace dotčených subjektů
  - 1.5 Popis cílového stavu
  - 1.6 Zhodnocení rizika
2. Návrh variant řešení
3. Vyhodnocení nákladů a přínosů
  - 3.1 Identifikace nákladů a přínosů
  - 3.2 Náklady
  - 3.3 Přínosy
  - 3.4 Vyhodnocení nákladů a přínosů variant
4. Návrh řešení
  - 4.1 Stanovení pořadí variant a výběr nejvhodnějšího řešení
  - 4.2 Předpokládaný hospodářský a finanční dosah navrhované právní úpravy
  - 4.3 Zhodnocení současného stavu a dopadů navrhovaného řešení ve vztahu k zákazu diskriminace
  - 4.4 Zhodnocení současného stavu a dopadů navrhovaného řešení ve vztahu k ochraně soukromí a osobních údajů
  - 4.5 Zhodnocení korupčních rizik
5. Implementace doporučené varianty a vynuovení
6. Přezkum účinnosti regulace
7. Konzultace a zdroje dat
8. Kontakt na zpracovatele RIA

### **B. Způsob promítnutí navrhovaného věcného řešení do právního řádu**

1. Přehled dotčených právních předpisů
2. Popis věcného řešení
3. Zhodnocení souladu navrhovaného řešení s ústavním pořádkem, s mezinárodními smlouvami, jimiž je ČR vázána, a se závazky vyplývajícími pro ČR z členství v EU
  - 3.1 Zhodnocení souladu navrhovaného řešení s ústavním pořádkem
  - 3.2 Zhodnocení souladu navrhovaného řešení s mezinárodními smlouvami, jimiž je ČR vázána
  - 3.3 Zhodnocení souladu navrhovaného řešení se závazky vyplývajícími pro ČR z členství v EU

## **A. Závěrečná zpráva z hodnocení dopadů regulace**

### **1. Důvod předložení a cíle**

#### 1.1 Název

Návrh věcného záměru zákona o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel

#### 1.2 Definice problému

Přes výrazný pokrok učiněný v posledních letech Česká republika stále patří k evropským státům s nadprůměrně vysokou nehodovostí na pozemních komunikacích. Chronickým problémem je vysoká nehodovost mladých a začínajících řidičů, příčinu lze spatřovat v jejich nedostatečné připravenosti ke každodenní účasti v silničním provozu a nejednou též vztahu k problematice bezpečnosti silničního provozu jako takové. Noví řidiči mívají problémy s pochopením podstaty ustanovení pravidel silničního provozu, nejednou nezvládají základní techniky ovládání motorového vozidla, nejsou schopni aplikovat příslušná teoretická pravidla v reálném provozu, orientace v prostředí odlišném od toho, kde absolvovali praktický výcvik, jim často činí značné potíže. Začínající řidiči mívají jen letmé povědomí o dopravně psychologických zásadách, nejsou schopni chovat se adekvátně na místě dopravní nehody, nejsou schopni přistupovat k řízení motorového vozidla v širších souvislostech. Podobně lze ovšem hovořit o jedincích aspirujících na získání tzv. osvědčení o profesní způsobilosti. Tito zpravidla řidiči z povolání se snaží dosáhnout na příslušnou kvalifikaci bez toho, že by byli seznámeni s pokročilejšími technikami řízení vozidla, dopravně bezpečnostními předpisy, že by znali sociálně právní podmínky a předpisy v oblasti nákladní a osobní dopravy, environmentální zásady či základy poskytování služeb v oblasti logistiky. Za viníka lze spatřovat současný způsob provádění jejich kvalifikační zkoušky.

Za původce uvedených nešvarů bývají tradičně označovány autoškoly – ovšem zdaleka ne vždy právem. Poskytovatelé přípravy nových či profesionálních řidičů se pohybují v tržním prostředí, v zájmu dlouhodobého přežití jsou nuceni vycházet vstříc svým klientům, tj. žákům. Ti doposud považují za základní motivaci získání řidičského průkazu (tj. dokladu o tom, že jsou oprávněni řídit vozidlo příslušné kategorie) či osvědčení o profesní způsobilosti bez ohledu na reálné kompetence. Záměrně pak vyhledávají služby autoškol, které nabízejí provedení přípravy za nejméně zatěžujících podmínek, tj. levně, rychle a pokud možno s co nejpragmatictější přístupem k provedení přípravy, tj. s cílem úspěšně proklouznout

příslušnou zkouškou napoprvé. Je nepochybné, že právě závěrečná kvalifikační zkouška je etalonem, od kterého se odvíjí úroveň odborné přípravy nových i profesionálních řidičů.

Současný způsob provádění zkoušek řidičů je dlouhodobě nevyhovující. Zkoušky jsou prováděny zkušebními komisaři, kteří jsou zaměstnanci některého z více než 200 obecních úřadů obcí s rozšířenou působností. Praktické jízdní zkoušky jsou tak nejednou prováděny ve velmi nenáročných podmínkách, jež neumožňují dostatečně prověřit dovednosti budoucích řidičů, jednotné metodické řízení komisařů je v podstatě nemožné, zkušební prostory nevyhovují standardům obvyklým ve většině evropských zemí. Zkušební komisaři nejednou provozují svou činnost v rámci kumulované funkce, nelze tak po nich požadovat, aby se v dostatečné míře odborně vzdělávali, nadto činnost zkušební komisaře v rámci obce nebývá považována za prestižní, čemuž napomáhá absence propracovaného kariérního řádu. Možnost účinně kontrolovat kvalitu práce zkušebních komisařů je velmi omezená, nelze se pak divit, že snadno podléhají korupčním svodům.

### 1.3 Popis existujícího právního stavu v dané oblasti

Současný zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů upravuje zejména výuku, výcvik a zkoušky žadatelů o řidičské oprávnění, dále výuku, výcvik a zkoušky zkušebních komisařů řidičů a učitelů autoškol a vzdělávání řidičů – profesionálů. Poskytovateli výuky a výcviku jsou autoškoly, jejichž provozování je vázáno živností ve smyslu živnostenského zákona. Zkušební komisař řidičů je zaměstnanec obecního úřadu obce s rozšířenou působností, registr zkušebních komisařů vede Ministerstvo dopravy. Učitel autoškoly je zaměstnancem autoškoly, registry učitelů autoškol vedou krajské úřady. Vzdělávání řidičů – profesionálů provádí akreditovaná školicí střediska, registry těchto středisek vedou krajské úřady, které udílí i akreditace.

Zákon popř. jeho prováděcí předpisy obsahují osnovy pro výuku, výcvik a zkoušky žadatelů o řidičská oprávnění, učitelů autoškol, zkušebních komisařů a řidičů – profesionálů, stanoví technické podmínky pro výcviková vozidla a detailně popisuje způsob provádění zkoušek.

Stávající právní úprava z hlediska registračního systému provozování autoškol dostatečně nepokrývá kontrolní mechanismy potřebné pro ověřování řádného plnění povinností provozovatelů autoškol. Umožňuje, v případě odnětí registrace k provozování autoškoly,

požádat o udělení nové registrace (případně několika) v územní působnosti jiných správních orgánů, které po splnění zákonných podmínek ze strany provozovatele, tuto registraci vydá, aniž by se dozvěděl, že provozovatel svou činnost v minulosti vykonával, (i opakovaně) v rozporu s příslušnou právní úpravou. Příčinnou je neexistence jednotné či centrální evidence udělených registrací s potřebnými informacemi. Z důvodu absence tohoto mechanismu dochází k přesunu provozoven s cílem úniku z područí místně a věcně příslušného orgánu a znemožnění jeho následných kontrol.

Současný systém není, z hlediska dopravního prostředí, způsobilý zajistit žadatelům přiměřeně rovné podmínky pro zkoušky z odborné způsobilosti. Důsledkem značných odlišností v kvalitě dopravního prostředí zkušebních míst jsou hromadné přesuny žadatelů do těch obcí, kde je zkouška jednodušší a zkušební komisař méně náročný. Výuka a výcvik následně postrádá požadované kvality a je soustředěna na zvládnutí jízdních úkonů v jednoduchém dopravním prostředí pro účely úspěšného složení zkoušky. Žadatel není dostatečně připraven do provozu, přičemž stávající právní úprava nestanoví primární odpovědnost provozovatele autoškoly za žadatelovu nepřipravenost, stejně tak nestanoví podmínku předvedení ke zkoušce žadatele, který v potřebném rozsahu ovládá vozidlo, čímž je zásadně potlačena kvalita před kvantitou což se odráží i v nezdravém konkurenčním prostředí.

Platná právní úprava mimo jiné pro svou zastaralost nedostatečně reaguje na eliminaci korupčního prostředí. Pozornost je věnována pouze neslučitelnosti činnosti zkušebního komisaře s jinou výdělečnou činností v oblasti autoškolství. Vůbec se nezabývá např. osobními vazbami mezi zkušebním komisařem a autoškolou. Velmi omezená právní úprava této problematiky značně znemožňuje učinit efektivní protikorupční opatření.

Provozování autoškoly je upraveno jednak zákonem č. 455/1991 Sb. o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), kdy činnost autoškoly je jednou z vázaných živností, jednak podléhá tzv. registraci podle zákona 247/2000 Sb. Provozovatelem autoškoly může být i organizační složka státu, která zajišťuje obranu a bezpečnost státu, Předtím, než držitel živnostenského oprávnění zahájí výkon samotné činnosti v některé provozovně, musí požádat u obecního úřadu obce s rozšířenou působností o registraci. Registrace je udělena, pokud žadatel splní technické podmínky, kterými jsou zejména odpovídající materiální a technické zázemí a vybavení a dále skutečnost, že osoby, které budou provádět výuku a výcvik k získání řídičského oprávnění, jsou držiteli platných profesních osvědčení. V případě, že některou

z těchto podmínek provozovatel autoškoly přestane splňovat, nebo opakovaně či hrubým způsobem porušuje své povinnosti, může mu být registrace odejmuta. Registraci uděluje obecní úřad obce s rozšířenou působností příslušný podle provozovny, Současná právní úprava nepředpokládá jednotnou či centrální evidenci udělených registrací.

V oblasti přípravy řidičů v rámci profesní způsobilosti je prověření znalostí, dovedností a chování řidičů formou písemného testu zcela nedostačující. Příprava řidičů je prováděna často pouze formálně se zaměřením na samostudium předem vypracovaných odpovědí na otázky obsažené v testu. Vzhledem k absenci zkoušky z praktické jízdy nedovoluje právní úprava prověřit skutečnou připravenost řidiče v celkovém rozsahu profesní způsobilosti stejně tak jako kvalitu jeho přípravy ze strany školicího střediska. Jakákoli právní úprava pak chybí v otázce obsahu a náplně školení tzv. řidičů referentů, které zakotvuje zákoník práce jako povinné.

#### 1.4 Identifikace dotčených subjektů

Nový zákon nastaví odlišná kritéria pro provádění závěrečných zkoušek žadatelů o získání odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel, čímž dojde i k vyvolání změn v provádění jejich teoretické a praktické přípravy. Rovněž tak dojde ke změně pojetí provádění odborné přípravy a zkoušek profesionálních řidičů. Za dotčené subjekty je proto třeba považovat především autoškoly a jejich učitele, školicí střediska řidičů zajišťující zdokonalování odborné způsobilosti profesionálních řidičů a jejich zaměstnance, žadatele o získání odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel, řidiče-prvožadatele, řidiče absolvující vstupní a pravidelná školení, autodopravce, Ministerstvo dopravy, krajské úřady, obecní úřady obcí s rozšířenou působností, zkušební komisaře řidičů.

#### 1.5 Popis cílového stavu

Obecně je žádoucím cílovým stavem vytvoření takové právní úpravy, které zejména zkvalitní přípravu žadatelů o řidičské oprávnění, co nejvíce naruší existující korupční prostředí v této oblasti a zabrání vytváření nových korupčních vazeb, zjednoduší a zefektivní výkon státní správy a státního odborného dozoru na tomto úseku, a zahrne dosud chybějící nebo nedostatečně upravené otázky spojené s odbornou způsobilostí k řízení motorových vozidel.

Jednotlivé dílčí cíle lze vymezit zhruba následovně:

Celkově je cílem zjednodušení systému, zejména nahrazení registrace jednodušším postupem než je samostatné řízení o žádosti, a dále vytvoření centrální evidence jednotlivých provozovatelů výuky, výcviku a zkoušek v oblasti autoškolství tak, aby příslušné orgány státní správy měly přehled o činnosti provozovatele na celém území ČR, o správních deliktech, kterých se dopouští, atd. Samotné technické a personální požadavky na vybavení provozovatelů by se oproti současnému stavu výrazně měnit neměly, spíše jen v dílčích ukazatelích. Zároveň je žádoucí propojit údaje o učitelích autoškol, lektorech školicích středisek, zkušebních komisařů a používaných výcvikových vozidlech v rámci více než jednoho subjektu.

Zavedením centrální evidence autoškol propojením jednotlivých registrů vedených obecními úřady obcí s rozšířenou působností bude dosaženo zefektivnění přehledu o registrovaných autoškolách, jejich činnosti, úspěšnosti výuky a výcviku a v návaznosti na to i zefektivnění státního dozoru nad nimi a zjednodušení jeho plánování. Jednotná evidence udělených registrací autoškol zabrání vyhýbání se odpovědnosti provozovatele autoškoly při neplnění stanovených povinností.

V oblasti přípravy žadatelů o řidičské oprávnění je cílem zefektivnění práce autoškol, možnost částečné úpravy rozsahu výuky a výcviku podle schopností a dovedností žadatele o řidičské oprávnění, na druhou stranu pak zvýšení nároků na výuku a výcvik v návaznosti na nároky kladené na žadatele při zkoušce z odborné způsobilosti. Cílem je zkvalitnění provádění přípravy řidičů spočívající mj. v redukci povinného penza lekcí teoretické a především praktické přípravy uchazečů o získání řidičského oprávnění. Vzdělávací subjekty mají mít možnost individualizovat odbornou přípravu svých klientů.

Kvalitní provádění zkoušek řidičů je možné za předpokladu existence adekvátního materiálně technického zázemí, středobodem je pak jednotné řízení za pomoci moderních manažerských a marketingových metod, dlouhodobě budovaný tým kvalifikovaných a morálně zdatných zkušebních komisařů, jejichž výběru, kvalifikační přípravě a rovněž tak i pravidelným doškolováním je třeba věnovat patřičnou pozornost. Jednotná metodika provádění závěrečných zkoušek, rovněž tak existence moderního kontrolního a korekčního systému jsou dalším předpokladem pro provádění zkoušek na potřebné kvalitativní úrovni, současně

výrazně snižujícím možnost vzniku korupčního prostředí. Specializovaná zkušební organizace řidičů umožní efektivnější provádění závěrečných zkoušek řidičů dané mj. úsporami z rozsahu. Zkušební komisaři by měli být zaměstnanci jedné organizace, což mj. umožní jejich pružnou dislokaci dle aktuálních potřeb jednotlivých regionů. V oblasti zdokonalování odborné způsobilosti pro účely profesní způsobilosti je cílem prokazatelná profesní způsobilost a to nejen teoretickou zkouškou, ale i praktickou, přičemž její absolvent získá kromě profesní způsobilosti řidiče také profesní kvalifikaci řidiče osobní nebo nákladní přepravy, což zásadně zvyšuje možnosti jeho uplatnění na trhu práce. Certifikací lektorů akreditovaných školicích středisek se výrazně zvýší kvalita přednášejících opíraje se o jejich skutečné a prověřené znalosti a dovednosti, což je zárukou pro přenos objektivních informací v rámci školení řidičů.

Cílem následného zdokonalování odborné způsobilosti řidičů, na které se nevztahuje profesní způsobilost (řidiči referenti, řidiči dodávkových vozidel apod.) je v rámci pravidelných školení průběžně doplňovat jejich znalosti v souvislosti s aktuální právní úpravou a také účelně působit na jejich přístup, postoj, právní vědomí a v neposlední řadě i na chování v silničním provozu. V současnosti se školení věnuje zpravidla bezpečnosti práce a výše uvedená část je opomíjena.

### 1.6 Zhodnocení rizika

V případě, že by stávající stav v oblasti výkonu zkoušek z odborné způsobilosti zůstal ponechán bez řešení, nebylo by možné účinně eliminovat dnes již značně rozbujele korupční jednání v dané oblasti. Z tohoto hlediska je Česká republika terčem kritiky sousedních států, neboť důsledkem tohoto problému je tzv. „řidičáková turistika“, kdy občané jiných členských států se jednoduchou cestou dopravují k řidičskému průkazu v České republice, čímž obchází právní úpravu vrácení řidičského oprávnění v domovském státě.

Ponecháním výkonu zkoušek z odborné způsobilosti v obcích, ve kterých je zcela nevyhovující dopravní prostředí, nebude narovnáno porušování zásady rovnosti při plnění požadavků na znalosti, dovednosti a chování žadatelů. S odlišnými požadavky na zkoušku bude nadále pokračovat i zjevně odlišná kvalita připravenosti začínajících řidičů do provozu. Nelze proto očekávat snížení nehodovosti, což se projeví na finančních dopadech při nápravě důsledků dopravních nehod ať už z hlediska nákladů na záchranu lidských životů, tak i

následných dopadů v podobě následné nebo dlouhodobé lékařské péče, případně celoživotní invalidity. O morální újmě pozůstalých po obětech dopravních nehod nemluvě.

Bez efektivních změn při výkonu zkoušek řidičů motocyklů a jejich přizpůsobení evropským standardům bude Česká republika stále terčem kritiky ze strany členských států EU nad nedostatečnou přípravou motocyklistů omezenou na pouhých 13 hodin praktického výcviku, což je u začínajícího řidiče zásadně nedostačující. Nelze předpokládat snížení dopravní nehodovosti a zkvalitnění přípravy mladých začínajících motocyklistů.

Pokud by zůstala zachována příprava řidičů pro účely profesní způsobilosti a pomíjena pravidelná školení řidičů referentů a řidičů užitkových vozidel nelze předpokládat, že dojde k motivaci absolventů školení a vzdělávacích kurzů zvýšit úroveň dovedností a znalostí, úroveň jejich přípravy se nezlepší, dá se naopak očekávat pokračování současné tendence formálně vykazovat odučení teoretických i praktických předmětů, aniž by se tak stalo. To s sebou v konečném důsledku ponese výrazné snížení prestiže systému přípravy řidičů a v rámci profesní způsobilosti i provádění jejich závěrečných zkoušek, jakož i problematiky bezpečnosti silničního provozu. Nelze očekávat změny v chování problémových řidičů, mezi něž ve značné míře patří řidiči užitkových automobilů, tudíž ani kýžený efekt tj. snížení nehodovosti.

Beze změn v oblasti dalšího vzdělávání učitelů výuky a výcviku nebude možné zkvalitnit přípravu budoucích řidičů příslušných skupin vozidel. Tím, že podle stávající právní úpravy není povinen učitel autoškoly se následně vzdělávat, předpokládá se pokračování v tomto trendu se stále klesající kvalitou učitelů a v souvislosti s tím i přípravy žadatelů o řidičské oprávnění. Na tyto nedostatky upozorňují i závěry jednání příslušných výborů v EU.

V případě ponechání současného registračního systému a autoškol bude i nadále přetrvávat téměř nulová koordinace a povědomí o jejich činnostech napříč ČR, což znesnadňuje efektivní výkon státního odborného dozoru v této oblasti.

## **2. Návrh variant řešení**

### **Povolování autoškol**

#### Varianta č. 1: Varianta nulová

Do nové právní úpravy bude převzat současný systém, kdy provozovatel autoškoly musí být držitelem živnostenského oprávnění a registrace pro konkrétní provozovnu.

#### Varianta č. 2: Vázaná živnost s úpravami v posuzování provozoven

Činnost autoškoly zůstane vázanou živností s tím, že systém registrace bude nahrazen posuzováním toho, zda provozovny ve smyslu živnostenského zákona odpovídají svým vybavením a zařízením podmínkám stanoveným novým zákonem. Jednalo by se nejspíše o systém osvědčení, bez jehož obdržení by nebylo možné činnost v konkrétní provozovně ve smyslu živnostenského zákona zahájit. Osvědčení by vydával shodný úřad, který podle současné právní úpravy rozhoduje o žádosti o registraci. Odnímání registrace by mohlo být nahrazeno souborem podnětů pro pozastavení činnosti v provozovně, pozastavení či odejmutí živnostenského oprávnění.

#### Varianta č. 3: Koncesovaná živnost

Činnost autoškol by byla přesunuta ze systému vázaných do systému koncesovaných autoškol. Registraci by nahradilo stanovisko obecního úřadu obce s rozšířenou působností k žádosti o koncesi, ve stanovisku by se hodnotilo splnění podmínek stanovených novým zákonem.

### **Závěrečné zkoušky uchazečů o získání řidičského oprávnění**

#### Varianta č. 1: Varianta nulová

Nebude přistoupeno k tvorbě nového zákona, ba ani k provedení dílčích technických změn stávajícího zákona č. 247/2000 Sb.

#### Varianta č. 2: Ponechání současného stavu s provedením dílčí technické novely

Dílčí technická novela by měla směřovat k odstranění nejvýraznějších nedostatků, zejména stanovením vyššího počtu povinných teoretických a praktických lekcí pro žáky autoškol.

Zvýšení úrovně přípravy řidičů by mělo současně napomoci zvýšené kontrolování činnosti autoškol a školicích středisek.

Varianta č. 3 – Převedení agendy závěrečných zkoušek uchazečů o získání řidičského oprávnění na jinou úroveň v rámci přenesené působnosti

V zásadě v rámci zachování stávajícího systému by namísto obecních úřadů obcí s rozšířenou působností mohly být pověřeny např. krajské úřady.

Varianta č. 4 – zřízení zkušební organizace

Dojde ke zřízení zkušební organizace řidičů s celostátní působností s kvalitním technicko-materiálním zázemím, která se bude výhradně zabývat zkouškami žadatelů o řidičské oprávnění, případně spolupodílet se na zkouškách zkušebních komisařů. Zkušební organizace by měla být subjektem v resortu Ministerstva dopravy, u kterého nebude hlavním cílem vytváření zisku. Vytvoření podmínek pro práci zkušebních komisařů, jejichž výběru, kvalifikační přípravě a rovněž tak i pravidelným doškolováním bude věnována patřičná pozornost. Jednotná metodika provádění závěrečných zkoušek, zavedení moderního kontrolního a korektivního systému opatření. Tím dojde k oddělení výuky a výcviku ve vzdělávacích organizacích (autoškoly, akreditovaná školicí střediska) a zkoušek.

## **Registr autoškol**

### Varianta č. 1: Varianta nulová

Současný stav vedení registrů autoškol obecními úřady obcí s rozšířenou působností zůstane zachován se všemi jeho problémy a nedostatky.

### Varianta č. 2: Zavedení registru autoškol v gesci Ministerstva dopravy

Dojde k zavedení evidence autoškol propojením jednotlivých údajů o autoškolách vedených obecními úřady obcí s rozšířenou působností. Nově vzniklý registr bude napojen na živnostenský rejstřík, centrální registr řidičů a centrální registr vozidel. Registr bude využíván pro plánování a provádění státního odborného dozoru. Podvariantami pak je rozsah subjektů, jejichž údaje by byly v registru vedeny. Kromě autoškol může jít i o jiné subjekty v této oblasti, např. akreditovaná školicí střediska.

## **Profesní způsobilost řidiče**

V této oblasti je nutné řešit dvě otázky – změny v systému akreditací a změny v provádění vzdělání a zkoušek profesní způsobilosti.

### Varianta č. 1a: nulová

Současný stav udělování akreditací a vedení registru školicích středisek krajskými úřady zůstane zachován i s jeho problémy a nedostatky, např. v oblasti lektorů školicích středisek.

### Varianta č. 2a: Zavedení registru školicích středisek v gesci Ministerstva dopravy

Současný stav udělování akreditací krajskými úřady zůstane zachován, jednotlivé dílčí registry vedené krajskými úřady budou propojeny do jednoho centrálního registru, který povede Ministerstvo dopravy, ať už spolu s registrem autoškol či odděleně. Tento registr bude propojen s centrálním registrem řidičů, čímž dojde k usnadnění získávání informací o lektorech školicích středisek a jejich způsobilosti.

### Varianta č. 1b: nulová

Současná koncepce provádění vzdělávání řidičů-profesionálů zůstane zachována beze změn.

### Varianta č. 2b: Změna koncepce provádění školení řidičů profesionálů dle požadavků Směrnice č. 2003/59/ES

Bude zavedena nová koncepce přípravy určitých skupin řidičů – varianta s testováním za předpokladu přiměřené náročnosti zkoušky bez povinnosti navštěvovat počáteční kvalifikační kurzy. Zároveň tím bude zredukován počet neefektivních kontrol.

## **Školení řidičů – referentů**

### Varianta č.1: nulová

Zůstane zachován stávající stav, kdy zdokonalování odborné způsobilosti řidičů, na které se nevztahuje profesní způsobilost (řidiči referenti, řidiči dodávkových vozidel apod.) probíhá podle zákoníku práce v rámci školení BOZP. Nebudou vytvořeny ani základní požadavky na obsah školení a osoby, které jej mohou poskytovat.

### Varianta č. 2: zavedení systematického vzdělávání řidičů – referentů.

Bude vytvořena jednotná osnova zdokonalování odborné způsobilosti řidičů, na které se nevztahuje profesní způsobilost (řidiči referenti, řidiči dodávkových vozidel apod.), která bude zakotvena v příslušném právním předpisu. Školení budou provádět pouze příslušně vzdělaní lektoři (učitelé autoškol, lektoři akreditovaných školicích středisek), kteří budou oprávněni tuto činnost provozovat (držení profesního průkazu učitele autoškoly, lektor akreditovaného školicího střediska apod.) Právním předpisem bude rovněž stanovena časová dotace výuky a její frekvence ( např. 4 hodiny ročně)

## **3. Vyhodnocení nákladů a přínosů**

### 3.1 Identifikace nákladů a přínosů

#### **Povolování autoškol**

Varianta č. 1: Varianta nulová

#### **Náklady**

Jedná se o řešení, které dnes v praxi znamená relativně administrativně náročné samostatné standardní řízení o žádosti. Zároveň s ohledem na neexistenci systému pro pravidelné předávání či sdílení údajů mezi jednotlivými registračními místy vznikají náklady spojené s potřebou zjišťování informací pro efektivní plánování kontrol v rámci státního odborného dozoru.

#### **Přínosy**

Jedná se o zachování stávajícího stavu, toto řešení tudíž nepřináší žádné náklady spojené se změnou právní úpravy a zavedením nového systému. Stávající registrace mohou zůstat v platnosti.

Varianta č. 2: Vázaná živnost s úpravami v posuzování provozoven

#### **Náklady**

Dojde k určitým změnám ve způsobu činnosti obecních úřadů obcí s rozšířenou působností, které si vyžádají určité náklady na adaptaci. Pokud by mělo dojít k nutnosti změny všech registrací na ověření provozoven, přineslo by to po nějakou omezenou dobu zvýšené náklady spojené s početně vyšším nápadem žádostí o osvědčení.

## **Přínosy**

Systém osvědčení, u kterých by se v případě kladného vyhovění žádosti pouze vydalo osvědčení bez nutnosti písemného vyhotovení odůvodněného rozhodnutí, by měl být administrativně méně náročný a rychlejší pro žadatele i pro úřad. Bližší provázání s úpravou živnostenského zákona a využití údajů z živnostenského rejstříku by přineslo další úsporu a zefektivnění zejména dozoru a kontroly. Odejímání registrací, které ovlivňuje činnost autoškoly pouze v daném správním obvodu, by bylo nahrazeno efektivnějšími možnostmi omezení, pozastavení či ukončení činnosti s celorepublikovým dopadem.

Varianta č. 3: Koncesovaná živnost

## **Náklady**

Vzhledem k tomu, že by celá způsobilost žadatele o provozování autoškoly byla vyhodnocována v jediném řízení – řízení o žádosti o koncesi – musel by žadatel mít podklady k prokázání splnění všech obecných i zvláštních podmínek provozování živnosti k dispozici již před zahájením celého řízení. To se týká zejména vybavení učeben, trenažerů, apod., jejichž pořízení je finančně náročné a často bývá úvěrováno. Toto by mohlo být ztíženo skutečností, že takový budoucí podnikatel by nebyl držitelem žádného oprávnění k podnikatelské činnosti, a přístup např. k úvěrům či možnost sjednávání zaměstnaneckých poměrů by mu tak nebyla dostupná. Další problematickou otázkou by byla místní příslušnost orgánu, který by měl vydávat stanovisko k žádosti o koncesi. Jelikož bude obvyklé nutné posoudit provozovnu na místě, a není možné, aby pro každou provozovnu byl příslušný jiný úřad, bylo by nutné využívat dožádání, apod. Navíc při změně či otevření provozovny by se jednalo o řízení o změně koncese, které je zpoplatněno novým správním poplatkem.

## **Přínosy**

Jedná se (zejména na vstupu) formálně nejméně náročný postup jak pro orgán posuzující splnění zvláštních podmínek podle našeho zákona, který by vůbec nevedl žádné řízení, pouze vydával stanovisko k žádosti o koncesi, tak pro žadatele – zájemce o provozování autoškoly, který by podával jedinou žádost se všemi přílohami u jediného orgánu. V zásadě veškeré informace o činnosti provozovatele autoškoly by byly vedeny v existujících rejstřících – živnostenském, registru řidičů a registru vozidel.

## **Závěrečné zkoušky uchazečů o získání řidičského oprávnění**

Varianta č. 1: Varianta nulová

### **Náklady**

Uvedené řešení s sebou ponese zafixování nešvarů výše uvedených, do budoucna lze očekávat zhoršení úrovně přípravy a provádění závěrečných zkoušek řidičů, a to mj. v souvislosti s klesajícím počtem potenciálních žáků autoškol (důvodem je dlouhodobě klesající podíl mládeže na populaci ČR) a rovněž tak pro tzv. vysoký práh výstupu z autoškolství vztahující se k provozovatelům a učitelům autoškol - uvedení jedinci si po letech praxe v oblasti přípravy řidičů jen těžko najdou jiné uplatnění, jsou nuceni setrvávat v původním oboru, a to i přes klesající objem zakázek). To s sebou ponese zostření konkurenčního boje, snižující se ceny inkasované za přípravu žadatelů o získání řidičského oprávnění a s tím související pokles kvality přípravy a rovněž tak nutnost akceptovat požadavky žáků inklinujících k pragmatickému proklouznutí závěrečnou řidičskou zkouškou. Svůj díl sehraje i dlouhodobě se snižující úroveň českého školství a nízké požadavky kladené na uchazeče o získání řidičského oprávnění zkoušejícími subjekty. Rovněž tak úroveň přípravy stanovených skupin profesionálních řidičů bude setrvávat na současné nevyhovující úrovni, což se bude projevovat vyšší nehodovostí, bohužel však i snižující se prestiží českých profesionálních řidičů na evropském trhu práce.

### **Přínosy**

Uvedená varianta na druhou stranu nevyžaduje vynaložení žádných veřejných prostředků ani zásahy do současného stavu a praxe jak v rámci státní správy a jejího výkonu, tak pro podnikatelské subjekty v rámci jejich činnosti.

Varianta č. 2: Ponechání současného stavu s provedením dílčí technické novely

### **Náklady**

Dané řešení bude mít za následek zvýšení cen účtovaných za provádění přípravy (byť nijak závratné) s ohledem na zvýšení rozsahu výuky a výcviku. Z důvodu provádění většího počtu kontrol vzrostou výdaje příslušných obecních úřadů obcí s rozšířenou působností, krajských úřadů a Ministerstva dopravy, a to v návaznosti na navýšení počtu zaměstnanců těchto orgánů tak, aby bylo možné nové požadavky naplnit.

### **Přínosy**

Obdobně jako u varianty 1 však nebude nutné vynaložit náklady spojené s radikální změnou současného systému.

Varianta č. 3 – Převedení agendy závěrečných zkoušek uchazečů o získání řidičského oprávnění na jinou úroveň v rámci přenesené působnosti

#### **Náklady**

Pokud by byla činnost zkušebních komisařů přenesena na krajské úřady, musela by být uvažována jedna ze dvou variant – provádění zkoušek pouze v krajských městech nebo dojíždění zkušebních komisařů do místa provádění zkoušky. Obě varianty přinášejí náklady, a to v prvním případě pro autoškoly a žadatele o řidičská oprávnění, v druhém případě pro krajské úřady, které by mohly požadovat kompenzaci těchto nákladů zvýšením příspěvku na přenesenou působnost.

#### **Přínosy**

Zmenšením počtu úřadů, které mají tuto agendu v gesci, by bylo nejspíše možné lépe zajistit jednotné metodické vedení a dohled nad prováděním zkoušek. Neřešeny však zůstanou problémy spojené s příslušností zkušebních komisařů k úřadům, které nejsou v přímé podřízenosti Ministerstva dopravy.

Varianta č. 4: Zřízení zkušební organizace řidičů

#### **Náklady**

Celkové náklady na zřízení zkušební organizace řidičů lze odhadnout na cca 700 milionů korun. Předpokládá se, že zkušební organizací bude některá z existujících organizací podřízených Ministerstvu dopravy s tím, že konkrétní právní forma bude stanovena v návaznosti na rozhodnutí o přesném vymezení činností a úkolů jí svěřených. Jednorázové zainvestování vzniku zázemí zkušební organizace se jeví jako nereálné, investiční náklady bude třeba rozložit do několika let. Za podstatný zdroj financí lze považovat převedení vyplácení příspěvků určených na výkon státní správy pro obce s rozšířenou působností na novou zkušební organizaci, kde lze očekávat, že s odejmutím této agendy obecním úřadům obce s rozšířenou působností bude možné odpovídající částku přesunout do financování této varianty. Při porovnání celkového počtu zkušebních komisařů v současné době působících v rámci obecních úřadů obcí s rozšířenou působností (celkem 559) s počtem prováděných zkoušek žadatelů o řidičské oprávnění, při zhodnocení průměrné délky těchto zkoušek a s ohledem na běžnou pracovní dobu, dovolenou, nemoc, atd. bylo vyhodnoceno, že agenda, která by v této variantě měla být obecním úřadům obcí s rozšířenou působností odejmuta, představuje cca 0,4 úvazku každého zkušební komisaře. To znamená, že v rámci nového systému je počet osob, které by namísto činnosti u obecního úřadu obcí s rozšířenou

působností vykonávaly svou činnost v rámci zkušební organizace, pouze 220. Tato hodnota odpovídá cca 110 mil. Kč každoročně vyplácených jako příspěvek na výkon přenesené působnosti. Zázemí zkušební organizace může současně sloužit i jako zázemí pro provádění dopravně bezpečnostních akcí a dopravní výchovy v příslušných regionech nebo i autoškolám pro potřeby provádění praktické přípravy jejich žáků apod. Dané řešení umožní vybudovat zázemí zkušební organizace bez nároků na navýšení státních výdajů do 6 let.

Je uvažováno navýšení poplatku za provedení zkoušky ze současných 700 korun na 900 až 1.000 korun. Mimo to budou zkoušené osoby hradit cestovné do zkušební organizace a náklady autoškol vzniklé přistavením potřebných vozidel do zkušební organizace za účelem vykonání závěrečné zkoušky (očekávaná výše je v řádu desítek korun). U autoškol lze uvažovat určité zvýšení nákladů v souvislosti s přepravou klientů a výcvikových vozidel do zkušební organizace, tyto náklady budou účtovány klientům.

### **Přínosy**

Kromě zvýšení úrovně odborných kompetencí příslušných organizací a právního vědomí nových řidičů dojde k zásadní modernizaci pojetí přípravy řidičů a zvýší se úroveň doprovodných služeb poskytovaných zkušební organizací. Dojde ke zvýšení úrovně přípravy nových řidičů a provádění jejich závěrečných zkoušek, výsledkem pak budou daleko lépe připravení řidiči. Tato skutečnost bude znamenat nezanedbatelný přínos v oblasti snižování dopravních nehod, což při rovnoměrném snižování počtu usmrcených a těžce zraněných po zprovoznění zkušební organizace, tj. v letech 2014-2020, může činit úsporu více než 6 miliard korun. Existence technického a personálního zázemí zkušební organizace napomůže i snižování ostatních usmrcených a vážně zraněných účastníků silničního provozu.

Pokles výše státního příspěvku do obecních pokladen nebude mít vliv na financování jejich činnosti, jelikož obecním úřadům bude odejmuta příslušná část agendy. Pokles bude vyvážen mj. možností využívat zázemí zkušební organizace pro potřeby konání preventivních dopravně bezpečnostních akcí určených občanům příslušného spádového regionu apod. Obecní úřady navíc ročně ušetří v souhrnu cca 5,5 milionu korun vynakládaných na provádění zdokonalovacích školení zkušebních komisařů. Ministerstvo dopravy každoročně ušetří až 2,2 milionu korun, které jsou vynakládány na údržbu a rozvoj aplikace elektronických testů.

## **Registrace autoškol**

Varianta č. 1: Varianta nulová

### **Náklady**

Vzhledem k zachování současného stavu nedojde ke změnám nákladů.

### **Přínosy**

Nebudou žádné, bude zachován stávající stav.

Varianta č. 2: Zavedení centrálního registru autoškol v gesci Ministerstva dopravy

### **Náklady**

Bude nutno řešit personální zabezpečení vedení centrálního registru autoškol, určité náklady si vyžádá i zabezpečení hardwaru a softwaru, potřebného pro vedení registru. Jelikož se ale nepočítá s pořizováním nových dat primárně pro účely tohoto registru, ale spíše s propojením dat z několika existujících informačních systémů veřejné správy, budou tyto náklady přiměřeně nižší. Kvalifikovaný odhad předpokládá náklady nejvýše 20 mil. Kč, které budou hrazeny z rozpočtové kapitoly MD.

### **Přínosy**

Napojením nově vzniklého registru autoškol na registry související (CRŘ, CRV) dojde ke zprůhlednění a zjednodušení systému informací o učitelích autoškol a výcvikových vozidlech. Po vyhodnocení výsledků vedení registru bude možno po určité době upravit a zjednodušit systém státního odborného dozoru nad autoškolami. Výkon státního odborného dozoru bude moci být lépe a efektivněji plánován a vykonáván.

## **Profesní způsobilost řidiče**

Varianta č. 1a: nulová

### **Náklady**

Vzhledem k zachování současného stavu nedojde ke změnám nákladů.

### **Přínosy**

Nebudou žádné, bude zachován stávající stav

Varianta č. 2a: Zavedení registru školicích středisek v gesci Ministerstva dopravy

### **Náklady**

Bude nutno řešit personální zabezpečení vedení centrálního registru školicích středisek, určité náklady si vyžádá i zabezpečení hardwaru a softwaru, potřebného pro vedení registru. Tyto náklady bude možné částečně snížit zahrnutím registru do registru autoškol (viz výše).

### **Přínosy**

Napojením centrálního registru školicích středisek na centrální registr řidičů dojde k usnadnění získávání informací o lektorech školicích středisek a jejich způsobilosti.

Varianta č. 1b: nulová

### **Náklady**

Vzhledem k zachování současného stavu nedojde ke změnám nákladů ani k vytvoření nákladů nových.

### **Přínosy**

Nebudou žádné, bude zachován stávající stav, spočívající v relativně častém pořádání školení „naoko“, bez skutečně relevantního obsahu, či dokonce fiktivně, bez účasti školených.

Varianta č. 2b: Změna koncepce provádění školení řidičů profesionálů dle požadavků Směrnice č. 2003/59/ES

### **Náklady**

Při zavedení nové koncepce přípravy určitých skupin řidičů – varianty s testováním za předpokladu přiměřené náročnosti zkoušky bez povinnosti navštěvovat počáteční kvalifikační kurzy dojde zpočátku k poklesu zájmu řidičů-profesionálů o návštěvy kvalifikačních kurzů, při potřebné náročnosti zkoušky však tento fenomén rychle vymizí, řidiči se do kvalifikačních kurzů vrátí a budou vyžadovat kvalitní přípravu, aby byli schopni zkouškou úspěšně projít. Vymizí tak formální provádění kurzů s fiktivní účastí řidičů. Zpočátku tato situace může vést k finančním problémům některých akreditovaných školicích středisek, především těch, která prováděla kurzy pouze naoko, naopak těžit z této situace budou střediska s vysokou úrovní přípravy a kvalitními lektory.

### **Přínosy**

Lze očekávat, že zvýšením náročnosti zkoušky a testování bude postupně kladen tlak na kvalitnější přípravu. Zároveň při odstranění povinnosti navštěvovat toto přípravné školení lze nebude již dán důvod k jejich často ledabylému nebo fiktivnímu pořádání, čímž by mohla být odstraněna část předmětu státního odborného dovozu v této oblasti.

## **Školení řidičů – referentů**

Varianta č. 1: nulová

### **Náklady**

Vzhledem k zachování současného stavu nedojde ke změnám nákladů.

### **Přínosy**

Nebudou žádné, bude zachován stávající stav

Varianta č. 2: zavedení systematického vzdělávání řidičů – referentů

### **Náklady:**

Vzhledem k charakteru školení dojde pouze k nepodstatnému zvýšení nákladů tím, že bude nutno zajistit mzdové prostředky pro kvalifikované lektory, kteří budou muset být pro školení zajištěni. Na druhou stranu mnoho organizací již tímto způsobem školení řidičů-referentů provádí, pro ně pak ke změně nákladů nedojde.

K jiným nákladům spojeným se zavedením jednotné osnovy zdokonalování odborné způsobilosti řidičů, na které se nevztahuje profesní způsobilost, nedojde.

### **Přínosy:**

Zavedením jednotné osnovy zdokonalování odborné způsobilosti řidičů, na které se nevztahuje profesní způsobilost (řidiči referenti, řidiči dodávkových vozidel apod.), a prováděním školení výhradně kvalifikovanými lektory dojde k ujednocení a podstatnému zkvalitnění přípravy této skupiny řidičů. Jelikož je tato příprava již dnes podle zákoníku práce povinná, bude možné ji naplnit atraktivnějším a praktičtější obsahem. Výsledkem bude postupné snižování nehodovosti, která je u této skupiny řidičů dosti vysoká a s tím spojeným snižováním následků těchto nehod a to jak společenských, tak i finančních.

## 3.2 Vyhodnocení nákladů a přínosů variant

### **Povolování autoškol**

Varianta č. 1: Varianta nulová

Nepřináší sice náklady spojené s novým systémem, neřeší ale existující problémy a nepovede ke stanovenému cíli. Zároveň i v současné praxi se jedná o relativně náročnou variantu pro všechny dotčené subjekty.

Varianta č. 2: Vázaná živnost s úpravami v posuzování provozoven

Dojde k určitému zjednodušení činnosti obecních úřadů obcí s rozšířenou působností a ke zlepšení možnosti vzájemného provázání a sdílení informací. Pro žadatele nepředstavuje tato varianta zvýšené nároky.

Varianta č. 3: Koncesovaná živnost

Ačkoli by tato varianta mohla vést k naplnění vytyčených sílů, zejména maximální administrativnímu zjednodušení povolování autoškol, režim koncesované živnosti by přinesl jiné, v současnosti neexistující komplikace.

### **Závěrečné zkoušky uchazečů o získání řidičského oprávnění**

Varianta č. 1: Varianta nulová

Nepřináší sice náklady spojené s novým systémem, neřeší ale existující problémy a nepovede ke stanovenému cíli. Nedojde k zásahům do současného stavu a praxe jak v rámci státní správy a jejího výkonu, tak pro podnikatelské subjekty v rámci jejich činnosti.

Varianta č. 2: Ponechání současného stavu s provedením dílčí technické novely

Při zavedení této varianty nebude nutné vynaložit náklady spojené s radikální změnou současného systému. Dané řešení bude mít ale za následek zvýšení cen účtovaných za provádění přípravy s ohledem na zvýšení rozsahu výuky a výcviku. Z důvodu provádění většího počtu kontrol vzrostou výdaje příslušných obecních úřadů obcí s rozšířenou působností, krajských úřadů a Ministerstva dopravy v návaznosti na navýšení počtu zaměstnanců těchto orgánů tak, aby bylo možné nové požadavky naplnit.

Varianta č. 3: Převedení agendy závěrečných zkoušek uchazečů o získání řidičského oprávnění na jinou úroveň v rámci přenesené působnosti

Je zřejmé, že tato varianta by sice vedla k odstranění některých problémů současné právní úpravy, ovšem při generaci dalších, nových nákladů. Nevede zcela ke splnění vytyčených cílů.

Varianta č. 4: Zřízení zkušební organizace řidičů

Bude nutno vynaložit určité náklady na zřízení zkušební organizace řidičů, při dobré organizaci a stanovení postupů a principů financování zkušební organizace se však její zřízení

jeví jako zvládnutelné bez větších problémů. Na druhou stranu zavedením nových principů provádění přípravy a zkoušek nových řidičů dojde ke zvýšení úrovně přípravy nových řidičů a provádění jejich závěrečných zkoušek, výsledkem pak budou daleko lépe připravení řidiči. Tato skutečnost bude znamenat nezanedbatelný přínos v oblasti snižování dopravních nehod což může znamenat nezanedbatelnou úsporu ve státním rozpočtu i přímo v rozpočtu Ministerstva dopravy.

### **Registr autoškol**

Varianta č. 1: Varianta nulová

Současný stav vedení registrů autoškol obecními úřady obcí s rozšířenou působností zůstane zachován, nebude využito výhod, které by nabídl centralizovaný systém. Nebudou generovány žádné náklady.

Varianta č. 2: Zavedení centrálního registru autoškol v gesci Ministerstva dopravy

Vznik nového registru autoškol propojením stávajících dílčích registrů dojde k podstatnému zjednodušení získávání informací souvisejících s agendou autoškolství. Pro zabezpečení technického a personálního vybavení dojde ke generování určitých nákladů, nebudou však nijak závratné, budou kompenzovány snížením potřebné administrativy např. v oblasti státního dozoru.

### **Profesní způsobilost řidiče**

Varianta č. 1a: nulová

Propojení současných registrů akreditovaných školicích středisek vedených do jednoho centrálního registru nebude provedeno, zůstane zachován současný stav. Toto opatření si nevyžádá žádné náklady.

Varianta č. 2a: Zavedení registru školicích středisek v gesci Ministerstva dopravy

Vznik nového centrálního registru akreditovaných školicích středisek povede k podstatnému zjednodušení získávání informací souvisejících s uvedenou agendou. Pro zabezpečení technického a personálního vybavení dojde ke generování určitých nákladů, nebudou však nijak závratné, budou kompenzovány snížením potřebné administrativy např. v oblasti státního dozoru.

Varianta č. 1b: nulová

Odborná příprava řidičů profesionálů prováděná podle Směrnice č. 2003/59/ES bude prováděna dosavadním způsobem, což znamená prověřování jejich teoretických znalostí v nedostatečné míře, přičemž k posouzení jejich praktických jízdních kompetencí nebude nadále vůbec docházet. Vytyčeného cílového stavu tedy nebude dosaženo.

Varianta č. 2b: Změna koncepce provádění školení řidičů profesionálů dle požadavků Směrnice č. 2003/59/ES

Ačkoli lze očekávat určité výkyvy ve finanční situaci akreditovaných školicích středisek, je zřejmé, že tomu tak bude zejména na úkor středisek provádějících svou činnost ne zcela důsledně. Při zvýšení kvality odborné přípravy a náročnějším testování pak bude dosaženo zvýšení kvality řidičů profesionálů.

### **Školení řidičů – referentů**

Varianta č. 1: nulová

Zachováním současného stavu bude zároveň zakonzervován současný zcela nevyhovující, často neodborně prováděný systém školení v rámci školení BOZP se všemi jeho důsledky. Nebudou generovány žádné náklady.

Varianta č. 2: zavedení systematického vzdělávání řidičů – referentů

Dojde k zavedení jednotné osnovy zdokonalování odborné způsobilosti řidičů, na které se nevztahuje profesní způsobilost (řidiči referenti, řidiči dodávkových vozidel apod.). Školení bude prováděno výhradně kvalifikovanými lektory. Dojde k ujednocení a podstatnému zkvalitnění přípravy této skupiny řidičů. Výsledkem bude postupné snižování nehodovosti, která je u této skupiny řidičů dosti vysoká a s tím spojeným snižováním následků těchto nehod a to jak společenských, tak i finančních.

Dojde pouze k nepodstatnému zvýšení nákladů na straně subjektů požadujících provedení školení tím, že bude nutno zajistit mzdové prostředky pro kvalifikované lektory. K jiným nákladům spojeným se zavedením jednotné osnovy zdokonalování odborné způsobilosti řidičů, na které se nevztahuje profesní způsobilost, nedojde.

## **4. Návrh řešení**

### **4.1 Stanovení pořadí variant a výběr nejvhodnějšího řešení**

#### **Povolování autoškol**

Z výše uvedeného vyhodnocení je zřejmé, že varianta č. 2 - vázaná živnost s úpravami v posuzování provozoven povede k naplnění vytyčených cílů bez nepřiměřených nároků na dotčené subjekty. Jedná se tedy o řešení nejvhodnější k dalšímu rozpracování.

#### **Závěrečné zkoušky uchazečů o získání řidičského oprávnění**

Varianta č. 1 a její extenzivní verze varianta č. 2 konzervují současný neefektivní způsob provádění přípravy a kvalifikačních zkoušek řidičů, v určité rovině tak činí i varianta č. 3.

Varianta č. 4 zásadním způsobem mění pohled na provádění zkoušek uchazečů o získání řidičského oprávnění, indukuje i efektivnější způsob provádění jejich teoretické a praktické přípravy. Je zřejmé, že varianta č. 4 je jediná, která vede k dosažení vytyčených cílů.

#### **Registrace autoškol**

Jako jediné vhodné řešení se jeví varianta č. 2, která podstatně zjednoduší získávání informací souvisejících s agendou autoškolství a sníží nároky a tím pádem i náklady na provádění státního dozoru nad dotčenými subjekty. Varianta č. 1 neřeší stávající nedostatky v agendě.

#### **Profesní způsobilost řidiče**

V otázce evidence školicích středisek se jako jediné použitelné řešení jeví varianta č. 2a, která podstatně zjednoduší získávání informací souvisejících s vedením agendy akreditovaných školicích středisek a sníží nároky a tím pádem i náklady na provádění státního dozoru nad dotčenými subjekty. Varianta č. 1 neřeší stávající nedostatky v agendě. V otázce samotného provádění ověřování profesní způsobilosti řidičů profesionálů je rovněž jedinou variantou vedoucí k naplnění vytyčených cílů varianta č. 2b.

## **Školení řidičů – referentů**

Jako jediné možné řešení se jeví varianta č. 2, která se všemi kladnými dopady na dopravní prostředí i státní rozpočet podstatným způsobem zkvalitní přípravu řidičů – referentů, která byla dosud prováděna živelně a často i formálně. Varianta č. 1 by pouze zakonzervovala současný, zcela nevyhovující stav.

### 4.2 Předpokládaný hospodářský a finanční dosah navrhované právní úpravy

Celkové náklady na zřízení zkušební organizace řidičů lze odhadnout na cca 700 milionů korun, které bude nutno vyčlenit ze státního rozpočtu v rámci kapitoly Ministerstva dopravy. Předpokládá se, že zkušební organizací bude organizace státní pod záštitou Ministerstva dopravy. Jednorázové zainvestování vzniku zázemí zkušební organizace se jeví jako nereálné, investiční náklady bude třeba rozložit do několika let. Za podstatný zdroj financí lze považovat převedení vyplácení příspěvků určených na výkon státní správy pro obce s rozšířenou působností na novou zkušební organizaci. Zázemí zkušební organizace může současně sloužit i jako zázemí pro provádění dopravně bezpečnostních akcí a dopravní výchovy v příslušných regiorech nebo i autoškolám pro potřeby provádění praktické přípravy jejich žáků apod., což bude sloužit jako další zdroj financí pro chod zkušební organizace. Dané řešení umožní vybudovat zázemí zkušební organizace bez nároků na navýšení státních výdajů do 6 let. Jak je uvedeno výše, očekává se využití i částky ve výši cca 110 mil. Kč ročně, která nebude vyplácena obecním úřadům obcí s rozšířenou působností jako příspěvek na výkon přenesené působnosti, a bude používána na vybudování zkušební organizace. Vzhledem k tomu, že provoz zkušební organizace bude plně hrazen z poplatků za zkoušky žadatelů o řidičská oprávnění, bude tato organizace v tomto ohledu samofinancovatelná. Po vybudování zkušební organizace (cca za 5 – 6 let), přestane být částka 110 mil. Kč ročně zkušební organizaci poukazována, což bude po této době ve státním rozpočtu znamenat roční úsporu v uvedené výši.

### **Podnikatelské prostředí**

Předpokladem navrhované regulace z hlediska jejích dopadů na podnikatelské prostředí je veskrze pozitivní. U podnikatelských subjektů zabývajících se oblastí získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel (autoškol) se předpokládá obnovení zdravého konkurenčního prostředí, jehož základem je kvalita poskytování služeb,

nikoliv kvantita. Z trhu nabízených služeb v dané oblasti postupně odejdou takoví poskytovatelé, kteří získávají příjemce služeb prostřednictvím podbízení se podnákladovými cenami za poskytované služby avšak na úkor jejich kvality.

### **Sociální prostředí**

Navrhovaná regulace bude mít vliv na cenu poskytovaných služeb v oblasti získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel (kvalifikovaný odhad cca 20% nárůst na běžné přípravě před získáním řidičského oprávnění), která však bude vyváжена kvalitou připravenosti žadatelů o řidičská oprávnění a profesionálních řidičů do provozu na pozemních komunikacích. Tato skutečnost se pozitivně odrazí na chování jednotlivých řidičů v provozu, což se projeví ve zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích a snížení nehodovosti a zejména následků dopravních nehod a to nejen v podobě hmotné a majetkové újmy, ale zejména újmy na životě a zdraví účastníků dopravních nehod. Z tohoto hlediska jsou dopady regulace minimální, neboť snížením počtů obětí dopravních nehod se výrazně sníží i morální újma související se ztrátou osob blízkých a příbuzných při dopravních nehodách. O snížení nákladů na celoživotní péči vážně zraněných účastníků dopravní nehody nemluvě.

### **Životní prostředí**

U navrhované regulace nebyly zjištěny negativní dopady na životní prostředí. Za pozitivní dopady lze pokládat skutečnost, že v souvislosti kvalitní přípravou řidičů, jejich znalostmi, dovednostmi a zodpovědným chováním v provozu se snižuje riziko ekologických havárií vzniklých jako doprovodného důsledku dopravních nehod např. v souvislosti s únikem provozních náplní vozidla, požáru pohonných hmot i přepravovaného zboží apod.

### 4.3 Zhodnocení současného stavu a dopadů navrhovaného řešení ve vztahu k zákazu diskriminace

Oblast, která je předmětem tohoto návrhu, ani nová úprava v předmětném návrhu věcného záměru obsažená, nezakotvují žádné rozdíly, které by ve svém důsledku bylo možné vnímat jako diskriminační z pohledu specifických a úzce vymezených skupin obyvatelstva.

#### 4.4 Zhodnocení současného stavu a dopadů navrhovaného řešení ve vztahu k ochraně soukromí a osobních údajů

Nový registr autoškol, nepředpokládá primárně pořizování nových dat a osobních údajů, ale agregaci dat stávajících, existujících buď na centrální úrovni, ovšem v různých informačních systémech veřejné správy, nebo na úrovni lokální, u jednotlivých obecních úřadů obcí s rozšířenou působností. I s ohledem na rozsah vedených údajů a na to, jak velká část z nich už je veřejně přístupná (blíže v části B tohoto materiálu), není z pohledu předkladatele nutné hovořit o narušení či snížení úrovně ochrany soukromí a osobních údajů.

Otázka použití záznamového zařízení je v tomto ohledu poněkud složitější. Smyslem zavedení možnosti použití těchto kamer je důsledná kontrola provádění zkoušek zkušebními komisaři co do rozsahu a obsahu zkoušky. Současná situace v této otázce vykazuje několik problémů, od zcela zřejmého korupčního jednání, kdy vůbec žádná zkušební jízda absolvována není, po složitá námitková řízení v případech, kdy zkušební komisař vyhodnotí výkon žadatele při jízdě jako nedostatečný. V obou těchto situacích se setkáváme v zásadě s nedostatkem důkazního materiálu, a to jak v případných trestních věcech, tak v otázce přezkumu průběhu a výsledku zkoušky. Je zcela zřejmé, že jiným způsobem než použitím záznamového zařízení při zkoušce není možné zcela nepochybně doložit její výkon a průběh. Na druhou stranu je zde nutné vážit, kterému ze zájmů zde dáme přednost, zda zájmu na legálním průběhu zkoušky odborné způsobilosti, či ochraně soukromí. Předkladatel se domnívá, že v této otázce převáží společenský zájem na tom, aby do silničního provozu byli připuštěni pouze řidiči, kteří své schopnosti a dovednosti nepochybně prokázali v souladu s právní úpravou. Při akcentaci tohoto zájmu je však nutné korigovat použití záznamového zařízení a samotného záznamu, a to následujícími opatřeními:

- Všechny osoby přítomné ve vozidle budou obeznámeny se skutečností, že je záznamové zařízení použito, jaký bude obsah záznamu, po jakou dobu bude uchovávan a za jakých okolností a kým může být přehrán. Varianta použití pouze se souhlasem zkoušeného či jiných osob se zde nejeví jako vyhovující, neboť v případech korupčního jednání je zcela zřejmé, že takový souhlas by nebyl udělen.
- Záznam může být uchovávan pouze po nezbytně dlouhou dobu, a přístupný jen v případě námitek podaných proti hodnocení zkoušky stupněm „nevyhověl“ nebo v případě šetření ve věci podezření z trestného činu, a to pouze příslušným úředním osobám, resp. osobám přítomným u zkoušky, nebo orgánům činným v trestním řízení.

#### 4.5 Zhodnocení korupčních rizik

Při hodnocení korupčních rizik vychází předkladatel z toho, že s korupčními riziky je spojen zejména vrchnostenský zásah správního orgánu do regulovaných společenských vztahů, typicky prostřednictvím určitého typu správního řízení. Riziko korupce, tedy snahy zúčastněných stran ovlivnit prostřednictvím nezákonných prostředků rozhodování správního orgánu ve svůj prospěch, pak zvyšuje zejména (1) absence jasných procesních pravidel pro postup při řízení a rozhodování a (2) absence jasných materiálních podmínek pro rozhodování, tedy příliš široké až bezbřehé správní uvážení při rozhodování. Obě tyto skutečnosti snižují právní jistotu, předvídatelnost a jednotnost výkonu veřejné správy a nepřímým způsobem vytvářejí prostor pro korupční jednání. Obdobný efekt může mít i excesivní možnost udílení výjimek, zejména je-li kombinována s absencí pravidel uvedených výše. Prostor pro korupční jednání může vytvářet rovněž svěřený výkon určité správní agendy orgánu, který není dostatečně materiálně nebo personálně vybaven pro její výkon.

S ohledem na výše uvedená kritéria identifikoval předkladatel v návrhu tři nejdůležitější místa pro posouzení míry korupčního rizika, a sice

1. povolování a ukončování činnosti autoškol
2. provádění a hodnocení zkoušek z odborné způsobilosti
3. provádění pravidelného školení řidičů-profesionálů

Ad 1. Stávající úprava stojí na principu „dvojkolejnosti“ povolovacího režimu, kdy je nutné nejdříve získat živnostenské oprávnění a následně registraci v rámci každé otvírané provozovny. Otázka udělování živnostenského oprávnění není z hlediska korupčního rizika příliš problematická, neboť zde jsou daná jasná kritéria i procesní postup pro získání živnostenského oprávnění. V otázce registrací, a zejména jejich odejímání, je situace složitější. Současná právní úprava je vytýkána nejednotným přístupem zejména při odejímání registrace v důsledku porušení povinností provozovatele autoškoly stanovených zákonem, včetně korupčního jednání. Zároveň v případě odejmutí registrace v jednom správním obvodu obce s rozšířenou působností je pro provozovatele velice jednoduché přemístit svou činnost do jiné provozovny, a úřady velice zřídka přistupují k návrhu na odejmutí celého živnostenského oprávnění. Navrhovaná právní úprava toto řeší zejména akcentací živnostenského oprávnění a odstraněním registrace, a dále centralizací údajů o jednotlivých autoškolách tak, aby bylo možné mít lepší přehled o její činnosti, sdílet informace o sankcích za správní delikty udělených jednotlivými obecními úřady obcí s rozšířenou působností,

efektivněji plánovat státní odborný dozor a zároveň kvalifikovaně vyhodnotit oprávněnost návrhu na odejmutí živnostenského oprávnění.

Ad 2. O problematických aspektech provádění a hodnocení zkoušek z odborné způsobilosti z hlediska korupčního rizika se není potřeba dlouze rozepisovat, neboť jejich omezení či odstranění je jedním z hlavních důvodů samotného předkládání předmětného návrhu věcného záměru, a jsou podrobně popsány v předchozích částech tohoto materiálu. Lze tedy konstatovat, že návrh obsahuje řadu opatření zaměřených jak na osobu zkušební komisaře, tak na způsob provádění a hodnocení zkoušek. Samotný systém přípravy a zkoušek odborné způsobilosti by měl vést k zájmu na kvalitní přípravě a důsledném provedení zkoušky.

Ad 3. Jak bylo rovněž uvedeno výše, současný systém profesní způsobilosti řidičů stavějící na povinném školení vede k jeho ledabylému či přímo fiktivnímu uskutečňování. Z tohoto hlediska je tedy korupční riziko současného stavu poměrně zřejmé. Návrh tím, že akcentuje přezkoušení řidiče profesionála namísto povinné účasti na školení, by měl tyto tendence výrazně redukovat.

**Celkově lze tedy říci, že předkladatel předpokládá pozitivní působení navrhované právní úpravy ve směru snížení korupčního rizika v oblastech, kterých se novelizace zákona o pozemních komunikacích dotýká.**

## **5. Implementace doporučené varianty a vynucování**

### **Implementace**

#### **Povolování autoškol**

Za udělování živnostenského oprávnění budou shodně jako dnes odpovědné živnostenské úřady. Za posuzování splnění podmínek stanovených novým zákonem pro činnost v konkrétní provozovně budou odpovědné orgány, které podle současné právní úpravy provádějí registraci. Jsou to příslušné odbory obecních úřadů obcí s rozšířenou působností. Ty budou odpovědné i za kontrolu a dohled a budou mít pravomoc podávat podněty živnostenským úřadům.

### **Závěrečné zkoušky uchazečů o získání řidičského oprávnění**

Dojde ke zřízení zkušební organizace řidičů s celostátní působností s kvalitním technicko-materiálním zázemím, která se bude výhradně zabývat zkouškami žadatelů o řidičské oprávnění, případně se spolupodílet na provádění zkoušek zkušebních komisařů. Ministerstvo dopravy zde bude provádět zejména metodické a odborné vedení zkušební organizace, která mu bude podřízena.

### **Registr autoškol**

Ministerstvo dopravy povede evidenci všech subjektů, která ale bude čerpat údaje z již existujících IS veřejné správy v gesci Ministerstva dopravy, Ministerstva průmyslu a obchodu (živnostenský rejstřík) a z činnosti obecních úřadů obcí s rozšířenou působností (zejména údaje o udělených sankcích).

### **Profesní způsobilost řidiče**

V rámci vedených údajů zde bude odpovědné Ministerstvo dopravy, obdobně jako v předchozí otázce. Současný stav udělování akreditací krajskými úřady zůstane zachován. Nově za provádění zkoušky bude odpovídat zkušební organizace.

### **Školení řidičů – referentů**

Ministerstvo dopravy bude zodpovědné za metodické vedení a jednotnou osnovu. Školení budou provádět pouze příslušně vzdělaní lektoři (učitelé autoškol, lektoři akreditovaných školicích středisek), kteří budou oprávněni tuto činnost provozovat (držení profesního průkazu učitele autoškoly, lektor akreditovaného školicího střediska apod.)

Pro přehlednost lze rozdělit pravomoci mezi obecní úřady obcí s rozšířenou působností a krajské úřady následovně:

### **Obecní úřad obce s rozšířenou působností**

#### **Státní správa**

- rozhoduje o vydání osvědčení pro provozovnu autoškoly
- schvaluje výcvikové vozidlo pro jeho použití k výcviku v autoškole a změny jeho užívání

- vydává průkaz profesní způsobilosti řidiče (ve stanovených případech)
- projednává v prvním stupni správní delikty v rozsahu své působnosti podle tohoto ustanovení

### **Správní dozor**

- Státní odborný dozor ve věcech získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel
- kontrola stálého plnění podmínek rozhodných pro udělení osvědčení pro provozovnu autoškoly

## **Krajský úřad**

### **Státní správa**

- rozhoduje o vydání průkazu učitele výuky a výcviku a jeho odnětí
- provádí zkoušky a přezkoušení učitelů výuky a výcviku
- rozhoduje o vydání certifikátu lektora školení řidičů, osoby provádějící školení řidičů „referentů“ a lektora bezpečné jízdy a jeho odnětí
- provádí zkoušky lektorů školení řidičů
- rozhoduje o udělení akreditace k provozování školicího střediska řidičů, akreditace pro školení učitelů výuky a výcviku, akreditace střediska bezpečné jízdy a o odnětí akreditace
- projednává v prvním stupni správní delikty v rozsahu své působnosti podle tohoto ustanovení

### **Správní dozor**

- Státní odborný dozor ve věcech získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel
- Kontrola stálého plnění podmínek pro udělení akreditací v rozsahu své působnosti

## **Vynucování**

Mechanismy vedoucí k vynucování nové právní úpravy budou spočívat zejména v sankcích za porušení právních předpisů. Ty budou svým obsahem a vymezením a rovněž výší pokut, které bude možné v jejich rámci uložit, v zásadě odpovídat platné právní úpravě s reakcí na příslušné novinky.

Namísto odejímání registrace bude kladen akcent na opatření podle živnostenského zákona, ať už pozastavením či ukončením činnosti v provozovně, nebo pozastavením či odejmutím celého živnostenského oprávnění.

V této otázce zůstává rozdělení působnosti mezi krajské úřady a úřady obcí s rozšířenou působností v zásadě shodné, v otázkách živnostenského oprávnění bude příslušný živnostenský úřad. Nový zákon stanoví kromě sankcí za správní delikty rovněž oprávnění kontrolních orgánů dát podnět k ukončení činnosti v provozovně, pozastavení či odejmutí živnostenského oprávnění. Projednávání přestupků nebo jiných správních deliktů v prvním stupni Ministerstvem dopravy se nepředpokládá.

## **6. Přezkum účinnosti regulace**

V průběhu legisvakance budou vytvořeny podmínky pro přechod na novou právní úpravu, počínaje pověřením zkušební organizace a přechodem zkušebních komisařů, přes vydání prováděcích předpisů, zpracování příslušných metodik a osnov.

V prvním roce od účinnosti nového zákona budou vyhodnocovány zejména statistické ukazatele, jako jsou počty autoškol a akreditovaných školicích středisek, počty žadatelů o řídičské oprávnění úspěšných a neúspěšných, výsledky testování řidičů profesionálů, atd. Rovněž bude sledován nový systém zkušebních komisařů, zejména co do kvantitativních ukazatelů jejich práce a nutnosti výkonu dalších agend.

Po dvou letech od účinnosti nového zákona pak bude vyhodnocena potřeba případné novelizace.

Bude-li nutné dříve než v těchto lhůtách reagovat na vývoj unijní legislativy, bude tak samozřejmě učiněno.

## **7. Konzultace a zdroje dat**

Před zahájením tvorby věcného záměru nového zákona byla věnována velká pozornost analýze přípravy řidičů a provádění jejich zkoušek v České republice v širokém kontextu s děním v ostatních členských státech EU. Studium systémů přípravy řidičů v jednotlivých státech, jejich vlivu na dlouhodobý vývoj statistik závažných dopravních nehod, závěrečných zpráv zahraničních výzkumných projektů zaměřených na studium vlivu lidského faktoru na bezpečnost silničního provozu realizovaných pod záštitou Evropské komise, OSN, OECD, WHO a Světové banky lze dojít k závěru, že nejefektivnější způsob přípravy řidičů má základ

v náročné závěrečné zkoušce v prostředí s nízkou úrovní potenciální korupce, její úroveň ovlivňuje adekvátně nastavený a reálně existující sankčně motivační systém, který je současně dalším silným motivátorem žáka při jeho přípravě na závěrečnou zkoušku. Budoucí řidič pak v konečném důsledku volí přiměřeně náročnou přípravu (a samozřejmě jejího přiměřeně kvalitního poskytovatele), přičemž kromě neoddiskutovatelného zvýšení kompetencí nových řidičů bude možno výrazně snížit byrokratickou přítomnost státu ve fázi přípravy na závěrečnou zkoušku (v podobě provádění neefektivních kontrol apod.). Vliv úrovně přípravy nových řidičů a provádění jejich závěrečných zkoušek je třeba hodnotit v kontextu s faktory vykazujícími podstatný vliv na nehodovost, především faktickou úrovní sankčně motivačního systému, všeobecné prevence a společenského dění. Tedy nikoliv formální požadavky na provádění přípravy (např. v podobě extenzivního pojetí počtu vyučovacích a výcvikových hodin) a zkoušek nových řidičů, ale naopak především jejich skutečnou kvalitu, zodpovědný přístup a kvalifikovanost učitelů a zkoušejících, povědomí budoucích řidičů o existenci funkčního sankčně motivačního systému je třeba považovat za rozhodující. Uvedené závěry byly potvrzeny četnými konzultacemi s čelnými představiteli státní správy, zkušebních organizací a svazů autoškol většiny členských států EU.

Obsah věcného záměru byl podrobně diskutován na setkáních zástupců Ministerstva dopravy a majitelů autoškol, jejich učitelů, zástupců obecních úřadů obcí s rozšířenou působností, krajských úřadů a zkušebních komisařů. Setkání se uskutečnila v období květen - září 2011 ve všech krajích ČR na příslušných krajských úřadech za účasti příslušných zaměstnanců Ministerstva dopravy, resp. spolutvůrce předkládaného věcného záměru. Účastníci setkání byli velmi podrobně seznámeni s podstatou nově připravované zákonné normy a byly jim zdůrazněny a vysvětleny změny oproti stávajícímu zákonu. Diskutována byla nejen podstata věcného záměru zákona, nýbrž i detailní technická ustanovení. Smyslem setkání bylo upozornit odbornou veřejnost na přípravu normy, jež podstatným způsobem mění pohled na provádění přípravy a kvalifikačních zkoušek řidičů, prověřit věcnou správnost navrhovaných ustanovení, jejich správnou souvztažnost a úplnost navrhované normy. Na závěr byly účastníkům setkání poskytnuty kontaktní údaje na zpracovatele věcného záměru s výzvou, aby v případě potřeby zaslali své podněty k provedení případných úprav. S věcným záměrem byli též seznámeni představitelé Profesního společenství autoškol a Asociace autoškol ČR. S připravovaným věcným záměrem byla seznámena i široká veřejnost, a to prostřednictvím souhrnného materiálu publikovaného ve dnech 29. a 30. srpna 2011 v deníku Hospodářské noviny. Zodpovězeno bylo několik desítek dotazů a podnětů čtenářů. Relevantní náměty a

podněty vzešlé ze všech uvedených konzultací jsou do návrhu zapracovány. Se zástupci autoškol pak byl návrh projednán i v mezirezortním připomínkovém řízení, a podněty, na kterých byla dosažena shoda, byly v návrhu promítnuty, případně vzaty jako podklad pro diskuzi nad paragrafovým zněním a prováděcími předpisy.

Otázka povolování autoškol byla na základě připomínek Profesního společenství autoškol a Asociace autoškol ČR projednána s Ministerstvem průmyslu a obchodu coby gestorem živnostenského zákona. Na jednání byla dohodnuta nejvhodnější varianta řešení, která bude dále rozpracována.

### **8. Kontakt na zpracovatele RIA**

Osoba, která zpracovala závěrečnou zprávu o hodnocení dopadů regulace podle obecných zásad:

Jméno a příjmení: Karel Bezděkovský, Mgr.

Pracoviště: Ministerstvo dopravy, odbor dopravně správní

Telefon: 225 131 344

E-mail: [karel.bezdekovsky@mcr.cz](mailto:karel.bezdekovsky@mcr.cz)

Jméno a příjmení: Pavel Nahodil, Ing.

Pracoviště: Ministerstvo dopravy, odbor dopravně správní

Telefon: 225 131 456

E-mail: [pavel.nahodil@mcr.cz](mailto:pavel.nahodil@mcr.cz)

Jméno a příjmení: Roman Budský, Bc. BA (Hons)

Pracoviště: Ministerstvo dopravy, samostatné oddělení BESIP

Telefon: 225 131 251

E-mail: [roman.budsky@mcr.cz](mailto:roman.budsky@mcr.cz)

Jméno a příjmení: Šárka Homfray, Mgr.

Pracoviště: Ministerstvo dopravy, odbor legislativy

Telefon: 225 131 092

E-mail: [sarka.homfray@mcr.cz](mailto:sarka.homfray@mcr.cz)

## **B. Způsob promítnutí navrhovaného věcného řešení do právního řádu**

### **1. Přehled dotčených právních předpisů**

Navrhovaná řešení podstatným způsobem mění pohled na způsob provádění přípravy a zkoušek nových řidičů a uchazečů o získání osvědčení o profesní způsobilosti, proto se jako vhodnější forma jejich realizace jeví přijetí nového zákona, nikoliv pouhá novelizace stávajícího zákona č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů. Uvedený právní předpis bude okamžikem účinnosti nového zákona zrušen. Účinnosti pozbudou taktéž stávající prováděcí předpisy k předmětnému zákonu, konkrétně vyhláška č. 167/2002 Sb. a vyhláška č. 156/2008 Sb.; ty budou nahrazeny novým relevantním prováděcím předpisem.

#### **Právní předpisy přímo upravující oblast získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel**

- **Zákon č. 247/2000 Sb.**, o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů
- **Vyhláška č. 167/2002 Sb.**, kterou se provádí zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změně některých zákonů, ve znění zákona číslo 478/2001 Sb.
- **Vyhláška č. 156/2008 Sb.**, o zdokonalování odborné způsobilosti řidičů a o změně vyhlášky č. 167/2002 Sb., kterou se provádí zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů ve znění zákona č. 478/2001 Sb.

#### **Právní předpisy, jejichž ustanovení mají vazbu k předmětu úpravy věcného záměru zákona**

- Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), v aktuálním znění
- Zákon č. 40/1964 Sb., občanský zákoník, v aktuálním znění
- Zákon č. 500/2004 Sb., správní řád, v aktuálním znění
- Zákon č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích, v aktuálním znění
- Zákon č. 255/2012 Sb., o kontrole (kontrolní řád)
- Zákon č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), v aktuálním znění

- Zákon č. 179/2006 Sb., o ověřování a uznávání výsledků dalšího vzdělávání a o změně některých zákonů (zákon o uznávání výsledků dalšího vzdělávání)
- Zákon č. 634/1992 Sb., o ochraně spotřebitele, v aktuálním znění

### **Evropská legislativa, jejíž ustanovení jsou povinně implementována do českého právního řádu**

- Směrnice Evropského parlamentu a Rady č. 2006/126/ES ze dne 19. prosince 2006 o řídičských průkazech
- Směrnice Evropského parlamentu a Rady č. 2003/59/ES ze dne 15. července 2003 o základních požadavcích na kvalifikaci a na pravidelné doškolování řidičů určitých vozidel osobní a nákladní dopravy, která doplňuje Ustanovení Rady č. 3820/85 a Směrnici Rady 91/439/EEC a ruší Směrnici Rady č. 76/914/EEC

## **2. Popis věcného řešení**

### **Vymezení základních pojmů**

Nový zákon obecně operuje s dlouhodobě zažitou terminologií. S ohledem na navrhované změny se vyskytuje několik nových pojmů:

- zkušební organizace řidičů - subjekt provádějící zkoušky uchazečů o získání řídičského oprávnění a uchazečů o získání profesní způsobilosti řidiče,
- středisko vzdělávání zkušebních komisařů – organizační složka zkušební organizace řidičů provádějící stanovenou odbornou přípravu a přezkušování odborných kompetencí zkušebních komisařů řidičů,
- akreditované školicí středisko řidičů – subjekt provádějící vstupní a pravidelná školení stanovených skupin řidičů,
- certifikovaný lektor řidičů – osoba oprávněná k provádění vstupních a pravidelných školení stanovených skupin řidičů, jež jsou zajišťována akreditovaným školicím střediskem řidičů,
- registr autoškol a školicích středisek - evidence o provozovnách, výcvikových vozidlech, učitelích výuky a výcviku, rozsahu průkazu učitele výuky a výcviku, správních deliktech, a další potřebné údaje s propojením do základních registrů.

## **Předmět úpravy**

Zákon upraví podmínky pro provozování autoškol, práva a povinnosti provozovatelů a učitelů autoškol, podmínky pro vydání a odnímání průkazu učitele výuky a výcviku (dále jen "průkaz učitele"), způsob provádění výuky a výcviku žadatelů o získání odborné způsobilosti k řízení motorového vozidla (dále jen "získání řidičského oprávnění"), práva a povinnosti žadatelů o získání řidičského oprávnění. Dále upraví podmínky, jež musí plnit zájemce o získání průkazu zkušební komisaře řidičů, způsob provádění zkoušek k získání řidičského oprávnění. Rovněž stanoví způsob provádění zkoušek žadatelů o získání profesní způsobilosti řidiče, výuky a výcviku řidičů v rámci zdokonalování odborné způsobilosti řidičů, požadavky na fyzickou nebo právnickou osobu, která provádí výuku a výcvik v rámci zdokonalování odborné způsobilosti řidičů, její práva a povinnosti, vydávání průkazu nebo potvrzení profesní způsobilosti řidiče, v neposlední řadě kritéria pro provádění zdokonalování odborné způsobilosti řidičů, kteří mají zaznamenány v registru řidičů body za jednání zařazené do bodového hodnocení pro porušení povinností podle zvláštního právního předpisu.

## **PROVOZOVÁNÍ AUTOŠKOL**

Provozováním autoškoly se rozumí:

- poskytování výuky a výcviku za účelem získání řidičského oprávnění
- poskytování výuky a výcviku za účelem přípravy pro přezkoušení z odborné způsobilosti

Provozovat autoškolu bude moci právnická nebo fyzická osoba na základě živnostenského oprávnění vydaného podle zvláštního zákona. Předpokládá se zpřísnění požadavků na odpovědného zástupce, kterým bude moci být pouze držitel průkazu učitele výuky a výcviku v odpovídajícím rozsahu, a tuto činnost bude moci vykonávat nejvýše pro 2 podnikatele. Zahájit činnost v konkrétní provozovně však bude moci až na základě vydaného osvědčení o splnění podmínek k provozování autoškoly, ve kterém obecní úřad obce s rozšířenou působností příslušný podle místa provozovny žadatele na jeho žádost osvědčí, že daná provozovna splňuje podmínky stanovené tímto zákonem. Těmito podmínkami jsou právní vztah žadatele ke cvičné ploše, k výukovým a učebním prostorám a k výcvikovým vozidlům a platnými profesními osvědčeními osob, které budou v dané provozovně provádět výuku a výcvik k získání řidičského oprávnění. Tyto podmínky bude muset provozovatel autoškoly ve vztahu k dané provozovně splňovat po celou dobu provozu, v případě jejich neplnění nebo

hrubého porušení povinností ve vztahu ke konkrétní provozovně bude možné v této provozovně zakázat činnost.

Autoškola, která je zřízena jako součást organizační složky státu, nebude provádět výuku a výcvik pro běžné žadatele o řidičské oprávnění, bude k výuce a výcviku přijímat pouze zaměstnance a osoby ve služebním poměru. Autoškola, která je součástí školy, kde je výuka za účelem získání řidičského oprávnění součástí učebních osnov, bude přijímat pouze žáky, této nebo jiné takové školy.

V návaznosti na očekávaném přijetí vládního návrhu nového zákona o Vojenské policii, který předpokládá, že vojenským zkušebním komisařem řidičů je držitel průkazu zkušební komisaře podle obecné úpravy bude možné zachovat stávající systém odborné přípravy, přeškolení a zdokonalování odborné způsobilosti řidičů v rámci Armády ČR. Armáda ČR bude mít pravomoc vzdělávat a připravovat své vlastní zkušební komisaře, ovšem příslušnou zkušební komisi bude jmenovat Ministerstvo dopravy.

Navrhuje se zřízení registru autoškol a akreditovaných školicích středisek (dále jen „RA“). RA zřídí Ministerstvo dopravy a rozumí se jím centralizace propojení vazeb a údajů vedených v živnostenském rejstříku o dotčených provozovatelích, výcvikových vozidlech vedených v centrálním registru vozidel, o učitelích výuky a výcviku, lektorech školení řidičů a zkušebních komisařích řidičů vedených v centrálním registru řidičů. Uvedený RA nebude shromažďovat osobní údaje, pouze zpřístupní propojení a omezené vyhledávání potřebných podkladů, za účelem výkonu státního odborného dozoru a vrchního státního odborného dozoru. Systém v rámci kontroly plnění podmínek vydání průkazu učitele výuky a výcviku mj. umožní odhalit neoprávněné provádění výuky a výcviku v souvislosti se zákazem činnosti v dané oblasti. Při zařazování lektora školení řidičů do seznamu lektorů akreditovaného školicího střediska bude vyloučeno zařazení lektora, u kterého bylo pravomocně rozhodnuto o odejmutí příslušného certifikátu.

RA bude disponovat i veřejnou částí, zejména pro příjemce poskytovaných služeb, kde budou uvedeny informace o autoškolách, jejich provozovnách, rozsahu oprávnění k výuce a výcviku a statistiky úspěšnosti jejich absolventů při zkouškách z odborné způsobilosti. Další informace se budou vázat k akreditovaným školicím střediskům řidičů a střediskům bezpečné jízdy v obdobném rozsahu. Veřejná část centrálního registru bude obsahovat také aktualizovaný seznam certifikovaných lektorů školicích středisek včetně rozsahu jejich oprávnění, seznam akreditovaných poskytovatelů školení lektorů a učitelů výuky a výcviku a seznam míst, vykonávajících školení první laické pomoci.

## **Podmínky provozování autoškol**

Autoškola musí po celou dobu provozování činnosti splňovat technické podmínky, tj. musí disponovat cvičnou plochou nebo řidičským trenažérem, prostorami pro výuku a výcvik, konečně též výcvikovým vozidlem. Zanikne povinnost dokladovat existenci a příslušný vztah ke konkrétně definovaným učebním pomůckám. Konkrétnější požadavky budou stanoveny prováděcím právním předpisem.

V autoškole bude možné při výuce a výcviku k získání řidičského oprávnění provozovat pouze výcvikové vozidlo, které svojí konstrukcí a technickým stavem odpovídá požadavkům stanoveným zákonem. Tyto požadavky vycházejí zejména z unijních předpisů. Provozovatelé autoškol budou moci používat k výcviku pouze schválená výcviková vozidla evidovaná v centrálním registru vozidel a výuku a výcvik provádět pouze prostřednictvím učitelů, kteří jsou vedeni v centrálním registru řidičů.

Poměrně výraznou změnu bude znamenat nová právní úprava pro výcviková vozidla – motocykly. Při výcviku tak bude nově možné provozovat motocykl, který je vybaven elektronickým zařízením umožňujícím oboustrannou komunikaci učitele se žákem (a případně vybaveným i ovládním zapalování motocyklu), rovněž tak i motocykl vybavený dvojitým řízením a dvojitým zařízením umožňujícím ovládní spojky a provozní brzdy.

Při přípravě osob tělesně postižených je respektována skutečnost, že postižení osob jsou různá, řada postižených řidičů používá značně specifických individuálních úprav. Zákon proto i nadále umožňuje v tomto případě v autoškole použít vozidlo konstrukčně přizpůsobené tělesně postižené osobě, které není výcvikovým vozidlem. Vozidlo musí být při provádění výcviku řádně označeno jako výcvikové vozidlo.

Výcvikové vozidlo schválí pro jeho použití k výcviku v autoškole úřad příslušný podle provozovny, ve které má být poprvé použito. Výcvikové vozidlo s výjimkou motocyklu a osádka motocyklu musí být při výcviku v řízení vozidla a při závěrečné zkoušce řádně označeny. Podrobnosti označení stanoví prováděcí předpis.

## **Oprávnění k provádění výuky a výcviku**

Učitelem autoškoly může být (s výjimkou učitele výcviku v řízení vozidla nebo výuky praktické údržby vozidla) jen osoba s úplným středoškolským vzděláním úspěšně zakončeným maturitní zkouškou, která se s kladným výsledkem podrobila dopravně

psychologickému vyšetření, absolvovala základní školení a složila závěrečnou kvalifikační zkoušku, nemá soudem nebo správním orgánem pravomocně uložen trest zákazu řízení motorových vozidel nebo nepozbyl řidičské oprávnění z jiných důvodů (vybodování apod.) ani jí u vybraných trestů zákazu řízení motorových vozidel nebyl v posledních třech letech udělen. Zákon rovněž stanoví minimální věkovou hranici učitelů autoškoly podílejících se na přípravě žadatelů o získání řidičských oprávnění pro příslušnou skupinu vozidel, rovněž tak potřebnou délku jejich řidičské praxe, a to v zásadě shodně jako v současné právní úpravě. K zajištění potřebné úrovně uchazeče poskytuje periodická školení osoba oprávněná ke školení učitelů výuky a výcviku, která pro danou činnost splní zákonem stanovené podmínky. Akreditace pro provozování školení učitelů bude udělována krajským úřadem, příslušným podle místa provozování činnosti. Pro udělení akreditace bude žadatel muset splnit stanovené náležitosti, týkající se zejména technického zázemí – odpovídající prostory pro výuku, případně učební pomůcky, a dále odpovídající personální vybavení. Tyto požadavky budou v zásadě shodné s požadavky na vybavení autoškoly. Obsah a rozsah základní přípravy učitelů, jakož i jejich periodických školení stanoví prováděcí předpis. Před započítáním samostatné učitelské činnosti musí budoucí učitel výuky a výcviku absolvovat zácvik.

### **Zkoušky uchazečů o získání průkazu učitele výuky a výcviku**

Zkoušky uchazečů o získání průkazu učitele výuky a výcviku bude provádět krajský úřad příslušný podle místa bydliště uchazeče, a jejich absolvování bude podmíněno úhradou správního poplatku. Přihlašování uchazeče o průkaz učitele výuky a výcviku ke zkouškám zajistí držitel příslušné akreditace pro školení učitelů. Maximální lhůta pro složení zkoušky bude jeden rok od zahájení konání první části zkoušky, a to včetně opravných termínů. V případě neúspěšného složení zkoušky bude mít žadatel o získání průkazu učitele výuky a výcviku k dispozici 2 opravné termíny. Rozsah, způsob, obsah zkoušek, složení odborné zkušební komise a další technické náležitosti stanoví prováděcí právní předpis.

### **Periodická školení a přezkoušení odborné způsobilosti učitelů autoškol**

Držitelé průkazu učitele výuky a výcviku se budou periodicky účastnit odborných doškolovacích kurzů o stanovené délce, zakončených zpoplatněným přezkoušením. V případě neúspěšného složení zkoušky bude mít držitel průkazu učitele výuky a výcviku k dispozici 2 opravné termíny. Krajský úřad příslušný podle místa bydliště učitele autoškoly prodlouží platnost průkazu učitele výuky a výcviku o dalších 5 let v závislosti na absolvování periodických školení a přezkoušení. V případě, že držitel průkazu učitele výuky a výcviku

činnost učitele autoškoly nevykonává a hodlá se k této činnosti vrátit, absolvuje zdokonalovací kurz a přezkoušení. Obsah a rozsah periodického školení, zkoušky a přezkoušení odborné způsobilosti učitele výuky a výcviku stanoví prováděcí právní předpis. Pokud učitel autoškoly neabsolvuje v řádném termínu příslušné periodické vzdělávání podle tohoto zákona, nebude oprávněn vykonávat uvedenou činnost. Držitelé průkazu učitele výuky a výcviku získaného podle stávajícího zákona č. 247/2000 Sb., budou ke dni účinnosti nového zákona i nadále považováni za učitele, přechodné ustanovení však omezí platnost jejich průkazů a zapojí je do systému pravidelného školení a přezkušování.

## **ŽADATELÉ O ŘIDIČSKÉ OPRÁVNĚNÍ**

### **Podmínky přijetí k výuce a výcviku**

Výuku a výcvik k získání řidičského oprávnění mohou provádět výlučně autoškoly. Autoškoly budou oprávněny poskytovat základní, sdruženou, rozšiřující či doplňovací výuku a výcvik, kdy základní výukou a výcvikem je příprava žadatele na získání řidičského oprávnění pro skupinu AM, A1, A2, A, B1, B nebo T, sdruženou výukou a výcvikem je příprava žadatele na získání řidičského oprávnění pro kombinaci 2 nebo více skupin vozidel, a rozšiřující výukou a výcvikem se rozumí příprava žadatele na rozšíření již získaného řidičského oprávnění o další skupinu vozidel. S ohledem na minimální povinně stanovený rozsah výuky nebude nadále uvažována příprava dle individuálního studijního plánu. Minimální povinně stanovený rozsah výuky se předpokládá v počtu cca 10 hodin teoretické a 10 hodin praktické výuky. K výuce a výcviku může být přijata osoba, která podá písemnou žádost o zařazení do výuky a výcviku v autoškole a splní náležitosti stanovené tímto zákonem (obdobně jako v současné právní úpravě, jedná se zejména o věk, zdravotní způsobilost, případně, stanoví-li tak zákon, držení předchozího řidičského oprávnění pro určitou skupinu vozidel). Zákon jako doposud stanoví zvláštní podmínky pro výuku a výcvik žáků škol, ve kterých je získání řidičského oprávnění kvalifikačním předpokladem k výkonu povolání. Před přijetím k výuce a výcviku bude žadatel o řidičské oprávnění v potřebném rozsahu seznámen se svými právy a povinnostmi a s minimálním rozsahem výuky a výcviku.

Žadatel o získání řidičského oprávnění je povinen absolvovat povinnou výuku a výcvik. Výuka obsahuje výuku předpisů o provozu na pozemních komunikacích, výuku o ovládání a údržbě vozidla (u skupin A, B a jejich podskupin zaměřenou zejména na bezpečnost provádění některých úkonů v provozu), výuku teorie řízení a zásad bezpečné a ekonomické

jízdy. Součástí výuky bude zdravotnická příprava. V případě rozšíření řidičského oprávnění o další skupiny motorových vozidel bude za určitých okolností (přiměřený časový odstup) možné tuto část výuky neabsolvovat. Učební osnovu, obsah a další náležitosti stanoví prováděcí právní předpis. Výcvik se skládá z výcviku v řízení vozidla, výcviku praktické údržby vozidla,

Obsah základní, sdružené, rozšiřující a doplňovací výuky a výcviku včetně minimálně povinné hodinové dotace stanoví prováděcí právní předpis, stejně jako vzor žádosti o přijetí k výuce a výcviku v autoškole.

### **Výcvik a zkouška na motocyklu**

Nově probíhá zkouška uchazeče o získání řidičského oprávnění skupiny vozidel. AM, A1, A2 a A zcela samostatně bez přítomnosti učitele či zkoušejícího na motocyklu během zkušební jízdy. Tomu bude uzpůsobena i praktická příprava žadatele v řízení, konkrétně tento bude absolvovat alespoň část praktického výcviku v řízení na motocyklu sám. Učitel bude dávat žadateli pokyny prostřednictvím dorozumívacího zařízení. Za účelem minimalizace rizika nehody při výcviku v běžném silničním provozu bude zkouška motocyklistů dvoufázová, tzn. v její první části bude žadatel muset prokázat zvládnutí předpisů o provozu na pozemních komunikacích a schopnost ovládat motocykl, teprve následně bude moci zahájit praktickou přípravu v provozu (zakončenou druhou jízdou zkouškou).

### **Způsob výuky a výcviku žadatelů o řidičská oprávnění**

Teoretická výuka bude prováděna kombinací povinných přednášek a samostudia, s možností širokého využití moderních vyučovacích metod. Povinnost osobní účasti žadatele na teoretické výuce bude oproti stávajícímu stavu redukována. Praktický výcvik v řízení vozidla v autoškole probíhá pod dohledem učitele. Prováděcí právní předpis definuje minimální obsah a rozsah výuky a výcviku v závislosti na řidičském oprávnění k řízení příslušné skupiny vozidel, k jehož získání se uchazeč připravuje.

Výcvik v řízení bude rozdělen na dílčí etapy definující konkrétní dovednosti, jichž by měl žadatel dosáhnout před postupem do etapy další. Učitel výuky a výcviku po absolvování povinného minimálního počtu vyučovacích hodin provede vyhodnocení dosažených dovedností žadatele a porovná je s požadavky stanovenými prováděcím právním předpisem pro konkrétní etapu. Přejít do další etapy výcviku bude závislý na posouzení získaných dovedností žadatele učitelem autoškoly, který v případě potřeby navrhne rozšíření či

prodloužení výcviku. V rámci etapy zaměřené na zvládnání vozidla ve vyšších rychlostech a řešení dopravních situací v místech vzdálenějších od sídla provozovny autoškoly je možno absolvovat až čtyři výcvikové hodiny denně. Rozdělení výcviku do etap, cíle výcviku, počty minimálně povinných výcvikových hodin a způsob provádění vyhodnocení reálné úrovně žadatele na konci každé etapy stanoví prováděcí právní předpis.

Žadatel bude moci kdykoliv během přípravy změnit jejího poskytovatele, a to bez udání důvodu. Prováděcí právní předpis stanoví podrobnosti týkající se náležitostí potřebných k ukončení výuky a výcviku, rovněž tak vzor potvrzení o ukončené výuce a následně i výcviku, které bude sloužit jako podklad pro přihlášení žadatele ke zkoušce z odborné způsobilosti.

### **Zkouška odborné způsobilosti uchazeče o získání řidičského oprávnění**

#### Teoretická zkouška

Zkouška odborné způsobilosti uchazeče o získání řidičského oprávnění k řízení příslušné skupiny vozidel se skládá z teoretické zkoušky a praktické zkoušky. Teoretická zkouška bude i nadále předcházet praktické zkoušce v řízení vozidla, přičemž podmínkou pro absolvování praktické jízdní zkoušky je úspěšné zvládnutí zkoušky teoretické. Žadatel bude moci složit teoretickou zkoušku i v jiný den než zkoušku z praktické jízdy. Podmínkou účasti na teoretické zkoušce je ukončení teoretické výuky. Teoretická zkouška bude prováděna v prostorách zkušební organizace, zjišťovat se v ní budou znalosti pravidel silničního provozu, poskytování první laické pomoci, atd. Část teoretické zkoušky bude věnována provedení tzv. testu vnímání rizik. Uchazeči o získání řidičského oprávnění k řízení skupiny vozidel C, C+E, C1, C1+E, D, D+E, D1 a D1+E budou dále povinni absolvovat další část teoretické zkoušky zaměřené na důslednější prověření znalostí v oblasti konstrukce a údržby příslušné skupiny vozidel, přičemž mohou teoretické zkoušky absolvovat v libovolném pořadí.

V případě, že uchazeč u teoretické zkoušky neprospěje, smí ji dvakrát opakovat. V případě neúspěchu u třetího termínu zkoušky je povinen žadatel složit další opakovanou zkoušku před krajským zkušebním komisařem (ne však nutně v krajském místě zkušební organizace). V případě, že je žadatel v některé části teoretické zkoušky hodnocen „neprospěl“, může v autoškole absolvovat doplňující výuku, či využít některých jiných možností, a to i na základě konzultace se zkušebním komisařem. V případě, že danou výuku bude absolvovat u jiné autoškoly, předloží dané autoškole doklad o zkoušce vydaný zkušebním orgánem. Obsah teoretické zkoušky, její rozsah způsob jejího provedení a hodnocení stanoví prováděcí právní předpis.

Jestliže žadatel neovládá dostatečně nebo vůbec jazyk, ve kterém je konána zkouška, může složit zkoušku za přítomnosti soudního tlumočnicka. Tlumočnicka si zajistí žadatel na vlastní náklady. Zkouška z předpisů o provozu na pozemních komunikacích se v takovémto případě koná ústně, nebude-li možnost danou zkoušku vykonat za pomoci testů v příslušném jazyce žadateli srozumitelném. Jestliže je žadatel osobou sluchově postiženou, provedou se ty části zkoušky, ve kterých se požaduje ústní vyjádření žadatele, nebo u kterých je potřebná vzájemná komunikace mezi žadatelem a zkušební komisařem, za přítomnosti tlumočnicka v žadatelem zvoleném systému neslyšících a hluchoslepých osob, kterého si žadatel zajistí na své náklady.

### Praktická zkouška

Žadatel může praktickou zkoušku dovedností a chování absolvovat až poté, co uspěl u teoretické zkoušky. Hodnocení „prospěl“ v teoretické části zkoušky je podmínkou, aby žadatel mohl zahájit praktický výcvik v řízení vozidla na pozemních komunikacích. Zkouška bude vykonána ve výcvikovém vozidle. Při praktické zkoušce je ve vozidle přítomen kromě žadatele (popř. žadatelů) zkušební komisař provádějící zkoušku, doprovázející učitel autoškoly, případně tlumočnick. V případě provádění kontrolní činnosti či supervize smí být ve vozidle přítomna osoba pověřená uvedenou činností. Řidičská zkouška uchazečů o získání řidičského oprávnění je rozdělena do dvou částí. Závěrečná praktická jízdní zkouška pak bude rozdělena do dvou částí. V první části praktické jízdní zkoušky budou zkoušení muset prokázat, že jsou schopni ovládat motorové vozidlo příslušné skupiny vozidel. Druhá část praktické jízdní zkoušky je pak zaměřena na prověření schopností uchazeče o získání řidičského oprávnění příslušné skupiny vozidel, bezpečně ovládat vozidlo v běžném provozu, rovněž tak na schopnost vnímat očekávatelná rizika. Úspěšné absolutorium i této části zkoušky je podmínkou pro vyslovení celkového hodnocení žadatele stupněm „prospěl“. Požadavky na znalosti, dovednosti a chování žadatele o řidičské oprávnění příslušné skupiny vozidel a délku praktické zkoušky stanoví prováděcí právní předpis.

V případě, že žadatel je u zkoušky z praktické jízdy hodnocen stupněm „neprospěl“, smí zkoušku opakovat nejdříve po uplynutí pěti pracovních dnů. Po marném vykonání celkově třetího termínu praktické zkoušky bude postupováno analogicky jako v případě neúspěšné zkoušky teoretické. V případě, kdy je žadatel v některé části praktické zkoušky hodnocen stupněm „neprospěl“, může v autošcole absolvovat doplňující výcvik. V případě, že daný

výcvik bude absolvovat u jiné autoškoly, předloží dané autoškole doklad o absolutoriu praktické zkoušky vydaný zkušebním orgánem. Pokud k přestupu do jiné autoškoly dojde po neúspěšném vykonání teoretické části zkoušky, bude žadatel o řidičské oprávnění povinen doložit absolvování výuky a výcviku v předchozí autošcole.

První část zkoušky z praktické jízdy (zkouška dovedností v ovládnání vozidla) bude začínat v pobočce zkušebního orgánu. Zvláštní jízdní úkony zkoušené s ohledem na bezpečnost silničního provozu budou probíhat na cvičné ploše. V případě provádění zkoušky na některé skupiny (traktor) nebo z jiných důvodů hodných zvláštního zřetele (např. v případě osoby ZTP – podrobnosti definuje prováděcí předpis) může zkouška začínat na jiném vhodném místě, a to po dohodě se žadatelem. Žadatel v případě, že neovládá dostatečně nebo vůbec jazyk, ve kterém je konána zkouška, může zkoušku složit za přítomnosti tlumočnicka ustanoveného podle zvláštního zákona. Tlumočnicka si zajistí žadatel na vlastní náklady. Obsah a rozsah první části zkoušky dovedností v ovládnání vozidla a způsob hodnocení stanoví prováděcí právní předpis.

Zkušební organizace zajistí důslednou kontrolu provádění zkoušek zkušebními komisaři co do rozsahu a obsahu zkoušky. Za tímto účelem bude průběh zkoušky zaznamenáván optickým a zvukovým záznamovým zařízením, případně bude využíváno zařízení automaticky zaznamenávající čas, polohu a rychlost vozidla při zkoušce. K zaznamenaným datům mají přístup pouze orgány provádějící dozor nad prováděním zkoušek a na požádání i žadatel o řidičské oprávnění z důvodu podání námítky proti průběhu jeho zkoušky.

Náklady spojené s vykonáním řidičské zkoušky bude hradit žadatel, výše nákladů bude paušálně stanovena zákonem.

### **Řidičský průkaz na zkoušku**

Pro zvýšení kvality začínajících řidičů zákon také zavádí nový režim v oblasti prvního vydání řidičského průkazu, kterým je řidičský průkaz na zkoušku. Tento institut si klade za cíl na prvožadatele klást přísnější požadavky spočívající ve snížení počtu bodů v systému bodového hodnocení. Očekává se, že tento přístup donutí prvožadatele důsledněji dodržovat pravidla silničního provozu. Prvožadateli o řidičské oprávnění pro skupiny vozidel A a B bude po absolutoriu výuky a výcviku v autošcole a úspěšném složení zkoušky z odborné způsobilosti vydán standardní řidičský průkaz na zkoušku se zkušební dobou dvou let se sníženým počtem

dosažitelných bodů v systému bodového hodnocení. Toto opatření využívá stávající systém a díky tomu se nezvýší administrativní zátěž úředníků, celý systém nastavení počtu dosažitelných bodů bude probíhat u uvedených skupin řidičů automaticky v centrálním registru řidičů. Zkušební doba je, vzhledem k rozsahu výuky a výcviku a k požadavkům na zkoušku znalostí, dovedností a chování žadatele, považována za dostačující. Ve zkušební době se nepředpokládá zavedení možnosti odečtu bodů v rámci absolvování školení ve středisku bezpečné jízdy. V případě dosažení hraničního počtu bodů ve zkušební době, řidič pozbude řidičské oprávnění na dobu jednoho roku. Po tuto dobu bude přerušena zkušební doba, která začne znovu běžet po splnění podmínek pro vrácení řidičského oprávnění podle stávající právní úpravy. Pokud ve zkušební době řidič dosáhne potřetí hraničního počtu bodů bude mu odebrán řidičský průkaz na určenou dobu. Po této době bude muset znovu absolvovat výuku a výcvik v autoškolě se všemi náležitostmi, přičemž se na něho bude nahlížet jako na prvožadatele.

V případě, že bude řidiči ve zkušební době udělen trest zákazu řízení motorových vozidel, bude se na něho nahlížet jako kdyby dosáhl potřetí hraničního počtu bodů ve zkušební době. Pokud bude řidiči ve zkušební době uložena sankce zákazu řízení motorových vozidel ve správním řízení (kromě sankce za dosažení maximálního počtu bodů) bude se na něho nahlížet jako kdyby dosáhl podruhé hraničního počtu bodů ve zkušební lhůtě.

Režim řidičského průkazu na zkoušku bude vyznačen záznamem v řidičském průkazu v položce 14, který bude obsahovat i datum ukončení tohoto režimu.

Zavedení řidičského průkazu na zkoušku nepřinese z hlediska výroby žádné další náklady, řidičský průkaz bude vyráběn ve standardním režimu, jedinou změnou bude vyznačení již uvedeného záznamu v kolonce č. 14. Řidičský průkaz na zkoušku bude plnohodnotným dokladem, který bez omezení bude umožňovat řízení motorových vozidel všude tam, kde je řidičský průkaz české republiky uznáván. Veškeré náležitosti, jako je výměna řidičského průkazu za zahraniční, rozšiřování řidičského oprávnění apod. budou umožněny.

## **ZKUŠEBNÍ KOMISAŘI**

### **Subjekt zajišťující provádění zkoušek uchazečů o řidičské oprávnění**

Zkušební organizace bude zřízena Ministerstvem dopravy, nebo touto činností bude pověřena některá ze stávajících organizací s tím, že bude přímo podřízena Ministerstvu dopravy. Základními funkčními jednotkami budou okresní zkušební místa (s lokalizací v okresních městech, příp. jiných městech s vhodným dopravním prostředím pro zkoušky, a to pro

zajištění potřebné náročnosti praktické jízdní zkoušky, současně pak přiměřené dojezdové vzdálenosti pro zkoušené osoby), koordinačně administrativními pracovišti současně zajišťujícími některé druhy zkoušek (jak konkrétně uvádí tento zákon) budou krajská zkušební místa, konečně pak zastřešujícím řídicím a metodickým orgánem je centrála zkušební organizace. Vlastní provádění zkoušek z odborné způsobilosti zajišťují zkušební komisaři – zaměstnanci zkušební organizace. Jejich územní působnost nemusí být nutně omezena na příslušný okres.

### **Zkušební komisaři**

Zákon stanoví kritéria kladená na uchazeče o pracovní pozici zkušební komisaře. Obdobně jako v současné právní úpravě to bude dosažení minimálního věku, stanoveného vzdělání (nejspíše některého stupně vysokoškolského vzdělání), řídičské oprávnění pro odpovídající skupiny vozidel a související řídičská bezúhonnost a absolvování školení a kvalifikační zkoušky. Jejich odbornou přípravu zajistí středisko školení zkušebních komisařů. Obsah a rozsah školení zkušebních komisařů stanoví prováděcí právní předpis. Zkušební komisaři skládají kvalifikační zkoušky před odbornou komisí, jejíž složení, jmenování a kontrola kvality její činnosti je definováno tímto zákonem, případně prováděcím právním předpisem. Zkušební komisaři jsou povinni účastnit se pravidelných zdokonalovacích školení. Zkušební organizace je povinna zajistit jejich supervizi spočívající ve sledování jejich výkonu při provádění zkoušek. Podrobnosti stanoví prováděcí právní předpis.

Pro zabezpečení kvality činnosti zkušebních komisařů přijme zkušební organizace opatření k provádění nepřetržitého sledování výsledků řídičských zkoušek. Zkušební organizace nadto zajistí, aby zkušebním komisařům, u nichž budou zjištěny zjevně špatné výsledky jejich činnosti, bylo bez zbytečného prodlení poskytnuto zvláštní školení. Parametry kontrolního systému stanoví prováděcí právní předpis.

Zkušební komisaři, kteří jsou držiteli průkazu zkušební komisaře ke dni účinnosti tohoto zákona, budou považováni za zkušební komisaře splňující nároky tohoto zákona. Stávající zkušební komisaři, zařazení do obecních úřadů obcí s rozšířenou působností budou mít možnost přechodu ke zkušební organizaci. V případě jejich nedostatečného množství budou přijati na základě řádného výběrového řízení další držitelé průkazu zkušební komisaře.

## DALŠÍ VZDĚLÁVÁNÍ ŘIDIČŮ MOTOROVÝCH VOZIDEL

Po získání základního oprávnění k řízení motorových vozidel (řidičské oprávnění) se v určitých případech předpokládá další vzdělávání a přezkušování řidiče. Tento požadavek se nebude týkat všech držitelů řidičského oprávnění – další vzdělávání je jednak předpokladem pro výkon určitých profesí, jednak může být absolvováno na dobrovolné bázi.

Schematicky lze další vzdělávání řidičů rozdělit následujícím způsobem:

1. Zvýšení kvalifikace k řízení motorových vozidel, které je nezbytným předpokladem pro výkon činnosti řidiče-profesionála nákladních vozidel a autobusů vymezených směrnicí 2003/59/ES, přičemž se jedná o oblast harmonizovanou právem EU.
2. Udržování a prohlubování znalostí a dovedností k řízení motorového vozidla, které zahrnuje
  - a) pravidelná školení řidičů-profesionálů nákladních vozidel a autobusů vymezených směrnicí 2003/59/ES, která jsou nezbytným předpokladem pro výkon jejich činnosti a navazují na zvýšení kvalifikace uvedené v bodě 1.,
  - b) pravidelná školení řidičů-profesionálů, kteří nespádají pod působnost směrnice 2003/59/ES a jedná se o řidiče v pracovním poměru (referenty) nebo řidiče užitkových vozidel; tato pravidelná školení jsou rovněž nezbytným předpokladem pro výkon činnosti těchto řidičů,
  - c) školení bezpečné jízdy, které může na dobrovolné bázi absolvovat jakýkoliv řidič.

Další vzdělání uvedené pod body 1 a 2 písm. a) a b) je tedy povinné pro příslušný segment řidičů, vzdělání uvedené pod bodem 2 písm. c) je dobrovolné.

Poskytovat výuku popř. výcvik při udržování a prohlubování znalostí a dovedností k řízení motorového vozidla (školení uvedená v bodě 2) mohou pouze osoby s úředním povolením (akreditace) krajského úřadu, které prokázaly splnění požadavků zejm. na materiální a technické zázemí a odborný personál-lektory. Konkrétní obsah těchto podmínky bude rozdílný pro jednotlivé typy školení, přičemž jedna osoba může získat akreditaci pro poskytování všech typů školení nebo jen pro některé. Lektori musí získat a udržovat odbornou způsobilost.

# PROFESNÍ ZPŮSOBILOST ŘIDIČE

## Školení za účelem získání počáteční kvalifikace

Nově uchazeč o získání profesní způsobilosti nedokladuje absolutorium příslušného vstupního školení, je však povinen složit příslušnou kvalifikační zkoušku. Přestože vstupní školení dle stávající úpravy nebude povinné, lze předpokládat, že pro zvládnutí zkoušky (která bude v návaznosti na směrnici 2003/59/ES obtížnější než její dnešní varianta) bude uchazeč nadále využívat služeb školicích středisek, nicméně na dobrovolné bázi.

## Zkouška uchazeče o získání profesní způsobilosti řidiče

Profesně způsobilým je řidič, který složí zkoušku profesní kvalifikace podle zvláštního právního předpisu<sup>1)</sup> Zkouška bude vykonávána v krajském pracovišti zkušební organizace, a zkušební komise bude složena z odborníků pro danou oblast. Předsedou zkušební komise bude specializovaný zkušební komisař zaměřený na profesní způsobilost řidičů.

Zkouška se skládá ze dvou základních částí, a to teoretické a praktické. Její vykonání bude zpoplatněno a bude možné ji vykonat u kterékoli pobočky zkušební organizace. Náležitosti zkoušky z hlediska požadavků na znalosti, dovednosti a chování řidiče, vychází ze směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/59/ES Teoretická zkouška je zaměřena na prověření znalostí týkajících se dopravně legislativní problematiky, znalostí týkajících se racionálního způsobu jízdy při respektování dopravně bezpečnostních pravidel, zdravotních aspektů výkonu profese řidiče z povolání, ochrany životního prostředí, poskytování služeb, logistiky apod. Je doplněna otázkami zaměřenými na zjištění, nakolik je řidič schopen vnímat rizika v reálném provozu. Součástí teoretické zkoušky je rovněž případová studie prověřující schopnosti řidiče aplikovat znalosti dopravně legislativní problematiky na konkrétní provozní situace. Počet a znění otázek v jednotlivých částech teoretické zkoušky, dobu pro jejich vykonání, jakož i postup pro případ, že žadatel u zkoušky neuspěje, stanoví prováděcí právní předpis.

Praktická zkouška se skládá ze zkušební jízdy, pozornost zkoušejícího je zaměřena především na hodnocení, zda si zkoušený osvojil vyspělejší techniky ovládnutí motorového vozidla, s akcentem na schopnosti racionálního a bezpečného řízení. Doba řízení na silnici musí být využita optimálně, aby schopnosti kandidáta mohly být posouzeny ve všech oblastech

---

<sup>1</sup> zákon. č. 179/2006 Sb., o ověřování a uznávání výsledků dalšího vzdělávání a o změně některých zákonů

silničních provozu, se kterými se může setkat. Zkouška rovněž ověřuje, zda uchazeč o získání osvědčení o profesní způsobilosti je schopen naložit vozidlo s patřičným ohledem na pravidla bezpečnosti a řádné užívání vozidla, zajistit jako řidič autobusu cestujícím pohodlí a bezpečnost, apod. Pro ověření plnění těchto požadavků bude v maximální míře využito zázemí a vybavení zkušební organizace. Praktická zkouška může být předčasně ukončena v případě hrubého porušení pravidel silničního provozu či chování zkoušeného, jež povede k nutnosti bezprostředního zásahu zkušební komisaře za účelem odvrácení vzniku škody na životě, zdraví či majetku. Prováděcí právní předpis podrobněji specifikuje průběh teoretické i praktické zkoušky.

### **Vydání průkazu profesní způsobilosti řidiče nebo záznamu o profesní způsobilosti do řidičského průkazu**

Obecní úřad obce s rozšířenou působností na žádost, rozhodne o tom, zda je žadatel profesně způsobilý a zaznamená řidiči profesní způsobilost do řidičského průkazu, nebo vydá průkaz profesní způsobilosti řidiče. Žadatel o jeho vydání doloží, že je držitelem řidičského oprávnění příslušné skupiny vozidel a že uhradil příslušný správní poplatek. Rovněž tak doloží, že úspěšně vykonal kvalifikační zkoušku.

### **Provozovatel školicího střediska řidičů**

O udělení akreditace k provozování školicího střediska řidičů rozhodne krajský úřad příslušný podle místa podnikání nebo sídla fyzické nebo právnické osoby, na základě písemné žádosti, a to po doložení splnění požadavků daných tímto zákonem (zejména co do technického vybavení, výukových prostor a odborné zdatnosti lektorů). Školicí středisko řidičů musí mít vytvořen kontrolní systém pro sledování souladu poskytování výuky a výcviku se školicím programem. Provozovatel školicího střediska je povinen poskytovat výuku v souladu s příslušným plánem, zajistit její provádění prostřednictvím certifikovaných lektorů řidičů, postupovat v souladu s kontrolním systémem pro sledování souladu poskytování výuky s plánem pro zajištění výuky a výcviku, vést evidenci o uskutečněné výuce (včetně seznamu účastníků a žádostí o přijetí k pravidelnému školení) a tuto uchovávat nejméně po dobu pěti let. Provozovatel školicího střediska musí informovat o skutečnosti, že proběhne pravidelné školení, příslušný krajský úřad (podle místa konání školení), musí být sdělena data konkretizující místo, datum a čas konání školení. Bezprostředně před zahájením školení odešle příslušnému krajskému úřadu aktuální seznam přítomných účastníků. Provozovatel má

též povinnost oznámit krajskému úřadu, že se školení nekoná a to nejpozději před dobou uvedenou v původním oznámení o konání pravidelného školení. Neoznámení této povinnosti je správním deliktem provozovatele školicího střediska řidičů. Po provedení školení bude krajskému úřadu příslušnému dle místa provedení školení a současně obecnímu úřadu s rozšířenou působností dle místa trvalého pobytu školených osob zaslán jmenný seznam účastníků pravidelného školení. Krajský úřad rozhodne o odejmutí akreditace k provozování výuky a výcviku, jestliže provozovatel školicího střediska opakovaně či hrubým způsobem porušil povinnosti stanovené tímto zákonem, přestal splňovat podmínku nutnou k udělení akreditace či sám požádal o odnětí akreditace, nebo se jako právnická osoba dopustil vymezeného protiprávního jednání. Informace o školicích střediscích a střediscích bezpečné jízdy včetně certifikovaných lektorů, vydání a odnětí akreditací a správních deliktech jejich provozovatelů, odnětí akreditací, odnětí certifikátu lektora apod., budou vedeny prostřednictvím Registru autoškol.

### **Lektoři řidičů**

Nově mohou pravidelná školení řidičů provádět certifikovaní lektoři školení řidičů, kteří před odbornou komisí prokážou, že v potřebném rozsahu ovládají příslušnou problematiku, pro kterou žádá o udělení certifikátu. Zájemci o získání dané kvalifikace doloží náležitosti definované tímto zákonem (jedná se zejména o stanovené minimální vzdělání, praxi a odbornou způsobilost získanou mimo jiné absolvováním vstupního školení). Krajský úřad následně rozhodne o vydání certifikátu v příslušném rozsahu. Platnost certifikátu je neomezená. Vstupní školení lektorů provádí osoba, která je držitelem akreditace k provozování školicího střediska řidičů vydané krajským úřadem, příslušným podle místa provozovny, jedná-li se o právnickou osobu, podle jejího sídla, v rozsahu vydané akreditace, a to na náklady žadatele o získání příslušné certifikace. Zkouška uchazečů o certifikaci lektora je zpoplatněna a je prováděna zkušební organizací v krajském zkušebním místě. V případě hrubého porušení povinností lektora bude možno ve správním řízení certifikát lektora odebrat. Seznam certifikovaných lektorů je veřejnosti přístupný. Podrobnosti související s obsahem vstupního školení, zkouškou uchazečů o získání kvalifikace lektora a další související náležitosti stanoví prováděcí právní předpis.

## **Pravidelné školení řidičů „referentů“ a řidičů užitkových vozidel**

Absolutorium pravidelného školení řidičů „referentů“ ve smyslu zvláštního právního předpisu<sup>2</sup> se bude vztahovat na řidiče užitkových vozidel (dodávkových automobilů apod.), řidiče, kteří využívají automobil k výkonu své práce a případně další, kteří nepodléhají režimu podle Směrnice č. 2003/59/ES. Školení může provádět osoba odborně způsobilá, která je k této činnosti oprávněna na základě splnění zákonem stanovených podmínek, ty se v zásadě budou shodovat s požadavky na učitele autoškoly. Přípravu těchto školitelů bude provádět osoba, která je držitelem akreditace k provozování školicího střediska řidičů vydané krajským úřadem. Oprávnění k výkonu této činnosti bude udělovat krajský úřad a jeho udělení bude podléhat správnímu poplatku. Uvažovat lze i o tom, že držitelé profesního osvědčení učitele autoškoly by mohli tuto činnost vykonávat bez dalšího oprávnění.

Toto školení bude zejména zaměřeno na novinky v příslušné legislativě (zákon o silničním provozu, zákon o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích) a běžné záležitosti související s provozem vozidla - defenzivní jízda, pravidla chování v provozu, silniční kontroly, dopravní nehoda apod. Podmínky, způsob, formu, obsah, učební osnovu, pravidelného školení řidičů „referentů“ a řidičů užitkových vozidel stanoví prováděcí právní předpis.

Lektor školení řidičů - referentů by měl obecně splňovat požadavky na učitele autoškoly, tzn. věk 24 let, alespoň střední vzdělání, ideální by byl držitel oprávnění k provádění výuky a výcviku, bezúhonnost, držitel certifikátu podle tohoto zákona. To si však myslím, že bude platit obecně pro všechny typy lektorů.

## **ŠKOLENÍ BEZPEČNÉ JÍZDY**

Stejně tak jako v oblasti profesní způsobilosti řidičů mohou nově i v oblasti vyšší akreditace provádět školení bezpečné jízdy certifikovaní lektoři bezpečné jízdy, kteří u odborné zkoušky prokážou, že v potřebném rozsahu ovládají příslušnou problematiku. Lektoři bezpečné jízdy budou muset splňovat požadavky v zásadě shodné se současnou právní úpravou, tedy osvědčení učitele výuky a výcviku pro vymezené skupiny, určitou praxi a stanovené vzdělání. Přípravu lektorů provádí školicí středisko bezpečné jízdy v rozsahu vydané akreditace, a to na náklady žadatele o získání příslušné certifikace. Zkouška uchazečů o certifikaci lektora je prováděna příslušným krajským zkušebním místem zkušební organizace, certifikát po

---

<sup>2</sup>Zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce  
Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě

uhrazení správného poplatku udělí krajský úřad. Průběh zkoušky, místo konání a složení odborné komise stanoví prováděcí právní předpis.

Zákon dále definuje speciální kurz školení bezpečné jízdy pro řidiče, kteří mají v registru řidičů zaznamenány body. Absolutorium předmětného školení není povinné, absolvuje jej žadatel na základě vlastního uvážení v rámci možnosti odečtu bodů v bodovém systému. Kurz je primárně zaměřen na účelné působení na osobnost začínajícího řidiče, jeho chování v provozu na pozemních komunikacích, respektování a přizpůsobení se stanoveným pravidlům bezpečné a ekonomické jízdy. Pro efektivní dosažení cílů tohoto školení a nastavení rovných podmínek je předpokladem kvalitní výuka a výcvik ve střediscích bezpečné jízdy podle jednotné metodiky. Podmínky speciálního školení bezpečné jízdy a vzor potvrzení o tomto školení stanoví prováděcí právní předpis.

Nově se stanoví povinnost provozovateli střediska bezpečné jízdy uchovávat evidenci o uskutečněném školení bezpečné jízdy po dobu pěti let od ukončení školení.

## **Účinnost**

Datum účinnosti bude navrženo tak, aby byla zachována legisvakance v délce alespoň jednoho roku. Účinnost tak lze předpokládat v průběhu roku 2015.

## **Přechodná a závěrečná ustanovení**

Výuka a výcvik uchazečů o získání řidičského oprávnění nedokončené do účinnosti zákona se dokončí podle nové právní úpravy.

Zkoušky uchazečů o získání řidičského oprávnění a profesní způsobilosti řidiče zahájené před účinností zákona se dokončí podle předchozí právní úpravy (jde zejména o opravné termíny).

Registrace k provozování autoškoly vydané před účinností nové právní úpravy pozbudou platnosti po uplynutí jednoho roku od data účinnosti tohoto zákona. Po uplynutí této lhůty bude provoz autoškoly v provozovně možný pouze na základě osvědčení vydaného obecním úřadem obce s rozšířenou působností.

Provozovatel akreditovaného školicího střediska, kterému byla udělena akreditace k provozování výuky a výcviku podle dosavadní právní úpravy je provozovatelem školicího střediska řidičů podle tohoto zákona, přičemž je povinen do dvou let od data účinnosti tohoto zákona, doložit příslušnému krajskému úřadu certifikát lektora školení řidičů, nebo jeho

ověřenou kopii k lektorům zařazeným do školicího střediska, jehož je provozovatelem. Po marném uplynutí uvedené lhůty příslušný krajský úřad rozhodne o vyřazení příslušného lektora ze seznamu lektorů školicího střediska řidičů.

Držitel profesního osvědčení vykonávající výuku a výcvik podle dosavadní právní úpravy je učitelem výuky a výcviku podle tohoto zákona. Průkaz učitele výuky a výcviku vydá dosavadnímu držiteli profesního osvědčení příslušný krajský úřad po prvním přezkoušení odborné způsobilosti učitele výuky a výcviku., nebo v případě rozšíření jeho rozsahu.

### **3. Zhodnocení souladu navrhovaného řešení s ústavním pořádkem, s mezinárodními smlouvami, jimiž je ČR vázána, a se závazky vyplývajícími pro ČR z členství v EU**

#### 3.1 Zhodnocení souladu navrhovaného řešení s ústavním pořádkem

Navrhované řešení je v souladu s ústavním pořádkem České republiky. Z právních předpisů, které jsou součástí ústavního pořádku České republiky, se na upravovanou oblast vztahují ústavní zákon č. 1/1993 Sb., Ústava České republiky, ve znění pozdějších předpisů, a Listina základních práv a svobod, vyhlášená Usnesením předsednictva ČNR č. 2/1993 Sb. jako součást ústavního pořádku České republiky, ve znění ústavního zákona č. 162/1998 Sb. Z ustanovení Ústavy mají k upravované oblasti vztah zejména články 1, 2, 79 a 105, z ustanovení Listiny základních práv a svobod pak zejména články 1, 2, 3, 4 a 11. Na navrhovanou oblast úpravy nedopadá žádný nález Ústavního soudu České republiky.

#### 3.2 Zhodnocení souladu navrhovaného řešení s mezinárodními smlouvami, jimiž je ČR vázána

Navrhované řešení respektuje požadavky dané Úmluvou o silničním provozu (Víděň 1968), jmenovitě ustanovení článku 41 odst. 1 bodu d) a článku 8 bodu 4).

#### 3.3 Zhodnocení souladu navrhovaného řešení se závazky vyplývajícími pro ČR z členství v EU

K řešené problematice se vztahují zejména tyto předpisy:

- Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/126/ES ze dne 19. prosince 2006 o řídičských průkazech,

- Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/59/ES z 15. července 2003 o základních požadavcích na kvalifikaci a na pravidelné doškolování řidičů určitých vozidel osobní a nákladní dopravy, která doplňuje Ustanovení Rady č. 3820/85 a Směrnici Rady 91/439/EEC a ruší Směrnici Rady č. 76/914/EEC.

Předmětným návrhem není snížena stávající úroveň transpozice těchto směrnic. Předkládaný návrh je v souladu s primárním právem Evropské unie, výše uvedenými sekundárními právními akty Evropské unie, s obecnými zásadami práva Evropské unie (zejména se zásadou proporcionality, pokud jde o omezení volného pohybu zboží) i s judikaturou soudních orgánů Evropské unie. Návrh je tedy plně slučitelný s právem Evropské unie jako celkem.