

Závěrečná zpráva RIA

**k návrhu zákona Návrh zákona, kterým
se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu
na pozemních komunikacích a o změnách
některých zákonů (zákon o silničním
provozu), ve znění pozdějších předpisů,
zákon č. 247/2000 Sb., o získávání
a zdokonalování odborné způsobilosti
k řízení motorových vozidel a o změnách
některých zákonů, ve znění pozdějších
předpisů a zákon č. 200/1990 Sb.,
o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů**

Důvodová zpráva

I. Obecná část

Název návrhu zákona: Návrh zákona, kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů a zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů	
Zpracovatel / zástupce předkladatele: Ministerstvo dopravy	Předpokládaný termín nabytí účinnosti, v případě dělené účinnosti rozveďte: 1.ledna 2016
Implementace práva EU: Ano (pouze dílčí část návrhu)	
2. Cíl návrhu zákona	
<u>Obecnými cíli</u> předkládaného návrhu zákona jsou jednak <u>zefektivnění fungování některých zákonných institutů</u> odstraněním mezer současné právní úpravy (cyklistická doprava, dopravně psychologické vyšetření, kauce, dílčí úpravy v oblasti provozu na pozemních komunikacích, jeho kontroly a řízení), dále <u>zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích zavedením některých nových</u> , v zákoně dosud neobsažených <u>pravidel a institutů</u> (provoz samohybných osobních vozítek, zadržení osvědčení o registraci vozidla, viditelnost chodců), <u>odstranění některých nadbytečných zatěžujících administrativních nebo procedurálních pravidel</u> (profesní způsobilost řidiče) a konečně i <u>odstranění dílčích rozporů s právem Evropské unie</u> .	
3. Agregované dopady návrhu zákona	
3.1. Dopady na státní rozpočet a ostatní veřejné rozpočty: Ne	
Nové nároky na státní rozpočet (popř. ostatní veřejné rozpočty) se v souvislosti s předkládaným návrhem nepředpokládají.	
3.2. Dopady na podnikatelské subjekty: Ano	
Ve vztahu k podnikatelským subjektům se celkově očekávají spíše pozitivní dopady, spojené s dílčími úpravami v oblasti profesní způsobilosti řidičů (tato oblast má přímý dopad na podnikatelské subjekty).	
3.3. Dopady na územní samosprávné celky (obce, kraje): Ano	
Dopady jsou předpokládány zejm. k obcím s rozšířenou působností coby prvostupňovým orgánům ve správním řízení. Obecních úřadů obcí s rozšířenou působností se dotkne zejm. nově navrhovaná úprava zadržování osvědčení o registraci vozidla (nové správní řízení – vrácení zadrženého osvědčení) a úprava kaucí. Navrhovaná úprava by nicméně ve svém	

důsledku neměla přinést vyšší finanční zatížení obcí, neboť navýšení administrativní náročnosti bylo zvoleno na nejnižší možné úrovni (jednoduchost správního řízení) a mělo by být kompenzováno zefektivněním sankčních mechanismů (pokuty u technické nezpůsobilosti vozidla) popř. zajišťovacích mechanismů (kauce).

Dopady ve vztahu k obcím obecně (popř. i krajům) lze očekávat rovněž v souvislosti s navrhovanou úpravou a doplněním zákona č. 361/2000 Sb. v oblasti cyklodopravy a osobních samohybných vozítek. Tyto změny by měly umožnit efektivnější a bezpečnější využití těchto prostředků.

3.4 Sociální dopady: Ne

3.5. Dopady na životní prostředí: Ne

A) Závěrečná zpráva z hodnocení dopadů regulace

1. Důvod předložení a cíle

1.1 Název

Návrh zákona, kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů a zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů

1.2 Definice problému

Předkládaný návrh zákona představuje dílčí novelizaci zákona o silničním provozu a zákona o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel, která v sobě sdružuje témata vzešlá z odborných diskusí, které Ministerstvo dopravy vedlo zejm. v letech 2013 a 2014, a z vyhodnocení předchozích novelizací těchto zákonů od r. 2011.

Zákon o silničním provozu obsahuje při hrubém rozdělení tři bloky úpravy – pravidla provozu na pozemních komunikacích, úpravu způsobilosti k řízení motorových vozidel a úpravu přestupků a bodového systému. Ve vztahu k právu EU je na evropské úrovni harmonizován primárně druhý blok (způsobilost k řízení), který je zároveň integrálně propojen se zákonem o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel. Ostatní dva bloky jsou unijní úpravou dotčeny méně, harmonizována jsou pouze některá dílčí témata (např. užívání bezpečnostních pásů nebo silniční kontroly technického stavu vozidla).

V roce 2011 došlo k podstatným změnám ve všech výše uvedených blocích zákona o silničním provozu. V oblasti pravidel provozu přinesl větší soubor změn zákon č. 133/2011 Sb., který mj. otevřel i některé otázky spojené s cyklistickým provozem (v následujícím roce v této oblasti přinesl další změnu zákon č. 197/2012 Sb.) a s kontrolami technického stavu vozidla v provozu (dílčí doplnění v této oblasti přinesl zákon č. 239/2013 Sb.). V oblasti způsobilosti k řízení motorových vozidel přinesl rozsáhlý soubor změn zákon č. 297/2011 Sb., který zabezpečoval transpozici směrnice 2006/126/ES o řidičských průkazech a který se průřezově dotkl valné většiny ustanovení zákona o řidičském oprávnění a podmínkách jeho získávání a řidičských průkazech. Související oblastí je i dopravně psychologické vyšetření, jehož úprava byla změněna zákonem č. 133/2011 Sb., který zejm. zavedl povinnou akreditaci psychologů provádějících toto vyšetření (úpravy v rozsahu osob, které jsou povinny se tomuto vyšetření podrobit, přinesl ještě zákon č. 101/2013 Sb.). V oblasti přestupků a bodového systému přinesl novou podobu příslušných ustanovení zákona zákon č. 133/2011 Sb. (nové §§ upravující přestupky, nová příloha s bodovým hodnocením); dále zákon č. 297/2011 Sb. přinesl zásadní doplnění v podobě zavedení objektivní odpovědnosti provozovatele vozidla a příslušného deliktu a zákon č. 233/2013 Sb. zavedl tzv. analytický princip v oblasti správního trestání při řízení pod vlivem drog.

Zákon o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel byl měněn rovněž některými z výše uvedených zákonů, rozsáhlé změny přinesl zejm. zákon č. 297/2011 Sb.; úpravy v oblasti zdokonalování odborné způsobilosti řidičů-profesionálů přinesl u pravidelného školení i zákon č. 133/2011 Sb.

Vedle výše uvedených zákonů je v souvislosti se zákonem o silničním provozu v období od r. 2011 relevantní i zákon č. 239/2013 Sb., který novelizuje zákon o podmínkách

provozu vozidel na pozemních komunikacích, a to zejm. v oblasti technických prohlídek vozidel v provozu a zohlednění jejich výstupů technickou (ne)způsobilost silničního vozidla.

Poslední novelizace zákona o silničním provozu byla provedena zákonem č. 230/2014 Sb., který je zaměřen na implementaci práva EU (řízení o dopravních přestupcích mezi členskými státy EU, změny v oblasti řidičských průkazů).

Z uvedeného přehledu je zřejmé, že v r. 2011 nabyly platnosti zákony, které se dotkly všech tří hlavních oblastí zákona o silničním provozu a přinesly i větší zásahy do zákona o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel. V oblasti způsobilosti k řízení motorových vozidel, přestupků a bodového systému se jednalo o soubor propojených systémových změn, často přinášejících novou úpravu (zejm. s ohledem na právo EU; ve vztahu k přestupkům a bodovému systému hrál roli i menší rozsah této úpravy v zákoně a přesun části úpravy ze zákona o přestupcích). V oblasti pravidel provozu na pozemních komunikacích se naopak jednalo o dílčí změny relativně menšího a přesně vymezeného rozsahu; tyto rozdíly jsou logické i s ohledem na charakter úpravy v jednotlivých tematických blocích zákona (procesní vs. materiální úprava) a nerozkolísání systému pravidel provozu (zejm. za situace, kdy není přijímán nový právní předpis v této oblasti).

Zároveň je i přes větší počet novelizací zákona o silničním provozu patrné, že jednotlivé novely se primárně zaměřovaly na rozdílné části zákona a není to tedy tak, že by se tatáž ustanovení neustále každý rok měnila bez možnosti jejich „usazení“ a reálného využití v praxi. Celkově nicméně od roku 2011 prodělal zákon o silničním provozu poměrně dynamický vývoj. V průběhu projednávání uvedených novelizačních zákonů i v rámci vyhodnocování jejich praktické aplikace Ministerstvo dopravy jednalo s řadou subjektů, na něž úprava zákona o silničním provozu popř. zákona o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel dopadá. Jedná se zejména o Sdružení automobilových dopravců ČESMAD BOHEMIA, Svaz dopravy, hlavní město Praha, zástupci odborné veřejnosti z řad dopravních psychologů a cyklistických sdružení, Ministerstvo vnitra a dopravní policii. Od r. 2013 dále při Ministerstvu dopravy působí pravidelná platforma pro odborná jednání s dopravní policií. V návaznosti na uvedená jednání a pravidelné odborné konzultace, v návaznosti na vlastní vyhodnocování Ministerstva dopravy a rovněž v návaznosti na jednání s Evropskou komisí bylo vymezeno několik oblastí týkajících se bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, které vyžadují změnu nebo doplnění zákona o silničním provozu popř. zákona o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel. Vedle cílů v oblasti zvýšení bezpečnosti silničního provozu byly zohledněny i cíle směřující k podpoře cyklistické dopravy, odstranění nadbytečné administrativní zátěže profesionálních řidičů a dopravců a částečně i zabezpečení slučitelnosti s právem EU. Předkládaný návrh zákona tedy obsahuje změny a návrhy nové úpravy v následujících oblastech:

1. Úprava některých aspektů cyklistické dopravy
2. Provoz osobních přepravníků se samovyvažovacím zařízením - samohybných osobních vozítek (typu segway)
3. Zadržení osvědčení o registraci vozidla při špatném technickém stavu vozidla
4. Viditelnost chodců na pozemních komunikacích
5. Dopravně psychologické vyšetření
6. Kauce
7. Profesní způsobilost řidiče, zejm. úprava pravidelného školení

8. Dílčí úpravy směřující ke zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, jeho kontrole a řízení

9. Oprava transpozice směrnice EU o řidičských průkazech

1.2.1 Cyklistická doprava

Ve vztahu k cyklistické dopravě obsahuje stávající právní úprava několik problematických okruhů. Jedná se zejm. (1) o nedostatečné vymezení různých typů koridorů vymezených pro pohyb cyklistů, kdy zákon č. 361/2000 Sb. používá bez bližšího rozhraničení nebo vymezení pojmy jízdní pruh pro cyklisty a stezka pro cyklisty a zároveň neumožňuje na vozovce vyhradit pruh pro cyklisty a (2) nedostatečné zákonné vymezení vztahu mezi cyklisty a řidiči ostatních (zejm. motorových vozidel) na vozovce, zejm. v případě, kdy cyklista přejíždí vozovku.

Ve vztahu k problému uvedenému ad (1) se proto jeví jako vhodné, aby zákon rámcově vymezil jednotlivé typy cyklistických koridorů, zejm. s ohledem na to, zda se nachází přímo na vozovce nebo zda tvoří samostatnou komunikaci. Ve vztahu k problematice uvedené ad (2) se pak jeví jako vhodné, aby na zákonné rovině byla zachycena základní pravidla vztahu mezi cyklisty a ostatními řidiči za situace, kdy cyklista přejíždí vozovku. Na straně jedné zde sice platí obecná zásada § 4 zákona (zákaz ohrozit život, zdraví a majetek), nicméně je třeba zohlednit i tu skutečnost, že v případě chodců tato pravidla vymezena jsou (včetně požadavku neohrozit chodce).

1.2.2 Provoz samohybných osobních vozítek

Osoba používající samohybné osobní vozítko nemá v současném zákoně výslovnou úpravu a je zařazena mezi chodce. Tato vozítka (nejčastěji "segway") se tedy pohybují na chodnících, pěších zónách a podobně mezi ostatními chodci. Zároveň s ohledem na jejich cenu se v nejčastějším případě nejedná o individuálně vlastněné a užívané prostředky, ale o skupinové užití zapůjčených vozítek v rámci turistických výprav (typicky v Praze).

Z toho plyne, že uživatelé těchto vozítek často nemají předchozí zkušenosti s jejich ovládáním a jejich uživatelé se pohybují ve skupinách (obdobně jako jiné turistické výpravy), zároveň často vyšší rychlostí, než je rychlost chůze. Tato skutečnost může vést jak ke kolizím s pevnými překážkami (např. lavičky, nádoby na městskou zeleň apod.), tak k situacím, kdy uživatelé těchto vozítek ohrožují nebo (typicky) omezují ostatní chodce. Rovněž ne všechna místa vyhrazená pro chodce (typicky chodníky v historických centrech měst) jsou svými rozměry a popř. i povrchem vhodná pro tento typ provozu.

Vzhledem k tomu, že lze očekávat spíše nárůst užívání těchto vozítek, je vhodné upravit jejich alespoň rámcově jejich užívání, a to jak s ohledem na výslovné vymezení této skupiny účastníků silničního provozu v zákoně č. 361/2000 Sb. a stanovením speciálních pravidel pohybu pro tuto skupinu, tak s ohledem na možné místní omezení jejich pohybu.

1.2.3 Zadržení osvědčení o registraci vozidla

Řidič je povinen užívat v silničním provozu pouze technicky způsobilé vozidlo (ve smyslu zákona č. 56/2001 Sb.). Při užití technicky nezpůsobilého vozidla je vedle případných sankčních dopadů na řidiče (pokuta za přestupek) možné ze strany policisty užít zákonem vymezená okamžitá opatření na ochranu bezpečnosti silničního provozu - v případě přímo ohrožujících závad jde o znehybnění nebo odtahování vozidla, v případě závažných závad nižší intenzity je možné využít obecný zákaz další jízdy. Tato opatření nicméně směřují na okamžitou akci, odstraňující bez zbytečného prodlení zdroj nebezpečí ze silničního provozu.

Z povahy věci tedy nemají dlouhodobý účinek, tj. nemohou zabránit opakovanému užití technicky nezpůsobilého vozidla v provozu, ani přímo nesměřují k odstranění závad na vozidle. Jak bylo uvedeno, jejich funkce je okamžitá ochrana bezpečnosti silničního provozu, prevence (tj. odstranění závad) je jejich cílem pouze zprostředkovaně.

Od 1. ledna 2015 vstoupí v účinnost úprava propojující výstupy technických kontrol v provozu podle zákona č. 361/2000 Sb. s úpravou technické způsobilosti dle zákona č. 56/2001 Sb. v tom smyslu, že nebezpečné a vážné závady zjištěné při technické kontrole v provozu budou mít *ex lege* tytéž dopady na technickou způsobilost vozidla jako zjištění těchto závad při kontrole v STK (ztráta technické způsobilosti vozidla). Tato úprava tedy posílí preventivní funkci, nicméně je z tohoto hlediska méně účinnější než postup při zjištění nebezpečné nebo vážné závady v STK. Při technické kontrole vozidla v provozu totiž z logiky věci nedochází k záznamu výsledku této kontroly do technického průkazu vozidla, ani nedochází k odstranění nálepky na státní poznávací značce (nebezpečná závada) nebo vyznačení třicetidenní platnosti technické způsobilosti umístěním nálepky nové (vážná závada). Ani tato nová úprava tedy není zcela plnohodnotným nástrojem pro zamezení (nebo alespoň ztížení) opakovaného užití nezpůsobilého vozidla v provozu, popř. výrazně motivovat řidiče nebo provozovatele vozidla k odstranění závad.

Pro dosažení tohoto účinku je optimální, aby se zjištění určitých závažných závad projevilo faktickým způsobem buď na vozidle samotném, nebo na dokumentech k vozidlu (obdobně jako při zjištění závady v STK). Takovýto krok, který je bezprostředně patrný ve sféře řidiče nebo provozovatele vozidla, by představoval silný motivační prvek jak k zamezení opakovaného užití vozidla, tak k odstranění technické závady.

Vzhledem k možnostem policisty při technické kontrole v provozu a dokumentům, které musí mít řidič vozidla při řízení u sebe, není realizovatelné provádění záznamů do technického průkazu vozidla, ani odstraňování nebo přelepování nálepek na registrační značce vozidla; jako vhodná cesta se tedy jeví zadržení osvědčení o registraci vozidla do doby odstranění závady. Zároveň s ohledem na intenzitu tohoto zásahu do možnosti vozidlo užívat je vhodné omezit tuto možnost jen na nejzávažnější a ohrožující závady.

1.2.4 Viditelnost chodců na pozemních komunikacích

V současné době není dána obecná povinnost chodců užívat reflexní prvky na oblečení, pohybují-li se na pozemní komunikaci.

Být viděn na dostatečnou vzdálenost je přitom z hlediska bezpečnosti účastníků provozu a zejména pak účastníků nejzranitelnějších, mezi něž patří právě chodci, zcela zásadní požadavek. Vedle vhodné barvy oblečení lze viditelnost těchto osob podstatnou měrou zvýšit i doplňky z reflexních materiálů, které zvyšují světelný kontrast vůči pozadí a prodlužují tak vzdálenost, na jakou může řidič chodce spatřit. Reflexní materiály odrážejí světlo v úzkém kuželu zpět ke zdroji, a to na vzdálenost několik desítek metrů, čímž oproti standardnímu oblečení výrazně zvyšují viditelnost za tmy a za snížené viditelnosti. Reflexní materiál je v noci vidět na trojnásobně větší vzdálenost než světlé oblečení a více než na desetinásobně větší vzdálenost než oblečení tmavé.

Ačkoli v posledních letech počet usmrcených chodců (stejně tak jako počet celkově všech usmrcených osob při dopravních nehodách) klesá – v r. 2013 bylo na silnicích v ČR usmrceno celkem 134 chodců (z celkového počtu 583 usmrcených osob) – mezi zeměmi Evropské unie (EU28) zaujímá Česká republika stále jedno z nejhorších umístění¹.

¹ BESIP – Ministerstvo dopravy (2014). *Nehody v ČR v souvislosti s viditelností*. Celkem 3 s.

Řešení problému počtu usmrcených chodců v důsledku jejich špatné viditelnosti pomocí zakotvení povinnosti reflexních prvků zavedly mnohé evropské země. Z dosavadních zkušeností a dostupných statistik přitom vyplývá, že uzákonění této povinnosti mělo pozitivní dopad na snížení počtu závažných dopravních nehod s účastí chodců (zejména smrtelné nehody, ale i nehody s úrazy). O této skutečnosti vypovídá kupříkladu případ sousedního Slovenska, které až do roku 2010 zaznamenávalo konstantně řádově vyšší roční počet usmrcených chodců v přepočtu na 1 milion obyvatel (a to mnohdy až o desítky osob – např. v r. 2007 činil počet usmrcených chodců v ČR na 1 obyvatele 19,4, zatímco na Slovensku 38,7, v r. 2010 byly tyto hodnoty 14,8 v ČR ku 21,0 v SR), přičemž po zavedení zákonné povinnosti chodců používat za snížené viditelnosti reflexní prvky od roku 2011 dosahuje v této statistice (přepočet usmrcených na 1 mil. obyvatel) Slovensko nižších hodnot než ČR (r. 2011 – 15,2 usmrcených chodců na 1 mil. obyvatel v ČR oproti 13,9 v SR; r. 2013 – 12,8 v ČR oproti 11,8 v SR)².

Zlepšení bezpečnosti silničního provozu prostřednictvím zvýšení vzdálenosti, na kterou je chodec řidičem zaznamenán, se neprojeví pouze snížením počtu zraněných či usmrcených chodců; dalším přínosem pro zvýšení bezpečnosti provozu může být např. to, že při včasné zaznamenání chodce na krajnici nebo na vozovce je řidičům poskytnut větší čas k provedení výhybných manévřů, prodlouží se dráha pro případ potřeby zastavení před chodcem a řidič může zpomalovat bezpečně tak, aby nedošlo k nárazu do jeho vozidla zezadu a k řetězové dopravní nehodě.

1.2.5 Dopravně psychologické vyšetření

Dopravně psychologické vyšetření je v současné době ve vymezených případech povinné a slouží jako podklad pro vyhotovení lékařského posudku pro účely potvrzení zdravotní způsobilosti řidiče. Toto vyšetření může provádět pouze psycholog akreditovaný Ministerstvem dopravy.

Stávající úprava ovšem vykazuje značné mezery, které se následně promítají v problematické praxi. Zákon č. 133/2011 Sb. sice přinesl určité zlepšení oproti předchozí zcela rozvolnění praxi (zavedení akreditace), ovšem stávající úprava je nadále dosti kusá a ne zcela vhodně propojená s lékařským vyšetřením.

Hlavní problémy lze spatřovat zejm. v následujícím:

(1) Nesamostatná, akcesorická povaha dopravně psychologického vyšetření ve vztahu k lékařskému vyšetření. Výstup z dopravně psychologického vyšetření je pouze jedním z podkladů pro vydání lékařského posudku, přičemž posuzující lékař do posudku zaznamenává, zda toto vyšetření proběhlo a datum jeho provedení. To může vést jednak k pochybení při záznamu v lékařském posudku, ovšem hlavními problémy jsou zde jednak možnost opakovaného provádění psychologických vyšetření, dokud řidič nezíská "správný" výsledek tohoto vyšetření, a dále pak nemožnost revizního posouzení výsledku dopravně psychologického vyšetření (jedná se v zásadě o dva aspekty téhož problému - revizní přezkum je prakticky nahrazen novým vyšetřením u jiného psychologa).

(2) Akreditovaní psychologové nemají téměř žádné zákonné povinnosti - prakticky pouze povinnost provést psychologické vyšetření před vyhotovením záznamu o jeho výsledku. Zejména ovšem chybí povinnost k vedení základní evidence o provedených vyšetřeních, ze které by bylo patrné, jaké metody u daného vyšetření byly použity a jejich výsledky.

² BESIP – Ministerstvo dopravy (2014). *Vývoj a srovnání dopravní nehodovosti v ČR a SR a její analýza. V uplynulých 21 letech (od rozdělení ČSFR do konce roku 2013)*. Praha, 20. 1. 2014. Celkem 33 s.

(3) Nemožnost odnětí akreditace, a to ani v případě, že přestane splňovat podmínku pro vybavení ordinace potřebným vybavením pro provádění dopravně psychologického vyšetření.

Výše uvedené problémy pak vedou k tomu, že i řidiči, kteří nejsou psychologicky způsobilí k řízení, získávají kladné výsledky psychologického vyšetření a zároveň prakticky nelze provádět ani rámcovou kontrolu činnosti dopravních psychologů, neboť pro to nejsou potřebné nástroje (evidence jejich činnosti) ani potřebná opatření (možnost odnětí akreditace).

Vzhledem k výše uvedenému se jeví jako účelné oddělení dopravně psychologického vyšetření od lékařského vyšetření, a to formou separátního psychologického posudku, spolu se zavedením možnosti revizního přezkumu a zároveň omezení možnosti opakovaného vydávání psychologických posudků témuž řidiči. Dále rovněž zavedení povinnosti vedení evidence o provedených vyšetřeních a možnosti odebrání akreditace.

Vedle výše uvedených problémů se objevuje rovněž problematika vymezení obsahu dopravně psychologického vyšetření, tj. popis povinných metod a postupů. Zde se nicméně jedná o odbornou otázku, která překračuje rámec předkládaného návrhu.

1.2.6 Kauce

Kauce coby zajišťovací prostředek při podezření ze spáchání správního deliktu je upravena ve více dopravních zákonech - konkrétně v zákoně č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, v zákoně č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích a v zákoně č. 361/2000 Sb., o silničním provozu. Vedle možnosti vybrání kaucí je standardně upravena alternativní možnost zajištění vozidla a zajištění dokumentů k vozidlu.

Úprava vybírání kaucí v zákoně č. 361/2000 Sb. je z vzhledem k ostatním dvěma zákonům nejstarší a nejméně komplexní. Zejména není dostatečná úprava zajištění vozidla a možnost zajištění dokumentů chybí úplně. Rovněž už tato úprava není adekvátně napojena procesní předpisy (zákon o přestupcích, správní řád) a neobsahuje potřebnou úpravu pro nakládání s kaucí v případě, že je třeba ji vrátit a řidič neposkytuje j'k tomuto dostatečnou součinnost. Mezerovitá úprava tedy vyvolává problémy ohledně možnosti vybrat kaucí a rovněž následné problémy při nakládání s vybranou kaucí a zejm. se zajištěným vozidlem. Vzhledem k tomu není institut kaucí dostatečně využíván, přestože představuje účinný nástroj proti snahám pomocí obstrukcí obcházet uložení sankce za přestupek (včetně institucionalizovaných snah v této oblasti).

Vzhledem k tomu se jeví jako vhodné celkově modernizovat tento institut po vzoru výše uvedených zákonů a zavést možnost zajištění dokumentu - v tomto případě nikoliv dokumentu vztahujícímu se k vozidlu, ale dokumentu řidiče, tj. řidičského průkazu (neboť - na rozdíl od zákona o silniční dopravě a zákona o pozemních komunikacích se vždy jedná o přestupek řidiče, nikoliv primárně o přestupek provozovatele či dopravce).

1.2.7 Profesní způsobilost řidiče

Úprava profesní způsobilosti řidiče je plně harmonizovaná na úrovni Evropské unie. Vzhledem k tomu se jako problematická jeví zejm. vnitrostátní úprava pravidelného školení, podmínek účasti na něm a získání profesní způsobilosti v návaznosti na pravidelné školení, neboť je striktnější než příslušná úprava unijní. V této souvislosti jde zejm. o získání profesní způsobilosti v návaznosti na absolvování pravidelného školení pro občany jiných členských států Evropské unie, kde vnitrostátní úprava požaduje mj. určitý typ pobytu na území České republiky, zatímco unijní úprava dále umožňuje získat profesní způsobilost i v případě výkonu práce nebo podnikání na území České republiky (resp. členského státu). Vnitrostátní

úprava je v tomto ohledu mj. přísnější vůči občanům jiných členských států EU než vůči občanům třetích zemí, což bylo vyhodnoceno jako nadále nedůvodné.

Ve vztahu k možnosti absolvovat pravidelné školení působí problémy dále požadavek na držení příslušného řidičského oprávnění. Řidiči, kteří toto oprávnění pozbyli - např. z důvodu dosažení 12 bodů, se tak pravidelného školení nemohou účastnit a komplikuje se jim obnovení jejich profesní způsobilosti, přestože v rámci pravidelného školení nejsou prováděny praktické jízdy. I tato podmínka tedy není nadále důvodná.

Stávající úprava dále v zásadě neumožňuje v odůvodněných případech odchýlit se od ročních kurzů pravidelného školení, tj. vůbec neumožňuje nahradit zameškaný roční kurz pravidelného školení ani v případě, že jsou pro to dány objektivní důvody mimo vůli řidiče. I zde jde úpravu, která není s ohledem na své dopady plně odůvodněná (přestože tato možnost musí být omezena tak, aby nedošlo k faktickému zrušení ročních kurzů v rámci pravidelného školení).

Vzhledem k výše uvedenému se tedy jeví jako vhodné provést v zákoně naznačené změny. Rovněž se spolu s tím navrhuje provedení spíše technických úprav, zejm. důslednější promítnutí nové koncepce oddělující profesní způsobilost a doklad o profesní způsobilosti (průkaz, záznam v řidičském průkazu) a spojení duplicitní úpravy v zákoně č. 361/2000 Sb. (§ 6 a § 83) a zákoně č. 247/2000 Sb. (§ 46) a modernizace těchto ustanovení a sjednocení rámcové koncepce profesní způsobilosti.

1.2.8 Provoz na pozemních komunikacích, jeho kontrola a řízení

Vedle výše uvedených širších oblastí popř. institutů je do předkládaného návrhu zařazeno i několik dílčích problémů, souvisejících s pravidly silničního provozu (např. očištění skel vozidla před započítáním jízdy, rozšíření výčtu osob, které za určitých okolností mohou zastavovat provoz) i se sankcemi (zprísňení postihu při nezastavení na signál policisty). Jedná se zejm. o zaplnění existujících mezer v zákoně č. 361/2000 Sb.

1.2.9 Směrnice 2006/126/ES o řidičských průkazech

V návaznosti na jednání s Komisí i v návaznosti na zahájené sankční řízení s Českou republikou jsou do návrhu zařazeny rovněž dva dílčí zásahy, odstraňující neslučitelnost se směrnicí 2006/126/ES o řidičských průkazech. V prvním případě se jedná o vypuštění rovnocennosti řidičského oprávnění (B1 pro tříkolky spadající do skupiny A1), které jde nad rámec příslušné směrnice. Ve druhém případě jde o doplnění zákonného pětiletého intervalu pro provádění kontroly činnosti zkušebních komisařů. Provedení obou změn je nezbytné z hlediska slučitelnosti s právem EU.

1.3 Popis stávajícího právního stavu

Ve vztahu k výše uvedeným tematickým okruhům, které předložený návrh zákona obsahuje, byl podrobnější popis stávající právní úpravy v rámci samostatných podkapitol zvolen pouze u těch témat, která představují širší systematické zásahy do existující právní úpravy, tj. oblast dopravně psychologického vyšetření, kaucí a profesní způsobilosti řidiče.

Ve vztahu k ostatním tématům je popis stávajícího právního stavu již zčásti obsažen v kapitole 1.2, popř. je souhrnně upřesněn níže.

Pravidla pro jízdu na jízdním kole jsou - vedle obecných povinností účastníka silničního provozu dle § 4 - dále upřesněna zejm. v §§ 57 a 58 zákona č. 361/2000 Sb. a týkají se zejm. možností užití pozemní komunikace a způsobu užití jízdního kola. Ve vztahu k pozemním komunikacím vyjmenovává zákon v § 57 coby specifické koridory jízdní pruh

pro cyklisty, stezku pro cyklisty a na světelné křižovatce pruh pro cyklisty a vymezený prostor pro cyklisty, přičemž stanovuje povinnost tyto koridory v případě jejich zřízení užít. Zároveň ovšem zákon blíže nevymezuje jejich podobu a případně režim. Toto může být zejm. problém ve vztahu k jízdnímu pruhu pro cyklisty, s ohledem na vymezení jízdního pruhu v § 2 písm. t) zákona, který při vymezení jízdního pruhu vylučuje dvoukolá vozidla.

Provoz samohybných osobních vozítek zákon č. 361/2000 Sb. výslovně neupravuje. Osoba pohybující se takovém vozítku je zařazena obecně mezi chodce, s ohledem na neuzavřenost vymezení pojmu „chodec“ v § 2 písm. j) zákona. Vedle obecných pravidel obsahuje zákon dále specifická pravidla pro chodce v §§ 53 až 56, nicméně rovněž tato ustanovení neobsahují speciální úpravu pro provoz samohybných osobních vozítek; na jejich provoz nicméně dopadají pravidla pro chodce, tj. např. povinné užití chodníku. Ve vztahu k možnosti regulace provozu samohybných vozítek lze užít obecnou úpravu místního a přechodného značení, specifická dopravní značka nicméně pro tento účel neexistuje – je však možné užít obecnou značku „zákaz vstupu chodců“ s doplňkovou tabulkou.

Technické kontroly v provozu jsou v zákoně č. 361/2000 Sb. upraveny v §§ 6 odst. 13 a 6a, které zakládají jednak existenci takovýchto kontrol, jednak způsob jejich provádění (bližší podrobnosti k provádění kontrol pak stanoví vyhláška č. 82/2012 Sb.). Co se týče opatření, které lze v návaznosti na výsledek kontroly užít, tak vedle případných sankčních ustanovení (§ 125c odst. 1 písm. a) bod 3 a popř. písm. k) zákona), je dáno oprávnění policie odstavit popř. odtáhnout vozidlo, které je technicky nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích tak závažným způsobem, že bezprostředně ohrožuje ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích (§ 118a odst. 2 písm. b) zákona) nebo u vozidel s méně závažnými závadami zakázat jízdu podle obecného oprávnění dle § 124 odst. 10 písm. e) zákona. Tato opatření jsou ovšem využitelná pouze na krátkodobě (na nezbytně nutnou dobu – tj. např. Do zabezpečení odtahu vozidla jeho provozovatelem nebo řidičem) – viz výše. Výstupy kontroly podle § 6a zákona č. 361/2000 Sb. jsou s účinností od 1. ledna 2015 navázány na §§ 51 a 52 zákona č. 56/2001 Sb. při zjištění vážné nebo nebezpečné závady, a to zejm. ve vztahu k následkům těchto zjištění na technickou způsobilost vozidla. Vážná závada v této souvislosti znamená omezení platnosti technické způsobilosti na 30 dnů, nebezpečná závada okamžitý zánik technické způsobilosti, která se obnovuje po odstranění závady. Na rozdíl od zjištění těchto závad v rámci technické prohlídky v STK ovšem nedochází (z povahy věci) k vyznačení této skutečnosti na vozidle nebo v jeho dokladech – viz výše.

Viditelnost chodců coby účastníků silničního provozu je v zákoně č. 361/2000 Sb. řešena pouze ve vztahu k organizovanému útvaru chodců, který za snížené vyiditelnosti musí být označen světly nebo doplňky z retroreflexního materiálu (§ 56 zákona). Povinnost mít na sobě tyto doplňky je stanovena rovněž řidiči vozidla, který se při nouzovém stání pohybuje na pozemní komunikaci mimo vozidlo (§ 5 odst. 1 písm. l) zákona).

Kontrolu činnosti zkušebních komisařů (zaměstnanci obecních úřadů) provádí podle § 54 zákona č. 247/2000 Sb. Ministerstvo dopravy.

1.3.1 Dopravně psychologické vyšetření

Dopravně psychologické vyšetření je upraveno v § 87a zákona č. 361/2000 Sb. Toto ustanovení jednak vymezuje okruh řidičů, kteří se musejí povinně podrobit dopravně psychologickému vyšetření. Tato povinnost je stanovena jednak s ohledem na charakter vozidel, která je řidič oprávněn řídit (nákladní vozidla, autobusy) a dále s ohledem na předchozí rizikové chování řidiče (po dosažení 12ti bodů, po zákazu činnosti apod.). Jsou rovněž upraveny náklady na dopravně psychologické vyšetření – u zaměstnanců je nese zaměstnavatel, u ostatních řidičů je nese vyšetřovaná osoba sama.

Dále je pak stanoven okruh osob, které mohou dopravně psychologické vyšetřování provádět – jedná se o psychology s akreditací udělenou Ministerstvem dopravy. Pro udělení akreditace jsou stanoveny osobní podmínky (vzdělání, délka praxe) a materiální podmínky (vybavení nezbytné pro výkon vyšetření – konkretizováno prostřednictvím vyhlášky č. 27/2012 Sb.). Zákona nestanoví výslovně pravomoc Ministerstva dopravy k odnětí akreditace.

Zákon dále stanoví, že výstup z dopravně psychologického vyšetření má písemnou podobu a slouží jako podklad (jeden z podkladů) pro vyhotovení posudku o zdravotní způsobilosti. Součástí posudku je dle přílohy č. 2 vyhlášky č. 277/2004 Sb. určení, zda a kdy se posuzovaná osoba podrobila dopravně psychologickému vyšetření. Formální náležitosti výstupu z dopravně psychologického vyšetření nejsou stanoveny.

Zákon nestanoví žádné bližší povinnosti psychologa provádějícího dopravně psychologické vyšetření, z § 87a zákona lze vyvodit pouze obecnou povinnost toto vyšetření provést, tj. nevydat písemný výstup o výsledku vyšetření bez jeho provedení. Není nicméně stanovena např. povinnost vést evidenci o provedených vyšetřeních.

1.3.2 Kauce

Institut kaucí je v zákoně č. 361/2000 Sb. upraven v § 125a a související možnost odstavení nebo odtahu vozidla je upravena v § 118a odst. 1 písm. i) zákona. V souvislosti s výběrem kaucí určuje zákon osobu oprávněnou vybrat kauci (policista), její výši (5 – 50 tis. Kč) a podmínky uložení kaucí (podezření ze spáchání přestupku, podezření, že se přestupce bude vyhýbat přestupkovému řízení) a účel kaucí (záruka, že se podezřelý ze spáchání přestupku dostaví k jeho projednání).

Dále zákon stanoví procesní pravidla při ukládání kaucí (poučení řidiče, vystavení potvrzení o převzetí kaucí, nakládání s vystavenými potvrzeními). Jako poslední okruh upravuje zákon nakládání s vybranou kaucí – zde stanoví případy, kdy se kauce vrací (není-li podezřelý shledán vinným v řízení o přestupku), kdy kauce propadá (řízení o přestupku není možné ukončit rozhodnutím z důvodů nedosažitelnosti nebo nečinnosti přestupce, popř. rozhodnutí nelze doručit) a kdy se kauce započte (při uložení pokuty), přičemž nezapočtená část kaucí se vrací.

Stávající právní úprava kaucí v § 125a zákona není zejm. v oblasti nakládání s vybranou kaucí plně provázána se zákonem o přestupcích (odložení a zastavení věci) a správním řádem (doručování), rovněž neřeší otázku nakládání s kaucí v případě, že není dána potřebná součinnost řidiče při vrácení kaucí nebo její části.

Možnost zajištění vozidla jako alternativa k vybrání kaucí je v podstatě bez specifické úpravy zařazena do ustanovení o zabránění v jízdě vozidla, které směřuje především k odstranění vozidla z provozu, které je nebezpečné, popř. jehož užití řidičem by mohlo být nebezpečné v silničním provozu.

1.3.3 Profesní způsobilost řidiče

Ve vztahu k profesní způsobilosti řidiče je podstatná z hlediska předloženého návrhu zákona zejm. stávající obecná úprava profesní způsobilosti v zákoně č. 361/2000 Sb. a 247/2000 Sb., dále úprava pravidelného školení a rozhodování o profesní způsobilosti v zákonu č. 247/2000 Sb. Úprava profesní způsobilosti je harmonizována na úrovni Evropské unie, a to směrnicí 2003/59/ES o výchozí kvalifikaci a pravidelném školení řidičů některých silničních vozidel pro nákladní nebo osobní dopravu.

V rámci zákona č. 361/2000 Sb. je profesní způsobilost upravena v § 6 odst. 9 až 11 a v § 83. Ve vztahu k řízení vozidla je profesní způsobilost vnímána nikoliv jako specifické oprávnění k řízení vozidla – obdobně jako v § zákona řidičské oprávnění. § 6 odst. 9 primárně ukládá řidiči mít při řízení u sebe doklad o profesní způsobilosti v určitých případech (řízení vozidla skupiny C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D a D+E) a dále stanoví případy, kdy tato povinnost neplatí, a to zčásti výslovně (občané třetích států, kteří nejsou zaměstnaní ani nepodnikají na území České republiky), zčásti odkazem na zákon č. 247/2000 Sb.

Přístup k profesní způsobilosti řidiče ovšem i rámci stávajícího znění zákona č. 361/2000 Sb. kolísá mezi pojetím profesní způsobilosti jako specifického oprávnění, které v určitých situacích musí přistoupit k řidičskému oprávnění, aby jejich držitel mohl legálně řídit určité skupiny vozidel, a mezi pojetím, které profesní způsobilost nevnímá jako oprávnění, ale pracuje pouze s dokladem o tom, že profesní způsobilost byla získána. Jak už bylo řečeno, § 6 zákona vychází primárně z druhého pojetí, nicméně při stanovování zvláštních věkových hranic prořízení uvedených skupin vozidel (§ 6 odst. 9 in fine) již pracuje s pojmy prvního pojetí (tj. získaná profesní způsobilost opravňuje k řízení určitých skupin vozidel).

Úprava v zákoně č. 361/2000 Sb. tedy ve vztahu k profesní způsobilosti není zcela koncepčně jednotná (přestože se jedná spíše o problém legislativního vyjádření, než aplikační praxe) a není ani zcela úplná, neboť případy, kdy není třeba být profesně způsobilý vymezuje zčásti výslovně, zčásti odkazem na zákon č. 247/2000 Sb. Dále došlo k částečnému zdvojení úpravy v § 6 odst. 9 a § 83 odst. 6 zákona, kdy § 83 zareagoval na změny věkových hranic pro udělení řidičského oprávnění u skupin C, C+E, D a D+E a § 6 odst. 9 nikoliv, což vede k určitým nežádoucím rozdílům v obou ustanoveních.

V rámci zákona č. 247/2000 Sb. je problematika profesní způsobilosti řidičů upravena v části páté (Zdokonalování odborné způsobilosti řidičů) hlavně první (Zdokonalování odborné způsobilosti řidičů pro účely odborné způsobilosti řidičů), §§ 46 až 52c. Úvodní část je obsažena v § 46, který vymezuje pojem zdokonalování odborné způsobilosti prostřednictvím jeho součástí (vstupní školení, pravidelné školení) a dále stanoví povinnost účastnit se zdokonalování odborné způsobilosti určitým skupinám řidičů a dále stanoví výjimky z této povinnosti. Rovněž obsah § 46 dokládá výše popsanou nejednotnost v základní koncepci popsanou výše, tj. zda je profesní způsobilost řidiče oprávněním přístupujícím v zákonem předvídaných případech k oprávnění k řízení vozidla, nebo zda se jedná pouze o povinnost zvyšovat si odbornou způsobilost prostřednictvím předepsaných školení, prokazovanou příslušným dokladem. Z hlediska praktické aplikace tento rozdíl sice není tak podstatný, ovšem na úrovni legislativního textu nepřispívá kolísání mezi oběma přístupy k soudržnosti a srozumitelnosti příslušných ustanovení. Minimálně od přijetí zákona č. 297/2011 Sb. je přítomnost obou přístupů patrná i v zákoně č. 247/2000 Sb. kdy v § 52c zákona se už nehovoří o vydávání průkazu profesní způsobilosti (coby dokladu o absolvovaném zdokonalování odborné způsobilosti), ale rozhodování o profesní způsobilosti řidiče, která může být doložena určenými doklady.

Rovněž při zohlednění celkové úpravy profesní způsobilosti v zákoně č. 361/2000 Sb. a 247/2000 Sb. se už znění § 46 zákona č. 247/2000 Sb. nejeví jako zcela adekvátní, neboť v zásadě je dána povinnost být při řízení určitých vozidel v určitých situacích profesně způsobilý (a prokázat to příslušným dokladem), nikoliv povinnost účastnit se určitých školení – tato účast je pouze podmínkou pro získání nebo obnovení profesní způsobilosti.

V souvislosti s § 46 zákona je třeba rovněž uvést, že toto (i další) ustanovení vychází ve vztahu k požadavku na usazení na území České republiky ještě z formálního pojetí unijního institutu „obvyklé bydliště“ (tj. požadavek na trvalý pobyt nebo přechodný pobyt

určité délky). Toto pojetí je už v zásadě překonané, neboť v zákoně č. 361/2000 Sb. bylo už nahrazeno materiálním vymezením pojmu obvyklé bydliště a rovněž v oblasti tachografů se na základě přímo použitelného předpisu Evropské unie použije materiální vymezení.

Pravidelné školení je upraveno v § 48 a § 52a odst. 2 a relevantní je i § 52c odst. 2 a § 46 odst. 2 zákona. Jednou z otázek, které neřeší přímo § 48 zákona, ale spíše uvedená ustanovení, je kdo se může pravidelného školení účastnit, resp. kdo se na základě účasti na pravidelném školení stane úředním rozhodnutí profesně způsobilý. §§ 46 a zejm. 52c odst. 2 zde shodně u občanů členského státu EU požadují obvyklé bydliště (trvalý nebo přechodný pobyt) na území České republiky. Čl. 9 odst. 3 směrnice 2003/59/ES zde umožňuje alternativně i výkon práce (jako zaměstnanec nebo podnikatel) na území příslušného členského státu Evropské unie – úprava zákona č. 247/2000 Sb. je tedy v tomto striktnější než úprava unijní.

Rozsah pravidelného školení je v § 48 stanoven na 35 hodin za pět let, přičemž je ze zákona rozdělen na 7 hodin za každý rok. Z povinného rozložení na roční kurzy upravuje zákon výjimku ve vztahu řidičům, kteří získali profesní způsobilost v jiném členském státě EU (§ 48 odst. 3 zákona). Řidič, který se nezúčastnil jednoho nebo více ročního kurzů, jinak nemá možnost zmeškaný kurz nahradit a zároveň pak nesplní podmínky pro získání profesní způsobilosti podle § 52c zákona. V takovém případě lze využít § 48 odst. 4 zákona, kdy si řidič může profesní způsobilost „obnovit“, ovšem pouze absolvováním celého rozsahu pravidelného školení (35 hodin), byť bez rozdělení na roční kurzy. Zmeškání ročního kurzu tedy není možné nahradit, a to ani při existenci objektivních důvodů na straně řidiče (např. nemoc).

§ 52a odst. 2 zákona stanoví podmínky pro přijetí a absolvování pravidelného školení; tato jsou dvě – řidič musí být profesně způsobilý a musí být držitelem příslušného řidičského oprávnění; obsah pravidelného školení je nicméně teoretický, neobsahuje praktické jízdy. Řidiči, kteří z různých důvodů pozbyli řidičského oprávnění, se tedy nemohou v této době účastnit pravidelného školení.

1.4 Identifikace dotčených subjektů

Dotčenými subjekty, které jsou přímými adresáty obsahu předloženého návrhu zákona, jsou zejména:

- Dopravní policie, coby orgán účastnící se řízení silničního provozu a vykonávající nad ním dohled, včetně přípravy podkladů pro přestupková řízení a vedení těchto řízení (blokové řízení)
- účastníci silničního provozu coby obecná kategorie zahrnující řidiče, cyklisty i chodce, neboť na ně budou přímo dopadat změny v pravidlech provozu
- řidiči coby speciální kategorie ve vztahu k dopravně psychologickému vyšetření, kaucím a profesní způsobilosti
- dopravci coby zaměstnavatelé řidičů zejm. ve vztahu k profesní způsobilosti řidičů
- obce ve vztahu k nově navrhované možnosti upravit provoz samohybných osobních vozítek, a obecní úřady obcí s rozšířenou působností ve vztahu ke změnám u profesní způsobilosti a nové úpravě kaucí
- dopravní psychologové ve vztahu k dopravně psychologickému vyšetření
- Ministerstvo dopravy ve vztahu ke kontrolám zkušebních komisařů

Podrobnější identifikace dotčených subjektů byla dále provedena u tří oblastí, pro které bylo provedeno podrobnější hodnocení dopadů regulace s ohledem na jejich předpokládané dopady. Jedná se o (1) viditelnost chodců na pozemních komunikacích, (2) zadržení osvědčení o registraci vozidla a (3) provoz samohybných osobních vozítek.

1.4.1 Viditelnost chodců na pozemních komunikacích

V případě řešeného problému se výčet dotčených subjektů liší zejména s ohledem na zvolený způsob realizace a to zda bude povinnost chodců používat reflexní prvky ukotvena v zákoně a jako taková i kontrolována a vymáhána, nebo zda bude problém s použitím reflexních prvků chodci řešen intenzivnější osvětou bez zakotvení povinnosti v zákoně. Ostatní varianty řešení jako například zda by se měla regulace týkat pouze území mimo obec, či všech území se zhoršenou viditelností okruhy dotčených subjektů neovlivňují.

S ohledem na tuto skutečnost byla identifikace dotčených subjektů provedena ve dvou variantách.

1.4.1.1 Dotčené subjekty v případě variant osvětové činnosti bez zakotvení povinnosti v zákoně:

- Občané/chodci

Nejedná se paušálně o všechny chodce – např. u osob pohybujících se v centru města/obce po samostatných chodnících či pěších zónách (tzn. mimo silniční síť) fakticky nehrozí žádné riziko střetu s motorovými vozidly a nutnost nosit reflexní oděv či prvky se v jejich případě jeví jako neopodstatněná –, ale o chodce pohybující se v době snížené viditelnosti (tj. za situace, kdy účastníci provozu na pozemních komunikacích dostatečně zřetelně nerozeznají jiná vozidla, osoby, zvířata nebo předměty na pozemní komunikaci, například od soumraku do svítání, za mlhy, sněžení, hustého deště nebo v tunelu) mimo chodník, tedy po krajnici nebo při okraji vozovky, kde nesvítí veřejné osvětlení (bez ohledu na to, zda v obci nebo mimo obec). Za chodce přitom nelze považovat pouze „klasického“ chodce, tedy osobu pohybující se pěší chůzí, ale i další subjekty vyplývající z definice chodce stanovené v § 2 písm. j) zákona o silničním provozu (*„chodec je i osoba, která tlačí nebo táhne sánky, dětský kočárek, vozík pro invalidy nebo ruční vozík o celkové šířce nepřevyšující 600 mm, pohybuje se na lyžích nebo kolečkových bruslích anebo pomocí ručního nebo motorového vozíku pro invalidy, vede jízdní kolo, motocykl o objemu válců do 50 cm³, psa a podobně“*).

Náklady této cílové skupiny mohou spočívat ve vynaložení prostředků na pořízení reflexních prvků (reflexní vesty, samostatné reflexní prvky), jelikož ale nošení reflexních prvků nebude ze zákona povinné, lze předpokládat, že tyto náklady nebudou vynaloženy v takové míře, v jaké by je chodci byli nuceni vynaložit v případě zákonné úpravy povinnosti nošení reflexních prvků (bude záviset na rozhodnutí konkrétního občana, zda si reflexní prvky z vlastních prostředků zakoupí či nikoli).

Přínosy vyplývající ze zlepšení viditelnosti chodců povedou ke zvýšení jejich bezpečnosti – tedy větší ochraně této skupiny a obecně ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu. Konečným přímým důsledkem by měl být pokles počtu úmrtí/těžkých úrazů chodců za snížené viditelnosti.

- Řidiči motorových a nemotorových vozidel

Přeneseně (nepřímo) lze dopad zavedení navrhovaného řešení spatřovat i u řidičů motorových vozidel jakožto dalších účastníků silničního provozu. Dopad na tuto dotčenou

skupinu by měl být v podstatě pouze pozitivní (řidičům v souvislosti se zaváděním opatření nevzniknou žádné dodatečné náklady) a obecně by měl spočívat v již zmíněném zvýšení bezpečnosti silničního provozu.

Zlepšením viditelnosti chodců pohybujících se mimo chodník po krajnici či při okraji vozovky dojde z pohledu řidičů k výraznému prodloužení reakční vzdálenosti – tzn. ke zvýšení vzdálenosti, na kterou budou schopni zaznamenat chodce na vozovce. Tím se prodlouží čas potřebný k provedení bezpečného výhybného manévru či dráha k případnému zastavení před chodcem a s tím spojené bezpečné zpomalování tak, aby nedošlo k řetězové dopravní nehodě.

Hmotné/materiální přínosy pro řidiče motorových a nemotorových vozidel by tak měly spočívat ve snížení nehodovosti, tedy snížení nákladů z dopravních nehod (škody na majetku – motorových vozidlech, ostatním majetku), k nimž dochází v důsledku zhoršené viditelnosti chodců na komunikacích (tzn. v případech kdy řidič ve snaze zabránit střetu s chodcem prudce zpomalí/zastaví či provede nebezpečný výhybný manévr tak, že dojde ke střetu se za ním jedoucím/protijedoucím vozidlem či jinou překážkou).

- Výrobci reflexních vest, oblečení s reflexními prvky a samostatných reflexních prvků

Ve variantě nepovinného nošení reflexních prvků lze dopad na tyto dotčené subjekty očekávat spíše minimální. Přínos těchto subjektů by mohl plynout z nárůstu příjmů z prodeje těchto prvků – nicméně v případě dobrovolnosti jejich nošení ze strany chodců (pořídí si je pouze omezená část „uvědomělých“ občanů, u nichž se osvěta setká s pozitivní odezvou) lze tento přínos očekávat značně omezený.

Přínos těchto subjektů lze také spatřovat v podobě zvýšení příjmů od státu v případě jejich zapojení do osvětové činnosti (např. výroba reflexních prvků pro celonárodní kampaň hrazenou státem, v jejímž rámci budou tyto prvky zdarma rozdávány veřejnosti).

- Stát/Ministerstvo dopravy

V souvislosti s navrhovanou variantou řešení problému prostřednictvím osvětové činnosti bez zakotvení povinnosti použití reflexních prvků v zákoně lze jako další potenciálně dotčený subjekt označit stát, respektive Ministerstvo dopravy. Tomuto subjektu by (v rámci příslušné kapitoly státního rozpočtu) v případě zmíněné varianty plynuly náklady související s realizací osvětové činnosti (informační kampaň, akce BESIP pro veřejnost spojené s rozdáváním reflexních prvků apod.).

- Orgány vykonávající dohled nad bezpečností silničního provozu

V případě, že by povinnost nošení reflexních prvků nebyla uzákoněna, by orgánům policie (Policie ČR, městská/obecní policie) nevznikala „dodatečná“ agenda a s ní související náklady.

V důsledku osvětové kampaně za účelem rozšíření užívání reflexních prvků by tyto orgány naopak mohly být dotčeným subjektem s pozitivními přínosy ve smyslu odpadnutí nutnosti výjezdů k závažným dopravním nehodám (a tedy faktické úspory nákladů), jejichž počet by se v důsledku zavedení opatření mohl snížit.

- Složky IZS (ZZS, hasiči)

Snížení počtu závažných dopravních nehod by se kromě Policie ČR přeneseně mohlo dotknout i ostatních složek integrovaného záchranného systému – tj. zdravotnické záchranné služby a hasičské záchranné služby –, a sice opětovně omezením počtu výjezdů k dopravním nehodám.

- Soudy, pojišťovny

Další administrativní přínosy snížení dopravních nehod lze očekávat v případě soudů (úspora nákladů na soudní řízení) a pojišťoven (úspora nákladů pojišťoven na řešení pojistných událostí a úhrady pojistného plnění).

1.4.1.2 Dotčené subjekty v případě variant řešení problému prostřednictvím povinnosti zakotvené v zákoně:

- Občané/Chodci

Jedná se o stejnou skupinu dotčených subjektů jako v případě varianty A. Oproti této variantě lze v případě varianty B, s ohledem na zákonnou povinnost chodců využívat za snížené viditelnosti reflexní prvky, očekávat vyšší úroveň nákladů vynaložených na pořízení reflexních prvků. Jelikož by v případě této varianty chodci pohybující se po komunikacích za snížené viditelnosti měli být reflexními prvky vybavení ve větší míře než v případě jejich dobrovolného nošení (tzn. z důvodů hrozícího postihu by osob nevybavených reflexními prvky mělo být spíše minimum, resp. méně než v případě varianty A), měly by i přínosy vyplývající ze zlepšení viditelnosti chodců povedou ke zvýšení jejich bezpečnosti (pokles počtu úmrtí/těžkých úrazů chodců za snížené viditelnosti) být vyšší.

- Řidiči motorových a nemotorových vozidel

V případě těchto dotčených subjektů platí pro variantu B v podstatě obdobné skutečnosti jako u dříve popsaných dopadů pro variantu A. Zákonná povinnost nošení reflexních prvků chodci za snížené viditelnosti bude mít na řidiče dopad v podobě zvýšení bezpečnosti silničního provozu, který by se měl projevit ve snížení nehodovosti (počtu dopravních nehod zaviněných špatnou viditelností chodce pohybujícího se po krajnici či při kraji vozovky v obci i mimo obec za snížené viditelnosti).

- Výrobci reflexních vest, oblečení s reflexními prvky a samostatných reflexních prvků

V případě uzákonění povinnosti chodců, pohybujících se po krajnici či okraji vozovky za snížené viditelnosti, být vybaven reflexním oděvem či reflexními prvky by přínos této skupiny spočíval v nárůstu příjmu z prodeje tohoto vybavení, jelikož lze předpokládat, že převážná část chodců takovýmto vybavením nedisponuje a byli by nuceni si jej pořídit.

- Stát/Ministerstvo dopravy

I v případě varianty uzákonění povinnosti chodců, pohybujících se po krajnici či okraji vozovky za snížené viditelnosti, být vybaven reflexním oděvem či reflexními prvky, lze očekávat, že by ze strany státu měly být podniknuty kroky směřující k cílenější osvětě – jednak ve smyslu obecného upozornění na nově implementované legislativní opatření, jednak také v podobě informační kampaně propagující přínosy reflexních prvků pro bezpečnost chodců a dopravy.

- Orgány vykonávající dohled nad bezpečností silničního provozu

Jelikož by v případě uzákonění povinnosti chodců, pohybujících se mimo chodník po krajnici či okraji vozovky za snížené viditelnosti, užívat reflexní prvky v souvislosti s porušováním takovéto povinnosti mohla být naplněna skutková podstata přestupku podle § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu, mělo by navrhované řešení (resp. příslušná varianta řešení) dopad také na orgány vykonávající dohled nad bezpečností silničního provozu (tzn. Policie ČR a městská/obecní policie) a sankční orgány (Policie ČR a městská/obecní policie v případě blokového řízení a obecní úřady obcí s rozšířenou působností v případě nezkráceného správního řízení o přestupku).

V souvislosti s činností těchto orgánů v dané oblasti by tudíž došlo k nárůstu nákladů na kontrolu a vynucování a rovněž ke zvýšení vyřizované agendy a s tím souvisejícímu nárůstu nákladů.

- Složky IZS (ZZS, hasiči)

Snížení počtu závažných dopravních nehod by se kromě Policie ČR přeneseně mohlo dotknout i ostatních složek integrovaného záchranného systému – tj. zdravotnické záchranné služby a hasičské záchranné služby –, a sice opětovně omezením počtu výjezdů k dopravním nehodám.

- Soudy, pojišťovny

I v případě varianty B lze očekávat dopad plynoucí ze snížení dopravní nehodovosti u soudů (snížení počtu případů, kdy bude dopravní nehoda řešena soudním řízením, jako přímý důsledek snížení počtu dopravních nehod) a pojišťoven (úspora nákladů pojišťoven na řešení pojistných událostí a úhrady pojistného plnění).

1.4.2 Zadržení osvědčení o registraci vozidla

- Provozovatelé motorových vozidel

Uzákonění možnosti odebrání ORV v případě nesplnění zákonných technických podmínek by mělo na tuto dotčenou skupinu přímý dopad. Jelikož za technický stav vozidla je primárně zodpovědný provozovatel vozidla, vznikla by odebráním ORV primárně újma provozovateli jakožto přímo dotčenému subjektu, a to v důsledku nemožnosti užívat předmětné vozidlo dle podmínek stanovených zákonem. Zde je ovšem třeba doplnit, že v případě zjištění nebezpečné, popř. vážné závady ztrácí vozidlo již dle stávající právní úpravy technickou způsobilost a jeho další provoz na pozemních komunikacích je nelegální do doby odstranění závady. Zadržování ORV tak primárně zvyšuje tlak na provozovatele vozidla, aby potřebné opravy provedl, než že by samo o sobě nezbytnost těchto oprav vyvolávalo.

Výše takovéto újmy (nákladu) by se tak v podstatě rovnala ušlému příjmu (zisku) spojenému s užíváním vozidla – v případě subjektů využívajících vozidlo jako hlavní zdroj/prostředek ke své výdělečné činnosti (např. autodopravci, provozovatelé taxislužby apod.) –, respektive dodatečným nákladům vyvolaných nemožností užívat vozidlo (soukromé osoby využívající vlastní automobil např. k cestě do zaměstnání apod. – vyšší časová náročnost cesty, dodatečně vynaložené finanční prostředky na přepravu).

Dále by provozovatelům vznikly náklady v souvislosti s nutností uvedení vozidla do technicky způsobilého stavu (v souladu se zákonnými technickými podmínkami), tzn. náklady na opravy vozidla za účelem odstranění nebezpečných závad, a v neposlední řadě také náklady na absolvování povinné technické prohlídky vozidla pro opětovné získání ORV.

- Řidiči motorových vozidel

S ohledem na skutečnost, že subjekt provozovatele a řidiče motorového vozidla v praxi – nemusí být totožný, jsou jako další dotčené subjekty vymezení právě řidiči motorových vozidel – tedy osoby, které při běžném silničním provozu vozidlo řídí a mají povinnost mít u sebe ORV vozidla. Odebrat tento doklad, obdobně jako je tomu v případě řidičského průkazu, lze přitom právě pouze řidiči.

Faktický dopad na samotného řidiče – pokud tedy není současně majitelem a provozovatelem vozidla – ve smyslu újmy plynoucí z odebrání ORV bude nicméně nulový.

- Policie ČR (dopravní policie)

V případě Policie ČR jakožto orgánu pověřenému prováděním dohledu nad bezpečností a plynulostí provozu na pozemních komunikacích by v souvislosti s uzákoněním možnosti odebrání ORV došlo k nárůstu agendy spojené s odebráním ORP a jejich zasíláním na příslušné OÚ ORP.

- **Obce/OÚ ORP**

Obecní úřady obcí s rozšířenou působností jsou dle zákona o silničním provozu „registračními místy“ provádějícími registraci vozidel a vydávajícími ORV. Policie ČR by měla odebraná ORV zasílat na příslušné OÚ ORP, tzn. nárůst agendy spojené s příjmem zadržených ORP, jejich evidencí a opětovným vrácením provozovatelům a s tím související nárůst nákladů by se měl projevit i u ORP.

- **Provozovatelé autoopraven a STK**

Vzhledem ke skutečnosti, že uzákoněním možnosti odebrat řidičům/provozovatelům motorových vozidel osvědčení o registraci vozidla by Tito pro opětovné získání ORV byli nuceni podrobit vozidlo technické prohlídce, lze s ohledem na stávající stav (kdy po silnicích v ČR jezdí stále množství vozidel technicky nezpůsobilých, přičemž neexistuje adekvátní opatření zajišťující, že takovéto vozidlo nebude bez povinné technické prohlídky nadále v provozu používáno) očekávat, že by tímto opatřením došlo k nárůstu počtu technických prohlídek podmiňujících opětovné vydání ORV, což bude fakticky přínosem provozovatelů stanic technické kontroly (STK) a autoopraven (nutnost opravy vozidla pro projití technickou kontrolou).

1.4.3 Provoz samohybných osobních vozítek

- **Obce**

Obce – představují hlavní dotčené subjekty, které v současnosti primárně řeší problém užívání vozítek segway. Faktický dopad na obce jakožto orgány územní samosprávy lze spatřovat ve vztahu k zavádění zákonných opatření upravujících užívání vozítek segway (např. administrativa v souvislosti s vypracováním a schvalováním vyhlášky upravující užívání vozítek segway v obci).

- **Obecní policie**

V případě využívání chodníků či pěších zón pro provoz těchto prostředků lze za dotčený orgán přeneseně považovat také obecní policii, jakožto subjekt potenciálně řešící případné přestupky uživatelů vozítek segway na území města/obce. Jelikož se v případě daných subjektů fakticky jedná o orgány obcí (zřizované obcemi), lze jako primárně dotčený subjekt, jemuž budou plynout náklady spojené s předmětnou agendou (dohled, vynucování), označit právě orgány územní samosprávy – tzn. obce.

- **Ostatní uživatelé chodníků a pěších zón – chodci**

Chodci jakožto majoritní uživatelé chodníků a pěších zón ve městech a obcích jsou skupinou potenciálně ohroženou jízdou uživatelů segway po chodnících/pěších zónách, jíž hrozí riziko střetu a vzniku úrazů. Ačkoli dle nepotvrzených informací k žádnému úrazu či obdobnému incidentu doposud nedošlo, např. na území větších měst či turistických destinací se hromadí stížnosti na uživatele vozítek segway (jedná se zpravidla o skupiny turistů, kteří chodce jízdou na vozítkách ohrožují, popř. jim stáním na exponovaných místech blokuje průchod a celkově komplikují pohyb na chodnících a pěších zónách).

- **Provozovatelé půjčoven vozítek segway**

V případě provozovatelů půjčoven vozítek segway může mít případná legislativní úprava užívání těchto samohybných prostředků zásadní vliv na činnost těchto subjektů. Omezení provozu vozítek po chodnících a pěších zónách by mohlo mít za následek pokles zájmu o využívání (zapůjčení) vozítek ze strany potenciálních uživatelů (zejména turistů). Úplný zákaz užívání těchto prostředků by potom logicky byl pro provozovatele půjčoven likvidační.

- Individuální uživatelé vozítek segway

Uživatele vozítek segway lze jako dotčenou skupinu vnímat v tom smyslu, že se jich bezprostředně dotknou případná omezení vyplývající z legislativních opatření upravujících užívání těchto samohybných prostředků (nutnost respektování předpisů, omezení a zákazů, nemožnost dostat se „kamkoli“). Případné přímé dopady materiální povahy by nicméně vůči této skupině v principu vznikat neměly, za předpokladu dodržování stanovených pravidel (mohou nastat pouze v případě porušení předpisů – např. udělení blokové pokuty apod.).

- Policie ČR (dopravní policie)

Dopravní policie by se užívání vozítek segway dotýkalo zejména za předpokladu, že by těmto prostředkům bylo zákonnou úpravou umožněno využívání silniční sítě a byly by tedy připuštěny do „běžného“ provozu motorových vozidel. V takovém případě by jejich provoz podléhal výkonu policie při dohledu nad bezpečností a dodržováním pravidel silničního provozu. Teoreticky se nicméně policie ČR může dotknout i užívání vozítek mimo silniční síť, např. v případě řešení dopravních nehod a ukládání pokut (přínos do státního rozpočtu).

- Složky IZS (ZZS, hasiči)

Vedle orgánů policie se případný vznik nehod způsobených kolizí uživatelů vozítek segway s chodci (či s vozidly – v případě užívání vozítek na silnici) může dotknout i ostatních složek integrovaného záchranného systému – tj. zdravotnické záchranné služby a hasičské záchranné služby (výjezdy k nehodám).

- Soudy, pojišťovny

I v případě těchto subjektů lze očekávat potenciální dopad případných nehod na jejich agendu (řešení nehod soudním řízením, řešení pojistných událostí a úhrady pojistného plnění).

1.5 Popis cílového stavu

Popis cílového stavu vychází z vymezení problému v kapitole 1.2 a z popisu stávajícího právního stavu v kapitole 1.3. Podrobnější popis cílového stavu v rámci samostatných podkapitol zvolen pouze u těch témat, která představují širší systematické zásahy do existující právní úpravy, nebo se jedná o zavádění nových institutů s potenciálně většími dopady.

Obecnými cíli předkládaného návrhu zákona jsou jednak zefektivnění fungování některých zákonných institutů odstraněním mezer současné právní úpravy (cyklistická doprava, dopravně psychologické vyšetření, kauce, dílčí úpravy v oblasti provozu na pozemních komunikacích, jeho kontroly a řízení), dále zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích zavedením některých nových, v zákoně dosud neobsažených pravidel a institutů (provoz samohybných osobních vozítek, zadržení osvědčení o registraci vozidla, viditelnost chodců), odstranění některých nadbytečných zatěžujících administrativních nebo procedurálních pravidel (profesní způsobilost řidiče) a konečně i odstranění dílčích rozporů s právem Evropské unie.

1.5.1 Provoz samohybných osobních vozítek

Specifickými cíli v této oblasti je zvýšení bezpečnosti chodců, kteří tato vozítka neužívají, i jejich uživatelů samotných a snížení rizika jejich ohrožování nebo omezování nad míru přiměřené opatrnosti a ohleduplnosti. Prostředky k dosažení tohoto cíle jsou jednak vymezení pojmu osoby na samohybném osobním vozítku, dále stanovení určitých specifických pravidel pro pohyb těchto vozítek mezi ostatními chodci - zejm. pravidla vztahující se k rychlosti pohybu tak, aby nedocházelo ke zvyšování rizika pro pěší chodce (omezení rychlosti na chodníku a stezce pro pěší na rychlost chůze) a pravidel pro pohyb na komunikacích vyhrazených pro cyklisty (požadavek zvýšené opatrnosti a opětovně rychlostní omezení).

Dalším specifickým cílem v této oblasti, který se nevztahuje přímo na chodce (popř. účastníky silničního provozu), je zájem místní (obecní) samosprávy na možnosti regulovat určitým způsobem provoz samohybných osobních vozítek na svém území tak, aby bylo možné zohlednit, že některé úseky komunikací se pro tento provoz nehodí s ohledem na své charakteristiky (prostorové uspořádání apod.) nebo je provoz na nich příliš rizikový s ohledem na ostatní chodce. Nástrojem pro dosažení tohoto cíle je možnost stanovení vhodných, popř. nevhodných míst pro užití samohybných vozítek prostřednictvím zákazu/povolení jejich provozu.

1.5.2 Zadržení osvědčení o registraci vozidla

Specifickými cíli v této oblasti je zvýšení bezpečnosti silničního provozu, a to prostřednictvím snížení počtu nehod způsobených nevhodným technickým stavem vozidla a dále rovněž zmírnění následků nehod z jiných příčin, které nevhodný technický stav vozidla posiluje. Specifickým dílčím cílem v této oblasti je rovněž snížení znečišťování životního prostředí způsobeného nevhodným technickým stavem vozidel.

Prostředkem k dosažení těchto cílů je - jak již bylo uvedeno výše - zejména možnost faktického zásahu vůči dokumentu k vozidlu, které je řidič povinen mít u sebe - tedy osvědčení o registraci vozidla. Vzhledem k tomu, že tohoto dokumentu není možné činit záznamy (na rozdíl od technického průkazu při zjištění závady ve stanici technické kontroly), je ekvivalentem jeho zadržení do doby odstranění zjištěné závady (resp. kvalifikovaného ověření, že závada byla odstraněna). Tento institut doplňuje stávající možnosti okamžitého (krátkodobého) odstranění technicky závadného vozidla z provozu a zákonného požadavku na obnovení technické způsobilosti a rovněž významně motivuje ke splnění tohoto požadavku.

1.5.3 Viditelnost chodců na pozemních komunikacích

Specifickým cílem v této oblasti je zvýšení bezpečnosti silničního provozu, a to prostřednictvím snížení počtu nehod způsobem nedostatečnou viditelností chodce pro řidiče vozidla, tedy snížení počtu usmrcených a zraněných chodců.

Prostředkem je pak vybavení chodce oděvním doplňkem, který významně zvyšuje jeho viditelnost na pozemní komunikaci (reflexní materiál), a to za podmínek, které přímo podílejí na ohrožení chodce z důvodu jeho špatné viditelnosti (povětrnostní podmínky - snížená viditelnost, chůze na vozovce, nepřítomnost veřejného osvětlení).

Kvantifikovatelným cílovým stavem je tak snížení počtu závažných nehod za účasti chodců, jejichž příčinou je nedostatečná viditelnost chodců za snížené viditelnosti. Dle aktuálních statistik bylo v roce 2013 na silnicích v ČR usmrceno celkem 134 chodců (z celkového počtu 583 usmrcených osob).

Ze zkušeností ze zemí, které povinné označení chodců reflexními prvky zavedly, přitom vyplývá možné předpokládané snížení počtu závažných nehod/úmrť chodců na úroveň cca 50 % stávajícího stavu.

Dlouhodobým cílem navrhovaného opatření je tudíž snížení nehodovosti. Dílčím cílem je pak zvýšení počtu chodců pohybujících se za zhoršené viditelnosti po vozovce vybavených reflexními prvky.

1.5.4 Dopravně psychologické vyšetření

Specifickým cílem v této oblasti je zvýšení bezpečnosti silničního provozu, a to prostřednictvím vyloučení řidičů, kteří nejsou s ohledem na své psychické vlastnosti schopni bezpečně řídit vozidlo a představují ohrožení pro sebe i pro ostatní účastníky silničního provozu. Prostředkem k dosažení tohoto cíle je zefektivnění dopravně psychologického vyšetření, a to zejm. odstraněním výše uvedených mezer ve stávající právní úpravě (viz zejm. kapitola 1.2.5).

1.5.5 Kauce

Specifickým cílem v této oblasti je zvýšení bezpečnosti silničního provozu, a to prostřednictvím zvýšení efektivity správního postihu spáchaných přestupků. Prostředkem k dosažení tohoto cíle je odstranění mezer a zastaralých ustanovení u institutu kauce a zavedení komplexní úpravy pro alternativní možnost zajištění vozidla nebo dokladu (k podrobnostem opět viz výše).

1.5.6 Profesní způsobilost řidiče

Specifickým cílem v této oblasti je snížení popř. odstranění administrativní zátěže řidičů a jejich zaměstnavatelů a odstranění procesní postupů v případech, kdy tyto byly shledány jako neodůvodněně přísné a zatěžující. Prostředkem k dosažení tohoto cíle je zejm. zefektivnění úpravy pravidelného školení (blíže viz bod 1.2.7).

Dalším dílčím specifickým cílem v této oblasti je provedení legislativně technických úprav směřujících ke zvýšení koherence a jednotnosti textu (odstranění duplicit, sjednocení terminologie, sjednocení rámcové koncepce).

1.6 Zhodnocení rizik

Zhodnocení rizik bylo provedeno pouze u tří uvedených oblastí, pro které bylo provedeno podrobnější hodnocení dopadů regulace s ohledem na jejich předpokládané dopady. Jedná se o (1) viditelnost chodců na pozemních komunikacích, (2) zadržení osvědčení o registraci vozidla a (3) provoz samohybných osobních vozítek.

1.6.1 Viditelnost chodců na pozemních komunikacích

Hlavním rizikem spojeným s neřešením problému v dané oblasti je zejména, v případě neřešení situace, přetrvávající vysoký počet nehod způsobených špatnou viditelností chodců za zhoršené viditelnosti.

Hlavní rizika spojená s jednotlivými variantami a to jak rizika věcná, tak rizika právní jsou následující:

Samostatným rizikem ovlivňujícím efektivitu je vymahatelnost zákonem definované povinnosti, jinými slovy, zda je reálné, aby zákonná povinnost přispěla sama o sobě

k zlepšení situace a dosažení stanoveného cíle za předpokladu, že nebude doplněna o další navazující opatření například v podobě osvěty, propagace apod.

V případě, že nebude reálné kontrolu provádět a efektivita opatření bude závislá primárně na realizaci marketingové/osvětové kampaně, je otázkou, zda je nutné, aby byla problematika řešena zákonnou povinností a zda by nebylo efektivnější, aby se řešení přímo soustředilo na osvětu a realizaci marketingových kampaní.

Účinnost/efektivita navrženého opatření je ve všech variantách, které jsou zvažovány úzce spojená s dostatečnou informovaností cílové skupiny/osvětou, kterou je nutné zajistit propagační kampaní. Ať již bude opatření řešené pouze prostřednictvím propagační kampaně, nebo bude zvolena varianta zákonné povinnosti, je klíčové zajistit takovou kampaň, která přesvědčí cílovou skupinu k používání reflexních prvků za snížené viditelnosti jako prvek vlastní bezpečnosti.

Zákon není vázán na žádné nařízení ani jiný předpis na úrovni EU, který by nařizoval přijetí podobné právní úpravy na území ČR.

1.6.2 Zadržení osvědčení o registraci vozidla

V případě návrhu tohoto opatření jsou identifikována dvě hlavní rizika a to:

- Efektivnost opatření ve spojení s cílem, kterým je snížení počtu nehod, způsobených technickou závadou na vozidle, respektive snížení počtu vozidel, jejichž technický stav neodpovídá požadavkům pro pohyb vozidla na komunikacích, je úzce spojená s potřebou pravidelných a relativně častých kontrol, které teprve v souvislosti s nově navrhovanou úpravou mohou zajistit postupné ubývání takovýchto vozidel na komunikacích v důsledku efektivnější represe, která snáze donutí majitele k provedení opravy, nebo odstavení vozidla. Tyto kontroly však probíhají již nyní a toto riziko by tak nemělo být příliš vysoké a ovlivňovat tak stanovené cíle a reálnost jejich naplnění.

- Vymahatelnost opatření, která bude do značné míry záviset na ochotě postižených osob opravit vozidlo výměnou za ORV. Vzhledem k charakteru dotčené skupiny lze předpokládat, že pro velkou část z nich bude jízda bez ORV stále přijatelnější než provedení nákladných oprav. Efektivita tak bude záviset rovněž na účinnosti případných sankcí za jízdu ve vozidle bez ORV.

Ačkoliv na úrovni EU není v současné době podobné opatření implementováno, je obecně známý fakt, že Komise o zavedení podobného opatření uvažuje a zavedení dané právní úpravy proto do značné míry předchází budoucí potřebě.

1.6.3 Provoz samohybných osobních vozítek

Hlavní riziko spojené s řešením problému využití samohybných osobních vozítek je v adekvátním a vyrovnaném nastavení takového rozsahu regulace, který na straně jedné poskytne dostatečné možnosti pro regulaci v případech, kde využití uvedených vozítek není vhodné a představuje riziko zhoršující bezpečnost chodců a ostatních účastníků silničního provozu a na straně druhé nebude neadekvátně omezovat využití podobných vozítek v územích, kde jejich použití nepředstavuje žádné riziko ani nebezpečí a není tak důvodné jejich použití jakkoliv regulovat.

Zde je vhodné pro ilustraci zmínit případ provozování vodních skútrů dle zákona č. 114/1995 Sb. o vnitrozemské plavbě (§ 30a) - typově se jedná o obdobnou situaci, kdy provoz určitých typů zařízení (zde plavidel) je obecně zakázán a je povolen jen ve vymezených

zónách, které dle stávající právní úpravy lze vymezit jen se souhlasem obce. Tato skutečnost vedla k tomu, že tímto postupem (je relativně nový - od r. 2008) prakticky žádné zóny pro provoz skútrů vymezeny nebyly, což bylo (a je) předmětem sporů s provozovateli skútrů (sporů faktických i právních, včetně stížnosti k Evropské komisi) a tento stav rovněž vedl ke změně stávající právní úpravy v tom smyslu, že při vymezování zón byl souhlas obce změněn na projednání s obcí (tj. obec, v jejímž katastru se vodní plocha nachází, již nebude mít právo veta) - tato nová úprava je již přijata, ale ještě není účinná (účinnosti nabude ke konci roku 2014).

Tento příklad dokladuje, že vhodné nastavení míry regulace je velmi důležité a představuje hlavní riziko, které je potřeba zohlednit při volbě a vyhodnocování jednotlivých variant.

Zákon není vázán na žádné nařízení ani jiný předpis na úrovni EU, který by nařizoval přijetí podobné právní úpravy na území ČR.

2. Návrh variant řešení

Varianty řešení jsou zpracovány pouze u tří uvedených oblastí, pro které bylo provedeno podrobnější hodnocení dopadů regulace s ohledem na jejich předpokládané dopady. Jedná se o (1) viditelnost chodců na pozemních komunikacích, (2) zadržení osvědčení o registraci vozidla a (3) provoz samohybných osobních vozítek.

2.1 Viditelnost chodců na pozemních komunikacích

Při zpracování návrhu variant řešení bylo přitom bráno v úvahu několik dílčích aspektů. V první řadě byla zvažována územní působnost případné legislativní úpravy zákona, tzn. zjednodušeně řečeno otázka, zda by povinnost chodců používat reflexní prvky za snížené viditelnosti měla být zavedena pouze při pohybu chodců mimo obce či plošně (tj. i v obcích). Dále byla v úvahu brána věcná působnost, tedy otázka, zda by chodci pohybující se na komunikacích za snížené viditelnosti měli být vybaveni reflexním oděvem (vestou), anebo zda jako dostačující opatření pro zajištění jejich viditelnosti bude použití samostatných reflexních prvků umístěných na „běžném“ (nereflexním) oděvu. Jako poslední, nicméně neméně významná otázka, zejména z pohledu dalšího hodnocení (tzn. nákladnosti a přínosnosti konkrétních variant), byla brána v úvahu nutnost implementace daného opatření v podobě legislativní úpravy (novely zákona) oproti případné možnosti řešit problematiku zvyšování bezpečnosti osvětovou činností, tedy bez novelizace zákona.

Na základě výše uvedeného byly pro řešení dané problematiky navrženy dále uváděné dílčí varianty, které vyplývají z kombinace výše uvedených zvažovaných dílčích aspektů.

2.1.1 Nulová varianta

Nulová varianta je uvedena jako srovnávací. Na rozdíl např. od cyklisty nebo osoby tlačící ruční vozík, kteří mají dle zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, povinnost být označen světelným zdrojem (§ 58, resp. 59 zákona), současná právní úprava zákona povinnost chodce, pohybujícího se za snížené viditelnosti na krajnici či při okraji vozovky, být označen světelným zdrojem či vybaven reflexním bezpečnostním oděvem či reflexními prvky, žádným způsobem neupravuje.

Ze statistik počtu usmrcených osob, a to jak chodců, tak obecně všech osob usmrcených při dopravních nehodách přitom vyplývá, že ČR s ohledem na stávající stav zaujímá v počtu usmrcených chodců jedno z posledních míst v rámci EU 27 (20. místo z 27).

Nulová varianta přitom spočívá v neřešení existujícího problému a to až v podobě zákonné regulace, nebo v podobě osvěty, zaměřené na zvýšení povědomí obyvatel o potřebě zlepšení viditelnosti chodců pohybujících se po komunikacích za snížené viditelnosti.

Při realizaci (ponechání) nulové varianty lze tedy – v „nejlepším“ případě – předpokládat zachování stávajícího stavu ve smyslu nehodovosti – ročního počtu usmrcených či těžce zraněných chodců v důsledku jejich zhoršené viditelnosti vlivem nepoužívání reflexních prvků – která je i tak v současné době velmi vysoká.

Rizika spojená s implementací:

S ohledem na zachování stávajícího stavu žádná rizika spojená s implementací nejsou.

Rizika spojená s náklady na přizpůsobení se regulaci ze strany dotčených subjektů:

Viz předchozí bod – nulová varianta fakticky neřeší změnu, tudíž nedochází ke vzniku rizik souvisejících s náklady na přizpůsobení se regulaci.

2.1.2 Varianty spočívající v provedení osvětové činnosti (bez zakotvení zákonného pravidla)

Varianta A – Osvětová činnost – používání reflexního oděvu na komunikacích mimo obec

Varianta spočívá v řešení problému bez zakotvení v zákoně prostřednictvím osvětové činnosti – tzn. např. ve formě cílené informační kampaně zaměřené na chodce, propagující užívání reflexního oděvu za snížené viditelnosti při pohybu na komunikacích, minimálně mimo obec.

Podstatou informační kampaně by tak měla být propagace užívání reflexního oblečení jakožto nejefektivnějšího způsobu zviditelnění chodce na komunikaci.

Varianta B – Osvětová činnost – používání reflexního oděvu plošně na všech komunikacích

Náplní této varianty by shodně s variantou A byla realizace informační kampaně zaměřené na propagaci užívání reflexního oblečení (reflexní vesty), s akcentováním vhodnosti jeho užívání při pohybu nejen na komunikacích mimo obce, ale i v obcích s ohledem na skutečnost, že k množství dopravních nehod s účastí chodce dochází i v neosvětlených úsecích v intravilánu obcí.

Varianta C – Osvětová činnost – používání samostatných reflexních prvků na komunikacích mimo obec

Opětovně varianta navrhuje řešení problému nikoliv formou zákonem stanovené povinnosti využívání reflexních prvků, ale formou osvětové činnosti, zaměřené na zvýšení povědomí obyvatel/chodců o nutnosti vybavit se při pohybu po komunikaci za zhoršené viditelnosti reflexními prvky/oděvem.

Rozdíl oproti předchozím variantám představuje skutečnost, že by se osvěta zaměřovala na propagaci využívání reflexních prvků (reflexní pásy, přívěšky, samolepky apod.), nikoliv celého oděvu např. v podobě vesty. To vše se zaměřením na používání těchto prvků primárně mimo obec.

Varianta D – Osvětová činnost – používání samostatných reflexních prvků plošně na všech komunikacích

Stejně jako v případě varianty C i tato varianta by opětovně kladla důraz na řešení problému nikoliv formou zákonem stanovené povinnosti využívání reflexních prvků, ale formou osvětové činnosti, zaměřené na zvýšení povědomí obyvatel/chodců o nutnosti vybavit se při pohybu po komunikaci za zhoršené viditelnosti reflexními prvky/oděvem.

Rozdílem by bylo zaměření kampaně na používání reflexních prvků na všech komunikacích, tedy i v intravilánu obcí.

2.1.2.1 Společné aspekty navrhovaných variant využívajících osvětovou činnost

Přestože jsou varianty využívající namísto zákonné povinnosti osvětovou činnost čtyři, dopady jednotlivých variant a rizika spojená s daným způsobem implementace jsou velmi podobné a jsou proto uváděny shodně pro všechny čtyři varianty.

Dopady:

Náklady spojené s variantami počítajícími pouze s osvětovou činností na straně jedné nebudou zahrnovat případné zvýšené náklady spojené s implementací zákonné povinnosti (kontrola a vymáhání), na druhou stranu lze předpokládat vyšší náklady na samotnou kampaň, neboť nebude možné využít zájem médií spojený s přijetím nové zákonné úpravy, který lze v případě pravidel silničního provozu očekávat a rovněž v rámci kampaně využít.

Základem osvětové činnosti by mělo být zlepšení informovanosti dotčených subjektů o daném problému – tzn. sdělit chodcům/občanům, jakým rizikům se vystavují při nevyužívání reflexních prvků (úmrť/těžký úraz v důsledku nehody), ke kolika nehodám s tragickým koncem ročně dojde, srovnání se situací na Slovensku/ v EU celkově apod. Součástí osvětové kampaně by mohlo být, např. v rámci akcí BESIP apod., rozdávání reflexních prvků veřejnosti zdarma, což by na jedné straně byl zvýšený náklad kampaně (dotčeného subjektu Stát – Ministerstvo dopravy/policie), na druhé straně přínos (úspora) pro občany a motivace k využití reflexních prvků („je to zdarma, tak proč to nepoužít“).

S ohledem na dobrovolnost používání reflexních prvků za snížené viditelnosti je důležitá otázka efektivity kampaně na výsledné naplnění cílů, tedy snížení nehodovosti, která bude přímo úměrně souviset s kvalitou realizované kampaně a jejím provedením. Výsledný efekt tak může být lepší, ale i horší než v případě zákonné povinnosti.

Rizika spojená s implementací a vynucováním:

Jako riziko spojené s implementací lze v daném případě vnímat nedostatečnou/neadekvátní odezvu ze strany dotčených subjektů, tedy zejména chodců, na něž budou daná opatření v oblasti osvěty přímo zaměřena – tzn. ignorování kampaně. Rizikem je v tomto případě kvalita kampaně, která musí být navržena a realizována dostatečně zkušeným subjektem tak, aby dokázala oslovit maximální množství členů cílové skupiny a přesvědčit je.

Jelikož je kampaň zaměřená na osvětu a dobrovolnost, není žádná z uvedených 4 variant spojená s riziky spojenými s vynucováním. Tato skutečnost s sebou ovšem přináší jiné specifické riziko, a to otázku dlouhodobější účinnosti kampaně, tj. zda bude bez možnosti podepřít osvětovou kampaň rovněž zákonnou povinností a možností zákonného vynucení dostatečná (zejm. v čase) rovněž ochota ze strany chodců získané reflexní oděvy nebo prvky rovněž reálně užívat. Důvody zde budou subjektivní a do značné míry iracionální (nošení reflexního prvku je starost navíc a zbytečná zátěž, je to neestetické, obecně představa „mě se nemůže nic stát“), přičemž jako protiváha zde nemůže působit povědomí nezákonnosti

takovéhoto jednání a možných negativních dopadech (ať už v podobě pokuty nebo jiných – např. zhoršená možnost domoci se odškodnění při nehodě). S tímto souvisí rovněž riziko snižování účinnosti kampaně v čase.

Rizika spojená s náklady na přizpůsobení se regulaci ze strany dotčených subjektů:

Převážná část nákladů spojených s přizpůsobením se regulaci ze strany dotčených subjektů je spojena s potřebou zakoupit reflexní oděv (vestu) nebo reflexní prvky, kterými by měli být chodci vybaveni.

Možným rizikem je v tomto ohledu neochota dotčených subjektů (obyvatel) zakoupit potřebné reflexní prvky. Toto riziko může být eliminováno buď již zmíněnou distribucí prvků v rámci osvětové kampaně například v rámci škol, v rámci osvěty u seniorů a dalších skupin, u kterých by náklady mohly představovat zvýšené riziko ohrožující efektivitu.

Určitou variantou by mohla být i osvěta mezi výrobcí oblečení a souvisejících produktů (např. školní brašny, batohy, tašky apod.), kteří již dnes z velké části své výrobky reflexními prvky vybavují.

2.1.3 Varianty spočívající v zakotvení zákonného pravidla

Varianta E – Zákonná povinnost používat reflexní oděv pouze na komunikacích mimo obec

Tato varianta navrhuje řešení, dle kterého by chodci, pohybující se mimo chodník po krajnici či při okraji vozovky za snížené viditelnosti, byli povinni použít reflexní oděv (popř. reflexní vestu apod.). Varianta se zaměřuje pouze na území mimo obec.

Nevýhodou navrhovaného řešení je stejně jako u všech ostatních variant kromě nulové varianty relativní finanční náročnost v důsledku nutnosti pořídit reflexní oděv (vestu).

Výhodou dané varianty je vymahatelnost povinnosti mít reflexní oděv, což by v případě efektivního vymáhání mohlo zvýšit efektivitu opatření jako takového.

Varianta F – Zákonná povinnost používat reflexní oděv plošně na všech komunikacích

Stejně jako u předchozí varianty E by se jednalo o variantu zákonem dané povinnosti nosit reflexní oděv (vestu) a to plošně na všech komunikacích, tedy nikoliv jen mimo obec.

Stejně jako u varianty E i zde nevýhodou vyšší finanční náročnost pro dotčené subjekty (občany).

Výhodou dané varianty je vymahatelnost povinnosti mít reflexní oděv, což by v případě efektivního vymáhání mohlo zvýšit efektivitu opatření jako takového.

Varianta G – Zákonná povinnost používat samostatné reflexní prvky pouze na komunikacích mimo obec

Varianta opětovně počítá se zákonem definovanou povinností, tentokrát však zaměřenou na použití reflexních prvků, nikoliv celého oděvu jako je vesta apod.

Díky použití reflexních prvků je tato varianta méně finančně náročná než varianty E a F (nižší náklady na pořízení reflexních prvků než v případě pořízení reflexního oděvu) a také praktičtější z hlediska běžného nošení reflexních prvků (bezproblémová úschova/skladnost – strčím pásek do kapsy a jdu – padne mlha, připnu na bundu a jdu dál).

I zde je výhodou dané varianty vymahatelnost povinnosti mít reflexní prvky, což by v případě efektivního vymáhání mohlo zvýšit efektivitu opatření jako takového.

Varianta H – Zákonná povinnost používat samostatné reflexní prvky plošně na všech komunikacích

Poslední navrhovaná varianta představuje opětovně variantu, která počítá se zákonem definovanou povinností používat v tomto případě reflexní prvky na všech komunikacích, tedy včetně komunikací v intravilánu.

Díky použití reflexních prvků je i tato varianta méně finančně náročná než varianty E a F (nižší náklady na pořízení reflexních prvků než v případě pořízení reflexního oděvu) a také praktičtější z hlediska běžného nošení reflexních prvků (bezproblémová úschova/skladnost – strčím pásek do kapsy a jdu – padne mlha, připnu na bundu a jdu dál).

I zde je výhodou dané varianty vymahatelnost povinnosti mít reflexní prvky, což by v případě efektivního vymáhání mohlo zvýšit efektivitu opatření jako takového.

2.1.3.1 Společné aspekty navrhovaných variant založených na zákonem definované povinnosti

Přestože jsou varianty využívající zákonnou povinnost čtyři, dopady jednotlivých variant a rizika spojená s daným způsobem implementace jsou velmi podobné a jsou proto uváděny shodně pro všechny čtyři varianty.

Dopady:

Mezi hlavní dopady patří zejména zvýšení bezpečnosti silničního provozu, snížení počtu dopravních nehod zapříčiněných špatnou viditelností chodců pohybujících se po krajnici či při okraji vozovky v intravilánu či extravilánu obcí za snížené viditelnosti.

Rizika spojená s implementací a vynucováním:

Realizace navržených opatření bude provedena přijetím novely zákona, což bude spojeno s administrativou související s novelizací zákona (zapracování příslušného paragrafu do novely, popř. úpravy souvisejících paragrafů; projednání a schvalování novely zákona).

Vynucování stanovených pravidel, pokud jde o opatření spočívající v povinnosti chodců užívat reflexní prvky při pohybu na komunikacích za snížené viditelnosti, bude probíhat v rámci existující struktury orgánů zodpovědných za kontrolu bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích.

Zákon bude, obdobně jako u jiných přestupků, obsahovat výši sankcí za nedodržení pravidel ze strany dotčených subjektů (chodců).

Rizika spojená s náklady na přizpůsobení se regulaci ze strany dotčených subjektů:

Právní úprava zákona stejně jako u variant využívajících osvětovou činnost vyžadovat vynaložení nákladů na pořízení reflexního oděvu/prvků u osob, které je ještě nemají. Náklady spojené s vynucováním a implementací by měly být relativně nízké, vynucování bude probíhat v rámci standardní činnosti příslušných orgánů, určitý nárůst nákladů může nastat v důsledku vyššího počtu přestupků, které budou nuceni řešit.

Potenciální rizika spojená s náklady na přizpůsobení se regulaci ze strany chodců spočívají v nevybavenosti těmito prvky, a případnou neochotou k jejich pořízení.

V případě používání samostatných reflexních prvků umístěných na oděvu vyvstává otázka jejich přesnější specifikace – např. počtu těchto prvků, umístění na oděvu (tzn. zda budou dostačující pouze na rukách/rukávech, nebo i na nohách/nohavicích či jiných plochách oblečení), velikosti apod. Rizikem detailní specifikace počtu, rozměrů, materiálu a umístění reflexních prvků na oblečení je paradoxně spíše snížení efektivity případné zákonné povinnosti, neboť zvyšuje nároky na pořízení reflexního prvku a zužuje možnosti jeho získání

(ne každý dostupný reflexní prvek bude vyhovující) a dále zvyšuje možnost samoučelného vynucování zákonné povinnosti, což by mělo negativní dopad na veřejné hodnocení této úpravy (např. vymáhání sankce v případě použití reflexního prvku jiného rozměru nebo jinak umístěného, přestože zajišťuje viditelnost chodce). Rizikem absence jakékoliv specifikace je rovněž nízká efektivita (reflexní prvek by pak mohl být malý, umístěný na obtížně viditelném místě apod.). Jako optimální se v této souvislosti jeví relativně obecná a jednoduchá specifikace umístění reflexního prvku.

2.2 Zadržení osvědčení o registraci vozidla

2.2.1 Nulová varianta

Jedná se o variantu nerealizace zákona/novely zákona a zachování aktuálního stavu bez jakýchkoliv dalších přijatých opatření. Jelikož ve stávající podobě zákon č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, ani jiná legislativní norma problematiku odebrání ORV neřeší, znamenala by nulová varianta nemožnost odebrání ORV řidičům vozidel v nevyhovujícím technickém stavu.

Dopady:

Zachování stávajícího nevyhovujícího stavu, kdy současný model sankcí nedokáže zajistit, že vozidla v nevyhovujícím technickém stavu nebudou nadále využívána v rámci běžného provozu.

Rizika spojená s implementací:

S ohledem na zachování stávajícího stavu žádná rizika spojená s implementací nevznikají.

Rizika spojená s náklady na přizpůsobení se regulaci ze strany dotčených subjektů:

Viz předchozí bod – nulová varianta neřeší změnu, tudíž nedochází ke vzniku rizik souvisejících s náklady na přizpůsobení se regulaci.

2.2.2 Varianta A – Řešení problému zpřísněním stávajících sankcí

Podstatou navrhované varianty je zpřísnění uvalovaných sankcí v rámci kontrol technického stavu vozidel prováděných ze strany Policie ČR, tzn. zvýšení pokut za nevyhovující technický stav vozidla.

Dopady:

Vzhledem ke skutečnosti, že sankční opatření v zákoně již v současnosti implementována jsou, je otázkou, do jaké míry by jejich zvýšení mělo vliv na snížení využívání těchto vozidel v dalším provozu (tzn. do jaké míry by sankce samy o sobě provozovatele technicky nezpůsobilých vozidel donutily absolvovat technickou prohlídku, resp. na těchto vozidlech realizovat generální opravu apod.).

Dopady zpřísnění sankcí lze spatřovat v očekávaném nárůstu osob, které budou technický stav vozidla řešit ve snaze předejít udělení pokuty, podíl osob, které budou na zvýšení sankcí takto reagovat je přímo závislý na efektivitě vynucování.

Rizika spojená s implementací:

I v případě této varianty by v podstatě došlo k zachování stávajícího stavu, došlo by pouze k parametrickému upravení stávající verze zákona zvýšením udělovaných sankcí. Implementace by probíhala stejně jako doposud.

Rizika spojená s náklady na přizpůsobení se regulaci ze strany dotčených subjektů:

S ohledem na skutečnost, že se jedná o variantu, která zachovává stávající způsob implementace a vynucování a mění pouze parametry stávajícího řešení, nejsou s touto variantou spojena žádná nová rizika související s náklady na přizpůsobení se regulaci ze strany dotčených subjektů vyjma osob, kterým by v důsledku používání vozidla v nevyhovujícím stavu byly udělovány vyšší sankce.

2.2.3 Varianta B – Řešení problému zadržením ORV

Zvažovaná varianta B navrhuje zavést systém odebírání ORV v případě, že vozidlo nebude splňovat technické požadavky na provoz vozidla. Dle navrhované právní úpravy by zákon, respektive jeho příslušné prováděcí předpisy, obsahoval výčet závad, které je možné při běžné silniční kontrole odhalit a které by tudíž byly důvodem pro odebrání ORV.

Majitel vozidla by byl následně nucen vozidlo opravit, navštívit stanici technické kontroly a po absolvování STK požádat o opětovné vydání ORV.

V rámci přípravy navrhované varianty byla zvažovaná možnost odebírání SPZ, bez které je vozidlo rovněž nezpůsobilé k provozu, tato možnost je však technicky nerealizovatelná (řada SPZ je k vozidlům přínýtována a bez rizika poškození je nelze na místě odebrat), přičemž jiná alternativa, která by donutila následně s vozidlem absolvovat technickou prohlídku a vztahovala by se i na zahraniční vozidla, není v současnosti známa.

S ohledem na skutečnost, že je na úrovni Evropské komise zvažováno celoplošné zavedení směrnice aplikující systém odebírání ORV ve všech členských státech, je tato varianta do značné míry přípravou na předpokládanou povinnost zavést dané řešení do českého právního systému.

Dopady:

Institut odebírání Osvědčení o registraci vozidla (ORV) byl využíván již v minulosti a ukázal se jako vysoce efektivní, neboť podmínil vrácení tohoto dokladu provedením technické prohlídky. Systém byl proto výrazně efektivnější než stávající systém sankcí, které nejsou schopny přimět majitele k okamžité nápravě.

Varianta by s ohledem na očekávanou vyšší efektivnost měla mít dopady zejména v podobě snížení počtu provozovaných vozidel se závažnými technickými závadami a v konečném důsledku tedy ve snížení dopravních nehod způsobených technickými závadami na vozidlech.

Rizika spojená s implementací a vynucováním:

Realizace navržených opatření bude provedena přijetím zákona/novely zákona a s tím souvisejících prováděcích právních předpisů (upravujících zejména specifikaci rozsahu závad, opravňujících k odebrání ORV), což bude spojeno s administrativou související s novelizací zákona (zpracování doplnění a úprav do novely; schvalování novely zákona).

Vynucování stanovených pravidel bude probíhat v rámci existující struktury orgánů zodpovědných za kontrolu bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích. Tyto orgány přitom již dnes řeší případy, kdy byla řidiči udělena nějaká sankce, místo těchto případů by v rámci navrhované varianty řešili opětovné vydání ORV v případě, kdy řidič doloží absolvování technické kontroly vozidla.

Rizika spojená s náklady na přizpůsobení se regulaci ze strany dotčených subjektů:

V případě provozovatelů motorových vozidel může přizpůsobení se regulaci představovat zvýšené náklady na investice do uvedení vozidel do vyhovujícího stavu (častější servisní kontroly a opravy vozidel, častější frekvence TK).

V případě některých vozidel (starší vozidla, vozidla po závažnějších haváriích) by s ohledem na jejich nevyhovující technický stav fakticky přizpůsobení se regulaci ze strany provozovatelů znamenalo pořídit vozidlo nové.

Je ovšem třeba uvést, že tyto náklady by provozovatelům vozidel v zásadě vznikaly i za stávající právní úpravy v případě jejího dodržování – vozidlo vykazující závažné a nebezpečné závady není technicky způsobilé a nesmí být legálně užíváno v provozu na pozemních komunikacích do doby odstranění závad. Odebírání ORV lze v této souvislosti vnímat primárně jako faktor vytvářející tlak na provozovatele vozidla k naplnění své zákonné povinnosti.

2.3 Provoz samohybných osobních vozítek

2.3.1 Nulová varianta

Představuje současný stav, kdy legislativně není problematika nijak ošetřena. Technicky jsou uživatelé segway zařazeni do kategorie chodců, díky čemuž s ohledem na stávající využití těchto prostředků primárně ve velkých městech pro účely skupinových turistických prohlídek dochází k nežádoucímu střetu s pěšími uživateli chodníků a pěších zón z řad turistů i místních obyvatel a zvýšenému riziku kolizí.

Stávající stav neumožňuje žádnou formu regulace, která by umožnila předcházet střetům alespoň v centrech měst na pěších zónách apod.

Dopady:

Realizace nulové varianty by v podstatě představovala zachování stávajícího stavu, kdy problematika užívání vozítek segway není legislativně řešena a z konkrétních případů vyplývá, že alespoň částečná regulace by byla žádoucí minimálně z hlediska odstranění komplikací při pohybu a zvýšení bezpečnosti (pocitu bezpečnosti) chodců. Přestože zatím bylo zaznamenáno pouze několik nehod spojených s úrazem, nebo škodami na majetku, nárůst využití těchto vozítek by pravděpodobně v případě neřešení měl za následek i možný nárůst nehod a kolizí včetně všech souvisejících negativních dopadů.

Rizika spojená s implementací:

S ohledem na zachování stávajícího stavu žádná rizika spojená s implementací nevznikají.

Rizika spojená s náklady na přizpůsobení se regulaci ze strany dotčených subjektů:

Viz předchozí bod – nulová varianta neřeší změnu, tudíž nedochází ke vzniku rizik souvisejících s náklady na přizpůsobení se regulaci.

2.3.2 Varianta A – Zákaz provozu vozítek segway na chodnících/ v pěších zónách a jejich přesun na vozovku coby motorového vozidla

Jedná se o variantu spočívající v takové úpravě zákona, která by vozítko segway zařadila mezi vozidla a tím jej „přesunula“ z chodníků/pěších zón na silniční komunikace. Vozítka by se následně musela chovat jako každý jiný účastník silničního provozu, včetně zákazu jízdy po chodnících a pěších zónách atp.

Dopady:

Varianta by pravděpodobně vyřešila kolize vozítek s chodci, přesunutím na komunikace by navíc došlo k částečnému vymezení/regulaci území, kde se vozítka mohou a kde nesmí pohybovat.

Negativní dopady v případě této varianty je možno očekávat u provozovatelů vozítek segway – s ohledem na to, jak jsou vozítka koncipována a pro jaký účel využívána (pohyb turistů po obcích) by jejich přesun na vozovku pravděpodobně způsobil úplnou ztrátu zájmu o jejich využití, což by mohlo být pro tyto dotčené subjekty likvidační. V případě vzniku dopravních nehod by také docházelo k negativním dopadům zejména na uživatele vozítek (újma na zdraví, usmrcení), řidiče motorových vozidel (hmotné škody), stát (celospolečenské škody) a další potenciálně dotčené subjekty (Policie, ZZS, HZS, soudy, pojišťovny).

Pozitivní dopady by se zřejmě projevíly u ostatních uživatelů pěších komunikací – chodců, a sice v nehmotné podobě zvýšením jejich bezpečnosti/pocitu bezpečnosti (v současnosti užívání vozítek na chodnících je ze strany některých chodců psychologicky vnímáno jako ohrožení a stresový faktor).

Rizika spojená s implementací a vynucováním:

Implementace daného opatření by v této variantě byla realizována na národní úrovni – zákon by užívání vozítek segway přesunul na silnice. Tato skutečnost by se tudíž pravděpodobně promítla v potřebě implementace a vynucování ze strany orgánů Policie ČR (kontrola, řešení dopravních nehod, udělování pokut) a potažmo i dalších dotčených subjektů integrovaného záchranného systému (ZZS, hasiči – řešení dopravních nehod).

Z již dříve popsaného problému a dotčených skupin vyplývá, že vozítka segway jsou z velké části využívána nikoliv jako dopravní prostředek, ale spíše jako druh určitého výletního prostředku, užívaného v hojné míře zejména turisty při prohlídkách města a jeho použití v běžném provozu na silnicích by tudíž fakticky ztrácelo své opodstatnění. Lze tudíž předpokládat, že tato varianta by mohla narážet na neochotu dotčených subjektů (uživatelů), přizpůsobit se stanovenému omezení.

Rizika spojená s náklady na přizpůsobení se regulaci ze strany dotčených subjektů:

Jak zmíněno v předchozím komentáři, u této varianty lze očekávat zvýšené náklady ze strany Policie ČR v souvislosti s kontrolní činností v oblasti dodržování pravidel a bezpečnosti silničního provozu a řešením případných dopravních nehod.

Přesun užívání vozítek segway na vozovku by velmi pravděpodobně znamenal ukončení zájmu o jejich využití ze strany turistů v obcích a měl by tudíž v podstatě likvidační dopady na podnikatelskou činnost stávajících provozovatelů půjčoven těchto vozítek na území obcí.

Významnou bariéru přizpůsobení se navrhované variantě by představovaly i technické aspekty – vozítka segway prakticky není možné používat k provozu na pozemních komunikacích, protože nejsou určena ani příslušně vybavena pro silniční provoz (pro jízdu po vozovce), tedy v prostoru vozovky by bylo nutné na ně nahlížet jako na chodce pohybující se v prostoru vozovky.

2.3.3 Varianta B – Plné ponechání možnosti úpravy pravidel užívání vozítek segway na akty vydávané obcemi

Varianta B navrhuje ponechání úpravy využití a pohybu vozítek segway zcela na obcích, které by si samy určily jakým způsobem a v jakém rozsahu budou vozítka segway regulovat.

Dopady:

Potenciální dopady je v případě této varianty i v obecné rovině možné jen obtížně specifikovat, protože by závisely na způsobu omezení/regulace, který by si každá jednotlivá obec pro regulaci vozítek segway stanovila.

Výsledné dopady by se tak mohly projevit jak v negativní, tak v pozitivní rovině – u všech dotčených subjektů identifikovaných v rámci kapitoly 1.5.

Rizika spojená s implementací a vynucováním:

V obecné rovině lze předpokládat, že by mezi hlavními dotčenými subjekty pravděpodobně vedle samotné obce a jejích orgánů (obecní policie) byly provozovatelé půjčoven a uživatelé vozítek segway.

Implementace opatření by v této variantě byla realizována na obecní úrovni. Stejně jako u dopadů by tak rizika spojená s implementací a vynucováním byla odvislá od způsobu, který by daná obec pro regulaci/omezení zvolila.

Hlavním rizikem by tak mohla být právě skutečnost, že tato varianta přenáší tvorbu pravidel silničního provozu na obecní úroveň, což v současnosti není možné a negativně by se to odrazilo na jednotnosti a publicitě dopravních pravidel.

Rizika spojená s náklady na přizpůsobení se regulaci ze strany dotčených subjektů:

U této varianty lze pravděpodobně očekávat zvýšené náklady na straně obcí a jimi zřizovaných orgánů (obecní policie – kontrola a dohled nad dodržováním pravidel užívání vozítek segway, ukládání pokut), provozovatelů půjčoven vozítek segway (ušlé zisky v závislosti na míře omezení užívání vozítek segway v intravilánu obce) a potažmo uživatelů vozítek (pokuty za nedodržování zákazu jízdy ve vymezených lokalitách).

2.3.4 Varianta C – Volné užití vozítek s možností zákazu jejich užití dopravním značením na konkrétním místě/pozemní omunikaci

Varianta C pracuje s předpokladem, že by zákon volné užití vozítek segway neomezoval, nicméně by uděloval možnost zakázat jejich užití na konkrétním místě dopravním značením (místní nebo přechodná úprava provozu).

Dopady:

V případě této varianty by nedocházelo k výraznějšímu zatížení dotčených subjektů náklady na přijetí dodatečných opatření (obce: úprava provozu dle konkrétních podmínek a problémů v místě – instalace dopravních značek pouze v omezeném počtu vybraných problémových lokalit se zákazem užívání segway, přijetí odpovídající vyhlášky; policie: minimální náklady na kontrolu a vynucování – dohled na dodržování opatření v rámci standardně vykonávaných pochůzek strážníků; provozovatelé vozítek – jasné podmínky, možnost upozornění klientů na konkrétní problémové lokality se zákazem jízdy segway).

Negativní dopad by se projevil zejména u provozovatelů a uživatelů, kteří budou případným zákazem, respektive regulací omezení v užívání vozítek.

Možnost stanovení regulace by měla umožnit vytěsnění vozítek segway z lokalit, kde působí v daném městě problémy a tím snížit riziko potenciálních konfliktů či nehod.

Rizika spojená s implementací a vynucováním:

Implementace daného opatření by v této variantě byla zajišťována ze strany obce (OÚ ORP), přičemž vynucování by měla na starost obecní policie jakožto pověřený orgán obce ve spolupráci s Policií ČR.

Rizika spojená s náklady na přizpůsobení se regulaci ze strany dotčených subjektů:

Náklady obce, jakožto subjektu zajišťujícího implementaci daného opatření, by se odvíjely zejména od počtu lokalit se zákazem užití vozítek segway s příslušnou úpravou dopravního značení, a jejich případná výše by tedy závisela na míře regulace ze strany obce. Jednalo by se zejména o náklady související s umísťováním dopravního značení (zákaz jízdy na segway), zpracováním příslušné obecní vyhlášky a v omezené míře s kontrolní činností obecní policie (dohled nad dodržováním zákazů, ukládání pokut).

Přizpůsobení se regulaci ze strany ostatních subjektů – provozovatelů a uživatelů vozítek segway – bude záviset na způsobu a rozsahu regulace, který si příslušná obec zvolí a který určí, jak moc bude regulace omezovat například fungování půjčoven vozítek segway. Určitými náklady tak bude v tomto kontextu ušlý zisk provozovatelů půjčoven (z důvodu nepřístupnosti některých lokalit).

Riziko vzniku dodatečných nákladů uživatelům vozítek by potom vyvstalo pouze v případě nerespektování zavedeného zákazu užití vozítek segway v konkrétních lokalitách ze strany uživatelů segway, a tudíž v možnosti udělit jim pokuty za případné přestupky orgány policie.

2.3.5 Varianta D – Zákaz užití vozítek segway ze zákona s možností obce povolit jejich užití

Varianta D je velmi podobná předchozí variantě C, s tím rozdílem, že namísto vymezení území, kde se vozítka segway používat nesmí, by zákon stanovoval plošný zákaz jejich využití a obec by určovala lokality, kde se vozítka používat smí.

Stejně jako v předchozím případě by tak obec činila prostřednictvím specifického aktu a dopravního značení (místní nebo přechodná úprava provozu)

Dopady:

Negativní dopady by velmi pravděpodobně vyvstaly u provozovatelů vozítek segway, jejichž podnikání by se stalo v podstatě zcela závislým na rozhodnutích obce a případný úplný zákaz užití vozítek segway v ulicích či výrazné omezení možností jejich provozu by mohl být pro tyto dotčené subjekty likvidační.

Pozitivní dopady by se zřejmě projevily u ostatních uživatelů pěších komunikací, zejména tedy chodců, a sice v nehmotné podobě zvýšením jejich bezpečnosti/pocitu bezpečnosti, kdy za současné situace si chodci mnohdy často stěžují na uživatele vozítek segway a cítí se těmito prostředky ohroženi.

Rizika spojená s implementací a vynucováním:

Implementace daného opatření by v této variantě byla realizována na národní úrovni – zákon by užívání vozítek segway plošně zakázal. Lze přitom předpokládat, že v případě úplného zákazu užívání vozítek segway na území obce by nedocházelo k potřebě implementace ani vynucování ze strany obce.

V případě povolení užívání vozítek segway ze strany obcí v určitých lokalitách (např. vymezením koridorů pro užití vozítek) by případná implementace opatření byla zajišťována ze strany obce, přičemž vynucování by měla na starost obecní policie jakožto pověřený orgán obce, případně Policie ČR. Rizika plynoucí těmito orgánům (zejména otázka vymahatelnosti)

by stejně jako u předchozí varianty byla minimalizována zavedením příslušné obecní vyhlášky upravující užívání vozítek segway, včetně vymezení konkrétních lokalit v obci se zákazem jízdy na vozítkách segway, pokut za přestupky apod.

Rizika spojená s náklady na přizpůsobení se regulaci ze strany dotčených subjektů:

Rizika spojená s náklady jsou u této varianty stejně jako u ostatních závislé na způsobu regulace/ omezení, které by příslušná obec na svém území zvolila. Určitou výhodou oproti předchozí variantě C je skutečnost, že v případě, že by obec nechtěla použití vozítek na svém území povolit vůbec, nemusela by činit nic a náklady by byly z tohoto pohledu nulové.

Naopak pokud by chtěla vymezit smysluplné koridory, bylo by nutné počítat s vyššími náklady spojenými s vyznačením těchto koridorů.

Stejně jako v případě varianty předchozí by se náklady jednotlivých provozovatelů a uživatelů odvíjely od zvoleného způsobu regulace a jeho rozsahu. Úplný zákaz užívání vozítek segway by zřejmě znamenal ukončení podnikatelské činnosti stávajících provozovatelů půjčoven těchto vozítek na území obcí. I případné povolení užívání vozítek segway v určitých lokalitách by na provozovatele oproti nulové variantě mohlo mít negativní dopad v podobě snížení zisků v důsledku poklesu atraktivity užívání vozítek segway (zákaz přístupu do některých lokalit).

Riziko vzniku dodatečných nákladů uživatelům vozítek by analogicky k předchozí variantě vyvstalo pouze za předpokladu nerespektování zavedeného zákazu užití vozítek segway v konkrétních lokalitách, a tudíž v možnosti udělit uživatelům vozítek pokuty za případné přestupky orgány policie.

Kontrola a sankcionování by přitom probíhalo standardně jako u jiných pravidel provozu - tzn. kontrola ze strany Policie ČR, popř. obecní policie na místě, ukládání pokut za dopravní přestupek. Výnosy z pokut by byly příjmem buď státního rozpočtu, nebo rozpočtu obce (v závislosti na tom, který orgán by pokutu uložil).

3. Přizpůsobení variant regulaci a její vymáhání

3.1 Viditelnost chodců na pozemních komunikacích

V rámci předmětného problému bylo identifikováno 9 možných variant řešení včetně nulové varianty. Posouzení jednotlivých variant z pohledu nákladů na přizpůsobení se regulaci a jejich vynucování je následující:

3.1.1 Náklady na přizpůsobení a způsob vynucování

Téměř u všech variant (vyjma nulové varianty) představuje hlavní náklad na přizpůsobení se náklad na pořízení reflexního prvku. Výše těchto nákladů se liší pouze s ohledem na cílovou skupinu, její velikost, a skutečnost, zda bude povinnost vybavení chodců reflexními prvky, nebo oděvem (vestou). Náklady se však v obou případech pohybují ve výši cca 50-100 Kč, a jsou tak výrazně nižší než případný postih za nepřizpůsobení.

Tyto náklady lze navíc částečně dále snížit v rámci osvěty/kampaně, v jejímž rámci by mohli být reflexní prvky vybraným cílovým skupinám (senioři, děti apod.) distribuovány, čímž by se jednak výrazně snížila výše nákladů na přizpůsobení se a jednak zvýšila teoretická efektivita v podobě vyššího podílu obyvatel, kteří budou reflexními prvky vybaveni a mohou je tudíž používat.

Všechny varianty předpokládají, že náklady na vynucování budou víceméně na úrovni stávajících nákladů na běžné kontroly provozu na pozemních komunikacích. K výraznému nárůstu nákladů na vynucování by tudíž nemělo dojít.

S ohledem na charakter problému není využití kompenzace případných nákladů v podobě zvýšených poplatků reálná a nebyla tudíž zvažována.

3.1.2 Zohlednění požadavku na minimální administrativní zátěž

Řešení daného problému z principu umožňuje dva možné přístupy. Prvním je řešení problému pomocí zákonné povinnosti. Toto opatření bude od cílové skupiny vyžadovat povinné nošení reflexních prvků a bude alespoň v omezené míře vyžadovat kontrolování dodržování této povinnosti. S prováděním kontrol tak souvisí otázka případného řešení případů, kdy nebude povinnost dodržována, což automaticky přináší nárůst administrativní zátěže zejména pro dotčené orgány státní správy.

Druhou možností je řešení problému s využitím propagační kampaně/osvěty, bez použití povinnosti zakotvené v zákoně. Tato varianta by samozřejmě nevyžadovala provádění kontrol a představovala by tak nulový nárůst administrativní zátěže. Hlavním rizikem této možnosti je pak dostatečná efektivita této varianty (zejm. v čase, tj. po ukončení kampaně).

3.1.3 Hlavní rizika jednotlivých variant

Mezi hlavní rizika jednotlivých variant patří zejména efektivita opatření s ohledem na zvolené územní pokrytí, s ohledem na povinnost používat reflexní prvek, nebo vestu a efektivita související se schopností vynucování, respektive přesvědčení cílové skupiny o potřebě vybavit se reflexními prvky za snížené viditelnosti.

Zejména u prvního zmíněného problému lze konstatovat, že varianty navrhuující implementaci opatření pouze na území mimo obce nebudou dosahovat potřebné efektivity, neboť převážná část nehod za účasti chodců se stává právě na území obcí. I na území obcí se přitom mohou objevovat úseky, které nejsou dostatečně osvětlené a kde je tudíž viditelnost chodců problém.

Varianty navrhuující řešení pouze pro území mimo obce by tak pravděpodobně nebyly schopné přispět k stanoveným cílům a je možné je z dalšího posuzování vyřadit. Pro další hodnocení jsou tedy brány v úvahu následující varianty:

Varianta A: Osvětová činnost – používání reflexního oděvu plošně na všech komunikacích

Varianta B: Osvětová činnost – používání samostatných reflexních prvků plošně na všech komunikacích

Varianta C: Zákonná povinnost používat reflexní oděv plošně na všech komunikacích

Varianta D: Zákonná povinnost používat samostatné reflexní prvky plošně na všech komunikacích

3.2 Zadržení osvědčení o registraci vozidla

V rámci předmětného problému byly identifikovány 3 možné varianty řešení včetně nulové varianty. Posouzení jednotlivých variant z pohledu nákladů na přizpůsobení se regulaci a jejich vynucování je následující:

3.2.1 Náklady na přizpůsobení a způsob vynucování

Ve všech případech (vyjma nulové varianty) jsou náklady na přizpůsobení se víceméně stejné. Jak v případě zpřísnění stávajících sankcí, tak v případě zavedení možnosti odebrání ORV představují náklady na přizpůsobení se regulaci náklady majitelů vozidel na provedení oprav, případně absolvování STK.

S ohledem na předpokládanou efektivitu jsou tyto náklady očekávány vyšší u varianty odebrání ORV, kde lze předpokládat vyšší motivaci dotčených majitelů k provedení nezbytných oprav než by tomu bylo v případě zpřísnění sankcí.

Nárůst nákladů na vynucování je očekáván u první varianty minimální (kontrola by probíhala ve stejném režimu jako dosud, pouze by byly udělovány vyšší sankce).

U druhé uvažované varianty budou náklady na vynucování výrazně vyšší, neboť dojde k vzniku nutnosti vyřizovat novou dosud neexistující agendu – zabavení, evidence a zpětné vydání ORV, kterou budou muset vyřizovat jak orgány Policie ČR, tak následně příslušné ORP.

3.2.2 Zohlednění požadavku na minimální administrativní zátěž

První ze stanovených variant ve své podstatě z pohledu administrativní zátěže zachovává stávající stav. Zpřísněním sankcí by došlo pouze k omezenému nárůstu administrativní zátěže pravděpodobně v důsledku horší vymahatelnosti sankcí a s tím spojeným nárůstem úkonů ve snaze sankce vymoci.

V případě druhé varianty – odebrání ORV – dojde k nárůstu administrativní zátěže v podobě potřebné administrace odebrání ORV a jejich následného vracení v případě odstranění závady na vozidle. Tuto zátěž lze v kontextu řešeného problému označit za minimální a přijatelnou.

3.2.3 Hlavní rizika jednotlivých variant

Hlavním rizikem je v daném případě vymahatelnost. Zejména v případě první varianty, kdy je navrhováno zpřísnění stanovených sankcí lze očekávat, že velká část osob, které nereagují na stávající sankce, nebudou brát v potaz ani sankce přísnější. Ani zpřísnění sankcí navíc nemusí zaručit, že nevyhovující vozidlo nebude dále používáno.

V případě druhé varianty, která navrhuje odebrání ORV namísto uvalení sankcí, je pravděpodobnost přizpůsobení se vyšší a varianta by tak měla být efektivnější.

I zde je však do značné míry rizikem nastavení sankcí za řízení vozidla bez platného ORV.

3.3 Provoz samohybných osobních vozítek

V rámci předmětného problému byly identifikovány 5 možných variant řešení včetně nulové varianty. Posouzení jednotlivých variant z pohledu nákladů na přizpůsobení se regulaci a jejich vynucování je následující:

3.3.1 Náklady na přizpůsobení a způsob vynucování

Ve všech případech budou náklady na přizpůsobení se regulaci relativně vysoké. V případě varianty absolutního zákazu, respektive přesunutí vozítek na komunikace dojde k zakázání hlavní podstaty jejich stávajícího využití, což bude znamenat zejména pro provozovatele ztrátu vložených prostředků a v mnoha případech i natolik zásadní překážku

v provozování půjčovny, že dojde k jejímu uzavření, čímž by náklady byly navýšeny o další náklady spojené s úbytkem pracovních míst apod.

V případě variant, které budou pohyb vozítek pouze regulovat, budou náklady na přizpůsobení se výrazně nižší.

Náklady, které mohou vzniknout uživatelům/provozovatelům v případě nepřizpůsobení se regulaci je relativně těžké odhadovat. Z velké části se bude jednat o náklady, které nevzniknou majiteli/provozovateli ale uživatelům, kteří mají vozítka zapůjčená (sankce za použití vozítka v lokalitě se zákazem používání). V takovém případě budou náklady na nepřizpůsobení se výrazně vyšší, než náklady na přizpůsobení se, což v případě uživatelů znamená nepoužívat vozítko v zakázaném území a tudíž nulové náklady.

Náklady na vynucování budou patrně ve všech případech relativně nízké. Kontrola dodržování dopravního značení je prováděna již nyní, k jejímu rozšíření by nemělo až na výjimky docházet a bude i nadále probíhat ve stávajícím režimu, stejně jako případné vyřizování přestupků ve správním řízení.

3.3.2 Zohlednění požadavku na minimální administrativní zátěž

V případě varianty, která by vozítka segway vymezovala jako vozidla a umožňovala jejich použití pouze na komunikacích pro motorová vozidla, by pravděpodobně došlo pouze k dočasnému navýšení administrativní zátěže. Kontrola dodržování dopravního značení je prováděna již nyní a bude i nadále probíhat ve stávajícím režimu. Lze očekávat, že v počátcích zavedení této varianty by bylo nutné provádět zvýšené kontroly v lokalitách, které byly vozítka segway využívány do současné doby s cílem upozornit majitele a uživatele na novou právní úpravu.

V případě, kdy by byla zvolena varianta plošného zákazu s možností vymezení lokalit umožňujících použití vozítek segway, případně varianta plošného umožnění použití vozítek segway s možností vymezení lokality se zákazem, dojde k jednorázovému nárůstu zátěže v důsledku nutnosti vyřízení všech potřebných povolení pro stanovení místní úpravy provozu na pozemních komunikacích, kterou bude příslušný zákaz, nebo naopak povolení vymezeno.

Následně pravděpodobně dojde k mírnému nárůstu administrativní zátěže v důsledku nutného provádění kontroly nově stanovené úpravy provozu na pozemních komunikacích a případné nutnosti vyřídit zjištěné přestupky.

Ve všech případech se jedná o nezbytně nutnou administrativní zátěž, kterou lze považovat v kontextu navrhovaných variant za přijatelnou.

3.3.3 Hlavní rizika jednotlivých variant

V případě, že by byla zvolena varianta vymezení vozítek jako vozidel a umožnění jejich používání pouze na klasických komunikacích pro motorová vozidla, bude hlavním rizikem výrazný nárůst ohrožení jak uživatelů vozítek, která nejsou nikterak chráněna ani uzpůsobena k provozu na komunikacích pro motorová vozidla, tak účastníků silničního provozu a to zejména v důsledku výrazného zhoršení plynulosti provozu v místech, kde by takto byla vozítka využívána (vozítka se pohybují výrazně nižší rychlostí než automobil, jejich zařazení do běžného silničního provozu by tak znamenal zvýšenou potřebu předjíždění apod.).

V případě zvolení varianty ponechání možnosti úpravy pravidel užívání vozítek segway na akty vydávané obcemi je hlavním rizikem nejednotnost zvoleného řešení, která by mohla výrazným způsobem komplikovat srozumitelnost a přehlednost dopravního značení.

Hlavní rizika varianty zavádějící volné užívání vozítek s možností vymezené oblasti se zákazem je náročnost takového řešení v případě obcí, které budou chtít vymezit zákaz používání na převážné části svého území. V takovém případě by obec všechny komunikace musela osadit příslušnými dopravními značkami, což vyžaduje jednak relativně vysoké jednorázové náklady, jednak následné náklady spojené s kontrolou a případným vyřizováním zjištěných přestupků.

V případě, že by byla zvolena varianta s plošně stanoveným zákazem využívání vozítek s možností povolit jejich užívání ve vybraných lokalitách ze strany obcí je pak největším rizikem skutečnost, že obce nebudou k vymezení těchto lokalit nikterak motivovány. Jejich vymezení stejně jako v předchozím bodě zmíněné vymezení zákazových zón bude pro obec náklad spojený s nutností osadit dopravní značení a prováděním následných kontrol a lze předpokládat, že většina obcí nebude ochotna lokality s možností používání vozítek vymezit vůbec.

V důsledku tohoto rizika by tak mohlo dojít k situaci, kdy bude zákaz aplikován i v místech, kde použití vozítek nepředstavuje žádné riziko a tím docházet k neodůvodněnému omezování majitelů a uživatelů vozítek.

4. Vyhodnocení nákladů a přínosů jednotlivých variant

4.1 Identifikace nákladů a přínosů

Kvantitativní vyhodnocení nákladů či přínosů je v této fázi poměrně komplikované a v určitých případech objektivně jen obtížně proveditelné. V rámci identifikace nákladů a přínosů navrhovaných variant řešení je tedy primárně provedeno hodnocení kvalitativní. Kvantitativní analýza nákladů a přínosů (u položek, kde je takovéto hodnocení s ohledem na dostupnost dat proveditelné) je součástí navazujících kapitol, zabývajících se podrobnějším hodnocením jednotlivých předpokládaných nákladů a přínosů navrhovaných variant řešení.

4.1.1 Viditelnost chodců na pozemních komunikacích

4.1.1.1 Nulová varianta

Náklady:

V nulové variantě, tedy situaci, kdy by nedošlo k realizaci žádného opatření směřujícího ke zvýšení povědomí občanů o problematice rizikovosti pohybu chodců po komunikacích za snížené viditelnosti, by neplynuly žádné dodatečné náklady.

Jako přímé dopady (náklady) nulové varianty lze nicméně označit náklady vyplývající z usmrcení či úrazů chodců při pohybu po komunikacích za snížené viditelnosti. Jedná se tedy o náklady plynoucí chodcům jako takovým (ztráty na lidských životech, ztráty v důsledku zranění), řidičům motorových vozidel (hmotné škody) a dalším dotčeným subjektům podílejícím se na řešení dopravních nehod s účastí chodců – tzn. zejména policie, ZZS, HZS, popř. soudů a pojišťoven.

Významným nepřímým nákladem jsou také celospolečenské dopady pro stát, spočívající ve ztrátách na produkci (HDP) a na sociálních výdajích (dávky).

Přínosy:

Přínosy v nulové variantě by s ohledem na předpoklad zachování stávajícího stavu byly nulové.

4.1.1.2 Varianta A-B – Osvětová činnost bez zakotvení povinnosti v zákoně

Náklady:

V případě, kdy nebude povinnost používání reflexních prvků zakotvena v zákoně a bude realizována pouze osvětová činnost (např. v podobě dopravně-bezpečnostní kampaně zaměřené na zvýšení povědomí občanů o problematice rizikovosti pohybu chodců po komunikacích za snížené viditelnosti), budou mezi hlavní náklady patřit zejména náklady státu na realizaci kampaně, případně v omezené míře náklady jednotlivých občanů, kteří budou nuceni pořídit reflexní oděv (vestu), případně reflexní prvky.

Přínosy:

Přínosy plynoucí z realizace těchto variant by měly plynout zejména chodcům používajícím reflexní prvky při chůzi za snížené viditelnosti, a sice ve zvýšení bezpečnosti, které se projeví potenciální „úsporou“ v důsledku snížení ztrát na životech či ztrát způsobených v důsledku těžkých úrazů chodců při dopravních nehodách způsobených jejich špatnou viditelností na komunikacích. Obdobně by se tyto přínosy měly projevit i u řidičů motorových vozidel, tedy snížením nehod s účastí chodců či nehod zaviněných špatnou viditelností chodců (např. srážka vozidel či srážka s jinou překážkou v důsledku prudkého brzdění a snahy vyhnout se chodci) a s tím souvisejících hmotných škod.

Další přímé přínosy, respektive úspora nákladů, by měly vzniknout u soudů a pojišťoven v souvislosti se snížením počtu dopravních nehod a odpadnutím administrativních a správních nákladů těchto subjektů (mzdy pracovníků, výplata pojistného).

Nepřímé přínosy plynoucí ze zvýšení bezpečnosti/snížení nehodovosti chodců za snížené viditelnosti lze předpokládat i v případě státu – ve formě úspory ztrát na produkci (HDP) a na sociálních výdajích (dávky) – a orgánů vykonávajících dohled nad bezpečností silničního provozu a dalších složek IZS – v přínosech plynoucích z úspor v důsledku snížení počtu nehod (odpadnutí výjezdů PCR, ZZS či HZS k dopravním nehodám).

Všechny výše uvedené přímé a nepřímé přínosy fakticky ve svém souhrnu představují celospolečenskou úsporu nákladů plynoucích z dopravních nehod s účastí chodců.

Nárůst počtu chodců používajících při pohybu na silnicích za snížené viditelnosti reflexní prvky se může potenciálně promítnout i ve zvýšení příjmů (tržeb z prodeje) výrobců reflexních vest, oblečení s reflexními prvky a samostatných reflexních prvků.

4.1.1.3 Varianta C-D – Řešení problému prostřednictvím povinnosti zakotvené v zákoně

Náklady:

U variant řešení problému prostřednictvím povinnosti zakotvené v zákoně lze očekávat rozšíření nákladů souvisejících s implementací opatření i na další dotčené subjekty. Vedle státu, u něhož lze vedle administrativních nákladů na přípravu, projednání a schválení novely zákona stejně jako v předchozí variantě očekávat také další náklady na osvětovou činnost/informační kampaň v souvislosti s úpravou zákona, budou přímé náklady vznikat také obyvatelům/chodcům pohybujícím se po komunikacích za snížené viditelnosti – tzn. náklady na pořízení reflexních prvků – a orgánům vykonávajícím dohled nad bezpečností silničního provozu, tzn. Policii ČR – zvýšené náklady na kontroly dodržování nově zavedeného opatření ze strany chodců a související administrativu (udělování pokut za přestupky – nevybavení chodců reflexními prvky). Jak již bylo výše uvedeno, lze obecně očekávat nižší náklady na samotnou osvětovou kampaň než v případě variant A - B.

Přínosy:

Přínosy plynoucí dotčeným subjektům u těchto variant by měly být v podstatě ve stejné struktuře, jako v případě předchozích variant.

4.1.2 Zadržení osvědčení o registraci vozidla

4.1.2.1 Nulová varianta

Náklady:

Nulová varianta představuje zachování stávajícího stavu. V této variantě plynou náklady provozovatelům vozidel v souvislosti s udělováním pokut za nevyhovující technický stav vozidla a případně náklady na opravy vozidel v souvislosti s jejich uvedením do stavu technické způsobilosti.

Jako další náklady lze označit náklady Policie ČR související s prováděním technických silničních kontrol.

Přínosy:

Přínosy v nulové variantě by s ohledem na předpoklad zachování stávajícího stavu byly nulové.

4.1.2.2 Varianta A – Řešení problému zpřísněním stávajících sankcí

Náklady:

Varianta ve své podstatě pouze upravuje stávající stav zpřísněním stávajících postihů, které jsou řidičům udělovány ve snaze přimět řidiče ke změně chování hrozbou vyššího postihu v podobě vyšší sankce (pokuty). V tomto kontextu budou hlavní přímé náklady vznikat provozovatelům vozidel, jejichž technický stav bude shledán jako nevyhovující a ohrožující bezpečnost silničního provozu, a to jednak v souvislosti s úhradami za opravy vozidel a jednak v souvislosti s úhradou udělovaných sankcí ze strany Policie ČR.

Další náklady budou spočívat v nárůstu administrativní činnosti Policie ČR v souvislosti s prováděním kontrol technického stavu vozidel a případným udělováním sankcí a jejich následným vybíráním.

V souvislosti s novelizací zákona (úprava výše pokut udělovaných za nevyhovující technický stav vozidla, projednání a schválení znění novely zákona) lze očekávat také vznik administrativních nákladů plynoucích státnímu rozpočtu.

Přínosy:

Přínosy varianty budou spočívat v předpokládaném zvýšení bezpečnosti silničního provozu jakožto důsledku skutečnosti, že zpřísnění sankcí přiměje část provozovatelů motorových vozidel v obavě z udělení sankce k vyřešení nevyhovujícího technického stavu vozidla.

Vzhledem k této skutečnosti by mělo opatření vést i k nárůstu příjmů provozovatelů autoopraven (opravy vozidel za účelem jejich uvedení do stavu, v němž jim nebude hrozit riziko udělení pokuty).

4.1.2.3 Varianta B – Řešení problému zadržením ORV

Náklady:

V případě odebrání ORV budou vznikat přímé náklady provozovatelům vozidel, jejichž technický stav bude shledán jako nevyhovující a ohrožující bezpečnost silničního

provozu. Tyto náklady budou souviset s úhradami za opravy vozidel a jejich technické prohlídky na stanicích technické kontroly (STK).

V rámci vynucování zákona vznikají další náklady na administrativu Policie ČR v souvislosti s prováděním kontrol technického stavu vozidel a odebráním ORV, a dále pak zejména OÚ ORP v souvislosti s přebíráním, evidencí a opětovným vydáváním odebraných ORV a dalšími s tím spojenými úředními úkony.

Stejně jako u předchozí varianty lze i u této varianty očekávat administrativní náklady v souvislosti s novelizací zákona (příprava, projednání a schválení znění novely zákona).

Přínosy:

Přínosy varianty by měly spočívat ve zvýšení bezpečnosti silničního provozu jakožto důsledku skutečnosti, že vozidla v nevyhovujícím technickém stavu nebudou po odebrání ORV v běžném provozu využívána. Vzhledem ke skutečnosti, že v důsledku odebrání ORV vznikne provozovateli motorového vozidla povinnost podrobit vozidlo technické prohlídce, mělo by opatření vést i k nárůstu příjmů provozovatelů autoopraven (opravy vozidel za účelem jejich uvedení do stavu, v němž projdou technickou kontrolou) a provozovatelů STK (provádění technických prohlídek).

4.1.3 Provoz samohybných osobních vozítek

4.1.3.1 Nulová varianta

V nulové variantě, tedy ve stávajícím stavu, není regulace užívání vozítek segway nijak ošetřena a nevznikají tudíž fakticky žádné náklady ani přínosy.

4.1.3.2 Varianta A – Zákaz provozu vozítek segway na chodnících/ v pěších zónách a jejich přesun na vozovku coby motorového vozidla

Náklady:

V této variantě lze očekávat vznik nákladů plynoucích státu v souvislosti s administrativní úpravou zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, do něhož by byl zapracován zákaz užívání vozítek segway na chodnících a v pěších zónách.

V dané variantě by za předpokladu užívání vozítek v běžném silničním provozu pravděpodobně vznikaly náklady např. v souvislosti s nárůstem nehodovosti na silnicích (kolize vozítek s automobily, úrazy uživatelů vozítek). Je nicméně otázkou, zda by v případě uzákonění zákazu provozu vozítek na chodnících a v pěších zónách byl vůbec zájem o využívání vozítek pro pohyb na silnicích (s ohledem na zvýšenou rizikovost, neatraktivitu takového provozu, nutnost splnit další technické podmínky – např. instalaci osvětlení a ozvučení apod.).

S ohledem na skutečnost, že zákaz provozu vozítek segway na chodnících a v pěších zónách by s největší pravděpodobností znamenal úplný útlum zájmu o využití těchto prostředků, měla by varianta přímý dopad na provozovatele půjčoven vozítek segway, který by byl fakticky likvidační (zánik provozoven).

Přínosy:

Přínosem zákazu užívání vozítek segway na chodnících a v pěších zónách by mělo být zvýšení bezpečnosti chodců na chodnících a pěších zónách, kde hrozí nebezpečí střetu s uživateli vozítek segway.

S ohledem na skutečnost, že dle dostupných informací v ČR doposud nebyl zaznamenán (oficiálně evidován) případ zranění chodce vozítkem segway, lze tento přínos

vnímat spíše v hypotetické rovině a jako kvalitativní, nekvantifikovatelný přínos (zvýšení pocitu bezpečnosti chodců, plynulosti a volnosti pohybu po chodnících a pěších zónách).

4.1.3.3 Varianta B – Plné ponechání možnosti úpravy pravidel užívání vozítek segway na akty vydávané obcemi

Náklady:

U této varianty nelze jednoznačně vymezit, které subjekty by byly jejím případným zavedením dotčeny a jaká by byla výše jejich nákladů. To by záviselo na rozsahu případné úpravy pravidel užívání vozítek segway ze strany konkrétní obce. Při předpokladu, že v případě takovéto možnosti by pravděpodobně převážná část obcí k určité formě úpravy pravidel sáhla, lze očekávat náklady plynoucí právě obcím v souvislosti s přípravou příslušného aktu (vyhlášky apod.) a náklady na pořízení a instalaci dopravního značení (zákaz jízdy vozítek segway, vymezení koridorů pro segway).

Případný úplný, plošný zákaz užívání vozítek segway na území obce by pak pravděpodobně znamenal faktickou likvidaci provozovatelů půjčoven těchto zařízení, razantní omezení užívání potom ztráty v podobě ušlých zisků.

Přínosy:

Přínosem případné regulace užívání vozítek segway by mělo opětovně být zvýšení bezpečnosti chodců na chodnících a pěších zónách, kde hrozí nebezpečí střetu s uživateli vozítek segway.

4.1.3.4 Varianta C – Volné užití vozítek s možností zákazu jejich užití dopravním značením

Náklady:

V této variantě lze očekávat náklady plynoucí obcím v souvislosti s administrativní přípravou materiálu upravujícího užívání vozítek segway na území obce (obecní vyhláška apod.) a další náklady na pořízení a instalaci dopravního značení.

V případě provozovatelů půjčoven vozítek segway je možno v souvislosti s regulací jejich užívání na území obcí očekávat snížení příjmů a tedy fakticky ušlý zisk (např. z důvodu poklesu atraktivity vozítek pro turisty, jelikož se s pomocí segway „nedostanou všude“).

Dodatečné náklady uživatelům vozítek segway by vznikaly pouze za předpokladu nedodržení zákazu jízdy ve vymezených lokalitách a udělení blokové pokuty ze strany orgánů policie.

Přínosy:

I v této variantě lze jako obecný přínos regulace užívání vozítek segway označit zvýšení bezpečnosti chodců na chodnících a pěších zónách.

4.1.3.5 Varianta D – Zákaz užití vozítek segway ze zákona s možností obce povolit jejich užití

Náklady:

Struktura nákladů této varianty by byla v podstatě stejná jako u varianty předchozí s tím rozdílem, že v případě úplného zákazu užívání vozítek segway na území obce (resp. nepovolení jejich užívání minimálně ve vymezených lokalitách/koridorech) by obci zcela odpadly náklady na pořízení a instalaci dopravního značení a naopak v případě vymezení určitých koridorů pro pohyb vozítek segway na území města by zřejmě náklady na dopravní značení byly oproti předchozí variantě vyšší.

Úplný zákaz užívání vozítek segway by pravděpodobně znamenal faktickou likvidaci provozovatelů půjčoven těchto zařízení, razantní omezení užívání potom ztráty v podobě ušlých zisků.

Prínosy:

Analogicky k předchozím variantám A – C lze jako přínos regulace užívání vozítek segway označit zvýšení bezpečnosti chodců na chodnících a pěších zónách, kde hrozí nebezpečí střetu s uživateli vozítek segway.

4.2 Náklady

V návaznosti na předcházející kapitolu, zaměřenou na stručnou identifikaci a slovní popis očekávaných nákladů a přínosů jednotlivých variant, se předmětná kapitola zaměřuje na detailnější popis a zejména vyčíslení očekávaných nákladů každé z variant.

4.2.1 Viditelnost chodců na pozemních komunikacích

4.2.1.1 Nulová varianta

Kvantifikované náklady nulové varianty spočívají ve vyčíslení nákladů souvisejících s dopravními nehodami chodců při pohybu na komunikacích za snížené viditelnosti.

Celková výše těchto nákladů vychází z kvantifikací celospolečenských ztrát jako důsledku dopravních nehod chodců. Jedná se fakticky o statistické ocenění výše jednotkové ekonomické ztráty (nákladů) na lidském životě, ztráty v důsledku těžkého či lehkého zranění a ztráty „pouze“ s hmotnou škodou. Vyčíslení těchto jednotkových nákladů vychází z podrobné aktualizované Metodiky výpočtu ztrát z dopravní nehodovosti zpracované Centrem dopravního výzkumu, v.v.i. (2013). Jednotkové náklady jsou přitom tvořeny přímými náklady (náklady na zdravotní péči, HZS, policii, hmotné škody vč. nákladů pojišťoven, soudy a státní orgány) i náklady nepřímými (ztráty na produkci, sociální výdaje, náhrady škody stanovené soudy).

Poslední aktualizované údaje o jednotkových nákladech 1 dopravní nehody jsou následující:

- úmrtí (výše ztráta na lidském životě) – 18 669 000 Kč³
- těžké zranění (výše ztráty v důsledku zranění) – 5 062 000 Kč
- lehké zranění – 413 000 Kč
- hmotná škoda – 226 000 Kč

Náklady nulové varianty v souvislosti s dopravními nehodami lze tudíž vyčíslit jako násobek výše uváděných jednotkových nákladů a statistik ročního počtu nehod chodců dle závažnosti dopravních nehod⁴.

- celkové náklady nehod chodců s usmrcením – 132 usmrcených x 18 669 000 Kč = 2 434 308 000 Kč
- celkové náklady nehod chodců s těžkým zraněním – 630 těžce zraněných x 5 062 000 Kč = 3 189 060 000 Kč

³ CDV (2013). *Výše ztrát z dopravní nehodovosti na pozemních komunikacích za rok 2012*. Celkem 4 s. Dostupné z: <www.ibesip.cz/data/web/aktuality/soubory/ztraty-2012.pdf>

⁴ ŘSDP PPČR (2014). *Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v ČR za rok 2013*. Celkem 240 s. Dostupné z: <<http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx>>

○ celkové náklady nehod chodců s lehkým zraněním – 2 659 lehce zraněných x 413 000 Kč = 1 098 167 000 Kč

○ celkové náklady nehod chodců s hmotnou škodou – 194 nehod x 226 000 Kč = 43 844 000 Kč

Celkové náklady nulové varianty tedy v součtu činí **6 795 379 000 Kč**.

4.2.1.2 Varianta A – Osvětová činnost – používání reflexního oděvu plošně na všech komunikacích

V rámci varianty A by vznikaly náklady státu (státnímu rozpočtu) na realizaci kampaně zaměřené na propagaci užívání reflexního oblečení při pohybu na komunikacích za snížené viditelnosti. Výše těchto nákladů byla odhadem, na základě zkušeností s obdobnými kampaněmi BESIP, stanovena na 60 mil. Kč (např. dle údajů na internetu činily např. náklady na akci „Nemyslíš? Zaplatíš“ 150 milionů korun⁵ - údaj za r. 2011; v případě viditelnosti chodců by se nicméně jednalo o tematicky úžeji zaměřenou kampaň, čemuž odpovídá i nižší odhad nákladů na úrovni 40 %).

Další náklady by vznikaly občanům v souvislosti s pořizováním reflexního oblečení. S ohledem na skutečnost, že pořízení reflexního oděvu/vest by pro občany bylo dobrovolné, je v této situaci obtížné odhadnout podíl občanů, které kampaň osloví a přesvědčí je k pořízení reflexního oblečení; při zohlednění poměrně vysoké finanční náročnosti těchto materiálů lze nicméně ochotu k jejich dobrovolnému pořízení očekávat spíše nízkou.

Vzhledem ke skutečnosti, že nelze objektivně stanovit velikost cílové skupiny (tzn. počet osob – chodců), kterých se opatření bezprostředně dotkne, byla pro stanovení odhadu počtu těchto osob využita běžná statistika ČSÚ, kdy jako relevantní cílová skupina byly uvažovány osoby ve věku od 6-ti let do cca 75-ti let věku (předpoklad, že děti předškolního věku se po silnicích za snížené viditelnosti v podstatě nebudou samostatně pohybovat či pouze minimálně, popř. v doprovodu starších osob, přičemž zpravidla budou vybaveny reflexními prvky, které v současnosti většinou bývají již víceméně standardní součástí oděvu; stejně tak osob v pokročilejším věku, pohybujících se běžně po komunikacích za snížené viditelnosti – tzn. např. v nočních hodinách či za špatného počasí –, bude spíše minimum). Počet těchto osob byl dle demografické ročenky ČSÚ z roku 2012⁶ stanoven na 9 170 000 osob (přesný počet obyvatel k 31. 12. 2012 ve věku 6 – 75 let včetně, tj. 9 176 248, zaokrouhlen dolů na desetitisíce).

Za účelem stanovení odhadu nákladů na pořízení reflexních oděvů/vest ze strany cílové skupiny občanů – chodců – je ale dále zapotřebí zohlednit i několik dalších skutečností, a to zejména a) jaký lze odhadovat podíl (procento) občanů, který budou nuceni se reflexními oděvy/vestami „nově“ vybavit (protože doposud toto vybavení nemají); b) jaký lze odhadovat podíl občanů, kteří budou toto vybavení reálně využívat.

Ze stávající praxe lze předpokládat, že minimálně část občanů již v současnosti reflexní oděv/vestu vlastní a běžně používá – ať již pro účely pěšího pohybu či např. cyklistiky, popř. jako součást motoristické výbavy. U těchto osob je tedy možno očekávat, že se jich pořízení nových reflexních oděvů/vest nebude týkat vůbec. Odhadovaný podíl těchto občanů byl stanoven na cca 20 % z výše uváděné velikosti cílové skupiny, tzn. cca 1 964 000 osob.

⁵ tn.cz / ČTK (2010). *Nemyslíš, zaplatíš má úspěch. Stát zaplatí 45 milionů za kampaň*. 6. 5. 2010. Dostupné z: <<http://tn.nova.cz/clanek/zpravy/domaci/nemyslis-zaplatis-ma-uspech-stat-zaplati-45-milionu-za-kampan.html>>

⁶ ČSÚ (2014). *Demografická ročenka České republiky 2013*. Dostupné z: <<http://www.czso.cz/csu/2014edicniplan.nsf/p/130067-14>>

U další části osob – zejména nejvíce potenciálně ohrožených skupin chodců, jako jsou školní děti mladšího věku (cca 6 – 12 let) a senioři – bude vhodné v rámci osvětové činnosti zahrnout jako součást marketingové kampaně bezplatnou distribuci reflexních oděvů/vest (v rámci realizace kampaně ve školách, domovech pro seniory apod.) s cílem zvýšení motivace těchto skupin k využívání reflexních materiálů (kdy kupříkladu v případě seniorů lze předpokládat, že těmito prvky nejsou vybaveni a s ohledem na jejich nízkou kupní sílu ani nebudou ochotni si je z vlastních prostředků pořizovat). V daném případě lze vzhledem k zamýšlenému rozsahu marketingové kampaně očekávat distribuci reflexních oděvů/vest pro cca 500 000 osob.

O výše uvedené počty obyvatel, kteří již reflexní oděvy buďto z minulosti mají, anebo jim budou v rámci marketingové kampaně zdarma distribuovány, by se tedy měla ještě snížit velikost skupiny obyvatel, kterých se bude pořízení reflexních oděvů – a s tím související náklady – bezprostředně dotýkat. Nelze také s velkou pravděpodobností očekávat, že příslušné vybavení si pořídí každá osoba jednotlivě; kupříkladu v případě rodiny lze uvažovat, že vlastním reflexním oděvem budou vybaveny např. děti, přičemž dospělí budou mít jeden oděv společný. Navíc ve chvíli, kdy by došlo k realizaci varianty uzákonění povinnosti nosit reflexní oděv plošně na všech komunikacích za snížené viditelnosti, lze očekávat realizaci celé řady dalších marketingových aktivit soukromých subjektů (např. provozovatelé benzínových stanic, maloobchody, obchody se sportovním vybavením apod.), které mohou reflexní oděvy rovněž poskytovat např. za zvýhodněné ceny, v rámci slevových akcí, bonusů apod., jakožto součást jejich vlastní propagace.

Při celkové velikosti dotčené cílové skupiny na úrovni 6 706 000 osob (tj. 9 170 000 – 1 964 000 – 500 000 osob) a úvaze, že cca 40 % těchto osob se vybaví (tzn. zakoupí si na vlastní náklady) reflexním oděvem/vestou činí počet osob, které si na základě bezpečnostní kampaně pořídí reflexní oděv/vestu odhadem 2 682 400 osob.

Při odhadovaných nákladech na pořízení reflexního oděvu/vesty na úrovni přibližně 100 Kč lze celkové náklady vzniklé občanům stanovit na úrovni cca 270 mil. Kč.

I v případě této varianty by pochopitelně i nadále vznikaly celospolečenské náklady související s dopravními nehodami. Jejich výše by se nicméně měla pohybovat na nižší úrovni než v případě varianty nulové, a to v souvislosti s předpokládaným snížením počtu dopravních nehod a tím také nižší vzniklou celospolečenskou újmou. Rozdíl mezi celospolečenskými náklady nulové varianty a ostatních variant lze přitom vnímat jako přínos – úsporu nákladů pro státní rozpočet a další dotčené subjekty (společnost jako taková – tzn. obyvatelstvo, složky IZS, pojišťovny, soudy atd.).

Faktické snížení nákladů spojených s dopravní nehodovostí s účastí chodců a s tím spojeným snížením celospolečenských nákladů nelze zcela jednoznačně odvozovat od očekávaného podílu osob, které se reflexními materiály vybaví, jelikož podíl vybavených občanů a následné procento těch, kteří budou reflexní materiály v praxi skutečně využívat (čili nosit reflexní oděv při pohybu na komunikacích za snížené viditelnosti), mohou být i diametrálně odlišné. V tomto směru závisí zejména na efektivitě realizované osvětové kampaně, aby dokázala význam používání reflexních materiálů náležitě vysvětlit. Ačkoli úspěšnost takovéto kampaně nelze dopředu předjímat, lze i dle zkušeností ze zahraničí reálný dopad na snížení nehodovosti při kvalitně provedené kampani odhadovat na střední úrovni. Údaje ze sousedního Slovenska přitom hovoří o poklesu nehodovosti až o 65 %; k tomu došlo po zavedení zákonné povinnosti používat reflexní materiály. V tomto případě je ovšem nutné vzít v úvahu tu skutečnost, že zde došlo k souběhu zákonné povinnosti a kampaně, kdy se oba tyto postupy vzájemně podpořily.

Lze předpokládat, že osvětová kampaň bude mít vliv na snížení nehodovosti i bez podpory zákonné úpravy, nicméně tento vliv bude významně nižší, než uváděných 65 % v případě Slovensky (rovněž s ohledem na účinnost v čase). Rovněž reflexní oděv nebo vesta je výrazně náročnější na přenášení a užívání než reflexní prvky, lze tedy očekávat i nižší (popř. snižující se) ochotu získaný oděv rovněž reálně používat.

V kontextu uvedeného byl odhad poklesu nehodovosti u této varianty proveden ve výši 35 %.

Náklady:

- realizace osvětové kampaně – 60 mil. Kč (z toho cca 50 mil. Kč vlastní kampaň + 10 mil. na pořízení reflexních oděvů a jejich bezplatnou distribuci mezi občany z řad nejvíce rizikových skupin – dětí, seniorů)
- náklady občanů na pořízení reflexních vest – 100 Kč za pořízení reflexní vesty x 2 682 400 osob = 268 240 000 Kč
- náklady z dopravních nehod – předpoklad snížení dopravních nehod s účastí chodců o 35 %
 - celkové náklady nehod chodců s usmrcením – 85,8 usmrcených x 18 669 000 Kč = 1 601 800 200 Kč
 - celkové náklady nehod chodců s těžkým zraněním – 409,5 těžce zraněných x 5 062 000 Kč = 2 072 889 000 Kč
 - celkové náklady nehod chodců s lehkým zraněním – 1728,3 lehce zraněných x 413 000 Kč = 713 787 900 Kč
 - celkové náklady nehod chodců s hmotnou škodou – 126 nehod x 226 000 Kč = 28 476 000 Kč

Celkové náklady varianty A: **4 745 193 100 Kč**

4.2.1.3 Varianta B – Osvětová činnost – používání samostatných reflexních prvků plošně na všech komunikacích

Jelikož by se oproti předchozí variantě osvěta zaměřovala na propagaci využívání reflexních prvků (reflexní pásky, přívěšky, samolepky apod.), nikoliv celého oděvu např. v podobě reflexní bundy či vesty, měly by náklady plynoucí občanům, kteří se rozhodnou reflexní prvky zakoupit, být nižší než u předcházející varianty. Díky lepší cenové dostupnosti reflexních prvků v porovnání s reflexním oblečením a rovněž díky snazší manipulaci a užívání (reflexní pásek vs. vesta) lze také teoreticky očekávat vyšší efektivitu osvětové kampaně – tzn. lze očekávat vyšší počet občanů, kteří se reflexními prvky vybaví. Vyčíslení počtu těchto osob bylo stanoveno analogicky k variantě A, přičemž odhadované procento osob, které se skutečně vybaví reflexními prvky bylo stanoveno na cca 50 %.

Při stanovení průměrné ceny za reflexní prvky na úrovni cca 50 Kč a očekávaném počtu zakoupených reflexních prvků ze strany občanů v návaznosti na realizaci osvětové kampaně na úrovni cca 3 353 tis. prvků (6 706 000 přímo dotčených obyvatel x 50 %) jsou náklady občanů na pořízení reflexních prvků odhadovány na cca 168 mil. Kč.

Odhad poklesu nehodovosti v této variantě byl rovněž stanoven na vyšší úrovni oproti variantě předcházející, opětovně při úvaze, že reflexními prvky se vybaví a zároveň je bude aktivně používat vyšší procento osob. Rovněž lze očekávat vyšší ochotu získané reflexní prvky rovněž reálně užívat (oproti reflexnímu oděvu – viz výše). Odhad byl tudíž stanoven na cca 50 %. Tento odhad vychází z průzkumu veřejného mínění týkajícího se názorů účastníků

silničního provozu na vliv a efektivitu kampaně „Nemyslíš? Zaplatíš“ vyplynulo, že 97 % všech dotázaných (celkem 1 438 osob) se s touto kampaní setkala a zná ji, přičemž polovina dotázaných deklarovala, že kampaň pozitivně změnila jejich chování v silničním provozu⁷.

Náklady na realizaci osvětové kampaně lze očekávat na úrovni obdobné jako v případě varianty A, tj. cca 60 mil. Kč.

Náklady:

- realizace osvětové kampaně – 60 mil. Kč
- náklady občanů na pořízení reflexních prvků – 50 Kč za pořízení reflexních prvků x 3 353 000 = 167 650 000 Kč
- náklady z dopravních nehod – předpoklad snížení o 50 %
 - celkové náklady nehod chodců s usmrcením – 66 usmrcených x 18 669 000 Kč = 1 232 154 000 Kč
 - celkové náklady nehod chodců s těžkým zraněním – 315 těžce zraněných x 5 062 000 Kč = 1 594 530 000 Kč
 - celkové náklady nehod chodců s lehkým zraněním – 1329,5 lehce zraněných x 413 000 Kč = 549 083 500 Kč
 - celkové náklady nehod chodců s hmotnou škodou – 97 nehod x 226 000 Kč = 21 922 000 Kč

Celkové náklady varianty B: **3 628 526 100 Kč**

4.2.1.4 Varianta C – Zákonná povinnost používat reflexní oděv plošně na všech komunikacích

Přestože je tato varianta založena na uzákonění povinnosti chodců používat při pohybu na komunikacích za snížené viditelnosti reflexní oděv, je zřejmé, že samotné opatření v podobě legislativní normy bez potřebné kampaně, která na nově zavedenou povinnost upozorní cílovou skupinu, nebude opatření přinášet očekávaný efekt. I v tomto případě je proto výraznou součástí nákladů osvětová kampaň, jejíž náklady byly odhadnuty v nižším rozsahu než u předchozích variant (s ohledem na možnost využití předpokládaného zájmu médií o změny pravidel silničního provozu) – tzn. 30 mil. Kč.

Dalšími náklady varianty by byly náklady občanů na pořízení reflexního oděvu (vesty) při průměrných odhadovaných nákladech vynaložených ze strany občanů na pořízení reflexní vesty na cca 100 Kč (analogicky k variantě A). Ani v případě zákonné povinnosti nicméně nelze objektivně předpokládat, že se reflexním oděvem vybaví plošně všichni obyvatelé; procentní podíl počtu občanů, kteří si reflexní oděv skutečně pořídí, byl tedy stanoven na 70 % všech osob ve věkové kategorii 6 – 75 let, tj. 4 694 200 osob, kdy se předpokládá, že uzákonění opatření bude mít oproti variantám A a B vyšší dopad a přiměje určité „dodatečné procento“ lidí (kteří by za jiných okolností do pořízení reflexních materiálů neinvestovali) vybavit se reflexními materiály. Celkové náklady na pořízení reflexních vest v dané variantě tudíž byly odhadnuty na cca 469 mil. Kč (tj. 6 706 000 osob x 70 % těch, kteří si pořídí nový reflexní oděv/vestu x 100 Kč).

U zákonných variant lze navíc oproti variantám osvětové činnosti očekávat vznik dalších nákladů souvisejících s vymáháním případných přestupků ze strany orgánů policie

⁷ finance.cz (2010). *Kampaň "Nemyslíš? Zaplatíš!" pozitivně změnila chování poloviny řidičů*. 14. 7. 2010. Dostupné z: <<http://www.finance.cz/zpravy/finance/272024-kampan-nemyslis-zaplatis-pozitivne-zmenila-chovani-polovine-ridicu/>>

(chůze po vozovce bez reflexního oděvu/reflexních prvků). Jelikož lze předpokládat, že by policie takovéto kontroly z velké části prováděla v rámci své standardní činnosti, pravděpodobně pouze s částečným zaměřením na přímou kontrolu dodržování nové povinnosti, měl by být nárůst nákladů spíše omezený.

Budeme-li uvažovat, že převážná část nehod s účastí chodců se odehrává v intravilánu obcí, pak by kontrolní činnost policie měla být zaměřena zejména na provádění kontrol v úsecích obcí (zejména okrajových částech), kde nevede chodník a chodci jsou nuceni pohybovat se po krajnici či při okraji vozovky. Náklady Policie ČR na aktivity v souvislosti s kontrolami mimo obce by v kontextu všech jejích aktivit měly být v zásadě zanedbatelné, tzn. z hlediska kalkulace – i s ohledem na absenci adekvátních podkladů pro zpracování detailnějších výpočtů – nebylo kvantifikováno navýšení nákladů oproti nulové variantě. Pro zjednodušení kalkulací nárůstu nákladů policie byly přitom využity statistiky obecní policie⁸. Při odhadu, že finanční náklady na činnost obecní policie za kalendářní rok v souvislosti se zavedením kontrol chodců (např. namátkové kontroly, zda chodci při pohybu po komunikacích za snížené viditelnosti na území obce) vzrostou o cca 5 % (rozšíření agendy, zvýšení počtu namátkových kontrol, popř. nárůst počtu strážníků apod.), by se nárůst těchto nákladů pohyboval cca na úrovni 250 mil. Kč (dle statistik za r. 2012 činily roční finanční náklady obecní policie cca 5 mld. Kč).

Co se týče účinného dopadu této varianty, kombinující zákonnou povinnost a osvětovou kampaň, na snížení počtu nehod, lze očekávat z výše uvedených důvodů vyšší účinek než u pouhé osvětové kampaně, ovšem zároveň nižší než v případě Slovenska, neboť lze předpokládat nižší úroveň ochoty pořízený reflexní oděv skutečně využívat (rovněž viz výše). Vzhledem k tomu byla účinnost odhadnuta shodně s variantou B, tedy 50 %.

Náklady:

- realizace osvětové kampaně – cca 30 mil. Kč
- náklady občanů na pořízení reflexních vest – 100 Kč za pořízení reflexní vesty x 4 694 200 osob = 469 420 000 Kč
- náklady z dopravních nehod – předpoklad snížení o 50 %
 - celkové náklady nehod chodců s usmrcením – 66 usmrcených x 18 669 000 Kč = 1 232 154 000 Kč
 - celkové náklady nehod chodců s těžkým zraněním – 315 těžce zraněných x 5 062 000 Kč = 1 594 530 000 Kč
 - celkové náklady nehod chodců s lehkým zraněním – 1329,5 lehce zraněných x 413 000 Kč = 549 083 500 Kč
 - celkové náklady nehod chodců s hmotnou škodou – 97 x 226 000 Kč = 21 922 000 Kč
- náklady policie – zvýšení počtu kontrol – nárůst nákladů na kontroly a administrativu (udělování pokut za přestupky – nevybavení chodců reflexními prvky) o 5 % - roční finanční náklady policie 5 011 345 417 Kč x 5 % = 250 567 270,85 Kč

Celkové náklady varianty C: 4 150 863 370 Kč

⁸ Ministerstvo vnitra ČR, Odbor bezpečnostní politiky (2013). *Statistické údaje o činnosti obecních policií za rok 2012*. MV ČR, červen 2013. Celkem 14 s. Dostupné z: <<http://www.mvcr.cz/soubor/komentovane-vybrane-statisticke-udaje-o-cinnosti-obecnich-policii-za-rok-2012.aspx>>

4.2.1.5 Varianta D – Zákonná povinnost používat samostatné reflexní prvky plošně na všech komunikacích

Oproti předchozí uvažované variantě lze u této varianty očekávat nižší finanční náročnost pro občany (nižší náklady na pořízení reflexních prvků než v případě pořízení reflexního oděvu) a také její celkově vyšší praktičnost (bezproblémová úschova/skladnost reflexních prvků).

S ohledem na skutečnost, že dle průzkumů je použití reflexního oděvu a samostatných reflexních prvků (v případě umístění více prvků minimálně na horních a dolních končetinách – zápěstí, kotníky) v podstatě srovnatelné ve smyslu viditelnosti chodce používajícího toto vybavení, neměly by varianty používání samostatných reflexních prvků být méně efektivní v porovnání s předchozí variantou.

Naopak jako významnou výhodu těchto variant lze označit předpokládanou úsporu nákladů občanů v souvislosti s pořizováním reflexních prvků, kdy lze v zásadě očekávat, že pořízení samostatných reflexních prvků bude finančně méně náročné než pořízení reflexního oděvu. V tomto ohledu lze také předpokládat vyšší využití reflexních prvků ze strany chodců a vyšší finanční přínosy (úspory) oproti variantě C – odhadem na úrovni 75 %, tj. 5 029 500 osob (6 706 000 přímo dotčených obyvatel x 75 %).

Při úvaze, že přijaté zákonné opatření by mohlo mít obdobnou úroveň efektů jako kupříkladu na sousedním Slovensku, kde po roce 2008 došlo k markantnímu poklesu nehod chodců – např. u smrtelných nehod došlo mezi roky 2008 a 2013 ke snížení jejich absolutního počtu o 65 % (ze 184 nehod ročně v r. 2008 na 64 nehod ročně v r. 2013), lze snížení finančních nákladů varianty (a tudíž i nárůst celospolečenských úspor) očekávat zhruba na obdobné úrovni.

Náklady:

- realizace osvětové kampaně – cca 30 mil. Kč
- náklady občanů na pořízení reflexních prvků – 50 Kč za pořízení reflexních prvků x 5 029 500 osob = 251 475 000 Kč
- náklady z dopravních nehod – předpoklad snížení o 65 %
 - celkové náklady nehod chodců s usmrcením – 46,2 usmrcených x 18 669 000 Kč = 862 507 800 Kč
 - celkové náklady nehod chodců s těžkým zraněním – 220,5 těžce zraněných x 5 062 000 Kč = 1 116 171 000 Kč
 - celkové náklady nehod chodců s lehkým zraněním – 930,65 lehce zraněných x 413 000 Kč = 384 358 450 Kč
 - celkové náklady nehod chodců s hmotnou škodou – 67,9 nehod x 226 000 Kč = 15 345 400 Kč
- náklady policie – zvýšení počtu kontrol – nárůst nákladů na kontroly a administrativu (udělování pokut za přestupky – nevybavení chodců reflexními prvky) o 5 % - roční finanční náklady policie 5 011 345 417 Kč x 5 % = 250 567 270,85 Kč

Celkové náklady varianty D: 2 910 424 921 Kč

4.2.2 Zadržení osvědčení o registraci vozidla

4.2.2.1 Nulová varianta

Stávající náklady v nulové variantě související s problematikou užívání technicky nezpůsobilých vozidel v běžném provozu jsou ve své podstatě reprezentovány udělenými sankcemi (pokutami) za technickou nezpůsobilost vozidla a dále vynakládanými výdaji provozovatelů motorových vozidel na jejich opravy v souvislosti s uvedením do stavu technické způsobilosti.

Dále se jedná o náklady Policie ČR na kontrolní činnost – provádění silničních kontrol a v jejich rámci také kontrol technického stavu vozidla.

- Náklady provozovatelů motorových vozidel

Vyčíslení nákladů provozovatelů motorových vozidel souvisejících s úhradou pokut za nevyhovující technický stav vozidla vychází z počtu podnětů k zahájení řízení u tohoto přestupku předaných policií obecním úřadům obcí s rozšířenou působností (za rok 2012 – 3 737 případů, za rok 2013 – 3 374 případů), stanoveného na 3 500 případů ročně.

Vydeme-li z aktuální výše pokut za technickou nezpůsobilost vozidla, která se dle § 125c, odst. 4 písm. d) pohybuje mezi 5 – 10 000 Kč, pak při průměrné výši pokuty na úrovni 7 500 Kč činí celkové náklady provozovatelů na úhradu pokut 26 250 000 Kč.

- Náklady Policie ČR a osob provádějících technické silniční kontroly

Náklady osob provádějících technickou silniční kontrolu jsou stanoveny Vyhláškou č. 82/2012 o provádění kontrol technického stavu vozidel a jízdních souprav v provozu na pozemních komunikacích (vyhláška o technických silničních kontrolách) a činí:

- 1 000 Kč pro vozidla s více než 8 místy k přepravě osob a vozidla nad 3,5 tuny
- 500 Kč pro ostatní vozidla

Pro účely zjednodušení kvantifikace nákladů přitom budeme uvažovat, že technická silniční kontrola bude vykonávána příslušníky Policie ČR při stejných nákladech na 1 kontrolu, jako jsou výše uvedené.

Odhad počtu provedených technických silničních kontrol je stanoven na základě informace o počtu zkontrolovaných vozidel hromadné dopravy. V r. 2012 bylo dle zjištěných údajů zkontrolováno 84 711 vozidel⁹ hromadné dopravy (nákladní, autobusy VHD). Při úvaze, že počet ročně zkontrolovaných osobních automobilů bude odpovídat jejich podílu na celkovém počtu registrovaných vozidel (dle údajů publikovaných Sdružením automobilového průmyslu bylo k 30. 6. 2014 v ČR registrováno 7 781 521 vozidel, z toho 4 859 545 osobních automobilů¹⁰), tj. cca 62 %, činí počet zkontrolovaných osobních automobilů 138 213 vozidel a celkový počet zkontrolovaných vozidel (součet osobních automobilů a vozidel hromadné dopravy tedy činí 222 924 vozidel.

Při vynásobení výše uvedenými náklady na provedení kontroly technického stavu vozidla potom celkové náklady na technické silniční kontroly činí 153 817 500 Kč.

- 84 711 vozidel hromadné dopravy x 1 000 Kč = 84 711 000 Kč
- 138 213 osobních automobilů x 500 Kč = 69 106 500 Kč

⁹ Nosek, P. (2012). *Silniční kontroly odhalují stále více závad*. 20. 2. 2012. Dostupné z: <http://www.dnoviny.cz/silnicni-doprava/dad>

¹⁰ *Složení vozového parku v ČR, Souhrnné registrace k 30. 6. 2014*. Dostupné z: <http://www.autosap.cz/zakladni-prehledy-a-udaje/slozeni-vozoveho-parku-v-cr/>

Celkové náklady nulové varianty tedy v součtu činí **180 067 500 Kč**.

4.2.2.2 Varianta A – Řešení problému zpřísněním stávajících sankcí

V souvislosti s variantou řešení problému zpřísněním stávajících sankcí lze předpokládat opětovně zejména náklady plynoucí provozovatelům technicky nezpůsobilých vozidel z udělování sankcí, u části provozovatelů potom také náklady na uvedení motorových vozidel do stavu technické způsobilosti (např. generální opravy apod.).

Stejně jako v nulové variantě lze i v této očekávat vznik nákladů Policie ČR v souvislosti s prováděním silničních kontrol a v jejich rámci kontrol technického stavu vozidla.

Dále lze ve velmi omezené míře očekávat vznik nákladů státu v souvislosti s administrativní úpravou, projednáním a schválením novely zákona. Tyto náklady by nicméně byly relativně marginální a nebyly v rámci kvantitativního hodnocení vyčíslovány.

- Náklady provozovatelů technicky nezpůsobilých vozidel

Pro vyčíslení předpokládaných nákladů provozovatelů motorových vozidel souvisejících s úhradou pokut za nevyhovující technický stav vozidla byl analogicky k předchozí variantě využit počet podnětů k zahájení řízení u tohoto přestupku předaných policií OÚ ORP, který byl stanoven na 3 500 případů ročně.

Budeme-li uvažovat zvýšení sankcí na úroveň 10 – 20 000 Kč, pak při průměrné výši pokuty 15 000 Kč by celkové náklady sankcí činily 52 500 000 Kč.

Minimálně u části provozovatelů motorových vozidel lze, ať již v návaznosti na udělení pokuty (tzn. ve snaze vyhnout se případnému dalšímu postihu), anebo v rámci prevence (zabránění udělení pokuty), očekávat, že vynaloží další náklady na odstranění nevyhovujícího technického stavu vozidla – např. na provedení generální opravy. Při odhadované průměrné ceně opravy vozidla na úrovni 25 000 Kč a předpokladu, že minimálně 50 % provozovatelů vozidel zainvestuje do opravy technicky nevyhovujícího vozidla, jsou předpokládané náklady odhadovány na 43 750 000 Kč (3 500 vozidel x 50 % x 25 000 Kč).

- Náklady Policie ČR

Náklady na činnost policie by se implementací navrhované varianty v podstatě neměly oproti nulové variantě změnit, jelikož provádění technických silničních kontrol je již v současnosti standardní a běžnou součástí činnosti policie a počet i způsob provádění těchto kontrol se v důsledku varianty v principu nezmění.

Vyjdeme-li z odhadů nákladů na provádění technických silničních kontrol a souvisejících činností Policie ČR uváděných v nulové variantě, budou náklady na tyto aktivity činit opětovně 153 817 500 Kč.

Celkové náklady varianty A: **250 067 500 Kč**.

4.2.2.3 Varianta B – Řešení problému odebráním ORV

Ve variantě odebrání ORV lze opětovně předpokládat vznik nákladů provozovatelům motorových vozidel, a sice nákladů spojených s úhradou pokut za nevyhovující technický stav vozidla, výdajů na opravy vozidla a absolvování technické prohlídky na stanici technické kontroly (STK).

Další náklady lze opětovně očekávat u Policie ČR v souvislosti s prováděním kontrol technického stavu vozidla a navíc v souvislosti s odebráním ORV.

S ohledem na navrhovaný procesní postup odebírání a vracení ORV lze další náklady předpokládat u OÚ ORP jakožto orgánů, jimž bude Policie ČR odebraná ORV odevzdávat k evidenci, a které budou zodpovědné za jejich vracení po prokázání, že předmětné vozidlo úspěšně absolvovalo prohlídku na STK.

I u této varianty lze očekávat náklady státu v souvislosti s administrativní úpravou, projednáním a schválením novely zákona, opětovně nicméně v omezené výši, která nebyla v rámci kvantitativního hodnocení vyčíslována.

- Náklady provozovatelů technicky nezpůsobilých vozidel

Pro vyčíslení předpokládaných nákladů provozovatelů motorových vozidel souvisejících s úhradou pokut za nevyhovující technický stav vozidla je opětovně využit počet podnětů k zahájení řízení u tohoto přestupku předaných policií OÚ ORP, který byl stanoven na 3 500 případů ročně a aktuální výše pokut za technickou nezpůsobilost vozidla, která se dle § 125c, odst. 4 písm. d) pohybuje mezi 5 – 10 000 Kč, přičemž pro kalkulaci nákladů je uvažována průměrná pokuta ve výši 7 500 Kč. Celkové náklady provozovatelů na úhradu pokut tedy činí 26 250 000 Kč.

V případě této varianty lze v návaznosti na odebrání ORV očekávat další náklady provozovatelů na odstranění nevyhovujícího technického stavu vozidla (provedení opravy vozidla). Při odhadované průměrné ceně opravy vozidla na úrovni 25 000 Kč a předpokladu, že v podstatě plošně všichni provozovatelé vozidel, kterým budou ORV odebrána, budou nuceni investovat do opravy technicky nevyhovujícího vozidla, jsou předpokládáné náklady odhadovány na 87 500 000 Kč (3 500 vozidel x 25 000 Kč).

Provozovatelům vozidel v této variantě navíc budou plynout náklady související s absolvováním technické prohlídky na STK. Při odhadované ceně technické prohlídky na úrovni 500 Kč tudíž provozovatelům vzniknou náklady ve výši 1 750 000 Kč (3 500 vozidel x 500 Kč).

- Náklady Policie ČR

Náklady na činnost policie by se implementací navrhované varianty pravděpodobně měly zvýšit, a sice v důsledku zavedení procedury odebrání ORV, s čímž by byly spojeny další administrativní činnosti (a tedy i více času stráveného prováděním 1 kontroly) nad rámec stávajících činností prováděných při technických silničních kontrolách.

Toto navýšení bylo v průměru odhadnuto na cca 15 %, což při celkových nákladech Policie ČR na provádění technických kontrol uvedených již v předcházejících variantách činí 176 890 125 Kč (tj. 153 817 500 x 1,15).

- Náklady OÚ ORP

Administrativní činnost OÚ ORP v souvislosti s příjmem, evidencí a opětovným vydáváním (vracením) ORV provozovatelům vozidel by měla být co nejjednodušší, aby bylo možné tyto záležitosti vyřizovat v podstatě neprodleně (vrácení ORV oproti předložení protokolu z STK), a tudíž i nákladově co možná nejefektivnější.

Odhad nákladů vynaložených ze strany OÚ ORP na realizaci této činnosti opět vychází z předpokládaného počtu zadržených dokladů (3 500), přičemž je uvažováno, že administrativní vyřízení příjmu, evidence a vrácení 1 ORV by mělo trvat maximálně 1 hodinu času referenta příslušného odboru. Při hodinových nákladech referenta stanovených na cca 150 Kč by tudíž náklady OÚ ORP činily 525 000 Kč.

Celkové náklady varianty B: 292 915 125 Kč.

4.2.3 Provoz samohybných osobních vozítek

V případě řešení problematiky užívání vozítek segway jsou jednotlivé varianty nastaveny tak, že je velice obtížné jim přiřadit konkrétní položky nákladů, resp. pro tyto náklady blíže kvantifikovat. Důvodem je také skutečnost, že v případě mnoha potenciálních „nákladů“ se jedná spíše o dopady nehmotné povahy, s nimiž nejsou bezprostředně spojeny žádné další finanční toky.

Z tohoto důvodu byla kvantifikace nákladů provedena v podstatě pouze u subjektů provozovatelů půjčoven vozítek segway, u nichž byla zpracována modelová kalkulace nákladů, které mohou těmto subjektům nastat v souvislosti s případným omezováním či úplným zákazem provozu vozítek segway v obcích, a dále u obcí, u kterých byla v relevantních variantách opět modelově provedena kalkulace nákladů v souvislosti s instalací dopravního značení v rámci vymezení koridorů pro provoz vozítek segway.

4.2.3.1 Nulová varianta

V nulové variantě, kdy užívání vozítek segway není nijak omezeno ani legislativně upraveno, fakticky nevznikají potenciálně dotčeným skupinám žádné náklady.

4.2.3.2 Varianta A – Zákaz provozu vozítek segway na chodnících/ v pěších zónách a jejich přesun na vozovku coby motorového vozidla

V této variantě by vznikaly náklady státu na administrativní úpravu, projednání a schválení novely zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, které by nicméně s ohledem na rozsah úpravy byly v zásadě minimální.

V souvislosti s případným přesunem provozu vozítek segway na vozovky by pravděpodobně docházelo k nárůstu nákladů spojených se zvýšením dopravní nehodovosti (kolize vozítek s motorovými vozidly – častější úrazy uživatelů vozítek, hmotné škody). Jelikož vozítka segway nelze i s ohledem na jejich technické specifikace považovat za vozidla, jejich přesun na vozovky by s největší pravděpodobností znamenal úplné upuštění od jejich užívání, a to i s ohledem na skutečnost, že jízda na těchto prostředcích je zpravidla vnímána spíše jako určitá forma rekreačního pohybu či výletu (čemuž odpovídá i jejich hojně využití turisty v centrech měst při prohlídce pamětihodností apod.).

Jako stěžejní náklady, které by vznikly v návaznosti na zákaz provozu vozítek segway na chodnících a v pěších zónách, lze přitom označit náklady plynoucí provozovatelům půjčoven vozítek segway. Úplný zákaz by pro tyto subjekty byl v podstatě likvidační a jejich náklady by tudíž spočívaly v ušlých ziscích, zmařených investicích (do samotných vozítek segway) a dále by se projevil také v zániku pracovních míst (personál půjčoven).

Rámcová kalkulace výše těchto nákladů byla provedena v návaznosti na interní šetření stávajících půjčoven vozítek segway provozovaných ve větších městech v ČR.

Z něho vyplynulo, že na území města Prahy je v současnosti provozováno celkem 12 půjčoven vozítek segway, v dalších krajských městech (Brno, Hradec Králové, Karlovy Vary, Liberec, Ostrava, Zlín) je potom provozováno dalších 8 půjčoven. V dalších městech – zpravidla významnějších turistických centrech jako Český Krumlov, Luhačovice, Velké Karlovice apod. – byla existence půjčovny zjištěna v celkem 15ti případech.

U 20 půjčoven segway ve velkých (krajských) městech bylo pro účely kvantifikace nákladů modelově předpokládáno, že disponují vozítky o větším počtu, než půjčovny ve městech menších. Odhadovaný počet těchto vozítek, připadajících na jednu takovou půjčovnu byl stanoven na 10 kusů. V případě půjčoven ve městech menších byl potom počet vozítek stanoven na 5 kusů na půjčovnu.

Orientační cena za pořízení vozítka segway byla stanovena na 200 000 Kč.

Kalkulace dílčích položek nákladů provozovatelů vozítek segway:

- Náklady na ušlý zisk (kalkulován jako roční/sezónní výše ušlého zisku):
 - Počet dnů provozu půjčovny v sezóně (předpoklad provozu v měsících květen – září): 150 dní

- Vytíženost půjčovny/vozítek: 60 %
- Cena za půjčení vozítka na 1 hod.: 500 Kč
- Průměrná doba půjčení: 3 hodiny

Kalkulace:

- Půjčovny ve velkých městech – 20 půjčoven x 10 ks segway x 150 dní x 60 % vytíženost x 500 Kč x 3 hod. = 27 000 000 Kč

- Půjčovny v menších městech – 15 půjčoven x 5 ks segway x 150 dní x 60 % vytíženost x 500 Kč x 3 hod. = 10 125 000 Kč

- Náklady na zmařenou investici:

- Půjčovny ve velkých městech – 20 půjčoven x 10 ks segway x 200 000 Kč = 40 000 000 Kč

- Půjčovny v menších městech – 15 půjčoven x 5 ks segway x 200 000 Kč = 15 000 000 Kč

- Náklady spojené se zánikem pracovních míst (kalkulovány jako roční náklady státu na 1 nezaměstnaného):

- Průměrné roční náklady státu na 1 nezaměstnaného: 170 000 Kč¹¹
- Počet zaniklých pracovních míst na 1 provozovnu ve velkém městě: 3
- Počet zaniklých pracovních míst na 1 provozovnu v menším městě: 1

Kalkulace:

- Půjčovny ve velkých městech – 20 půjčoven x 170 000 Kč x 3 os. = 10 200 000 Kč

- Půjčovny v menších městech – 15 půjčoven x 170 000 Kč x 1 os. = 2 550 000 Kč

Celkové předpokládané náklady provozovatelů půjčoven vozítek segway: **104 875 000 Kč**

4.2.3.3 Varianta B – Plné ponechání možnosti úpravy pravidel užívání vozítek segway na akty vydávané obcemi

V případě této varianty by zákon možnost úpravy pravidel užívání vozítek přenášel na obce. Minimální náklady státu by opětovně vznikaly v souvislosti s administrativní úpravou, projednáním a schválením novely zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu. Obcím by pak v případě úpravy pravidel plynuly náklady na administrativní agendu (příprava vyhlášky). Charakter a rozsah úprav by přitom byl rovněž čistě na rozhodnutí obcí. Náklady nicméně mohou a nemusí vzniknout právě v závislosti na tom, zda se obec rozhodne užití vozítek regulovat či nikoli.

¹¹ Standardně uváděná hodnota např. dle MPSV

Náklady v případě rozhodnutí obce upravit pravidla užívání vozítek segway:

- Administrativní náklady – vytvoření vyhlášky (zákaz užití vozítek)
- Náklady na dopravní značení (zákaz segway)
- Náklady spojené se zvýšením agendy obecní policie (dohled, vynucování); v konečném důsledku se bude jednat o náklady obce (zřizovatele obecní policie)

Výše uvedených nákladů se tudíž s ohledem na uvedené budou lišit obec od obce, zejména v závislosti na rozsahu přijatých opatření (především rozsahu přijatých omezení – instalovaných dopravních značek v lokalitách se zákazem užívání vozítek segway). Modelově byly přitom kvantifikovány náklady na dopravní značení, jejichž kalkulace vychází z úvahy, že úprava pravidel užívání vozítek segway se bude týkat těch měst a obcí, v nichž působí půjčovny segway, tzn. 9 větších měst (Praha, krajská města) a 15 dalších měst a obcí, v nichž byla průzkumem zjištěna existence půjčovny segway. Při úvaze, že zákaz užívání vozítek segway se bude týkat vesměs center měst, bylo u větších měst modelově uvažováno s instalací zákazového dopravního značení cca v 10 ulicích, u menších měst a obcí pak cca v 5 ulicích.

- Náklady na dopravní značení:
 - Počet instalovaných dopravních značek (zákaz užití vozítek) ve větších městech: průměrně 100 značek (10 ulic x v průměru 10 značek na ulici)
 - Počet instalovaných dopravních značek (zákaz užití vozítek) v dalších městech a obcích: průměrně 40 značek (5 ulic x v průměru 8 značek na ulici)
 - Náklady na pořízení a instalaci 1 dopravní značky: 2 500 Kč
 - Počet větších měst s provedenou úpravou pravidel užívání segway: 9
 - Počet dalších měst a obcí s provedenou úpravou pravidel užívání segway: 15

Kalkulace:

- Značení ve velkých městech – 9 měst x 100 ks značek x 2 500 Kč = 2 250 000 Kč
- Značení v dalších městech a obcích – 15 měst x 40 ks značek x 2 500 Kč = 1 500 000 Kč

Celkové předpokládané náklady obcí: **3 750 000 Kč**

V případě rozhodnutí obce upravit pravidla užívání vozítek segway by potom náklady opětovně plynuly provozovatelům půjčoven vozítek segway ve formě ušlého zisku (z důvodů obecních zákazů nižší atraktivita segway pro uživatele). Výše těchto nákladů by opětovně závisela na rozsahu omezení, lze nicméně předpokládat, že pokud by nedošlo k úplnému plošnému zákazu užívání segway, neměly by tyto náklady být pro provozovatele likvidační, ale znamenaly by pokles vytiženosti půjčoven segway a tím i jejich tržeb (zisků).

- Náklady na ušlý zisk (kalkulován jako pokles ročních/sezónních zisků):
 - Počet dnů provozu půjčovny v sezóně (předpoklad provozu v měsících květen – září): 150 dní
 - Vytiženost půjčovny/vozítek: 60 %
 - Cena za půjčení vozítka na 1 hod.: 500 Kč
 - Průměrná doba půjčení: 3 hodiny
 - Očekávaný pokles zisku v důsledku omezení užívání segway: 40 %

Kalkulace:

- Půjčovny ve velkých městech – 20 půjčoven x 10 ks segway x 150 dní x 60 % vytiženost x 500 Kč x 3 hod. x 40 % pokles zisků = 10 800 000 Kč

- Půjčovny v menších městech – 15 půjčoven x 5 ks segway x 150 dní x 60 % vytiženost x 500 Kč x 3 hod. x 40 % pokles zisků = 4 050 000 Kč

Celkové předpokládané náklady provozovatelů půjčoven vozítek segway: **14 850 000 Kč**

Ke vzniku nákladů uživatelů vozítek segway by fakticky nemělo docházet. Teoreticky by byl vznik těchto nákladů možný pouze v případě porušení zákazu jízdy ve vymezených lokalitách/koridorech a udělení pokuty ze strany orgánů policie.

Celkové předpokládané náklady varianty B: **18 600 000 Kč**

4.2.3.4 Varianta C – Volné užití vozítek s možností zákazu jejich užití dopravním značením

V podstatě analogicky k předchozí variantě budou náklady plynout dále uváděným subjektům:

Obce – náklady na administrativní agendu; mohou a nemusí vzniknout v závislosti na tom, zda se obec rozhodne užití vozítek regulovat či nikoli; v případě vzniku:

- Administrativní náklady – vytvoření vyhlášky (zákaz užití vozítek)
- Náklady na dopravní značení (zákaz segway) – cca 2 500 Kč/dopravní značku
- Náklady spojené se zvýšením agendy obecní policie (dohled, vynucování)

Tyto náklady se budou obecně lišit obec od obce, zejména v závislosti na rozsahu přijatých opatření (především rozsahu přijatých omezení – instalovaných dopravních značek v lokalitách se zákazem užívání vozítek segway).

Při předpokladu, že obec ve snaze o minimalizaci nákladů na dopravní značení omezí značení pouze na nejfrekventovanější a nejproblematictější ulice v centru, jsou náklady oproti předchozí variantě očekávány na nižší úrovni.

- Náklady na dopravní značení:
 - Počet instalovaných dopravních značek (zákaz užití vozítek) ve větších městech: průměrně 50 značek (5 ulic x v průměru 10 značek na ulici)
 - Počet instalovaných dopravních značek (zákaz užití vozítek) v dalších městech a obcích: průměrně 20 značek (2 – 3 ulice x v průměru 6 – 8 značek na ulici)
 - Náklady na pořízení a instalaci 1 dopravní značky: 2 500 Kč
 - Počet větších měst s provedenou úpravou pravidel užívání segway: 9
 - Počet dalších měst a obcí s provedenou úpravou pravidel užívání segway: 15

Kalkulace:

- Značení ve velkých městech – 9 měst x 50 ks značek x 2 500 Kč = 1 125 000 Kč

- Značení v dalších městech a obcích – 15 měst x 20 ks značek x 2 500 Kč = 750 000 Kč

Celkové předpokládané náklady obcí: **1 875 000 Kč**

Ušlý zisk provozovatelů půjčoven vozítek segway (z důvodů případných obecních zákazů a nižší atraktivity segway pro uživatele) lze v případě této varianty očekávat na nižší úrovni s ohledem na předpoklad, že obce by měly mít zájem na co možná maximálním omezení výdajů na restriktivní opatření (zejména instalace dopravního značení) a jejich co největší účelnosti (omezení pouze v lokalitách, kde může pohyb segway skutečně způsobovat závažnější problémy – např. úzké uličky, nerovný terén, vysoké převýšení apod.).

- Náklady na ušlý zisk (kalkulován jako pokles ročních/sezónních zisků):
 - Počet dnů provozu půjčovny v sezóně (předpoklad provozu v měsících květen – září): 150 dní
 - Vytíženost půjčovny/vozítek: 60 %
 - Cena za půjčení vozítka na 1 hod.: 500 Kč
 - Průměrná doba půjčení: 3 hodiny
 - Očekávaný pokles zisku v důsledku omezení užívání segway: 20 %

Kalkulace:

- Půjčovny ve velkých městech – 20 půjčoven x 10 ks segway x 150 dní x 60 % vytíženost x 500 Kč x 3 hod. x 20 % pokles zisků = 5 400 000 Kč
- Půjčovny v menších městech – 15 půjčoven x 5 ks segway x 150 dní x 60 % vytíženost x 500 Kč x 3 hod. x 20 % pokles zisků = 2 025 000 Kč

Celkové předpokládané náklady provozovatelů půjčoven vozítek segway: **7 425 000 Kč**

Uživatelé – v zásadě by k vzniku nákladů nemělo docházet, teoreticky pouze v případě porušení zákazu (uložení blokové pokuty ze strany orgánů policie – předpoklad do 2 000 Kč).

Celkové předpokládané náklady varianty C: **9 300 000 Kč**

4.2.3.5 Varianta D – Zákaz užití vozítek segway ze zákona s možností obce povolit jejich užití

I v poslední navrhované variantě je struktura dotčených subjektů a jejich nákladů obdobná jako v předcházejících dvou variantách.

Obce – náklady na administrativní agendu; i v tomto případě mohou a nemusí vzniknout v závislosti na tom, zda se obec rozhodne užití vozítek alespoň zčásti povolit či nikoli; v případě vzniku:

- Administrativní náklady – vytvoření a schválení vyhlášky (povolení užití vozítek)
- Náklady na dopravní značení (vymezení koridorů pro segway) – cca 2 500 Kč/dopravní značku
- Náklady spojené se zvýšením agendy obecní policie (dohled, vynucování)

Objem nákladů se opětovně bude lišit v závislosti na konkrétních opatřeních. Obecně lze oproti předchozí variantě předpokládat vyšší náklady na umístování dopravního značení v případě, že se obec rozhodne vymezit určité lokality/koridory pro užívání segway. Ve snaze o minimalizaci nákladů by nicméně pravděpodobně v případě této varianty bylo ze strany obcí možné očekávat spíše zdráhavý přístup k povolování užití vozítek segway, což by se sice

projevilo v minimálních nákladech obcí, na druhou stranu by byl pravděpodobně vyšší negativní dopad na provozovatele půjčoven segway oproti variantě předchozí.

S ohledem na skutečnost, že se v případě dané varianty bude jednat o možnost obcí povolit užití vozítek segway a nikoli povinnost, lze předpokládat, že k vymezování a vyznačování koridorů dojde pouze u omezeného počtu obcí a náklady obcí na dopravní značení budou oproti předchozí variantě nižší. Modelově je pokles nákladů oproti předchozí variantě uvažován cca o 30 %.

- Náklady na dopravní značení:

Kalkulace:

- $1\,875\,000\text{ Kč} \times 0,7 = 1\,312\,500\text{ Kč}$

Celkové předpokládané náklady obcí: **1 312 500 Kč**

Ušlý zisk provozovatelů půjčoven vozítek segway (z důvodů obecních zákazů a nižší atraktivita segway pro uživatele, resp. v krajním případě úplného zákazu až jejich likvidace) tudíž byl modelově nastaven až na 60 %.

- Náklady na ušlý zisk (kalkulován jako pokles ročních/sezónních zisků):
 - Počet dnů provozu půjčovny v sezóně (předpoklad provozu v měsících květen – září): 150 dní
 - Vytíženost půjčovny/vozítek: 60 %
 - Cena za půjčení vozítka na 1 hod.: 500 Kč
 - Průměrná doba půjčení: 3 hodiny
 - Očekávaný pokles zisku v důsledku omezení užívání segway: 60 %

Kalkulace:

- Půjčovny ve velkých městech – 20 půjčoven x 10 ks segway x 150 dní x 60 % vytíženost x 500 Kč x 3 hod. x 60 % pokles zisků = 16 200 000 Kč
- Půjčovny v menších městech – 15 půjčoven x 5 ks segway x 150 dní x 60 % vytíženost x 500 Kč x 3 hod. x 60 % pokles zisků = 6 075 000 Kč

Celkové předpokládané náklady provozovatelů půjčoven vozítek segway: **22 275 000 Kč**

Uživatelé – vznik nákladů opětovně pouze v případě porušení zákazu (uložení blokové pokuty ze strany orgánů policie – předpoklad do 2 000 Kč).

Celkové předpokládané náklady varianty D: **23 587 500 Kč**

4.3 Přínosy

Při vyhodnocování přínosů rovněž platí, že jsou vyhodnocovány přínosy pro všechny varianty. Analogicky jsou vyjádřeny nejprve kvalitativně, poté se vyjádří kvantitativně. Nejsou-li k dispozici potřebná data pro kvantifikaci dopadů, použije se pouze kvalitativní hodnocení. Přínosy jsou posuzovány vždy s ohledem na cíl, který byl stanoven.

4.3.1 Viditelnost chodců na pozemních komunikacích

Pro jednotlivé varianty lze očekávat strukturu příjmů v zásadě stejnou (s výjimkou varianty nulové, kde s ohledem na zachování stávajícího stavu budou přínosy varianty

nulové), rozdíly by měly být dány pouze mírou efektivity jednotlivých variant. Tyto rozdíly jsou však spíše v kvalitativní rovině a lze je pouze obtížně kvantifikovat.

4.3.1.1 Nulová varianta

Vzhledem ke skutečnosti, že nulová varianta počítá se stávajícím stavem, kdy užívání reflexních prvků chodci není nijak řešeno, budou přínosy v této variantě nulové.

4.3.1.2 Varianta A – Osvětová činnost – používání reflexního oděvu plošně na všech komunikacích

Přímé přínosy by spočívaly ve snížení nákladů z dopravní nehodovosti plynoucích občanům, složkám IZS a dalším subjektům (soudy, pojišťovny). Nepřímé přínosy by představovalo snížení (úspora) celospolečenských nákladů (ztráty na produkci a sociálních výdajích).

Jak je uvedeno v kapitole 3.2.1., pokles nehodovosti oproti současnému stavu byl odhadnut na 35 %. Celkové přínosy (úspory) ze snížení nehodovosti by měly být následující:

- celkové úspory nákladů nehod chodců s usmrcením – snížení počtu usmrcených chodců o 46,2 osob x 18 669 000 Kč = 862 507 800 Kč
- celkové úspory nákladů nehod chodců s těžkým zraněním – snížení počtu těžce zraněných chodců o 220,5 osob x 5 062 000 Kč = 1 116 171 000 Kč
- celkové úspory nákladů nehod chodců s lehkým zraněním – snížení počtu lehce zraněných o 930,7 osob x 413 000 Kč = 384 379 100 Kč
- celkové úspory nákladů nehod chodců s hmotnou škodou – snížení počtu nehod o 68 x 226 000 Kč = 15 368 000 Kč

Celkové přínosy varianty z poklesu nehodovosti tedy v součtu činí 2 378 425 900 Kč.

K uvedeným přínosům lze dále přičíst přínosy výrobců reflexních oděvů/vest plynoucí ze zvýšených investic občanů do pořízování tohoto vybavení. Zjednodušeně bylo pro stanovení výše těchto přínosů počítáno s marží (ziskem) výrobců těchto materiálů na úrovni cca 10 % z celkových nákladů na jejich pořízení, které byly vyčísleny v předchozí kapitole (náklady) pro každou variantu.

V případě varianty A jsou tak přínosy výrobců reflexních oděvů následující: 2 682 400 osob (počet osob/chodců, kterých se opatření reálně dotkne – viz odhad počtu dotčených osob u vyčíslení nákladů) x průměrná cena reflexní vesty 100 Kč x 10 % marže (zisk) výrobců = 26 824 000 Kč.

Souhrnné přínosy varianty lze tudíž při součtu výše uvedených dílčích položek stanovit na **2 405 249 900 Kč**.

4.3.1.3 Varianta B – Osvětová činnost – používání samostatných reflexních prvků plošně na všech komunikacích

Odhad přínosů (úspory celospolečenských nákladů) ze snížení dopravní nehodovosti byl v dané variantě stanoven na 50 %, z toho také vyplývá vyšší úroveň přínosů oproti předchozí variantě.

Přínosy:

- celkové úspory nákladů nehod chodců s usmrcením – snížení počtu usmrcených chodců o 66 osob x 18 669 000 Kč = 1 232 154 000 Kč

- celkové úspory nákladů nehod chodců s těžkým zraněním – snížení počtu těžce zraněných chodců o 315 osob x 5 062 000 Kč = 1 594 530 000 Kč

- celkové úspory nákladů nehod chodců s lehkým zraněním – snížení počtu lehce zraněných o 1329,5 osob x 413 000 Kč = 549 083 500 Kč

- celkové úspory nákladů nehod chodců s hmotnou škodou – snížení počtu nehod o 97 x 226 000 Kč = 21 922 000 Kč

Celkové přínosy varianty z poklesu nehodovosti tedy v součtu činí 3 397 689 500 Kč.

V případě předmětné varianty lze sice s ohledem na očekávanou nízkou finanční náročnost reflexních prvků v porovnání s reflexními oděvy/vestami předpokládat vyšší zájem o jejich pořízení ze strany obyvatelstva, nicméně celkové přínosy výrobců reflexních prvků by velmi pravděpodobně, právě s ohledem na nízkou cenu těchto prvků, neměly přesáhnout přínosy plynoucí ze zvýšeného prodeje reflexních vest v předchozí variantě.

- přínosy výrobců reflexních prvků – 3 353 000 osob x 50 Kč x 10 % marže (zisk) výrobců = 16 765 000 Kč

Celkové přínosy varianty: **3 414 454 500 Kč.**

4.3.1.4 Varianta C – Zákonná povinnost používat reflexní oděv plošně na všech komunikacích

Stěžejní přínosy varianty lze očekávat ve formě úspor celospolečenských nákladů v souvislosti se zvýšením dopravní bezpečnosti chodců na komunikacích a tedy poklesu nákladů souvisejících s úmrtími či zraněními chodců při dopravních nehodách.

Jak je uvedeno v kapitole 3.2.1., pokles nehodovosti oproti současnému stavu byl odhadnut na 50 %. Celkové přínosy (úspory) ze snížení nehodovosti by měly být následující:

- celkové úspory nákladů nehod chodců s usmrcením – snížení počtu usmrčených chodců o 66 osob x 18 669 000 Kč = 1 232 154 000 Kč

- celkové úspory nákladů nehod chodců s těžkým zraněním – snížení počtu těžce zraněných chodců o 315 osob x 5 062 000 Kč = 1 594 530 000 Kč

- celkové úspory nákladů nehod chodců s lehkým zraněním – snížení počtu lehce zraněných o 1329,5 osob x 413 000 Kč = 549 083 500 Kč

- celkové úspory nákladů nehod chodců s hmotnou škodou – snížení počtu nehod o 97 x 226 000 Kč = 21 922 000 Kč

Celkové přínosy varianty z poklesu nehodovosti tedy v součtu činí 3 397 689 500 Kč.

Finanční přínosy varianty by dále mohly plynout z nárůstu počtu pokut udělovaných v blokovém řízení. Jako výchozí údaj pro stanovení nárůstu počtu pokut udělovaných chodcům byla s ohledem na absenci detailnějších údajů využita statistika obecní policie týkající se přestupků proti bezpečnosti silničního provozu. Z ní byl celkový roční počet přestupků proti bezpečnosti silničního provozu (vyjma překročení nejvyšší povolené rychlosti) odhadnut na cca 650 tisíc (za rok 2012 cca 600 tisíc přestupků, za předchozí rok cca 700 tisíc, brán průměr – tj. cca 650 tisíc přestupků¹²). Jelikož neexistují statistiky, z nichž by vyplýval počet přestupků připadajících specificky na chodce, byl uvedený počet pro zjednodušení uvažován jako přestupky chodců. Budeme-li potom uvažovat roční nárůst přestupků a v návaznosti na

¹² Ministerstvo vnitra ČR, Odbor bezpečnostní politiky (2013). *Statistické údaje o činnosti obecních policií za rok 2012*. MV ČR, červen 2013. Celkem 14 s. Dostupné z: <<http://www.mvcr.cz/soubor/komentovane-vybrane-statisticke-udaje-o-cinnosti-obecnich-policii-za-rok-2012.aspx>>

to i udělených pokut na úrovni 5 % (analogicky k nárůstu kontrolní činnosti policie), pak při průměrné výši blokové pokuty cca 360 Kč (vycházející opětovně ze statistik činnosti obecní policie) by nárůst příjmů z udělených pokut mohl činit cca 11 700 tisíc Kč.

Zejména ve variantách uzákonění povinnosti občanů nosit při pohybu na komunikacích za snížené viditelnosti reflexní oděv by přínosy vyplývající z předpokládaného zvýšení počtu pořizovaných reflexních oděvů plynuly ve formě nárůstu zisků výrobců tohoto oblečení. U převážné části obyvatel lze nicméně očekávat, že by ve snaze ušetřit řešili nutnost pořízení reflexního oblečení formou pořízení reflexní pracovní vesty s minimálními náklady (cena se standardně pohybuje v rozmezí 50 – 100 Kč). Při této úvaze lze průměrné náklady vynaložené ze strany občanů na pořízení reflexního oděvu/vesty odhadovat na cca 100 Kč. Celkové přínosy výrobců reflexních oděvů by tudíž byly následující:

- přínosy výrobců reflexních oděvů – $4\,694\,200 \text{ osob} \times 100 \text{ Kč} \times 10 \% \text{ marže (zisk) výrobců} = 46\,942\,000 \text{ Kč}$

Celkové přínosy varianty: **3 456 331 500 Kč**

4.3.1.5 Varianta D – Zákonná povinnost používat samostatné reflexní prvky plošně na všech komunikacích

Klíčové přínosy lze opětovně jako u předcházející varianty očekávat ve formě úspor celospolečenských nákladů v souvislosti se zvýšením dopravní bezpečnosti chodců na silnicích a tedy poklesu nákladů souvisejících s úmrtími či zraněními chodců při dopravních nehodách.

Při úvaze, že přijaté zákonné opatření by mohlo mít obdobnou úroveň efektů jako kupříkladu na sousedním Slovensku, tzn. mohlo by dojít ke snížení absolutního počtu nehod až o již zmiňovaných 65 %, lze finanční přínosy (úspory) očekávat následující:

Přínosy:

- celkové úspory nákladů nehod chodců s usmrcením – snížení počtu usmrcených chodců o 85,8 osob $\times 18\,669\,000 \text{ Kč} = 1\,601\,800\,200 \text{ Kč}$

- celkové úspory nákladů nehod chodců s těžkým zraněním – snížení počtu těžce zraněných chodců o 409,5 osob $\times 5\,062\,000 \text{ Kč} = 2\,072\,889\,000 \text{ Kč}$

- celkové úspory nákladů nehod chodců s lehkým zraněním – snížení počtu lehce zraněných o 1 728,35 osob $\times 413\,000 \text{ Kč} = 713\,808\,550 \text{ Kč}$

- celkové úspory nákladů nehod chodců s hmotnou škodou – snížení počtu nehod o 126,1 $\times 226\,000 \text{ Kč} = 28\,498\,600 \text{ Kč}$

Celkové přínosy (úspory) z dopravních nehod: **4 416 996 350 Kč**

- přínosy z nárůstu pokut udělovaných v blokovém řízení – $650\,000 \text{ přestupků} \times 360 \text{ Kč na průměrnou pokutu} \times 5 \% \text{ nárůst} = 11\,700\,000 \text{ Kč}$

- přínosy výrobců reflexních prvků – $5\,029\,500 \text{ osob} \times 50 \text{ Kč} \times 10 \% \text{ marže (zisk) výrobců} = 25\,147\,500 \text{ Kč}$

Celkové přínosy varianty: **4 453 843 850 Kč**

4.3.2 Zadržení osvědčení o registraci vozidla

4.3.2.1 Nulová varianta

V nulové variantě s ohledem na stávající stav spočívají přínosy v přijatých úhradách pokut za nevyhovující technický stav vozidla Policií ČR, resp. státním rozpočtem. Výše

těchto pokut se rovná hodnotě uváděné již v předchozí kapitole v nákladech plynoucích provozovatelům motorových vozidel, tzn. 26 250 000 Kč.

4.3.2.2 Varianta A – Řešení problému zpřísněním stávajících sankcí

Přínosy ve variantě uvažující řešení problému zpřísněním stávající sankcí by v první řadě opětovně plynuly Policii ČR, tzn. fakticky státnímu rozpočtu, v souvislosti s úhradou pokut za nevyhovující technický stav vozidla. S ohledem na skutečnost, že v dané variantě se průměrná výše udělené pokuty odhaduje na dvojnásobek stávající sazby, jsou předpokládáné přínosy oproti nulové variantě dvojnásobné, tzn. 52 500 000 Kč.

Dále lze očekávat přínosy provozovatelů autoopraven s ohledem na předpoklad, že minimálně část provozovatelů motorových vozidel si, buďto jako prevenci, anebo v důsledku udělené pokuty, nechá provést opravu vozidla za účelem jeho uvedení do technicky způsobilého stavu. Předpokládaná výše těchto čistých přínosů při odhadované marži (zisku) provozovatelů autoopraven na úrovni 10 % činí 4 375 000 Kč (3 500 vozidel x 50 % podstoupivších opravu x 25 000 Kč průměrné náklady na opravu x 10 % marže autoopraven).

V důsledku předpokládaného snížení počtu technicky nezpůsobilých vozidel lze dále teoreticky očekávat také pokles počtu dopravních nehod zaviněných technickou závadou vozidla a tudíž i úsporu souvisejících nákladů. S ohledem na skutečnost, že drtivá většina nehod zaviněných technickou závadou vozidla jsou nehody „pouze“ s hmotnou škodou (v r. 2013 se stalo celkem 464 nehod způsobených technickou závadou vozidla, přičemž nedošlo k žádnému usmrcení a „pouze“ 90 zraněním), byla pro kalkulaci úspor využita sazba průměrných nákladů nehody s hmotnou škodou ve výši 226 000 Kč. Při odhadovaném poklesu počtu nehod na úrovni cca 10 % by tak úspory z nižší nehodovosti měly činit 10 486 400 Kč (464 nehod x 226 000 Kč náklady nehody x 10 % pokles nehod).

Celkové přínosy varianty: **56 875 000 Kč.**

4.3.2.3 Varianta B – Řešení problému zadržením ORV

Struktura přínosů varianty pracující s možností odebrání ORV je v principu podobná variantě předchozí. Hlavní přímé přínosy by plynuly Policii ČR, resp. státnímu rozpočtu, ve formě úhrad pokut udělovaných za nevyhovující technický stav vozidla. Ty jsou opět odhadovány na úrovni 26 250 000 Kč ročně (předpoklad zachování stávající výše pokut).

Navíc lze v daném případě předpokládat přínosy z poplatků za vracení ORV plynoucí obecním úřadům obcí s rozšířenou působností, které by tuto agendu zajišťovaly. Při uvažovaném počtu ročně odebraných ORV na úrovni 3 500 a předpokládaném poplatku za jejich vracení provozovatelům vozidel ve výši 100 Kč by výše přínosů činila 350 000 Kč.

Obdobně jako v případě předchozí varianty lze očekávat přínosy provozovatelů autoopraven a navíc také přínosy provozovatelů STK, jelikož vrácení ORV by bylo podmíněno podstoupením prohlídky na STK. V dané variantě by se nutnost opravy vozidla a podstoupení technické prohlídky dotkla plošně všech vozidel označených jako technicky nevyhovující s odebraným ORV. Přínosy lze tedy stanovit v následujících výších:

- přínosy provozovatelů autoopraven – 3 500 vozidel x 25 000 Kč průměrné náklady opravy x 10 % marže autoopraven = 8 750 000 Kč
- přínosy provozovatelů STK – 3 500 vozidel x 500 Kč průměrné náklady na TK x 10 % marže STK = 175 000 Kč

I u této varianty lze dále očekávat snížení počtu technicky nezpůsobilých vozidel, s tím související pokles počtu dopravních nehod zaviněných technickou závadou vozidla a

v konečném důsledku tedy úsporu souvisejících nákladů. Kalkulace výše úspor je provedena analogicky k předchozí variantě, přičemž úspory jsou očekávány na vyšší úrovni – cca 20 %.

○ úspory ze snížení počtu nehod zaviněných technickou závadou vozidla – 464 nehod x 20 % úspora x 226 000 náklady nehody s hmotnou škodou = 20 972 800 Kč

Přínosy pro životní prostředí:

S ohledem na vyšší vliv přestárých a technicky nevyhovujících vozidel na životní prostředí¹³ (vyšší emise škodlivin ve výfukových plynech) lze při předpokladu, že varianty zvýšení sankcí a především odebrání ORV u technicky nevyhovujících vozidel přinesou snížení počtu těchto vozidel v běžném silničním provozu, očekávat také pozitivní dopady na životní prostředí ve smyslu snížení emisí z výfukových plynů. Jelikož tyto kladné externality jsou jen velmi obtížně a složitě kvantifikovatelné, nebylo v rámci RIA jejich ocenění prováděno. Jedná se nicméně o významný kvalitativní přínos zavedení navrhovaného opatření.

4.3.3 Provoz samohybných osobních vozítek

V případě přínosů platí v podstatě obdobná skutečnost, jako u nákladů, a sice že přínosy fakticky nelze kvantifikovat, případně se jedná o přínosy spíše nehmotné povahy, jejichž vyčíslení je objektivně neproveditelné či proveditelné jen velice obtížně.

Obecně finanční přínosy oproti stávající (nulové) variantě pro dotčené skupiny v podstatě žádné nebudou. Teoreticky lze přímé finanční přínosy očekávat pouze v případě porušení zákazu užití vozítek segway jejich uživateli v konkrétních lokalitách, a sice v podobě přínosů z případných pokut plynoucích do obecního či státního rozpočtu, v závislosti na tom, zda pokutu vystaví obecní policie či Policie ČR.

V nehmotné rovině lze přínosy spatřovat zejména u dotčené skupiny chodců (pěších), a sice v podobě zvýšení bezpečnosti (či minimálně pocitu bezpečnosti) na chodnících a pěších zónách. V konečném důsledku by přínosem ze zvýšení bezpečnosti mělo být snížení případných úrazů či hmotných škod způsobených kolizí vozítek segway s chodci. Do současné doby sice nejsou evidovány žádné konkrétní případy kolizí vozítek s chodci, s ohledem na poměrně vysoký počet vozítek segway používaných zejména ve větších městech lze nicméně předpokládat, že ke kolizím došlo, ale jednalo se o méně závažné události.

4.4 Kvalitativní hodnocení jednotlivých variant

4.4.1 Viditelnost chodců na pozemních komunikacích

4.4.1.1 Hodnocení variant z hlediska naplňování cílů

S ohledem na posuzované varianty řešení problému lze kvalitativní hledisko naplňování cílů předmětného opatření vnímat ve dvou rovinách, a sice v dopadech na:

- efektivitu opatření osvětové činnosti x zákonné povinnosti
- efektivitu používání reflexních oděvů/vest x samostatným reflexním prvkům

Prvním z významných aspektů, který je potřeba zohlednit při hodnocení jednotlivých variant je otázka předpokládaného přínosu jednotlivých variant pro naplnění stanoveného cíle – řešení bezpečnosti chodců. Zvýšení bezpečnosti chodců je přitom přímo závislé na ochotě chodců používat za snížené viditelnosti reflexní prvky. První část hodnocení se proto zaměřila

¹³ TÜV SÜD Czech s.r.o. (2014). *Technická zpráva Vliv složení vozového parku osobních automobilů v České republice na životní prostředí*. Praha, 25. červen 2014. Celkem 13 s. Dostupné z: <<http://portal.sda-cia.cz/>>

na posouzení, zda lze očekávat výrazné rozdíly mezi jednotlivými variantami z pohledu jejich dopadu na množství chodců, kteří budou používat reflexní prvky.

Základní vyhodnocení efektivity jednotlivých variant bylo provedeno už v rámci kvantitativního hodnocení nákladů a přínosů, a to v podobě předpokládaného procentuálního podílu chodců, kteří si pořídí reflexní oděv popř. reflexní prvek a předpokládaného procentuálního snížení nehodovosti chodců. Na tomto místě lze tedy zrekapitulovat, že v úvahu byly brány následující aspekty:

- náklady na pořízení reflexního oděvu nebo reflexního prvku: vyšší náklady snižují ochotu chodců pořizovat si reflexní oděv (ve prospěch reflexních prvků)

- způsob užívání reflexního oděvu a reflexního prvku: užívání reflexního oděvu je celkově spojeno s vyšší náročností a komplikovaností než u reflexního prvku (skladování a přenášení, nasazování reflexního oděvu/vesty např. na kabát) a může být vnímáno jako vyšší zásad do osobní sféry (přenášení a nasazování vesty vs. reflexního pásku, rovněž estetické dopady - např. ochota nosit reflexní oděv při příchodu nebo odchodu ze společenských akcí), což celkově snižuje ochotu užívat reflexní oděv v porovnání s užíváním reflexního prvku, a to i v případě, že reflexní oděv již byl pořízen

- synergické působení zákonné povinnosti užívat reflexní oděv nebo reflexní prvek a osvětové kampaně týkající se viditelnosti chodců: přestože i samostatná osvětová kampaň může mít poměrně velký dopad, zkušenosti ze zemí, které zavedly zákonnou povinnost ukazují, že oba kroky se mohou vzájemně doplnit a podpořit svoji efektivitu; zavedení zákonné povinnosti může jednak podpořit efektivitu kampaně při jejím provádění (zájem médií daný a priori), jednak - což je podstatnější - může prohloubit účinnost kampaně a podpořit zachování výsledků kampaně v čase, neboť vedle pozitivní motivace (ochrana života, zdraví, majetku, apel na racionální chování a předvídaní důsledků) doplňuje i motivaci negativní (hrozba pokuty za nedodržení povinnosti, obecné negativní dopady spojené s porušením právní povinnosti ve vztahu k náhradě škody, pojištění apod.) - lze přitom vycházet z toho, že tato negativní motivace bude působit i v podobě hrozby, tj. nepředpokládá se masivní vynucování a pokutování

Z uvedeného vyplývá, že vyšší efektivitu lze předpokládat u užívání reflexních prvků, nikoliv reflexního oděvu, a dále to, že efektivitu zvyšuje současné využití zavedení zákonné povinnosti užívání reflexních prvků a provedení osvětové kampaně.

Ve vztahu k užívání reflexního oděvu (vesty) a reflexního prvku byl dále hodnocen jejich bezpečnostní přínos, tj. zda reflexní oděv nezajišťuje vyšší míru viditelnosti než reflexní prvek.

Ačkoliv by při obecném posouzení bylo možné očekávat, že reflexní oděv (vesta), která představuje větší plochu, bude z pohledu účinnosti ve smyslu zlepšení viditelnosti, efektivnější, provedené testy tento předpoklad nepotvrzují.

Z dostupných hodnocení efektivity jednotlivých variant použití reflexních materiálů totiž vyplývá, že rozdíl mezi použitím reflexních vest a samostatných reflexních prvků není v ploše, ale pouze v umístění reflexního materiálu na těle chodce. Zatímco v případě reflexních oděvů/vest jsou zpravidla reflexní prvky umístěny na trupu, samostatné reflexní prvky se nejčastěji umísťují na zápěstí či kotníky (např. reflexní náramky, pásy apod.).

Z dostupných studií¹⁴ vyplývá, že retroreflexní materiály (tzn. materiály fungující na principu zpětného odrazu – odrážející světlo zpět ve směru jeho zdroje) v případě umístění na

¹⁴ Např. Tyrrell, Richard A. and Wood, Joanne M. and Chaparro, Alex and Carberry, Trent P. and Chu, Byoung-Sun and Marszalek, Ralph P. (2009) *Seeing pedestrians at night: visual clutter does not mask biological motion*.

trup – např. u reflexních vest, nemusí problém viditelnosti chodce zcela efektivně řešit, jelikož pohyb trupu chodce je při chůzi relativně omezený a vesty tak dostatečně nezvýrazňují siluetu chodce (řidič nemusí chodce zákonitě rozpoznat). Přemístění retroreflexních materiálů z trupu na okrajové části těla (končetiny), které se navíc pohybují, tedy výrazně zvyšuje viditelnost chodců za noci, a tedy i za snížené viditelnosti.

Z vyhodnocení dostupných studií a analýz tak vyplývá, že z hlediska viditelnosti chodců při pohybu na komunikacích se jako efektivnější jeví samostatné reflexní prvky umístěné na pohyblivých částech těla. Jako zcela nejefektivnější se potom jeví varianta doplnění těchto prvků i na další části těla – např. ramena, lokty, trup.

V případě zvýšení viditelnosti reflexního oděvu minimálně na úroveň samostatných reflexních prvků by se muselo jednat skutečně o plnohodnotný reflexní oděv, který bude ve vyšší míře z reflexních materiálů – tzn. např. reflexní bunda, jejíž většina plochy bude reflexní. S ohledem na vyšší finanční náročnost pořízení takovýchto oděvů nicméně nelze předpokládat, že si je občané budou ve větší míře pořizovat.

Vezmeme-li v úvahu uvedená zjištění, jeví se i při celkovém kvalitativním posouzení jako optimálnější varianty pracující s návrhem používání samostatných reflexních prvků.

V kontextu uvedených skutečností se jako **neoptimálnější varianta jeví varianta D**, tedy zavedení zákonné povinnosti užívání reflexních prvků plošně na všech pozemních komunikacích, a to za současného provedení osvětové kampaně..

4.4.1.2 Hodnocení variant z hlediska implementace

Z hlediska implementace variant lze jako rozhodující vnímat zejména náročnost realizace osvětové dopravně-bezpečnostní kampaně, která je žádoucí nejen v případě řešení předmětného opatření formou osvětové činnosti, ale i v případě zákonného zavedení povinnosti používat reflexní materiály při chůzi za snížené viditelnosti (viz výše).

Efektivita navrhovaného opatření je přímo závislá na správném provedení kampaně tak, aby oslovila cílovou skupinu a přesvědčila chodce k používání reflexních prvků v zájmu vlastní bezpečnosti.

V tomto ohledu lze předpokládat, že efektivnější bude varianta zákonné povinnosti spojená s kampaní. Jednak díky skutečnosti, že samotné uzákonění povinnosti zajistí navrhovanému opatření prostor v médiích a zajistí částečné zviditelnění navrhovaného opatření, které lze využít jako podporu pro realizovanou kampaň. Jednak s ohledem na skutečnost, že zákonná povinnost i v případě složité vymahatelnosti přispěje k vyššímu dopadu kampaně jako takové - díky existující hrozbě vynucování ze strany orgánů vykonávajících dohled nad bezpečností silničního provozu lze očekávat nárůst počtu občanů vybavených reflexními materiály a tím tedy i na zvýšení jejich bezpečnosti.

Z hlediska implementace lze dále u variant uzákonění povinnosti chodců používat reflexní materiály očekávat určitou administrativní náročnost souvisejících s přípravou, projednáním a schvalováním novely zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu. Jedná se však o standardní proces, který by náročnost implementace neměl nikterak zvyšovat.

Z hodnocení náročnosti implementace tedy vyplývá, že za **efektivnější lze považovat varianty zákonné povinnosti**.

4.4.1.3 Hodnocení variant z hlediska vymahatelnosti:

Dalším z faktorů, které výrazně ovlivní efektivitu navrhovaných variant daného opatření je vymahatelnost.

V případě variant osvětové činnosti je hledisko vymahatelnosti z podstaty věci nerelevantní, jelikož povinnost nošení reflexních materiálů nebude nijak legislativně ošetřena, tzn. nošení těchto prvků bude dobrovolné a případná nevybavenost chodců těmito prvky nebude být moci nijak postihována.

Zákonnou povinnost naproti tomu bude možné mocensky vymáhat prostřednictvím kontrol vykonávaných policií a dále prostřednictvím sankcí, které mohou mít jak peněžní, tak nepeněžitou podobu (upozornění, napomenutí). Efektivita vymahatelnosti zákonného pravidla přitom může být snižována v rámci obou aspektů, tj. jak v oblasti kontroly, tak v oblasti ukládání sankcí. Jako nejpodstatnější faktor se zde jeví samotná podoba zákonné povinnosti: lze totiž předpokládat, že čím komplikovanější bude zákonná povinnost vyjádřena, čím více podmínek, popřípadě neurčitých pojmů bude obsahovat, tím komplikovanější a méně efektivní bude jak kontrola, tak ukládání sankcí.

Jako **efektivnější se z pohledu vymahatelnosti jeví** v kontextu výše uvedeného varianty zahrnující **zákonnou povinnost**, byť za určitých podmínek (nevhodná formulace zákonné povinnosti) může být efektivita zákonné povinnosti snížena až na úroveň variant zahrnujících pouze osvětovou činnost (faktická nevymahatelnost).

4.4.1.4 Hodnocení variant z hlediska přizpůsobení se:

Z hlediska přizpůsobení se dotčených skupin, zejména tedy občanů – chodců – navrhovaným variantám řešení lze jako efektivnější varianty s vyšším dopadem očekávat varianty uzákonění povinnosti používat při pohybu chodců na komunikacích za snížené viditelnosti reflexní materiály.

Ačkoliv nelze u této varianty očekávat výrazně vyšší ochotu přizpůsobení se ze strany cílové skupiny v důsledku hrozby sankcí (viz. komentář k vymahatelnosti), ochotu cílové skupiny přizpůsobit se mohou ovlivňovat kromě realizované kampaně i další faktory.

V případě zákonné povinnosti používat reflexní prvky lze mezi tyto faktory zařadit například i možné riziko odpadnutí nároků na výplatu odškodného či pojistného plnění v případě, že nebude chodec při pohybu na komunikaci vybaven za snížené viditelnosti reflexními prvky – tzn. poruší zákonnou povinnost. Tato hrozba by mohla být pravděpodobně ve finále efektivnějším nástrojem než hrozba udělení sankcí ze strany kontrolního orgánu (Policie ČR) a mohla by přispět k ochotě cílové skupiny k vybavení se reflexními prvky vyžadovanými zákonem.

V konečném souhrnu lze jako **efektivnější variantu z hlediska přizpůsobení se označit varianty zákonné povinnosti**.

4.4.2 Zadržení osvědčení o registraci vozidla

4.4.2.1 Hodnocení variant z hlediska naplňování cílů – řešení bezpečnosti silničního provozu:

Z dosavadní praxe vyplývá, že zvýšení bezpečnosti lze řešit pouze zpřísněním stávajících pravidel, tak aby uživatelé vozidel, která nesplňují technické požadavky na provoz vozidla, přestali tato vozidla užívat, případně zavedením nového opatření, které by zajistilo snížení počtu těchto vozidel na komunikacích a v konečném důsledku i počet nehod způsobených špatným technickým stavem vozidla.

Stávající systém sankcí je přitom neefektivní. Jednak se jedná o jednorázové řešení okamžitého ohrožení na komunikaci (odtažení vozidla, případně udělení pokuty a zákaz pokračování v jízdě), tedy o opatření, které zajistí okamžitou reakci na zjištěný nedostatek, ale nezajistí odstranění příčiny – tedy závady na vozidle. Jednak v případě vyšších pokut zůstává otázkou, nakolik zvýšení pokuty donutí provozovatele technicky nezpůsobilého vozidla k provedení opravy, resp. jak vysoká by pokuta musela být, aby provozovatele k opravě či nepoužívání vozidla donutila. Lze předpokládat, že se jedná o individuální záležitost odvislou od konkrétního případu a že některým provozovatelům se i při zvýšení pokuty stále spíše vyplatí ji zaplatit a technicky nezpůsobilé vozidlo používat dále s rizikem udělení další sankce.

Nově navrhované řešení v podobě odebrání ORV by mělo být v tomto ohledu efektivnější – odebrání ORV přímo vyžaduje absolvování STK, která neumožní používání nezpůsobilého vozidla a mělo by tak uživatele přimět k provedení potřebných oprav.

Při vyhodnocení uvedených aspektů je přitom zřejmé, že za **efektivnější lze považovat variantu B** – tedy variantu navrhuující zadržení ORV.

4.4.2.2 Hodnocení variant z hlediska implementace:

Implementace obou zvažovaných variant je v podstatě téměř totožná. V případě zpřísnění stávajících sankcí by s velkou pravděpodobností narostl počet případů, kde bude nutné řešit vymáhání udělené sankce, v případě zavedení institutu odebrání ORV dojde k nárůstu úkonů, které bude muset příslušný policista provést v terénu a úkonů, které bude muset následně provést příslušný správní orgán. Vzhledem k vzniku nových úkonů, které bude muset policie a příslušný správní úřad řešit lze za náročnější a tudíž méně efektivní variantu považovat variantu B, která bude vyžadovat nové úkony a výraznější zapojení správních úřadů.

V konečném důsledku je tak z hlediska implementace **za efektivnější možno považovat variantu A** – tedy variantu zpřísnění sankcí.

4.4.2.3 Hodnocení variant z hlediska vymahatelnosti:

Jak již bylo uvedeno, varianta zpřísnění sankcí do značné míry kopíruje stávající systém s tím, že zpříšňuje postih pro případ, že se dotčený subjekt nepřizpůsobí požadavkům zákona. Praxe přitom ukazuje, že stávající systém je obtížně vymahatelný, neboť i v případech, kdy se státu podaří vymoci udělenou sankci, nedokáže udělená sankce majitele vozidla přimět k provedení opravy vozidla.

Oproti tomu odebrání ORV jednoznačně určuje, že vozidlo není způsobilé k provozu a před jeho dalším používáním musí majitel absolvovat STK, které neumožní používat vozidlo, které není způsobilé k provozu. Navrácení ORV tak bude podmíněno absolvováním STK, která potvrdí dobrý stav vozidla, nebo nařídí provedení potřebných oprav před navrácením STK.

V případě následné kontroly tak bude okamžitě jasné, že vozidlo nemá platný ORV a tudíž není způsobilé k provozu na komunikacích a může být automaticky odstaveno.

Ačkoliv i zde je otázka vymahatelnosti relativně nízká (majitel může teoreticky jezdit i bez ORV), lze předpokládat, že bude vyšší než v případě udělování sankcí.

V konečném důsledku tak jako **efektivnější lze hodnotit variantu B** – odebrání ORV.

4.4.2.4 Hodnocení variant z hlediska přizpůsobení se:

Hlavním aspektem, který ovlivňuje otázku přizpůsobení se je otázka nákladů na přizpůsobení se a jejich srovnání s hrozícími sankcemi, případně jiným postihem, v případě nepřizpůsobení se.

Náklady, které bude muset majitel vozidla vynaložit na odstranění závady, jsou v obou variantách stejné. Faktickým rozdílem je tak otázka hrozících postihů a sankcí.

I zde je proto důležitá otázka vymahatelnosti, která se opětovně projevuje ve prospěch varianty B – odebrání ORV. Stejně jako v případě sankcí lze nicméně očekávat, že ochota majitelů přizpůsobit se bude odvislá od konkrétního případu a že některým provozovatelům se i při zvýšení pokuty ale i v případě odebrání ORV stále spíše vyplatí závadu neodstranit a vozidlo dále používat.

I zde přitom platí, že teoretickým bonusem je v tomto případě skutečnost, že v případě odebrání ORV je v případě jakékoliv další kontroly automaticky zřejmé, že se jedná o vozidlo nesplňující podmínky pro provoz vozidla, což by mělo přispět k vyšší ochotě majitelů přizpůsobit se danému opatření.

V konečném důsledku se tudíž jako **efektivnější jeví varianta B – odebrání ORV.**

4.4.3 Provoz samohybných osobních vozítek

4.4.3.1 Hodnocení variant z hlediska naplňování cílů

V případě varianty A uvažující se zákazem užívání vozítek segway na chodnících a v pěších zónách a jejich přesunem na vozovku, tedy do běžného silničního provozu, lze konstatovat, že varianta by sice naplnila specifický cíl spočívající v zamezení ohrožování chodců těmito technickými prostředky, z hlediska dalších dotčených skupin je nicméně celkově nevyhovující a vysoce neefektivní, a to hned z několika úhlů pohledu:

- vozítka segway fakticky nelze používat v běžném silničním provozu, jelikož nejsou pro takovéto využití technicky uzpůsobena; nejsou považována za vozidla a nesplňují požadavky na standardní vozidla (osvětlení apod.),
- přesun vozítek z chodníků na vozovky by byl v podstatě pouhým přenesením nebezpečí z chodníků do vozovky s potenciálním zvýšením negativních následků – velmi pravděpodobně by docházelo ke vzniku dopravních nehod s vážnějšími úrazy (střet vozítek segway s motorovými vozidly),
- vozítka segway jsou v obcích ČR nejčastěji využívána k turistické a zážitkové dopravě osob (turistické prohlídky historického centra apod.), při jejich vykazání z chodníků na komunikace lze tudíž očekávat v podstatě úplnou ztrátu zájmu o jejich využití a tudíž výrazné negativní dopady na provozovatele půjčoven a majitele vozítek.

Další ze zvažovaných variant - Varianta B – již sice navrhuje umožnění používání vozítek ve stávajícím režimu – tedy i na chodnících – navrhuje však, aby zákon uděloval obcím pravomoc samostatně si regulovat užívání vozítek segway na jejich území, aniž by blíže specifikoval alespoň základní rámec regulace (např. charakteristika dopravního značení s případným odkazem na prováděcí právní předpis, stanovení výše pokut apod.). Takovéto přenesení možnosti úpravy pravidel v plné míře na obce by se negativně odrazilo na jednotnosti a publicitě stávajících dopravních pravidel a tudíž i na jejich efektivitě a je tudíž diskutabilní zda by vůbec přispělo k stanovenému cíli.

Jednoznačným pozitivem varianty C by mělo být jasné vymezení základního rámce regulace již v zákoně s tím, že případná míra regulace užívání vozítek segway by závisela na

rozhodnutí obcí v režimu standardního povolení místní úpravy provozu na pozemních komunikacích. V praxi lze tedy předpokládat, že by případný zákaz či omezení vycházely z místních podmínek, tzn. zákaz užívání vozítek by byl aplikován pouze tam, kde by jejich provoz skutečně představoval problém z hlediska bezpečnosti a možných kolizí s chodci s tím že by obec následně připravila návrh značení pro omezení v těchto lokalitách a provedla úpravu značení, které by použití vozítek v daném území zakázalo.

Varianta D, pracující s návrhem plošného zákazu užívání vozítek segway a možností obec jejich užívání v určitých lokalitách povolit, je sice navrhována na základě podobného principu jako varianta C – tedy centrálně stanovených pravidel pro omezení/povolení, předpokládá však, že by vozítka nebylo možno používat nikde, pokud příslušná obec nestanoví jinak. Z toho vyplývá, že tato varianta staví provozovatele půjčoven vozítek segway do pozice, kdy bude jejich případná další existence fakticky odkázána na rozhodnutí obce, která není nikterak motivována ani ničím zavázána území, ve kterých by vozítka mohla být užívána, stanovit. V této variantě může teoreticky docházet k situacím, že i v lokalitách, kde by s ohledem na šířkové parametry chodníku/pěší zóny, intenzity chodců a další aspekty nemusel provoz vozítek segway vůbec vadit, nebude možné vozítka užívat, protože příslušná obec nebude ochotná toto území vymezit jako území s povolením užívání vozítek segway.

Z provedeného hodnocení je tudíž zřejmé, že jako **nejefektivnější se jeví varianta C** – tedy varianta, která by obcím umožňovala vymezit území, kde bude možno používání vozítek segway omezit na základě jasně definovaných a zákonem daných pravidel

4.4.3.2 Hodnocení variant z hlediska implementace

Ačkoliv je varianta A z hlediska očekávaného přispění k naplnění cílů neefektivní, její náročnost z pohledu implementace je téměř bezproblémová. Jak již bylo uvedeno, varianta A představuje klasifikování vozítek segway jakožto vozidel a tudíž jejich přesunutí na komunikace pro motorová vozidla, což nevyžaduje v podstatě žádné dodatečné značení ani jiné úpravy, které by byly nutné v rámci této varianty provádět. Následné vymáhání a řešení případných přestupků by následně probíhalo ve standardním režimu jako jakýkoliv jiný přestupek proti pravidlům silničního provozu.

Varianta B je oproti tomu výrazně komplikovanější. Tím že by si každá obec mohla stanovit svá pravidla, docházelo by pravděpodobně k odlišným přístupům v jednotlivých obcích což by výrazně snížilo srozumitelnost použitých opatření pro účastníky silničního provozu a tato varianta je tak z pohledu implementace hodnocena jako nejhorší.

Varianta C představuje variantu, která by nutila obce, které chtějí na svém území omezit používání vozítek segway k stanovení místní úpravy silničního provozu, která ve vybraných lokalitách používání vozítek zakáže. Díky této skutečnosti je tato varianta z hlediska implementace relativně náročná, pro každou obec, která by chtěla omezení stanovit, představuje zátěž, byť se jedná o jednorázový úkon, který není potřeba opakovaně provádět.

Poslední varianta D představuje jakousi kombinaci variant A a C, tedy stanovení plošného zákazu užívání, který by byl z hlediska implementace relativně bezproblémový. Tato varianta však počítá s tím, že obce mohou na svém území vyčlenit lokality, ve kterých se vozítka užívat smí. Vyžadovala by tak alespoň minimální zapojení obcí a snižuje tak celkové hodnocení implementace.

Na základě uvedených hodnocení lze jako **nejefektivnější hodnotit variantu C**.

4.4.3.3 Hodnocení variant z hlediska vymahatelnosti

Stejně jako v případě implementace by i v případě vymahatelnosti byla varianta A spíše „pozitivní“. Přesun vozítek z chodníků na komunikace by představoval v podstatě zákaz jejich používání mimo komunikace pro motorová vozidla, čímž by kontrolu nad dodržováním převzala Policie ČR, případně příslušná Městská Policie v rámci své standardní činnosti a to včetně navazujících úkonů spojených s vymáháním.

Varianty B, C a D jsou z hlediska vymahatelnosti hodnoceny téměř shodně. Ve všech případech by obce stanovily místního úpravou provozu na pozemních komunikacích území, kde vozítko smí, případně nesmí být používáno. Následnou kontrolu by prováděla místní, případně státní Policie, která by rovněž ve spolupráci s příslušným správním úřadem řešila otázku vymahatelnosti.

Dílčí odlišnost představuje skutečnost, že v případě varianty D obce nebudou nuceny lokality, které budou použití vozítek povolovat, vymezit a tudíž by si mohly otázku vymahatelnosti „zjednodušit“.

Jako **nejefektivnější** se v kontextu uvedeného **jeví varianta A**, která nevyžaduje žádnou speciální úpravu a z pohledu implementace ale i následné vymahatelnosti se tudíž jeví jako nejméně problémová, protože by ke kontrole dodržování docházelo ve standardním režimu stávajícího působení městské a státní policie.

4.4.3.4 Hodnocení variant z hlediska přizpůsobení se

Jak je patrné již z výše uvedených hodnocení největší rozdíly mezi jednotlivými variantami představuje právě hodnocení z hlediska přizpůsobení se, tedy z pohledu očekávané ochoty cílové skupiny přizpůsobit se navrhovanému opatření.

Jako nejproblematictější je z tohoto pohledu hodnocena varianta A, která představuje přesun vozítek na komunikace pro motorová vozidla a s ohledem na jejich klasické využití (prohlídky historických center měst, památek apod.) tak v podstatě představuje zákaz jejich používání k účelu, ke kterému byla dosud využívána.

Lze očekávat, že v případě přijetí této varianty se uživatelé a majitelé budou bránit s odvoláním na zákaz diskriminace, což by výrazně zkomplikovalo celý proces přijetí dané právní úpravy. S ohledem na podobný případ v případě zákona č. 114/1995 Sb. o vnitrozemské plavbě, který obdobným způsobem zakazoval užívání vodních skútrů, lze navíc očekávat, že by bylo nutné zvolit ve finále jinou variantu.

Další ze zvažovaných variant je varianta B, která navrhuje ponechání způsobu regulace výhradně na rozhodnutí obcí. I v tomto případě lze očekávat velmi komplikovanou ochotu cílové skupiny přizpůsobit se, neboť lze předpokládat, že v případě některých obcí by byla snaha zavést plošný zákaz užívání a to i v lokalitách, kde užívání vozítek nepředstavuje větší komplikace.

Varianta C se v tomto kontextu jeví jako nejméně problematická, neboť přímo určuje lokality, kde je provoz vozítek s ohledem na bezpečnost nežádoucí, tím však nechává uživatelům prostor k užívání v těch lokalitách, kde nebezpečí nehrozí. Vzniká tak určitý kompromis, který by na straně jedné umožnil omezení užívání v lokalitách, kde je to nezbytně nutné, na straně druhé by však nepředstavoval neoprávněné omezování užívání tam, kde to nutné není.

Ačkoliv je varianta D do značné míry shodná s variantou C, její problémovost spočívá v tom, že zákon nenařizuje obcím vymezit lokality, kde vozítka používat lze a provozovatelé

by se tak velmi jednoduše mohli dostat do situace obdobné variantě A, tedy jakéhosi plošného zákazu. Ze stejného důvodu je pak varianta D hodnocena jako problematická.

Jako **nejvýhodnější** je v kontextu uvedeného hodnocena **varianta C**.

5. Stanovení pořadí variant a výběr nejvhodnější varianty

5.1 Viditelnost chodců na pozemních komunikacích

Jako první bylo u řešeného problému provedeno kvantitativní hodnocení, které posuzovalo náklady a přínosy jednotlivých variant. Jak je z dále uvedeného tabulkového srovnání patrné, jako nejvýhodnější v tomto duchu byla vyhodnocena varianta D – tedy varianta, která navrhuje řešení prostřednictvím zakotvení zákonné povinnosti používání reflexních prvků na všech pozemních komunikacích.

Tabulka 1 – Souhrnné srovnání variant z pohledu předpokládaných ročních nákladů a přínosů (v tis. Kč)

	Nulová var.	Var. A	Var. B	Var. C	Var. D
Náklady	6 795 379	4 745 193	3 628 526	4 150 863	2 910 425
náklady v důsledku způsobených dopravních nehod	6 795 379	4 416 953	3 397 690	3 397 690	2 378 383
náklady na implementaci - osvětová kampaň	0	60 000	60 000	30 000	30 000
náklady na vymahatelnost - činnost policie (kontrola, ukládání pokut, administrativa)	0	0	0	250 567	250 567
náklady na přizpůsobení se plynoucí dotčeným subjektům - pořízování reflexních oděvů/prvků ze strany občanů	0	268 240	167 650	469 420	251 475
Přínosy	0	2 405 250	3 414 455	3 456 332	4 453 844
přínosy v důsledku úspor na dopravních nehodách (snížení DN)	0	2 378 426	3 397 690	3 397 690	4 416 996
přínosy z vymahatelnosti - činnost policie (nárůst udělených pokut)	0	0	0	11 700	11 700
přínosy výrobců reflexních oděvů/prvků - odhadovaná marže 10 %	0	26 824	16 765	46 942	25 148
Souhrn nákladů a přínosů	-6 795 379	- 2 339 943	- 214 071	- 694 531	1 543 419

Jako druhý krok bylo provedeno tzv. kvalitativní hodnocení, které posuzovalo předpokládanou efektivitu jednotlivých variant z několika pohledů jako je předpokládaný přínos k dosažení stanovených cílů, nebo předpokládaná efektivita z pohledu implementace, či vymahatelnosti apod. Aby bylo možno jednotlivé varianty objektivně posoudit, bylo kvalitativní hodnocení provedeno formou bodování, kdy každé variantě byly na základě posouzení míry dopadu jednotlivých dílčích aspektů (přínos k naplňování cílů, otázka implementace atd.) na dotčené subjekty přiděleny body v rozmezí -5 až +5 (kdy nulová hodnota je uváděna v případě nulové varianty), přičemž -5 značí nejvyšší zápornou (negativní) míru dopadu a 5 nejvyšší míru kladnou.

Jak je z uvedeného tabulkového přehledu patrné, nejlépe byla v tomto ohledu hodnocena rovněž varianta D.

Tabulka 2 – Souhrnné srovnání variant ve smyslu kvalitativního hodnocení

	Nulová var.	Var. A	Var. B	Var. C	Var. D
předpokládaná efektivita z pohledu přínosů k naplnění cílů - snížení nehodovosti	0	2	3	3	5
předpokládaná efektivita z pohledu implementace	0	2	3	3	4
předpokládaná efektivita z pohledu vymahatelnosti	0	0	0	1	3
předpokládaná efektivita z pohledu přizpůsobení se	0	1	3	2	4
Souhrn dosažených bodů varianty	0	5	9	9	16

Při celkovém vyhodnocení lze s ohledem na výše uvedené doporučit jako nejvhodnější variantu D – tedy variantu, která navrhuje řešení prostřednictvím zakotvení zákonné povinnosti používání reflexních prvků na všech pozemních komunikacích.

5.2 Zadržení osvědčení o registraci vozidla

Jako první bylo u řešeného problému provedeno kvantitativní hodnocení, které posuzovalo náklady a přínosy jednotlivých variant. Jak je z dále uvedeného tabulkového srovnání patrné, jako nejvýhodnější v tomto duchu byla vyhodnocena varianta A – tedy varianta, která navrhuje řešení prostřednictvím zpřísnění stávajících sankcí.

Tabulka 3 – Souhrnné srovnání variant z pohledu předpokládaných ročních nákladů a přínosů (v tis. Kč)

	Nulová var.	Var. A	Var. B
Náklady	180 068	206 318	203 665
náklady provozovatelů technicky nezpůsobilých vozidel	26 250	52 500	26 250
- náklady na úhradu pokut	26 250		
- náklady na opravy vozidel	0	52 500	26 250
náklady na vymahatelnost	153 818	153 818	177 415
- činnost policie (kontrola, ukládání pokut, administrativa)	153 818	153 818	176 890
- činnost OÚ ORP	0	0	525
Přínosy	26 250	67 361	56 498
přínosy z vymahatelnosti	26 250	52 500	26 600
- činnost policie (udělené pokuty)	26 250	52 500	26 250
- činnost OÚ ORP	0	0	350
přínosy provozovatelů STK - odhadovaná marže 10 %	0	4 375	8 925
přínosy v důsledku úspor na dopravních nehodách (snížení DN)	0	10 486	20 973
Souhrn nákladů a přínosů	-153 818	-138 956	-147 167

Jako druhý krok bylo provedeno tzv. kvalitativní hodnocení, které posuzovalo předpokládanou efektivitu jednotlivých variant z několika pohledů jako je předpokládaný přínos k dosažení stanovených cílů, nebo předpokládaná efektivita z pohledu implementace, či vymahatelnosti apod.

Jak je z uvedeného tabulkového přehledu patrné, nejlépe byla v tomto ohledu hodnocena varianta B, která navrhuje řešení daného problému prostřednictvím zavedení institutu odebírání Osvědčení o registraci vozidla (ORV).

Tabulka 4 – Souhrnné srovnání variant ve smyslu kvalitativního hodnocení

	Nulová var.	Var. A	Var. B
předpokládaná efektivita z pohledu přínosů k naplnění cílů - snížení nehodovosti	0	1	3
předpokládaná efektivita z pohledu implementace	0	3	2
předpokládaná efektivita z pohledu vymahatelnosti	0	2	3
předpokládaná efektivita z pohledu přizpůsobení se	0	2	3
Souhrn dosažených bodů varianty	0	8	11

Při celkovém vyhodnocení byla s ohledem na výše uvedené vybrána jako nejvhodnější varianta B – tedy varianta zaměřenou na řešení prostřednictvím zavedení institutu zadržení osvědčení o registraci vozidla.

Tato varianta sice vychází jako méně výhodná v rámci hodnocení přínosů a nákladů, je však výrazně efektivnější a s ohledem na nízkou efektivnost stávajícího řešení, která by se pravděpodobně promítla i do varianty zaměřené na zpřísnění sankcí, představuje tato varianta téměř jediné řešení, které by mohlo přispět k naplnění stanovených cílů.

5.3 Provoz samohybných osobních vozítek

Jako první bylo u řešeného problému provedeno kvantitativní hodnocení, které posuzovalo náklady a přínosy jednotlivých variant.

Jak je z dále uvedeného tabulkového srovnání patrné, jako nejvýhodnější v tomto duchu byla vyhodnocena varianta C – tedy varianta, která navrhuje stanovení plošného povolení užívat vozítka segway i na pozemních komunikacích a umožňuje obcím vymezit pomocí místní úpravy provozu na pozemních komunikacích lokality, kde je užívání z důvodu bezpečnosti či jiných faktorů nevhodné a tudíž jej v těchto místech zakázat.

Tabulka 5 – Souhrnné srovnání variant z pohledu předpokládaných ročních nákladů a přínosů (v tis. Kč)

	Nulová var.	Var. A	Var. B	Var. C	Var. D
Náklady	0	104 875	18 600	9 300	23 588
náklady obcí (instalace dopravního značení)	0	0	3 750	1 875	1 313
náklady provozovatelů technicky nezpůsobilých vozidel	0	104 875	14 850	7 425	22 275
- náklady na ušlý zisk	0	37 125	14 850	7 425	22 275
- náklady na zmařenou investici	0	55 000	0	0	0
- náklady spojené se zánikem pracovních míst	0	12 750	0	0	0

Jako druhý krok bylo provedeno tzv. kvalitativní hodnocení, které posuzovalo předpokládanou efektivitu jednotlivých variant z několika pohledů jako je předpokládaný přínos k dosažení stanovených cílů, nebo předpokládaná efektivita z pohledu implementace, či vymahatelnosti apod.

Jak je z uvedeného tabulkového přehledu patrné, nejlépe byla v tomto ohledu hodnocena rovněž varianta C, která navrhuje stanovení takového zákonného opatření, které umožní plošné používání vozítek segway i na chodnících, umožní však obcím stanovit prostřednictvím místní úpravy provozu na pozemních komunikacích lokality, kde bude používání s ohledem na bezpečnost omezeno, případně zakázáno.

Tato varianta představuje optimální kompromis, který umožní obcím omezit použití vozítek segway v lokalitách, kde jejich provoz představuje problém, či nebezpečí, zároveň však nezavádí plošný zákaz, který by byl v rozporu se zákazem diskriminace.

Tabulka 1 – Souhrnné srovnání variant ve smyslu kvalitativního hodnocení

	Nulová var.	Var. A	Var. B	Var. C	Var. D
předpokládaná efektivita z pohledu přínosů k naplnění cílů	0	-5	3	4	3
předpokládaná efektivita z pohledu implementace	0	3	-3	-2	-1
předpokládaná efektivita z pohledu vymahatelnosti	0	2	0	0	1
předpokládaná efektivita z pohledu přizpůsobení se	0	-5	-3	3	-4
Souhrn dosažených bodů varianty	0	-5	-5	5	-1

Při celkovém vyhodnocení lze s ohledem na výše uvedené doporučit jako nejvhodnější variantu C – tedy variantu, která navrhuje stanovení takového zákonného opatření, které umožní plošné používání vozítek segway i na chodnících, umožní však obcím stanovit prostřednictvím místní úpravy provozu na pozemních komunikacích lokality, kde bude používání s ohledem na bezpečnost omezeno, případně zakázáno.

6. Implementace a vynucování

Implementace a vynucování navrhované právní úpravy bude probíhat jednak v rámci výkonu dozoru nad bezpečností a plynulostí silničního provozu a ukládání sankcí ze strany policie České republiky a obecní policie a dále v rámci standardního výkonu státního dozoru a ukládání sankcí ze strany zejm. Ministerstva dopravy a obcí (obecních úřadů obcí s rozšířenou působností).

7. Přezkum účinnosti

Přezkum účinnosti navrhované právní úpravy bude probíhat jednak v rámci interních vyhodnocování výsledku kontrol v rámci státního dozoru a statistických výstupů v rámci BESIPu a dále v rámci pravidelné komunikace s dopravní policií a rovněž s ostatními úřady, popř. sdruženími dotčených osob.

8. Konzultace a zdroje dat

Při přípravě návrhu právní úpravy Ministerstvo dopravy využilo výstupů z jednání s řadou subjektů, na něž úprava zákona o silničním provozu popř. zákona o získávání

a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel dopadá. Jedná se zejména o Sdružení automobilových dopravců ČESMAD BOHEMIA, Svaz dopravy, hlavní město Praha, zástupci odborné veřejnosti z řad dopravních psychologů a cyklistických sdružení, Ministerstvo vnitra a dopravní policii. Od r. 2013 dále při Ministerstvu dopravy působí pravidelná platforma pro odborná jednání s dopravní policií. Dále Ministerstvo dopravy využilo rovněž interní hodnocení platné právní úpravy, výstupy v rámci BESIPu a výstupy z jednání s Komisí.

9. Kontakt na zpracovatele RIA

Osoba, která zpracovala hodnocení dopadů regulace:

Berman Group, s.r.o., Vilém Čekajle, tel.: 386 352 804, cekajle@cassia.cz

Osoba, která provedla revizi zpracovaného hodnocení dopadů regulace za předkladatele:

Mgr. Martin Vavřina, tel.: 225 131 425, martin.vavrina@mdcr.cz