**IX.**

**Vypořádání připomínek k materiálu s názvem**

**Návrh zákona, kterým se mění zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony**

Podle Jednacího řádu vlády byl materiál rozeslán do meziresortního připomínkového řízení dopisem ministra dopravy dne 4. 7. 2019, s termínem dodání stanovisek do 2. 8. 2019. Vyhodnocení tohoto řízení je uvedeno v následující tabulce:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Resort** | **Připomínky** | **Vypořádání** |
| **Ministerstvo vnitra** | **Obecně:**  Požadujeme vyjasnit povahu úkonů, jež jsou v současnosti výslovně označeny za úkony dle části čtvrté správního řádu, nicméně v navrhované úpravě toto určení chybí. Není tak zřejmé, zda je úmyslem předkladatele se od této úpravy odklonit, anebo považuje výslovné stanovení povahy úkonu za nadbytečné. Připomínka se týká:   * čl. I bodu 7, tj. § 3b odst. 1 zákona o silniční dopravě [nyní výslovně uvedeno v § 7a odst. 2 zákona č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů, (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění pozdějších předpisů]; * čl. III bodu 5, tj. § 110a odst. 1 zákona o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů (nyní výslovně uvedeno v § 110a odst. 3 tohoto zákona); * čl. V bodu 5, tj. § 14a odst. 1 zákona o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla (nyní výslovně uvedeno v § 14a odst. 2 tohoto zákona). | **Vysvětleno**  Předkladatel považuje výslovné stanovení povahy těchto úkonů v zákoně za nadbytečné, neboť při posouzení jejich povahy již ze správního řádu vyplývá, že se jedná o úkony podle části čtvrté správního řádu.  Pro předejití pochybnostem byla tato skutečnost uvedena v důvodové zprávě. |
|  | **K čl. I bodu 1 – k poznámce pod čarou č. 13 zákona o silniční dopravě:**  Navrhujeme v poznámce pod čarou doplnit odkaz na nařízení Komise (EU) 2016/403 ze dne 18. března 2016, kterým se doplňuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1071/2009, pokud jde o klasifikaci závažných porušení pravidel Unie, která mohou vést ke ztrátě dobré pověsti podnikatele v silniční dopravě, a kterým se mění příloha III směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/22/ES.  Obdobné doplnění navrhujeme i v rámci poznámky pod čarou č. 15 (k § 34b a § 34d). | **Akceptováno jinak**  Do poznámky pod čarou č. 13 bylo uvedené nařízení doplněno a současně byla zavedena nová poznámka pod čarou, která jej rovněž obsahuje a která v § 35a odst. 3 a § 34b odst. 2 písm. h) nahradí poznámku pod čarou č. 15. |
|  | **K čl. I bodům 19, 21 a 24 – k § 34c odst. 8 písm. b), § 34d a § 34e odst. 7) zákona o silniční dopravě a nad rámec návrhu k čl. III – k § 119 odst. 2 písm. j) zákona o silničním provozu:**  V důvodové zprávě k novelizačním bodům 24 a 25 je uvedeno, že uložený zákaz činnosti nemá žádný dopad na řidičské oprávnění a nebude zapisován ani do evidence řidičů podle zákona o silničním provozu. Řidič nepozbývá řidičské oprávnění, a to ani pro určité skupiny vozidel, pouze nesmí vykonávat závislou práci spočívající v řízení velkých vozidel a tuto činnost nesmí vykonávat, ani pokud je sám dopravcem.  V rámci snižování administrativní zátěže považujeme za vhodnější, aby údaje o tom, že byl řidiči pravomocně uložen zákaz činnosti spočívající v zákazu činnosti řidiče velkého vozidla, zapisovala obec s rozšířenou působností, která o deliktu rozhodla, do evidenční karty řidiče, a tento údaj byl v rámci webové služby předáván do Rejstříku podnikatelů v silniční dopravě, namísto toho, aby obec posílala dopravnímu úřadu opis rozhodnutí  o zákazu činnosti.  Proto navrhujeme doplnit do obsahu registru řidičů v § 119 odst. 2 písm. j) zákona o silničním provozu položku „*zákaz činnosti spočívající v zákazu činnosti řidiče velkého vozidla*“.  Tato úprava by navíc usnadnila kontrolu řidičů ze strany policejního orgánu, neboť ten nemá v současné době přístup k údaji o zákazu činnosti řidiče velkého vozidla. Přístup do rejstříku podnikatelů v silniční dopravě, včetně registru podnikatelů v silniční dopravě z jiných států podle přímo použitelného předpisu Evropské unie, byl zřízen zákonem č. 304/2017 Sb., kterým se mění zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony, včetně § 66 odst. 2 zákona č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky, ve znění pozdějších předpisů. V současnosti však není toto oprávnění technicky zabezpečeno. | **Akceptováno jinak**  Údaje o předmětném zákazu činnosti budou do Rejstříku podnikatelů v silniční dopravě zapisovat přímo obecní úřady obcí s rozšířenou působností.  Kromě jiného byl v této souvislosti do § 34d doplněn nový odstavec 6. |
|  | **K čl. I bodu 24 – k § 34e odst. 3 a 6 písm. a) zákona o silniční dopravě:**   1. Navrhované ustanovení § 34e odst. 6 zahrnuje pouze padělání, zničení nebo změnu údajů. Čl. 32 odst. 3 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014 ze dne 4. února 2014 o tachografech v silniční dopravě, o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovém zařízení v silniční dopravě a o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy (dále jen „nařízení č. 165/2014 o tachografech“) je však obsahově širší: *„Je zakázáno falšovat, skrývat, potlačovat nebo ničit údaje zaznamenané na záznamovém listu nebo uchovávané v tachografu nebo na kartě řidiče nebo na výstupních sestavách vytištěných tachografem. Rovněž je zakázána jakákoli manipulace s tachografem, záznamovým listem nebo kartou řidiče, která může mít za následek falšování údajů nebo vytištěných informací, jejich potlačení nebo zničení. Ve vozidle se nesmí nacházet žádný přístroj umožňující provádět takové manipulace.“*. Zúžením výčtu by mohlo dojít k nemožnosti sankcionovat takováto jednání. Požadujeme proto upravit § 34e odst. 6 písm. a) následujícím způsobem:   *„a) paděláním, zničením nebo jinou neoprávněnou změnou údajů o době řízení bezpečnostních přestávkách nebo době odpočinku nebo jinou neoprávněnou manipulací podle přímo použitelného předpisu Evropské unie\*) anebo neumožněním přístupu k záznamovému zařízení,*  *\*) poznámka pod čarou zní: čl. 32 odst. 3 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014.“.*   1. Neumožnění přístupu k záznamovému zařízení považujeme za stejně závažné jako výše uvedené manipulace (jejich odhalení má znemožnění přístupu k záznamovému zařízení zabránit). Proto v rámci stejné sankce za obdobné jednání a zamezení zneužívání této disproporcionality navrhujeme přesunout toto jednání z § 34e odst. 3 písm. d) do § 34e odst. 3 písm. b), a to s důsledky upravenými v § 34e odst. 6 návrhu. | **Akceptováno jinak**  Do § 34e odst. 6 písm. a) bylo výslovně doplněno jednání spočívající v potlačování údajů vedených tachografem. Potažmo již není potřeba postihovat „jinou neoprávněnou manipulaci“ podle příslušného nařízení.  Neumožnění přístupu k záznamovému zařízení bude postihováno samostatnou skutkovou podstatou přestupku.  Ustanovení § 34e bylo upraveno tak, aby bylo smyslu uvedené připomínky vyhověno. |
|  | **K čl. I bodu 24 – k § 34e odst. 7 zákona o silniční dopravě:**  Navrhujeme zrušit středník a slova „*to neplatí, jde-li o uložení správního trestu, který by jinak měl být uložen ve společném řízení*“. Takto navržené ustanovení by mohlo být zneužíváno k neuložení zákazu činnosti spočívajícího v zákazu výkonu činnosti řidiče velkého vozidla ve všech případech přestupků řešených ve společném řízení. Pakliže bylo cílem předkladatele řešit případ, kdy lze od uložení správního trestu upustit, jestliže o dvou nebo více přestupcích téhož pachatele nebylo konáno společné řízení a správní trest uložený za některý z těchto přestupků v samostatném řízení lze považovat za odpovídající správnímu trestu, který by byl jinak uložen ve společném řízení, pak lze toto řešit odkazem na § 43 odst. 1 zákona 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, ve znění pozdějších předpisů. | **Akceptováno jinak**  Předmětné ustanovení bylo upraveno následovně:  (8) Od uložení správního trestu podle odstavce 6 nebo 7 nelze v rozhodnutí o přestupku upustit nebo podmíněně upustit; ustanovení zákona o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich upravující upuštění od uložení správního trestu, který by jinak měl být uložen ve společném řízení, tím není dotčeno. |
|  | **K čl. I bodu 28 – k § 35 odst. 2 písm. h) zákona o silniční dopravě:**   1. Podle zvláštní části důvodové zprávy má být postihováno jednání dopravce, který nezajistí, aby řidič řádně vedl záznam o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku, ale i případy, kdy dopravce nezajistí, aby vozidlo bylo tímto záznamem vybaveno. Navrhujeme tedy nahradit slova „*a vozidlo*“ slovy „*nebo aby vozidlo*“. 2. Požadujeme rovněž doplnit do výčtu jednání slova *„nebo nezajistí, aby se ve vozidle nenacházelo zařízení umožňující manipulaci se záznamovým zařízením nebo jeho část,*“, neboť v čl. 32 odst. 3 nařízení č. 165/2014 o tachografech je přesně citován požadavek, že se ve vozidle nesmí nacházet žádný přístroj umožňující provádět manipulace. Je velice obtížné prokázat manipulaci s daty řidičem, případně manipulaci, o níž řidič ani neví. Tachograf podléhá každé dva roky ověření schválenou dílnou (v České republice provádějí ověření autorizovaná metrologická střediska). Pokud byl tachograf ověřen a v době ověření bylo ve vozidle nainstalováno zařízení, které nebylo v době ověření aktivní, jsou data ukládaná na kartu řidiče i do tachografu považována za validní, neboť jejich validita byla ověřena schválenou dílnou. Postihovat řidiče a dopravce za nevalidní data by tedy bylo velmi problematické, protože jejich neautenticitu nemůže kontrolní ani správní orgán jednoznačně doložit a prokázat. Vložením požadavku na zjištění přítomnosti i jen pouhé části manipulačního zařízení reagujeme na nové způsoby manipulace, kdy je ve vozidle nalezeno neúplné zařízení, které samo o sobě nemůže měnit ukládaná data. Zbytek manipulačního zařízení má řidič u sebe nebo je skryto ve vozidle tak důkladně, že se jej nepodaří kontrolním orgánům nalézt. 3. V souvislosti s výše uvedeným navrhujeme do § 35 odst. 6 doplnit přísnější postih spočívající i v dočasném odnětí licence v případě, že půjde o opětovný přestupek podle odstavce 2 písm. h) nebo podle § 34e odst. 6, což by mělo vést k narovnání podnikatelského prostředí a vymýcení nežádoucích jevů spojených s manipulacemi se zaznamenávanými daty, které vedou k bezprostřednímu ohrožení bezpečnosti silničního provozu. Manipulace s tachografy přinášejí dopravcům výhodu v rychlosti dodání zboží  a možnosti nabídnout nižší cenu dopravy oproti dopravcům poctivým. Navrhovaný institut by měl odrazovat dopravce, kteří po řidičích požadují, aby manipulační zařízení využívali, a toto nezákonné jednání motivují finančně. Na případné dikci nového sankčního ustanovení jsme připraveni spolupracovat. | **Vysvětleno**  Z navržené formulace jednoznačně vyplývá, že přestupku se dopravce dopustí, pokud nezajistí splnění byť jediné z vyjmenovaných povinností. Bude vysvětleno i v důvodové zprávě.  **Vysvětleno**  Nález zařízení umožňujícího manipulaci ve vozidle lze postihovat již podle stávajícího znění skutkové podstaty přestupku a bude jej možné postihovat i nadále. V této souvislosti byla doplněna i důvodová zpráva.  **Vysvětleno**  Požadovaný institut, tedy dočasné odnětí licence, by představoval velký zásah do činnosti dopravce, přičemž návrh v již jeho předložené podobě obsahuje celou řadu represivních opatření.  Doplnění dalšího represivního opatření proto nepovažujeme za proporcionální, nicméně účinnost nyní zaváděných opatření bude vyhodnocována a v případě potřeby lze k doplnění požadovaného institutu přistoupit v některé z příštích novel zákona o silniční dopravě. |
|  | **K čl. I bodu 29 – k 35i zákona o silniční dopravě:**  Navrhujeme do novelizačního bodu vložit před navrhovaný § 35i úpravu vyplývající z oprávnění uvedeného v čl. 38 odst. 2 a odst. 3 nařízení č. 165/2014 o tachografech:  *„§ 35i*  *(1) Řidič je povinen na výzvu orgánu policie, celního úřadu nebo státního odborného dozoru zajet ke kontrole záznamového zařízení do schválené dílny (autorizovaného metrologického střediska) k ověření správné funkčnosti záznamového zařízení nebo k ověření, zda se ve vozidle nenachází manipulační zařízení. Nesplnění povinnosti je považováno za neumožnění přístupu k záznamovému zařízení podle § 34e odst. 3 písm. b).*  *(2) Po dobu čekání na kontrolu vozidla ve schválené dílně, je orgán podle odstavce 1 oprávněn zajistit, aby s vozidlem nemohlo být manipulováno.*  *(3) Náklady na provedení kontroly ve schválené dílně uhradí tomu, kdo ji provedl, orgán uvedený v odstavce 1, který k provedení kontroly vyzval. Zjistí-li se při kontrole nesprávné fungování záznamového zařízení nebo bude-li nalezeno manipulační zařízení, je dopravce povinen uhradit veškeré náklady spojené s provedením kontroly ve schválené dílně orgánu, který náklady kontroly schválené dílně uhradil; při správě placení těchto nákladů se postupuje podle daňového řádu.“.*  Původně navrhované § 35i a § 35j v novelizačním bodu 29 se pak budou označovat jako § 35j a § 35k.  V současné době má možnost odeslat ke kontrole záznamového zařízení (tachografu) pouze orgán policie v rámci nařízení technické silniční kontroly. V některých případech je třeba provést k odhalení manipulačního zařízení demontáž části vozidla, k čemuž není policie na místě kontroly vybavena a postrádá i odbornou způsobilost. Toto oprávnění nemají v současné době ani další kontrolní orgány uvedené v odstavci 1. Navrhujeme proto, aby tuto činnost prováděla schválená dílna, která je oprávněna tachograf do vozidla montovat. Zároveň navrhujeme, aby byl rozšířen okruh subjektů, které jsou oprávněny přikázat vozidlu zajet ke kontrole do schválené dílny. Za tímto účelem byl uplatněn i požadavek na změnu návrhu zákona o metrologii s tím, že jsme navrhovali, aby schválené dílny byly oprávněny fyzicky prověřit celou elektroinstalaci vedoucí od tachografu ke snímači pohybu a již známými postupy manipulace odhalit a zařízení demontovat.  Oprávnění k zajištění vozidla v případě čekání na kontrolu ve specializované dílně vychází z požadavku zabránit možné demontáži manipulačního zařízení řidičem nebo jinou osobou před provedením prohlídky.  V případě technické silniční kontroly a nařízené kontroly ve stanici technické kontroly či stanici měření emisí jsou náklady dle zákona o silničním provozu hrazeny Policií České republiky a následně vymáhány po řidiči. V tomto případě za vozidlo zodpovídá dopravce, proto by náklady spojené s tímto porušením měly být hrazeny dopravcem. Orgán, který ke kontrole vyzval, bude nést finanční náklady v případě neprokázání manipulace. | **Akceptováno jinak**  Do návrhu bylo doplněno nové ustanovení § 35i následujícího znění:  § 35i  Kontrola tachografu autorizovaným metrologickým střediskem  (1) Orgán Policie České republiky nebo osoba pověřená výkonem státního odborného dozoru jsou oprávněny za účelem kontroly tachografu přikázat řidiči jízdu do autorizovaného metrologického střediska38). Řidič se při tom řídí pokyny osoby, která kontrolu tachografu nařídila nebo ji provádí.  (2) Náklady na provedení kontroly tachografu hradí autorizovanému metrologickému středisku ten, kdo ji nařídil. Pokud bylo kontrolou tachografu zjištěno jeho nesprávné fungování nebo nalezeno zařízení určené k neoprávněné změně údajů vedených tachografem, uhradí dopravce náklady na provedení této kontroly tomu, kdo ji nařídil; při správě placení těchto nákladů se postupuje podle daňového řádu.  Současně byla vypuštěna možnost odesílání vozidla do autorizovaného metrologického střediska v § 6a zákona č. 361/2000 Sb. |
|  | **K čl. I bodu 29 – k § 35i odst. 1** **zákona o silniční dopravě:**  Navrhujeme upravit případy, na něž se vztahuje oprávnění Policie České republiky přikázat řidiči jízdu na nejbližší místo vhodné k odstavení vozidla takto:  *„(1) Orgán Policie České republiky nebo celní úřad je oprávněn přikázat řidiči, který je podezřelý ze spáchání přestupku podle § 34e odst. 3 písm. b) a c), jízdu na nejbližší místo, které je z hlediska bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích vhodné k odstavení vozidla, a“.*  Rovněž navrhujeme doplnit nový odstavec 5, který zní:  *„(5) Pokud řidič neuposlechne příkazu podle odstavce 1, bude vozidlo na náklady dopravce odtaženo.“.*  Pokud řidič podle § 34e odst. 3 písm. b) nevede stanoveným způsobem záznam o době řízení, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku, tento záznam nepředloží při kontrole nebo neumožní přístup k záznamovému zařízení [dle našeho návrhu, srovnejte výše připomínku k čl. I bodu 24 – k § 34e odst. 3 a 6 písm. a) zákona o silniční dopravě], činí tak pravděpodobně proto, že nedodržel bezpečnostní přestávku nebo stanovenou dobu odpočinku, tudíž jeho další jízda může představovat riziko ohrožení bezpečnosti silničního provozu. Zároveň navrhujeme upravit i možnost odtažení vozidla v případě, kdy řidič neuposlechne příkazu oprávněného orgánu přejet na místo určené tímto orgánem, a způsob úhrady nákladů spojených s odtažením vozidla. | **Akceptováno částečně**  Formulace byla upravena tak, aby bylo možné nařídit odstavení vozidla i v případě, že řidič neumožní přístup k tachografu.  Zakotvit možnost odtažení vozidla, pokud řidič neuposlechne příkazu k jízdě na místo vhodné k odstavení, není nutné ani účelné, neboť pokud takové vozidlo bude tvořit překážku provozu, lze jej odstranit podle zákona č. 361/2000 Sb. |
|  | **K čl. I bodu 29 – k § 35i odst. 2** **zákona o silniční dopravě:**  Orgán Policie České republiky nebo celní úřad může přikročit k opatřením dle odstavce 1 tohoto ustanovení tehdy, když je řidič podezřelý ze spáchání přestupku podle § 34e odst. 3 písm. c). Související náklady jdou přitom k tíži řidiče, přičemž není řešena situace, kdy by řidič nebyl shledán vinným ze spáchání přestupku. Požadujeme objasnění dané situace a úpravu tohoto ustanovení, přičemž se domníváme, že pokud řidič nebude shledán vinným z předmětného přestupku, tak by tyto náklady (zejména náklady  na zabránění v jízdě vozidla) nést neměl. | **Akceptováno**  Předmětné ustanovení bylo upraveno následovně:  (2) Náklady spojené s jízdou vozidla do místa odstavení, náklady spojené s parkováním a náklady na zabránění v jízdě vozidla jdou k tíži řidiče; to neplatí, nebyl-li shledán vinným ze spáchání přestupku podle § 34e odst. 3 písm. b), c), e) nebo f). Odpovědnost řidiče za vozidlo, náklad a přepravované osoby není jeho odstavením dotčena. |
|  | **K čl. I bodu 29 – k § 35j zákona o silniční dopravě:**  Domníváme se, že by měl být upraven postup i pro vrácení odebrané karty řidiče v případě, že správní orgán nerozhodne, že je osoba vinna spácháním přestupku. Karta řidiče může být odebrána v případě podezření na spáchání určitých přestupků, přičemž je předávána správnímu orgánu, který je příslušný k vedení řízení, chybí však úprava postupu, když nebude osoba shledána vinnou. Požadujeme proto úpravu odpovídajícím způsobem doplnit. | **Akceptováno jinak**  Do zákona bylo doplněno, že se odebraná karta nevrací, a to jak v případě, že byla odebrána jejímu držiteli, tak v případě odebrání z důvodu použití cizí karty řidiče. Vzhledem k tomu, že po odebrání karty řidiče není řidič držitelem platné karty, může ihned požádat o vydání nové karty řidiče. Není tedy nutné vyčkávat, zda bude či nebude řidič shledán vinným ze spáchání přestupku. |
|  | **K čl. V bodu 6 – k § 15a zákona o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla:**   1. Navrhujeme za slovo „*propagovat*,“ vložit slova „*provádět montáž*“ a za slovem „*tachografem*“ vložit slova „*nebo k jiné manipulaci se záznamovým zařízením*“. 2. Poznámka pod čarou č. 1a zní: „*Nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovém zařízení v silniční dopravě, ve znění pozdějších předpis a nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014.“.*   S ohledem na postižení všech forem protiprávního chování je třeba do výčtu uvedeného v § 15a doplnit instalaci takového zařízení. V dnešní době je mnoho produktů prodáváno prostřednictví e-shopů, často od zahraničních prodejců mimo Evropskou unii, kdy je velice obtížné zjistit původce zboží. Zaslané zařízení by si provozovatel mohl do vozidla dle návodu namontovat sám a nebyl by za toto jednání podle návrhu postižitelný. | **Akceptováno částečně**  Do § 15a byl doplněn i zákaz provádět montáž takového zařízení.  Předmětnou poznámku pod čarou není potřeba upravovat. |
|  | **K čl. V bodům 12 a 21 – k § 83 odst. 1 písm. h) a § 83 odst. 1 písm. l) zákona o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla:**  V návaznosti na výše uvedenou připomínku navrhujeme ustanovení upravit takto: *„V rozporu s § 15a vyrábí, nabízí, propaguje, provádí montáž nebo prodává zařízení, které je určené k neoprávněné změně údajů vedených tachografem nebo k jiné manipulaci se záznamovým zařízením.“.* | **Akceptováno částečně**  Do skutkové podstaty přestupku bylo doplněno i porušení zákazu provádět montáž takového zařízení. |
|  | **K čl. V bodu 17 – k § 83 odst. 3 zákona o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla:**  Odkaz na písmeno n) je nutné změnit na písmeno p), neboť při přečíslování písmen došlo k chybě, kdy písmeno o) bylo omylem označeno jako písmeno n) místo písmene p). | **Akceptováno** |
|  | **K čl. V bodu 29 – k § 84 odst. 2 zákona o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla:**   1. Navrhujeme upravit odstavec 2 následovně: *„(2) Přestupky podle § 83 odst. 1 písm. b), m) nebo p) mohou projednat orgány Policie České republiky příkazem na místě.“*. Navrhovaná změna navazuje na znění § 83 odst. 3, viz připomínka výše. 2. Zároveň navrhujeme upravit znění dosavadního odstavce 3: *„(3) Pokuty podle odstavce 1 vybírá a vymáhá orgán, který je uložil.“*, jelikož Celní správa České republiky, na rozdíl od Policie České republiky neřeší přestupky týkající se technického stavu vozidel a plnění povinností provozovatele při převodu vozidla. Navrhujeme ponechat tzv. dělenou správu pro vymáhání těchto přestupků. | **Akceptováno jinak**  Ustanovení § 84 odst. 2 bylo upraveno následovně:  (2) Přestupky podle § 83 odst. 1 písm. p) mohou projednat orgány Policie České republiky příkazem na místě. |
|  | **Nad rámec návrhu k čl. I – k § 34d odst. 3 zákona o silniční dopravě:**  Navrhujeme v § 34d odst. 3 doplnit odkaz na § 34b odst. 2 i o písmena e) a f), tj. o údaje o trvání, rozsahu a ztrátě finanční a odborné způsobilosti a dobré pověsti a o údaje k vozidlům, minimálně v rozsahu registrační značka a status vozidla*.* Doporučujeme, aby Ministerstvo dopravy zvážilo zveřejnění údajů o finanční a odborné způsobilosti a údajů k vozidlům z Rejstříku podnikatelů v silniční dopravě způsobem umožňujícím dálkový přístup (ve veřejné části rejstříku <https://rpsd.mdcr.cz/>), a to za účelem možnosti ověření důležitých aspektů, které mají vliv na rozhodování podnikatelů v silniční dopravě při zadávání přepravy.  Jedná se o preventivní krok ke snížení rizika podvodného jednání při přepravě v kamionové dopravě, které je spojeno s vysokými škodami. Každoročně dochází ve státech Evropské unie k desítkám podvodů při kamionové přepravě zboží. Pachatelé nakupují dopravní společnosti, využijí jejich dosavadního postavení a dobrého jména na trhu, zavedeného e-mailového a telefonní spojení a bezproblémového přístupu na burzy nákladů a nabídnou své služby k přepravě zboží v rámci Evropy, jejich úmyslem je však naložit a následně odcizit a zpeněžit zboží. Před nakládkou použijí falešné nebo odcizené registrační značky, přičemž subjekty vydávající zboží k přepravě nemají možnost si ověřit, zda registrační značka na kamionové soupravě opravdu patří společnosti, která přepravu provádí. Dopravní společnosti, spedice, provozovatelé skladů, výrobci zboží, zástupci pojišťoven i dispečeři přepravních burz hledají cesty, jak ověřit, že nákladní souprava – kamion, opravdu patří konkrétnímu přepravci. Zpřístupnění těchto informací ve veřejné části Rejstříku by bylo účinným preventivním opatřením.  Možným řešením by byla lustrace podle registrační značky a čísla eurolicence, případně pak lustrace podle dopravce a možnost kontroly registrační značky ze seznamu jeho flotily. Druhá varianta by umožnila i kontrolu pojistky předložené před nakládkou, která často neobsahuje číslo registrační značky (tj. ověření, zda vozidlo, jemuž zboží svěřuji k přepravě, je pojištěno). Druhá varianta by rovněž umožnila ověřit (v případě změny vozidla těsně před přepravou), zda je dopravce smluvním partnerem a skutečně jenom změnil své vozidlo za jiné, nebo jestli přepravu realizuje prostřednictvím dalšího dopravce. | **Vysvětleno**  Takovou změnu je nezbytné nejprve důkladně posoudit a projednat se všemi relevantními subjekty a nelze ji proto zařadit do této novely.  Ministerstvo dopravy však bude v této věci do konce roku 2019 iniciovat jednání. |
|  | **Nad rámec návrhu k** **čl. I – k § 35c odst. 1 zákona o silniční dopravě:**  Navrhujeme upravit ustanovení takto:  *„(1) Orgány Policie České republiky, celní úřady nebo státní odborný dozor jsou při provádění kontroly a státního odborného dozoru podle tohoto zákona oprávněny vybírat kauci v rozmezí od ~~5~~10 000 Kč do 100 000 Kč od dopravce, který je podezřelý ze spáchání přestupku podle tohoto zákona, nebo od fyzické osoby podezřelé ze spáchání přestupku podle § 34e odst. 1 písm. a), je-li důvodné podezření, že se budou vyhýbat řízení o přestupku nebo že by případné vymáhání uložené pokuty bylo spojeno s nepřiměřenými náklady, popřípadě nebylo vůbec možné, zejména tehdy, kdy se zemí přestupce nemá Česká republika uzavřenu smlouvu o vzájemné vykonatelnosti rozhodnutí ve věcech správních. Orgány uvedené ve větě první jsou oprávněny vybrat kauci ve výši od 10 000 Kč do 50 000 Kč od řidiče, který je podezřelý ze spáchání přestupku dle § 34e odst. 6. Při stanovení výše kauce se přihlíží k závažnosti, významu a době trvání protiprávního jednání a rozsahu způsobené škody.*“.  Úprava směřuje k oprávnění uložit kauci i státním odborným dozorem, který v případě, kdy je na místě kontroly na pozemní komunikaci a orgán policie nebo celní úřad musí stanoviště opustit, nemá v případě zjištění porušení možnost kauci uložit a případně se následně domoci uhrazení správního trestu. Možnost uložit kauci řidiči, kterému hrozí zákaz činnosti řidiče velkého vozidla, navrhujeme jako jeden z prostředků, který by měl přimět řidiče, aby se správnímu řízení cíleně nevyhýbal. Navrhované demonstrativní upřesnění podmínky pro uložení kauce reaguje na zpochybňování důvodů využití tohoto institutu soudy, které *de facto* brání využití tohoto institutu v praxi, a to i v případech, kdy sankce jsou v zahraničí nevymahatelné, byť se jedná o členský stát Evropské unie (viz např. výrok uvedený v rozsudku Městského soudu, sp. zn. 8 A 143/2018, kdy se jednalo o případ, kdy byla uložena kauce zahraničnímu dopravci se sídlem v Chorvatsku a uložení kauce bylo zdůvodněno citací ze zákona *„je důvodné podezření, že se bude vyhýbat řízení o přestupku nebo že by vymáhání pokuty bylo spojeno s nepřiměřenými náklady, popřípadě nebylo vůbec možné“,* neboť se jedná o zahraničního dopravce. Soudce v rozhodnutí odkazuje na skutečnost, že se jedná o zahraničního dopravce se sídlem v členském státě Evropské unie, a samotné zahraniční sídlo dopravce není důvodem pro uložení kauce). Policie České republiky podala proti uvedenému rozsudku kasační stížnost, neboť v rozsudku sp. zn. 6 A 237/2017, kde byl projednáván shodný případ (pouze sídlem dopravce bylo Slovinsko) bylo takovéto zdůvodnění považováno za dostačující. S ohledem na tuto praxi vznikají obavy, zda lze dle stávajícího znění zákona kauce efektivně využívat. | **Akceptováno částečně**  Možnost výběru kauce bude rozšířena na všechny osoby provádějící výkon státního odborného dozoru. V této souvislosti dojde k úpravě i řady následujících ustanovení zákona.  S požadavkem na výběr kauce u přestupku řidičů nelze souhlasit, jelikož by to vyžadovalo provedení zásadních koncepčních a rozsáhlých úprav zákona o silniční dopravě.  Co se týče problematiky zdůvodňování výběru kauce, považujeme za účelné vyčkat výsledku posouzení této otázky soudními orgány. |
|  | **Nad rámec návrhu k čl. III – k § 124a zákona o silničním provozu:**  Obdobnou úpravu týkající se zdůvodňování uložení sankce, jakou navrhujeme u  § 35c odst. 1 zákona o silniční dopravě, navrhujeme i v tomto případě. | **Vysvětleno**  Viz odůvodnění vypořádání předchozí připomínky. |
|  | **Nad rámec návrhu k čl. III – k § 125d odst. 1 zákona o silničním provozu:**   1. V písmenu f) navrhujeme text „odst. 4“ nahradit textem „odst. 6“, jelikož v současné citaci zákona je chybný odkaz, neboť antiradar je uveden až v odstavci 6. 2. Navrhujeme doplnit nové písm. h), které zní: „*h) v rozporu s § 3 odst. 4 není profesně způsobilá.“*, tedy postihnout řízení velkého vozidla bez platné profesní způsobilosti. Provozovatelé, především zahraniční, zaměstnávají řidiče, aniž by tito splňovali tuto povinnost, přičemž v současné úpravě není za toto jednání postih. Zároveň navrhujeme doplnění sankce, tj. doplnit písm. h) do výčtu obsaženého v § 125d odst. 2. | **Vysvětleno**  Oprava chybného odkazu bude provedena v novele zákona č. 361/2000 Sb. týkající se správního trestání, která bude na podzim tohoto roku předložena k projednání vládě.  **Vysvětleno**  Postih provozovatele vozidla za to, že vozidlo řídí osoba, která není profesně způsobilá, by bylo nekoncepční řešení, neboť otázka zaměstnávání profesně nezpůsobilých řidičů se týká spíše vztahu dopravce - řidič, nikoli provozovatel vozidla - řidič. |
|  | **Nad rámec návrhu k zákonu o silničním provozu a k zákonu o silniční dopravě:**  Porušení právních předpisů podle zákona o silničním provozu, která jsou zjištěna Policií České republiky a která mají dopad do dobré pověsti podnikatele, např. řízení bez platného řidičského průkazu, nevyhovující technický stav vozidla nebo přetížení vozidla, jsou zpravidla oznamována obci s rozšířenou působností nebo řešena přímo policií. Obec s rozšířenou působností však nemá povinnost oznámit uložení sankce dopravnímu úřadu, který má právo zapisovat údaje podle § 34d zákona o silniční dopravě do Rejstříku podnikatelů v silniční dopravě, z něhož jsou údaje prostřednictvím modulu ERRU avizovány členskému státu registrace podnikatele v silniční dopravě. Tuto povinnost navrhujeme doplnit, případně řešit předání informace dopravnímu úřadu jiným způsobem, např. prostřednictvím evidenční karty řidiče, což by patrně vyžadovalo vytvoření samostatných skutkových podstat některých porušení právních předpisů s dopadem do dobré pověsti podnikatele v silniční dopravě, které jsou řešeny podle tzv. „zbytkového ustanovení písm. k)“ § 125c zákona o silničním provozu (orgány Policie České republiky mají oznamovací povinnost vůči dopravnímu úřadu pouze dle § 37 odst. 3 - vybírání kaucí za přestupky podle zákona o silniční dopravě, resp. zabránění v jízdě podle § 35d).  V roce 2018 bylo Policií České republiky při nízkorychlostním vážení zjištěno 1231 případů přetížení vozidel (44 % z kontrolovaných vozidel bylo přetíženo), přičemž 42 % vozidel z celkového počtu kontrolovaných vozidel byla vozidla EU/EHP/Švýcarsko. Hmotnost vozidel je kontrolována i vysokorychlostním vážením, které není v gesci Policie České republiky, tj. přetížených vozidel je na našich silnicích mnohem více. Přetížení vozidel má negativní dopad, a to jak na bezpečnost a plynulost silničního provozu, tak na stav pozemních komunikací. 26 % vozidel nad 3,5 t, u nichž byla v roce 2018 zjištěna technická závada B (vážná závada) nebo C (nebezpečná závada), byla vozidla zahraniční. Ani uložení sankce za tyto delikty není podle našeho názoru oznamováno dopravnímu úřadu.  Dohled nad silničním provozem ve stále větší míře přebírají automatizované systémy (např. vysokorychlostní vážení vozidel). Tím se dosahuje odhalování vyššího počtu přestupků, čemuž ale neodpovídá úspěšnost vymáhání pokut, a to zejména u zahraničních řidičů. Považujeme za žádoucí, aby přestupky dle zákona o silničním provozu, resp. zákona o pozemních komunikacích (přetížená vozidla), které mají dopad do dobré pověsti dopravce, za něž byla uložena sankce, byly oznamovány dopravnímu úřadu z důvodu zajištění povinnosti podle čl. 16 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1071/2009, pokud jde o klasifikaci závažných porušení pravidel Unie, která mohou vést ke ztrátě dobré pověsti podnikatele v silniční dopravě, a kterým se mění příloha III směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/22/ES. | **Vysvětleno**  Jednalo by se o zásadní koncepční změnu, kterou by bylo nezbytné nejprve důkladně posoudit a projednat se všemi relevantními subjekty a nelze ji proto zařadit do této novely.  Ministerstvo dopravy však bude v této věci do konce roku 2019 iniciovat jednání. |
| **Ministerstvo spravedlnosti** | **K čl. I bodu 39 (§ 35i odst. 1 a 2)**  Ustanovení § 35 i odst. 1 návrhu zákona zakládá oprávnění orgánu Policie České republiky nebo celního úřadu v případě podezření ze spáchání přestupku přikázat řidiči jízdu na nejbližší vhodné místo, jakož i mu zabránit v jízdě použitím jiného technického prostředku, popřípadě mu zadržet doklady k vozidlu. Podle odstavce 2 téhož paragrafu jdou náklady spojené s výkonem shora uvedených oprávnění Policie České republiky a celního úřadu *„k tíži řidiče“.* Právě uvedené ustanovení považujeme za nepřiměřené. Oproti právní úpravě, jež je v současné době obsažena v § 35d odst. 2 téhož zákona budou moci uvedené státní orgány využít daná oprávnění nikoliv pouze v případě, kdy je prokázáno, že došlo k porušení zákona, nýbrž rovněž v případě existence pouhého podezření ze spáchání přestupku. S ohledem na dikci odstavce 2 by však byla možnost náhrady škody vyloučena rovněž v případě, kdy by následně nedošlo k prokázání spáchání přestupku, přičemž by zřejmě bylo rovněž vyloučeno použití zákona  č. 82/1998 Sb., o odpovědnosti státu za škodu způsobenou při výkonu veřejné moci, ve znění pozdějších předpisů.  Požadujeme proto návrh § 35i odst. 2 přeformulovat tak, aby náklady spojené s výkonem shora uvedených oprávnění státních orgánů šly k tíži řidiče pouze v případě, kdy byl tento následně shledán vinným z daného přestupku. | **Akceptováno**  Předmětné ustanovení bylo upraveno následovně:  (2) Náklady spojené s jízdou vozidla do místa odstavení, náklady spojené s parkováním a náklady na zabránění v jízdě vozidla jdou k tíži řidiče; to neplatí, nebyl-li shledán vinným ze spáchání přestupku podle § 34e odst. 3 písm. b), c), e) nebo f). Odpovědnost řidiče za vozidlo, náklad a přepravované osoby není jeho odstavením dotčena. |
| **Ministerstvo práce a sociálních věcí** | K bodu 7 - § 3a odst. 3  Požadujeme slova „Články 5 až 9“ nahradit slovy „Článek 7“ a slovo „nepoužijí“ nahradit slovem „nepoužije“  Odůvodnění:  Předloženým návrhem se v podstatě přebírá právní úprava obsažená v § 3 odst. 2 vyhlášky č. 478/2000 Sb., kterou se provádí zákon o silniční dopravě, která již nyní vyvolává v praxi značné interpretační nejasnosti. Předkladatel v důvodové zprávě sice uvádí, že navrhuje u vybraných přeprav uvedených v čl. 13 odst. 1 předmětného přímo použitelného předpisu odchylnou úpravu pouze bezpečnostní přestávky (čl. 7 nařízení ES č. 561/2006), ale v návětí opisuje všechny články, u kterých členský stát můžu využít odlišnou národní právní úpravu, než stanoví nařízení ES, což ale Česká republika nevyužije. Takovýto přístup je pro uživatele velmi matoucí a může vzbudit dojem, že tuzemský dopravce nemusí poskytovat řidiči nepřetržitý odpočinek mezi směnami a v týdnu v právním předpisem stanoveném minimálním časovém rozsahu (čl. 8 a 9 nařízení ES č. 561/2006). Z uvedeného důvodu požadujeme návrh předmětného ustanovení zpřesnit. | **Akceptováno částečně**  V navrženém § 3a odst. 3 je po úpravě činěn toliko odkaz na čl. 5 až 7 přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího harmonizaci předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy (tj. nařízení (ES) č. 561/2006). U vybraných přeprav se tedy nepoužijí čl. 5, 6 a 7 nařízení, nicméně čl. 8 a 9 nařízení upravující problematiku dob odpočinku se aplikovat budou i u „vyjmutých“ přeprav. |
|  | K bodu 7 - § 3a odst. 4  Z návrhu ani důvodové zprávy není jasné, zda bylo záměrem předkladatele ve třetí větě zúžit zákaz výkonu jakékoliv činnosti během bezpečností přestávky pouze na řidiče-zaměstnance. Jsme toho názoru, že by se tento zákaz měl vztahovat obecně na všechny řidiče. Stejná připomínka směřuje i ke čtvrté větě, která se týká způsobu čerpání bezpečností přestávky.  Navrhujeme proto právní úpravu zpřesnit, anebo alespoň důvodovou zprávu doplnit o vysvětlení rozdílného přístupu k řidiči-sobě samostatně výdělečně činné a k řidiči-zaměstnanci.  K bodu 7 - § 3a odst. 4  Pátá věta je vzhledem k připomínce k § 3a odst. 3 návrhu nadbytečná a je nutné ji vypustit. | **Akceptováno**  Ustanovení věty třetí bylo reformulováno tak, aby neevokovalo pracovněprávní vztah. Následující ustanovení věty čtvrté bylo vypuštěno. |
|  | K bodu 12 – § 33b odst. 2  1. Navrhované znění § 33b odst. 2 požadujeme upravit následujícím způsobem:  (2) O vydání osvědčení řidiče rozhoduje dopravní úřad na základě žádosti, ke které žadatel přiloží  a) cestovní doklad řidiče,  b) doklad prokazující oprávnění řidiče k pobytu na území České republiky,  c) ~~povolení k zaměstnání řidiče~~ doklad prokazující oprávnění řidiče k výkonu práce nebo doklad prokazující, že se podle zákona o zaměstnanosti povolení k zaměstnání nevyžaduje,  ~~d) pracovní smlouvu nebo dohodu o pracovní činnosti uzavřenou mezi žadatelem a řidičem nebo smlouvu o smlouvě budoucí, kterou se žadatel a řidič zavazují v ujednané lhůtě uzavřít pracovní smlouvu nebo dohodu o pracovní činnosti~~,  e) doklad, ve kterém je uvedeno číslo sociálního pojištění řidiče, a  f) průkaz profesní způsobilosti řidiče nebo obdobný doklad vydaný jiným členským státem nebo řidičský průkaz, ve kterém je záznam o profesní způsobilosti řidiče.  Odůvodnění  k písm. c):  Povolení k zaměstnání je jen jedním typem oprávnění k výkonu práce na území České republiky, z tohoto důvodu požadujeme předložený návrh upravit výše uvedeným navrhovaným způsobem.  k písm. d):  Požadavek na pracovní smlouvu nebo dohodu o pracovní činnosti je podle našeho názoru nadbytečný, neboť je již „pokryt“ v písmenu b) v případě duálních karet a v písmenu c). | **Akceptováno jinak**  Ustanovení § 33b odst. 2 bylo upraveno následovně:  (2) O vydání osvědčení řidiče rozhoduje dopravní úřad na základě žádosti, ke které žadatel přiloží  a) cestovní doklad řidiče,  b) doklad prokazující oprávnění řidiče k pobytu na území České republiky,  c) doklad prokazující oprávnění řidiče k výkonu práce na území České republiky, je-li podle zákona o zaměstnanosti vyžadováno,  d) pracovní smlouvu, dohodu o pracovní činnosti nebo dohodu o provedení práce uzavřenou mezi žadatelem a řidičem, není-li podle zákona o zaměstnanosti vyžadováno oprávnění řidiče k výkonu práce na území České republiky,  e) doklad prokazující sociální pojištění řidiče, je-li podle zvláštního právního předpisu vyžadováno,  f) řidičský průkaz a  g) průkaz profesní způsobilosti řidiče nebo obdobný doklad vydaný jiným členským státem, pokud řidičský průkaz nebyl vydán členským státem nebo v něm není záznam o profesní způsobilosti řidiče. |
|  | 2. K § 33b odst. 2 písm. e)  Není zřejmé, o jaký typ dokladu se jedná a za jakým účelem je požadován, neboť povinnost zaměstnavatele odvádět pojistné vyplývá z pracovněprávního vztahu. Z tohoto důvodu požadujeme toto ustanovení buď vypustit, případně upravit a doplnit důvodovou zprávu a Závěrečnou zprávu z hodnocení dopadů regulace (RIA) o zdůvodnění tohoto ustanovení. | **Akceptováno jinak**  Ustanovení § 33b odst. 2 písm. e) bylo upraveno následovně:  e) doklad prokazující sociální pojištění řidiče, je-li podle zvláštního právního předpisu vyžadováno, |
| **Úřad vlády - OKOM** | *K nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014:*  1. Navrhujeme vykázat implementaci čl. 7 dost. 1 a 2 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014 (viz formulace *členské státy zajistí…*). Obdobně čl. 37 odst. 1 druhý pododstavec téhož nařízení. | **Vysvětleno**  Tato ustanovení jsou vykázána jako přímo použitelná. Je v nich stanovena povinnost členských států zajistit zpracování osobních údajů v souladu s předmětným nařízením i dalšími unijními předpisy. Klíčovým předpisem je přitom v tomto ohledu rovněž přímo použitelný předpis Evropské unie, a to nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/679 ze dne 27. dubna 2016 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů a o zrušení směrnice 95/46/ES. Adresátem obou odstavců článku 7 je členský stát, jenž je povinen řídit se všemi relevantními předpisy, aniž by bylo nutno přistupovat k zvláštní implementaci těchto odstavců do vnitrostátního právního řádu. |
|  | 2. V souvislosti s nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014 navrhujeme novelizovat také § 6a zákona o silničním provozu, kde se hovoří o „záznamovém zařízení“, nikoli o “tachografu“. | **Akceptováno jinak**  V návaznosti na zásadní připomínku Ministerstva vnitra byla možnost provést technickou silniční kontrolu v autorizovaném metrologickém středisku vypuštěna ze zákona o silničním provozu a příslušné oprávnění bude přeneseno (ve vztahu i k dalším subjektům, jimiž jsou celní úřady a orgány státního odborného dozoru) do zákona o silniční dopravě. Tím bude též vypuštěna limitace zajížďky včetně cesty zpět na 16 kilometrů. V zákoně o silniční dopravě tak bude obsažena komplexní úprava oprávnění uvedených orgánů vyzvat řidiče příslušných vozidel k zajetí do autorizovaného metrologického střediska. |
|  | 3. Dále, navrhujeme vyjasnit, zda je zajištěno řádné proškolení kontrolorů, jak vyžaduje čl. 39 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014. | **Vysvětleno**  Toto ustanovení je vykázáno jako přímo použitelné. Je v něm stanovena povinnost členských států zajistit řádné proškolení kontrolorů, což jsou striktně zaměstnanci kontrolních orgánů. I v případech, kdy jsou obdobná ustanovení obsažena ve směrnicích, nepovažuje je předkladatel za nezbytné transponovat do vnitrostátního právního řádu. Je-li dané ustanovení obsaženo v přímo použitelném předpisu Evropské unie, nevznikají pochybnosti o tom, že nepodléhá zvláštní implementaci do vnitrostátního právního řádu |
|  | 4. Navrhujeme vyjasnit zajištění adaptace na čl. 41 odst. 1 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014, konkrétně na požadavek na sankce – *musí být v souladu s kategoriemi porušení stanovenými ve směrnici 2006/22/ES.* | **Vysvětleno**  V příloze směrnice 2006/22/ES ve znění pozdějších směrnic je obsažena nesmírně kazuistická úprava téměř 80 typů porušení nařízení (ES) č. 561/2006 a nařízení (EU) č. 165/2014 společně s určením úrovně jejich závažnosti. Toto vymezení je přitom z hlediska směrnice relevantní pro účely hodnocení rizika dopravců tak, aby dopravci s vyšším stupněm rizika byli kontrolováni důkladněji a častěji. Není však představitelné, obhajitelné ani účelné zavádět do zákona rozlišení skutkových podstat přestupků v takovéto míře podrobnosti.  Stávající, poměrně obecně vymezené skutkové podstaty přestupků, obsažené zejména v zákoně o silniční dopravě pokrývají, jednání vymezená směrnicí 2006/22/ES.  Povinnost členského státu stanovit sankce v závislosti na míře závažnosti příslušného protiprávního jednání lze přitom dovodit z obecné právní úpravy obsažené v zákoně o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. Podle § 37 písm. a) tohoto zákona se při určení druhu správního trestu a jeho výměry přihlédne zejména k povaze a závažnosti přestupku.  Předkladatel návrhem zákona dále významně implementuje požadavek nařízení (EU) č. 165/2014 stanovit sankce v závislosti na míře závažnosti příslušného protiprávního jednání i tím, že zavádí kvalifikovanou skutkovou podstatu přestupku, za jehož spáchání bude možné uložit pokutu výrazně vyšší než za naplnění základní skutkové podstaty přestupku (viz návrh § 34e odst. 6). Vedle toho se stanoví i dolní hranice sazby pokuty, další druh správního trestu spočívajícího v uložení zákazu výkonu činnosti řidiče velkého vozidla a vylučuje se možnost upustit od uložení těchto správních trestů.  Předkladatel se domnívá, že výše uvedenou argumentací lze prokázat soulad s požadavkem čl. 41 nařízení (EU) č. 165/2014. |
|  | 5. Navrhujeme vykázat implementaci přílohy I části VI nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014, konkrétně úvodních slov: *Členské státy určí subjekty, které budou provádět ověřování a kontroly.* | **Akceptováno**  Ustanovení bude vykázáno prostřednictvím § 16 zákona o metrologii a navrženého § 14a zákona o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích. V této souvislosti byla doplněna srovnávací i rozdílová tabulka. |
|  | *Ke směrnici Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/645:*  Navrhujeme lépe vykázat transpozici článku 1 bodu 2. (čl. 2 směrnice 2003/59/ES). Zejména nemáme za prokázanou transpozici čl. 2 odst. 1 písm. d) a druhého pododstavce směrnice 2003/59/ES, čl. 2 odst. 2 směrnice 2003/59/ES a čl. 10a odst. 3 směrnice 2003/59/ES. Dále navrhujeme vykázat transpozici článku 2 bodu 3. (konkrétně čl. 15 odst. 3 směrnice 2006/126/ES). | **Vysvětleno**  Ve vztahu k ustanovením směrnice (EU) 2018/645, jejichž lepší výkaznictví je navrhováno, uvádí předkladatel následující.  Pokud jde o čl. 2 odst. 1 písm. d) směrnice 2003/59/ES, toto ustanovení směrnice nemá přidanou hodnotu, neboť situaci vymezenou v čl. 2 odst. 1 písm. d) směrnice 2003/59/ES (tj. pracovníci údržby jezdí bez cestujících do a ze střediska údržby, které se nachází v blízkosti nejbližší technické základny využívané provozovatelem přepravy) lze podřadit pod situaci vymezenou v čl. 2 odst. 1 písm. c) směrnice 2003/59/ES (konkrétně jízdní zkoušky pro účely údržby). Transpozici výše uvedených ustanovení do českého právního řádu lze vykázat přes § 3 odst. 5 písm. e) zákona o silničním provozu (tzn. „při zkušební jízdě v souvislosti s jejich opravou a údržbou“).  Pokud jde o čl. 2 odst. 1 druhého pododstavce směrnice 2003/59/ES, je třeba uvést, že v České republice mohou osoby, které si přejí získat řidičský průkaz nebo osvědčení odborné způsobilosti, „absolvovat další školení v oblasti řízení“ jen v autoškole nebo ve školicím středisku (viz § 13 a § 49 zákona č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů). Situace, kdy by „tato osoba byla doprovázena další osobou s osvědčením odborné způsobilosti“ tedy nemůže v podmínkách České republiky nastat. S ohledem na tuto skutečnost není třeba tuto situaci výslovně transponovat a plně postačí stávající § 3 odst. 5 písm. f) zákona o silničním provozu.  Pokud jde o čl. 2 odst. 2 směrnice 2003/59/ES, Ministerstvo dopravy se rozhodlo jít cestou přesahující transpozice a situaci popsanou v tomto ustanovení do vnitrostátního práva nepřevzít. Důvodem byla formulace jednotlivých podmínek ve směrnici, které je třeba splnit, aby se ustanovení směrnice nepoužila. Problematickým se v této souvislosti jevilo (a to i při zohlednění bodu 7 preambule) zejména vymezení venkovských oblastí a příležitostné dopravy, která nemá vliv na bezpečnost silničního provozu. Současně při zohlednění jiných ustanovení směrnice (viz např. čl. 2 odst. 1 písm. h) a odst. 3) se nejevilo ani jako potřebné.  Pokud jde o čl. 10a odst. 3 směrnice 2003/59/ES a čl. 15 odst. 3 směrnice 2006/126/ES, není třeba zvláštního provedení do vnitrostátního právního řádu, jelikož příslušné omezení nakládání s osobními údaji vyplývá zejména z požadavků přímo použitelného předpisu Evropské unie, jimž je nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/679 ze dne 27. dubna 2016 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů a o zrušení směrnice 95/46/ES. |
|  | K čl. I bodu 1. – poznámka pod čarou č. 13  Některá uvedená nařízení již byla změněna. Navrhujeme je proto uvádět „v platném znění“. Dále navrhujeme nevypouštět referenční odkaz na směrnici Evropského parlamentu a Rady 2002/15/ES, která je nadále relevantní, a doplnit odkaz na směrnici Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/645. Směrnice bude nutno uvést do samostatné poznámky pod čarou. | **Akceptováno**  Navržené dovětky byly doplněny. Stejně tak byl doplněn referenční odkaz na uvedené směrnice. |
|  | K čl. I bodům 4. a 7. – poznámka pod čarou č. 4d  V navrhované úpravě v § 1 odst. 4 a § 3a zákona o silniční dopravě je odkazováno na nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 v jeho původním znění. Nařízení již bylo změněno, proto doporučujeme odkazovat na uvedené nařízení „v platném znění“. | **Akceptováno**  Dovětek „v platném znění“ byl doplněn. |
|  | K čl. I bodu 5. - § 3 odst. 1 písm. b) zákona o silniční dopravě  V nově navrženém znění § 3 odst. 1 písm. b) zákona je použito odkazu na přímo použitelný předpis, konkrétně nařízení č. 11 z roku 1960, které má stanovit náležitosti dokladu o nákladu, které má dopravce dodržet. Upozorňujeme, že uvedené nařízení není v databázi Eur-lex dostupné v českém jazyce. Máme pochybnosti, zda bude naplněna zásada právní jistoty, tj. bude umožněno dotčeným osobám seznámit se s rozsahem povinnosti, které jim právní úprava ukládá (viz např. C-345/06 *Heinrich*, zejm. body 43. a 44.). Navrhujeme zajistit nápravu.  Nadto nařízení již bylo dle našich poznatků změněno. Navrhujeme proto odkazovat na nařízení „v platném znění“.  Dále, čl. 6 odst. 2 daného nařízení stanoví povinnost uchovávat jednu kopii přepravní listiny po dobu 2 let (počínaje dnem přepravy), nikoli po dobu jednoho roku od ukončení přepravy. | **Akceptováno**  Odkaz na přímo použitelný předpis byl nahrazen zmocněním k úpravě náležitostí dokladu o nákladu prováděcím právním předpisem.  Referenční odkaz na unijní nařízení byl doplněn o dovětek „v platném znění“.  Lhůta pro uchovávání dokladu o nákladu byla prodloužena na 2 roky. |
|  | K čl. I bodu 12. - § 33b odst. 2 zákona o silniční dopravě  Z předloženého materiálu není zřejmé, proč je navrhovaná úprava cele vykazována jako implementační. Navrhujeme objasnit, jakou unijní úpravu jednotlivá písmena § 33b odst. 2 zákona implementují. | **Vysvětleno**  Podle čl. 5 odst. 1 nařízení (ES) č. 1071/2009 se vydá osvědčení řidiče pouze za předpokladu, že podnikatel v silniční nákladní dopravě prokáže, že zaměstnává řidiče „v souladu s podmínkami zaměstnání a podmínkami odborného výcviku stanovenými v tomto členském státě“. Doposud bylo předmětem nejasností v aplikační praxi, které doklady se v kontextu tohoto obecného požadavku mají předkládat k žádosti o vydání osvědčení řidiče. Návrhem zákona tak dochází k implementaci příslušného unijního ustanovení druhovým vymezením požadovaných dokladů. |
|  | K čl. II bodu 1. a čl. III bodu 1.  Směrnici Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/645 navrhujeme v souladu s čl. 47 odst. 5 LPV v poznámce č. 1 v zákoně o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a v poznámce č. 47 v zákoně o silničním provozu uvádět přesně dle názvu předpisu v Úředním věstníku EU, tj. včetně zkratky „(EU)“.  Do úvodního ustanovení zákona o silničním provozu nadto navrhujeme doplnit odkaz na nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014. | **Akceptováno**  Odkaz na směrnici byl upřesněn. |
|  | K čl. IV bodu 5. – navrhovaný § 110a zákona o silničním provozu (karta řidiče)  1. Navrhujeme vyjasnit slučitelnost výjimky uvedené v navrhovaném § 110a odst. 1 písm. b) zákona o silničním provozu: *s výjimkou řidičského oprávnění pro skupiny vozidel AM, A1, A2, A nebo B1*. Zda se jedná o věcné zohlednění úpravy v čl. 3 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014, ve spojení s čl. 2 odst. 1 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006. | **Vysvětleno**  Lze potvrdit, že formulace výjimky odpovídá tomu, na jaká vozidla se (ne)vztahují připomínkovým místem zmiňovaná unijní nařízení. |
|  | 2. Dále není zřejmé, zda návrh v § 110a odst. 1 písm. c) počítá se všemi státy EHP. Upozorňujeme, že nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014 je relevantní také pro státy EHP, které nejsou členskými státy EU. To se týká rovněž navrhovaného § 122c odst. 5 písm. a) a b) zákona o silničním provozu. | **Vysvětleno**  V § 3 odst. 3 písm. a) zákona o silničním provozu je zavedena legislativní zkratka „jiný členský stát“, jež pokrývá stát, který je členským státem Evropské unie nebo smluvní stranou Dohody o Evropském hospodářském prostoru. Tím je zajištěno, že příslušná ustanovení zákona se vztahují i na smluvní státy Dohody o Evropském hospodářském prostoru. |
|  | 3. Máme pochybnosti o nutnosti přikládat k žádosti o kartu řidiče řidičský průkaz, nebylo-li řidičské oprávnění uděleno ČR, jak je stanoveno v navrhovaném § 110a odst. 2 věta druhá. Minimálně v důvodové zprávě žádáme objasnit nezbytnost navrhovaného opatření v kontextu existující sítě řidičských průkazů EU RESPER fungující od roku 2013 (viz čl. 15 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/126/ES). | **Vysvětleno**  Karta řidiče musí obsahovat informace týkající se i řidičského průkazu řidiče, což vyplývá z bodu 230 nařízení Komise (EU) 2016/799, kterým se provádí nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014, kterým se stanoví požadavky na konstrukci, zkoušení, montáž, provoz a opravy tachografů a jejich součástí. Vedle toho čl. 31 nařízení (EU) č. 165/2014 předpokládá, že elektronická výměna informací o kartách řidiče zahrnuje rovněž informace týkající se řidičského průkazu.  Sítě řidičských průkazů Evropské unie (RESPER) přitom nelze využít za účelem vydávání karet řidiče, což vyplývá z čl. 15 směrnice 2006/126/ES, jakož i z odpovídající vnitrostátní úpravy. Podle směrnice lze uvedenou síť využít za účelem výměny informací o řidičských průkazech, které členské státy vydaly, vyměnily, nahradily, prodloužily nebo zrušily a dále pro kontrolní účely. Výměna informací za účelem vydávání karet řidičů není předvídána. |
| **Úřad pro ochranu osobních údajů** | Část H důvodové zprávy, zhodnocení dopadů navrhovaného řešení ve vztahu k ochraně soukromí a osobních údajů (dále jen „DPIA“), je nutné dopracovat.ÚOOÚ sice oceňuje kvalitu zpracování DPIA, nicméně, pokud je informační systém, ve kterém se zpracovávají údaje z karet tachometrů důležitým informačním systémem podle zákona o kybernetické bezpečnosti, je vhodné to zahrnout do DPIA, a ne pouze toliko odkazovat na „jiný právní předpis“.Více detailů by mělo být též v předposlednímu odstavci DPIA, jenž se týká předávání údajů do zahraničí, a to zejména na základě toho, že smluvní státy dohody AETR se nacházejí i mimo EHP; neplatí tedy pro ně rámcová pravidla pro volný pohyb osobních a neosobních údaj stanovená evropskými nařízeními.Při tvorbě DPIA se doporučuje postupovat podle návodu: <https://www.uoou.cz/navod-k-posouzeni-vlivu-na-ochranu-osobnich-udaju-u-navrhu-pravnich-predpisu-dpia/ds-5344>. | **Akceptováno**  Došlo k doplnění posouzení vlivu na ochranu osobních údajů. Bylo tím vyhověno konkrétním požadavkům uvedeným v připomínce. |
|  | V článku I bod 7 je § 3a odst. 9 nezbytné dopracovat.Již v návrhu zákona je nezbytné vymezit alespoň oblasti údajů, které budou v rámci evidence zpracovávány. Zvláštní část důvodové zprávy stanoví, že vyhláška Ministerstva dopravy by měla stanovit dílčí detaily týkající se evidovaných údajů a způsobu této evidence. To je příliš vágní a v rozporu s principem enumerativnosti veřejnoprávních pretensí. | **Vysvětleno**  Lze konstatovat, že oblasti evidovaných údajů, jak je připomínkovým místem požadováno, návrh zákona v obecné rovině stanoví - jde o údaje týkající se doby řízení vozidla, bezpečnostních přestávek a doby odpočinku. Rámcově je stanoven i způsob vedení údajů, kdy navržená úprava předpokládá vedení údajů prostřednictvím tachografu, jiného záznamového zařízení nebo ručně. S ohledem na působnost připomínkového místa lze přitom zdůraznit, že součástí evidence budou pouze elementární osobní údaje, fakticky jen jméno a příjmení řidiče (uváděna bude též státní poznávací značka vozidla). Návrh vyhlášky bude předmětem samostatného připomínkového řízení. S ohledem na výše uvedené skutečnosti zastává předkladatel stanovisko, že na zákonné úrovni jsou relevantní pravidla vedení záznamu vymezena dostatečně, zmocnění na ně navazuje, a budoucí vyhláška bude zákon dílčím způsobem provádět, nikoli doplňovat. |
| **Moravskoslezský kraj** | **K čl. I bod 7 - § 3a odst. 1 písm. c)**  Navrhujeme doplnění tohoto ustanovení:  „(1) Tuzemský dopravce provozující silniční dopravu velkými vozidly, na kterou se v plném rozsahu použije přímo použitelný předpis Evropské unie upravující harmonizaci předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy4d),  c) uchová záznam o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku v souladu s tímto přímo použitelným předpisem Evropské unie a přímo použitelným předpisem Evropské unie upravujícím tachografy v silniční dopravě4e) **včetně dat ze záznamového zařízení**,“.  V souvislosti s uvedeným je pak nutno upravit znění § 35 odst. 2 písm. h):  „(2) Dopravce se dopustí přestupku tím, že  h) nezajistí, aby řidič řádně vedl záznam o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku a vozidlo bylo tímto záznamem vybaveno, nebo tento záznam **a data ze záznamového zařízení** neuchová po stanovenou dobu,“.  Nařízení Evropského parlamentu a Rady 165/2014 a Nařízení Evropského parlamentu a Rady 561/2006 stanoví povinnost dopravců stahovat a uchovávat data z karet řidičů a data ze záznamových zařízení, kdy právní úprava hovoří o záznamech o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku; v rámci navrhované úpravy dojde ke zpřesnění právní úpravy tak, aby odpovídala požadavkům přímo použitelných předpisů Evropské unie. | **Akceptováno jinak**  Předkladatel se ztotožňuje s posouzením připomínkového místa, dle něhož se povinnost uchovávat data týká dat z karet řidičů i ze záznamových zařízení. Spojení „záznam o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku“ je nicméně dostatečně široce formulované k tomu, aby pokrylo oba případy.  Již v Poslanecké sněmovně Parlamentu České republiky je projednáván sněmovní tisk č. 431, v němž se předpokládá úprava znění v současnosti platného § 3 odst. 2 písm. b) zákona o silniční dopravě, kde již nebude obsažena povinnost uchovávat záznam podle písm. a) stejného odstavce (tj. záznam vedený řidičem), ale záznam „o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku“. Důvodová zpráva navrženou změnu shrnuje tak, že se navrhuje „naformulovat povinnost dopravce uchovávat data stažená z karty řidiče, ale i z tachografu vozidla tak, jak to požadují přímo použitelné předpisy Evropské unie“.  Obdobně je navrženo i znění nového § 3a odst. 1 písm. c), kde je obsažena obecná povinnost dopravce uchovávat záznam o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku, přičemž je v textu explicitně činěn odkaz na unijní nařízení upravující tyto povinnosti.  Navržené upřesnění „a data ze záznamového zařízení“ považuje proto předkladatel za nadbytečné. Do důvodové zprávy však bylo výše uvedené interpretační usměrnění výslovně doplněno.  Skutková podstata postihující porušení povinností dopravců (§ 35 odst. 2 písm. h)) byla v návaznosti na uplatněnou připomínku reformulována tak, aby postihovala to, že dopravce neuchoval „záznam o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku“ (nebude užita formulace obsažená v návrhu zákona zaslaném do připomínkového řízení, dle níž měl dopravce uchovávat „tento záznam“, čímž by rozsah ustanovení mohl být potenciálně vykládán úžeji, na záznam vedený řidičem). |
|  | **Návrh nového novelizačního bodu**  **K § 32**  Ustanovení § 32 navrhujeme doplnit o odstavec 4, který zní:  „(4) Zvláštní povolení nebo doklady dle čl. 8 Nařízení 1072/2009 o provádění kabotáže musí být v době přepravního výkonu ve vozidle, jinak se považuje přeprava za nepovolenou.“  Právní úprava v oblasti zvláštních povolení k provádění vnitrostátních přeprav by měla být zpřesněna tak, aby odpovídala požadavkům evropské legislativy. Včleněním tohoto ustanovení by došlo k zákonnému zakotvení metodiky Ministerstva dopravy O kontrolách zahraničních vstupních povolení v silniční dopravě, která je vně dopravních úřadů nezávazná. | **Vysvětleno**  S ohledem na čl. 2 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1072/2009 ze dne 21. října 2009 o společných pravidlech pro přístup na trh mezinárodní silniční nákladní dopravy je kabotáží vnitrostátní přeprava pro cizí potřebu dočasně provozovaná v hostitelském členském státě v souladu s tímto nařízením. Kapitola III (čl. 8 až 10) tohoto přímo použitelného předpisu Evropské unie pak upravuje pravidla kabotáže. Každý dopravce, provozující nákladní dopravu pro cizí potřebu, který je držitelem licence Společenství (eurolicence), je oprávněn za podmínek stanovených v uvedeném nařízení provozovat kabotáž. Nejedná se tedy o přepravu podléhající vydání „povolení“ ve smyslu zákona o silniční dopravě, přímo použitelný předpis ostatně nezná institut zvláštního povolení ve smyslu mezinárodní silniční dopravy provozované na základě takovéhoto povolení.  Institut tzv. zvláštního povolení upravený v § 32 zákona o silniční dopravě umožňuje na rozdíl od výše uvedeného přímo použitelného předpisu Evropské unie povolit formou zvláštního povolení vydaného Ministerstvem dopravy zahraničnímu dopravci provozování silniční dopravy mezi místy ležícími na území České republiky pouze ze zcela mimořádných důvodů.  V návrhu na doplnění § 32 zákona o silniční dopravě jsou směšovány dva zcela odlišné instituty a je požadována totožná úprava, přičemž však lze konstatovat, že není zřejmý cíl sledovaný uplatněnou námitkou, když právní úprava zvláštních povolení nepodléhá unijním normám a tedy nemusí odpovídat požadavkům plynoucím z uvedeného unijního nařízení. Uvedená připomínka tak překračuje věcný rámec návrhu zákona, neboť se nejedná o implementaci předpisů Evropské unie sledovanou návrhem zákona a návrh zákona § 32 nikterak nenovelizuje.  Vedle toho lze rovněž uvést, že Ministerstvo dopravy nedisponuje informacemi ohledně problémů z aplikační praxe spjatých s ustanovením § 32 zákona o silniční dopravě, které by odůvodňovaly případnou změnu dotčených ustanovení. |
|  | **K čl. I bod 12 - § 33b odst. 2**  Toto ustanovení navrhujeme doplnit tak, že že k žádosti bude nutno doložit i řidičský průkaz.  Dopravní úřady vydávají osvědčení řidičů, které obsahují údaje o řidičském průkazu, datu jeho vydání a místu jeho vydání, kdy z žádného nově zákonem stanoveného dokladu nevyplývá údaj, kdy a kde byl řidičský průkaz vydán, a to ani z profesního průkazu. | **Akceptováno**  Návrh zákona byl doplněn v souladu s uplatněnou připomínkou a k předmětné žádosti bude vždy vyžadováno i předložení řidičského průkazu. |
|  | **Návrh nového novelizačního bodu**  **K § 34b odst. 2 písm. d)**  Toto ustanovení navrhujeme upravit takto:  „(2) V Rejstříku podnikatelů v silniční dopravě se u podnikatelů v silniční dopravě provozované velkými vozidly uvádí  d) identifikační údaje **z** rozhodnutí o udělení koncese k provozování silniční dopravy pro cizí potřeby a údaje o rozsahu koncese, její změně a zrušení,“.  Změnou dojde ke zpřesnění údajů, které se zapisují do rejstříku podnikatelů v silniční dopravě. Současné znění uvádí, že se zapíší identifikační údaje rozhodnutí, za což lze považovat např. číslo jednací. Tento údaj ale není živnostenský úřad povinen poskytovat a v současné podobě rejstříku podnikatelů v silniční dopravě není tento údaj do rejstříku zapisován a není zde pro něj vytvořena ani položka. V současnosti se do rejstříku podnikatelů v silniční dopravě zapisují pouze údaje z rozhodnutí o rozsahu koncese, její změně a zrušení, nikoliv identifikační údaje rozhodnutí. | **Akceptováno jinak**  Lze souhlasit s konstatováním, že do rejstříku podnikatelů v silniční dopravě nejsou v současnosti zapisovány identifikační údaje rozhodnutí o udělení koncese k provozování silniční dopravy pro cizí potřeby, neboť do rejstříku jsou stran koncese podnikatele v silniční dopravě zapisovány údaje o datu udělení koncese, jejím rozsahu (doprava provozována velkými/malými vozidly, osobní/nákladní), případné změně a jejím zrušení. Identifikační údaje rozhodnutí proto nejsou požadovány.  Současně však nelze vyhovět uplatněné připomínce přesně v navrhovaném znění, neboť spojení „identifikační údaje z rozhodnutí“ o udělení koncese je příliš neurčité. Mohly by se tím rozumět údaje jako obchodní firma nebo jméno dopravce, což jsou však údaje vedeny u podnikatelů na základě § 34b odst. 2 písm. a) zákona o silniční dopravě.  Předkladatel proto užil jinou vhodnou formulaci odpovídající smyslu uplatněné připomínky. |
| **Středočeský kraj** | **§ 9 odst. 1** – označení vozidel (připomínka nad rámec novelizace)  Toto ustanovení navrhujeme zrušit, neboť je to závada, která nemá na bezpečnost silničního provozu vliv, je málo kontrolována a žádným způsobem neovlivňuje ani hospodářskou soutěž.  V případě jeho zrušení bude třeba zrušit též navazující ustanovení ve vyhlášce č. 478/2000 Sb., kterou se provádí zákon o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů. | **Akceptováno jinak**  Požadovaná změna je obsažena ve vládním návrhu zákona, kterým se mění zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony, jenž je již projednáván Poslaneckou sněmovnou Parlamentu České republiky coby sněmovní tisk č. 431. Součástí tohoto návrhu je i řada dalších úprav zákona o silniční dopravě, které souvisí se zrušením jeho § 9 odst. 1. V návaznosti na přijetí tohoto návrhu dojde k vypuštění příslušného ustanovení ze zákona o silniční dopravě a bude též přistoupeno k vypuštění příslušné prováděcí právní úpravy. |
| **Olomoucký kraj** | **K Čl. I, bodu 12**: Máme za to, že primárně je nutno předkládat řidičský průkaz, neboť údaje v něm zapsané se vždy uvádějí do osvědčení řidiče. Současně s tím musí být samozřejmě prokázána též způsobilost profesní. Navrhujeme proto přeformulovat navrhované znění **písm. f)** tak, aby výsledná podoba textu byla následující: „*řidičský průkaz, ve kterém je záznam o profesní způsobilosti řidiče, nebo průkaz profesní způsobilosti řidiče nebo obdobný doklad vydaný jiným členským státem, spolu s řidičským průkazem, v němž není profesní způsobilost vyznačena.*“ | **Akceptováno jinak**  Lze se ztotožnit se závěrem připomínkového místa, dle něhož je nutno vždy trvat na předložení řidičského průkazu k žádosti o vydání osvědčení řidiče. Předkladatel tedy připomínce vyhověl a příslušné ustanovení upravil tak, aby se k žádosti o vydání osvědčení řidiče předkládal i řidičský průkaz, přičemž průkaz profesní způsobilosti řidiče nebo obdobný doklad vydaný jiným členským státem Evropské unie bude předkládán pouze pokud byl k žádosti předložen řidičský průkaz, jenž nevydal členský stát Evropské unie nebo v němž není uveden záznam o profesní způsobilosti řidiče. |
|  | Z důvodové zprávy nevyplývá, proč se přistupuje k zavedení této kvalifikované skutkové podstaty přestupku, když je stejné či obdobné jednání v současnosti již postihováno jako přečin neoprávněného přístupu k počítačovému systému a nosiči informací. S tím souvisí i navrhované správní tresty, zejména „nový“ zákaz činnosti spočívající v zákazu výkonu činnosti řidiče velkého vozidla. Zde je nutno podotknout, že v rámci trestního řízení by soud, pokud by přistoupil k uložení trestu zákazu činnosti, ukládal dozajista „standardní“ zákaz činnosti řízení motorových vozidel, na základě kterého by řidič pozbyl příslušné řidičské oprávnění.  Z tohoto důvodu navrhujeme vysvětlit a jednoznačně specifikovat, jaký způsobem bude zajištěna jednotná rozhodovací praxe, aby nebylo stejné jednání posuzováno dle tzv. „okresního práva“ v jednom okrese jako přestupek a ve druhém jako trestný čin. Anebo existuje dohoda s Ministerstvem spravedlnosti, že uvedené jednání již nebude postihováno jako trestný čin? | **Vysvětleno**  Podle zákona o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich představuje zákaz činnosti jeden z druhů správního trestu, vedle napomenutí, pokuty, propadnutí věci nebo náhradní hodnoty a zveřejnění rozhodnutí o přestupku. Zákaz činnosti lze přitom uložit jen tehdy, je-li to stanoveno zvláštním zákonem, jímž by byl v tomto případě zákon o silniční dopravě. Účelem správního trestu zákazu činnosti je přitom především chránit společnost před závažným porušováním povinností ze strany pachatele přestupku, kdy tento správní trest dočasně vyřazuje pachatele přestupku z možnosti zastávat některá zaměstnání nebo povolání, v případě navržené právní úpravy mu znemožňuje řízení vozidel z pozice dopravce nebo zaměstnance. Současně jde o správní trest, který představuje velmi citelný zásah do právního postavení fyzických osob a hrozba jeho uložení může velmi výrazně odrazovat řidiče od páchání tohoto přestupku.  Přitom je potřeba zdůraznit, že ukládání tohoto zákazu bude možné pouze v případě nejzávažnějších porušení pravidel, která v podstatě představují podvodná jednání ze strany řidičů.  Podle § 5 zákona o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich je přestupkem společensky škodlivý protiprávní čin, který je v zákoně za přestupek výslovně označen a který vykazuje znaky stanovené zákonem, nejde-li o trestný čin. V souladu se zásadou ne bis in idem nelze jeden čin zároveň hodnotit jako přestupek a zároveň jako trestný čin. To však platí již za stávajícího právního stavu, kdy nelze například uložit pokutu za neoprávněnou manipulaci s tachografem a současně za stejné jednání i zákaz činnosti za přečin neoprávněného přístupu k počítačovému systému a nosiči informací. Ministerstvo dopravy v tomto ohledu pouze zavádí další druh správního trestu za jednání, které je již v současnosti postižitelné (a reálně postihováno) prostředky správního trestání, tj. pokutami popřípadě napomenutím (při současné existenci výše zmiňované skutkové podstaty trestného činu).  Přitom i v řadě jiných případů dopravních deliktů může nastat situace, kdy je nutno posoudit, zda byl spáchán přestupek nebo trestný čin. Toto posouzení třeba provést zejména z hlediska míry společenské škodlivosti.  Procesně platí, že nelze vést jak přestupkové, tak trestní řízení o jednom skutku. Je-li vedeno přestupkové řízení, ale správní orgán se domnívá, že jde o trestný čin, pak věc bezodkladně předá orgánu činnému v trestním řízení. Správní orgán řízení o přestupku usnesením zastaví, jestliže se o totožném skutku vede trestní řízení. Platí též, že správní orgán, aniž řízení zahájí, věc usnesením odloží, jestliže se o totožném skutku vede trestní řízení.  Ministerstvo dopravy preferuje, aby porušení pravidel vymezená v rámci dotčené kvalifikované skutkové podstaty přestupku mohla být postihována i dalším druhem správního trestu, jímž je zákaz činnosti spočívající v zákazu výkonu činnosti řidiče velkého vozidla. Půjde o efektivní prostředek potrestání přestupce způsobilý odradit řidiče od páchání těchto závažných protiprávních jednání. |
|  | V souvislosti s výše uvedenou připomínkou navrhujeme nad rámec předložené novelizace do § 34e odst. 3 písm. b) před stávající text doplnit tuto pasáž: „*jiným jednáním, než která jsou uvedena v odst. 6…*“.  Máme za to, že navrhovaná úprava může být poněkud matoucí, když dle odstavce 4 písm. b) uvedeného ustanovení lze uložit za přestupek podle odstavce 3 pokutu do 15.000 Kč a následně je v odstavci 6 stanoveno, že se uloží pokuta 10.000 Kč – 50.000 Kč a zákaz činnosti 3 – 6 měsíců, opětovně za přestupek dle odstavce 3, ale pouze dle písm. b), a to ještě pouze ve vyjmenovaných případech. Jsme toho názoru, že námi navrhovaná změna v praxi předejde možným pochybením při výkladu a uplatňování stanovené právní úpravy. Navíc jsme toho názoru, že skutkové podstaty a správní tresty by měly být stanoveny v rámci právního předpisu jednotně, nikoliv tak, jak je navrhováno, tj. že část skutkových podstat a správních trestů je stanovena odděleně a následně jiné dohromady, což je stav, který výrazně snižuje právní jistotu adresátů předpisu. | **Vysvětleno**  V souvislosti s uplatněnou připomínkou je vhodné poukázat na rozdíl mezi tzv. základní a kvalifikovanou skutkovou podstatou přestupku (viz k tomu též materiál „Zásady tvorby právní úpravy přestupků“ schválený usnesením vlády č. 866 ze dne 5. října 2016). Připomínkové místo totiž rozporuje, že „část skutkových podstat a správních trestů je stanovena odděleně a následně jiné dohromady“. Je však potřeba zdůraznit, že smyslem kvalifikované skutkové podstaty přestupku je právě skutečnost, že doplňuje základní skutkovou podstatu přestupku o některé další znaky, které nejsou v základní skutkové podstatě zahrnuty. Tyto další znaky zvyšují typovou závažnost přestupku ve srovnání se skutkovou podstatou základní, a odůvodňují zakotvení přísnějšího správního trestu.  To je přesně postup, jenž předkladatel zvolil. Stávající základní skutkovou podstatu přestupku spočívajícího v tom, že řidič nevede záznam o době řízení, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku stanoveným způsobem nebo tento záznam nepředloží při kontrole (podle § 34e odst. 3 písm. b)) doplňuje o další znaky, jež zvyšují typovou závažnost přestupku (v rámci nově navrženého § 34e odst. 6). To pak odůvodňuje zakotvení přísnějšího správního trestu.  Přístup, dle něhož dolní hranice sazby pokuty za naplnění kvalifikované skutkové podstaty přestupku není totožná s horní hranicí sazby pokuty za naplnění základní skutkové podstaty přestupku, nelze označit za nesprávný nebo matoucí. Je potřeba zdůraznit, že u základní skutkové podstaty přestupku není stanovena žádná dolní hranice sazby pokuty a pokuta tedy může být uložena v rádu několika tisíc Kč. Naopak, v případě kvalifikované skutkové podstaty dochází k stanovení spodní hranice sazby pokuty ve výši 10 000 Kč a současně se navyšuje horní hranice až na 50 000 Kč. Navíc, návrh též stanoví, že od uložení správního trestu v tomto případě nelze upustit. Podle okolností případu tak i v případě naplnění kvalifikované skutkové podstaty přestupku může být uložena pouta ve výši nižší než je horní hranice sazby pokuty ukládané za naplnění základní skutkové podstaty přestupku, což ale není projevem nedostatku navržené právní úpravy, ale spíš reflexí toho, že by bylo neproporcionální a příliš přísné stanovit zmíněnou dolní hranici ve výši 15 000 Kč nebo více. |
|  | Krom shora uvedeného navrhujeme v rámci dotčeného ustanovení změnit text „*zákaz činnosti od 3 do 6 měsíců*“ do podoby „*zákaz činnosti od 2 do 6 měsíců*“. Vzhledem k tomu, že dle § 47 odst. 4 zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, může správní orgán po uplynutí poloviny doby, na níž byl uložen zákaz činnosti, upustit od výkonu zbytku trestu zákazu činnosti, navrhujeme z důvodu jednoznačného určení této doby stanovit spodní hranici prostřednictvím sudého čísla. | **Vysvětleno**  Pro navržené snížení spodní hranice doby zákazu činnosti neshledává předkladatel relevantní důvod. To, že je tato hranice vymezena 3 měsíci, tj. lichým číslem, neznamená žádnou překážku pro upuštění od výkonu zbytku trestu. Polovinu příslušného období lze lehce určit ve dnech a pouze kvůli tomu není třeba přistupovat ke změnám navržené právní úpravy. I kdyby byla spodní hranice určena na 2 měsících, to nevylučuje, aby správní orgán uložil zákaz činnosti v rozsahu 3 nebo 5 měsíců. Navíc, stanovení zákazu činnosti toliko v rozsahu 2 měsíců (s možností upuštění od výkonu trestu už po 1 měsíci) nepovažuje předkladatel za dostatečně přísné opatření při zohlednění závažnosti jednání popsaného v rámci příslušné kvalifikované skutkové podstaty přestupku. |
|  | **K Čl. 1, bod 29**:  Nad rámec předložené novelizace navrhujeme rozšířit případy uvedené v navrhovaném znění u § 35i odst. 1 navíc ještě o odkaz na § 34e odst. 6 písm. a) a v souvislosti s tím navrhujeme do § 35i odst. 4 písm. a) za slova „…*dobu odpočinku,*“ vložit text *„…, nebo je příčina porušení odstraněna,…*“  Není zcela zřejmé, proč je zabránění v jízdě omezeno pouze na nedodržování doby řízení, bezpečnostních přestávek nebo doby odpočinku, když je v důvodové zprávě odkazováno na nařízení (ES) č. 561/2006, které v čl. 21 obecně předpokládá oprávnění příslušných orgánů přistoupit k odstavení předmětných vozidel, dokud není příčina porušení odstraněna. Takovou příčinou porušení totiž mohou být v souvislosti s podvodným jednáním spočívajícím v manipulaci s tachografem také různé zařízení či přístroje sloužící k ovlivnění záznamu v tachografu, které jsou instalovány ve vozidle. Domníváme se, že i pro tyto případy by měly kontrolní orgány disponovat odpovídajícím donucovacím prostředkem, který by umožňoval zabránit takovému vozidlu v další jízdě do doby odstranění tohoto přístroje či zařízení z vozidla. Ne vždy lze totiž takovýto přístroj či zařízení jednoduše z vozidla odstranit bez rizika poškození vozidla, a proto kontrolní orgány ponechávají takováto zařízení ve vozidle. Po odstranění tohoto přístroje či zařízení může být navíc přistoupeno k výzvě stran jeho vydání pro další účely dokazování, případně propadnutí či zabrání. | **Akceptováno jinak**  Návrh zákona byl upraven tak, aby byl institut zabránění v jízdě použitím technického prostředku nebo zadržení dokladů k vozidlu aplikovatelný i v případě, kdy je řidič podezřelý ze spáchání přestupku podle § 34e odst. 3 písm. b), jakož i v případě, kdy neumožní přístup k tachografu či neuposlechne příkazu jízdy do autorizovaného metrologického střediska za účelem kontroly tachografu nebo neuposlechne pokynů osoby, která nařídila nebo provádí kontrolu tachografu. |
|  | Navrhujeme v § 35i odst. 1 písm. b) za text „*zakázat pokračovat v jízdě a zadržet řidiči*“ doplnit pasáž „*jeho řidičský průkaz nebo…*“ Doplnění možnosti zadržet řidiči řidičský průkaz k zabránění pokračování v jízdě vnímáme jako vhodnou alternativu, protože takovéto omezení působí přímo na řidiče. | **Vysvětleno**  Navržená právní úprava byla formulována podle stávajícího znění § 35d odst. 1 písm. b) zákona o silniční dopravě, kde je rovněž upraven institut zákazu pokračování v jízdě a zadržení „dokladů k vozidlu a dokladů souvisejících s prováděnou přepravou“. Tuto právní úpravu lze kvalifikovat jako funkční, čehož se také předkladatel držel při navržení § 35i odst. 1 písm. b). Je potřeba též uvést, že zadržení řidičského průkazu představuje institut zvlášť upravený v zákoně o silničním provozu a užití tohoto postupu by mohlo vyvolávat aplikační problémy ohledně jeho vztahu k právní úpravě stanové zákonem o silničním provozu. |
|  | Do návrhu ustanovení § 35j odst. 2 navrhujeme doplnit konkrétní postup pro nakládání se zadrženou kartou. Z důvodové zprávy není zřejmé, jakým způsobem má správní orgán, který je příslušný k vedení řízení o přestupku, s doručenou kartou naložit, např. tak, že po zápisu do ISDT kartu postoupí obci z rozšířenou působností dle místa bydliště držitele. Ideální by proto bylo příslušný postup stanovit přímo v zákoně. | **Akceptováno**  Do navrženého § 35j byla doplněna právní úprava, v níž je explicitně stanoveno, že odebraná karta řidiče se nevrací. |
| **Jihomoravský kraj** | **1. k bodu 7 (zákon č. 111/1994 Sb.):**  V navrhovaném znění § 3a odst. 1,4,5,6,7,8,9 zákona o silniční dopravě **nahradit** pojem „bezpečnostní přestávka“ **pojmem „přestávka v řízení“**.  **Odůvodnění:** V navrhovaném znění § 3a zákona o silniční dopravě je použit pojem „bezpečnostní přestávka“. Tento pojem není v souladu s pojmem použitým v čl. 4 písm. d) nařízení EP a R (ES) č. 561/2006, kde je definována „přestávka v řízení“. Zákon č. 111/1994 Sb. se však odkazuje na uvedené nařízení. Pojem „bezpečnostní přestávka je používán v českém překladu mezinárodní smlouvy AETR (čl. 1 písm. n)). Definice obou pojmů je však v nařízení i AETRu totožná.  **Nahrazení pojmu by mělo být zajištěno v celém zákoně o silniční dopravě mimo odkazy na AETR**. Je nutné zajistit soulad legislativy ČR s legislativou EU. Zákon o silniční dopravě řeší výjimky dle čl. 3 a čl. 13 nařízení EP a R č. 561/2006. Navrhujeme zde také používat pojem „přestávka v řízení“. | **Vysvětleno**  Navržená terminologická změna není nezbytná. Termín „bezpečnostní přestávka“ je pojmem ve vnitrostátním právu zažitým a běžně užívaným. § 88 a 89 zákoníku práce rozlišuje a upravuje přestávku v práci (na jídlo a oddech) a bezpečnostní přestávku. Bezpečnostní přestávka je přitom považována za přestávku podle zvláštního právního předpisu (v daném případě podle příslušného předpisu unijního (nařízení (ES) č. 561/2006), mezinárodního (dohoda AETR) či vnitrostátního práva (navržená ustanovení § 3a odst. 4 a 5)).  Navíc, spojení „přestávka v řízení“ se objevuje v českém znění nařízení (ES) č. 561/2006, ale nikoli ve všech jazykových verzích nařízení (například ve znění anglickém či slovenském normativní úprava v čl. 7 užívá toliko termín „break“ či „prestávka“).  V aplikační praxi předkladatel neidentifikoval potíže s výkladem pojmu „bezpečnostní přestávka“, jenž lze v zákoně o silniční dopravě nadále užívat. |
|  | **2.** **k bodu 7 (zákon č. 111/1994 Sb.):** V navrhovaném znění **§ 3a odst. 1 písm. b) zákona o silniční dopravě** navrhujeme změnit text na: „b) zajistí, aby v souladu s přímo použitelným předpisem Evropské unie upravujícím tachografy v silniční dopravě4e) řidič řádně vedl záznam o době řízení vozidla, ~~bezpečnostních~~ přestávkách **v řízení** a době odpočinku a ~~vozidlo bylo tímto záznamem vybaveno~~ **měl tento záznam u sebe ve vozidle** a“  **Odůvodnění:** V navrhovaném znění § 3a odst. 1 písm. b) zákona o silniční dopravě je použit pojem „bezpečnostní přestávka“, nutno nahradit pojmem „přestávka v řízení“ – odůvodnění v bodě 1. Navrhujeme nahradit povinnost vybavit vozidlo záznamem o době řízení vozidla, přestávkách v řízení a době odpočinku povinností, aby měl řidič záznam s sebou ve vozidle, ve kterém se nachází: „~~vozidlo bylo tímto záznamem vybaveno~~ **měl tento záznam u sebe ve vozidle**“. Důvodem je skutečnost, že je nutné vztáhnout „záznamy“ k řidiči a nikoli k vozidlu. Z tohoto důvodu navrhujeme nahradit text, jak je výše uvedeno. Praktický příklad: vozidlo řídilo více řidičů během 28 dnů předcházejících kontrole. Z původního znění není patrné, zda ve vozidle musí být záznamy všech řidičů ze dnů kdy řídili kontrolované vozidlo nebo pouze záznamy kontrolovaného řidiče a to ty, které souvisí s tímto vozidlem. Podle nařízení č. 165/2014 se kontrolují pracovní režimy řidiče a nikoli vozidla. | **Akceptováno částečně**  Formulace, dle níž musí být vozidlo vybaveno záznamy o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku, byla nahrazena formulací směřující k povinnosti řidiče mít tyto záznamy u sebe, v souladu s uplatněnou připomínkou.  Pokud jde o změnu terminologie týkající se bezpečnostních přestávek, předkladatel nepovažuje takovouto změnu za nutnou (viz vypořádání 1. připomínky uplatněné Jihomoravským krajem). |
|  | **3.** **k bodu 7 (zákon č. 111/1994 Sb.):** V navrhovaném znění **§ 3a odst. 2 písm. b) zákona o silniční dopravě** navrhujeme změnit text na: „b) zajistí, aby v souladu s touto mezinárodní smlouvouřidič řádně vedl záznam o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku a ~~vozidlo bylo tímto záznamem vybaveno~~ **měl tento záznam u sebe ve vozidle** a“  **Odůvodnění:** V navrhovaném znění § 3a odst. 2 písm. b) zákona o silniční dopravě (doprava – AETR) navrhujeme nahradit povinnost vybavit vozidlo záznamem o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku povinností, aby měl řidič záznam s sebou ve vozidle, ve kterém se nachází: „~~vozidlo bylo tímto záznamem vybaveno~~ **měl tento záznam u sebe ve vozidle**“. Důvodem je skutečnost, že je nutné vztáhnout „záznamy“ k řidiči a nikoli k vozidlu. Z tohoto důvodu navrhujeme nahradit text, jak je výše uvedeno. Odůvodnění a praktické zkušenosti jsou totožné s bodem 2. | **Akceptováno**  Formulace, dle níž musí být vozidlo vybaveno záznamy o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku, byla nahrazena formulací směřující k povinnosti řidiče mít tyto záznamy u sebe, v souladu s uplatněnou připomínkou. |
|  | **4. k bodu 7 (zákon č. 111/1994 Sb.):**  V navrhovaném znění **§ 3a odst. 7 zákona o silniční dopravě** navrhujeme změnit text na: „(7) Při přepravě prováděné podle odstavce 3 nebo 5 musí ~~být vozidlo vybaveno~~ **mít řidič u sebe ve vozidle**  a) záznam~~em~~ o době řízení vozidla, ~~bezpečnostních~~ přestávkách **v řízení** a době odpočinku z právě probíhajícího dne a ze 7 dnů, které tomuto dni předchází, a  b) kart~~o~~u řidiče, byla-li řidiči vydána.  **Odůvodnění:** V navrhovaném znění § 3a odst. 7 zákona o silniční dopravě je použit pojem „bezpečnostní přestávka“, nutno nahradit pojmem „přestávka v řízení“ – odůvodnění v bodě 1. Navrhujeme nahradit povinnost vybavit vozidlo záznamem o době řízení vozidla, přestávkách v řízení a době odpočinku povinností, aby měl řidič záznam s sebou ve vozidle, ve kterém se nachází: „~~být vozidlo vybaveno~~ **mít řidič u sebe ve vozidle**“. Důvodem je skutečnost, že je nutné vztáhnout „záznamy“ k řidiči a nikoli k vozidlu. Totožné s bodem 2 a 3. | **Akceptováno částečně**  Formulace, dle níž musí být vozidlo vybaveno záznamy o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku, byla nahrazena formulací směřující k povinnosti řidiče mít tyto záznamy u sebe, v souladu s uplatněnou připomínkou.  Pokud jde o změnu terminologie týkající se bezpečnostních přestávek, předkladatel nepovažuje takovouto změnu za nutnou (viz vypořádání 1. připomínky uplatněné Jihomoravským krajem). |
|  | **5. k bodu 7 (zákon č. 111/1994 Sb.):**  V navrhovaném znění **§ 3a odst. 8 písm. b) zákona o silniční dopravě** navrhujeme změnit text na: „(8) Dopravce při přepravě prováděné podle odstavce 3 nebo 5  …  b) zajistí, aby řidič vedl záznam o době řízení vozidla, ~~bezpečnostních~~ přestávkách **v řízení** a době odpočinku v souladu s odstavcem 6 a ~~vozidlo bylo tímto záznamem vybaveno~~ **řidič měl tyto** **záznamy u sebe** v souladu s odstavcem 7, a“  **Odůvodnění:** V navrhovaném znění § 3a odst. 8 písm. b) zákona o silniční dopravě je použit pojem „bezpečnostní přestávka“, nutno nahradit pojmem „přestávka v řízení“ – odůvodnění v bodě 1. Navrhujeme nahradit část textu: „… vozidlo bylo tímto záznamem vybaveno …“ textem „… řidič měl tyto záznamy u sebe…“.  Totožné s bodem 2, 3 a 4. | **Akceptováno částečně**  Formulace, dle níž musí být vozidlo vybaveno záznamy o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku, byla nahrazena formulací směřující k povinnosti řidiče mít tyto záznamy u sebe, v souladu s uplatněnou připomínkou.  Pokud jde o změnu terminologie týkající se bezpečnostních přestávek, předkladatel nepovažuje takovouto změnu za nutnou (viz vypořádání 1. připomínky uplatněné Jihomoravským krajem). |
|  | **6. k bodu 12 (zákon č. 111/1994 Sb.):**  V návrhu § 33b odst. 2 zákona o silniční dopravě navrhujeme doplnit pod písm. **„g) řidičský průkaz.“**  **Odůvodnění:** Při vydávání osvědčení řidiče je nutné ověřit, zda zahraniční řidič je držitelem platného řidičského průkazu s řidičským oprávnění skupiny „C“. Bez předložení dokladu (řidičského průkazu) toto není možné ověřit. | **Akceptováno**  Předložení řidičského průkazu k předmětné žádosti dopravce bude vyžadováno vždy. |
|  | **7. k bodu 12 (zákon č. 111/1994 Sb.):**  V návrhu § 33b odst. 2 zákona o silniční dopravě navrhujeme změnit písm. „e) doklad~~, ve kterém je uvedeno číslo sociálního pojištění řidiče~~ **o rodném čísle nebo evidenčním čísle pojištěnce**, a“.  **Odůvodnění:** Na evropském formuláři osvědčení řidiče je uvedena kolonka, která se česky nazývá „Číslo sociálního pojištění“ řidiče. Dopravní úřad má vyplnit uvedené číslo. V České republice se jedná o **rodné číslo**, případně **evidenční číslo pojištěnce**. Evidenční číslo pojištěnce je přechodné číslo pojištění, které Česká správa sociálního zabezpečení přiděluje na přechodnou dobu (do doby přidělení rodného čísla) na základě žádosti a po předložení určitých dokladů řidičem. Správy sociálního zabezpečení vydávají „Potvrzení o příslušnosti k právním předpisům sociálního zabezpečení“ (tzv. evropský formulář A1). Tento doklad osvědčuje, že osoba v něm uvedená plní právní předpisy v oblasti sociálního zabezpečení, je zde uvedeno i této osobě přidělené číslo pojištěnce (evidenční číslo pojištěnce nebo rodné číslo). **Formulář A1** (Nařízení EU 883/04 a 987/09) se vydává pro pracovníky, kteří jsou vysláni na práci do zahraničí, což je příklad řidičů třetích zemí, pro které žádá dopravce (je uveden také ve formuláři jako zaměstnavatel) osvědčení řidiče a opis tohoto osvědčení. Všichni řidiči (zaměstnanci) se jimi prokazují v zahraničí (EU) při silničních kontrolách. Dopravnímu úřadu je možné doložit i jiný doklad, který osvědčuje přidělení rodného čísla (zaměstnanecká karta nebo doklad o přiděleném rodném čísle). **Lze také přímo stanovit doložení formuláře A1** v písmenu e): **„e) formulář A1“**. | **Akceptováno jinak**  Ne ve všech případech dokládá rodné číslo existenci sociálního pojištění řidiče. Spojení „evidenční číslo pojištěnce“ je sporné, protože je otázkou, co by jim bylo. Ustanovení bylo zobecněno a požadován bude „doklad prokazující sociální pojištění řidiče, je-li podle zvláštního právního předpisu vyžadováno“. |
|  | **8. k bodu 12 (zákon č. 111/1994 Sb.):**  V návrhu § 33b odst. 2 zákona o silniční dopravě navrhujeme změnit písm. „f) průkaz profesní způsobilosti řidiče ~~nebo obdobný doklad~~ vydaný ~~jiným~~ členským státem nebo řidičský průkaz **vydaný v členském státě s kódem Unie 95**~~, ve kterém je záznam o profesní způsobilosti řidiče~~“  **Odůvodnění:** Písmeno f) navrhujeme změnit s odkazem na směrnici EP a R č. 2003/59/ES, která byla doplněna směrnicí EP a R (EU) 2018/645. Průkaz profesní způsobilosti řidiče společně s řidičským průkazem, kde jsou uvedeny skupiny řidičských oprávnění, prokazují, že řidič plní podmínky kvalifikace řidiče, která je stanovena ve výše uvedené směrnici a jednotlivé členské státy ji uplatňují v národních předpisech.  Z uvedeného důvodu navrhujeme upřesnění § 33b odst. 2 písmena f) zákona o silniční dopravě, aby se uznávaly pouze doklady vydané členským státem (průkaz profesní způsobilosti řidiče – vzor dle přílohy II konsolidovaného znění směrnice EP a R č. 2003/59/ES).  V praxi se setkáváme s případy, že řidič ze třetí země předloží řidičský průkaz vydaný tímto státem s kódem 95 nebo jiné papírové doklady o profesní způsobilosti s kódem 95 (Ukrajina, Makedonie, aj.). Dle našeho názoru jsou tyto doklady ze třetích zemí neuznatelné pro vydání osvědčení řidiče. Původně navrhované znění je neurčité a navádělo by k uznávání dokladů vydaných v třetích zemích. Polsko nevydává průkazy profesní způsobilosti řidiče řidičům ze třetích zemí, pouze papírové potvrzení. Není to doklad vydaný v souladu se vzorem dle přílohy II konsolidovaného znění směrnice EP a R č. 2003/59/ES. | **Akceptováno částečně**  K žádosti o vydání osvědčení řidiče bude požadován vždy řidičský průkaz a vedle něj „průkaz profesní způsobilosti řidiče nebo obdobný doklad vydaný jiným členským státem, pokud řidičský průkaz nebyl vydán členským státem nebo v něm není záznam o profesní způsobilosti řidiče“.  Současně není účelné v zákoně uvádět konkrétní kód, jenž může být v řidičském průkazu zapsán. Je vhodné zvolit obecnější formulaci. Termín „obdobný doklad“ je již užíván zákonem o silničním provozu a míní se jím průkaz profesní způsobilosti vydaný dle unijních předpisů jiným unijním státem. |
|  | **9. K bodu 14, 15, 16, 17 a 18 (zákon č. 111/1994 Sb.):**  Navrhujeme neomezovat navrhovaný správní trest zákazu činnosti jen na „velká vozidla“, a proto také neměnit znění § 34b zákona o silniční dopravě v souvislosti s uložením zákazu činnosti spočívající v zákazu výkonu činnosti řidiče velkého vozidla.  **Odůvodnění:** Navrhujeme neomezovat uložení zákazu činnosti spočívající v zákazu výkonu činnosti řidiče pouze pro velká vozidla. Evidence zákazu činnosti řidiče velkého vozidla je v Rejstříku podnikatelů v silniční dopravě (RPSD) zbytečným údajem. Dostačující je vedení zákazu činnosti řidiče v Registru řidičů. Změna v RPSD je neúčelná a finančně nákladná. Pro dopravní úřady by zavedení znamenalo další nárůst činností, které nebudou mít, dle našeho názoru, v praxi žádný efekt.  Jak vyplývá z důvodové zprávy k novele (k bodům 24 a 25) „*Uložený zákaz činnosti nemá žádný dopad na řidičské oprávnění a nebude zapisován ani do evidence řidičů podle zákona o silničním provozu.“.* Vzhledem k uvedenému, dále vzhledem k navrhovanému rozpětí (3-6 měsíců), možnosti upuštění od výkonu zbytku po uplynutí poloviny a k nutnosti zasílat pravomocná rozhodnutí z obecního úřadu obce s rozšířenou působností na krajský úřad a zapisovat do RPSD, lze očekávat, že takový správní trest nebude mít žádaný efekt – policista jej v terénu nezjistí, na držení řidičského průkazu se neprojeví, než se do RPSD zapíše, jeho část už uplyne ….  Zákaz činnosti spočívající v řízení motorových vozidel nadto lze, pokud to rozhodující orgán považuje za potřebné, uložit jen ve vztahu k určitým vozidlům i v případě, že bude zákonem umožněno jeho uložení neomezené. Tj. stanovení možnosti uložit zákaz činnosti bez omezení, neznamená nutnost uložit jej vždy jako zákaz řízení všech vozidel. I proto navrhujeme neomezovat navrhovaný správní trest jen na „velká vozidla“, umožnit uložit zákaz řízení neomezeně a ponechat individualizaci tohoto správního trestu na rozhodujícím orgánu. | **Akceptováno částečně**  Předkladatel by považoval za neproporcionální, pokud by v případě závažných porušení pravidel souvisejících s řízením tzv. velkých vozidel bylo možné postihovat řidiče uložením paušálního zákazu činnosti spočívajícího v zákazu řízení všech motorových vozidel. To by totiž znamenalo možnost zakázat i řízení osobních automobilů, byť předmětné porušení bylo spácháno provozováním autobusu, kamionu apod. Takto široce koncipovaný zákaz by znamenal výraznější zásah do osobní sféry přestupce, než je nutné.  Připomínka však byla akceptována částečně tím, že příslušné údaje o zákazu činnosti budou do Rejstříku podnikatelů v silniční dopravě zapisovány obcemi, nikoli kraji (coby dopravními úřady ve smyslu zákona o silniční dopravě). |
|  | **10. K bodu 20 a 21 (zákon č. 111/1994 Sb.):**  Viz předchozí zásadní připomínka č. 9. Navrhujeme nezavádět zákaz činnosti jen pro řízení „velkých vozidel“, a proto nečinit žádné změny znění § 34d zákona o silniční dopravě v souvislosti s uložením zákazu činnosti spočívající v zákazu výkonu činnosti řidiče velkého vozidla.  **Odůvodnění:** Viz odůvodnění předchozí zásadní připomínky č. 9. | **Vysvětleno**  Viz vypořádání předchozí připomínky. |
|  | **11. K bodu 24 (zákon č. 111/1994 Sb.):**  V novém odst. 6 § 34e zákona o silniční dopravě navrhujeme změnit výši pokuty „od 10 000 Kč“ pokutou „od 15 000 Kč“, vztáhnout „zákaz činnosti spočívající v zákazu výkonu činnosti řidiče velkého vozidla“ na obecný zákaz řízení motorových vozidel, tj. vypustit slovo „velkého“ a zrušit poslední větu nového odst. 7.    **Odůvodnění:** S ohledem na nové znění § 34e odst. 4 písm. b) zákona o silniční dopravě, kde se pokuta zvýšila na částku do 15 000 Kč za porušení § 34e odst. 3 zákona o silniční dopravě považujeme za adekvátní navýšení minimální pokuty u nového odst. 6 na částku od 15 000 Kč. Navíc se jedná o úmyslný skutek (podvodné jednání). Ukládat zákaz činnosti spočívající v zákazu výkonu činnosti řidiče velkého vozidla považujeme za neúčelné, v praxi neefektivní, jedná se pouze o další administrativní zátěž pro ORP i KrÚ. Viz odůvodnění zásadní připomínky č. 9. Pokud se nejeví jako přijatelné vyslovit řidiči zákaz řízení motorových vozidel (všech), navrhujeme, aby se upustilo od vyslovení jakéhokoliv zákazu řízení, pokuta byla nově stanovena „od 30 000 Kč do 50 000 Kč“ a řidiči bylo uděleno 7 bodů do bodového hodnocení v registru řidičů. Zrušení poslední věty nově navrhovaného odst. 7 souvisí se zvýšenou administrativou ORP a KrÚ bez praktického efektu navrhovaného opatření v novele zákona o silniční dopravě. Porušení uvedená v příloze č. III Nařízení Komise (EU) 2016/403 těmto podvodným jednáním přisuzují nejzávažnější porušení platné legislativy. V loňském roce bylo řešeno v Jihomoravském kraji 41 případů nepovolených manipulací ze strany řidiče. Je zde vysoká společenská nebezpečnost, použitím manipulačního zařízení je ohrožena především bezpečnost provozu na pozemních komunikacích. Sankce pro řidiče by měla být odrazující. | **Vysvětleno**  Přístup, dle něhož dolní hranice sazby pokuty za naplnění kvalifikované skutkové podstaty přestupku není totožná s horní hranicí sazby pokuty za naplnění základní skutkové podstaty přestupku, nelze považovat za nesprávný. Je potřeba zdůraznit, že u základní skutkové podstaty přestupku není stanovena žádná dolní hranice sazby pokuty a pokuta tedy může být uložena v rádu několika tisíc Kč. Naopak, v případě kvalifikované skutkové podstaty dochází k stanovení spodní hranice sazby pokuty ve výši 10 000 Kč a současně se navyšuje horní hranice až na 50 000 Kč. Navíc, návrh též stanoví, že od uložení správního trestu v tomto případě nelze upustit. Podle okolností případu tak i v případě naplnění kvalifikované skutkové podstaty přestupku může být uložena pouta ve výši nižší než je horní hranice sazby pokuty ukládané za naplnění základní skutkové podstaty přestupku, což ale není projevem nedostatku navržené právní úpravy, ale spíš reflexí toho, že by bylo neproporcionální a příliš přísné stanovit zmíněnou dolní hranici ve výši 15 000 Kč nebo více.  Jak vyplývá z důvodové zprávy, uložení zákazu činnosti spočívajícího v zákazu výkonu činnosti řidiče velkého vozidla považuje předkladatel za opatření dostatečně přísně postihující osoby, které se dopustily nejzávažnějších protiprávních jednání v oblasti doby řízení vozidla, bezpečnostních přestávek a doby odpočinku, přičemž tento správní trest by měl odrazovat od páchání těchto závažných přestupků.  S ohledem na jiná represivní opatření zaváděna návrhem nepovažuje předkladatel za vhodné činit zápis do bodového hodnocení řidičů. |
|  | **12. K bodu 24 (zákon č. 111/1994 Sb.):**  V novém odst. 6 § 34e zákona o silniční dopravě navrhujeme za slova „podle odstavce 3 písm. b)“ vložit slova „a d)“ a přidat nové písm. **„e) neumožněním přístupu k záznamovému zařízení.“**    **Odůvodnění:** V praxi se množí případy, kdy řidič neumožní přístup k záznamovému zařízení. Např. v případě použití cizí karty, jiné manipulace s tachografem nebo kartou řidiče. Dopravce nelze postihovat zvláště v případě, kdy kontrolu provádí Policie ČR (kontrola se neprovádí podle zákona č. 255/2012 Sb., o kontrole). Za neumožnění přístupu k záznamovému zařízení by hrozil řidiči nižší postih než při zjištění podvodného jednání, které je uvedeno v novém odst. 6 § 34e zákona o silniční dopravě. Z uvedených důvodů navrhujeme doplnění § 34e odst. 6 zákona o silniční dopravě. | **Akceptováno**  Neumožnění přístupu k záznamovému zařízení bude možné postihovat stejnými správními tresty jako naplnění nové kvalifikované skutkové podstaty přestupku obsažené v návrhu. |
|  | **13. K bodu 28 (zákon č. 111/1994 Sb.):**  V navrhovaném novém znění **§ 35 odst. 2 písm. h)** zákona o silniční dopravě nahradit pojem „bezpečnostní přestávka“ pojmem „přestávka v řízení“.  **Odůvodnění:** V navrhovaném znění § 35 odst. 2 písm. h) zákona o silniční dopravě je použit pojem „bezpečnostní přestávka“. Tento pojem není v souladu s pojmem použitým v čl. 4 písm. d) nařízení EP a R (ES) č. 561/2006, kde je definována „přestávka v řízení“. Zákon č. 111/1994 Sb. se však odkazuje na uvedené nařízení. Pojem „bezpečnostní přestávka je používán v českém překladu mezinárodní smlouvy AETR (čl. 1 písm. n)). Definice obou pojmů je však v nařízení i AETRu totožná.  Nahrazení pojmu by mělo být zajištěno v celém zákoně o silniční dopravě mimo odkazy na AETR. Je nutné zajistit soulad legislativy ČR s legislativou EU. Viz zásadní připomínka č. 1. | **Vysvětleno**  Pokud jde o změnu terminologie týkající se bezpečnostních přestávek, předkladatel nepovažuje takovouto změnu za nutnou (viz vypořádání 1. připomínky uplatněné Jihomoravským krajem). |
|  | **14. K navrhovanému § 35 odst. 2 písm. h) a § 2 (zákon č. 111/1994 Sb.)**:  V navrhovaném § 35 odst. 2 písm. h) navrhujeme nahradit pojem „bezpečnostní přestávky“ pojmem „přestávky v řízení“ a do § 2 doplnit nově definici: **"Záznamem o době řízení vozidla, přestávkách v řízení a době odpočinku se rozumí data z karty řidiče, digitálního tachografu, záznamové listy, výtisky z tachografu nebo ručně vedené záznamy."**  **Odůvodnění:** V navrhovaném znění § 35 odst. 2 písm. h) zákona o silniční dopravě se objevuje pojem „záznam o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku“. Ohledně záměny pojmu „bezpečnostní přestávka“ za „přestávka v řízení“ viz výše, např. zásadní připomínka č. 1 k bodu 7 novely zákona o silničním dopravě.  V zákoně o silniční dopravě není přesně specifikováno, co se rozumí záznamem o době řízení vozidla, (bezpečnostních) přestávkách v řízení a době odpočinku. Dopravce tyto "záznamy" musí uchovávat. Existuje nesoulad mezi nařízením EP a R (EU) č. 165/2014 a zákonem o silniční dopravě v tom, co má dopravce uschovat a předložit ke kontrole. Zákon o silniční dopravě v novele ukládá dopravci v § 3a zajistit vedení „záznamu“ a uchovávat záznamy o době řízení vozidla, přestávkách v řízení a době odpočinku, nařízení č. 165/2014 v čl. 33 odst. 2 uvádí povinnost předložit záznamové listy, výtisky a stažené údaje kontrolorovi. V případě dopravce, který provozuje vozidla ve výjimce však není tato povinnost stanovená nařízením, ale pouze zákonem o silniční dopravě, kde není jednoznačně uvedené, co se rozumí „záznamem o době řízení vozidla, přestávkách v řízení a době odpočinku“. | **Vysvětleno**  Skutková podstata přestupku je ve stávajícím znění zákona o silniční dopravě i v návrhu jeho novely formulována dostatečně obecně k tomu, aby mohlo být postihováno porušení konkrétních povinností souvisejících s vedením záznamu o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku. Toto ustanovení umožňuje postihnout porušení pravidel unijního (nařízení (EU) č. 165/2014), mezinárodního (dohoda AETR) i vnitrostátního práva (navržený § 3a). Specifikace toho, co se předmětným záznamem myslí, není nutná ani užitečná, protože přílišná kazuistika by mohla vést k omezení rozsahu příslušné skutkové podstaty přestupku. |
|  | **15. K § 34e odst. 3 písm. c) (zákon č. 111/1994 Sb.):**  V § 34e odst. 3 písm. c) zákona o silniční dopravě navrhujeme doplnit skutkovou podstatu přestupku fyzické osoby-řidiče. Navrhované znění: **„**Řidič vozidla se dopustí přestupku tím, že nedodržuje stanovenou dobu řízení vozidla, ~~bezpečnostních~~ přestávek **v řízení** nebo odpočinku **nebo podmínky pro jejich čerpání**, nebo**“.**  **Odůvodnění:** Navrhujeme doplnit v zákoně o silniční dopravě stávající skutkovou podstatu přestupku řidiče, a to o postih porušení povinnosti řidiče dodržovat čl. 8 odst. 8 nařízení EP a R č. 561/2006 (tj. zákaz trávit ve vozidle běžnou týdenní dobu odpočinku). V české legislativě chybí návaznost na uvedené nařízení. Příklad z praxe: Do ČR přejíždí zahraniční řidiči čerpat běžnou týdenní dobu odpočinku ve vozidle, poněvadž v Německu a Rakousku a dalších státech EU je toto postihováno kontrolními složkami těchto zemí vysokými pokutami. V ČR postih nedodržování čl. 8 odst. 8 nařízení EP a R č. 561/2006 v současné době v legislativě chybí. Nutné též upravit § 35 odst. 2 písm. b) zákona o silniční dopravě (viz bod 17). | **Vysvětleno**  Pokud jde o změnu terminologie týkající se bezpečnostních přestávek, předkladatel nepovažuje takovouto změnu za nutnou (viz vypořádání 1. připomínky uplatněné Jihomoravským krajem).  Ve vztahu k podmínkám čerpání doby odpočinku se předkladatel domnívá, že stávající skutková podstata přestupku umožňuje postihovat i připomínkovým místem popsané situace. Pokud zahraniční dopravce čerpá týdenní dobu odpočinku ve vozidlu v rozporu s právem Evropské unie, dopustil se přestupku tím, že nedodržel dobu odpočinku dle požadavků unijního práva a byť takovéto jednání doposud zřejmě nebylo v praxi zvlášť frekventovaně postihováno, pod stávající skutkovou podstatu přestupku jej lze subsumovat. |
|  | **16. K § 35 odst. 3 (zákon č. 111/1994 Sb.):**  V § 35 odst. 3 zákona o silniční dopravě navrhujeme dosavadní text „provozuje linkovou osobní dopravu bez licence nebo povolení“ označit jako písmeno **a)** a následně doplnit písmeno **b)** které bude znít: **“ se ve vozidle nachází zařízení (nebo jeho část) umožňující provádět nepovolené manipulace s tachografem nebo dochází k nepovolené manipulaci s tachografem, kartou řidiče nebo záznamovým listem.“**  **Odůvodnění:** Požadujeme speciální skutkovou podstatu pro nepovolené manipulační zařízení (nebo jeho část), které se nachází ve vozidle. V čl. 32 odst. 3 Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 165/2014 je přesně citován požadavek, že se ve vozidle nesmí nacházet žádný přístroj umožňující provádět manipulace s tachografem, kartou řidiče nebo záznamovým listem. V současné době je velice obtížné prokázat manipulaci s daty na kartě řidiče, v tachografu nebo na záznamovém listu, kdy řidič v době silniční kontroly nepovolenou manipulaci nepoužívá. V české legislativě chybí postih dopravce za přítomnost nepovoleného manipulačního zařízení ve vozidle.  Vložením požadavku, i jen na pouhou část manipulačního zařízení, reagujeme na možnosti nových manipulací, kdy je nalezeno neúplné zařízení, které samo o sobě nemůže měnit ukládaná data. Zbytek manipulačního zařízení má řidič u sebe nebo ji skryl tak důsledně, že se ji nepodaří kontrolním orgánům nalézt.  Zařazení do § 35 odst. 3 je z důvodu výše možné sankce (do 500 000 Kč). Manipulace je zjistitelná pouze u silniční kontroly, obtížně v provozovně. Je zde vysoká společenská nebezpečnost, použitím manipulačního zařízení je ohrožena především bezpečnost provozu na pozemních komunikacích. Pro dopravce používajícího manipulaci s tachografem, kartou řidiče nebo záznamovým listem vzniká nepovolená konkurenční výhoda. Porušení uvedená v příloze č. III Nařízení Komise (EU) 2016/403 těmto jednáním přisuzují nejzávažnější porušení platné legislativy. V loňském roce bylo řešeno v Jihomoravském kraji 41 případů nepovolených manipulací. | **Vysvětleno**  Vymezení skutkové podstaty přestupku dopravce ve stávajícím zákoně o silniční dopravě, jakož i v návrhu jeho novely, by mělo umožňovat v obecné rovině postihovat dopravce v případech, kdy je ve vozidlech nalezeno zařízení určené k provádění nepovolených manipulací s tachografem. Vždy je však potřeba v příslušném přestupkovém řízení prokázat naplnění příslušné, obecně formulované skutkové podstaty přestupku. Bylo by příliš kazuistické a spíše nadbytečné uvádět ve skutkové podstatě přestupku určitá zařízení nebo dokonce jejich části, jejichž přítomnost ve vozidle by automaticky vedla k uložení správního trestu. |
|  | **17. K § 35 odst. 2 písm. b) (zákon č. 111/1994 Sb.):**  V § 35 odst. 2 písm. b) zákona o silniční dopravě navrhujeme doplnit skutkovou podstatu přestupku dopravce.  Nové znění: „nezajistí dodržování stanovené doby řízení vozidla, ~~bezpečnostních~~ přestávek v řízení a doby odpočinku při práci řidičů **a podmínek pro jejich čerpání**“.  **Odůvodnění:** Navrhujeme stanovit v zákoně o silniční dopravě novou skutkovou podstatu přestupku dopravce, která vyplývá z povinnosti řidiče dodržovat čl. 8 odst. 8 nařízení EP a R č. 561/2006 (tj. zákaz trávit ve vozidle běžnou týdenní dobu odpočinku). V české legislativě chybí návaznost na uvedené nařízení. Dopravce by měl odpovídat za porušení legislativy řidičem. Příklad z praxe: Do ČR přejíždí zahraniční řidiči čerpat běžnou týdenní dobu odpočinku ve vozidle, poněvadž v Německu a Rakousku a dalších státech EU je toto postihováno kontrolními složkami těchto zemí vysokými pokutami. V ČR postih nedodržování čl. 8 odst. 8 nařízení EP a R č. 561/2006 v současné době v legislativě chybí. Nutné též upravit § 34e odst. 3 písm. c) zákona o silniční dopravě (viz bod 15). | **Vysvětleno**  Pokud jde o změnu terminologie týkající se bezpečnostních přestávek, předkladatel nepovažuje takovouto změnu za nutnou (viz vypořádání 1. připomínky uplatněné Jihomoravským krajem).  Ve vztahu k podmínkám čerpání doby odpočinku se předkladatel domnívá, že stávající skutková podstata přestupku umožňuje postihovat i připomínkovým místem popsané situace. Pokud zahraniční dopravce čerpá týdenní dobu odpočinku ve vozidlu v rozporu s právem Evropské unie, dopustil se přestupku tím, že nedodržel dobu odpočinku dle požadavků unijního práva a byť takovéto jednání doposud zřejmě nebylo v praxi zvlášť frekventovaně postihováno, pod stávající skutkovou podstatu přestupku jej lze subsumovat. |
|  | **1. K bodu 3 (zákon č. 247/2000 Sb.):**  V **§ 48 zákona o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel** navrhujeme nevkládat poslední 2 navrhované věty na konci odstavce 2: „Roční kurz lze rozdělit do dvou po sobě následujících dnů. ~~Část výuky může probíhat způsobem umožňujícím dálkový přístup.~~ ~~Výcvik v řízení vozidla může být nahrazen výcvikem na řidičském trenažéru.~~“.    **Odůvodnění:** Zásadně nesouhlasíme s možností výuky, která bude probíhat způsobem umožňujícím dálkový přístup. V případě umožnění e-learningové distanční výuky je tento způsob výuky zcela mimo dozorové možnosti kontrolních orgánů. Bez přesné časové a místní specifikace průběhu školení krajské úřady ztrácejí jakékoli dozorové možnosti. Školení bude zcela jistě „probíhat“ i v době, kdy na učebně kontrolní orgán nikoho nezastihne. Dle našeho názoru je za současných podmínek nemožné zajistit identifikaci řidiče, který dálkově vstoupí do e-learningové výuky, za řidiče může školení provádět jiná osoba. Zvýšení kvality přípravy řidiče, kterou měla na mysli zapracovávaná směrnice, se e-learningovou formou výuky v podmínkách ČR nedosáhne.  Směrnice EP a R 2018/645 stanovuje, že členské státy mohou povolit, aby část školení zajišťovaného schváleným výcvikovým střediskem byla poskytována prostřednictvím nástrojů IKT, jako je e-learning, přičemž zajistí udržování řádné kvality školení, a za tímto účelem určí předměty, v nichž lze nástrojů IKT nejúčinněji využít. Členské státy zejména požadují spolehlivé určení totožnosti uživatele a vhodné prostředky kontroly. V případě umožnění IKT není možné stanovit podmínky pro zajištění kvality výuky pouze v prováděcím předpise, ale je třeba jasně stanovit povinnosti provozovatelů školících středisek k zajištění identifikace účastníka přímo v zákoně a to tak, aby bylo možné jednoznačně provádět kontrolu účasti řidiče na školení. Je nutné nastavit i sankce za neplnění povinností. Zásadně nesouhlasíme také s výcvikem v řízení vozidla, případně jeho náhradou výcvikem na řidičském trenažéru. Směrnice EP a R 2018/645 přímo nenařizuje provádět praktický výcvik v řízení vozidla (viz důvodová zpráva – bod 12). Z uvedeného důvodu nesouhlasíme se zavedením praktického výcviku v řízení vozidla nebo jeho náhradou na řidičském trenažeru do pravidelného školení řidičů. Berme v úvahu, že řidič, který absolvuje pravidelné školení, má v praxi s velkým vozidlem najeto desítky tisíc kilometrů. Přínos jízdy s vozidlem nebo na řidičském trenažéru nebude mít žádný zdokonalovací efekt. Uvedená směrnice hovoří o praktickém výcviku jako je nasazování sněhových řetězů, zabezpečování nákladů, …  Navržená úprava průběhu pravidelného školení není provázána s podmínkami pro udělení akreditace školicím střediskům a povinnostmi jejich provozovatelů. Jedním z podkladů pro udělení akreditace jsou plány výuky a výcviku, ty by se v důsledku připravované novely změnily (e-learningový způsob výuky, praktický výcvik).  Pro činnost krajských úřadů je v souvislosti s navrhovanými změnami nezbytné, aby zákon jednoznačně definoval podobu plánů výuky a výcviku v návaznosti na navrhované změny a současně stanovil provozovateli školicího střediska povinnost oznámit příslušným úřadům nejen okamžik zahájení školení (§ 51 odst. 1 písm. h) z. č. 247/2000 Sb.), ale též jednoznačný a časově kontrolovatelný průběh výuky a též výcviku (školení na učebně dne…, od – do, e-learning/samostudium v rozsahu…, praktický výcvik dne …, od - do). | **Akceptováno částečně**  Nová ustanovení doplňována do § 48 odst. 2 byla formulována následovně:  „Roční kurz lze rozdělit do dvou po sobě následujících dnů. Část výuky může probíhat způsobem umožňujícím dálkový přístup, je-li zajištěno řádné ztotožnění řidiče. Výcvik může být proveden s využitím simulátoru.“.  Na umožnění e-learningové výuky a rozdělení ročního kurzu do 2 dnů nelze nikterak rezignovat, jelikož členské státy musí toto umožnit podle směrnice (EU) 2018/645.  Do návrhu však byl doplněn požadavek na to, aby e-learning byl realizován pouze v případě, „je-li zajištěno řádné ztotožnění řidiče“. V souladu s připomínkou připomínkového místa byl rovněž odpovídajícím způsobem doplněn § 50 odst. 1 písm. a).  V neposlední řadě z upravené formulace jasněji vyplývá, že součástí výcviku nemusí být řízení vozidla a vedle řidičského trenažeru budou moci výcviková střediska užívat i jiné simulátory. |
|  | **1. K bodu 5 (zákon č. 361/2000 Sb.):**  V novém **§ 110a odst. 1 zákona o silničním provozu** navrhujeme úpravu znění: „(1) Příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností vydá do ~~15~~ **8** pracovních dnů ode dne podání žádosti kartu řidiče**.“**  **Odůvodnění:** Upozorňujeme na skutečnost, že v čl. 29 odst. 4 nařízení EP a R č. 165/2014 je stanovena **lhůta pro vydání karty řidiče** **do 8 pracovních dnů** ode dne obdržení žádosti o kartu řidiče. Lhůta nemusí být uváděna, v zákoně je odkaz na uvedené nařízení. | **Vysvětleno**  Na případy vydávání karet řidiče v návaznosti na poškození, ztrátu, odcizení nebo uplynutí doby platnosti karty řidiče anebo zřízení obvyklého bydliště v České republice dopadá navržený § 110a odst. 5, jehož účelem je primárně založit kompetenci obecních úřadů obcí s rozšířenou působností vydávat v uvedených případech karty řidiče. V návrhu je však rovněž uvedeno, že karty řidiče vydávají tyto úřady podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího tachografy v silniční dopravě. Lhůty pro vydávání karet řidiče se tedy řídí předmětným nařízením. Pokud jde o navržený § 110a odst. 1, uplatní se v případě vydávání karet řidiče v návaznosti na výše popsané situace pouze ustanovení písm. a) a b). Lhůta pro vydání karet řidiče (v případě poškození, ztráty, odcizení nebo uplynutí doby platnosti karty řidiče) vyplývá z unijního předpisu, jenž se přednostně použije. Toto vysvětlení bylo doplněno i do důvodové zprávy |
|  | **2. K bodu 5 (zákon č. 361/2000 Sb.):**  V novém **§ 110a odst. 7 zákona o silničním provozu** navrhujeme úpravu znění: „(7) Držitel karty řidiče je povinen oznámit do 5 pracovních dnů příslušnému obecním úřadu obce s rozšířenou působností, že došlo ke změně údajů na ní uvedených**.** ~~, a kartu řidiče odevzdat~~  ~~a) při převzetí nové karty řidiče, požádal-li současně s podáním oznámení o její vydání,~~  ~~b) do 5 pracovních dnů ode dne zamítnutí žádosti o vydání nové karty řidiče, požádal-li současně s podáním oznámení o její vydání, nebo~~  ~~c) současně s podáním oznámení o změně údajů, nebyla-li podána žádost o vydání nové karty řidiče.“~~  **Odůvodnění:** Navrhujeme vypustit ze zákona povinnost kartu řidiče odevzdat ve stanovených termínech. Upozorňujeme na skutečnost, že řidič má povinnost dle v čl. 36 nařízení EP a R č. 165/2014 předložit data pořízená na kartě řidiče v den kontroly a 28 dní zpětně. Pokud odevzdá kartu řidiče na ORP, nebude plnit povinnosti stanovené výše uvedeným nařízením, při řízení vozidla. Tento problém byl řešen v ČR již v minulosti. | **Akceptováno jinak**  Příslušné ustanovení bylo reformulováno následujícím způsobem:  „Držitel karty řidiče je povinen oznámit do 5 pracovních dnů příslušnému obecním úřadu obce s rozšířenou působností, že došlo ke změně údajů na ní uvedených, a kartu řidiče odevzdat do 60 dnů ode dne podání tohoto oznámení.“.  Lhůty pro odevzdání karty řidiče byly tedy výrazně prodlouženy tak, aby se řidiči vyhnuli potížím popsaným v odůvodnění uplatněné připomínky (pokud jde o zaznamenávání dat 28 dní zpětně). |
| **Karlovarský kraj** | **K § 3a odst. 3 písm. b)**  **Odůvodnění:**  Ne každý dopravce má provozovnu – zákon tuto povinnost neukládá. Pokud by neměl dopravce provozovnu, nebylo by možné určit okruh 50 km.  **Návrh nového znění:**  článku 13 odstavci 1 písmeni b), c), d), f), l), n) nebo p) tohoto přímo použitelného předpisu Evropské unie, je-li přeprava provedena v okruhu 50 km od **sídla** dopravce, nebo od provozovny dopravce. | **Vysvětleno**  Termín provozovna je užíván v desítkách právních předpisů, včetně zákonů, obvykle bez zvláštního vymezení. Definici tohoto termínu obsahoval obchodní zákoník, jenž za provozovnu považoval „prostor, ve kterém je uskutečňována určitá podnikatelská činnost”. Obdobné vymezení je obsaženo v živnostenském zákoně, dle něhož je provozovanou prostor, v němž je živnost (tj. specifická podnikatelská činnost) provozována.  Naopak sídlem podnikatele je podle § 429 občanského zákoníku adresa zapsaná ve veřejném rejstříku a v případě, že se fyzická osoba jako podnikatel do veřejného rejstříku nezapisuje, je jeho sídlem místo, kde má hlavní obchodní závod, popřípadě kde má bydliště.  Čl. 13 nařízení (ES) č. 561/2006 vztahuje možné výjimky z působnosti nařízení na přepravy provedené v určité vzdálenosti od „místa obvyklého odstavení vozidla“. Tomuto konceptu však neodpovídá pojetí sídla.  Předkladatel se domnívá, že by nešlo o vhodnou implementaci nařízení, pokud by se vzdálenost 50 km odvozovala od sídla podnikatele. Sídlo podnikatele je především formální adresa zapsaná ve veřejném rejstříku, z níž ale nemusí být fakticky realizována přeprava osob či věcí. Může jít o pouhé administrativní středisko podnikatele, místo, kde sídlí jeho vedení, nebo dokonce jen o pouhý údaj zapsaný v registru. Naopak provozovna označuje adresu, z níž je reálně vykonávána podnikatelská činnost spočívající v přepravě věcí nebo osob a tento termín lépe odpovídá vymezení v unijním právu. Rozšíření příslušné výjimky na přepravy provedené v určité vzdálenosti od sídla podnikatele by mohlo přesahovat rámec vymezený unijním právem pro uplatnění této výjimky, proto předkladatel navrhuje nadále vázat uplatnění výjimek z příslušných článků nařízení (ES) č. 561/2006 toliko na přepravu prováděnou v okruhu 50 km od provozovny dopravce. |
|  | **Doplnit do § 3a jako odst. 4 a další odstavce přečíslovat a přečíslovat příslušné odstavce, které se na ně odkazují.**  **Odůvodnění:**  Nejsou v zákoně upraveny podmínky pro silniční dopravu provozovanou vozidly dle článku 3 (kromě písm. a) přímo použitelného předpisu Evropské unie upravující harmonizaci předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy4d).  **Návrh nového znění:**  Tuzemský dopravce provozující silniční dopravu velkými vozidly, na kterou se nevztahuje přímo použitelný předpis Evropské unie upravující harmonizaci předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy (článek 3)4d),  a) zajistí, aby řidič dodržoval požadavky na dobu řízení vozidla, bezpečnostní přestávky a dobu odpočinku stanovené prováděcím předpisem k zákonu o silniční dopravě,  b) zajistí, aby v souladu s prováděcím předpisem k zákonu o silniční dopravěřidič řádně vedl záznam o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku a vozidlo bylo tímto záznamem vybaveno, a  c) uchová záznam o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku v souladu s  prováděcím předpisem k zákonu o silniční dopravě. | **Vysvětleno**  Na přepravy vyjmenované v čl. 3 nařízení (ES) č. 561/2006 se toto nařízení nevztahuje, zatímco v případě přeprav uvedených v čl. 13 nařízení je na posouzení členských států, zda se na ně požadavky vyplývající z nařízení (z čl. 5 až 9) použijí nebo nikoli. V případě, že nikoli, musí členské státy pro vyjmuté přepravy stanovit vlastní individuální podmínky, což návrh činí v § 3a odst. 4. Pokud jde o přepravy uvedené v čl. 3 písm. a) nařízení (ES) č. 561/2006, čl. 15 tohoto nařízení rovněž požaduje, aby členské státy stanovily vlastní podmínky, což návrh činí v § 3a odst. 5. U ostatních přeprav vyjmutých z působnosti nařízení (ES) č. 561/2006 takovýto požadavek uložen není.  Předkladatel se domnívá, že další regulace doby řízení vozidla, bezpečnostních přestávek a doby odpočinku u přeprav uvedených v čl. 3 písm. b) až i) není nezbytná ani účelná a představovala by neodůvodněné a podstatné navýšení administrativní zátěže. Přitom v čl. 3 písm. b) až i) jsou vymezeny zcela různorodé typy přeprav.  U řidičů některých vozidel vyjmutých z působnosti nařízení lze konstatovat, že nepředstavují výraznější ohrožení silničního provozu (například v případě vozidel s nejvyšší povolenou rychlostí nepřevyšující 45 km/h), vozidla jsou užívána výjimečně (například v případě vozidel používaných za mimořádných okolností nebo při záchranných akcích anebo v případě historických vozidel), nebo další regulace není účelná z důvodu ochrany veřejného zájmu (například v případě vozidel ozbrojených sil, požárních sborů, zdravotnických služeb apod.). Uplatnění zvláštních vnitrostátních požadavků na řidiče vozidel do 7,5 tuny používaných k neobchodní přepravě zboží by bylo naprosto excesivní. Uplatněná připomínka ani nespecifikuje, u řidičů jakých vozidel požaduje stanovení zvláštních vnitrostátních pravidel.  V obecné rovině lze k tomu dodat, že samozřejmě i na řidiče vozidel vyjmutých z působnosti nařízení (ES) č. 561/2006 se použije regulace pracovní doby či doby odpočinku podle zákoníku práce a na řidiče podnikatele dopadá § 9b zákona o silniční dopravě.  Navíc, nelze souhlasit s tím, aby primární povinnosti dopravců a řidičů byly vymezovány na úrovni prováděcího předpisu, k čemuž návrh připomínkového místa směruje.  S ohledem na všechny výše uvedené skutečnosti musí předkladatel trvat na zachování navržené úpravy v rozsahu předloženém do připomínkového řízení. |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Připomínky připomínkových míst uvedených v článku 5 odst. 1 legislativních pravidel vlády, s nimiž podle článku 5 odst. 7 Legislativních pravidel vlády nemůže vzniknout rozpor** | | |
| **Hospodářská komora ČR** | 1. **Obecné zásadní připomínky k navrhovanému materiálu**   U některých navrhovaných úprav postrádáme odpovídající zdůvodnění, proč se změny navrhují. Chybí důkladnější zhodnocení dopadů na podnikatelské prostředí, případně je zdůvodnění jen z pohledu státní správy. Výše uvedené se týká zejména úprav pravidel pro dobu řízení a odpočinku řidičů, kde se navrhuje přísnější regulace pro výjimkové přepravy a povinnosti používat tachograf vždy, pokud je jím vozidlo vybaveno. Chybí i vyčíslení celkových nákladů, které podnikatelé budou v případě schválení mít s instalací a používáním tachografů. Odhad, že montáž jednoho tachografu by stála 20 000 korun je v případě starších vozidel vysoce podhodnocený. Dodatečné náklady vyvolá i nutnost úpravy podnikových systémů na evidence přeprav, dob řízení, pracovní doby a dalších povinností, které návrh zavádí. Odůvodnění, že počet vozidel nelze zjistit z registru vozidel nebo rejstříku podnikatelů, nepovažujeme za argument.  V oblasti výcviku řidičů u pravidelného školení řidičů chybí vyčíslení nákladů na pořízení a zejména provoz trenažérů, vážné pochybnosti máme i u navrhovaného e-lerningu, kde je riziko, že jeho povolení povede ne ke zlepšení výuky, ale k častějšímu využívání „na oko“ a tím pádem se sníží kvalita výuky. Na rozdíl od předkladatele se domníváme, že pokud návrhy budou přijaté, budou mít některé i sociální dopady, opět se jedná o změny v dobách řízení a odpočinku, resp.  o vyšší regulaci výjimek a v případě trenažérů i nákladů, které bude nutné na školení vynaložit. Rozdělení pravidelného školení do dvou částí bude znamenat pro řidiče ztrátu dalšího dne namísto dvou. Kromě toho povede k nové administrativě jak na straně školící organizace, tak dopravce. Což jsou další náklady.  V důvodové zprávě v části věnované dopadům na podnikatelské prostředí předkladatel vůbec nebere v potaz, že kdyby se opravdu uzákonil povinný výcvik ve formě řízení, prodraží to školení zásadním způsobem, neboť je výcvik zpravidla individuální, nemluvě o nárocích na techniku, příp. PHM apod.  Předkladatel nevyhodnotil řádně dopady na podnikatelské prostředí. V některých novelizačních bodech neprovedl odpovídající (respektive žádné) zdůvodnění, proč se daná úprava navrhuje.  Důvodová zpráva se ve své podstatě zabývá jen sociální politikou, technikou vydávání karet, vyjadřuje předpokládané nároky na státní rozpočet, ovšem na druhé straně zcela ignoruje finanční dopady na podnikatele dopravce, řidiče, školicí střediska v oblasti dalšího vzdělávání řidičů a následně celé veřejnosti, občanů České republiky. Zvýšené náklady na zbytečnou úpravu již funkčního vzdělávání v oblasti dopravy pak budou mít nemalý vliv na úpravu cen. Ztráta, vzniklá rozložením školení do dvou dnů se musí nutně projevit ve zdražování. Finanční výhodu tedy získá pouze provozovatel e-learningu novou úpravou zákona č. 247/2000 Sb. Tuto formu výuky však považujeme za nevhodnou formu vzdělávání pro tuto oblast řidičů.  Domníváme se, že se předkladatel nezabýval otázkou realizovatelnosti navrhovaných opatření, a jednoduše jen opsal směrnici, aniž by měl představu o možnosti splnění řady povinností ukládaných předloženým materiálem, zejména pokud se návrhy týkají následného prohlubování znalostí a dovedností získávaných při pravidelných školení. Předkladatel (MD ČR) si ani nepřipouští, že návrhem novely zákona č. 247/2000 Sb. v oblasti pravidelných školení paradoxně navrhuje rozšíření podvodných možností při pravidelném vzdělávání a tím i snížení kvality odborné připravenosti řidičů, kteří se budou sami, nebo i za účasti svých zaměstnavatelů snažit vyloženě jen o plagiáty. Toto vše v okamžiku, kdy stále více hovoří o nutnosti posilování bezpečnosti silničního provozu. Směrnice (EU) 2018/645 je v oblasti dalšího životního vzdělávání nekonkrétní a chaotická, zanášející více nejasností, než tomu bylo dosud. Na jedné straně žádá nekoncepční zpřísnění, na druhé pak rozšiřuje množinu těch, kterým uděluje výjimku z pravidelného školení. Zakládá rozšíření oblasti možných podvodů a to školením prostřednictvím e-learningu. Z navrhovaných úprav uvádíme dvě zásadní:  *Citace:*   * *Rozšíření výjimky z požadavku na profesní způsobilost řidičů shora uvedených vozidel.* * *Zahrnutí výcviku coby povinné součásti do rámce pravidelných školení řidičů těchto vozidel, při současném částečném umožnění poskytování tohoto školení prostřednictvím e-learningu a řidičského trenažéru.*   Považujeme e-learning za doplňkovou metodu pro případné přezkušování zájemců, což ale nezaručuje plagiátorství, jako je tomu dosud. E-learning postrádá jeden důležitý a podstatný faktor, kterým je okamžitá zpětná vazba mezi přednášejícím a žákem, kdy je okamžitě proveden rozbor nepochopeného. Situace na našich silnicích si v současné době žádá osobní výuku, nikoliv však formou e-learningu. Připomínáme jako příklad vnitřní úpravu školení řidičů vyjádřenou dopisem náměstka generálního ředitele hasičských záchranných sborů k zaměstnancům- hasičům, ve kterém řeší školení řidičů identické obsahově a rozsahově s pravidelným školením profesionálů.  Předkladatel zřejmě provedl špatný jazykový výklad směrnice, jestliže v rámci pravidelného školení chce zavádět ještě výcvik v praktické jízdě, který připouští nahradit řidičským trenažérem. Tato možnost by byla pochopitelná v rámci vstupního školení, kde je předepsán určitý počet hodin praktické jízdy v rámci přípravy k získání Průkazu profesní způsobilosti. Nutit řidiče, který se povinně zúčastňuje pravidelného školení v ročních intervalech k praktickému výcviku z jízdy, případně navíc na řidičském trenažéru, jestliže denně provádí požadované praktické úkony a najede mnoho set km, je výsměchem tomuto řidiči a o důležitosti provádění pravidelného školení bude jen pochybovat. Zjednodušeně vyjádřeno, si může každý řidič skočit na lunapark a tam si zajezdit na elektrických autíčkách. Čas strávený na této činnosti mohl být účelně věnován důležitějším momentům v teoretické výuce, aby řidiči, ale i jejich zaměstnavatelé, nebyli ohrožováni vysokými pokutami, které tento návrh novely několika zákonů obsahuje v nadměrné míře. | **Vysvětleno**  Obecná připomínka byla vypořádána způsobem uvedeným níže u vypořádání jednotlivých konkrétních připomínek. |
|  | 1. **Konkrétní zásadní připomínky k zákonu č. 111/1994 Sb.**     * + 1. **Připomínka k § 3 písm. b)**   Požadujeme text ustanovení upravit takto:  *„b) zajistit, aby bylo vozidlo vybaveno dokladem o nákladu ~~s náležitostmi podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího odstranění diskriminace v oblasti přepravních sazeb a podmínek~~~~33)~~, a uchovat tento doklad po dobu 1 roku od ukončení přepravy,“*  Odůvodnění:  Nařízení 11/60 není k dispozici v českém jazyce, nelze tak od podnikatelů očekávat jeho znalost. Kromě toho se nevztahuje na dopravu pro vlastní potřebu. Řešením by bylo do zákona náležitosti vyjmenovat. **A doplnit i možnost, že doklad k nákladu může být v elektronické podobě.** | **Akceptováno částečně**  Náležitosti dokladu o nákladu nebudou stanoveny odkazem na přímo použitelný předpis Evropské unie s ohledem na absenci uveřejnění jeho českého znění v Úředním věstníku Evropské unie. Místo toho stanoví náležitosti dokladu o nákladu nově prováděcí právní předpis Ministerstva dopravy (vyhláška).  Zákon o silniční dopravě nevylučuje elektronickou podobu dokladu o nákladu. V tomto smyslu byla doplněna důvodová zpráva k návrhu zákona. |
|  | * + - 1. **Připomínka k § 3 nové písm. b) Povinnosti tuzemského dopravce**   Požadujeme za písm. a) vložit nové písm. b), c) a d), další přejmenovat.  Tuzemský dopravce je povinen:  ***„b) zajistit, aby tuzemští řidiči skupin C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D a D+E, osvobozeni od požadavku na výchozí kvalifikaci podle zákona 361/2000 Sb., § 3, odstavec (5), písmene b), c), d), e), g) a h), absolvovali pravidelná školení, v rozsahu školení profesních řidičů, obdobně jako řidiči podle zákona 247/2000 Sb., § 48 odst. (2), s cílem zajistit, aby znalosti, které jsou podstatné pro jejich práci, odpovídaly aktuálnímu stavu.***  ***c) Školení řidičů podle odstavce b) provádí Akreditované školicí středisko řidičů podle zvláštního právního předpisu ve stejném rozsahu jako pravidelné školení podle tohoto zákona.  (č. 247/2000 Sb.).***  ***d) Podrobnosti k provádění a organizaci tohoto druhu školení řidičů stanoví zákon č. 247/2000 Sb.***  Odůvodnění:  Směrnice evropského parlamentu a rady (EU) 2018/645 v bodě 9 vyjadřuje:  *„(9) Při zachování této výjimky by od řidičů, kteří byli osvobozeni od požadavku na výchozí kvalifikaci, přesto mělo být požadováno, aby absolvovali pravidelná školení s cílem zajistit, aby znalosti, které jsou podstatné pro jejich práci, odpovídaly aktuálnímu stavu“.*  Řidiči, na něž se vztahuje výjimka z profesní způsobilosti, se zúčastňují stejného silničního provozu jako řidiči profesionálové a řídí stejná vozidla s obrovskou ničivou energií. Nevýhodou těchto řidičů je, že ložné práce (ukládání a upevňování nákladů apod.) provádějí bez základních dovedností a znalostí zásad logistiky. Mnohdy jim chybí potřebné znalosti k zajištění bezpečnosti silničního provozu, přičemž se sami stávají hrozbou nejen sobě, ale i ostatním účastníkům. Dále je požadavek, aby toto školení provádělo akreditované školící středisko jasně zákonem stanovená, aby si neuzurpoval právo školení jakýkoliv garážmistr, jako je tomu v současné době u řidičů referentů podle zákoníku práce. Neprovedení našeho návrhu v praxi bude znamenat postupnou degradaci předpokládaných výdobytků ve snižujícím se trendu nehodovosti s fatálními důsledky. | **Vysvětleno**  Uplatněný požadavek přesahuje rámec požadovaný normativní (obecně závaznou) částí směrnice. Z působnosti směrnice 2018/645 jsou vyjmuty nejrůznější kategorie řidičů, u kterých by bylo zavedení zvláštních pravidelných školení zbytečné nebo nepřiměřené.  U řidičů některých vozidel vyjmutých z působnosti směrnice lze konstatovat, že nepředstavují výraznější ohrožení silničního provozu (například v případě vozidel s nejvyšší povolenou rychlostí nepřevyšující 45 km/h), vozidla jsou užívána výjimečně (například v případě vozidel používaných za mimořádných okolností nebo při záchranných akcích), nebo jsou školení zajištěna státem coby zaměstnavatelem dotčených řidičů nebo vyplývají ze zvláštních předpisů (například v případě vozidel ozbrojených sil, požárních sborů, zdravotnických služeb apod.). Uplatněná připomínka nespecifikuje, u řidičů jakých vozidel požaduje absolvování pravidelných školení.  Na tzv. řidiče referenty, kteří během pracovní doby využívají vozidlo k přepravě své osoby či k přepravě zboží a řízení vozidla není jejich hlavní činností, se přitom vztahuje zákoník práce, jenž od zaměstnavatelů vyžaduje, aby zaměstnancům zajistili školení o právních a ostatních předpisech k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, jakož i informace a pokyny o bezpečnosti a ochraně zdraví při vykonávané práci, zejména formou seznámení s riziky, s výsledky vyhodnocení rizik a s opatřeními na ochranu před působením těchto rizik.  Uplatněný požadavek by směřoval k nedůvodnému zvýšení administrativní zátěže podnikatelů. |
|  | * + - 1. **Připomínka k § 3a) odst. 7 písm. a)**   Požadujeme text ustanovení upravit takto:  *„(7) Při přepravě prováděné podle odstavce 3 nebo 5 musí být vozidlo vybaveno:*  *a) záznamem o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku z právě probíhajícího dne a ~~ze 7 dnů, které tomuto dni předchází~~* ***z předchozího dne****, a*  *b) kartou řidiče, byla-li řidiči vydána.“*  Odůvodnění:  Ve vnitrostátní veřejné linkové osobní dopravě, u které délka žádného ze spojů nepřesahuje 50 km, vozidla nemusí být vybavena tachografem, řidiči se na vozidlech střídají a většinou nemají kartu řidiče. Bylo by proto nutné každý den každého řidiče vybavit aktualizovaným písemným zpracováním požadovaných údajů za předchozích 7 dnů. Jednalo by se o neadekvátní ekonomickou a administrativní zátěž, především u větších dopravců. Přitom v praxi případné kontroly probíhají u dopravce, který tyto údaje přehledně eviduje. Požadujeme tedy zachování původního znění (jen za probíhající a předchozí den). | **Akceptováno**  Ve vztahu k přepravě cestujících v linkové osobní dopravě, u níž délka žádného ze spojů nepřesahuje 50 km, byla doba uchování záznamů ve vozidle zkrácena na probíhající a předchozí den.  U ostatních vyjmutých přeprav, k nimž se připomínka dle svého odůvodnění nevztahuje, byla zachována nově navržená lhůta 7 dnů (a k tomu probíhajícího dne). |
|  | * + - 1. **Připomínka k § 3a odst. 1 písm. a) a b)**   Požadujeme text ustanovení upravit takto:  *„a) ~~zajistí~~****přijme nezbytná opatření****, aby řidič dodržoval požadavky na dobu řízení vozidla, bezpečnostní přestávky a dobu odpočinku stanovené tímto přímo použitelným předpisem Evropské unie,“*  *„b)* ***přijme nezbytná opatření****, aby v souladu s přímo použitelným předpisem Evropské unie upravujícím tachografy v silniční dopravě4e) řidič řádně vedl záznam o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku a vozidlo bylo tímto záznamem vybaveno,“*  Odůvodnění:  Navrhované zněnínastoluje princip objektivní odpovědnosti, kterou s ohledem na charakter provozování silniční dopravy nelze od dopravce spravedlivě požadovat. Ani Nařízení EP a Rady 561/2006 v článku 10 takovou povinnost dopravce nestanovuje. Případně je možno vložit poznámku s odkazem na čl. 10 Nařízení EP a Rady 561/2006. Obdobně upravit i v odst. 2.  Obdobně v § 3a odst. 8, písm. a) a b). | **Neakceptováno - HOSPODÁŘSKÁ KOMORA NA PŘIPOMÍNCE TRVÁ**  Odpovědnost dopravců za vybrané přestupky je absolutní, což je stanoveno v § 36 odst. 3 zákona o silniční dopravě, dle něhož se dopravci odpovědnosti za přestupky nemůžou zprostit. Tím je vyloučena i aplikace zákona o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, dle níž se může právnická osoba odpovědnosti za přestupek zprostit, jestliže byla učiněna nezbytná opatření k zamezení nebo odvrácení přestupku.  Ministerstvo dopravy předloženým návrhem zákona princip absolutní odpovědnosti dopravců za vybrané přestupky nezavádí ani nemění. Tento princip právní úpravy již přitom obstál i v rámci posouzení všemi úrovněmi vnitrostátní soudní soustavy a Ministerstvo dopravy na něm musí trvat, zejména z důvodu zajištění bezpečnosti silniční provozu. |
|  | * + - 1. **Připomínka k § 3a odst. 3**   Požadujeme vypustit body a) a b) a doplnit text takto:  *„(3) Články 5 až 9 přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího harmonizaci předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy4d) se nepoužijí na přeprav~~u~~****y*** *vymezen~~ou~~****é******v článku 13***  *~~a) článku 13 odstavci 1 písmeni a), g), h), i), j), k), m) nebo o) tohoto přímo použitelného předpisu Evropské unie nebo~~*  *~~b) článku 13 odstavci 1 písmeni b), c), d), f), l), n) nebo p) tohoto přímo použitelného předpisu Evropské unie, je-li přeprava provedena v okruhu 50 km od provozovny dopravce.“~~*  Odůvodnění:  Předkladatel neuvádí žádné důležité důvody, proč by tato skupina vozidel, resp. přeprav měla být nově regulována. Uvedené přepravy byly vyjmuté od samého počátku platnosti nařízení 561/2006, resp. i podle předchozího nařízení 3820/85 a jsou vyjmuty i podle dohody AETR. Veškeré přepravy, uvedené v článku 13, mají stejnou logiku, proč se na ně pravidla nemají vztahovat. Jedná se o přepravy, které svoji povahou není vhodné za každou cenu regulovat dobami řízení, u kterých nedochází k ohrožování bezpečnosti provozu, naopak je nutné, aby neměly zbytečné překážky. V mnoha případech se jedná o dopravce, u kterých není doprava hlavní náplní činnosti. Není tedy ani žádný důvod zmenšovat rádius jejich použití. Stávající úprava je vyhovující, dostatečná, výjimkoví řidiči podléhají zákoníku práce a nařízení vlády 589/2006 Sb. MD jde návrhem proti trendu, který je v EU, kdy při schvalování nařízení 165/2014 naopak došlo ke zvýšení kilometrického okruhu u těch přeprav, které jsou vyjmuté do určité vzdálenosti. Při projednáváni v roce 2011 Stoiberova komise pro snižování administrativní zátěže ( Commission's Action Programme for Reducing Administrative Burdens in the European Union) navrhovala navýšení na 150 km.  Návrh je v diametrálním rozporu s materiálem, který schválila vláda 8. 7. 2019 na snižování zátěže podnikatelů.  Kromě jiného v materiálu chybí vyčíslení, kolika vozidel se nová povinnost mít tachograf bude týkat a kolik bude celkově vybavení vozidel tachografy dopravce stát. Je také pravděpodobné, že u starších vozidel vůbec tachograf druhé generace nepůjde do vozidel technicky zabudovat. Odůvodnění rozlohou ČR, jak je uváděno v důvodové zprávě, není opodstatněné při současné koncentraci výroby, kooperace a odbytu. Naopak, rozloha ČR je tak malá, že výjimky nemůžou působit žádné zásadní problémy. Návrh je i ukázka jak dělat právní předpisy zbytečně komplikované a nepřehledné. Chybí i přechodné období na adaptaci vozidel, dopravců i řidičů. | **Neakceptováno - HOSPODÁŘSKÁ KOMORA NA PŘIPOMÍNCE TRVÁ**  Značně detailní a rozsáhlé posouzení důvodů a dopadů omezení výjimky z aplikace příslušných unijních požadavků u 7 typů přeprav, kde bude požadována jejich realizace v okruhu 50 km, je obsaženo v hodnocení dopadů regulace, na kterou předkladatel tímto odkazuje.  Rozloha České republiky je přitom právě tím argumentem, který Ministerstvo dopravy považuje za podstatný při zkrácení okruhu přeprav ze 100 km na 50 km.  U vyjmutých přeprav navrhovaná právní úprava nevyžaduje od dopravců pořizování tachografů. Pouze v případě, že jsou vozidla jimi vybavena, navrhuje se nově trvat na jejich užití za účelem zaznamenávání dob řízení vozidla, bezpečnostních přestávek a dob odpočinku. |
|  | * + - 1. **Připomínka k § 3a odst. 5**   Požadujeme upravit ustanovení ve smyslu uvedeného odůvodnění.  Odůvodnění:  Definice denní doby řízení je odlišná od článku 4 k) nařízení 561/2006, kde je definována jako celková doba řízení mezi skončením jedné denní doby odpočinku a začátkem druhé denní doby odpočinku nebo mezi denní dobou odpočinku a týdenní dobou odpočinku. Řada dopravců v linkové osobní dopravě, u níž délka žádného ze spojů nepřesáhne 50 km, provádí ve směně i příležitostnou dopravu, nebo dopravu na spojích přesahujících 50 km. Pak je problematické sčítání a vykazování denní doby řízení. Ustanovení čl. 6 odst. 5 nařízení 561/2006 sice uvádí, že řidič zaznamená jako „jinou práci“ dobu strávenou podle čl. 4 písm. e) a rovněž dobu řízení vozidla používaného k obchodním účelům, na něž se nevztahuje toto nařízení, i tak je doba řízení důležitá pro stanovování odpočinku, proto je nutné, aby údaje o dobách řízení byly souvztažné. | **Vysvětleno**  Návrhem zákona nelze novelizovat nařízení vlády. V návrhu zákona je činěn toliko nenormativní odkaz na předmětné nařízení. |
|  | * + - 1. **Připomínka k § 3a odst. 6 písm. a) a b)**   Požadujeme text ustanovení upravit takto:  *„a) prostřednictvím tachografu v souladu s přímo použitelným předpisem Evropské unie upravujícím tachografy v silniční dopravě4e), ~~jde-li o přepravu prováděnou vozidlem vybaveným tachografem~~, nebo“*  *„b) ~~prostřednictvím jiného záznamového zařízení~~ nebo ručně, jde-li o přepravu neuvedenou v písmeni a) nebo přepravu podle odstavce 5; v takovém případě se přímo použitelný předpis Evropské unie upravující tachografy v silniční dopravě4e) nepoužije.“*  Odůvodnění:  V případě, že se jedná o přepravu, která je ve výjimce, řidič (dopravce) má mít i nadále možnost si zvolit, zda použije tachograf nebo zda záznamy povede jiným způsobem. Pokud by vždy musel používat tachograf, povede to k problémům při vyhodnocování, zmatkům a jeví se obecně jako neúčelné. Někteří řidiči těchto přeprav ani nejsou držiteli karty řidiče. Novelizace by výrazně zvýšila náročnost i pro řidiče.  Není jasné, jaká jiná „záznamová zařízení“ má předkladatel na mysli v písm. b), i to se navrhuje vypustit: | **Vysvětleno**  Možnost výběru mezi tachografem a ručním záznamem bude zachována pouze v případě linkové osobní dopravy, u níž délka žádného ze spojů nepřesahuje 50 km. U ostatních vyjmutých přeprav Ministerstvo dopravy zvažovalo paušální zavedení povinnosti užívat tachografy (tj. i dovybavit vozidla tachografy nedisponujícími), avšak přistoupilo k proporcionálnějšímu řešení spočívajícímu v uložení povinnosti vést záznamy o dobách řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a dobách odpočinku prostřednictvím tachografu pouze u vozidel, která jsou jím vybavena. Za skutečně průkaznou formu vedení a uchovávání těchto záznamů považuje právě užití tachografů. Je-li vozidlo užíváno v kombinovaném režimu, tachograf umožňuje tuto skutečnost zaznamenat. S tvrzením o zmatcích či neúčelnosti navržené úpravy se předkladatel neztotožňuje.  Pod termínem jiná „záznamová zařízení“ se rozumí elektronická zařízení umožňující zaznamenávání požadovaných skutečností, jež nebyla schválena dle nařízení (EU) č. 165/2014. |
|  | * + - 1. **Připomínka k § 3a odst. 6**   Požadujeme ustanovení přeformulovat.  Odůvodnění:  Navrhované znění není jednoznačné. Je jím věcně myšlena stávající právní úprava podle § 1a odst. 5 vyhlášky č. 478/2000 Sb., kterou se provádí zákon o silniční dopravě, kde dopravce u spojů, kde délka žádného nepřesáhne 50 km, může dopravce vést zjednodušený záznam o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku, i když je vozidlo vybaveno tachografem?  Zřejmě ano, pak je potřeba přeformulovat např. podle stávajícího znění uváděné vyhlášky.  V opačném případě by to bylo v rozporu s čl. 3 odst. 1 nařízení 165/2014. | **Akceptováno**  Lze potvrdit, že i v případě, kdy je vozidlo linkové osobní dopravy, u níž délka žádného ze spojů nepřesahuje 50 km, vybaveno tachografem, bude ponecháno na volbě dopravce, zda za účelem vedení záznamu o dobách řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a dobách odpočinku užije tachograf nebo povede ruční záznamy. K dílčí reformulaci textu dojde. |
|  | * + - 1. **Připomínka k § 3a odst. 7 písm. a)**   Doporučujeme převzít stávající právní úpravu podle § 1a odst. 2 vyhlášky č. 478/2000 Sb.  Odůvodnění:  V případě linkové osobní dopravy, kde délka žádného ze spojů nepřesáhne 50 km, je navrhovaná úprava pro dopravce zbytečně administrativně náročná. Dopravci většinou používají zjednodušený záznam o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku i pro evidenci pracovní doby řidičů podle zákoníku práce, jako podklady pro výpočet mezd řidičů, případně další. Zde je doba stahování od řidičů po 8 dnech nepoužitelná a museli by vést další oddělenou evidenci. Tyto přepravy jsou prováděny většinou v regionu kraje, kde v případě pochybnosti o správnosti údajů může správní orgán bezprostředně provést kontrolu u dopravce. | **Akceptováno částečně**  Viz návrh vypořádání připomínky č. B. 3. |
|  | * + - 1. **Připomínka k § 3a odst. 7 a odst. 8 písm. b)**   Text ustanovení není jednoznačný. Požadujeme přeformulovat **a zkrátit záznamy zpětně na „předchozí den“**  *„(7) Při přepravě prováděné podle odstavce 3 nebo 5 musí být vozidlo vybaveno*  *a) záznamem o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku z právě probíhajícího dne a z****předchozího dne*** *~~ze 7 dnů, které tomuto dni předchází~~, a*  *b) kartou řidiče, byla-li řidiči vydána.*  *(8) Dopravce při přepravě prováděné podle odstavce 3 nebo 5*  *a) zajistí, aby řidič dodržoval požadavky na dobu řízení vozidla, bezpečnostní přestávky a dobu odpočinku,*  *b) zajistí, aby řidič vedl záznam o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku v souladu s odstavcem 6 a vozidlo bylo tímto záznamem vybaveno v souladu s odstavcem 7, “*  Odůvodnění:  Není jasné, jakými záznamy má být vozidlo vybaveno.Záznamy všech řidičů, kteří vozidlo v předchozích sedmi dnech řídili. Má to znamenat, že každý řidič, který takové vozidlo bude řídit, si musí udělat kopie záznamů a ty ponechat ve vozidle? Pokud ano, ani to není slibované snížení administrativní zátěže. A kterou kartou řidiče? Toho, který aktuálně řídí? Nebo všech, kteří řídili? Karta řidiče je „výbava vozidla“? **Obdobně v § 35 odst. 2 písm. h).** | **Akceptováno částečně - HOSPODÁŘSKÁ KOMORA NA PŘIPOMÍNCE TRVÁ V PLNÉM ROZSAHU**  Viz návrh vypořádání připomínky č. B. 3. |
|  | * + - 1. **Připomínka k § 3b odst. 2**   Požadujeme vypustit celý odstavec.  *~~„(2) Karta podniku se nevydá žadateli, pokud~~*  *~~a) je autorizován k ověřování tachografů~~~~6a)~~~~,~~*  *~~b) je členem orgánu právnické osoby autorizované k ověřování tachografů~~~~6a)~~~~,~~*  *~~c) je zaměstnancem osoby autorizované k ověřování tachografů~~~~6a)~~~~, nebo~~*  *~~d) člen jeho orgánu nebo jeho zaměstnanec je~~*  *~~1. autorizován k ověřování tachografů~~~~6a)~~~~,~~*  *~~2. členem orgánu právnické osoby autorizované k ověřování tachografů~~~~6a)~~~~, nebo~~*  *~~3. zaměstnancem osoby autorizované k ověřování tachografů~~~~6a)~~~~.“~~*  Odůvodnění:  Není jasné, z jakého důvodu by podnik, který je autorizovaný k ověřování tachografů, nemohl mít kartu podniku. Dále chybí uvedení odkazu 6a. | **Vysvětleno**  Navrženým ustanovením je sledována implementace nařízení (EU) č. 165/2014 v prostředí České republiky. Dle čl. 24 odst. 4 tohoto nařízení je povinností členských států přijmout opatření k zabránění střetů zájmů mezi montéry nebo dílnami a dopravci. Obdobný požadavek stanoví rovněž bod 6.1 příloh I C prováděcího nařízení (EU) 2016/799, jenž kromě jiného přímo zapovídá vydávání karet dílny osobám oprávněným k používání karet podniku. Na navrženou právní úpravu rezignovat nelze. |
|  | * + - 1. **Připomínka k § 33b písm. f)**   Požadujeme vypustit:  *~~„f) průkaz profesní způsobilosti řidiče nebo obdobný doklad vydaný jiným členským státem nebo řidičský průkaz, ve kterém je záznam o profesní způsobilosti řidiče.“~~*  Odůvodnění:  Řídit vozidlo v mezinárodní dopravě může i řidič, u kterého není řízení vozidla jeho hlavní náplní činnosti a jen si dopravuje materiál k výkonu své hlavní činnosti.  Nebo do odst. 1 doplnit: „***podnikatelem v silniční dopravě“.*** | **Vysvětleno**  Řidič popsaný v odůvodnění uplatněné připomínky nemusí mít osvědčení řidiče ve smyslu nařízení (ES) č. 1072/2009. Ustanovení § 33b se týká vydávání osvědčení řidiče dle působnosti nařízení (ES) č. 1072/2009 a jeho pravidel. |
|  | * + - 1. **Připomínka k § 34e odst. 6**   Požadujeme text ustanovení upravit takto:  *„(6) Za přestupek podle odstavce 3 písm. b) se uloží pokuta od 10 000 Kč do 50 000 Kč a zákaz činnosti* ***na 3 měsíce*** *~~od 3 do 6 měsíců~~ spočívající v zákazu výkonu činnosti řidiče velkého vozidla osobou, která je dopravcem nebo v pracovněprávním vztahu k dopravci, byl-li tento přestupek spáchán.“*  Odůvodnění:  Sankce zákazu činnosti je u podvodů na místě, ale minimálně při prvním přistižení by zákaz činnosti na 3 měsíce mohl být dostatečným trestem. Je otázka, jak se bude uplatňovat u řidičů, ne tuzemců.  Kromě toho by bylo užitečné, aby se o zákazu činnosti dozvěděl u řidičů v pracovním poměru zaměstnavatel. Ať už cestou zveřejnění v rejstříku podnikatelů, nebo informací od úřadu. | **Vysvětleno**  V odůvodnění uplatněné připomínky se uvádí, že minimálně při prvním přistižení by zákaz činnosti na 3 měsíce mohl být dostatečným trestem. Návrh zákona umožňuje uložení trestu v takovémto rozsahu. Pokud by však došlo k recidivě, změna navrhovaná připomínkovým místem neumožňuje uložení zákazu činnosti v delším rozsahu.  Správní orgány vedoucí přestupkové řízení by měly disponovat určitou mírou diskrece při uložení délky tohoto trestu, přičemž zohlednit by měly různé aspekty stanovené zákonem o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich (například povahu a závažnost přestupku, přitěžující a polehčující a okolnosti atd.).  Navíc, podle § 47 odst. 4 zákona o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich může správní orgán po uplynutí poloviny doby, na niž byl uložen zákaz činnosti, od výkonu zbytku tohoto správního trestu za určitých podmínek upustit.  Rozmezí doby zákazu činnosti od 3 do 6 měsíců považuje předkladatel za proporcionální opatření při zohlednění závažnosti jednání, za které bude možné tento správní trest uložit.  Zákaz činnosti se přitom bude uplatňovat i u cizinců, avšak pouze na území České republiky, jelikož zákon o silniční dopravě nemůže bez dalšího vyvolávat extrateritoriální účinky. |
|  | * + - 1. **Připomínka k § 35 odst. 1 písm. c)**   Požadujeme doplnit návaznost na připomínku k § 3 písm. b).  Odůvodnění:  Doklad k nákladu podle nařízení 11/60 se netýká dopravy pro vlastní potřebu.Proto by bylo vhodné, aby dopravci pro vlastní potřebu prokazovali vztah k nákladu jinak. | **Vysvětleno**  Doklad o nákladu nebude vymezován prostřednictvím odkazu na přímo použitelný předpis Evropské unie. Náležitosti dokladu stanoví prováděcí právní předpis, v němž budou zohledněna i specifika dopravy pro vlastní potřebu. |
|  | * + - 1. **Připomínka k § 35 odst. 2 písm. h)**   **Požadujeme ustanovení upravit takto:**  *„h) ~~nezajistí~~****nepřijme nezbytná opatření****, aby řidič řádně vedl záznam o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku a vozidlo bylo tímto záznamem vybaveno, nebo tento záznam neuchová po stanovenou dobu,“*  Odůvodnění:  Navrhované zněnínastoluje princip objektivní odpovědnosti, kterou s ohledem na charakter provozování silniční dopravy nelze od dopravce spravedlivě požadovat. Ani Nařízení EP a Rady 561/2006 v článku 10 takovou povinnost dopravce nestanovuje. Případně je možno vložit poznámku s odkazem na čl. 10 Nařízení EP a Rady 561/2006. Obdobně upravit i v odst. 2. | **Neakceptováno - HOSPODÁŘSKÁ KOMORA NA PŘIPOMÍNCE TRVÁ**  Viz návrh vypořádání připomínky č. B. 4. |
|  | 1. **Konkrétní zásadní připomínky k zákonu č. 247/2000 Sb.** 2. **Připomínka k § 48 odst. 1 a 2**   Požadujeme ustanovení upravit takto:  *„(1) Předmětem pravidelného školení je prohloubení znalostí získaných při vstupním školení. Pravidelné školení se provádí formou výuky a výcviku~~.~~*  *(2) Řidič se zúčastní pravidelného školení v celkovém rozsahu 35 hodin do konce pátého roku od data vydání průkazu podle § 52c. Pravidelné školení je rozděleno do ročních kurzů v rozsahu 7 hodin. ~~Roční kurz lze rozdělit do dvou po sobě následujících dnů. Část výuky může probíhat způsobem umožňujícím dálkový přístup. Výcvik v řízení vozidla může být nahrazen výcvikem na řidičském trenažéru.“~~*  ***„Výcvik se provádí s ohledem na zvláštní potřeby řidičů s tím, že jeho součástí může být i výcvik v řízení vozidla nebo výcvik na řidičském trenažéru.“***  Odůvodnění:  Samotná Směrnice EU 2018/645 v bodě 12 nestanovuje konkrétně, zda se jedná o pravidelná školení, nebo o vstupní školení.  Citace: „*Praktický výcvik* *může, ale nemusí, spočívat v řízení“*.  Varujeme před plošným uložením povinnosti provádět výcvik v řízení vozidla.Máme proto za to, že předkladatel nemůže stanovit, že to bude právě výcvik z jízdy a narušovat dosud zaběhnutou a bezproblémovou praxi při pravidelných školení.  Překladatel do zákona zahrnuje nekonkrétní činnost. Není zřejmý pojem **„a výcviku“** v odstavci 1. Je nepřípustné nutit řidiče, který se povinně zúčastňuje pravidelného školení v ročních intervalech, k praktickému výcviku řízení motorových vozidel, jestliže denně provádí požadované praktické úkony. Takto pojaté vzdělávání nebude mít dostatek podpory ani u odborné veřejnosti.  Nepřijetí námi navrhované připomínky povede k ekonomickým potížím dopravců, vyššímu nároku na administrativu všech zúčastněných osob. Naruší vztahy mezi zaměstnavateli a řidiči a způsobí nárůst dalších investic a ztrát, jejichž vyčíslením se předkladatel v důvodové zprávě vůbec nezabýval.  Připomínáme, že k této části zákona není vypracována zpráva z hodnocení dopadů regulace (RIA). V případě, kdyby byla směrnice transponována shora uvedeným způsobem, znamenalo by to zásadní finanční dopady do podnikatelského prostředí, jak je shora naznačeno, tak i do veřejných rozpočtů (výpadek odvodů DPH). Navíc by se jednalo o nežádoucí jev tzv. „gold-plating“, tedy nežádoucí rozšiřování obsahu směrnic způsobem, který přináší novou regulatorní zátěž bez odpovídajícího přínosu pro národní legislativu a konkurenceschopnost.  Dále Směrnice definuje v příloze I oddíl 4 „Povinné pravidelné školení stanovené v čl. 3 odst. 1 písm. b)“ nepřekročitelnou podmínku spolehlivého určení totožnosti uživatele takto:  *„V případě e-learningu musí schválené výcvikové středisko zajistit zachování řádné kvality školení, včetně výběru předmětů, pro něž je možné nejúčinněji použít nástroje IKT. Členské státy musí zejména požadovat spolehlivé určení totožnosti uživatele a vhodné prostředky kontroly.“*  Máme za to, že toto způsob tohoto spolehlivého určení totožnosti musí být definován přímo v zákoně, či odkazem na příslušný zákon, tuto problematiku upravující.  Totožnost řidiče může být ověřena např. občanským průkazem s elektronickým čipem, pomocí elektronického podpisu, či přihlášením pomocí datové schránky. Bez legální definice způsobu přihlášení nebude směrnice řádně transponována.  Návrh zákona trpí zásadní vadou, když neobsahuje návrh prováděcího předpisu.  Je třeba konstatovat, že navrhovaný text dává příliš široké mantinely zmocnění pro prováděcí předpis. | **Akceptováno částečně**  Navržená právní úprava byla částečně změněna.  Pokud jde o zahrnutí výcviku do rámce pravidelných školení, předkladatel zásadně odmítá, že by šlo o „gold-plating“. Čl. 7 směrnice stanoví jednoznačně, a to i v jiných jazykových verzích, že školení „spočívá … v praktickém výcviku“. I v bodě 12 preambule se uvádí, že některá specifická témata „vyžadují výcvik“, přičemž praktický výcvik může, ale nemusí, spočívat v řízení vozidla. V souladu s tím stanovil návrh zákona v § 48 odst. 1, že se pravidelné školení provádí formou výcviku (vedle výuky) a dále v odst. 2, že výcvik v řízení vozidla může být nahrazen výcvikem na řidičském trenažéru. Z tohoto návrhu nevyplývalo, že výcvik musí vždy zahrnovat řízení vozidla ani to, že by měl být vždy užit řidičský trenažér.  Navržené doplnění § 48 odst. 1 nebude předmětem úpravy, nicméně odst. 2 byl reformulován. Bylo obecněji stanoveno, že výcvik může být proveden i s využitím simulátoru. V návrhu zákona tedy již není zmiňován výcvik v řízení vozidla a ani řidičský trenažér. Užívána je formulace uvedená ve směrnici (EU) 2018/645 („simulátor“).  Obsahová náplň „výcviku“ byla specifikována prováděcím právním předpisem, na což pamatuje navržené zmocnění obsažené v § 48 odst. 7.  Pokud jde o problematiku e-learningu, opět je nutné zdůraznit, že směrnice (EU) 2018/645 vyžaduje, aby členské státy umožnily jeho využívání. Lze souhlasit s připomínkovým místem, dle něhož je nepřekročitelnou podmínkou spolehlivé určení totožnosti uživatele. Návrh zákona byl upraven a podmínka řádného ztotožnění řidiče byla přímo vymezena v § 48 odst. 2. Možnost provést část výuky způsobem umožňujícím dálkový přístup bude tedy podmíněna řádným ztotožněním řidiče.  Současně byla doplněna právní úprava písemného plánu pro zajištění výuky a výcviku v § 50. Doplnění spočívá zejména v požadavku na uvedení informací o tom, zda bude část výuky prováděna i způsobem umožňujícím dálkový přístup, a jakým způsobem bude v takovémto případě zajištěno řádné ztotožnění řidiče. Předložený písemný plán pro zajištění výuky a výcviku je předmětem posouzení ze strany krajských úřadů. Není však účelné přímo a taxativně předepisovat právním předpisem konkrétní prostředky zajištění řádného ztotožnění řidiče, jelikož jak připomínkové místo správně uvádí, může existovat více způsobů splnění předmětného požadavku, jež by spíše měly být podrobeny zvláštnímu posouzení a následné kontrole krajskými úřady.  Pokud jde o údajnou „zásadní vadu“ spočívají v tom, že návrh zákona neobsahuje návrh prováděcího právního předpisu, předkladatel připomíná, že dle čl. 10 odst. 5 legislativních pravidel vlády je návrh prováděcího předpisu nebo jeho teze součástí materiálu, kterým se návrh zákona předkládá k projednání vládě a Legislativní radě vlády, tj. nikoli k projednání v připomínkovém řízení.  Závěrem, pokud jde o možnost rozdělit roční kurz do dvou po sobě následujících dnů, jde opět o úpravu, která jednoznačně vyplývá ze směrnice (z její přílohy). Je třeba zdůraznit, že jde o možnost. Nebude-li takovéto rozdělení konvenovat dopravci či řidiči, zvolí si nabídku výcvikového střediska spočívající v provedení kurzu v jeden den. |
|  | 1. **Připomínka k § 48 odst. 2**   Požadujeme upravit ustanovení odst. 2 a doplnit nový odst. 3.  *„(2) Řidič se zúčastní pravidelného školení v celkovém rozsahu 35 hodin do konce pátého roku od data vydání průkazu podle § 52c. Pravidelné školení je rozděleno do ročních kurzů v rozsahu 7 hodin. ~~Roční kurz lze rozdělit do dvou po sobě následujících dnů. Část výuky může probíhat způsobem umožňujícím dálkový přístup. Výcvik v řízení vozidla může být nahrazen výcvikem na řidičském trenažéru.~~*  ***(3) Hodina je definována školským zákonem (aktuálně platný zákon č. 561/2004 Sb.)“***  Odůvodnění:  Harmonizace s obecně platnými podmínkami v oblasti vzdělávání a také s podmínkami autoškol.  Trenažéry jsou směrnicí povolené jenom ty „top of the range“, tedy podobné těm leteckým ala Airbus/Boeing, cena ještě nedávno 300-500 tis EUR. Tedy žádné PC hry. V Evropě to na několika místech v posledních 15 letech zkoušeli (NL, F, FIN, DK...). Simulovat se na tom daly různé situace, tedy efektivitu výuky nechceme zpochybňovat. Problém je, že poté, co provozovatelé trenažéry pořídili za dotace EU (500000 EUR nejde v komerčním prostředí rozumně odepsat), nebyli to schopni ani bezztrátově provozovat. 1 řidič na trenažéru = 4 h (to je max. ve směrnici), 30 řidičů je tedy 120h provozu trenažéru. Má předkladatel vyčísleno kolik by takové školení stálo? To nejde provozně ufinancovat.  Ohledně využití e-learningu nevidíme problém, pokud by se jednalo o CBT (Computer Based Training), tedy využití výpočetní techniky v učebně za fyzické přítomnosti lektora a řidiče - účastníka školení. Naopak, za nežádoucí a nereálné považujeme uznání DL (Distance Learning), tedy školení bez fyzické přítomnosti řidiče, např. z domova. Máme jednak pochybnosti o účelnosti takového školení, navíc je obtížně splnitelná podmínka, aby byl koncový uživatel - řidič jednoznačně identifikován.  Sjednotit termín „hodina“ se považuje za logické. | **Vysvětleno**  Viz návrh vypořádání připomínky č. C. 1.  Lze dodat, že pokud jde o užívání řidičských trenažérů, původně navržená formulace byla nahrazena obecnějším termínem „simulátory“, přičemž nebude muset jít o řidičské trenažéry. Hlavně však platí, že užití těchto zařízení nebude uloženo jako zákonná povinnost, bude na úvaze provozovatele výcvikového střediska, zda jej simulátorem vybaví, a navržená úprava tak nevyvolá nutnost vynakládání zvýšených nákladů.  Pokud jde o problematiku e-learningu, transpozice příslušného požadavku směrnice na užití výpočetní technicky v učebně za fyzické přítomnosti lektora a řidiče by představovalo příliš zužující transpozici a evidentně by nesledovalo cíle sledované směrnicí (EU) 2018/645.  Ministerstvo dopravy zastává stanovisko, že pokud zákon vyžaduje pravidelné školení v rozsahu 35 hodin bez dalšího upřesnění, rozumí se tím hodina zahrnující 60 minut, nikoli hodina dle školského zákona. |
|  | 1. **Připomínka k nad rámec návrhu**   Uznání jiného školení (ADR) jako části pravidelného školení nepovažujeme za vhodné.  Odůvodnění:  Tato školení se provádí za jiných podmínek (např. akreditace lektorů, učeben apod.), což by bylo dosti složité, pokud vůbec možné, harmonizovat. Přínos takové změny je přitom diskutabilní. | **Akceptováno**  Ministerstvo dopravy neuvažuje o využití tohoto fakultativního ustanovení směrnice. |
|  | 1. **Připomínka k nad rámec návrhu § 48 odst. 7 k připravovanému prováděcímu předpisu**   Nejsme přesvědčeni, že formulace ve směrnici „*Školení spočívá ve výuce ve třídě, praktickém výcviku a ve školení prostřednictvím nástrojů informačních a komunikačních technologií"* jednoznačně implikuje, že je praktický výcvik povinnou součástí pravidelného školení. Jak je uvedeno na jiném místě „*některá specifická témata vyžadují praktický výcvik“,* tedy pouze u některých témat se jeví praktická část jako vhodná. Dle našeho názoru je v tomto případě na místě nechat školicím střediskům možnost zvážit, kde je možné a vhodné zařadit i praktickou část, přičemž praktickým výcvikem se nemyslí pouze řízení vozidla. Formulace *„****Školicí středisko by mělo zařadit do výuky i praktickou část u témat, kde je to vhodné.“*** by podle našeho názoru byla dostačující. | **Vysvětleno**  Viz návrh vypořádání připomínky č. C. 1. |
|  | 1. **Konkrétní zásadní připomínky k zákonu č. 361/2000 Sb.** 2. **Připomínka k § 3 odst. 5 písm. g a § 3 odst. 5 písm. j)**   Požadujeme text ustanovení upravit takto:  *„(9) Při zachování této výjimky by od* ***řidičů, kteří byli osvobozeni od požadavku na výchozí kvalifikaci****, přesto* ***mělo být požadováno, aby absolvovali pravidelná školení*** *s cílem zajistit, aby znalosti, které jsou podstatné pro jejich práci, odpovídaly aktuálnímu stavu.*  Odůvodnění:  Při porovnání textů směrnice a návrhu zákona je patrné, že návrh neobsahuje všechny výjimky, které jsou uvedeny v čl. 2 směrnice, např. tyto:  *„d) pro která je požadováno řidičské oprávnění skupiny D nebo D1 a s nimiž pracovníci údržby jezdí bez cestujících do a ze střediska údržby, které se nachází v blízkosti nejbližší technické základny využívané provozovatelem přepravy, pod podmínkou, že řízení vozidla není hlavní činností řidiče;“*  *„g) používaných pro neobchodní přepravu cestujících nebo zboží;“*  *„S ohledem na písmeno f) tohoto odstavce se tato směrnice nepoužije v případě žádné osoby, která si přeje získat řidičský průkaz nebo osvědčení odborné způsobilosti v souladu s článkem 6 a čl. 8 odst. 1, pokud tato osoba absolvuje další školení v oblasti řízení během učení v rámci pracovní činnosti a je-li tato osoba doprovázena další osobou s osvědčením odborné způsobilosti nebo instruktorem autoškoly pro skupinu vozidla používaného pro účel*  *stanovený v tomto písmenu;“*  Dále není vůbec zapracována tato výjimka:  *2. Tato směrnice se nepoužije, pokud jsou splněny tyto podmínky:*  *a) řidiči vozidel využívají vozidla ve venkovských oblastech pro zásobování svého vlastního podniku;*  *b) řidiči vozidel nenabízejí přepravní služby; a*  *c) členské státy se domnívají, že se jedná o příležitostnou dopravu, která nemá vliv na bezpečnost silničního provozu.* | **Vysvětleno**  Viz návrh vypořádání připomínky č. B. 2. |
|  | 1. **Připomínka k § 6 odst. 7 písm. c)**   Požadujeme text ustanovení upravit takto:  *„c)**průkaz profesní způsobilosti řidiče nebo obdobný doklad vydaný jiným členským státem nebo Švýcarskou konfederací ~~nebo osvědčení řidiče podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího přístup na trh mezinárodní silniční nákladní dopravy48) s vyznačeným harmonizovaným kódem o profesní způsobilosti řidiče~~, vztahuje-li se na něj § 3 odst. 4; to neplatí, má-li záznam o profesní způsobilosti v řidičském průkazu,“*  Odůvodnění:  Jsme si vědomi textu směrnice, nicméně není zřejmé, k jakému účelu záznam v osvědčení řidiče má sloužit, řidič má buď profesní průkaz, nebo záznam harmonizovaným kódem v ŘP. Navrhovaná úprava proto spíše vyvolá zmatek. | **Vysvětleno**  Úprava ve směrnici evidentně umožňuje, aby mohli řidiči z třetích zemí prokazovat profesní způsobilost třetím typem dokladu (vedle řidičského průkazu s harmonizovaným kódem či průkazu profesní způsobilosti předmětným osvědčením). Vychází se z premisy, že dle nařízení (ES) č. 1072/2009 se osvědčení řidiče vydá pouze za předpokladu, že podnikatel v silniční dopravě zaměstnává řidiče z třetích zemí „v souladu s podmínkami zaměstnání a podmínkami odborného výcviku“.  Na transpozici předmětného požadavku směrnice (EU) 2018/645 nelze rezignovat, protože řidiči by se jej mohli v provozu dovolávat a hrozil by jejich neoprávněný postih v případě, že by řidičským průkazem s příslušným harmonizovaným kódem nebo průkazem profesní způsobilosti nedisponovali. Navíc by Česká republika porušila závazky vyplývající z jejího členství v Evropské unii. |
|  | 1. **Připomínka k § 110a odst. 1**   Požadujeme vypustitslovo „příslušný“ nebo nahradit slovem „kterýkoliv“.  *„(1) ~~Příslušný~~* ***kterýkoliv*** *obecní úřad obce s rozšířenou působností vydá do 15 pracovních dnů ode dne podání žádosti kartu řidiče podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího tachografy v silniční dopravě32b) žadateli, který“*  Odůvodnění:  Není zřejmé, který je příslušný úřad pro výdej karty řidiče. Vzhledem k § 124 odst. 7 jde zřejmě o každou obec s rozšířenou působností. | **Vysvětleno**  Navržená změna není nutná. Rozvolnění místní příslušnosti při vydávání a přijímání odevzdaných karet řidiče vyplývá z § 124 odst. 7 písm. d) zákona o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel ve znění předloženého návrhu novely zákona. |
|  | 1. **Konkrétní zásadní připomínky k zákonu č. 56/2001 Sb.** 2. **Připomínka k § 14 odst. 2 a 3**   Požadujeme oba odstavce vypustit.  Odůvodnění:  Není zřejmé, proč by nemohl být držitelem jak karty podniku, tak karty dílny. Případný konflikt zájmů lze kontrolovat jiným způsobem. | **Vysvětleno**  Viz návrh vypořádání připomínky č. B. 11. |
|  | 1. **Připomínka k § 15a a § 83 odst. 1 písm. h)**   Požadujeme ozřejmit, jak se týká subjektů se sídlem nebo bydlištěm mim ČR. Resp. jak se bude vymáhat u cizinců?  Odůvodnění:  Nikdo nesmí vyrábět, nabízet, propagovat nebo prodávat zařízení, které je určené k neoprávněné změně údajů vedených tachografem podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího tachografy v silniční dopravě1a). | **Vysvětleno**  Zákon o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích nemůže bez dalšího vyvolávat extrateritoriální účinky. Bude-li výrobek vyroben v cizině, ale propagovat či prodávat jej bude tuzemský subjekt, sankce bude uložena tomuto subjektu (nikoli však výrobci). Na druhé straně však může český orgán podat podnět k zahájení příslušného řízení u orgánu cizího, zejména s ohledem na skutečnost, že příslušný zákaz a požadavek na jeho postihování je stanoven unijním předpisem (nařízením (EU) č. 165/2014). |