**IV.**

**DŮVODOVÁ ZPRÁVA**

**I. Obecná část**

Předpisy Evropské unie upravují v rámci společné dopravní politiky řadu aspektů provozování silniční dopravy, zejména přepravy zboží vozidly, jejichž maximální přípustná hmotnost včetně návěsů nebo přívěsů překračuje 3,5 tuny a přepravy cestujících vozidly určených pro přepravu více než devíti osob včetně řidiče. Mezi tyto předpisy lze zařadit zejména unijní předpisy upravující podmínky přístupu k povolání podnikatele v silniční dopravě a výkonu tohoto povolání a podmínky přístupu těchto podnikatelů na trh mezinárodní silniční nákladní dopravy a na trh mezinárodní autokarové a autobusové dopravy, unijní předpisy upravující požadavky na kvalifikaci řidičů vybraných vozidel (včetně jejího prohlubování), unijní předpisy upravující minimální požadavky na pracovní dobu, dobu řízení vozidel, přestávky a dobu odpočinku, jež zavazují řidiče i dopravce, unijní předpisy upravující maximální přípustné rozměry a hmotnosti vozidel pro mezinárodní provoz, jakož i unijní předpisy upravující výběr poplatků za užívání určitých pozemních komunikací vybranými vozidly.

Předložený návrh zákona, kterým se mění zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů, a další související předpisy (dále jen „návrh zákona“), je zaměřen toliko na vybraná témata, jež musí být předmětem zvláštní vnitrostátní regulace za účelem splnění závazků vyplývajících z členství České republiky v Evropské unii, konkrétně závazků vyplývajících především z následujících platných předpisů Evropské unie

- nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 ze dne 15. března 2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 (dále jen „nařízení (ES) č. 561/2006“),

- 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 (EU) č. 165/2014“) a

- směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/645 ze dne 18. dubna 2018, kterou se mění směrnice 2003/59/ES o výchozí kvalifikaci a pravidelném školení řidičů některých silničních vozidel pro nákladní nebo osobní dopravu a směrnice 2006/126/ES o řidičských průkazech (dále jen „směrnice (EU) 2018/645“).

Tematicky a zjednodušeně lze obsah návrhu zákona rozčlenit do 4 hlavních oblastí:

1. požadavky na dobu řízení vozidla, bezpečnostní přestávky a dobu odpočinku a na vedení a uchovávání záznamů o těchto skutečnostech,

2. kontrola a správní trestání nedodržení požadavků na dobu řízení vozidla, bezpečnostní přestávky a dobu odpočinku a na vedení a uchovávání záznamů o těchto skutečnostech,

3. vydávání a odevzdávání karet tachografů a vedení příslušného informačního systému,

4. podmínky profesní způsobilosti řidičů vybraných velkých vozidel.

Za účelem plné implementace výše uvedených předpisů do českého právního řádu je nezbytné přistoupit k novelizaci 5 zákonů, a to

- zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů, (dále jen „zákon o silniční dopravě“),

- zákona č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, (dále jen „zákon o odborné způsobilosti k řízení vozidel“),

- zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, (dále jen „zákon o silničním provozu“),

- 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 zákona č. 307/1999 Sb., ve znění pozdějších předpisů, (dále jen „zákon o podmínkách provozu vozidel“),

- zákona č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů.

Ustanovení obsažená v předloženém návrhu novely 4 zákonů v oblasti silniční dopravy a zákona o správních poplatcích představují implementaci předpisů Evropské unie do vnitrostátního právního řádu, popřípadě s touto implementací úzce souvisí (s částečným dosahem do jiných oblastí právní úpravy). S ohledem na závazky České republiky vyplývající z výše uvedených předpisů práva Evropské unie, stanovenou transpoziční lhůtu u směrnice (EU) 2018/645 a závazky Ministerstva dopravy vyplývající z Plánu legislativních prací vlády prosazovalo doposud Ministerstvo dopravy v průběhu legislativního procesu ponechání této legislativní předlohy v navrženém rozsahu. K Plánu legislativních prací vlády na rok 2019 lze dodat, že došlo k sloučení 2 úkolů spočívajících v předložení 2 unijně relevantních návrhů zákonů do jednoho s termínem předložení návrhu zákona vládě do konce srpna 2019.

**A) Zhodnocení platného právního stavu, včetně zhodnocení současného stavu ve vztahu k zákazu diskriminace a ve vztahu k rovnosti mužů a žen**

**A.1. Požadavky na dobu řízení vozidla, bezpečnostní přestávky a dobu odpočinku a na vedení a uchovávání záznamů o těchto skutečnostech**

V současnosti existuje několik pramenů právní úpravy doby řízení vozidel, bezpečnostních přestávek a doby odpočinku, jakož i vedení a uchovávání záznamů o těchto skutečnostech, která se vztahuje na řidiče tzv. velkých vozidel, jimiž se podle zákona o silniční dopravě rozumí vozidla nebo jízdní soupravy o největší povolené hmotnosti přesahující 3,5 tuny, jsou-li určeny k přepravě zvířat nebo věcí, nebo vozidla určená pro přepravu více než 9 osob včetně řidiče. Prameny této právní úpravy jsou především

- předpisy práva Evropské unie, zejména nařízení (ES) č. 561/2006 upravující požadavky na dobu řízení vozidla, bezpečnostní přestávky a dobu odpočinku a nařízení (EU) č. 165/2014 upravující požadavky na vedení a uchovávání záznamů o těchto skutečnostech,

- předpis mezinárodního práva, jímž je Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (dále jen „dohoda AETR“), která upravuje jak požadavky na dobu řízení vozidla, bezpečnostní přestávky a dobu odpočinku, tak požadavky na vedení a uchovávání záznamů o těchto skutečnostech,

- zákon o silniční dopravě a prováděcí právní přepis k tomu zákonu, konkrétně vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 478/2000 Sb., kterou se provádí zákon o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů, (dále je „prováděcí vyhláška k zákonu o silniční dopravě“), které upravují jak požadavky na dobu řízení vozidla, bezpečnostní přestávky a dobu odpočinku, tak požadavky na vedení a uchovávání záznamů o těchto skutečnostech,

- nařízení vlády č. 589/2006 Sb., kterým se stanoví odchylná úprava pracovní doby a doby odpočinku zaměstnanců v dopravě, ve znění pozdějších předpisů, které kromě jiného upravuje zvláštní požadavky na dobu odpočinku členů osádek nákladních automobilů a autobusů v silniční dopravě, jakož i požadavky na bezpečnostní přestávky a dobu odpočinku zaměstnanců městské hromadné dopravy.

Základní pravidlo, dle něhož lze určit relevantní pramen právní úpravy požadavků na dobu řízení vozidla, bezpečnostní přestávky a dobu odpočinku, stanoví nařízení (ES) č. 561/2006, dle jehož

- čl. 2 odst. 2 se toto nařízení uplatní na přepravu výhradně uvnitř členských států Evropské nebo mezi těmito státy a Švýcarskem nebo zeměmi, které jsou smluvními stranami Dohody o Evropském hospodářském prostoru, a

- čl. 2 odst. 3 se dohoda AETR uplatí (plně nebo částečně) na mezinárodní přepravu, která se zčásti uskutečňuje mimo výše uvedené země.

Zmíněné pravidlo se však nepoužije na veškeré přepravy prováděné velkými vozidly, jelikož nařízení (ES) č. 561/2006

- v čl. 3 přímo vyjímá ze své působnosti některé specifické typy přeprav (například přepravy cestujících v linkové dopravě, kdy délka tratě linky nepřesahuje 50 km, přepravy vozidly ozbrojených sil, civilní obrany, požárních sborů či veřejného pořádku, nebo vozidly s nejvyšší dovolenou rychlostí do 40 km/hod.) a

- v čl. 13 umožňuje členským státům na svém území vyjmout z působnosti nařízení další typy přeprav (například přepravy vozidly orgánů veřejné moci, přepravy zemědělskými či lesnickými traktory prováděné v určité vzdálenosti od provozovny podniku, nebo přepravy vozidly se specifickým pohonem).

Povinnost vést a uchovávat záznamy o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku prostřednictvím speciálního záznamového zařízení, jímž je tachograf, se pak týká těch přeprav, na které se vztahuje nařízení (ES) č. 561/2006. U těchto přeprav musí být příslušné záznamy vedeny a uchovávány v souladu s nařízením (EU) č. 165/2014 (viz čl. 3 odst. 1 tohoto nařízení). Je-li přeprava prováděna v režimu dohody AETR, řídí se touto mezinárodní smlouvou i vedení a uchovávání záznamů o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku. V případě přeprav vyjmutých z působnosti nařízení (ES) č. 561/2006 (ať již vyjmutých přímo nařízením nebo z rozhodnutí členských států), se mohou uplatnit vnitrostátní právní předpisy (viz čl. 3 odst. 2 nařízení (EU) č. 165/2014).

Stávající právní úprava předmětné problematiky obsažená v zákoně o silniční dopravě vykazuje několik poměrně zásadních nedostatků.

Na vnitrostátní úrovni by měla být zakotvena povinnost dopravců zajistit, aby jejich řidiči dodržovali požadavky na dobu řízení vozidla, bezpečnostní přestávky a dobu odpočinku, jakož i požadavky na vedení a uchovávání záznamů o těchto skutečnostech. U řidičů takovou povinnost explicitně zakotvovat není třeba, jelikož vyplývá z předmětných unijních nařízení nebo dohody AETR, pokud se na prováděnou přepravu tyto předpisy uplatní. Z hlediska výše popsané, poměrně složité struktury relevantních pramenů unijní, mezinárodní a vnitrostátní právní úpravy, je stávající vymezení povinností dopravců nepřesné a zjednodušující.

Jak bylo uvedeno výše, členským státům je umožněno vyjmout z působnosti nařízení (ES) č. 561/2006 a potažmo nařízení (EU) č. 165/2014 vybrané přepravy. Jelikož tato nařízení stanoví povinnosti řidičů, výjimky z těchto povinností by měly být zakotveny na úrovni zákona. V současné době je však výčet přeprav vyjmutých z působnosti nařízení obsažen na úrovni prováděcí vyhlášky k zákonu o silniční dopravě a touto vyhláškou jsou přitom stanoveny i konkrétní požadavky na dobu řízení vozidla, bezpečnostní přestávky a dobu odpočinku, jakož i na vedení a uchovávání záznamů o těchto skutečnostech. Přitom úprava obsažená ve stávajících § 1, 1a, 1b, 2 a 3 vyhlášky není zcela srozumitelná ani přehledná. Výčet přeprav vyjmutých z působnosti dotčených unijních nařízení, jakož i povinnosti subjektů provádějících tyto přepravy (dopravců a řidičů) by měly být stanoveny zákonem.

**A.2.** **Kontrola a správní trestání nedodržení požadavků na dobu řízení vozidla, bezpečnostní přestávky a dobu odpočinku a na vedení a uchovávání záznamů o těchto skutečnostech**

Pokud jde o kontrolu tachografů coby záznamových zařízení umožňujících vést a uchovávat záznamy o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku, v současnosti umožňuje zákon o silničním provozu provedení této kontroly v autorizovaném metrologickém středisku, a to v rámci technické silniční kontroly. Oprávněním přikázat řidiči zajet do autorizovaného metrologického střediska však v současnosti disponuje pouze policista. Osoby vykonávající státní odborný dozor v dotčené oblasti podle zákona o silniční dopravě, tedy celníci a zástupci dopravních úřadů, tuto možnost nemají, byť kontrolu dodržování doby řízení vozidla, bezpečnostních přestávek a doby odpočinku, jakož i řádného vedení a uchovávání příslušných záznamů rovněž provádějí.

Zásadním nedostatkem stávající právní úpravy je skutečnost, že porušení požadavků na dobu řízení vozidla, bezpečnostní přestávky a dobu odpočinku a na vedení a uchovávání záznamů o těchto skutečnostech není možné postihovat prostředky správního trestání v rozsahu předvídaném příslušnými unijními nařízeními, a to s ohledem na působnost zákona o silniční dopravě, jak je vymezena v § 1 odst. 1 tohoto zákona. Zákon o silniční dopravě se totiž vztahuje pouze na provozování silniční dopravy silničními motorovými vozidly za účelem podnikání.

Pokud jde o omezení působnosti zákona na silniční motorová vozidla, tímto omezením zákon nedopadá na zvláštní vozidla ve smyslu § 2 odst. 2 a § 3 odst. 3 zákona o podmínkách provozu vozidel (zejména na zemědělské nebo lesnické traktory, jejich přípojná vozidla a pracovní stroje samojízdné). Přitom nařízení (ES) č. 561/2006 (a potažmo nařízení (EU) č. 165/2014) tato vozidla paušálně bez dalšího nevylučuje ze své působnosti, byť je možné, aby členské státy k vyloučení přistoupily, avšak pouze v omezeném rozsahu (v určité vzdálenosti od provozovny podniku). Navíc, nezanedbatelným problémem posledních let se stává obcházení stanovených pravidel prostřednictvím tzv. tatraktorů, tj. fakticky nákladních vozidel, jež byla formálně schválena jako traktory (tj. zvláštní vozidla).

Pokud jde o omezení působnosti zákona na provozování silniční dopravy za účelem podnikání, nařízení (ES) č. 561/2006 (a potažmo nařízení (EU) č. 165/2006) se vztahuje také na vozidla a jejich kombinace provozované k neobchodní přepravě zboží, pokud jejich hmotnost dosahuje alespoň 7,5 tuny (viz čl. 3 písm. h) nařízení). I řidiči těchto vozidel musí dodržovat požadavky na dobu řízení vozidla, bezpečnostní přestávky a dobu odpočinku a na vedení a uchovávání záznamů o těchto skutečnostech. Podle zákona o silniční dopravě však řidiče nelze postihovat za nedodržení těchto požadavků.

Z aplikační praxe vyplývá, že postih řidičů velkých vozidel v případě nedodržení některého z požadavků na dobu řízení vozidla, bezpečnostní přestávky, dobu odpočinku nebo na vedení či uchovávání záznamů o těchto skutečnostech není dostačující, jelikož stávající horní hranice sazeb pokut činí 10 000 Kč a neplní potřebnou preventivní funkci.

Dojde-li k porušení některého z požadavků na dobu řízení vozidla, bezpečnostní přestávky nebo dobu odpočinku, nebo v případě, kdy v důsledku protiprávního jednání řidiče není zřejmé, zda jsou uvedené požadavky dodržovány (například proto, že řidič nevede řádně záznam o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách nebo době odpočinku, odepře přístup k tachografu nebo odmítne podrobit tachograf kontrole v autorizovaném metrologickém středisku), chybí efektivní nástroj pro to, aby mohl orgán Policie České republiky, celní úřad nebo dopravní úřad zabránit v dalším páchání přestupku a dočasně vyřadit řidiče nedodržujícího předmětné požadavky z provozu. Institut zabránění v jízdě použitím technického prostředku nebo odebrání dokladů řidiče je dle § 35d zákona o silniční dopravě využitelný pouze v případech, kdy řidič neuhradil kauci, přičemž i uložení kauce jako takové je možné pouze při splnění zákonných předpokladů (je-li důvodné podezření, že se bude dopravce vyhýbat řízení o přestupku nebo že by případné vymáhání uložené pokuty bylo spojeno s nepřiměřenými náklady). Přitom nařízení (ES) č. 561/2006 v čl. 21 předpokládá oprávnění příslušných orgánů přistoupit k odstavení předmětných vozidel, dokud není příčina porušení odstraněna.

S ohledem na stávající aplikační praxi, na základě konzultací se zástupci Policie České republiky a při zohlednění požadavků plynoucích z unijního práva byly identifikovány zvláštní znaky přestupku spočívajícího v tom, že řidič nevede záznam o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku stanoveným způsobem nebo tento záznam nepředloží při kontrole. Jde o znaky, které výrazně zvyšují typovou závažnost tohoto přestupku a ve srovnání se základní skutkovou podstatou odůvodňují zakotvení přísnějšího správního trestu i přijetí speciálních opatření. Jde v podstatě o podvodná jednání, kdy řidič úmyslně pozměňuje záznam o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku, jenž následně neodpovídá skutečnosti.

Za účelem potírání neoprávněné změny údajů vedených v tachografech vyžaduje unijní právo současně též uložení přísného zákazu výroby, nabízení, propagace nebo prodeje zařízení, jež jsou k takovéto manipulaci přímo určena. Ve vnitrostátním právu takovýto specifický zákaz ani správní postih za jeho porušení zakotven doposud není.

Zákon o silniční dopravě přiznává orgánům Policie České republiky a celním úřadům při provádění kontroly a státního odborného dozoru podle tohoto zákona oprávnění vybírat kauce, je-li důvodné podezření, že se budou dopravci vyhýbat řízení o přestupku nebo že by případné vymáhání uložené pokuty bylo spojeno s nepřiměřenými náklady, popřípadě nebylo vůbec možné. Problémem ve stávající aplikační praxi je skutečnost, že možnost výběru kauce nemá další subjekt (vedle celního úřadu) provádějící v dotčené oblasti výkon státního odborného dozoru - dopravní úřad. Přitom dopravní úřady již v současnosti výkon státního odborného dozoru na pozemních komunikacích provádí, nicméně není-li současně přítomen policista či celník, kauce nemůže být uložena a následně se nelze domoci úhrady uložené pokuty.

**A.3. Vydávání a odevzdávání karet tachografů a vedení příslušného informačního systému**

Nařízení (EU) č. 165/2014 předpokládá vedení a uchovávání záznamů o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku prostřednictvím tachografu. Jde o záznamové zařízení určené k montáži do velkých vozidel a k automatickému či poloautomatickému zobrazování, záznamu, tisku, ukládání a výstupu podrobných dat o pohybu vozidel, včetně jejich rychlosti, a podrobných dat o některých dobách činnosti jejich řidičů. Přístup do tachografu je přitom možný pouze prostřednictvím čipových karet, které umožňují identifikaci svých držitelů, jakož i přenos a ukládání relevantních údajů. Podle držitelů těchto karet a účelu jejich využití rozlišuje nařízení (EU) č. 165/2014 následující typy karet tachografů

- kartu řidiče (viz čl. 2 odst. 2 písm. f) nařízení (EU) č. 165/2014),

- kartu podniku (viz čl. 2 odst. 2 písm. j) nařízení (EU) č. 165/2014),

- kartu dílny (viz čl. 2 odst. 2 písm. k) nařízení (EU) č. 165/2014) a

- kontrolní kartu (viz čl. 2 odst. 2 písm. i) nařízení (EU) č. 165/2014).

Podmínky pro vydávání a odevzdávání karet tachografů, jakož i související právní úpravu, obsahuje zákon o silničním provozu, zákon o podmínkách provozu vozidel a zákon o silničním provozu, a to dle působnosti těchto předpisů. V návaznosti na přijetí nařízení (EU) č. 165/2014 je potřeba přijmout změny stávající vnitrostátní právní úpravy. Za její nedostatky lze označit zejména

- nedostatečně a nepřesně stanovené podmínky pro vydávání karet řidiče, karet podniku a karet dílny,

- koncepčně nevhodné pojetí karty podniku, která je navázána na registraci velkého vozidla,

- duplicitní úpravu některých otázek vůči úpravě obsažené v nařízení (EU) č. 165/2014 (například pokud jde o postupy při poškození nebo ztrátě karet nebo o stanovení doby platnosti karet),

- absenci právní úpravy střetu zájmů, pokud jde o držitele karet podniku a karet dílny,

- nadbytečná zmocnění k úpravě vzorů karet tachografu v situaci, kdy náležitosti a základní vyobrazení těchto karet obsahují přímo použitelné předpisy Evropské unie.

Ministerstvo dopravy centralizovaně vede již v současnosti základní údaje spjaté s vydanými a odevzdanými kartami tachografu, nicméně stávající právní úprava je poměrně kusá, a to i při zohlednění požadavků vyplývajících z obecného nařízení Evropské unie o ochraně osobních údajů. V zákoně o silničním provozu, zákoně o silniční dopravě a zákoně o podmínkách provozu vozidel je obsaženo pouze rámcové oprávnění Ministerstva dopravy evidovat údaje o jednotlivých kartách. Současná vnitrostátní právní úprava přitom nepočítá ani s předáváním údajů o kartách řidiče do zahraničí, přičemž však tato povinnost České republice vyplývá z čl. 31 nařízení (EU) č. 165/2014.

**A.4. Podmínky profesní způsobilosti řidičů vybraných velkých vozidel**

Vnitrostátní právní úprava profesní způsobilosti řidičů vybraných velkých vozidel je obsažena na zákonné úrovni v zákoně o odborné způsobilosti k řízení vozidel a zákoně o silniční dopravě. Tato úprava je zejména transpozicí směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/59/ES ze dne 15. července 2003 o výchozí kvalifikaci a pravidelném školení řidičů některých silničních vozidel pro nákladní nebo osobní dopravu a o změně nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 a směrnice Rady 91/439/EHS a zrušení směrnice Rady 76/914/EHS, jakož i pozdějších novel této směrnice.

Profesní způsobilost se přitom vyžaduje od řidičů vozidel zařazených do skupiny C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D nebo D+E (z hlediska řidičských oprávnění) a zahrnuje jak vstupní školení zakončené zkouškou, tak následná pravidelná školení.

Dne 2. května 2018 byla v Úředním věstníku Evropské unie zveřejněna další novela výše uvedené směrnice, kterou je směrnice (EU) 2018/645. Členské státy jsou povinny směrnici (EU) 2018/645 provést do svých právních řádů do 23. května 2020. Změny obsažené ve směrnici si vyžadují provedení spíše dílčích změn na zákonné úrovni, a to v zákoně o odborné způsobilosti k řízení vozidel, zákoně o silničním provozu, ale také zákoně o silniční dopravě. Plné transpozice směrnice bude dosaženo přijetím následného prováděcího předpisu. Tyto změny lze kategorizovat do 4 skupin

- 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 simulátoru,

- umožnění prokazování profesní způsobilosti řidičů, kteří nejsou občany členského státu Evropské unie, jiného smluvního státu Dohody o Evropském hospodářském prostoru nebo Švýcarské konfederace ani rezidenty, prostřednictvím osvědčení řidiče vydávaného dopravním úřadem podle 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,

- předávání údajů o profesní způsobilosti řidičů do zahraničí.

**A.5. Zhodnocení současného stavu ve vztahu k zákazu diskriminace a ve vztahu k rovnosti mužů a žen**

Současná právní úprava není diskriminační ani nemá dopady na rovnost žen a mužů.

**B) Odůvodnění hlavních principů navrhované právní úpravy, včetně dopadů navrhovaného řešení ve vztahu k zákazu diskriminace a ve vztahu k rovnosti mužů a žen**

**B.1. Požadavky na dobu řízení vozidla, bezpečnostní přestávky a dobu odpočinku a na vedení a uchovávání záznamů o těchto skutečnostech**

Návrh zákona zakotvuje povinnost dopravců zajistit, aby jejich řidiči dodržovali požadavky na dobu řízení vozidla, bezpečnostní přestávky a dobu odpočinku, jakož i požadavky na vedení a uchovávání záznamů o těchto skutečnostech, přičemž nesmíchává jednotlivé právní režimy, ale vymezuje separátně prameny relevantní právní úpravy. Na to pak navazují skutkové podstaty přestupků, které umožňují postihovat i dopravce za porušení předmětných povinností, což je již současný stav vnitrostátní právní úpravy.

Návrhem zákona dochází odkazem na nařízení (ES) č. 561/2006 k vymezení přeprav, na které se nepoužijí ustanovení tohoto nařízení upravující požadavky na dobu řízení vozidla a bezpečnostní přestávky. V tomto kontextu se navrhuje využít fakultativní ustanovení čl. 13 odst. 1 nařízení (ES) č. 561/2006 v celém rozsahu a vyjmout tak všechny tímto ustanovením vymezené přepravy z působnosti nařízení. Nicméně s ohledem na rozlohu České republiky se navrhuje u vybraných přeprav zkrátit délku okruhu, v němž musí být vyjmutá přeprava provedena, ze 100 km na 50 km. Ve vztahu k vyjmutým přepravám se pak na úrovni zákona vymezují požadavky na bezpečnostní přestávky (úprava se s výhradou formulačních změn přenáší na zákonnou úroveň z vyhlášky k zákonu o silniční dopravě), zatímco doba řízení vozidla nebude předmětem regulace. Pokud jde požadavky na dobu odpočinku, budou se řídit nařízením (ES) č. 561/2006, jelikož již v současnosti nařízení vlády č. 589/2006 Sb., kterým se stanoví odchylná úprava pracovní doby a doby odpočinku zaměstnanců v dopravě, ve znění pozdějších předpisů, odkazuje na právní úpravu doby odpočinku obsaženou v tomto unijním nařízení. Předloženým návrhem zákona nelze modifikovat úpravu obsaženou v nařízení vlády.

Pokud jde o vedení a uchovávání záznamu o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku u vyjmutých přeprav, uplatní se princip, dle něhož u vozidel vybavených tachografem budou mandatorně tyto záznamy vedeny v souladu s nařízením (EU) č. 165/2014, zatímco u vozidel tachografy nevybavených bude přípustné vedení záznamu ručně nebo zařízením odlišným od tachografu splňujícího požadavky stanovené nařízením (EU) č. 165/2014. Návrh zákona v neposlední řadě stanoví povinnost uchovávat předmětné záznamy ve vozidle a předložit je při kontrole (ať již prováděné orgánem Policie České republiky nebo osobou pověřenou výkonem státního odborného dozoru) po dobu 8 dnů a neuplatní se tak lhůta stanovená čl. 36 nařízení (EU) č. 165/2014. Návrh zákona též stanoví požadavky na dobu řízení vozidla u přeprav cestujících v linkové osobní dopravě, u níž délka žádného ze spojů nepřesahuje 50 km (úprava se s výhradou formulačních změn a upřesnění přenáší na zákonnou úroveň z vyhlášky k zákonu o silniční dopravě). Bezpečnostní přestávky a doba odpočinku se budou nadále řídit zákoníkem práce a nařízením vlády č. 589/2006 Sb., kterým se stanoví odchylná úprava pracovní doby a doby odpočinku zaměstnanců v dopravě, ve znění pozdějších předpisů.

Pokud jde o vedení a uchovávání záznamu o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku u předmětných přeprav v linkové osobní dopravě, uplatní se princip, dle něhož bude přípustné vést tyto záznamy buď prostřednictvím tachografu, nebo ručně (nebo prostřednictvím jiného záznamového zařízení než tachografu), a to i v případě, že bude vozidlo tachografem vybaveno. U těchto přeprav stanoví návrh zákona povinnost uchovávat předmětné záznamy ve vozidle a předložit je při kontrole po kratší dobu, a to pouze po dobu právě probíhajícího a předchozího dne.

**B.2. Kontrola a správní trestání nedodržení požadavků na dobu řízení vozidla, bezpečnostní přestávky a dobu odpočinku a na vedení a uchovávání záznamů o těchto skutečnostech**

Návrh zákona obsahuje několik významných opatření směřujících k důslednějšímu a efektivnějšímu výkonu kontroly a vynucování požadavků na dobu řízení vozidla, bezpečnostní přestávky a dobu odpočinku a na vedení a uchovávání záznamů o těchto skutečnostech.

V první řadě se navrhuje zakotvení možnosti odeslat vozidlo za účelem kontroly tachografu do autorizovaného metrologického střediska přímo v zákoně o silniční dopravě, přičemž tímto oprávněním budou nadále disponovat jak orgány Policie České republiky, tak nově osoby pověřené výkonem státního odborného dozoru (tj. celníci a zástupci dopravních úřadů).

Návrh zákona jednak předpokládá rozšíření působnosti zákona o silniční dopravě o zvláštní motorová vozidla tak, aby se zákonná ustanovení včetně ustanovení o přestupcích vztahovala i na zemědělské nebo lesnické traktory, jejich přípojná vozidla a pracovní stroje samojízdné. Současně ale návrh zákona využívá výjimek, které připouští nařízení (ES) č. 561/2006 (a potažmo nařízení (EU) č. 165/2014). Rozšířením působnosti zákona o silniční dopravě bude rovněž vyřešeno obcházení pravidel v něm obsažených prostřednictvím provozování tzv. tatraktorů.

Současně se ustanovení zákona o silniční dopravě upravující státní odborný dozor a správní trestání použijí i na přepravu prováděnou za jiným účelem než podnikání, a to tak, aby řidiči všech vozidel nebo jízdních souprav, jejichž hmotnost dosáhne alespoň 7,5 tuny, byli postižitelní za nedodržení požadavků na dobu řízení vozidla, bezpečnostní přestávky a dobu odpočinku a na vedení a uchovávání záznamů o těchto skutečnostech.

Návrhem zákona dále dochází k dílčímu zvýšení horní hranice sazeb pokut, které lze uložit za protiprávní jednání řidičů velkých vozidel, a to z 10 000 Kč na 15 000 Kč.

Dojde-li k porušení některého z požadavků na dobu řízení vozidla, bezpečnostní přestávky nebo dobu odpočinku, nebo v případě, kdy v důsledku protiprávního jednání řidiče není zřejmé, zda jsou uvedené požadavky dodržovány (například proto, že řidič nevede řádně záznam o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách nebo době odpočinku, odepře přístup k tachografu nebo odmítne podrobit tachograf kontrole v autorizovaném metrologickém středisku), zavádí se efektivní nástroj pro to, aby mohl orgán Policie České republiky, celní úřad nebo dopravní úřad zabránit v dalším páchání přestupku a dočasně vyřadit řidiče nedodržujícího předmětné požadavky z provozu. I v těchto případech bude využitelný institut dočasného zabránění v jízdě použitím technického prostředku nebo odebrání dokladů řidiče.

Návrh dále zavádí do zákona o silniční dopravě kvalifikovanou skutkovou podstatu přestupku pro případy, kdy řidič svým podvodným jednáním úmyslně pozměňuje záznam o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku, jenž následně neodpovídá skutečnosti. Vykazuje-li jednání řidiče návrhem vymezené znaky, předpokládá se

a) uložení pokuty, která se bude pohybovat mezi dolní a horní hranicí sazby pokuty, jež bude stanovena ve výši od 10 000 Kč do 50 000 Kč,

b) uložení správního trestu spočívajícího v zákazu výkonu činnosti řidiče velkého vozidla,

c) vyloučení možnosti upustit od uložení výše uvedených trestů,

d) odebrání karty řidiče v provozu na pozemní komunikaci, byla-li užitá karta padělána, vydána jiné osobě nebo v minulosti nahlášena jako ztracená nebo odcizená.

Nepříznivé právní důsledky popsány výše pod písmeny a) až c) budou přitom vztaženy nejen na protiprávní jednání spadající pod novou kvalifikovanou skutkovou podstatu, ale též na jednání, jimiž by se mohl řidič vyhnout ověření plnění příslušných požadavků a navazujícím přísným správním trestům, tj. na situace, kdy neumožní při výkonu kontroly nebo státního odborného dozoru přístup k tachografu nebo odmítne podrobit tachograf kontrole v autorizovaném metrologickém středisku (popřípadě neuposlechne pokyny při výkonu kontroly tachografu).

Dále se navrhuje v zákoně o podmínkách provozu vozidel zakotvit výslovný zákaz výroby, nabízení, propagace, prodeje nebo provádění montáže zařízení, jež jsou určena k neoprávněné změně údajů vedených tachografem, přičemž za porušení tohoto zákazu se konstruuje odpovídající skutková podstata přestupku.

V neposlední řadě se navrhuje přiznat oprávnění k výběru kauce kromě orgánů Policie České republiky a celních úřadů nově i subjektům provádějícím výkon státního odborného dozoru, zejména dopravním úřadům. Tím bude ve větší míře zabezpečeno, že se dopravci nevyhnou postihu v případech, kdy existuje 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. Tato změna se přitom týká nejen porušení požadavků na dobu řízení vozidla, bezpečnostní přestávky a dobu odpočinku a na vedení a uchovávání záznamů o těchto skutečnostech.

**B.3. Vydávání a odevzdávání karet tachografů a vedení příslušného informačního systému**

Návrh zákona obsahuje nezbytné změny vnitrostátní právní úpravy podmínek pro vydávání a odevzdávání karet tachografů, jakož i úpravy související, a to za účelem zajištění plné slučitelnosti vnitrostátní úpravy s nařízením (EU) č. 165/2014. Návrhem zákona tak dochází zejména k

- doplnění a upřesnění podmínek pro vydávání karet řidiče, karet podniku a karet dílny,

- přesunutí právní úpravy vydávání karet podniku ze zákona o podmínkách provozu vozidel do zákona o silniční dopravě s ohledem požadavek nařízení (EU) č. 165/2014, dle něhož má být tato karta vydávána podnikatelům bez vazby na registraci vozidla,

- vypuštění duplicitní úpravy některých otázek vůči úpravě obsažené v nařízení (EU) č. 165/2014,

- doplnění právní úpravy střetu zájmů, pokud jde o držitele karet podniku a karet dílny, čímž dochází z důvodu právní jistoty k provedení nařízení (EU) č. 165/2014,

- vypuštění zmocnění k úpravě vzorů karet tachografu s ohledem na skutečnost, že náležitosti a základní vyobrazení těchto karet obsahují přímo použitelné předpisy Evropské unie.

Stávající kusá a rozdrobená právní úprava centralizovaného vedení údajů o jednotlivých kartách tachografu je návrhem zákona nahrazena komplexní právní úpravou informačního systému digitálního tachografu. Tato úprava bude obsažena v zákoně o silničním provozu, byť v zákoně o silniční dopravě a zákoně o podmínkách provozu vozidel zůstane zachována povinnost obecních úřadů obcí s rozšířenou působností zapisovat relevantní údaje o vydaných nebo odevzdaných kartách tachografu do informačního systému. Ve vztahu k informačnímu systému digitálního tachografu stanoví návrh zákona jeho právní povahu (jde o informační systém veřejné správy), výčet údajů a účel jejich evidence v tomto systému (zvlášť konkrétně jsou vymezeny veškeré osobní údaje), subjekty, které budou mít do systému přístup, jakož i dobu uchovávání údajů. Předložený návrh zákona by tak měl odpovídat požadavkům na právní úpravu zpracovávání osobních údajů podle návodu Úřadu pro ochranu osobních údajů k posouzení vlivu na ochranu osobních údajů u návrhů právních předpisů. V neposlední řadě se v souladu s nařízením (EU) č. 165/2014 umožňuje přeshraniční výměna údajů prostřednictvím systému TACHOnet.

**B.4. Podmínky profesní způsobilosti řidičů vybraných velkých vozidel**

Návrhem zákona dochází k transpozici vybraných požadavků směrnice (EU) 2018/645 do vnitrostátního právního řádu.

Jednak dochází k dílčímu rozšíření výjimky z požadavku na profesní způsobilost řidičů, a to na řidiče vozidel používaných při přepravě zboží v rámci podnikání v zemědělství, lesnictví nebo rybářství, a to při současném splnění 2 požadavků - řízení není hlavním předmětem výkonu závislé práce nebo podnikání ze strany řidiče a vozidlo je použito ve vzdálenosti nanejvýš 50 km od provozovny podnikatele přepravujícího zboží.

Dále se povinnou součástí pravidelného školení stane vedle výuky rovněž výcvik, při současném částečném umožnění poskytování tohoto školení prostřednictvím e-learningu a simulátoru.

V návaznosti na přijetí návrhu zákona bude řidičům z třetích zemí umožněno prokazování profesní způsobilosti prostřednictvím osvědčení řidiče vydávaného dopravním úřadem podle 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. V této souvislosti dochází též k upřesnění příloh k žádosti o vydání tohoto osvědčení tak, aby došlo k sjednocení postupů dotčených dopravních (krajských) úřadů a prokázání profesní způsobilosti řidičů.

V neposlední řadě se v souladu se směrnicí (EU) 2018/645 umožňuje přeshraniční výměna údajů o profesní způsobilosti řidičů, zřejmě prostřednictvím systému RESPER. S ohledem na skutečnost, že tato výměna je podmíněna činností Evropské komise, v souladu se směrnicí je odložena účinnost příslušných vnitrostátních ustanovení o 1 rok.

**B.5. Zhodnocení dopadů navrhovaného řešení ve vztahu k zákazu diskriminace a ve vztahu k rovnosti mužů a žen**

Navrhovaná právní úprava není diskriminační a ani nezakládá jakoukoli nerovnost mezi muži a ženami, neboť mezi nimi nijak nerozlišuje.

**C) Vysvětlení nezbytnosti navrhované právní úpravy v jejím celku**

Předkládaným návrhem zákona dochází především k zajištění slučitelnosti právního řádu České republiky s právem Evropské unie.

Dochází tak zejména k transpozici relevantních ustanovení směrnice (EU) 2018/645 do vnitrostátního právního řádu a k adaptaci právního řádu na nařízení (ES) č. 561/2006 a nařízení (EU) č. 165/2014. Neprovedení potřebných implementačních opatření by mělo za následek veškerá rizika spojená s neplněním závazků plynoucích České republice z jejího členství v Evropské unii, zejména tedy zahájení procedur podle čl. 258 a čl. 260 odst. 3 Smlouvy o fungování Evropské unie.

**D) Zhodnocení souladu navrhované právní úpravy s ústavním pořádkem České republiky**

Navrhovaná právní úprava je v souladu s ústavním pořádkem České republiky. Z hlediska Listiny základních práv a svobod se navržená regulace dotýká zejména práva na svobodnou volbu povolání a práva na podnikání (čl. 26), kdy nicméně platí, že zákonodárce může stanovit podmínky a omezení pro výkon určitých povolání nebo hospodářských činností. Předkladatel se domnívá, že navržená právní úprava obstojí v tzv. testu rozumnosti, jenž Ústavní soud používá v kontextu tohoto hospodářského práva, jelikož navržená právní úprava sleduje legitimní cíl (spočívající zejména v zajištění ochrany silničního provozu), představuje zásah (omezení) do předmětného práva rozumnými prostředky a přitom šetří podstatu a smysl uvedeného práva.

**E) Zhodnocení slučitelnosti navrhované právní úpravy s právem Evropské unie**

Jak již bylo popsáno výše, návrh zákona je předkládán za účelem implementace několika předpisů Evropské unie do vnitrostátního právního řádu, zejména nařízení (ES) č. 561/2006, nařízení (EU) č. 165/2014 a směrnice (EU) 2018/645. Předmětná nařízení jsou přímo použitelná a v České republice již dochází k jejich aplikaci. Přesto je však účelné přistoupit k určitým, v návrhu obsaženým změnám vnitrostátní právní úpravy za účelem zajištění její plné slučitelnosti s těmito nařízeními. Pokud jde o směrnici (EU) 2018/645, jejího úplného provedení bude dosaženo, bude-li přijat předložený návrh zákona, stejně jako navazující návrh novely vyhlášky č. 156/2008 Sb., o zdokonalování odborné způsobilosti řidičů a o změně vyhlášky č. 167/2002 Sb., kterou se provádí zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění zákona č. 478/2001 Sb. Lhůta pro transpozici směrnice uplyne dne 23. května 2020, čemuž odpovídá i navržená účinnost zákona.

Vedle výše uvedených aktů sekundárního unijního práva se návrh zákona dílčím způsobem dotýká rovněž nařízení č. 11 o odstranění diskriminace v oblasti přepravních sazeb a podmínek, kterým se provádí čl. 79 odst. 3 Smlouvy o založení Evropského hospodářského společenství, a 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.

Při formulaci návrhu zákona byl zohledněn rozsudek Soudního dvora Evropské unie ve věci C-317/12, jenž se týká vymezení tzv. neobchodní přepravy, na kterou se nevztahují vybrané předpisy Evropské unie.

Návrh zákona je slučitelný s obecnými právními zásadami práva Evropské unie.

Předkládaný návrh zákona je plně v souladu s právem Evropské unie.

**F) Zhodnocení souladu navrhované právní úpravy s mezinárodními smlouvami, jimiž je Česká republika vázána, včetně zhodnocení slučitelnosti navrhované právní úpravy s Úmluvou o ochraně lidských práv a základních svobod**

**F. 1. Zhodnocení souladu navrhované právní úpravy s mezinárodními smlouvami, jimiž je Česká republika vázána**

Navrhovaná právní úprava je v souladu s mezinárodními smlouvami, jimiž je Česká republika vázána. V souvislosti s obsahem návrhu zákona je potřeba zejména poukázat na dohodu AETR, která kromě jiného stanoví požadavky na dobu řízení vozidla, bezpečnostní přestávky a dobu odpočinku a na vedení a uchovávání záznamů o těchto skutečnostech. Platí přitom pravidlo, že dohoda AETR se uplatní zejména na mezinárodní přepravu, která se zčásti uskutečňuje mimo členské státy Evropské unie, smluvní strany Dohody o Evropském hospodářském prostoru a Švýcarsko.

**F.2. Zhodnocení slučitelnosti navrhované právní úpravy s Úmluvou o ochraně lidských práv a základních svobod**

Obsah navrhované právní úpravy byl posouzen z hlediska slučitelnosti s Úmluvou o ochraně lidských práv a základních svobod (dále jen „Úmluva“) a byla identifikována navrhovaná ustanovení, o nichž lze uvažovat jako o ustanoveních, jichž se dotýká právní úprava obsažená v Úmluvě. Jako relevantní se jeví posouzení slučitelnosti navrhovaných ustanovení s právem na ochranu majetku ve smyslu Protokolu č. 1 Úmluvy a zásadou uložení trestu jen na základě zákona ve smyslu čl. 7 Úmluvy

Protokol č. 1 Úmluvy stanoví, že každá fyzická nebo právnická osoba má právo pokojně užívat svůj majetek. Nikdo nemůže být zbaven svého majetku s výjimkou veřejného zájmu a za podmínek, které stanoví zákon a obecné zásady mezinárodního práva (čl. 1 odst. 1). To nebrání právu států přijímat zákony, které považují za nezbytné, aby upravily užívání majetku v souladu s obecným zájmem a zajistily placení daní a jiných poplatků nebo pokut (čl. 1 odst. 2). Návrh zákona zvyšuje horní sazby pokut za přestupky spáchané řidiči velkých vozidel. Jde přitom o přestupky, jejichž skutkové podstaty vychází z porušení povinností stanovených zákonem, přičemž horní hranice sazby pokut se zvyšuje přiměřeným způsobem, a to z 10 000 Kč na 15 000 Kč. Takto stanovená výše nejvyšší možné pokuty odpovídá typové závažnosti jednání, která naplňují skutkové podstaty jednotlivých přestupků.

Návrh zákona dále zavádí do zákona o silniční dopravě kvalifikovanou skutkovou podstatu přestupku pro případy, kdy řidič svým podvodným jednáním úmyslně pozměňuje záznam o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku. Základem této skutkové podstaty je již existující, základní skutková podstata přestupku spočívajícího v tom, že řidič nevede záznam o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku stanoveným způsobem nebo tento záznam nepředloží při kontrole. Takovéto jednání lze považovat za vysoce společensky nebezpečné, představuje přímé ohrožení bezpečnosti silničního provozu a mělo by být přísně trestáno tak, aby správní trest plnil dostačující preventivní funkci. Proto se navrhuje stanovení dolní i zvýšené horní hranice sazby pokuty a současné uložení správního trestu spočívajícího v zákazu výkonu činnosti řidiče velkého vozidla. Doba takovéhoto zákazu však není excesivní a dle návrhu zákona nemůže překračovat 6 měsíců. Je třeba zdůraznit, že potírání uvedeného jednání je vyžadováno i nařízením (ES) č. 561/2006 a nařízením (EU) č. 165/2014.

Výše popsané nepříznivé právní důsledky spočívající v mandatorním uložení zvýšených pokut a zákazu činnosti budou vztaženy nejen na protiprávní jednání spadající pod novou kvalifikovanou skutkovou podstatu přestupku, ale též na jednání, jimiž by se mohl řidič vyhnout ověření plnění příslušných požadavků a navazujícím přísným správním trestům, tj. na situace, kdy neumožní při výkonu kontroly nebo státního odborného dozoru přístup k tachografu nebo odmítne podrobit tachograf kontrole v autorizovaném metrologickém středisku (popřípadě neuposlechne pokyny při výkonu kontroly tachografu).

Stejně tak je nařízením (EU) č. 165/2014 vyžadováno i trestání porušení zákazu výroby, nabízení, propagace nebo prodeje zařízení, jež jsou určena k neoprávněné změně údajů vedených tachografem. V tomto smyslu zakládá návrh zákona příslušnou novou skutkovou podstatu přestupku.

Návrh zákona ctí zásadu přiměřenosti a je v tomto ohledu v souladu s článkem 1 odst. 1 a 2 Protokolu č. 1 Úmluvy.

Článek 7 odst. 1 Úmluvy stanoví, že nikdo nesmí být odsouzen za jednání nebo opomenutí, které v době, kdy bylo spácháno, nebylo podle vnitrostátního nebo mezinárodního práva trestným činem. Rovněž nesmí být uložen trest přísnější, než jaký bylo možno uložit v době spáchání trestného činu. Podle článku 7 odst. 2 Úmluvy tento článek nebrání souzení a potrestání osoby za jednání nebo opomenutí, které v době, kdy bylo spácháno, bylo trestné podle obecných právních zásad uznávaných civilizovanými národy.

Při vědomí toho, že pro účely posouzení souladu návrhu zákona s Úmluvou lze nahlížet na přestupky jako na trestné činy, lze konstatovat, že nově formulované přestupky naplňují zásadu nullum crimen sine lege a nulla poena sine lege vtělenou do článku 7 Úmluvy. Přestupky jsou formulovány jasným způsobem, takže adresát normy z ní může seznat, jaké konání či opomenutí způsobuje jeho deliktní (trestní) odpovědnost, a působí do budoucna, nikoliv retroaktivně. I z tohoto pohledu je tedy návrh zákona v souladu s Úmluvou.

**G) Zhodnocení předpokládaného hospodářského a finančního dosahu navrhované právní úpravy na státní rozpočet, ostatní veřejné rozpočty, na podnikatelské prostředí České republiky, dále sociální dopady, včetně dopadů na specifické skupiny obyvatel a dopady na životní prostředí**

**G.1. Předpokládané dopady na státní rozpočet a ostatní veřejné rozpočty**

Navržená právní úprava vyvolá zvýšené náklady související s nutností upravit dva informační systémy, jejichž správcem je Ministerstvo dopravy. Jde o informační systém digitálního tachografu a o Rejstřík podnikatelů v silniční dopravě.

V případě prvně jmenovaného systému bude potřebné zejména nastavit proces výmazu údajů v návaznosti na nově stanovenou dobu uchovávání údajů o kartách řidiče, kartách podniku, kartách dílny a kontrolních kartách. Za tímto účelem bude uzavřen dodatek k smlouvě se stávajícím dodavatelem systému. Odhad finančních nákladů na provedení příslušného rozvoje informačního systému se pohybuje v rámci od 1,7 do 2,1 milionu Kč. Návrh zákona dále předkládá, že do tohoto informačního systému bude nově zřízen přístup pro Úřad pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví. To vyvolá náklady v odhadované výši 170 - 350 tisíc Kč.

Pokud jde o Rejstřík podnikatelů v silniční dopravě, návrh zákona nově předpokládá zápis údajů o zákazech činnosti spočívajících v zákazu výkonu činnosti řidiče velkého vozidla. Náklady na provedení rozvoje informačního systému v tomto směru jsou odhadovány na 140 tisíc Kč. V návaznosti na výsledky mezirezortního připomínkového řízení bude nutné též zabezpečit, aby mohly údaje o zákazu činnosti spočívajícího v zákazu výkonu činnosti řidiče velkého vozidla do Rejstříku podnikatelů v silniční dopravě zapisovat přímo obecní úřady obcí s rozšířenou působností, které tento správní trest uložily, což rovněž vyvolá zvýšené náklady na rozvoj předmětného informačního systému.

**G.2. Předpokládané dopady na podnikatelské prostředí České republiky**

Jde-li o silniční dopravu provozovanou podle nařízení (ES) č. 561/2006 a nařízení (EU) č. 165/2014 nebo dohody AETR, požadavky na dobu řízení vozidla, bezpečnostní přestávky a dobu odpočinku a na vedení a uchovávání záznamů o těchto skutečnostech stanoví tyto předpisy unijního nebo mezinárodního práva. Na této skutečnosti návrh zákona nic nemění, ani měnit nemůže. Současně se však navrhuje využít fakultativních výjimek z působnosti nařízení (ES) č. 561/2006 u všech přeprav, u kterých to nařízení umožňuje, což zakládá pozitivní dopad na podnikatelské prostředí. Pro tyto přepravy sice návrh zákona stanoví zvláštní požadavky na bezpečnostní přestávky a na vedení a uchovávání příslušných záznamů, tyto požadavky však fakticky odpovídají stávající právní úpravě obsažené na úrovni prováděcího právního předpisu. Návrh zákona obsahuje též zvláštní požadavky na dobu řízení vozidel a na vedení a uchovávání příslušných záznamů při provozování lokálních přeprav v linkové osobní dopravě. I v tomto případě se přejímají požadavky z prováděcího právního předpisu.

Návrhem zákona dochází ke zpřísňování správního trestání za nedodržení požadavků na dobu řízení vozidla, bezpečnostní přestávky a dobu odpočinku a požadavků na vedení a uchovávání záznamů o těchto skutečnostech. Případná zvýšená finanční zátěž tím vyvolaná nicméně představuje důsledek porušování právních povinností. Určité finanční dopady může vyvolat dílčí rozšíření působnosti zákona o silniční dopravě zejména na provozovatele zvláštních vozidel, pokud jimi provozovali silniční dopravu ve smyslu tohoto zákona. Platí však, že tyto subjekty jsou již v současnosti vázány povinnostmi vyplývajícími z přímo použitelných předpisů Evropské unie (nařízení (ES) č. 561/2006 a nařízení (EU) č. 165/2014). Současně předkladatel využil fakultativních výjimek z působnosti těchto předpisů za účelem minimalizace případných negativních dopadů.

Dílčí, pro podnikatele a zaměstnance pozitivní dopady vyvolá změna právní úpravy podmínek profesní způsobilosti řidičů vybraných velkých vozidel, kdy návrhem zákona dochází k  rozšíření výjimky z požadavku na profesní způsobilost řidičů. U pravidelného školení těchto řidičů se částečně umožní absolvování tohoto školení prostřednictvím e-learningu a simulátoru. Řidičům z třetích zemí bude umožněno prokazovat profesní způsobilost předložením dalšího dokladu (osvědčení řidiče vydávaného dopravním úřadem).

**G.3. Předpokládané sociální dopady**

Nepředpokládá se, že by navrhovaná právní úprava vyvolávala zvláštní sociální dopady.

**G.4. Předpokládané dopady na životní prostředí**

Nepředpokládá se ani, že by navrhovaná právní úprava vyvolávala zvláštní dopady na životní prostředí.

**H) Zhodnocení dopadů navrhovaného řešení ve vztahu k ochraně soukromí a osobních údajů**

Stávající kusá a rozdrobená právní úprava centralizovaného vedení údajů o jednotlivých kartách tachografu je návrhem zákona nahrazena komplexní právní úpravou informačního systému digitálního tachografu. Tato úprava bude obsažena v zákoně o silničním provozu, byť v zákoně o silniční dopravě a zákoně o podmínkách provozu vozidel zůstane zachována povinnost obecních úřadů obcí s rozšířenou působností zapisovat relevantní údaje o vydaných nebo odevzdaných kartách tachografu do informačního systému. V tomto informačním systému jsou již v současnosti vedeny údaje o všech kartách souvisejících s používáním tachografů, tedy o kartách řidiče, kartách podniku, kartách dílny a kontrolních kartách.

Předmětný informační systém přitom představuje významný informační systém veřejné správy ve smyslu § 2 písm. d) zákona č. 181/2014 Sb., o kybernetické bezpečnosti a o změně souvisejících zákonů (zákon o kybernetické bezpečnosti), ve znění pozdějších předpisů, tj. jde o informační systém spravovaný orgánem veřejné moci (jiný než kritická informační infrastruktura či informační systém základní služby), u kterého narušení bezpečnosti informací může omezit nebo výrazně ohrozit výkon působnosti orgánu veřejné moci. Kvalifikace informačního systému digitálního tachografu coby významného informačního systému explicitně vyplývá z bodu 48 přílohy č. 1 vyhlášky č. 317/2014 Sb., o významných informačních systémech a jejich určujících kritériích, ve znění pozdějších předpisů.

Ve vztahu k informačnímu systému digitálního tachografu stanoví návrh zákona jeho právní povahu (jde o informační systém veřejné správy), výčet údajů a účel jejich evidence v tomto systému (zvlášť konkrétně jsou vymezeny veškeré osobní údaje), subjekty, které budou mít do systému přístup, jakož i dobu uchovávání údajů.

V informačním systému digitálního tachografu jsou vedeny především údaje, které jsou uvedeny na jednotlivých kartách tachografu, a dále údaje o orgánech, které je vydaly, údaje o jejich platnosti a údaje o úředních postupech, které s kartami souvisejí. Údaje, jež se uvádí na kartách tachografu, přitom stanoví přímo použitelný předpis Evropské unie. Pokud jde o osobní údaje, v informačním systému jsou vedeny pouze základní údaje sloužící k identifikaci držitelů karet, popřípadě jiných osob na kartách uvedených (například personálu autorizovaného metrologického střediska).

K údajům vedeným v informačním systému digitálního tachografu budou mít dálkový a nepřetržitý přístup pouze ty subjekty, které jej potřebují pro plnění úkolů, jež jim svěřuje zákon. Jde o obecní úřady obcí s rozšířenou působností, které vydávají karty tachografu, subjekty, které vykonávají státní odborný dozor nebo kontrolu nad dodržováním povinností souvisejících s vedením záznamů o dobách řízení, bezpečnostních přestávkách a dobách odpočinku, či vedou případná řízení o přestupcích. Přístup do tohoto informačního systému se nově zřizuje Úřadu pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví, který do něj bude vkládat údaje související s autorizací subjektů k ověřování tachografů, což je účelné s ohledem na potřebu ověření splnění podmínek pro vydání karty dílny ze strany obecních úřadů obcí s rozšířenou působností.

Údaje o jednotlivých kartách budou v informačním systému digitálního tachografu vedeny po dobu 10 let od konce platnosti karty. V současnosti jsou přitom tyto údaje vedeny po neomezenou dobu, takže návrh zákona v tomto smyslu nově stanoví konkrétní časové omezení pro jejich uchovávání.

Ministerstvo dopravy bude zajišťovat automatizovanou výměnu údajů s jinými členskými státy a s jinými smluvními stranami dohody AETR. Půjde však pouze o údaje vedené v informačním systému digitálního tachografu o kartách řidičů a jejich držitelích. V tomto rozsahu je potřeba přistoupit na přeshraniční výměnu údajů mezi členskými státy, jelikož tento požadavek přímo vyplývá z čl. 31 nařízení (EU) č. 165/2014. Pokud jde o výměnu údajů mezi členskými státy Evropské unie (a smluvními stranami Dohody o vytvoření Evropského hospodářského prostoru), uplatní se na ně rámcová pravidla pro volný pohyb osobních a neosobních údajů stanovená přímo použitelnými předpisy Evropské unie. Pokud jde o výměnu údajů s třetími zeměmi, použitelná bude úprava obsažená v mezinárodním právu, konkrétně v dodatku k dohodě AETR, jenž je předmětem projednávání. V této souvislosti bylo vydáno rozhodnutí Rady (EU) 2018/1926 ze dne 19. listopadu 2018 o postoji, který má být přijat jménem Evropské unie ve skupině odborníků pro Evropskou dohodu o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě Evropské hospodářské komise OSN. V doplňku k tomuto rozhodnutí je obsažen návrh právní úpravy týkající se ochrany údajů a důvěrnosti (viz doplněk 4 bod 6).

Stejně tak se na základě požadavků unijního práva, konkrétně směrnice (EU) 2018/645 rozšiřuje právní úprava automatizované výměny údajů, kterou Ministerstvo dopravy zabezpečuje o řidičích, řidičských oprávněních a řidičských průkazech, i na údaje o profesní způsobilosti řidičů. Současně bude mít ke všem těmto údajům vedeným v příslušných registrech jiných členských států nově přístup i Policie České republiky pro účely výkonu kontroly.

**I) Zhodnocení korupčních rizik**

V zásadě jakákoliv právní regulace, tj. jakýkoliv zásah do práv a povinností a rozhodování o nich orgány veřejné moci, s sebou přináší potenciální korupční rizika. Proto je při jejich zhodnocení namístě zaměřit se na konkrétní aspekty navrhované právní úpravy, stejně jako jejích jednotlivých institutů. Zhodnocení korupčních rizik bylo provedeno podle Metodiky CIA (Corruption Impact Assessment – Metodika hodnocení korupčních rizik), kterou uveřejnil Vládní výbor pro koordinaci boje s korupcí.

*Přiměřenost*

Nejprve je třeba konstatovat s odkazem na část C této důvodové zprávy, že navržená právní úprava je pro dosažení sledovaných cílů nezbytná a těchto cílů není možné dosáhnout prostředky nezasahujícími do právního řádu. Rozsah ukládaných povinností odpovídá danému účelu, nepředstavuje pro adresáty právní úpravy nadměrnou zátěž a nevyžaduje vynaložení nepřiměřených nákladů na přizpůsobení se novým požadavkům. Přitom lze opětovně zdůraznit, že rozsah těchto povinností vyplývá primárně z unijního práva.

*Efektivita*

Navrhovaná právní úprava je dostatečně určitá a předpokládá, že veřejná správa bude schopna kontrolovat a vynucovat dodržování dané právní regulace. Za tímto účelem jsou rovněž stanoveny odpovídající skutkové podstaty přestupků a navazující správní tresty.

*Odpovědnost*

Nedochází k excesivnímu rozšíření kompetencí orgánů veřejné moci. Návrh zákona potvrzuje již existující kompetenci obecních úřadů obcí s rozšířenou působností vydávat karty řidiče, karty dílny a karty podniku a přijímat odevzdané karty, nadále též předpokládá, že budou přestupková řízení související s nedodržováním požadavků na dobu řízení vozidla, bezpečnostní přestávky a dobu odpočinku a na vedení a uchovávání záznamů o těchto skutečnostech vedeny obecními úřady obcí s rozšířenou působností v případě přestupků řidičů a krajskými úřady v případě přestupků dopravců. Návrh zákona však - ve srovnání se stávající právní úpravou - rozšiřuje oprávnění subjektů provádějících státní odborný dozor v silniční dopravě tak, aby mohly nařídit řidičům velkých vozidel kontrolu tachografů v autorizovaných metrologických střediscích a mohly též vybírat kauce, je-li důvodné podezření, že se budou dopravci vyhýbat řízení o přestupku nebo že by případné vymáhání uložené pokuty bylo spojeno s nepřiměřenými náklady, popřípadě nebylo vůbec možné. Těmito oprávněními již přitom vybrané správní orgány v současnosti disponují, nicméně je důvodné, aby je mohly realizovat i další subjekty provádějící státní odborný dozor na silnici. Kompetence úřadů se v oblasti problematiky profesní způsobilosti řidičů nemění. Postupy zmíněných úřadů jsou regulovány příslušnou právní úpravou, jež garantuje nezávislý výkonu jejich působnosti. Osoby odpovědné za konkrétní rozhodnutí lze jasně identifikovat.

*Opravné prostředky*

Řízení v navrhované právní úpravě jsou navázána na správní řád a případně též na zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, ve znění pozdějších předpisů. Odchylky od těchto předpisů návrh zákona jasně identifikuje. Správní řád a další právní předpisy poskytují nástroje pro účinnou obranu proti nesprávnému postupu orgánu veřejné správy napříč nejrůznějšími oblastmi právní úpravy. Zvláštní nástroje nejsou nastaveny. Z toho vyplývá i možnost podávat řádné a mimořádné opravné prostředky tak, jak je předvídají obecné právní předpisy, na které je navrhovaná právní úprava navázána.

*Kontrolní mechanismy*

Předkladatel se snažil navrženou právní úpravu formulovat jednoznačně, protože jednoznačná právní úprava poskytuje větší míru právní jistoty a usnadňuje kontrolu nad aplikační praxí ze strany orgánů veřejné moci a tím snižuje reálný prostor pro korupci. Navržená právní úprava obsahuje jasné vymezení práv a povinností všech dotčených orgánů   
a osob. V rámci všech procesů jsou nastaveny standardní kontrolní mechanismy, které limitují možnosti korupce.

*Dobrá praxe*

Navrhovaná právní úprava využívá již existující postupy vyplývající ze správního řádu a zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, ve znění pozdějších předpisů. Správní tresty za přestupky, které jsou zaváděny, jsou doplňovány do již existujícího systému správních trestů a jsou odstupňovány podle závažnosti přestupků.

*Transparentnost a otevřená data*

Navrhovaná právní úprava nemá vliv na dostupnost informací podle zákona   
č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím.

S ohledem na shora uvedené je zřejmé, že významnost korupčních rizik navrhované právní úpravy je nízká.

**J) Zhodnocení dopadů na bezpečnost nebo obranu státu**

Návrh zákona nevyvolává žádné dopady na bezpečnost nebo obranu České republiky.

**II. Zvláštní část**

**K čl. I**

**K bodu 1 (poznámky pod čarou č. 13 a 33)**

Upravuje se úvodní ustanovení zákona, neboť kromě toho, že navazuje na přímo použitelné předpisy (nařízení) Evropské unie, předpisy Evropské unie (směrnice) i zapracovává. Do poznámky pod čarou č. 13, která vymezuje návaznost zákona o silniční dopravě na přímo použitelné předpisy Evropské unie, se doplňují odkazy na nařízení č. 11 z roku 1960, nařízení (ES) č. 561/2006, nařízení (EU) č. 165/2014 a nařízení (EU) 2016/403. Současně se z této poznámky pod čarou přesunuje odkaz na směrnici 2002/15/ES ze dne 11. března 2002 o úpravě pracovní doby osob vykonávajících mobilní činnosti v silniční dopravě do nové poznámky pod čarou č. 33, do které se doplňuje rovněž odkaz na směrnici (EU) 2018/645.

**K bodu 2 (§ 1 odst. 1)**

Navrhuje se zrušení omezení působnosti zákona o silniční dopravě pouze silniční dopravu prováděnou silničními motorovými vozidly. V působnosti zákona tak bude provozování silniční dopravy jakýmikoli motorovými vozidly, tedy i vozidly, která jsou schválena jako vozidla zvláštní ve smyslu zákona o podmínkách provozu vozidel.

Jako zvláštní vozidla jsou ve stále narůstající míře schvalována vozidla, kterými je provozována silniční doprava, na kterou dopadají povinnosti vyplývající z unijního práva. Jde přitom nejen o nařízení (ES) č. 561/2006 a nařízení (EU) č. 165/2014, ale i unijní předpisy upravující podmínky přístupu k povolání podnikatele v silniční dopravě a výkonu tohoto povolání a podmínky přístupu těchto podnikatelů na trh mezinárodní silniční nákladní dopravy a na trh mezinárodní autokarové a autobusové dopravy. Postihovat porušení předmětných povinností však vzhledem k zúžené působnosti zákona o silniční dopravě nyní není možné. Navrhuje se proto narovnání stavu tím, že se zákon o silniční dopravě bude vztahovat na silniční dopravu prováděnou jakýmkoli motorovým vozidlem (nejen silničním).

**K bodům 3 a 4 (§ 1 odst. 3 a 4)**

Současné ustanovení § 1 odst. 4 je nadbytečné, neboť negativní vymezení působnosti zákona o silniční dopravě, které obsahuje, vyplývá již z § 1 odst. 1. Navrhuje se proto jeho vypuštění.

Na druhou stranu z unijního práva vyplývá, že povinnosti týkající se dodržování a prokazování dob řízení, bezpečnostních přestávek a dob odpočinku se uplatňují i v případě přeprav prováděných za jiným účelem než k podnikání. Je proto nezbytné zajistit, aby jejich porušování bylo možné postihovat. Působnost ustanovení zákona o silniční dopravě týkajících se státního odborného dozoru a správního trestání se proto rozšiřuje i na přepravy prováděné za jiným účelem než k podnikání, a to v rozsahu, jaký vyplývá z unijního práva. Jde přitom o vozidla a jejich kombinace provozované k neobchodní přepravě zboží, pokud jejich hmotnost dosahuje alespoň 7,5 tuny.

V návaznosti na zrušení negativního vymezení zákona o silniční dopravě v odstavci 4 se v odstavci 3 navrhuje vypuštění dovětku odkazujícího na odstavec 4.

**K bodům 5 až 7 (§ 3, § 3a a § 3b)**

K § 3 odst. 1 písm. b)

Povinnost dopravců zajistit, aby bylo vozidlo vybaveno dokladem o nákladu, a povinnost uchovat tento doklad po dobu 1 roku od ukončení přepravy, je obsažena v platném znění zákona o silniční dopravě. Návrhem zákona dochází ke sloučení těchto dvou povinností do jednoho ustanovení a k zakotvení nového zmocnění pro prováděcí právní předpis, jenž stanoví náležitosti předmětného dokladu, a to s ohledem na skutečnost, že v současnosti tyto náležitosti zákon nestanoví.

Doklad o nákladu je vyžadován unijním nařízením č. 11 z roku 1960, přičemž návrh zákona jej bude vyžadovat od širšího okruhu subjektů, než na které toto unijní nařízení dopadá, jelikož by jím měli disponovat všichni tuzemští dopravci ve smyslu § 2 odst. 4 zákona o silniční dopravě. Toto je již nicméně stávající stav vnitrostátní právní úpravy.

Ke změně vnitrostátní právní úpravy dochází v tom ohledu, že doba 1 roku pro uchovávání dokladu o nákladu se prodlužuje na dobu 2 let s ohledem na požadavky vyplývající právě z nařízení č. 11 z roku 1960.

Lze též dodat, že právní úprava nespecifikuje formu dokladu o nákladu, a není proto vyloučena ani forma elektronická.

K § 3 odst. 2 až 4

Ustanovení § 3 odst. 2 až 4 zákona o silniční dopravě je navrhováno zrušit s ohledem na skutečnost, že právní úprava požadavků na dobu řízení vozidla, bezpečnostní přestávky a dobu odpočinku a na vedení a uchovávání záznamů o těchto skutečnostech bude přesunuta do nového § 3a, jenž bude tyto otázky řešit komplexně.

K § 3a

Navrhuje se do zákona o silniční dopravě zařadit nový § 3a, a to v návaznosti na pojednání obsažené v obecné části důvodové zprávy, v němž jsou popsány prameny mezinárodní, unijní i vnitrostátní právní úpravy požadavků na dobu řízení vozidla, bezpečnostní přestávky a dobu odpočinku a na vedení a uchovávání záznamů o těchto skutečnostech a jsou též identifikovány hlavní nedostatky stávající vnitrostátní úpravy.

Návrhem zákona jsou v první řadě vymezeny základní povinnosti dopravců, jejichž splnění musí zajistit v souvislosti s provozováním velkých vozidel. Jsou povinni zajistit, aby jejich řidiči dodržovali požadavky na dobu řízení vozidla, bezpečnostní přestávky a dobu odpočinku, jakož i požadavky na vedení a uchovávání záznamů o těchto skutečnostech. Předmětná ustanovení jsou přitom formulována jednoznačně z hlediska pramenů právní úpravy, z nichž relevantní požadavky vyplývají. Tyto požadavky stanoví

- nařízení (ES) č. 561/2006 a nařízení (EU) č. 165/2014, která se použijí na přepravy vymezené v čl. 2 odst. 2 nařízení (ES) č. 561/2006,

- dohoda AETR, která se použije na přepravy vymezené v čl. 2 odst. 3 nařízení (ES) č. 561/2006, nebo

- zákon o silniční dopravě, jenž se použije na přepravy vymezené v čl. 3 písm. a) nařízení (ES) č. 561/2006 a přepravy vymezené v čl. 13 odst. 1 nařízení (ES) č. 561/2006.

Pokud jde o posledně uvedenou kategorii přeprav, navrhuje se využít fakultativní výjimky z působnosti nařízení (ES) č. 561/2006 u všech přeprav vymezených v čl. 13 odst. 1 nařízení (ES) č. 561/2006 (vyjma výjimky vztahující se k přepravám na ostrovech, jež v případě České republiky není relevantní) s tím, že se s ohledem na rozlohu České republiky navrhuje u vybraných přeprav zkrátit délku okruhu, v němž musí být vyjmutá přeprava provedena, ze 100 km na 50 km. Bližší informace k takto koncipované úpravě jsou obsaženy v závěrečné zprávě z hodnocení dopadů regulace.

Ve vztahu k  přepravám vyjmutým z působnosti nařízení (ES) č. 561/2006 na základě fakultativního čl. 13 odst. 1 nařízení se na úrovni zákona vymezují požadavky na bezpečnostní přestávky, které musí řidiči dotčených vozidel dodržovat. Lze přitom konstatovat, že se navržená právní úprava bezpečnostních přestávek s výhradou formulačních změn přesouvá do zákona o silniční dopravě z vyhlášky k zákonu o silniční dopravě. Doba řízení vozidla nebude předmětem zvláštní regulace. Doba odpočinku se bude řídit nařízením (ES) č. 561/2006 (již v současnosti nařízení vlády č. 589/2006 Sb., kterým se stanoví odchylná úprava pracovní doby a doby odpočinku zaměstnanců v dopravě, ve znění pozdějších předpisů, odkazuje na právní úpravu doby odpočinku obsaženou v tomto unijním nařízení). S ohledem na skutečnost, že skutková podstata přestupku dopravce i řidiče obecně zahrnuje jednání spočívající v nedodržení stanovené doby řízení vozidla, bezpečnostních přestávek a doby odpočinku, příslušné úřady budou moci v režimu zákona o silniční dopravě postihovat nedodržení jak požadavku týkajícího bezpečnostních přestávek stanoveného tímto zákonem, tak požadavku týkajícího se doby odpočinku dle nařízení (ES) č. 561/2006 (a výše zmíněného nařízení vlády).

Pokud jde o vedení a uchovávání záznamu o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku u přeprav vyjmutých z působnosti nařízení (ES) č. 561/2006 na základě fakultativního čl. 13 odst. 1, uplatní se princip, dle něhož u vozidel vybavených tachografem budou tyto záznamy mandatorně vedeny v souladu s nařízením (EU) č. 165/2014, zatímco u vozidel tachografy nevybavených bude přípustné vedení záznamu ručně nebo záznamovým zařízením odlišným od tachografu splňujícího požadavky stanovené nařízením (EU) č. 165/2014. Návrh zákona v neposlední řadě stanoví povinnost uchovávat předmětné záznamy ve vozidle a předložit je při kontrole (ať již prováděné orgánem Policie České republiky nebo osobou pověřenou výkonem státního odborného dozoru) po dobu 8 dnů a neuplatní se tak lhůta stanovená čl. 36 nařízení (EU) č. 165/2014. Předpokládá se, že ve vozidle budou záznamy řidiče provádějícího řízení vozidla (ne všech řidičů, kteří za období 8 dnů vozidlo řídili).

Návrh zákona též stanoví požadavky na dobu řízení vozidla u přeprav cestujících v linkové osobní dopravě, u níž délka žádného ze spojů nepřesahuje 50 km (jde přepravu přímo vyjmutou z působnosti nařízení (ES) č. 561/2006 podle čl. 3 písm. a) nařízení). Lze přitom konstatovat, že se navržená právní úprava dob řízení vozidla s výhradou formulačních změn přesouvá do zákona o silniční dopravě z vyhlášky k zákonu o silniční dopravě. Bezpečnostní přestávky a doba odpočinku se budou nadále řídit zákoníkem práce a nařízením vlády č. 589/2006 Sb., kterým se stanoví odchylná úprava pracovní doby a doby odpočinku zaměstnanců v dopravě, ve znění pozdějších předpisů, což návrh zákona připomíná tím, že je na vládní nařízení činěn nenormativní odkaz. S ohledem na skutečnost, že skutková podstata přestupku dopravce i řidiče obecně zahrnuje jednání spočívající v nedodržení stanovené doby řízení vozidla, bezpečnostních přestávek a doby odpočinku, příslušné úřady budou moci v režimu zákona o silniční dopravě postihovat nedodržení jak požadavku týkajícího se doby řízení vozidla stanoveného zákonem, tak požadavku týkajícího se bezpečnostních přestávek a doby odpočinku dle nařízení vlády. Pokud jde o vedení a uchovávání záznamu o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku u předmětných lokálních přeprav v linkové osobní dopravě, uplatní se princip, dle něhož bude přípustné vést tyto záznamy buď prostřednictvím tachografu, nebo ručně (nebo prostřednictvím jiného záznamového zařízení než tachografu), a to i v případě, že bude vozidlo tachografem vybaveno. U těchto přeprav stanoví návrh zákona povinnost uchovávat předmětné záznamy ve vozidle a předložit je při kontrole po kratší dobu, a to pouze po dobu právě probíhajícího a předchozího dne. Vztažení této povinnosti na dobu 8 dnů by představovalo nepřiměřené administrativní zatížení řidičů a dopravců, přičemž v praxi jsou obvykle u těchto typů přeprav prováděny kontroly v provozovnách dopravců, nikoli v provozu. Povinnost, aby měli řidiči vozidel provozovaných v rámci přeprav vyjmutých z působnosti nařízení (ES) č. 561/2006 (podle čl. 3 písm. a) nebo čl. 13 odst. 1) u sebe ve vozidle rovněž kartu řidiče, pokud jim byla vydána, také není nová. Do zákona o silniční dopravě bude přesunuta z vyhlášky k zákonu o silniční dopravě.

Lze shrnout, že fakultativní výjimky z působnosti nařízení (ES) č. 561/2006 budou nově vymezeny na úrovni zákona, přičemž současně budou ve vztahu k takto vyjmutým přepravám, jakož i k lokálním přepravám v linkové osobní dopravě, stanoveny zvláštní hmotněprávní požadavky. Přesto nelze zcela rezignovat na prováděcí úpravu, kterou by mělo vydat Ministerstvo dopravy ve formě vyhlášky. Tato vyhláška by měla stanovit dílčí detaily týkající se evidovaných údajů a způsobu této evidence.

K § 3b

Vydávání karty podniku je dosud upraveno v zákoně o podmínkách provozu vozidel. Tato čipová karta by měla být vydávána dopravci, který ji potřebuje k plnění jemu uložených povinností. Karta podniku coby čipová karta předvídaná nařízením (EU) č. 165/2014 umožňuje dopravci zobrazení, stahování a tisk údajů uložených v tachografu, které dopravce uzamknul. Stávající zákonné pojetí propojení karty podniku s registrací vozidla není správné. Navrhuje se proto přesunutí právní úpravy vydávání karet podniku do zákona o silniční dopravě. Současně však v případě dopravců provozujících silniční dopravu pro vlastní účely není jednoduše prokazatelné, zda tuto dopravu skutečně provozují, jelikož to není podmíněno žádným veřejnoprávním povolením. Proto bude karta podniku vydána žadateli, který prokáže alespoň oprávnění k podnikání a uhradí správní poplatek.

Kartu podniku bude i nadále vydávat obecní úřad obce s rozšířenou působností do 15 pracovních dnů ode dne doručení žádosti, který současně zapíše údaje o vydání karty do informačního systému digitálního tachografu, jehož úprava bude obsažena v zákoně o silničním provozu. Kartu podniku však nevydá v případě, že je žadatel autorizován k ověřování tachografů, tzn. je autorizovaným metrologickým střediskem, nebo působí v autorizovaném metrologickém středisku jako člen orgánu nebo zaměstnanec či pokud člen jeho orgánu nebo zaměstnanec je autorizován k ověřování tachografů nebo působí v autorizovaném metrologickém středisku jako člen orgánu nebo zaměstnanec. Tím bude zajištěno, že nedojde ke střetu zájmů, což je požadavek vyplývající z unijního práva. Absenci střetu zájmů obecní úřad obce s rozšířenou působností jednak ověří nahlédnutím do informačního systému digitálního tachografu, jednak mu bude doložena čestným prohlášením.

**K bodu 8 (§ 16a odst. 2 písm. g))**

Jedná se terminologické sjednocení a zjednodušení textu při zohlednění jiných ustanovení zákona o silniční dopravě, která nerozlišují mezi denními dobami řízení a nepřetržitými dobami řízení.

**K bodu 9 (§ 27)**

S ohledem na změny navržené v § 3 se upravují odkazy na vymezení povinností, které musí dodržovat nejen tuzemští dopravci, ale i zahraniční dopravci.

**K bodům 10, 11 a 32 (§ 27 a § 35 odst. 1 písm. b))**

Jedná o úpravy odkazů vyvolané změnami v § 3.

**K bodům 12 a 13 (§ 33b)**

Směrnice (EU) 2018/645 stanoví, že profesní způsobilost řidiče z třetí země lze vedle průkazu profesní způsobilosti a řidičského průkazu, na němž je vyznačen příslušný harmonizovaný kód o profesní způsobilosti řidiče, prokazovat i osvědčením řidiče, na kterém je příslušný harmonizovaný kód uveden. Osvědčení řidiče představuje doklad vydávaný podle 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. Prostřednictvím tohoto dokladu mohou členské státy Evropské unie účinně kontrolovat, zda jsou řidiči ze třetích zemí v souladu s právními předpisy zaměstnáni, mají na území členského státu legální pobyt a jsou profesně způsobilí. Právní úprava vydávání osvědčení řidiče se na úrovni zákona o silniční dopravě upřesňuje a dopravní úřad bude profesní způsobilost řidiče na osvědčení řidiče vyznačovat.

Zároveň se doplňují doklady, které k žádosti o vydání osvědčení řidiče přikládá podnikatel v silniční dopravě, čímž dochází k implementaci poměrně obecného ustanovení čl. 5 odst. 1 výše uvedeného nařízení Evropské unie. V této souvislosti lze v obecné rovině uvést, že cizinci, kteří nejsou občany členských států Evropské unie, mohou být na území České republiky přijati do zaměstnání nebo zaměstnáváni

- na základě oprávnění k výkonu práce na území České republiky, kterým může být platné povolení k zaměstnání vydané krajskou pobočkou Úřadu práce České republiky (k tomu je požadováno též platné oprávnění k pobytu na území České republiky), platná zaměstnanecká karta, karta vnitropodnikově převedeného zaměstnance nebo modrá karta nebo

- přímo na základě § 98 a 98a zákona č. 435/2004 Sb., o zaměstnanosti, ve znění pozdějších předpisů, kde jsou taxativně vymezeny kategorie cizinců s volným přístupem na trh práce, mezi které patří například cizinci s povoleným trvalým pobytem, s uděleným azylem nebo doplňkovou ochranou nebo s povolením k dlouhodobému pobytu rezidenta jiného členského státu Evropské unie.

Obecně lze též uvést, že cizinci z třetích zemí jsou oprávněni pobývat na území České republiky na základě bezvízového pobytu, krátkodobého víza, dlouhodobého víza, povolení k dlouhodobému pobytu, potvrzení k přechodnému pobytu na území, pokud jde o státní příslušníky smluvních stran Evropského hospodářského prostoru nebo Švýcarské konfederace, dále povolení k přechodnému pobytu rodinného příslušníka občana Evropské unie, smluvní strany Evropského hospodářského prostoru nebo Švýcarské konfederace a povolení k trvalému pobytu.

**K bodům 14 a 17až 24 (§ 34b odst. 1, 4, 10, § 34c odst. 8 a § 34d odst. 1 a 5)**

V Rejstříku podnikatelů v silniční dopravě budou nově vedeny i údaje o řidičích, kterým byl uložen zákaz činnosti spočívající v zákazu výkonu činnosti řidiče velkého vozidla. Tento zákaz činnosti bude ukládán řidičům za přestupek spočívající v neoprávněné manipulaci s tachografem, užití cizí karty řidiče nebo padělané karty řidiče nebo v užití karty řidiče, která byla nahlášena jako ztracená nebo odcizená, dále také za přestupek řidiče spočívající v neumožnění přístupu kontrolních subjektů k tachografu a neuposlechnutí příkazu jízdy do autorizovaného metrologického střediska ke kontrole tachografu. Prostřednictvím údajů vedených v Rejstříku podnikatelů v silniční dopravě budou mít kontrolní subjekty možnost zjistit případné porušení uloženého zákazu činnosti. Údaje o uloženém zákazu činnosti budou v Rejstříku podnikatelů v silniční dopravě vedeny po dobu 3 let od jeho uložení. Údaje o zákazu činnosti bude do Rejstříku podnikatelů v silniční dopravě zapisovat přímo obecní úřad obce s rozšířenou působností, který tento správní trest uložil. Tyto údaje bude pak z Rejstříku podnikatelů v silniční dopravě poskytovat na žádost oprávněných subjektů (správních orgánů, soudů, orgánů činných v trestních řízeních, osob, o nichž jsou tyto údaje vedeny, či jimi určených osob) dopravní úřad, v jehož územním obvodu má sídlo obecní úřad obce s rozšířenou působností, který zákaz činnosti uložil.

Dále se pro zefektivnění předávání potřebných údajů a zejména s ohledem na snížení administrativní zátěže veřejné správy navrhuje rozšířit propojení Rejstříku podnikatelů v silniční dopravě s centrálním registrem řidičů. Tento požadavek vyplývá z cíle minimalizovat náklady kladené na výkon veřejné správy a co nejefektivněji využít ostatní systémy veřejné správy, zejména za situace, kdy správcem obou uvedených systémů je Ministerstvo dopravy. Za tímto účelem se vedle údajů o přestupcích řidiče vymezených v § 9 odst. 3 písm. b) navrhuje získávat i jméno, příjmení, datum narození a místo pobytu řidiče. Přínosem navrhované úpravy je právě co nejjednodušší zápis do Rejstříku podnikatelů v silniční dopravě, kdy zapisující úřední osoba by do tohoto rejstříku vložila číslo řidičského průkazu a následně by došlo k načtení zbylých údajů z centrálního registru řidičů obdobně jako je tomu v případě zápisu vozidla z registru vozidel.

**K bodu 15 (§ 34b odst. 2 písm. d))**

Navrhuje se zpřesnění vymezení údajů týkajících se udělené koncese k provozování silniční dopravy pro cizí potřeby, které se zapisují do Rejstříku podnikatelů v silniční dopravě. V praxi se do tohoto rejstříku nezapisují identifikační údaje rozhodnutí o udělení koncese, a proto je vhodné část příslušného ustanovení vypustit.

**K bodu 16 (§ 34b odst. 2 písm. h) a § 35a odst. 3)**

Upravuje se odkaz na příslušné přímo použitelné předpisy Evropské unie v poznámce pod čarou (nová poznámka pod čarou č. 37) tak, aby vedle nařízení č. 1071/2009 obsahovala i odkaz na nařízení (EU) 2016/403.

**K bodům 28 a 29 (§ 34e odst. 4)**

Navrhuje se zvýšit horní hranici sazby pokuty, kterou lze uložit řidiči za přestupky spočívající v porušování vybraných povinností spojených s řádným vedením záznamů o době řízení, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku a dodržováním těchto dob, ze současných 10 000 Kč na 15 000 Kč. Toto zvýšení horní hranice sazby pokuty se bude současně týkat i přestupků řidiče spočívajících v neplnění povinností při přepravě nebezpečných věcí a dále maření kontroly nepředložením požadovaných dokladů.

Porušení povinností, která jsou pokryta uvedenými skutkovými podstatami přestupků, jsou velmi závažná a mají negativní dopad na bezpečnost silničního provozu, proto je nezbytný jejich adekvátní postih. Již při projednávání předchozího návrhu novely zákona o silniční dopravě bylo ze strany několika povinných připomínkových míst požadováno zvýšení horní hranice sazby pokuty za spáchání těchto přestupků, čemuž předkladatel tímto návrhem vyhovuje.

**K bodům 25 až 27, 30 a 31 (§ 34e odst. 3 písm. c) až e) a odst. 6, až 9)**

Navrhuje se zavedení kvalifikované skutkové podstaty přestupku dopadající na úmyslné zkreslování záznamů o dobách řízení, bezpečnostních přestávkách a dobách odpočinku, a to manipulací s tachografem, užitím padělané karty řidiče, užitím cizí karty řidiče nebo užitím karty, která byla nahlášena jako ztracená nebo odcizená. Jedná se o nejzávažnější porušení povinnosti vést řádně záznam o době řízení, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku. Takovýmto podvodným jednáním ztrácí předmětný záznam vypovídací hodnotu, což řidiči umožňuje nedodržovat stanovené doby řízení vozidla, bezpečnostní přestávky a doby odpočinku. Takoví řidiči se pak stávají přímým ohrožením bezpečnosti silničního provozu (sebe samých i dalších účastníků silničního provozu). Za takto spáchaný přestupek musí řidiči hrozit přísný trest.

Jednak bude řidiči ukládána pokuta od 10 000 Kč do 50 000 Kč. Současně mu bude uložen zákaz činnosti na dobu od 3 do 6 měsíců spočívající v zákazu výkonu činnosti řidiče velkého vozidla, a to v postavení dopravce nebo v pracovněprávním vztahu k dopravci.

Uložený zákaz činnosti nemá žádný dopad na řidičské oprávnění a nebude zapisován ani do evidence řidičů podle zákona o silničním provozu. Řidič tedy 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.

Tyto správní tresty (pokuta a zákaz činnosti) budou řidiči uloženy vždy a nebude možné od nich v rozhodnutí o přestupku upustit ani podmíněně upustit (s výjimkou standardního postupu podle zákona o odpovědnosti za přestupky v souvislosti se správním trestem, který je ukládán za přestupek, jenž měl být projednán ve společném řízení).

Údaj o uloženém zákazu činnosti bude veden v Rejstříku podnikatelů v silniční dopravě.

S ohledem na obligatorní ukládání zákazu činnosti nebude možné takový přestupek projednat příkazem na místě.

Stejné správní tresty budou ukládány i za přestupky řidiče spočívající v neumožnění přístupu k tachografu nebo neuposlechnutí příkazu jízdy do autorizovaného metrologického střediska či neuposlechnutí pokynů osoby, která nařídila nebo provádí kontrolu tachografu, neboť takováto protiprávní jednání by mohla směřovat ke znemožnění zjištění výše uvedeného přestupku a je nezbytné je rovněž důrazně postihovat.

**K bodům 33 a 34 (§ 35 odst. 1 písm. c) a odst. 2 písm. h))**

Navrhují se dílčí formulační změny ve vymezení skutkových podstat přestupků dopravce tak, aby důsledně odpovídaly novému vymezení povinností dopravce v § 3, 3a a 27.

V § 35 odst. 2 písm. h) jsou ve skutečnosti obsaženy tři samostatné skutkové podstaty, neboť dopravce se tohoto přestupku dopustí buď tím, že nezajistí, aby řidič řádně vedl záznam o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách nebo době odpočinku, nebo tím, že nezajistí, aby při kontrole řidič takový záznam předložil, či tím, že dopravce záznam o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách nebo době odpočinku po stanovenou dobu neuchová (jde přitom o povinnost dopravce uchovávat data stažená jak z karty řidiče, tak z tachografu vozidla). Tato skutková podstata postihuje i nález zařízení určeného k neoprávněné změně údajů vedených tachografem či nález pouze části takového zařízení ve vozidle.

**K bodům 35 až 40 (§ 35c, § 35d a § 35g)**

Možnost výběru kauce se dává kromě Policie České republiky a celních úřadů nově i ostatním subjektům provádějícím výkon státního odborného dozoru, zejména dopravním úřadům.

Vzhledem k tomu, že celní úřady provádějí výkon státního odborného dozoru, z legislativně technického hlediska dochází k zobecnění právní úpravy a v příslušných ustanoveních (§ 35c a § 35d) již nebudou celní úřady výslovně uváděny. Současně dochází k vyvolaným formulačním úpravám i v § 35g, který obsahuje speciální úpravu provádění kontroly a státního odborného dozoru v taxislužbě.

**K bodu 41 (§ 35i až § 35k)**

K § 35i

V současné době má možnost odeslat vozidlo do autorizovaného metrologického střediska za účelem kontroly tachografu pouze Policie České republiky, a to v rámci provádění technické silniční kontroly podle zákona o silničním provozu. Osoby vykonávající státní odborný dozor podle zákona o silniční dopravě, tedy celní úřady a dopravní úřady, tuto možnost nemají, byť kontrolu dodržování doby řízení vozidla, bezpečnostních přestávek a doby odpočinku, jakož i řádného vedení příslušných záznamů rovněž provádějí.

Navrhuje se proto zakotvení možnosti odeslat vozidlo za účelem kontroly tachografu do autorizovaného metrologického střediska přímo v zákoně o silniční dopravě, a to jak ve prospěch orgánů Policie České republiky, tak osob pověřených výkonem státního odborného dozoru.

Obdobně jako je stanoveno nyní v zákoně o silničním provozu, náklady na provedení kontroly tachografu bude autorizovanému metrologickému středisku hradit ten, kdo takovou kontrolu nařídil, přičemž pokud bude zjištěno nesprávné fungování tachografu nebo nalezeno zařízení určené k manipulaci, uhradí tyto náklady tomu, kdo kontrolu nařídil, dopravce.

K § 35j

Navrhuje se zavést opatření, kterým bude možné okamžitě dočasně vyloučit z provozu řidiče, který aktuálně porušuje některý z požadavků na dobu řízení, bezpečnostní přestávky nebo dobu odpočinku, a to zabráněním v jízdě vozidla nebo zadržením dokladů k vozidlu. Jedná se o opatření, které přispěje k bezpečnosti silničního provozu, neboť řidič, který řídí déle než je povolená doba řízení nebo není dostatečně odpočatý je nebezpečný sobě i ostatním účastníkům silničního provozu. Stanovené doby řízení, bezpečnostních přestávek a doby odpočinku dopadají primárně na řidiče těžkých nákladních vozidel či autobusů, u nichž může jakákoli opožděná či nesprávná reakce vyvolat vznik závažné dopravní nehody. Toto opatření se zakotvuje i pro případ, že je řidič podezřelý z přestupku spočívajícího v tom, že nevede řádně záznam o době řízení, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku, neumožní přístup k tachografu nebo neuposlechne příkaz jízdy do autorizovaného metrologického střediska (popřípadě pokyn osoby, která nařídila nebo provádí kontrolu tachografu). Jde o situace, ve kterých není zřejmé, jaké jsou skutečné doby řízení, bezpečnostní přestávky nebo doby odpočinku řidiče a zda řidič aktuálně neporušuje stanovené požadavky. I v těchto případech je účelné takovýmto řidičům neumožnit další řízení vozidla a načas je vyloučit z provozu.

Obdobně jako v případě zabránění v jízdě v souvislosti s výběrem kauce bude možné řidiči přikázat jízdu na nejbližší vhodné místo k odstavení vozidla a tam vozidlu zabránit v jízdě použitím technického prostředku nebo zadržet doklady k vozidlu a doklady související s prováděnou přepravou.

O zabránění v jízdě nebo zadržení dokladů vystaví ten, kdo k tomuto opatření přistoupil, potvrzení a řidiče poučí o podmínkách uvolnění vozidla nebo vrácení dokladů.

K uvolnění vozidla dojde v okamžiku, kdy odpadne nebezpečí dalšího porušování stanovených požadavků na dobu řízení, bezpečnostní přestávky nebo dobu odpočinku, nejpozději však po 24 hodinách od zabránění v jízdě nebo zadržení dokladů, nebo pokud za volant vozidla usedne jiný způsobilý řidič.

K § 35k

Pokud bude při výkonu kontroly nebo státního odborného dozoru zjištěno, že řidič použil padělanou kartu, cizí kartu nebo kartu, která byla nahlášena jako ztracená nebo odcizená, bude možné ji okamžitě odebrat. Taková karta bude předána správnímu orgánu, který bude daný přestupek řidiče projednávat. Tento správní orgán zapíše údaj o zadržení karty do informačního systému digitálního tachografu. Tím bude zajištěno, že taková karta již nebude nadále používána.

Současně bude výslovně stanoveno, že odebraná karta řidiče se nevrací,, a to ani v případě, že byla odebrána jejímu držiteli, ani v případě odebrání z důvodu použití cizí karty řidiče.

**K bodu 42 (§ 38)**

Ustanovení § 38 odst. 1 až 3 jsou svým obsahem duplicitní k úpravě obsažené v § 37, kde je daná problematika řešena podrobněji. Navrhuje se proto jejich vypuštění.

**K bodům 43 a 44 (§ 38a)**

Právní úprava kontrolních karet, které jsou vydávány subjektům vykonávajícím státní odborný dozor nebo kontrolu nad dodržováním dob řízení, bezpečnostních přestávek a dob odpočinku, je obsažena především v nařízení (EU) č. 165/2014. Kontrolní kartou je podle tohoto přímo použitelného předpisu Evropské unie čipová karta tachografu, která identifikuje kontrolní subjekt, popřípadě kontrolora, a umožňuje přístup k údajům uloženým v datové paměti tachografu, na kartě řidiče, nebo na kartě dílny, a to za účelem čtení, tisku nebo stahování relevantních údajů.

Navrhuje se proto v zákoně o silniční dopravě stanovit, který subjekt zajišťuje výrobu a distribuci těchto karet a jejich vydávání oprávněným osobám. Tímto subjektem je Ministerstvo dopravy, které současně zapisuje údaje o vydání kontrolní karty do informačního systému digitálního tachografu.

Dochází též k vypuštění zmocnění k stanovení vzoru kontrolní karty vyhláškou Ministerstva dopravy s ohledem na skutečnost, že náležitosti a základní vyobrazení této karty obsahuje přímo použitelný předpis Evropské unie.

**K bodu 45 (§ 35)**

V souvislosti se změnami v § 3, novým § 3a a doplněním nového odstavce do § 34d se upravují odkazy ve výčtu zmocňovacích ustanovení.

**K čl. II**

**K bodu 1 (poznámka pod čarou č. 1)**

Do poznámky pod čarou č. 1 se doplňuje odkaz na směrnici (EU) 2018/645, čímž je splněna povinnost zakotvení referenčního odkazu na směrnici ve vnitrostátním transpozičním předpisu.

**K bodu 2 (§ 48 odst. 1)**

V souladu se směrnicí (EU) 2018/645 bude součástí pravidelného školení i výcvik. Nebude se jednat pouze o výcvik v řízení vozidla, ale i o další praktické úkony související s používáním vozidla. Podrobnosti stanoví prováděcí právní předpis.

**K bodu 3 (§ 48 odst. 2)**

Navrhuje se, aby roční kurz (v rozsahu 7) hodin bylo možné rozdělit do dvou po sobě následujících dnů. Zároveň se umožňuje, aby část výuky proběhla způsobem umožňujícím dálkový přístup, tj. prostřednictvím tzv. e-learningu, a to za podmínky, že bude zajištěno řádné ztotožnění řidiče. Umožňuje se též, aby byl výcvik byl proveden s využitím simulátoru. Tyto dílčí změny právní úpravy pravidelných školení vyplývají opět ze směrnice (EU) 2018/645.

**K bodu 4 (§ 48 odst. 7)**

Rozšiřuje se zmocnění pro prováděcí právní předpis, který nově stanoví i podíl výuky a výcviku na celkovém rozsahu pravidelného školení a rozsah výuky, která bude moct proběhnout prostřednictvím e-learningu, jakož i podmínky jejího průběhu.

**K bodu 5 (§ 50 odst. 1)**

Pokud bude mít žadatel o udělení akreditace k provozování výuky a výcviku v úmyslu provádět část výuky prostřednictvím e-learningu, v písemném plánu pro zajištění výuky a výcviku bude muset vymezit způsob provádění této části výuky a způsob zajištění řádného ztotožnění řidiče.

**K čl. III**

**K bodu 1 (poznámka pod čarou č. 47)**

Do poznámky pod čarou č. 47 se doplňuje odkaz na směrnici (EU) 2018/645, čímž je splněna povinnost zakotvení referenčního odkazu na směrnici ve vnitrostátním transpozičním předpisu.

**K bodu 2 (§ 3 odst. 5 písm. h))**

V souladu s čl. 1 bodem 2) směrnice (EU) 2018/645 se výjimka z podmínky profesní způsobilosti řidiče rozšiřuje i na řidiče vozidel používaných při přepravě zboží v rámci podnikání v zemědělství (včetně chovatelství a zahradnictví), lesnictví nebo rybářství, a to pokud jde o použití vozidla ve vzdálenosti menší než 50 km od provozovny podnikatele. Výjimka se však nevztahuje na řidiče, u nichž je řízení vozidla hlavním předmětem výkonu závislé práce nebo podnikání.

**K bodu 3 (§ 3 odst. 5 písm. i))**

Navrhuje se přesnější vymezení výjimky z podmínky profesní způsobilosti řidiče spočívající v řízení vozidel používaných k jinému účelu než k podnikání. Podle směrnice (EU) 2018/645 nemusí podmínku profesní způsobilosti splňovat řidiči vozidel používaných pro neobchodní přepravu cestujících nebo zboží. Soulad stávajícího vnitrostátního vymezení předmětné výjimky spočívajícího v užití formulace „vozidla používaná pro vlastní potřeby“ s unijním právem je sporný. Dle rozsudku Soudního dvora Evropské unie ve věci C-317/12 lze za neobchodní přepravu považovat přepravu uskutečňovanou soukromými osobami mimo jakoukoliv profesní nebo obchodní činnost. Tomuto konceptu odpovídá více přeprava prováděna k jinému účelu než k podnikání.

**K bodu 4 (§ 6 odst. 7 písm. c))**

Směrnice (EU) 2018/645 počítá s tím, že od 23. května 2020 bude na všech osvědčeních řidiče vydávaných dopravcům, kteří zaměstnávají řidiče z třetích zemí, vyznačen harmonizovaný kód o profesní způsobilosti řidiče, a proto bude možné profesní způsobilost řidiče prokazovat i tímto dokladem. Zároveň uvedená směrnice stanoví, že profesní způsobilosti řidiče bude možné prokazovat i platným osvědčením řidiče, na kterém není příslušný harmonizovaný kód vyznačen, pokud bylo vydáno před 23. květnem 2020. Tomu odpovídá přechodné ustanovení obsažené v čl. IV tohoto návrhu zákona.

**K bodům 5 a 6 (§ 6a odst. 1 a 2)**

S ohledem na navrhované zakotvení možnosti odeslat vozidlo za účelem kontroly tachografu do autorizovaného metrologického střediska kromě Policie České republiky i osobami provádějícími výkon státního odborného dozoru v zákoně o silniční dopravě se vypouští oprávnění Policie České republiky činit tak v rámci technické silniční kontroly.

**K bodu 7 (§ 110a)**

Karta řidiče je upravena v nařízení (EU) č. 165/2014 jako čipová karta tachografu vystavená orgány členského státu konkrétnímu řidiči, která identifikuje řidiče a umožňuje ukládání údajů o jeho činnostech.

V zákoně o silničním provozu se navrhuje stanovit - ve srovnání se stávající právní úpravou - jasnější podmínky, za kterých lze kartu řidiče žadateli vydat, které reflektují požadavky unijního práva. Těmito podmínkami je

- obvyklé bydliště žadatele na území České republiky (dle § 2 písm. hh) zákona o silničním provozu),

- řidičské oprávnění žadatele pro skupinu vozidel, s nímž lze řídit vozidla, na která mohou dopadat požadavky na jejich vybavení tachografy (i na vozidla skupiny B tyto požadavky mohou dopadat, budou-li součástí jízdní soupravy převyšující největší povolenou hmotnost 3,5 tuny), a

- to, že žadatel již nesmí být držitelem platné karty řidiče.

Splnění podmínky obvyklého bydliště na území České republiky se bude prokazovat stejným způsobem, jako se prokazuje v případě žádosti o vydání řidičského průkazu. Existence příslušného řidičského oprávnění žadatele se bude prokazovat řidičským průkazem nebo, bylo-li uděleno Českou republikou, ověří se v registru řidičů. Absence držení jiné platné karty řidiče bude kontrolována prostřednictvím informačního systému digitálního tachografu a do budoucna též prostřednictvím sdílení dat s jinými státy.

Dosavadní právní úprava doslovně kvalifikovala správní úkon, jímž je vydání karty řidiče, jako vydání osvědčení podle části čtvrté správního řádu. Posouzení právního charakteru příslušného úkonu se však odvíjí od pravidel vyplývajících ze samotného správního řádu, vydání karty řidiče nelze považovat za výsledek správního řízení, karta nenahrazuje písemné vyhotovení rozhodnutí, a lze ji vydat podle části čtvrté správního řádu.

I nadále bude karta řidiče vydána spolu s řidičským průkazem, pokud žadatel podal žádosti o jejich vydání současně. Výslovně se zavádí možnost převzít kartu řidiče buď osobně, nebo prostřednictvím zmocněné osoby na základě ověřené plné moci, a to u obecního úřadu obce s rozšířenou působností, u kterého byla podána žádost o její vydání (žádost o vydání karty řidiče lze podat u kteréhokoli obecního úřadu obce s rozšířenou působností).

Nařízení (EU) č. 165/2014 počítá s vydáním nové karty řidiče v případě jejího poškození, ztráty, odcizení, v případě uplynutí doby její platnosti nebo vzniku obvyklého bydliště na území jiného členského státu. Ve všech těchto případech bude k vydání nové karty řidiče příslušný kterýkoli obecní úřad obce s rozšířenou působností. Návrh zákona tedy v tomto ohledu stanoví primárně kompetenci příslušných správní orgánů k výkonu činností dle unijního nařízení, aniž by v něm byly duplicitně stanoveny povinnosti či oprávnění řidičů. Návrhem zákona se tak například neukládá povinnost řidičů v případě vzniku jejich obvyklého bydliště na území České republiky žádat o vydání nové karty - jde o jejich oprávnění, jež zakládá nařízení (EU) č. 165/2014. V návrhu zákona je též stanoveno, že v případě poškození, ztráty, odcizení nebo uplynutí doby platnosti karty řidiče anebo zřízení obvyklého bydliště v České republice, se vydávání nové karty řidiče řídí přímo použitelným předpisem Evropské unie upravujícím tachografy v silniční dopravě. Lhůty pro vydávání karet řidiče se tedy řídí nařízením (EU) č. 165/2014. 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.

Při vydání nové karty řidiče z důvodu uplynutí doby platnosti karty řidiče se původní karta neodevzdává. Uplynutím doby platnosti se karta řidiče stává nefunkční (nelze ji použít v tachografu), ale řidič jejím prostřednictvím bude zpětně prokazovat doby řízení, bezpečnostní přestávky a doby odpočinku. O vydání nové karty řidiče v případě uplynutí doby platnosti karty řidiče bude možné požádat nejdříve 2 měsíce před koncem její platnosti tak, aby se na minimum omezilo období, ve kterém má řidič dvě karty.

V případě vydání nové karty řidiče z důvodu změny údajů na ní uvedených (typicky změna příjmení z důvodu sňatku), bude řidič povinen kartu odevzdat do 60 dnů od podání oznámení o změně údajů.

Údaje o vydaných kartách řidiče budou vedeny v informačním systému digitálního tachografu.

**K bodům 8 až 10 (§ 119 a § 122)**

Všechny údaje o kartách řidiče budou vedeny v informačním systému digitálního tachografu, což je již ostatně stávající stav, proto se zrušuje již překonaná právní úprava o vkládání údajů do evidence vydaných, odcizených, ztracených nebo vadných paměťových kartách řidiče a vedení centrální evidence paměťových karet řidiče.

**K bodům 11 a 17 (§ 122c a § 124 odst. 2 písm. e))**

Stávající kusá a rozdrobená právní úprava centralizovaného vedení údajů o jednotlivých kartách tachografu je návrhem zákona nahrazena komplexní právní úpravou informačního systému digitálního tachografu. Správcem tohoto informačního systému je přitom již v současnosti Ministerstvo dopravy. V tomto informačním systému veřejné správy jsou vedeny údaje o všech kartách souvisejících s používáním tachografů, tedy o kartách řidiče, kartách podniku, kartách dílny a kontrolních kartách.

V informačním systému digitálního tachografu jsou vedeny především údaje, které jsou uvedeny na jednotlivých kartách, a dále údaje o orgánech, které je vydaly, údaje o jejich platnosti a údaje o úředních postupech s kartami souvisejícími.

K údajům vedeným v informačním systému digitálního tachografu mají dálkový a nepřetržitý přístup subjekty, které je vydávají nebo které vykonávají státní odborný dozor nebo kontrolu nad dodržováním povinností souvisejících s vedením záznamů o dobách řízení, bezpečnostních přestávkách a dobách odpočinku, či vedou případná řízení o přestupcích. Přístup do tohoto informačního systému se zřizuje i Úřadu pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví, který do něj bude vkládat údaje související s autorizací subjektů k ověřování tachografů.

Údaje o jednotlivých kartách budou v informačním systému digitálního tachografu vedeny po dobu 10 let od konce platnosti karty.

Ministerstvo dopravy bude v neposlední řadě zajišťovat automatizovanou výměnu údajů vedených v informačním systému digitálního tachografu o kartách řidičů a jejich držitelích s jinými členskými státy a s jinými smluvními státy Evropské dohody o práci osádek v mezinárodní silniční dopravě (AETR). Požadavek na přeshraniční výměnu údajů mezi členskými státy přitom vyplývá z čl. 31 nařízení (EU) č. 165/2014.

**K bodům 12 až 16 (§ 122d)**

Dle požadavků směrnice (EU) 2018/645 se rozšiřuje právní úprava automatizované výměny údajů, kterou Ministerstvo dopravy zabezpečuje o řidičích, řidičských oprávněních a řidičských průkazech, i na údaje o profesní způsobilosti řidičů. Současně bude mít ke všem těmto údajům vedeným v příslušných registrech jiných členských států nově přístup i Policie České republiky pro účely výkonu kontroly.

**K bodu 18 (§ 124 odst. 2 písm. g))**

Navrhuje se terminologické upřesnění v souvislosti s nově pojmenovanými kartami řidiče (bez přívlastku „paměťový“) a současně se vypouští vymezení vedení jejich centrální evidence, neboť údaje o těchto kartách budou vedeny v informačním systému digitálního tachografu.

**K bodům 19 až 22 (§ 124 odst. 5 a 7)**

Vymezuje se působnost obecních úřadů obcí s rozšířenou působností k vydávání karet řidiče a přijímání odevzdaných karet řidiče s tím, že k těmto úkonům je příslušný kterýkoli obecní úřad obce s rozšířenou působností.

**K bodu 23 (§ 125e)**

Navrhuje se vypuštění nadbytečného odkazu na vymezení působnosti obecního úřadu obce s rozšířenou působností k projednávání přestupků.

**K bodu 24 (§ 129 odst. 4)**

Navrhuje se terminologické upřesnění v souvislosti s nově pojmenovanými kartami řidiče a současně se mezi informační systémy veřejné správy, z nichž lze získat digitalizovanou fotografii, doplňuje informační systém digitálního tachografu.

**K bodu 25 (§ 137 odst. 2)**

Dochází k vypuštění zmocnění k stanovení vzoru karty řidiče vyhláškou Ministerstva dopravy s ohledem na skutečnost, že náležitosti a základní vyobrazení této karty obsahuje přímo použitelný předpis Evropské unie.

**K čl. IV**

Navrhuje se přechodné ustanovení, které v souladu s úpravou ve směrnici (EU) 2018/645 stanoví, že profesní způsobilost řidiče bude možné prokazovat i platným osvědčením řidiče, na kterém není příslušný harmonizovaný kód vyznačen, pokud bylo vydáno před 23. květnem 2020.

**K čl. V**

**K bodu 1 (§ 5 odst. 2)**

K vydání karty dílny bude příslušný kterýkoli obecní úřad obce s rozšířenou působností.

**K bodům 2 až 4 (§ 6 odst. 4 a § 7a)**

Právní úprava vydávání karty podniku se přesunuje do zákona o silniční dopravě. Součástí žádosti o zápis vozidla vybaveného tachografem do registru silničních vozidel již nebude žádost o vydání karty podniku, neboť karta podniku se vztahuje k činnosti dopravce, nikoli k tomu, že je provozovatelem vozidla.

**K bodu 5 (§ 14a)**

Kartu dílny coby čipovou kartu vydávají obecné úřady obecní s rozšířenou působností podle nařízení (EU) č. 165/2014. Tato karta identifikuje jejího držitele a umožňuje zkoušení, kalibraci a aktivaci tachografů nebo stahování údajů z nich. Bude vydávána autorizovaným metrologickým střediskům autorizovaným k ověřování tachografů, a to ve lhůtě 15 dnů ode dne podání žádosti. Žádost musí obsahovat vždy i jméno a příjmení osoby, která bude kartu používat k ověřování tachografů (tj. montéra ve smyslu unijního nařízení) a jejíž jméno a příjmení bude na kartě dílny uvedeno.

Překážkou vydání karty dílny je střet zájmů, který spočívá v tom, že žadatel, člen jeho orgánu nebo zaměstnanec je držitelem karty podniku, nebo v tom, že člen orgánu nebo zaměstnanec žadatele je držitelem karty podniku nebo členem orgánu nebo zaměstnancem osoby, která je držitelem karty podniku. Absenci střetu zájmů obecní úřad obce s rozšířenou působností jednak ověří nahlédnutím do informačního systému digitálního tachografu, jednak mu bude doložena čestným prohlášením.

Nařízení (EU) č. 165/2014 upravuje vydání nové karty dílny v případě jejího poškození, ztráty nebo odcizení. K vydání nové karty dílny je příslušný rovněž obecní úřad obce s rozšířenou působností a absence střetu zájmu se v tomto případě neposuzuje, neboť karta dílny je vydávána pouze na jeden rok a v případě vzniku střetu zájmů je její držitel povinen ji do 10 dnů odevzdat obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností. Odevzdat kartu dílny musí její držitel rovněž v případě, že byla jeho autorizace k ověřování tachografů pozastavena, změněna nebo zrušena, v případě, že osoba uvedená na kartě dílny přestala provádět ověřování tachografů či pokud došlo ke změně údajů na kartě uvedených.

V návaznosti na požadavky nařízení (EU) č. 165/2014 se stanoví povinnost držitele karty dílny uchovávat kontrolní zprávy podle tohoto nařízení nejméně po dobu 2 let.

Údaje související s autorizací k ověřování tachografů bude přímo Úřad pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví vkládat do informačního systému digitálního tachografu, což umožní obecním úřadům obcí s rozšířenou působností posoudit splnění základní podmínky pro vydávání karet dílny. Údaje o vydání karty dílny a jejím odevzdání pak bude do tohoto informačního systému vkládat obecní úřad obce s rozšířenou působností.

**K bodu 6 (§ 15a)**

V návaznosti na požadavek nařízení (EU) č. 165/2014 se stanoví výslovný zákaz vyrábět, nabízet, propagovat, prodávat nebo provádět montáž zařízení, které je určené k neoprávněným změnám údajů vedeným tachografem, tedy k neoprávněnému ovlivňování činnosti tachografu. Nejde tedy o zákaz výroby či prodeje jakýchkoli zařízení, jejichž prostřednictvím by bylo potenciálně možné údaje ilegálně upravovat - musí jít o zařízení pro tento účel zvlášť určené. Porušování předmětného zákazu pak bude přestupkem, za který bude možné uložit pokutu až do výše 5 000 000 Kč.

**K bodu 7 (§ 80 odst. 2 písm. t))**

Jedná se o terminologické upřesnění působnosti Ministerstva dopravy k zajišťování výroby a distribuci karet dílny.

**K bodům 8 až 11 (§ 80 odst. 2 a 4)**

Vzhledem k tomu, že všechny údaje o kartách dílny a kartách podniku budou vedeny v informačním systému digitálního tachografu, vypouští se působnost Ministerstva dopravy k vedení centrálního seznamu paměťových karet dílny a centrálního seznamu paměťových karet podniku.

S ohledem na přesunutí právní úpravy karty podniku do zákona o silniční dopravě se v zákoně o podmínkách provozu vozidel dále vypouští kompetence týkající se těchto karet.

**K bodům 12 až 29 (§ 83, § 83a a § 84)**

Navrhuje se postihovat porušení nově zakotveného výslovného zákazu vyrábět, nabízet, propagovat, prodávat nebo provádět montáž zařízení, které je určené k neoprávněným změnám údajů vedených tachografem, tedy k neoprávněnému ovlivňování činnosti tachografu. Porušování tohoto zákazu bude přestupkem, za který bude možné uložit pokutu až do výše 5 000 000 Kč, a to jak fyzické osobě, tak podnikající fyzické osobě nebo právnické osobě. Projednání tohoto přestupku bude v gesci Ministerstva dopravy.

Současně se dílčím způsobem upravují formulace skutkových podstat přestupků týkajících se držitelů karet dílny.

Dále dochází ke změně možnosti projednávat některé přestupky příkazem na místě. V současné době mohou vybrané přestupky projednávat příkazem na místě celní úřady, avšak v praxi této možnosti nevyužívají. Naopak je účelné, aby tuto kompetenci měla Policie České republiky. Navrhuje se proto, aby namísto celních úřadů byly oprávněny projednávat přestupky příkazem na místě orgány Policie České republiky. Zároveň dochází k úpravě výčtu přestupků, které lze příkazem na místě projednat, a to tak, že se vypouští přestupky, které z povahy věci již nelze v provozu zjistit a postihovat, a naopak se zakotvuje možnost projednat příkazem na místě přestupek provozovatele vozidla, jehož technická způsobilost nebyla ověřena stanoveným způsobem.

**K bodu 30 (§ 91)**

Dochází též k vypuštění zmocnění k stanovení vzoru karty dílny a karty podniku vyhláškou Ministerstva dopravy s ohledem na skutečnost, že náležitosti a základní vyobrazení těchto karet obsahuje přímo použitelný předpis Evropské unie.

**K čl. VI**

V návaznosti na změnu označování karty dílny, karty podniku a karty řidiče se navrhují odpovídající terminologické změny v zákoně o správních poplatcích.

**K čl. VII**

Účinnost zákona se navrhuje ke dni 23. května 2020, a to s ohledem na transpoziční lhůtu stanovenou ve směrnici (EU) 2018/645. Výjimkou jsou ustanovení zakotvující výměnu údajů o profesní způsobilosti řidičů mezi členskými státy, u nichž se v souladu se směrnicí navrhuje nabytí účinnosti o rok později.