

Důvodová zpráva

I. Obecná část

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

Předkládaný návrh představuje v první řadě implementaci práva Evropské unie do vnitrostátního právního řádu, konkrétně transpozici tří směrnic EU. Jedná se o

1. Směrnici Evropského parlamentu a Rady 2014/45/EU o pravidelných technických prohlídkách motorových vozidel a jejich přípojných vozidel a o zrušení směrnice 2009/40/ES.

2. Směrnici Evropského parlamentu a Rady 2014/47/EU o silničních technických kontrolách užitkových vozidel provozovaných v Unii a o zrušení směrnice 2000/30/ES.

3. Směrnici Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/719, kterou se mění směrnice Rady 96/53/ES, kterou se pro určitá silniční vozidla provozovaná v rámci Společenství stanoví maximální přípustné rozměry pro vnitrostátní a mezinárodní provoz a maximální přípustné hmotnosti pro mezinárodní provoz.

Jedná se tedy o dvě nové směrnice EU v oblasti pravidelných technických prohlídek a silničních technických kontrol, které ovšem navazují na úpravu již v unijním právu obsaženou, tuto rozvíjejí a upravují podrobněji a zároveň nahrazují směrnice dříve přijaté. Dále jde o jednu směrnici pouze novelizující dílčím způsobem stávající úpravu maximálních povolených hmotností a rozměrů vozidel.

Ve vnitrostátním právu již tedy ve všech třech oblastech existuje právní úprava, která má zároveň implementační charakter ve vztahu k dosavadním směrnicím EU (které jsou novými směrnicemi rušeny nebo novelizovány). Tato úprava se přitom nevyskytuje pouze v jednom zákonu, ale ve třech zákonech. Problematika pravidelných technických prohlídek je upravena v zákoně č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, problematika silničních technických kontrol je upravena v zákoně č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a problematika maximálních povolených rozměrů a hmotností vozidel zčásti v zákoně č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích a zčásti v zákoně č. 56/2001 Sb., respektive v jeho prováděcích předpisech. V uvedených oblastech dále existují vazby mezi jednotlivými vnitrostátními předpisy a rovněž i podstatná část úpravy je obsažena v prováděcích vyhláškách Ministerstva dopravy. Jde zejm. o vyhlášku č. 302/2001 Sb. (k zákonu č. 56/2001 Sb. - pravidelné technické prohlídky), vyhlášku č. 82/2012 Sb. (k zákonu č. 361/2000 Sb. - silniční technické kontroly) a vyhlášku č. 341/2014 Sb. (k zákonu č. 56/2001 Sb. - hmotnosti a rozměry vozidel).

Implementace uvedených směrnic EU bude zajištěna vedle předkládaného návrhu novelizace dotčených zákonů rovněž změnou uvedených vyhlášek (zejm. ve vztahu k technickým přílohám směrnic) v samostatném legislativním procesu.

S ohledem na výše uvedené je tedy zhodnocení platného právního stavu rozděleno na zhodnocení práva Evropské unie a na zhodnocení platného stavu vnitrostátního práva.

A.1. Právo Evropské unie

A.1.1. Pravidelné technické prohlídky motorových vozidel a jejich přípojných vozidel

Směrnice 2009/40/ES poměrně stručným způsobem vymezuje, která vozidla registrovaná v členském státě musí být podrobena v pravidelných intervalech technickým prohlídkám a vymezuje rozsah kontrolovaných položek (největší rozsah úpravy v příloze II směrnice). Ve vztahu k subjektům, které mají prohlídky provádět, neobsahuje směrnice 2009/40/ES bližší úpravu a umožňuje, aby se jednalo jak o veřejnoprávní korporace, tak o soukromé subjekty, veškerou další úpravu ovšem ponechává na členských státech. Vedle toho ještě obsahuje princip uznávání provedených prohlídek mezi členskými státy.

Směrnice 2014/45/EU úpravu obsaženou ve směrnici 2009/40/ES podstatným způsobem doplňuje a rozšiřuje. Vymezuje pojem technické prohlídky, obdobně jako směrnice 2009/40/ES primárně prostřednictvím povinně kontrolovaných položek na vozidle, ovšem na rozdíl od ní používá pojem technické prohlídky jako jednotného zastřešujícího pojmu.

Dále směrnice 2014/45/EU obsahuje soubor bližší požadavků na subjekt provádějící technické prohlídky. Zde je opět ponechán prostor členskému státu pro úvahu, jaké typy subjektů budou technické prohlídky provádět (zda veřejnoprávní korporace nebo soukromoprávní subjekty), ovšem stanoví požadavky na přístrojové vybavení tohoto subjektu a požadavky na fyzické osoby provádějící prohlídku (vzdělání, praxe, nezávislost) a rovněž požadavky na provádění dozoru nad těmito subjekty.

Směrnice 2014/45/EU dále vymezuje vozidla, která se mají pravidelným prohlídkám podrobit, lhůty těchto prohlídek a způsob provádění prohlídek. Tato úprava je typově obdobná úpravě ve směrnici 2009/40/EU.

Zcela nová je ovšem v unijním právu úprava možných výsledků pravidelné technické prohlídky - kategorizace zjištěných závad (menší - závažné - nebezpečné) a povinnost zjištěné nedostatky odstranit, včetně možnosti vyloučit vozidlo z provozu. Směrnice dále upravuje vydávání osvědčení (popř. jiných dokladů) o absolvované prohlídce, jeho podobu a vzájemné uznávání členskými státy.

Směrnice rovněž nově upravuje předávání informací mezi výrobcí a subjekty provádějící pravidelné technické prohlídky.

A.1.2. Silniční technické kontroly užitkových vozidel

Směrnice 2000/30/ES vymezuje zejm. vozidla podléhající silničním technickým kontrolám, rozsah a obsah těchto kontrol, podobu dokumentu o provedené kontrole a spolupráci mezi členskými státy týkající se výměny informací o provedených kontrolách.

Směrnice 2014/47/EU sice do určité míry rovněž zachovává tuto strukturu, ale podstatně rozšiřuje úpravu v jednotlivých oblastech, popř. přidává i úpravu novou. Směrnice zavádí úpravu "systému" silničních technických kontrol, což je zastřešující pojem zahrnující jednak vymezení dotčených užitkových vozidel a základní podobu silniční kontroly (prvotní a podrobnější kontrola), jednak základní organizaci provádění kontrol, zahrnující pokyn pro určení celkového počtu vozidel podrobených kontrole za kalendářní rok (% z celkového počtu registrovaných vozidel), možná (nikoliv nutná), kritéria výběru konkrétních vozidel pro kontrolu a hodnocení rizika u jednotlivých dopravců podle výsledků silničních kontrol.

Směrnice 2014/47/EU obsahuje rovněž požadavky na fyzické osoby provádějící silniční kontroly ve vztahu k jejich nestrannosti a objektivitě a u podrobnější kontroly rovněž

ve vztahu k jejich odborné způsobilosti, která musí být stejná jako odborná způsobilost osob provádějících pravidelné technické prohlídky vozidel. Směrnice ve vztahu k provádění kontrol rovněž stanoví, že ve vozidle musí být k dispozici platné osvědčení o technické způsobilosti vozidla, tj. výstup z poslední pravidelné technické prohlídky vozidla podle směrnice 2014/45/EU. Mají-li kontroloři přístup k elektronické podobě tohoto osvědčení, nemusí být ve vozidle přítomno.

Ve vztahu k silniční technické kontrole samotné stanoví směrnice její možný obsah a rozsah (kontrolované položky), jakož i metody a způsoby provádění kontroly. Jak již bylo uvedeno, rozeznává směrnice 2 typy kontroly, jednak jednodušší kontrolu základní, ke které není na straně kontrolorů potřeba speciální vybavení nebo odborná způsobilost, a dále kontrolu podrobnější, která může být provedena na základě kontroly prvotní a vyžaduje se k ní odborná způsobilost (viz výše) kontrolora a speciální vybavení (mobilní kontrolní jednotka), popř. její provedení ve stanici technické kontroly podle směrnice 2014/45/EU. Stejně jako ve směrnici 2014/45/EU jsou vymezeny výsledky kontroly v případě zjištění nedostatků (menší - závažné - nebezpečné), včetně povinnosti odstranit nedostatky a možnosti vyřazení vozidla z provozu.

Nově směrnice 2014/47/EU umožňuje spojit silniční technickou kontrolu s kontrolou zabezpečení nákladu na vozidle.

A.1.3. Maximální přípustné rozměry a hmotnosti pro provoz vozidel

Směrnice 2015/719/EU dílčím způsobem doplňuje směrnici 96/53/ES. Nejde přitom o zásadní změny úpravy obsažené ve směrnici 96/53/ES, ale o doplnění úpravy nové, která se dotýká zejm. tří oblastí, ve kterých stanoví úlevy od požadavků na maximální rozměry, popř. hmotnosti. Jde jednak o použití sklopným aerodynamických zařízení (výjimky z maximálních rozměrů při použití těchto zařízení). Dále jde o podporu vozidel na alternativní pohon (plyn, elektřina, hybridní pohon) – jde opět o výjimky z maximální hmotnosti. Třetí oblastí je podpora kombinované dopravy - výjimky z maximálních rozměrů při využití přepravních kontejnerů o délce 45 stop.

Směrnice 2015/719/EU tedy obsahuje vesměs úpravu podporů ekologicky šetrnějších druhů dopravy, popř. užití prvků zvyšujících efektivitu nákladní dopravy.

A.2. Vnitrostátní právo

A.2.1. Pravidelné technické prohlídky motorových vozidel a jejich přípojních vozidel

Úpravu pravidelných technických prohlídek obsahuje zákon č. 56/2001 Sb. v části čtvrté, nazvané "vozidlo v provozu"; z hlediska systematického není úprava seskupena, ale jednotlivá ustanovení jsou rozprostřena v části čtvrté zákona mezi úpravou jiných otázek. Kontrola technického stavu vozidla je obecně rozdělena na technickou prohlídku vozidla - přičemž pravidelná technická prohlídka je jeden z druhů technické prohlídky - a měření emisí vozidla - pravidelné technické prohlídce vozidla přitom předchází pravidelné měření emisí vozidla. Pravidelná technická prohlídka silničního vozidla tedy nezahrnuje kontrolu emisí vozidla, byť pro to, aby bylo vozidlo nadále technicky způsobilé, je třeba, aby se v předepsaných intervalech komplementárně doplnily výsledky pravidelné technické prohlídky a pravidelného měření emisí. Technické prohlídky a měření emisí dále provádějí rozdílné subjekty, které získávají oprávnění k provádění své činnosti u rozdílných úřadů, a činnost těchto subjektů se řídí rozdílnými pravidly.

Povinnost provozovatele vozidla přistavit vozidlo k pravidelné technické prohlídce a k pravidelnému měření emisí je stanovena v § 39 zákona. § 40 zákona pak pro jednotlivé druhy vozidel stanoví lhůty pro přistavení k pravidelné technické prohlídce (počítané ode dne registrace nebo ode dne předešlé prohlídky - § 42 zákona) a dále požaduje provedení první technické prohlídky před provedením registrace u vozidel dovezených ze zahraničí, s výjimkou nových vozidel dovezených ze zemí EU.

Základní rozsah a způsob provádění technických prohlídek - včetně pravidelné technické prohlídky - stanoví zákon v §§ 47 a 48, přičemž podrobný popis obsahuje vyhláška Ministerstva dopravy č. 302/2001 Sb.; na rozdíl od měření emisí nesmí být vozidlo během prohlídky seřizována nebo opravováno. Výstupem technické prohlídky je protokol zachycující její výsledky (popř. i záznam do technického průkazu a vylepení nálepky). Výsledkem technické prohlídky může být buď vozidlo bez závad, nebo se závadami. Zákon rozeznává 3 kategorie závad - lehké, vážné a nebezpečné (§ 49 zákona). Technicky způsobilé je vozidlo bez závad nebo jen s lehkou závadou (§ 50 zákona). Je-li zjištěna vážná závada, e vozidlo technicky způsobilé pouze po dobu 30 dnů (§ 51 zákona). Je-li zjištěna nebezpečná závada, je vozidlo okamžitě technicky nezpůsobilé (§ 52 zákona). Při provádění technické prohlídky je používán informační systém stanic technické kontroly, který slouží ke sledování přítomnosti vozidla na stanici, evidenci provedených úkonů a jejich výsledků a tvorbě protokolu. Stanice technické kontroly jsou do informačního systému povinně zapojeny (§ 48a zákona).

K pravidelnému měření emisí se vozidlo přistavuje jeden měsíc před uplynutím lhůty pro provedení pravidelné technické prohlídky (§ 41 zákona). Základní obsah a rozsah měření emisí obsahuje zákon v §§ 43 a 44, přičemž součástí měření emisí je i seřízení vozidla a odstranění zjištěných závad. § 44 zákona obsahuje základní rámec pro rozsah a postup při měření emisí, podrobnosti obsahuje vyhláška Ministerstva dopravy č. 302/2001 Sb. Výstupem měření emisí je protokol, obsahující výsledky měření, přičemž je-li zjištěno překročení stanovených emisních limitů (které nebylo odstraněno ani opravou vozidla), je vozidlo technicky nezpůsobilé k provozu (§ 45 zákona). Výsledkem měření emisí tedy může být vozidlo technicky způsobilé (kladný výsledek) nebo technicky nezpůsobilé (záporný výsledek) Aby mohla být po pravidelném měření emisí provedena rovněž pravidelná technická prohlídka, musí být v protokolu zaznamenán kladný výsledek měření emisí (§ 47 odst. 3 zákona).

Co se týče subjektů oprávněných provádět (pravidelné) technické prohlídky, jedná se o stanice technické kontroly (§§ 54 a násl. zákona). Provozovatel stanice technické kontroly musí být držitelem dvojice úředních povolení k výkonu této činnosti, které vydává příslušný krajský úřad. Jde jednak o oprávnění (§§ 54 až 56 a 59 a 59a zákona); pro udělení oprávnění se dokládá splnění požadavků (1) na osobu provozovatele stanice (bezúhonnost, podmínky objektivního provádění kontrol - zejm. nespojení s výrobou, prodejem nebo opravou vozidel), (2) na personální zabezpečení chodu stanice (technici s profesním osvědčením), (3) vybavení stanice a (4) stavebně technické uspořádání stanice. Vedle toho je ještě počet stanic v území omezen a jsou-li pokryty potřeby území, nelze oprávnění udělit ani při splnění uvedených podmínek. Dále jde o osvědčení (§ 57 zákona), které osvědčuje skutečné splnění uvedených podmínek ke dni zahájení provozu stanice. Zákon rovněž krajským úřadům ukládá uskutečnit alespoň jednu kontrolu ve stanici technické kontroly každé tři roky (§ 58a zákona).

Zákon v § 58 dále stanovuje povinnosti provozovatele stanice technické kontroly při jejím provozu a upravuje osvědčování, vzdělávání a povinnosti kontrolní techniků, kteří provádějí technické prohlídky ve stanici technické kontroly. Státní správu na tomto úseku vykonává Ministerstvo dopravy (§§ 60 až 62 zákona).

Měření emisí je oprávněna provádět stanice měření emisí; rovněž provozovatel stanice měření emisí potřebuje k zahájení činnosti oprávnění a osvědčení, vydávané obecním úřadem obce s rozšířenou působností. Stanici je možné zřídit buď v opravě vozidel nebo v obdobném zařízení, nebo při stanici technické kontroly. Požadavek na oddělení od jiných ekonomických činností spojených s vozidly se zde na rozdíl od stanic technické kontroly neuplatní. Pro vydání oprávnění (§§ 63 až 65 a 68 zákona) je podmínkou věk, svéprávnost a bezúhonnost provozovatele stanice a technické vybavení stanice, osvědčení pak plní obdobnou funkci jako u stanice technické kontroly. Omezení počtu stanic v území se zde neuplatní.

Povinnosti provozovatele stanice měření emisí upravuje § 67 zákona (mj. povinnost, aby měření prováděl odborně způsobilý mechanik) a upravuje osvědčování, vzdělávání a povinnosti mechaniků, kteří provádějí měření emisí. Státní správu na tomto úseku vykonává Ministerstvo dopravy (§§ 67a a 69 až 71 zákona).

Z uvedeného stručného popisu vnitrostátní úpravy vyplývá, že ve vztahu k implementaci směrnice 2014/45/EU již základní součástí unijního systému pravidelných technických prohlídek vozidel ve vnitrostátním právu přítomny jsou. Stát opravňuje k výkonu prohlídek pouze specializované subjekty s dostatečným přístrojovým vybavením a personálním zabezpečením, vykonává nad nimi dozor včetně vedení elektronické databáze jejich činnosti, upravuje podobu technických prohlídek a jejich výstupů, rozlišuje tři kategorie závad a spojuje s nimi různé dopady na technickou způsobilost vozidla a rovněž osvědčuje a sleduje odbornou způsobilost fyzických osob provádějících prohlídky. V tomto smyslu se tedy implementace projeví primárně dílčími zásahy do stávajícího systému - např. úpravou požadavků na kontrolní techniky, rozšířením, zásady uznávání výsledků technických kontrol v jiných členských státech EU nebo zpřesněním a úpravami kategorií vozidel a lhůt pro pravidelnou technickou prohlídku.

Základním problémem je zde vnitrostátní rozdělení ověřování technické způsobilosti vozidla mezi technickou prohlídku měření emisí, prováděné různými subjekty a ovládané alespoň z části jinými principy. Měření emisí totiž v rámci směrnice 2014/45/EU spadá pod pojem technické prohlídky, jde o část jedné z oblastí, která tvoří rozsah technické prohlídky (oblast č. 8 - obtěžování okolí). Technické prohlídky dle směrnice provádějí stanice technické kontroly, oprávněné k tomu členským státem.

Problém existence samostatné větve měření emisí ve vnitrostátním právu má tedy dvě polohy. Tou první je institucionální zabezpečení provádění technických prohlídek ve smyslu směrnice. Je možné, aby bylo provádění technické prohlídky rozděleno mezi dva subjekty, které musí splňovat rozdílné podmínky pro získání oprávnění k výkonu své činnosti, mají rozdílný soubor povinností a státní dozor je nad nimi vykonáván rozdílným způsobem (zapojení do elektronické databáze)? Směrnice samotná ponechává z velké části otázku institucionálního zabezpečení výkonu technických prohlídek na jednotlivých členských státech - z tohoto hlediska nelze dovodit, že by existence různých subjektů, disponujících oprávněním k provádění technické prohlídky (popř. její části) byla v rozporu se směrnicí. Na druhou stranu je ovšem zřejmé, že není v souladu se směrnicí, pokud by v této oblasti existovaly dvojí standardy ve vztahu k podmínkám udělení oprávnění, povinnostem provozovatele stanice a výkonu státní kontroly. Směrnice dále stanoví požadavky na přístrojové vybavení subjektu provádějícího technické prohlídky (čl. 11 a příloha III směrnice) a minimální požadavky na fyzické osoby provádějící jednotlivé úkony v rámci prohlídky – kontrolory (čl. 13 a příloha IV směrnice). Z hlediska institucionálního zabezpečení je pak rovněž podstatná otázka, zda všechny subjekty provádějící pravidelné technické prohlídky musí splňovat požadavky příloh III a IV nebo nikoliv. Zejména stanice

měření emisí tyto požadavky v celé šíři splňovat nemohou, neboť by to pro ně znamenalo pořízení přístrojového vybavení, které reálně nevyužijí.

Druhou polohou je zde otázka dělitelnosti či nedělitelnosti technické prohlídky podle směrnice 2014/45/EU. Nejde zde o problematiku institucionálního zabezpečení, ale o otázku, zda může pravidelnou technickou prohlídku u jednoho a téhož vozidla vykonávat více subjektů, tedy zda mohou být kontrolní úkony v některých oblastech prováděny a hodnoceny odděleně od úkonů ostatních. Tato problematika úzce souvisí i výše zmíněnými požadavky na vybavení stanice a odbornost kontrolora - může být rozdělena nebo nikoliv? Směrnice 2014/45/EU - na rozdíl od směrnice 2009/40/ES -přesně vymezila pojem technické prohlídky a jejího rozsahu. Prohlídka, která nezahrne všechny oblasti podle přílohy I směrnice, není technickou prohlídkou ve smyslu směrnice. Příloha II směrnice dále požaduje, aby z technické prohlídky byl pouze jeden výstup v předepsané podobě. Směrnice 2014/45/EU na druhou stranu neobsahuje ani výslovné povolení, ani výslovný zákaz rozdělení technické prohlídky vozidla mezi více subjektů.

Ministerstvo dopravy provedlo před finálním zpracováním návrhu konzultace s dotčenou odbornou veřejností (zejm. zástupci provozovatelů stanic měření emisí a stanic technické kontroly, výrobců a dovozců vozidel, Policie České republiky a krajů coby schvalovacích orgánů), a to jak formou jednání, tak formou poskytnutí textu návrhu k připomínkám. Pro účely konzultací byl text návrhu zpracován variantně, tj. byla zahrnuta varianta jak sloučení výkonu pravidelné technické prohlídky, tak ponechání oblasti měření emisí samostatně. V rámci konzultací zejm. s dotčenou podnikatelskou veřejností se ukázal silný nesouhlas této veřejnosti s variantou sloučení výkonu technické prohlídky. Namítána byla zejm. skutečnost, že směrnice nestanoví výslovně, že by výkon prohlídky nesměl být rozdělen mezi více subjektů, a dále dle názoru zástupců STK a SME postačí pro naplnění cílů směrnice, pokud budou i SME zapojeny do Informačního systému stanic technické kontroly, který zajistí srovnatelné podmínky výkonu dozoru nad STK a SME a umožní STK přebírat výsledky měření emisí pro účely provádění pravidelné technické prohlídky.

S ohledem na stanovisko odborné veřejnosti se Ministerstvo dopravy obrátilo s písemným dotazem na výklad směrnice 2014/45/EU v této oblasti na Evropskou komisi, přičemž Komise se ve své odpovědi v zásadě vyslovila závěr, že je velmi pravděpodobné, že cílem směrnice je jednotný výkon pravidelných technických prohlídek (dopis č.j. MOVE C4./SzS/EV/ ze dne 29. 7. 2016). S ohledem na zmíněné výsledky konzultací s odbornou veřejností nicméně Ministerstvo dopravy uskutečnilo ještě další dvě jednání s Evropskou komisí, a to jednak na nejvyšší úrovni (dne 13. 10.) a dále na úrovni pracovní (dne 21. 10.). Z těchto jednání vyplynulo jisté upřesnění písemné odpovědi Komise. Na základě celkových výsledků jednání s Evropskou komisí lze shrnout, že Komise považuje za slučitelné se směrnicí 2014/45/EU, aby (1) na institucionální úrovni zabezpečovalo provádění pravidelné technické prohlídky více rozdílných subjektů - tj. je slučitelné se směrnicí zachovat existenci stanic technické kontroly a stanic měření emisí a dále je možné i to, aby jejich vybavení bylo přizpůsobeno vykonávané činnosti, veškeré úkony vykonávané v rámci technické prohlídky nicméně musí být prováděny a hodnoceny podle požadavků směrnice, stejně tak i použité vybavení musí splňovat unijní požadavky; (2) na úrovni výstupu z provedené technické prohlídky (protokol) ovšem již žádné dělení není možné, výstup musí být pouze jeden, odpovídající požadavkům směrnice; (3) na úrovni výkonu státního dozoru rovněž není možné rozdělovat různé skupiny kontrolních oprávnění, pravomoc kontrolních orgánů a související práva a povinnosti musí být stejné ve vztahu ke všem subjektům vykonávajícím úkony v rámci technické prohlídky; (4) na úrovni fyzických osob vykonávajících kontrolní úkony (kontroloři v terminologii směrnice) nelze vydělovat různé oblasti odborné způsobilosti s různým rozsahem (na rozdíl od požadavků na technické vybavení stanic) - všechny osoby

vykonávající kontrolní úkony v rámci technické prohlídky musí splňovat všechny minimální požadavky stanovené směrnicí 2014/45/EU. Zástupci Komise byli v tomto bodě velmi striktní, jednotné minimální požadavky na kontrolory považují za nový požadavek směrnice 2014/45/EU oproti předchozí úpravě, na kterém byla jednoznačná politická shoda mezi členskými státy a v Evropském parlamentu. Dále je možné poukázat i na odchýlné (a mnohem přesnější) znění čl. 13 odst. 1 směrnice (požadavky na kontrolory), oproti znění čl. 11 odst. 1 (požadavky na vybavení stanice).

V návaznosti na provedené konzultace je tedy možné na předchozí otázky odpovědět tak, že je sice možné zachovat duální systém, ovšem pouze v institucionální rovině. Tj. je možné zachovat existenci stanic technické kontroly a stanic měření emisí s rozdílnou působností a s rozdílným technickým vybavením, ale ostatní pravidla - včetně rozsahu odborné způsobilosti kontrolorů - musí být jednotná pro celý systém.

Ministerstvo dopravy se dále dotázalo vybraného vzorku evropských států na to, zda je na jejich území pravidelná technická prohlídka prováděna pouze jedním subjektem, nebo zda je výkon pravidelné technické prohlídky rozdělen mezi více subjektů. Z obdržovaných odpovědí vyplynulo, že pouze Slovenská republika má obdobný systém jako Česká republika, tj. rozdělení pravidelné technické prohlídky na dvě větve; v podmínkách Slovenské republiky ovšem počet stanic měření emisí významně nepřevyšuje počet stanic technické kontroly. U ostatních států provádí pravidelnou technickou prohlídku v celém rozsahu jeden subjekt (Rakousko, Polsko, Lotyšsko, Švýcarsko, Litva, Belgie, Itálie). Z uvedeného lze rovněž usuzovat na to, že důvodem, proč směrnice 2014/45/EU výslovně otázkou výkonu pravidelné technické prohlídky a institucionálního zabezpečení neřeší, je to, že pro většinu členských států tato otázka nebyla podstatná.

S ohledem na výše uvedené se Ministerstvo dopravy rozhodlo pro meziresortní připomínkové řízení zpracovat novou variantu návrhu, odlišnou od obou variant předchozích. Tato varianta počítá se zachováním stanic technické kontroly i stanic měření emisí s tím, že rozsah činnosti stanice technické kontroly v sobě zahrne i měření emisí, které ovšem bude moci být i nadále provedeno odděleně ve stanici měření emisí. Ministerstvo v tomto bodě zvažovalo různé možnosti řešení (omezená vs. plná působnost stanic technické kontroly ve vztahu k rozsahu pravidelné technické prohlídky), ovšem za účelné a logické řešení považuje nakonec sladění rozsahu technické prohlídky podle směrnice 2014/45/EU, rozsahu činnosti stanice technické kontroly a rozsahu odborné způsobilosti kontrolora/kontrolního technika.

Ostatní charakteristiky systému pravidelné technické prohlídky se dále sjednotí, tj. zejm. měření emisí bude pojímáno a hodnoceno jako kontrolní úkon v rámci technické prohlídky vozidla, stanice měření emisí se zapojí do informačního systému sledujícího prováděné prohlídky, výkon státního dozoru bude, co do rozsahu oprávnění dozorového orgánu, sjednocen a subjektem reálně provádějícím kontrolní úkony bude pouze kontrolní technik, jehož odborná způsobilost zahrne všechny oblasti provádění pravidelné technické prohlídky.

Ve vztahu k výkonu státní správy dojde - jak už bylo uvedeno - ke sjednocení obsahu pravomocí při výkonu státního dozoru a při využití informačního systému stanic technické kontroly (nově informační systém technických prohlídek), ale nedojde k přesunům působnosti mezi jednotlivými orgány, tj. agendu stanic technické kontroly budou nadále vykonávat krajské úřady, agendu stanic měření emisí obecní úřady obcí s rozšířenou působností.

Ve vztahu ke stávajícím provozovatelům stanic technické kontroly navrhuje Ministerstvo dopravy, aby v přechodném pětiletém (resp. čtyřletém) období rozšířili působnost stanic i na oblast měření emisí, tj. zejm. pořídili potřebné technické vybavení a personál. K předpokládaným dopadům viz níže.

Ve vztahu ke stávajícím provozovatelům stanic měření emisí se navrhuje, aby se zapojili do příslušného informačního systému. V případě, že jim tato povinnost bude uložena již dříve (rámcí projednávaného sněmovního tisku č. 683), bude tato povinnost vypuštěna.

A.2.2. Silniční technické kontroly užitkových vozidel

Oblast silničních technických kontrol vozidel (a to všech, nikoliv jen užitkových) je upravena primárně v zákoně č. 361/2000 Sb., v §§ 6 odst. 9 a 6a až 6c. V těchto ustanovení je jednak obsaženo oprávnění policie provádět kontrolu technického stavu vozidla a povinnost řidiče vozidla se této kontrole podrobit. V § 6a jsou upraveny základní parametry kontroly technického stavu vozidla a zpracování dokladu o výsledku kontroly, přičemž podrobnosti jsou zde obsaženy ve vyhlášce Ministerstva dopravy č. 82/2012 Sb.

Díličí úprava těchto silničních kontrol - zejm. jejich výsledků - je obsažena rovněž v zákoně č. 56/2001 Sb., a to v §§ 51 a 52. Z těchto ustanovení je zejm. patrné, že kategorie závad, které lze zjistit při technické prohlídce podle zákona č. 56/2001 Sb. a důsledky pro technickou způsobilost silničního vozidla s nimi spojené se použijí i pro kontrolu podle zákona č. 361/2000 Sb. § 52a zákona č. 56/2001 Sb. pak upravuje výměnu informací o výsledcích kontrol mezi členskými státy při zjištění vážné nebo nebezpečné závady.

§§ 6b a 6c zákona č. 361/2001 Sb. pak upravují možnost zadržení osvědčení o registraci vozidla při zjištění určitých nebezpečných závad na kontrolovaném vozidle.

Z uvedeného stručného přehledu vnitrostátní úpravy je patrné, že základní vnitrostátní rámec provádění silniční technické kontroly zde existuje a je v základních rysech navázaný na směrnici 2000/30/ES. Z tohoto hlediska si implementace směrnice 2014/47/EU vyžádá díličí úpravy a doplnění příslušných ustanovení zákona č. 361/2000 Sb., zejm. ve vztahu k rámcové podobě kontroly (prvotní a podrobnější kontrola), požadavků na osoby provádějící kontrolu, celkové počet zkontrolovaných vozidel za rok a možnost spojení s kontrolou nákladu.

Koncepční problémy se zajištěním řádné implementace směrnice 2014/47/EU - na rozdíl od oblasti pravidelných technických prohlídek - zde ovšem nevznikají.

A.2.3. Maximální přípustné rozměry a hmotnosti pro provoz vozidel

Úprava problematika maximálních přípustných rozměrů a hmotností určitých kategorií vozidel je ve vnitrostátním právu rozdělena mezi více předpisů. Hmotnostní a rozměrové limity jsou stanoveny ve vyhlášce č. 341/2014 Sb., která provádí zákon č. 56/2001 Sb. Kontrola dodržování těchto limitů, včetně sankcí za jejich překročení, je pak upravena v zákoně č. 13/1997 Sb. v §§ 38a až 38d (kontrolní vážení) a v §§ 42a a násl. (sankce). Velmi díličí a v zásadě duplicitní úprava kontrolního vážení se vyskytuje i v § 6 odst. 9 zákona č. 361/2001 Sb., který obsahuje oprávnění policie a celní správy provádět kontrolní vážení (přičemž toto oprávnění je obsaženo a podrobně upraveno právě v zákoně č. 13/1997 Sb.).

Včlenění kontrolních a sankčních ustanovení ve vztahu k rozměrům a hmotnostem vozidel do zákona o pozemních komunikacích sleduje logiku následků nedodržení stanovených limitů - toto nedodržení sice na straně jedné může mít dopad na bezpečnost silničního provozu, na straně druhé ovšem mnohem podstatnější dopad má na stav pozemní komunikace, která je zejm. přetížením nákladních automobilů významně poškozována.

Kontrolní postupy se podle užitého technického zařízení a nutnosti zastavit vozidlo dělí na nízkorychlostní vážení (se zastavením vozidla) a vysokorychlostní vážení (bez zastavení), přičemž zákon upravuje základní postupy při vážení, zachycení výsledků vážení a následky spojené s překročením stanovených limitů (nemožnost pokračovat v jízdě).

Podrobnosti jsou upraveny ve vyhlášce Ministerstva dopravy č. 104/1997 Sb. Sankce směřují jak vůči řidiči, tak vůči provozovateli vozidla (dopravci), přičemž jsou stanoveny speciální postupy pro stanovování výše pokuty při celkovém přetížení vozidla.

Pro implementaci směrnice 2015/719/EU není ani tak podstatná úprava kontrolní a sankční obsažená v zákoně č. 13/1997 Sb. (byť i zde jsou některé implementační vstupy, ovšem jen dílčí povahy), jako spíše samotná úprava hmotnostních a rozměrových limitů, obsažená ve vyhlášce č. 341/2014 Sb. Z tohoto hlediska by se tedy mohlo zdát, že implementace této směrnice nebude spojena se změnou na zákonné, ale podzákonné úrovni. V této souvislosti je ovšem třeba konstatovat, že z hlediska svého obsahu nejsou některé části směrnice 2015/719/EU vhodné k zapracování do podzákonného předpisu, ale vyžadují úpravu na zákonné úrovni. Zde je ovšem třeba dále konstatovat, že komplexnější - byť rámcová - úprava hmotnostních a rozměrových limitů vozidel na zákonné úrovni chybí. Uvedená vyhláška je navázána na obecné zmocnění zákona č. 56/2001 Sb., které není využitelné pro zajištění implementace směrnice 2015/719/EU na zákonné úrovni.

Implementace směrnice 2015/719/EU tedy vyvolává i nutnost přijetí komplexnější rámcové úpravy hmotnostních a rozměrových limitů na úrovni zákona, přičemž tato zákonná úprava musí zohlednit i základní směrnici 96/53/ES.

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 Odůvodnění hlavních principů navrhované právní úpravy

B.1.1. Pravidelné technické prohlídky motorových vozidel a jejich přípojných vozidel

Jak je uvedeno výše v kapitole A.2.1., základní koncepční úvaha v této části návrhu se týkala zachování či nezachování existence samostatného měření emisí vozidel. Důvody, které Ministerstvo dopravy vedla ke zpracování návrhu v podobě zachování existence stanic technické kontroly a stanic měření emisí při provádění pravidelné technické prohlídky ve smyslu směrnice 2014/47/EU jsou podrobně uvedeny v kapitole A.2.1.

Návrh novelizace zákona č. 56/2001 Sb. počítá se začleněním měření emisí vozidel jako kontrolního úkonu do pravidelné technické prohlídky vozidla, ovšem s tím, že tento úkon bude možné provést i ve stanici měření emisí před provedením ostatních úkonů ve stanici technické kontroly. Měření emisí tak bude součástí prohlídky a bude se řídit jejími pravidly, tj. např. nebude možné při měření emisí provádět opravy vozidla, přičemž závada na emisním systému bude v souladu se směrnicí 2014/45/EU hodnocena jako vážná.

Navrhovaný systém tedy na straně jedné zachová existenci stanic technické kontroly a stanic měření emisí, na straně druhé bude ovšem směřovat k co největšímu sjednocení pravidel dopadajících na výkon technické prohlídky ve všech jejích částech, tj. včetně měření emisí. Jedním z projevů je již výše popsání rozšíření působnosti stanic technické kontroly na všechny oblasti technické prohlídky (včetně měření emisí). Dalším projevem je existence jednotného protokolu o prohlídce, který bude vytvářen na základě dat z jednotného informačního systému, do nějž budou zapojeny stanice technické kontroly i stanice měření emisí. Velmi podstatným prvkem bude sjednocení požadavků na osobu vykonávající úkony v

rámci technické prohlídky, což bude spojeno se zánikem institutu mechanika a s rozšířením odborné způsobilosti kontrolního technika.

Vedle toho návrh obsahuje zjednodušení povolovacího řízení u stanic měření emisí, kdy se navrhuje nahradit stávající systém dvou povolení povolením jedním.

Základní výhodou této varianty je skutečnost, že jej lze považovat s ohledem na uskutečněné obsáhlé konzultace s Evropskou komisí za souladný se směrnicí 2014/45/EU. Rozpor se směrnicí v této oblasti by s sebou přitom nenesl pouze možný sankční postih vůči České republice za neprovedení řádné implementace, ale mohl by s sebou nést i neuznávání protokolů vydaných při pravidelné technické prohlídce v ČR ostatními členskými státy EU. Toto by mělo negativní dopad jak na prodej vozidel registrovaných v České republice do zahraničí, tak na nákladní a osobní dopravu dopravců usazených v České republice do jiných členských států EU, jejichž vozidla budou muset být nově vybavena i protokolem z pravidelné technické kontroly vozidla pro účely silničních technických prohlídek (směrnice 2014/47/EU). Zajištění řádné transpozice je tedy velmi podstatné.

Další výhodou oproti variantě úplného sjednocení jsou nižší náklady spojené s touto variantou na straně provozovatelů stanic i státní správy. Nicméně i tato varianta je s určitými náklady spojena.

Ve vztahu k provozovatelům stanic měření emisí jim tato varianta umožňuje pokračovat v jejich činnosti, nicméně vyžaduje jejich zapojení do informačního systému stanic technické kontroly a rovněž vyžaduje, aby umožnili mechanikům rozšířit (resp. změnit) jejich odbornou způsobilost.

Ve vztahu k provozovatelům stanic technické kontroly je tato varianta spojena s určitými náklady na rozšíření jejich působnosti i na oblast měření emisí, zejm. ve vztahu k pořízení potřebného přístrojového vybavení a personálním zabezpečením. V rámci přechodných ustanovení bude umožněno rozložení těchto nákladů v čase zavedením přechodného období pro rozšíření působnosti stanic technické kontroly.

Ve vztahu ke kontrolním technikům a mechanikům bude mít návrh dopady na nutnost rozšíření jejich odborné způsobilost, a to v rámci pravidelných školení.

Ve vztahu k orgánům státní správy na úrovni krajské a obecní bude mít tato varianta za následek dílčí jednorázové zatížení krajských úřadů v souvislosti s nutností převydat oprávnění a osvědčení k provozování stanice technické kontroly v souvislosti s rozšířením působnosti stanic i na oblast měření emisí. Toto zatížení by ovšem nemělo být zásadní, neboť v rámci přechodných ustanovení bude v těchto případech jednak omezen rozsah přezkumu pro vydání oprávnění a osvědčení, jednak v průměru na jednotlivé krajské úřady se jedná pouze o desítky řízení. Na straně obecních úřadů naopak dojde k potenciálnímu administrativy s ohledem na zjednodušení podoby povolovacího řízení u stanic měření emisí.

Podrobnější vyhodnocení dopadů na jednotlivé aktéry, včetně finančního vyčíslení, je uvedeno v kapitole G.

Vedle výše uvedených koncepčních variant vycházel předkladatel při zpracování návrhu v této oblasti z principu odbourání úpravy jdoucí nad rámec požadavků směrnice 2014/45/EU tam, kde je to účelné. Toto se projevilo zejm. v přenesení zákazu působit v oblasti výroby, prodeje nebo servisu vozidel z provozovatele stanice technické kontroly na kontrolní techniky a v úpravě požadavků na kontrolní techniky (vzdělání, praxe).

Vedle toho byla provedena i revize příslušného prováděcího předpisu, kdy některé jeho části byly přeneseny na zákonnou úroveň (zejm. členění technických prohlídek) a na

úrovni zákonné úpravy bylo navrženo zaplnění některých mezer. Tyto úpravy by měly přispět k účinnější aplikaci zákonné úpravy v této oblasti.

B.1.2. Silniční technické kontroly užitkových vozidel

Jak vyplývá z kapitoly A.2.2., v této oblasti neprováděl předkladatel koncepční úvahy obdobně jako v oblasti pravidelných technických prohlídek. Základním principem návrhu v této oblasti je tedy zajištění řádné implementace směrnice 2014/47/EU, přičemž předkladatel zde volil ve vztahu ke komunikaci mezi orgány státní správy (tj. předávání údajů o výsledcích kontrol mezi policií a Ministerstvem dopravy a Ministerstvem dopravy a dalšími orgány) nejefektivnější a pokud možno nejméně nákladná řešení, tj. využití informačního systému stanic technické kontroly pro tyto účely.

B.1.3. Maximální přípustné rozměry a hmotnosti pro provoz vozidel

Základní otázkou při přípravě návrhu v této oblasti bylo, do jakého předpisu zpracovat základní zákonný rámec pro stanovení hmotnostních a rozměrových požadavků na vozidla. Nabízel se zde vstup do všech tří otevřených zákonů.

Zákon č. 56/2001 Sb. se jeví jako vhodný z toho hlediska, že je na něj navázaná stávající prováděcí úprava. Zákon č. 13/1997 Sb. se naopak jeví jako vhodný z toho důvodu, že obsahuje kontrolní a sankční úpravu v této oblasti a zahrnutím limitů do tohoto zákona by došlo ke sjednocení úpravy této oblasti v jednom zákoně. Na druhou stranu ovšem otázka rozměrových a hmotnostních limitů vozidla dotýká vedle provozování vozidla rovněž (a to podstatně) i řízení vozidla, jde o pravidla užití vozidla v silničním provozu, které není spojeno s technickou způsobilostí vozidla. Z hlediska působnosti jednotlivých zákonů jde tedy spíše o otázku pravidel provozu, než technické způsobilosti vozidla nebo způsobu užití pozemních komunikací. Vzhledem k tomu tedy předkladatel zvolil pro zpracování zákonného rámce zákon č. 361/2000 Sb., se souvisejícími vstupy do zákona č. 13/1997 Sb.

Základním principem i v této oblasti je zajištění řádné implementace práva EU, tj. směrnice 2015/719/EU (ale i směrnice základní).

Vedle toho jsou do návrhu včleněny i změny sledující zjednodušení a zefektivnění kontrolní a sankční úpravy obsažené v zákoně č. 13/1997 Sb. a řešení některých dlouho diskutovaných otázek, zejm. přepravy sypaného materiálu.

B. 2 Zhodnocení ve vztahu k zákazu diskriminace a ve vztahu k rovnosti mužů a žen

Navrhovaná právní úprava se přímo nedotýká oblasti zákazu diskriminace a rovného postavení mužů a žen a nemá v této oblasti negativní dopady.

C) Vysvětlení nezbytnosti navrhované právní úpravy v jejím celku

Navrhovaná úprava je nezbytná zejm. s ohledem na zajištění implementace příslušného práva EU (výše uvedené směrnice), které je nezbytné s ohledem na závazky plynoucí z členství České republiky v EU. Nezajištění řádné implementace s sebou nese negativní dopady v podobě sankcí vůči České republice, v oblasti pravidelných technických prohlídek vozidel by neprovedení řádné implementace mohlo dále mít i dopady na provozovatele vozidel a dopravce (viz kapitola B.1.1.).

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

Navrhovaná právní úprava je v souladu s Ústavou České republiky, ústavními zákony a zákony České republiky.

E) Zhodnocení slučitelnosti navrhované právní úpravy s právem Evropské unie

Navrhovaná právní úprava zajišťuje implementaci následujících směrnic EU a jako taková je slučitelná s právem Evropské unie:

1. Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/45/EU o pravidelných technických prohlídkách motorových vozidel a jejich přípojných vozidel a o zrušení směrnice 2009/40/ES.

2. Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/47/EU o silničních technických kontrolách užitkových vozidel provozovaných v Unii a o zrušení směrnice 2000/30/ES.

3. Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2015/719, kterou se mění směrnice Rady 96/53/ES, kterou se pro určitá silniční vozidla provozovaná v rámci Společenství stanoví maximální přípustné rozměry pro vnitrostátní a mezinárodní provoz a maximální přípustné hmotnosti pro mezinárodní provoz.

Jak již bylo uvedeno v předchozích kapitolách, spornou koncepční otázkou byla úprava institucionálního zabezpečení provádění pravidelných technických prohlídek vozidel, zejm. to, zda je stávající duální model (stanice technické kontroly – stanice měření emisí) slučitelný se směrnicí 2014/45/EU. Ministerstvo dopravy nakonec – i na základě výsledků konzultací s Evropskou komisí – navrhuje zachování existence stanic technické kontroly a stanic měření emisí při současném sjednocení pravidel dopadajících na výkon technické prohlídky. K tomu blíže kapitoly A.2.1 a B.1.1.

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.

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

Navrhovaná úprava je v souladu s Úmluvou o ochraně lidských práv a základních svobod.

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 Hospodářský a finanční dopad

V souladu s Plánem legislativních prací vlády na rok 2016 není zpracováváno Hodnocení dopadů regulace k tomuto návrhu. Dopady v jednotlivých oblastech jsou vyhodnoceny níže.

Státní rozpočet a ostatní veřejné rozpočty

Na straně Ministerstva dopravy budou s návrhem spojeny náklady na přezkušování techniků a mechaniků při přechodu do nového systému a dále náklady spojené s úpravou informačního systému stanic technické kontroly ve vztahu k silničním technickým kontrolám. Tyto náklady ovšem budou nízké, budou hrazeny z rozpočtové kapitoly Ministerstva dopravy a nevyvolají zvýšení požadavků na státní rozpočet.

Na straně krajů (krajských úřadů) lze očekávat jednorázové dopady spojené s vedením správního řízení při přechodu stanic technické kontroly do nového systému „stanice měření emisí s rozšířenou působností“ v rámci přechodných ustanovení. Tato řízení sice teoreticky mohou být rozložena do 5 let, ovšem lze očekávat spíše jejich koncentraci do 1 – 2 let. Nebude se ovšem jednat o vysoké počty řízení. Celkový počet stanic technické kontroly je 361. Jejich rozdělení v jednotlivých krajích není zcela rovnoměrné, nejnižší počet stanic na kraj je 10 (Karlovarský kraj), nejvyšší 47 (Středočeský kraj) – počty stanic v jednotlivých krajích jsou uvedeny níže.

Počty stanic měření emisí v jednotlivých krajích:

Hlavní město Praha	24
Jihočeský kraj	31
Jihomoravský kraj	39
Karlovarský kraj	10
Královéhradecký kraj	26
Liberecký kraj	14
Moravskoslezský kraj	32
Olomoucký kraj	27
Pardubický kra	20
Plzeňský kraj	24
Středočeský kraj	47
Ústecký kraj	22
Vysočina	26
Zlínský kraj	19
Celkem	361

Na straně obecních úřadů obcí s rozšířenou působností lze očekávat, že nedojde k významnějšímu zvýšení či snížení zátěže spojené s vykonávanou agendou, potenciálně by mohlo pozitivně působit zjednodušení povolovacího systému u stanic měření emisí.

Dopad na podnikatelské prostředí

Návrh bude mít finanční dopady na provozovatele stanic technické kontroly a provozovatele stanic měření emisí.

Dopady na provozovatele stanic technické kontroly budou spojeny s povinností dovybavit stanice technické kontroly tak, aby v nich bylo možné provádět měření emisí. Jde primárně o dovybavení přístrojové, nelze vyloučit ani nutnost stavebních úprav. V rámci přechodných ustanovení musí toto dovybavení proběhnout v rámci 4 let od nabytí účinnosti zákona.

Ze stávajících 361 provozovaných stanic technické kontroly je ca 160 spojeno s provozováním stanice měření emisí, tedy v těchto případech nebude přechod do nového systému vyvolávat potřebu dodatečných nákladů. V dalších ca 160 případech je měření emisí zajištěno smluvně u prostorově blízké stanice měření emisí, která ovšem nemá stejného provozovatele jako stanice technické kontroly (zejm. s ohledem na spojení stanice měření emisí se servisem vozidel a omezení podnikání u provozovatele stanice technické kontroly). Alespoň v části případů jsou provozovatelé obou stanic v příbuzenském nebo jiném vztahu (např. manželé), lze tedy očekávat, že v těchto případech dojde k dohodě na přechod do nového systému a tedy k výraznému snížení nákladů tohoto kroku. Ve zbývajících 40 případech není poskytování měření emisí při stanici zabezpečeno, zde lze tedy očekávat náklady na rozšíření stanice v plné výši.

Počet stanic technické kontroly, v budou investice do rozšíření na oblast měření emisí nezbytné v plné výši (bez možnosti využití již existujícího vybavení), odhaduje Ministerstvo s ohledem na výše uvedené na 50 - 100 stanic. Plné náklady na jednu stanici jsou odhadnuty na výši 2 mil. Kč.

Dopady na provozovatele stanic měření emisí jsou spojeny s nutností připojit se do informačního systému stanic technické kontroly a tento systém při provozování stanice používat. Náklady na zapojení do systému lze odhadnout v řádu desítek tisíc na jednu provozovnu. Na provozovatele stanic rovněž dopadne povinnost mechanika rozšířit, resp. změnit svou odbornou způsobilost tak, aby mohl nadále vykonávat měření emisí. Tento dopad, byť nebude mít podobu finanční investice, bude patrně podstatnější pro činnost stanice měření emisí než nutnost zapojit se do jednotného informačního systému.

Návrh je rovněž spojen s dopady na kontrolní techniky a mechaniky, a to s ohledem na ukládanou povinnost rozšířit svoji odbornou způsobilost v rámci pravidelného školení (a se souvisejícím zánikem institutu mechanika). Ve vztahu k mechanikům budou tyto dopady mnohem závažnějším, neboť si budou muset dost podstatným způsobem rozšířit svoji odbornou způsobilost, a to i v oblastech, které nevykonávají. Ve vztahu k technikům bude tato povinnost do jisté míry moderována tím, že část z nich je držitelem jak profesního osvědčení kontrolního technika, tak mechanika.

Dopady na životní prostředí a sociální dopady

Dopady na životní prostředí lze přepokládat pozitivní, neboť v obou variantách v oblasti pravidelných technických prohlídek dojde k posílení kontroly nad prováděním měření emisí vozidel.

Sociální dopady se očekávají pozitivní, neboť rozšířením uznávání výsledků pravidelných technických prohlídek z jiných států Evropské unie dojde ke snížení nákladů při dovozu a registraci vozidla v ČR. Dále s ohledem na úpravu týkající se manipulací s tachometrem (stáčení ujetých kilometrů) lze předpokládat alespoň omezení podvodného jednání v této oblasti.

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

Navrhovaná právní úprava se nedotýká ochrany soukromí a osobních údajů. Navrhovaná právní úprava nepředpokládá sdělování osobních údajů úřadům nebo předávání osobních údajů mezi úřady nad rámec stávající úpravy, nepředpokládá ani nové zpracovávání osobních údajů. Návrh sice řeší předávání určitých údajů, jedná se ovšem o údaje technické, nikoliv o údaje osobní.

I) Zhodnocení korupčních rizik

Návrh nepřináší zvýšení korupčního rizika, v jeho rámci nedochází k navyšování počtu správních řízení se širokým rozsahem správního uvážení, naopak ve vztahu k povolování provozu stanice měření emisí dochází ke zjednodušení dotčených správních řízení.

J) Zhodnocení dopadů na bezpečnost nebo obranu státu

Návrh nepředpokládá žádné dopady na bezpečnost nebo obranu státu

II. Zvláštní část

K čl. I (novela zákona č. 56/2001 Sb.)

K bodu 1

Aktualizuje se odkaz na směrnice implementované zákonem č. 56/2001 Sb., odkaz na rušenou směrnici 2009/40/ES se nahrazuje odkazem na směrnici 2014/45/EU.

K bodům 2 a 3

Jedná se o promítnutí zásady uznávání platnosti pravidelné technické prohlídky vozidla mezi státy EU, zde vztažené k okamžiku registrace dovezeného vozidla. Návrh důsledně vychází ze zásady, že má-li vozidlo dovezené z jiného členského státu platnou pravidelnou technickou prohlídku, neprovádí se technická prohlídka v ČR před provedením registrace a k registraci se dokládá pouze doklad o této pravidelné prohlídce. Technická prohlídka vozidla před provedením zápisu do registru silničních vozidel se napříště bude provádět pouze u vozidel dovezených ze třetích zemí, popř. u vozidel dovezených z členského státu EU, u kterých nelze doložit existenci platné pravidelné technické prohlídky.

K bodu 4

Jde pouze o formální doplnění odkazu na vydávání tabulek s registrační značkou na přání.

K bodu 5

Jde o doplnění stávající úpravy vyznačování data další pravidelné technické kontroly na tabulce registrační značky při zápisu vozidla do registru. Doplnuje se úprava pro případ, kdy je technickou prohlídkou před registrací zjištěna vážná nebo nebezpečná závada. Takové vozidlo lze do registru zapsat, je nicméně třeba odpovídajícím způsobem vyznačit omezení jeho technické způsobilosti, a to jak na tabulce značky, tak v technickém průkazu.

K bodům 6 a 7

Jde provedení požadavku směrnice 2014/45/EU na poskytování údajů o vozidle, které jsou potřebné pro provádění technických prohlídek vozidla; tyto informace poskytuje výrobce vozidla. Zpřístupněním těchto informací provozovatelům stanic technické kontroly návrh pověřuje Ministerstvo dopravy, a to prostřednictvím informačního systému stanic technické kontroly, coby účelného a nejméně nákladného nástroje pro tento postup.

K bodu 8

Jde o provedení požadavku směrnice 2014/45/EU na sankcionování nepovolených manipulací s počtem ujetých kilometrů na počítači ujeté vzdálenosti vozidla. Návrh jednak zakazuje snižování celkového počtu ujetých kilometrů, zároveň ovšem bere v potaz i to, že v některých případech může k snížení ujetého počtu kilometrů dojít, aniž by bylo cílem podvodné jednání, a to v případě oprav vozidla. Návrh v takovém případě ukládá osobě, která takovou opravu provedla, zpracování protokolu, zachycujícího mj. původní a nový stav počítače ujeté vzdálenosti. S nedodržením zákonných zákazů a povinností jsou spojeny příslušné sankce.

Zároveň s tím se zrušuje nadbytečné oprávnění policie ČR, které je již obsaženo (a podrobně upraveno) zákonem č. 361/2000 Sb. (je nahrazeno výše popsanou úpravou).

K bodům 9, 10, 12, 13, 14, 16, 17, 18, 20, 34, 35 (část), 39, 40, 41, 79 a 80

Uvedené body zapracovávají do návrhu zrušení měření emisí coby samostatné činnosti, oddělené od provádění technické prohlídky vozidla. V této souvislosti jde zejm. o zrušení samostatné úpravy pravidelného měření emisí. Měření emisí bude nadále součástí (pravidelné) technické prohlídky jako jeden z kontrolních úkonů prováděných v rámci prohlídky. Měření emisí se tedy stane standardním kontrolním úkonem prováděným v rámci technické prohlídky ve stanici technické kontroly. Bude nicméně zachována možnost provést měření emisí (jako část technické prohlídky motorového vozidla) ve stanici měření emisí, a to odděleně od ostatních kontrolních úkonů prováděných stanicí technické kontroly – jde zejm. o navrhované změny v § 47 a § 48 zákona. Samotné provedení měření emisí bude mít stejná pravidla, ať už bude prováděno ve stanici technické kontroly nebo ve stanici měření emisí.

Stávající princip, že měření emisí musí proběhnout před provedením zbývajících kontrolních úkonů v rámci technické prohlídky, zůstane zachován, zachována zůstane i délka maximální lhůty mezi provedením měření emisí a ostatních kontrolních úkonů – 30 dní. Nebude-li tato lhůta dodržena, konstruuje se fikce, že měření emisí provedeno nebylo a bude tedy muset provedeno znovu. K tomu viz změny v bodě 18.

Vzhledem k tomu, že se měření emisí stává součástí pravidelné technické prohlídky, opouští návrh požadavek na to, aby se pravidelná technická prohlídka mohla provést pouze tehdy, je-li k dispozici kladný výsledek měření emisí. Při měření emisí nebude možné provádět opravy vozidla a případná zjištěná závada bude závadou druhého stupně (tj. vážná závada).

Při provedení měření emisí ve stanici měření emisí (tj. v případě, kdy může být i několikadenní časový rozestup mezi provedením úkonů ve stanici měření emisí a úkonů ve stanici technické kontroly) se za den provedení pravidelné technické prohlídky považuje den provedení kontrolních úkonů ve stanici technické kontroly (tj. den, kdy byla pravidelná technická prohlídka dokončena) – viz § 50 odst. 3. S ohledem na délku maximálního časového rozestupu mezi provedením měření emisí a provedením ostatních kontrolních úkonů v rámci pravidelné technické prohlídky tak bude lhůta pro odstranění vážné závady zjištěné při měření emisí dvojnásobná než u jiných vážných závad (60 dní). Takováto lhůta je nicméně stále v souladu se směrnicí 2014/45/EU.

Opakovanou prohlídku v případě zjištění vážné závady při měření emisí bude možné provést ve stanici měření emisí (viz § 51 odst. 1).

Vzhledem k tomu, že není nadále možné s ohledem na směrnicí 2014/45/EU zachovat institut mechanika, bude i ve stanicích měření emisí provádět měření emisí kontrolní technik (s výjimkou přechodného období – maximálně tříletého).

Zrušuje se i samostatný institut protokolu o měření emisí, neboť tyto údaje budou nadále vkládány do příslušného informačního systému (viz níže) a z něj budou případně tyto protokoly vytvářeny, obdobně jako ve stanicích měření emisí.

K bodu 11

Nahrazuje se úprava pravidelných technických prohlídek vozidel. Obsahově zde nedochází k zásadní změně koncepce, nicméně s ohledem na počet dílčích úprav textu bylo zvoleno kompletní nahrazení textu textem novým.

S ohledem na zásadu vzájemného uznávání provedených pravidelných technických prohlídek mezi členskými státy EU byl u vozidel dovezených z jiného členského státu EU navázán běh lhůty pro pravidelné prohlídky na poslední prohlídku provedenou v členském státě. Jinak se u dovezených vozidel počítá běh lhůt od provedení prohlídky pro účely registrace.

K bodům 15, 19 a 21

Jde úpravy vymezení obsahu a druhů technických prohlídek vozidel, jehož cílem je primárně vhodnější provázání dotčené úpravy s terminologií zákona a dále přenesení úpravy druhů technických prohlídek z prováděcího předpisu na zákonnou úroveň. Jak již bylo uvedeno výše, měření emisí se stává součástí pravidelné technické prohlídky (tato skutečnost se výslovně promítne v prováděcím předpise).

K bodům 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29 a 30

Jde o soubor dílčích úprav v § 48a zákona, reagujících na skutečnost, že do stávajícího informačního systému stanic technické kontroly se budou muset zapojit i provozovatelé stanic měření emisí. S ohledem na takové rozšíření obsahu tohoto informačního systému se navrhuje změna jeho názvu – zatímco současný název je zvolen podle subjektů, které do systému vkládají údaje (stanice měření emisí) a tento název by tedy již neodpovídal nové úpravě, navrhuje zvolit název podle údajů obsažených v informačním systému, tj. podle jeho předmětu, kterým jsou technické prohlídky vozidel. Nově navrhovaný název je tedy „informační systém technických prohlídek“. Vedle uvedené terminologické úpravy se navrhuje dílčí změny, zapojující do systému i provozovatele stanic měření emisí.

K bodu 31

Jde o formulační úpravy vymezení jednotlivých stupňů závad v návaznosti na směrnicí 2014/45/EU. Z návětí byl vypuštěn odkaz na provádění prohlídek ve stanici technické

kontroly, neboť napříště se bude systém stupňů závad vztahovat i na závady zjištěné ve stanici měření emisí (byť zde reálně půjde pouze o vážné závady).

K bodu 32

Navrhuje se vypuštění nadbytečných slov s ohledem na vymezení pojmu technické prohlídky v § 47 odst. 1.

K bodu 33

V návaznosti na požadavek směrnice 2014/45/EU se doplňuje povinnost odstranit i zjištěné lehké závady. Vzhledem k tomu, že tyto závady nemají vliv na technickou způsobilost vozidla, nenavrhuje se žádná sankce při nedodržení této povinnosti.

K bodům 35 (část), 36, 37 a 38

Jde terminologické úpravy v návaznosti na navrhovanou změnu terminologie v zákoně č. 361/2000 Sb.

K bodům 42 a 43

Jde o terminologické úpravy v návaznosti na občanský zákoník.

K bodům 44, 46, 47, 57 a 59

Navrhuje se odstranit požadavek, aby provozovatel stanice technické kontroly nebyl ekonomicky spjat s výrobou, prodejem nebo opravou vozidel, resp. navrhuje se tento požadavek přesunout na kontrolního technika. Jde o posun v souladu se směrnicí 2014/45/EU, která tyto požadavky neklade na provozovatele stanice, ale právě na fyzickou osobu, která skutečně provádí technickou prohlídku vozidla. Předkladatel je zde toho názoru, že není třeba v tomto bodě zachovávat vnitrostátní úpravu, která jde nad rámec požadavků unijního práva, zejm. s ohledem na kontrolní mechanismy činnosti stanic technické kontroly prostřednictvím informačního systému stanic technické kontroly.

Navrhuje se rovněž zrušit požadavek na nestrannost, nezávislost a věrohodnost provozovatele stanice technické kontroly. Tento požadavek zákona ve skutečnosti nemá žádný přezkoumatelný obsah a prokazuje se pouze čestným prohlášením. V upřesněné podobě bude tento požadavek rovněž zčásti přesunut na kontrolního technika.

K bodu 45

Jde o zrušení nadbytečného odkazu.

K bodům 48, 49, 50

Jde o doplnění povinností provozovatele stanice technické kontroly v návaznosti na požadavky směrnice 2014/45/EU.

K bodu 51

Jde o opravu chybného odkazu.

K bodu 52

Jde o doplnění chybějící úpravy odnímání pověření.

K bodu 53

Vypouští se odkaz na provádění technických prohlídek pouze ve stanici technické kontroly, neboť nadále bude kontrolní technik provádět prohlídku (resp. její část) i ve stanici měření emisí.

K bodům 54, 55, 56 a 58

Navrhují se úpravy podmínek pro vydání profesního osvědčení kontrolního technika v návaznosti na požadavky směrnice 2014/45/EU. Jde primárně o zjednodušení požadavků na minimální dosažené vzdělání a délku praxe a dále vypuštění požadavku na minimální věk 21 let, který předkladatel již nepovažuje za účelný a oprávněný.

K bodu 59

Jde o terminologické úpravy v návaznosti na předchozí změny zákona.

K bodům 60, 63 a 64

Formální úpravy navázané na změny provedené v § 60 zákona.

K bodu 61

Navrhuje se zrušení odkazu na konkrétní ustanovení zákona, který jednak chybný, jednak nadbytečný.

K bodu 62

Jde o zpřísnění informační povinnosti v návaznosti na směrnici 2014/45/EU.

K bodu 65

Jde o doplnění chybějící úpravy odnímání pověření.

K bodům 66, 67, 69, 72, 73, 75, 92 (část), 94 a 101

V návaznosti na výše popsané změny v povaze a způsobu provádění měření emisí (viz. popis k bodům 9 a násl.) se navrhuje rovněž nová podoba ustanovení týkajících provozování stanic měření emisí a mechaniků. Návrh vychází z následujících premis:

1. Stávající právní úprava povolování činnosti stanic měření emisí vychází ze stejné konstrukce jako povolování činnosti stanic technické kontroly. Provozovatel musí získat dvě úřední přivolení ve formě oprávnění a osvědčení. U stanic technické kontroly má tato konstrukce své odůvodnění zejm. v tom, že počet stanic v území je omezen - potenciální provozovatel tedy nejprve získá prvotní úřední přivolení (oprávnění), které mu poskytne jistotu v tom, že poté co investuje do řádného vybudování, vybavení a personálního obsazení stanice bude moci stanicí provozovat (tj. nebude odmítnut z důvodu naplnění územního pokrytí). V případě stanic měření emisí je ovšem situace jiná, jejich počet v území omezen není. Pro získání obou úředních přivolení je potřeba prokázat především dispozici s příslušnými prostory, vybavením a personálem, prokazované skutečnosti se navíc u obou řízení (alespoň na zákonné úrovni) zčásti překrývají. Není tedy důvod zachovávat dvojitý rozhodování, když k provozování stanice měření emisí plně postačí jedno úřední povolení, které bude nárokové po prokázání potřebného materiálního a personálního zázemí. Na rozdíl od stanice měření emisí zde nehrozí, že by byly investovány prostředky do vybavení a poté by povolení nebylo uděleno.

2. Ve stávajícím znění zákona je činnost měření emisí v určitých případech navázána na výkon jiné činnosti, spojené zejm. se servisní činností v oblasti vozidel, v některých případech rovněž na přivolení výrobce vozidla. Výkon činnosti měření emisí je pak dále vymezen konkrétními značkami vozidel. Rovněž v této oblasti obsahuje návrh změny. Navrhuje se zrušit zákonné provázání s jinou činností, přivolování výrobce výkon činnosti podle značek. Takovéto vymezení již neodpovídá začlenění měření emisí do technické prohlídky vozidla a ostatně není dle názoru ministerstva ani nezbytné. Podstatné je pořízení nezbytných prostor, vybavení a personálu a dále pak plnění povinností při provozování

stanice (zejm. zapojení do informačního systému technických prohlídek), nikoliv spojení se servisní činností, popř. počáteční napojení na výrobce.

3. Na rozdíl od provozování stanice technické kontroly není provozování stanice měření emisí vyloučeno z působnosti živnostenského zákona, jedná se tedy o živnost (volnou). I na tuto skutečnost návrh reaguje, což mj. umožňuje vypustit prověřování těch skutečností, které již byly ověřeny podle živnostenského zákona (svéprávnost, bezúhonnost).

4. S ohledem na výše uvedené se vedle podoby povolovacího řízení zjednodušuje i podoba příloh k žádosti o povolení provozování stanice měření emisí a dále obsah rozhodnutí o povolení, kdy je zejm. nadbytečné zahrnování seznamu vybavení stanice do rozhodnutí.

5. Nově jsou formulovány i povinnosti provozovatele stanice měření emisí. Nové jsou zejména povinnosti zapojení do informačního systému technických prohlídek a dále požadavky na personální zabezpečení měření emisí samotného. Jak již bylo uvedeno v obecné části důvodové zprávy, problematika řádné transpozice směrnice 2014/45/EU byla s Evropskou komisí opakovaně na různých úrovních projednávána. Výsledný závěr z těchto jednání je ten, že sice může být na národní úrovni zachována existence stanic technické kontroly i stanic měření emisí, ovšem s tím, že fyzická osoba, která provádí jakékoliv činnosti v rámci pravidelné technické prohlídky - včetně měření emisí - musí splňovat všechny minimální požadavky směrnice 2014/45/EU. Vzhledem k tomu již není možné zachovat institut mechanika a měření emisí i jako samostatnou činnost bude muset do budoucna provádět osoba se způsobilostí kontrolního technika. Tato změna se tedy odráží i v povinnostech provozovatele stanice měření emisí a dále ve zrušení úpravy zákona týkající se mechaniků. Tato úprava se zrušuje bez náhrady - s výjimkou uplatnění přechodných ustanovení - a namísto ní bude použita úprava kontrolních techniků. Vzhledem k tomu, že měření emisí bude pojmáno jako kontrolní úkon v rámci technické prohlídky vozidla (i když bude prováděn samostatně ve stanici měření emisí), nebude na úrovni zákona nutné přijímat změny v úpravě kontrolních techniků (na úrovni prováděcích vyhlášek nicméně již bude nutné změny přijmout).

6. V souvislosti s tím se navrhuje rovněž úprava v oblasti státního dozoru tak, aby oprávnění popř. povinnosti obecního úřadu obce s rozšířenou působností ve vztahu ke stanicím měření emisí byly stejné jako krajských úřadů ve vztahu ke stanicím technické kontroly. Novému znění povinností provozovatele stanice měření emisí a zrušení úpravy mechanika je přizpůsobeno i správní trestání. K formálním úpravám dochází rovněž v evidenci stanic technické kontroly a stanic měření emisí.

K bodu 68

Jde o doplnění chybějící úpravy odnímání oprávnění.

K bodům 70, 71 a 74

Jde o formální úpravy v návaznosti občanský zákoník.

K bodu 76

Jde o opravu chybného odkazu.

K bodům 77 a 78

Jde o úpravu pravidelných technických prohlídek zvláštních vozidel v návaznosti na změny provedené v § 40 a v návaznosti na požadavky směrnice 2014/45/EU.

K bodům 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89 a 90

Jde úpravu ustanovení vymezujícího působnost Ministerstva dopravy a obecních úřadů obcí s rozšířenou působností. Cílem těchto úprav je jednak zohlednit změny navrhované v předchozí úpravě zákona, jednak u Ministerstva dopravy odstranit některé nedostatky a chyby obsažené v § 80 odst. 2 zákona.

K bodům 91 a 92

Jde o úpravu posilující některá oprávnění spojená s výkonem státní kontroly vůči provozovatelům stanic technické kontroly a kontrolním technikům, rovněž v návaznosti na směrnici 2014/45/EU. Dále se oprávnění při výkonu státního dozoru rozšiřují rovněž na dozor obecních úřadů obcí s rozšířenou působností nad provozovateli stanic měření emisí - rovněž viz výše.

K bodům 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100, 101, 102, 103, 104, 105 a 106

Jde o úpravy a doplnění správního trestání. Jde jednak o reakci na změny a doplnění předchozích ustanovení v rámci návrhu (tj. doplnění postihů v případě neplnění ukládaných povinností), jednak o doplnění doposud chybějících postihů ve vztahu k některým již existujícím povinnostem v zákoně (zejm. ve vztahu k výrobcí a akreditovanému zástupci) a dále i o doplnění sankcí v návaznosti na některá nařízení EU. Návrh v této části již respektuje terminologii nového přestupkového zákona a úpravy navrhované již projednávaným změnovým zákonem.

K bodu 107

Jde o úpravu a doplnění zmocňovacího ustanovení v návaznosti na provedené změny.

K čl. II (přechodná ustanovení)

Navrhovaná přechodná ustanovení reagují zejm. na změny provedené v oblasti rozsahu (pravidelné) technické prohlídky (zahrnutí měření emisí do prohlídky jako nového kontrolního úkonu), změny v oblasti provozování stanic měření emisí a dále změny spojené se zánikem institutu mechanika a s tím spojeného rozšíření profesní způsobilosti kontrolního technika.

Přechodná ustanovení lze rozdělit do 4 skupin: (1) úprava provozování stanic technické kontroly - body 1 až 6, (2) úprava provozování stanic měření emisí - body 7 a 8, (3) úprava rozšíření profesní způsobilosti kontrolního technika - body 9, 10, 13 a 14 a (4) úprava přechodu mechanika do režimu kontrolního technika - body 11 a 12.

1. Stanice technické kontroly (body 1 až 6 přechodných ustanovení). Základní premisou přechodných ustanovení v této oblasti je povinný přechod stávajících stanic technické kontroly do nového režimu podoby pravidelné technické prohlídky, zahrnující i měření emisí. Provozovatelům stávajících stanic technické kontroly se tedy (1) umožňuje po dobu 5 let ode dne nabytí účinnosti zákona provozovat stanici na základě dosavadního oprávnění a osvědčení, a to v rozsahu činnosti a v rozsahu přístrojového vybavení podle dosavadní právní úpravy - tj. bez povinnosti mít vybavení pro provádění měření emisí vozidla. (2) Provozovatelům stanic technické kontroly se dále umožňuje do 4 let od nabytí účinnosti zákona požádat o vydání nového oprávnění a osvědčení, které zahrne i oblast měření emisí. V této lhůtě tedy provozovatel stanice technické kontroly musí dovybavit stanici tak, aby v ní bylo možné provádět i měření emisí a mít i odpovídající personál - tj. kontrolní techniky s plným rozsahem odborné způsobilosti, zahrnujícím i měření emisí. Pro vydání nového oprávnění a osvědčení se bude ověřovat primárně pouze dovybavení stanice

pro potřeby provádění měření emisí, nikoliv všechny požadavky. Základním účelem je zde snížení administrativní zátěže pro provozovatele stanic i pro krajské úřady. Z tohoto důvodu se rovněž o vydání obou dokumentů povede společné řízení.

Dále přechodná ustanovení umožňují v režimu společného řízení projednat i změnu adresy provozovny STK. Toto umožní v některých případech efektivněji provést rozšíření rozsahu činnosti stanice o měření emisí. Zároveň ovšem s ohledem na přesun do nových prostor, které nebyly podrobeny kontrole při počátečním udělení osvědčení, je třeba v takovémto případě provést kontrolu všech zákonných podmínek pro udělení osvědčení (tj. zejm. kontrolu nových prostor a přístrojového vybavení), nikoliv pouze kontrolu omezenou na oblast měření emisí. Přesun adresy místa provozovny bude dále omezen na správní obvod jednoho okresu tak, aby byl v souladu s územím, pro nějž je počítáno územní pokrytí (tj. přesun neovlivní kapacitu stanic v dotčeném území).

Dosavadní oprávnění a osvědčení zaniknou buď vydáním nového oprávnění a osvědčení nebo uplynutím pětileté lhůty.

Povinné rozšíření působnosti stávajících stanic technické kontroly i na oblast měření emisí považuje Ministerstvo dopravy za účelné, zejm. s ohledem na nové pojetí rozsahu technické prohlídky a rozšíření odborné způsobilosti a oblasti činnosti kontrolního technika. Navrhovanou čtyřletou lhůtu pro dovybavení stanice považuje ministerstvo za dostatečnou (viz rovněž obecná část důvodové zprávy).

2. Stanice měření emisí (body 7 a 8 přechodných ustanovení). Ve vztahu ke stanicím měření se umožňuje jejich provozování na základě dosavadního oprávnění a osvědčení bez časového omezení. Umožňuje se nicméně, aby provozovatel sám požádal o vydání povolení v novém režimu, které oprávnění a osvědčení nahradí. Dále se navrhuje vydání povolení v novém režimu v případě změn dosavadních dokumentů. Dále se navrhuje přechodná lhůta 6 měsíců pro připojení do informačního systému technických prohlídek a pro započítání plnění povinností s tímto systémem spojených (vkládání dat). Nesplnění těchto povinností ve stanovené lhůtě bude mít za následek zánik oprávnění k provozování stanice měření emisí přímo ze zákona. Pro zmírnění tvrdosti se takovýto zánik neuplatní v případě, kdy neplnění povinností nelze přičítat provozovateli stanice (např. provozovatel včas požádal o zřízení přístupu, ovšem tento mu nebyl zřízen v zákonné lhůtě).

3. Kontrolní technik (body 9, 10, 13 a 14 přechodných ustanovení). Přechod kontrolních techniků do nového režimu rozšířené odborné způsobilosti (i na měření emisí) se v souladu s čl. 13 odst. 3 směrnice 2014/45/EU navrhuje v rámci pravidelného školení. Pravidelné školení hned po nabytí účinnosti zákona zohlední i oblast měření emisí a kontrolní technici po absolvování pravidelného školení ve standardních intervalech obdrží nové profesní osvědčení. Nejvýše do 3 let od nabytí účinnosti zákona budou tedy všichni kontrolní technici držiteli nového profesního osvědčení a jejich způsobilost bude rozšířena i na oblast měření emisí. Do doby absolvování pravidelného školení budou technici oprávnění vykonávat svou činnost v dosavadním rozsahu.

Na kontrolního technika, který je zároveň držitelem profesního osvědčení mechanika, se uplatní stejný princip, povinnost absolvovat pravidelné školení bude ovšem navázána na to datum, které nastane z obou oblastí dříve (tj. zda povinnost absolvovat pravidelné školení nastane této osobě dříve z titulu kontrolního technika nebo mechanika). Poté bude mít tato osoba pouze jedno profesní osvědčení (kontrolního technika) pokrývající obě oblasti. O vydání nového profesního osvědčení bude ovšem tato osoba moci požádat i před absolvováním pravidelného školení.

4. Mechanik (body 11 a 12 přechodných ustanovení). Princip přechodu mechanika pod odbornou způsobilost kontrolního technika je obdobný a bude rovněž probíhat v rámci pravidelného školení, jehož úspěšný absolvent obdrží nové profesní osvědčení kontrolního technika. Do doby absolvování pravidelného školení bude mechanik oprávněn vykonávat svoji činnost v dosavadním rozsahu.

K čl. III (novela zákona č. 13/1997 Sb.)

K bodu 1

S ohledem na požadavky směrnice Rady 96/53/ES dochází k rozšíření okruhu kategorií vozidel, která podléhají kontrolnímu vážení, a to o vozidla kategorie M2, M3, T, C, O1, S a SS. Současně dochází k upřesnění označení kategorie přípojných vozidel podléhajících kontrolnímu vážení již podle nyní platné právní úpravy (dříve OT3 a OT4, nyní R). Kontrolnímu vážení podléhají vozidla, která podle svých technických charakteristik spadají do uvedených kategorií, bez ohledu na to, do jaké kategorie jsou formálně zařazena (např. pokud byla zaregistrována podle dřívější právní úpravy).

Do § 38a odst. 1 se navrhuje zahrnout výčet kontrol, které mohou být v rámci kontrolního vážení provedeny. Úprava se vztahuje souhrnně jak na nízkorychlostní, tak na vysokorychlostní kontrolní vážení, s tím, že přesnější specifikace pro každý z těchto typů vážení bude upravena prováděcím právním předpisem.

Výčet kontrol vychází z platné právní úpravy (§ 38a odst. 5 a 6), přičemž jednotlivé kontroly jsou terminologicky upřesněny a uvedeny do souladu s právní úpravou vymezující povolené hmotnosti a rozměry vozidel užívaných v silničním provozu.

K bodu 2, 6, 11,

V souvislosti s novou formulací výčtu vozidel, která podléhají kontrolnímu vážení, a vypuštěním legislativní zkratky „vozidlo“ se navrhuje upřesnění navazujících ustanovení tak, aby bylo zřejmé, že kontrolnímu vážení nepodléhají pouze vozidla, ale rovněž jízdní soupravy.

K bodu 3

V souvislosti se souhrnným vymezením kontrolního vážení v § 38a odst. 1 se navrhuje zrušit vymezení nízkorychlostního a vysokorychlostního kontrolního vážení. Upřesnění, které kontroly lze provádět v rámci nízkorychlostního kontrolního vážení a které kontroly lze provádět v rámci vysokorychlostního kontrolního vážení, bude obsaženo v prováděcím právním předpisu.

K bodu 4

Podle požadavků směrnice Rady 96/53/ES se zavádí povinnost odesílatele zásilky, která je přepravována v kontejneru nebo výměnné nástavbě, vydat k zásilce doklad obsahující hmotnost zásilky a hmotnost kontejneru nebo výměnné nástavby. Tento doklad musí být při přepravě k dispozici ve vozidle nebo jízdní soupravě.

K bodu 5

Za účelem plnění požadavku směrnice Rady 96/53/ES na podávání informací o počtu provedených kontrolních vážení a o počtu zjištěných přetížených vozidel a jízdních souprav se zavádí povinnost subjektů zajišťujících nebo provádějících kontrolní vážení poskytovat

tyto údaje Ministerstvu dopravy, a to jednou ročně vždy do 31. května za uplynulý kalendářní rok.

K bodu 7

V návaznosti na povinnost odesílatele vydat k zásilce přepravované v kontejneru nebo výměnné nástavbě doklad obsahující hmotnost zásilky a hmotnost kontejneru nebo výměnné nástavby se zavádí povinnost řidiče vozidla převážejícího takovou zásilku předložit tento doklad při kontrolním vážení.

K bodu 8

Ustanovení § 38b odst. 4 mělo svůj význam v době, kdy při zjištění překročení povolených hodnot vznikala povinnost uhradit náklady vážení. Vzhledem k tomu, že zákonem č. 268/2015 Sb. bylo od této povinnosti upuštěno, je toto ustanovení v současné době nadbytečné a proto se navrhuje jeho zrušení.

K bodu 9

Zmocňovací ustanovení se rozšiřuje tak, aby s ohledem na obecné vymezení kontrol prováděných v rámci kontrolního vážení, bylo v prováděcím právním předpise upřesněno, které z těchto kontrol se provádějí v rámci nízkorychlostního kontrolního vážení.

K bodu 10

Navrhuje se zpřesnění ustanovení upravujícího postup při zjištění překročení nejvyšších povolených hmotností nebo rozměrů vozidla nebo jízdní soupravy při kontrolním vážení. Zůstává zachován základní princip, že takové vozidlo nesmí dále pokračovat v jízdě. Aby se předešlo pochybnostem, výslovně se uvádí, že k odstavení vozidla dojde na místě k tomu vhodném (nikoliv nutně přímo na místě, kde bylo vážení provedeno). Pokračovat v jízdě smí vozidlo až v okamžiku, kdy bylo odstraněno jeho přetížení nebo pokud bylo užití přetíženého vozidla (vozidla s nadměrnými rozměry) povoleno rozhodnutím silničního správního úřadu podle § 25 zákona o pozemních komunikacích.

Do zákona o pozemních komunikacích se dále za účelem odstranění roztříštěnosti právní úpravy přesunuje úprava možnosti zabránit v jízdě vozidlu, u něhož bylo při kontrolním vážení zjištěno překročení nejvyšších povolených hmotností nebo rozměrů vozidla, která je nyní upravena v zákoně o silničním provozu. Tak jako dosud bude možné takovému vozidlu zabránit v jízdě použitím technického prostředku. Náklady spojené se zabráněním v jízdě ponese provozovatele vozidla, nebo pokud se jednalo o překročení nejvyšších povolených hodnot pro jízdní soupravu, náklady ponese provozovatel jízdní soupravy.

K uvolnění vozidla dojde v okamžiku, kdy bude možné vozidlem nebo jízdní soupravou pokračovat v jízdě, tzn. v okamžiku, kdy bude přeložen náklad tak, že vozidlo či jízdní souprava již nebude překračovat nejvyšší povolené hmotnosti či rozměry nebo v okamžiku, kdy bude rozhodnuto o povolení zvláštního užívání.

Nově se zavádí možnost zakázat pokračování v jízdě v případě, že řidič odmítl podrobit vozidlo nebo jízdní soupravu nízkorychlostnímu kontrolnímu vážení. I v tomto případě je možné použít technického prostředku k zabránění v jízdě vozidla. K uvolnění vozidla dojde v okamžiku, kdy se vozidlo kontrolnímu vážení podrobí, nejpozději však po 24 hodinách od udělení zákazu pokračování v jízdě.

K bodu 12

Vzhledem k tomu, že povinnost užívat vozidlo, jehož hmotnosti a rozměry nepřekračují nejvyšší povolené hodnoty, bude nově stanovena v zákoně o silničním provozu,

který bude zároveň obsahovat zmocnění pro vymezení nejvyšších povolených hmotností a rozměrů v prováděcím právním předpisu, dochází v zákoně o pozemních komunikacích k změnám odkazů právě na tyto předpisy.

K bodu 13

Zmocňovací ustanovení se rozšiřuje tak, aby s ohledem na obecné vymezení kontrol prováděných v rámci kontrolního vážení, bylo v prováděcím právním předpise upřesněno, které z těchto kontrol se provádějí v rámci vysokorychlostního kontrolního vážení.

K bodům 14 a 15

Jedná se o úpravu odkazů na jednotlivá ustanovení v návaznosti na změny ve znění skutkových podstat správních deliktů zjištěných při kontrolním vážení.

K bodům 16 a 17

V souvislosti s tím, že povinnost užívat pouze vozidlo, jehož hmotnosti a rozměry nepřekračují nejvyšší povolené hodnoty, bude nově stanovena v zákoně o silničním provozu a s ohledem, na upřesnění postupů při zjištění překročení těchto hodnot při kontrolním vážení, dochází k formulačním změnám ve znění skutkových podstat přestupků zjištěných při kontrolním vážení. Jedná se o sloučení skutkových podstat, které jsou v současné době děleny podle toho, zda překročení nejvyšších povolených hodnot bylo zjištěno při nízkorychlostním či při vysokorychlostním kontrolním vážení, do jedné skutkové podstaty. Dále se jedná o upřesnění znění skutkové podstaty vztahující se k nedovolenému pokračování v jízdě s přetíženým vozidlem tak, aby odpovídal novému znění § 38c (viz novelizační bod 10).

K bodu 18

V návaznosti na úpravy skutkových podstat přestupků zjištěných při kontrolním vážení (novelizační body 16 a 17) dochází k legislativně technickým úpravám odkazů na příslušná ustanovení.

K bodům 19 a 20

V souvislosti s tím, že povinnost provozovatele vozidla přikázat nebo dovolit užití tohoto vozidla pouze pokud jeho hmotnosti a rozměry nepřekračují nejvyšší povolené hodnoty, bude nově stanovena v zákoně o silničním provozu, dochází k formulačním změnám ve znění přestupků zjištěných při kontrolním vážení. Současně dochází ke sloučení skutkových podstat, které jsou nyní rozděleny podle toho, zda se jedná o překročení nejvyšších povolených hmotností nebo překročení nejvyšších povolených rozměrů, do jedné skutkové podstaty. Důvodem pro rozdělení těchto skutkových podstat bylo odlišné určení výměry pokuty při překročení nejvyšších povolené hmotnosti vozidla (§ 43 odst. 1), avšak vzhledem k dalším formulačním změnám obsaženým v návrhu již toto rozdělení není potřeba.

Dále se vypouští skutková podstata nyní uvedená pod písm. u), neboť v ní uvedené protiprávní jednání je trestáno zároveň podle skutkové podstaty uvedené v písm. s) a v praxi tato skutková podstata zůstává téměř nevyužívaná.

Mezi skutkové podstaty uvedené v § 42b odst. 1 se přidává nová skutková podstata odpovídající nově zaváděné povinnosti odesílatele zásilky přepravované v kontejneru nebo výměnné nástavbě vydat doklad o hmotnosti zásilky a hmotnosti kontejneru nebo výměnné nástavby a další skutková podstata odpovídající povinnosti provozovatele vozidla zajistit, aby tento doklad byl k dispozici ve vozidle nebo v jízdni soupravě.

Dále dochází k drobným formulačním zpřesněním a zjednodušením některých skutkových podstat.

K bodům 21, 22, 34 a 36

V návaznosti na úpravy skutkových podstat přestupků zjištěných při kontrolním vážení (novelizační body 19 a 20) dochází k legislativně technickým úpravám odkazů na příslušná ustanovení.

Za porušení nové povinnosti odesílatele zásilky přepravované v kontejneru nebo výměnné nástavbě vydat doklad o hmotnostech zásilky a kontejneru nebo výměnné nástavby nebo v případě uvedení nižších než skutečných hmotností bude možné právnícké nebo podnikající fyzické osobě uložit pokutu až do 500 000 Kč. Byla zvolena stejná horní hranice sazby pokuty jako v případě nyní už v zákoně uvedeného přestupku právnícké nebo podnikající fyzické osoby spočívajícího ve vydání dokladu k zásilce, v němž je uvedena nižší než skutečná hmotnost.

Za porušení povinnosti provozovatele vozidla zajistit, aby byl doklad s údaji o hmotnosti zásilky a hmotnosti kontejneru nebo výměnné nástavby k dispozici ve vozidle nebo jízdní soupravě, bude možné uložit pokutu do 100 000 Kč.

K bodům 23 až 25

V souvislosti s formulačními změnami v právní úpravě kontrolního vážení dochází legislativně technickým změnám v odkazech na jednotlivá ustanovení a k terminologickým změnám navazujícím na stanovení povinností týkajících se nejvyšších povolených hmotností a rozměrů vozidel a jízdních souprav v zákoně o silničním provozu.

Současně se upřesňuje, že způsob určení pokuty podle § 43 odst. 1 se použije, pouze pokud bylo při kontrolním vážení zjištěno překročení nejvyšší povolené hmotnosti vozidla nebo jízdní soupravy, přičemž bylo-li zjištěno jak překročení nejvyšší povolené hmotnosti jednotlivého vozidla (nebo jednotlivých vozidel) v jízdní soupravě, tak překročení nejvyšší povolené hmotnosti jízdní soupravy, určí se výše pokuty podle nejvyššího přetížení.

Pokud bylo při kontrolním vážení zjištěno kromě překročení nejvyšší povolené hmotnosti vozidla nebo jízdní soupravy i překročení nějaké jiné hodnoty (např. nedodržení nejvyšších povolených hmotností na nápravu, nedodržení povolených rozměrů vozidla, atd.) tento způsob výměry pokuty se nepoužije a pokuta se určí podle § 42b odst. 6.

K bodu 26

Jedná se o opravu chybného odkazu.

K bodu 27

V současné době má možnost přestupky podle § 42a odst. 1 písm. a), b) g), h), i), j) a k) projednat příkazem na místě (v blokovém řízení) pouze obecní policie, nikoliv Policie České republiky. Pokud v obci není obecní policie zřízena, musí být přestupky zjištěné Policií České republiky postupovány k projednání ve správním řízení, čímž dochází jak k neúčelnému nárůstu administrativy na straně Policie České republiky a správních orgánů, tak finanční a časové zátěži pachatelů přestupků. Navrhuje se proto umožnit projednání uvedených přestupků příkazem na místě i Policií České republiky.

K bodu 28

Jedná se o legislativně technickou úpravu v souvislosti s formulačními změnami skutkových podstat přestupků zjištěných při kontrolním vážení.

K bodu 29

Jedná se formulační upřesnění stávajícího pravidla – pokud je řidič vozidla současně jeho provozovatelem, je za přestupky zjištěné při kontrolním vážení odpovědný pouze z titulu provozovatele vozidla.

K bodu 30

V návaznosti na úpravy skutkových podstat přestupků zjištěných při kontrolním vážení (novelizační body 16 a 17) dochází k legislativně technické úpravě odkazu na příslušná ustanovení.

K bodům 31 a 32

Vzhledem k fyzikálním vlastnostem sypkých materiálů nelze při jejich přepravě zajistit rovnoměrné zatížení jednotlivých náprav vozidla, neboť např. při brzdění dojde k přesunutí větší části nákladu na přední nápravu. Řidič vozidla tento jev nemůže nijak ovlivnit a zpravidla nemůže ovlivnit ani způsob naložení a zajištění nákladu, avšak je-li vozidlo podrobeno kontrolnímu vážení a je-li zjištěno překročení nejvyšší povolené hmotnosti na nápravu, je odpovědný za přestupek podle § 42a odst. 4 písm. c). Navrhuje se proto zmírnění tvrdosti tohoto sankčního ustanovení tak, aby se řidič mohl odpovědnosti za tento přestupek zprostit. Zproštění odpovědnosti bude omezeno pouze na případy, kdy bylo zjištěno výhradně přetížení náprav, skupin náprav, kol nebo skupin kol. V případě, že bude zjištěno i překročení nejvyšší povolené hmotnosti vozidla (jízdní soupravy), řidič se své odpovědnosti za přestupek zprostit nemůže.

Podmínkou pro zproštění odpovědnosti bude, že bude přepravován pouze sypký materiál. Sypký materiál bude blíže specifikován v prováděcím právním předpisu.

Odpovědnost provozovatele vozidla zůstane zachována v plném rozsahu, neboť provozovatel vozidla má možnost ovlivnit, jakým způsobem bude náklad naložen. Provozovatel vozidla může zajistit, aby bylo vozidlo vybaveno přepážkami či zvolit jiná technická řešení, která by pohyb materiálu minimalizovala či může rozhodnout o množství sypkého materiálu, které bude přepravováno, a při nakládce ponechat dostatečnou rezervu v zatížení jednotlivých náprav a kol tak, aby ani při přesunu materiálu při jízdě nedošlo k překročení nejvyšších povolených hodnot.

K bodům 33 a 35

Navrhuje se rozšířit případy, kdy je možné uložit kauci i na situace, kdy je zřejmé, že vymáhání uložené pokuty by bylo velmi obtížné. Obdobná úprava je obsažena v zákoně č. 111/1994 Sb. a zákoně č. 361/2000 Sb.

K bodu 37

Zákonem č. 268/2015 Sb. byla ze zákona o pozemních komunikacích vypuštěna úhrada nákladů vážení, avšak v ustanovení § 43b odst. 2 zůstala zachována možnost započtení kauce na úhradu těchto nákladů. Navrhuje se její vypuštění pro nadbytečnost a nevyužitelnost.

K bodu 38

Za účelem předejití pochybnostem se do zákona o pozemních komunikacích doplňuje definice provozovatele vozidla. Tato definice odpovídá definici provozovatel vozidla v zákoně o silničním provozu. Současně se doplňuje definice provozovatele jízdní soupravy, kterým je provozovatel tažného vozidla.

K bodu 39

Jedná se o legislativně technickou úpravu zmocňovacího ustanovení v souvislosti s přečíslováním některých ustanovení a vložením nového zmocnění pro vymezení sypkého materiálu v prováděcím právním předpise.

K čl. IV (novela zákona č. 361/2000 Sb.)

K bodu 1

Do výčtu předpisů Evropské unie, které jsou prováděny zákonem o silničním provozu, se doplňují směrnice, jejichž transpozice je předmětem této novely.

K bodu 2

V návaznosti na požadavky směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/47/EU se mezi doklady, které musí mít řidič motorového vozidla při řízení u sebe, doplňuje u vozidel kategorie M2, M3, N2, N3, O3, O4 a vozidel kategorie T s konstrukční rychlostí převyšující 40 km/h doklad o poslední technické silniční kontrole a o poslední pravidelné technické prohlídce. Vzhledem k tomu, že v případě kontrol, které byly provedeny v České republice, jsou výsledky těchto prohlídek a kontrol dostupné kontrolujícím subjektům z příslušných informačních systémů, omezuje se povinnost mít u sebe uvedené doklady pouze na situace, kdy byla poslední technická silniční kontrola provedena na území jiného členského státu (vztahuje se jak na vozidla registrovaná v ČR, tak na vozidla registrovaná v jiném státě) a v případě dokladu o poslední pravidelné technické prohlídce se tato povinnost omezuje pouze na vozidla registrovaná v jiných členských státech (pravidelné technické prohlídce se vozidlo registrované v ČR může podrobit pouze na území ČR a výsledek takové prohlídky je vždy zanesen do příslušného informačního systému).

K bodu 3

Upřesňuje se povinnost na výzvu policisty podrobit vozidlo technické silniční kontrole a doplňuje se povinnost na výzvu policisty podrobit vozidlo kontrole umístění, upevnění nebo zajištění nákladu. Dále se upřesňuje povinnost podrobit vozidlo kontrole hmotností a rozměrů vozidla a spojitelnosti vozidel v jízdní soupravu. Tato povinnost je formulována obdobně jako povinnost podrobit určité kategorie vozidel kontrolnímu vážení upravená v zákoně o pozemních komunikacích, přičemž umožní provádění těchto kontrol zejména u vozidel, která kontrolnímu vážení podle zákona o pozemních komunikacích nepodléhají.

K bodu 4

Současná zákonem vymezená kontrola technického stavu vozidla nebo jízdní soupravy se upravuje podle požadavků směrnice č. Evropského parlamentu a Rady 2014/47/EU. Zavádí se nové označení této kontroly, a to „technická silniční kontrola“. V § 6a odst. 1 se tento pojem definuje. Technickou silniční kontrolu lze provést přímo na místě policistou (prvotní kontrola), nebo může být vozidlo podrobeno podrobné kontrole, která se provádí ve stanici technické kontroly nebo pomocí přenosné kontrolní jednotky (tato jednotka zpravidla nebude umístěna přímo v místě prvotní kontroly, neboť má přísné nároky na místo, kde může být používána). Zákon proto stanoví povinnost na výzvu policisty zajet k přenosné kontrolní jednotce nebo do stanice technické kontroly, a to nejvýše 16 km (včetně cesty zpět na pozemní komunikaci). U vozidel kategorie M2, M3, N2, N3, O3, O4 nebo vozidel kategorie T s konstrukční rychlostí převyšující 40 km/h musí jejich řidič předložit doklad o poslední technické silniční kontrole a poslední pravidelné technické prohlídce, nejsou-li přístupné v příslušném informačním systému (viz novelizační bod 2).

Doklad o provedené technické silniční kontrole vydá policie řidiči a současně údaje o výsledku této kontroly předá Ministerstvu dopravy, které je zpřístupní prostřednictvím informačního systému stanic technické kontroly. Je-li zjištěna vážná nebo nebezpečná závada, uhradí řidič náklady na provedení technické silniční kontroly.

Podle požadavků směrnice jsou stanovena pravidla pro provádění technických silničních kontrol. Jedná se jednak o požadavky na osoby, které tyto kontroly provádějí, které mají zajistit, aby byly kontroly prováděny kvalifikovanými a nestrannými osobami, a dále o požadavky na výběr vozidel, které budou těmto kontrolám podrobeny. Kontroly nesmějí být prováděny s ohledem na stát registrace vozidla nebo státní občanství řidiče a zároveň je stanoven minimální počet těchto kontrol u vozidel kategorie M2, M3, N2, N3, O3, O4 nebo vozidel kategorie T s konstrukční rychlostí převyšující 40 km/h provedené v každém kalendářním roce (jedná se o 5 % z celkového počtu vozidel těchto kategorií zapsaných v registru silničních vozidel).

Bližší vymezení technických silničních kontrol, hodnocení jejich výsledků, náležitosti vydávaných dokladů a způsob předávání údajů o výsledcích kontrol, technické požadavky na přenosné kontrolní jednotky a způsob stanovení nákladů na provedení technické silniční kontroly budou stanoveny v prováděcím právním předpisu.

K bodům 5, 6 a 8

Jedná se o legislativně technickou úpravu v návaznosti na nové pojmosloví.

K bodu 7

Byla-li při technické silniční kontrole zjištěna nebezpečná závada, pro kterou bylo zadrženo osvědčení o registraci vozidla, zasílá policie obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností příslušnému k zapisování údajů o vozidle do registru silničních vozidel (nebo Ministerstvu dopravy) spolu se zadrženým osvědčením o registraci vozidla i kopii dokladu o provedené silniční technické kontrole.

K bodu 9

V rámci revize úpravy kontrolního vážení v souvislosti s transpozicí směrnice upravující nejvyšší dovolené hmotnosti a rozměry vozidel se do zákona o silničním provozu doplňuje výslovný zákaz řidičům motorových vozidel užití vozidlo, jehož hmotnost, rozměry včetně nákladu, rozložení hmotnosti na nápravy, skupiny náprav, kola nebo skupiny kol ohrožují bezpečnost silničního provozu nebo stav pozemní komunikace. Obdobný zákaz se vztahuje k jízdám soupravám, u nichž se rovněž zakazuje jejich užití v případě, že by spojení vozidel ohrožovalo bezpečnost silničního provozu (odstavce 1 a 2). Uvedený zákaz se nevztahuje na případy, kdy bylo příslušným úřadem vydáno povolení ke zvláštnímu užívání podle § 25 zákona o pozemních komunikacích umožňující užití vozidla, jehož rozměry nebo hmotnost překračuje stanovené hodnoty.

Ve vztahu k provozovateli vozidla se doplňuje zákaz příkázat nebo dovolit užití výše uvedeného vozidla nebo jízdní soupravy (odstavec 5).

Podle požadavků směrnice se u vozidel kategorie M2, M3, N2, N3 a přípojných vozidel kategorie stanoví povinnost řidiče mít u sebe doklad o rozměrech vozidla nebo musí být rozměry vozidla uvedeny na štítku připevněném na vozidle (odstavec 3).

Dále se podle požadavku uvedené směrnice stanoví, že u vozidel vybavených aerodynamickým prvkem nesmí použití těchto prvků ohrožovat bezpečnost silničního provozu (odstavec 4).

V současné době jsou povolené hodnoty hmotností a rozměry vozidel, atd. upraveny vyhláškou č. 341/2014 Sb., kterou se provádí zákon č. 56/2001 Sb. Vzhledem k upřesnění a novému vymezení povinností vztahujícím se k povoleným hmotnostem a rozměrům vozidel a dalším podmínkám v zákoně o silničním provozu se navrhuje, aby i zmocnění pro prováděcí právní předpis, ve kterém budou dané hodnoty hmotností a rozměrů vozidel, rozložení hmotností a dalších podmínek blíže specifikovány, bylo obsaženo rovněž v zákoně o silničním provozu.

K bodům 10 a 11

V návaznosti na požadavek směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/47/EU se umožňuje provést kontrolu umístění, upevnění nebo zajištění nákladu spolu s technickou silniční kontrolou a v takovém případě výsledek o kontrole nákladu zapsat do dokladu o provedené technické silniční kontrole. Bližší podrobnosti o kontrole umístění, upevnění nebo zajištění nákladu a technické podmínky pro hodnocení výsledku této kontroly budou stanoveny prováděcím právním předpisem.

K bodu 12

Současná právní úprava neumožňuje osazovat semaforech pro cyklisty signalizací umožňující směrově odlišné řízení provozu, tak jako je tomu u standardních semaforů. Navrhuje se proto doplnění výčtu světelných signálů na semaforech pro cyklisty o zelené směrové šipky a doplňkové zelené šipky tak, aby bylo možné efektivnější řízení provozu na křižovatkách s cyklistickými pruhy nebo se stezkami pro cyklisty.

K bodům 13 až 15

Jde o dílčí úpravu rozsahu řidičských oprávnění skupiny C1 a D1 v návaznosti na směrnici 2006/126/ES.

K bodu 16

Současná právní úprava vyžaduje, aby se řidič před započítáním výkonu činnosti řízení určitých typů vozidel podrobil dopravně psychologickému vyšetření (§ 87a odst. 1). Z § 87a odst. 2 vyplývá, že tomuto vyšetření se má podrobit již jako držitel příslušného řidičského oprávnění, tzn. pokud takové vyšetření absolvoval ještě před tím, než mu bylo řidičské oprávnění uděleno, je nutné jej opakovat.

Vzhledem k tomu, že např. účastníci rekvalifikačních kurzů pořádaných Úřady práce se těmto vyšetřením podrobují ještě před jejich zahájením (aby se eliminovaly výdaje marně vynaložené na výcvik osob, které nejsou z dopravně psychologického hlediska způsobilé k řízení daných vozidel), musejí s ohledem na současnou právní úpravu po získání příslušného řidičského oprávnění toto vyšetření podstupovat znovu, často s velmi krátkým časovým odstupem od předchozího vyšetření, což zbytečně zvyšuje jak jejich náklady, tak vytíženost dopravně psychologických pracovišť.

Navrhuje se proto umožnit využití dopravně psychologického vyšetření, kterému se podrobil budoucí řidič ještě předtím, než získal příslušné řidičské oprávnění, za podmínky, že ke dni zahájení výkonu činnosti neuplynulo ode dne provedení tohoto vyšetření více než 6 měsíců.

K bodu 17

Jedná se o doplnění chybějící povinnosti předložit psychologovi provádějícímu dopravně psychologické vyšetření výpis údajů z registru řidičů.

K bodu 18

Vzhledem k tomu, že k podmínění řidičského oprávnění může dojít i v návaznosti na psychickou způsobilost k řízení motorových vozidel s podmínkou (nejen zdravotní), upřesňuje se ustanovení upravující procesní stránku podmiňování řidičského oprávnění tak, aby se odstranila mezera, která se v současné době překlenuje výkladem.

K bodům 19 a 20

Možnost zabránit v jízdě vozidlu, u něhož bylo při kontrolním vážení zjištěno nedodržení povolených hodnot hmotností a rozměrů, včetně bližších upřesnění postupů a podmínek, za kterých ji lze uskutečnit, bude nově upravena v zákoně o pozemních komunikacích, a proto se ze zákona o silničním provozu vypouští.

Namísto této úpravy se do zákona o silničním provozu doplňuje možnost zabránit v jízdě vozidlu v případě, že se řidič odmítl podrobit technické silniční kontrole. Obdobně jako v případě možnosti zabránit v jízdě vozidlu, kterého řidič odmítl podrobit kontrolnímu vážení, kterou se navrhuje doplnit do zákona o pozemních komunikacích (viz čl. III, novelizační bod 10), dojde i v tomto případě k uvolnění vozidla v okamžiku, kdy bude vozidlo podrobena technické silniční kontrole (resp. v okamžiku, kdy řidič přestane odmítat vozidlo této kontrole podrobit), nejpozději však po 24 hodinách od zabránění v jízdě.

K bodu 21

Podle současné právní úpravy lze zadržený řidičský průkaz vrátit jeho držiteli pouze v návaznosti na pravomocně skončené řízení o skutku, pro který byl řidičský průkaz zadržen, přičemž doba zadržení průkazu se započítává do doby výkonu zákazu činnosti. V praxi však často dochází k situacím, kdy řízení o skutku probíhá dlouhou dobu, která s ohledem na fakt, že po uplynutí poloviny uloženého zákazu činnosti lze upustit od výkonu jeho zbytku, ve skutečnosti převýší dobu, po kterou musí být zákaz činnosti skutečně vykonán.

Navrhuje se proto doplnění dalšího důvodu pro vrácení zadrženého řidičského průkazu, kterým je uplynutí poloviny doby, na kterou lze za skutek, pro který byl řidičský průkaz zadržen, uložit zákaz činnosti, pokud do té doby nebylo řízení o tomto skutku pravomocně skončeno.

V důsledku této navrhované úpravy dojde i k eliminaci odškodňování osob, které mají zadržený řidičský průkaz po dobu delší, než činí doba zákazu činnosti, který jim byl uložen nepravomocným rozhodnutím prvostupňového orgánu. Takovou sankci již nelze následně zpřísnit a je tedy zřejmé, že zákaz činnosti již byl vykonán, avšak současná právní úprava neumožňuje vrátit zadržený řidičský průkaz, dokud nebude řízení pravomocně skončeno. Dochází tedy k zadržení řidičského průkazu po dobu delší, než činí uložený zákaz činnosti, což vede k nutnosti odškodňování podle zákona č. 82/1998 Sb., o odpovědnosti za škodu způsobenou při výkonu veřejné moci rozhodnutím nebo nesprávným úředním postupem. Vzhledem k tomu, že u přestupků, u kterých lze zadržet řidičský průkaz je minimální doba zákazu činnosti vždy polovinou maximální doby zákazu činnosti, nebude k takové situaci podle navržené právní úpravy moct dojít.

K bodu 22

Navrhuje se rozšířit okruh subjektů, které mají zajištěn přímý přístup do centrálního registru řidičů, o soudy a státní zastupitelství. Soudy a státní zastupitelství potřebují výdej dat z registru řidičů (evidenční karty řidiče) ke své rozhodovací činnosti, a to v průběhu jednoho řízení opakovaně, často 4x i vícekrát. Podle současné právní úpravy o něj žádají příslušný obecný úřad s rozšířenou působností na základě zákonného zmocnění podle § 121 odst. 1 písm. b), přičemž tento proces je administrativně náročný a zbytečně zatěžuje jak soudy a státní zastupitelství, tak příslušné obecní úřady obcí s rozšířenou působností. Zajištěním

přímého přístupu soudů a státních zastupitelství do centrálního registru řidičů tato zátěž odpadne.

K bodu 23

Navrhuje se umožnit výdej dat z registru řidičů kterýmkoli obecním úřadem obce s rozšířenou působností tak, aby se odstranila nutnost řidičů žádat o výdej těchto dat pouze u úřadu příslušného podle obvyklého bydliště žadatele.

K bodu 24

Upřesňuje se oprávnění policisty vyzvat řidiče vozidla k podrobení vozidla technické silniční kontrole a doplňuje se oprávnění policisty vyzvat řidiče k podrobení se kontrole umístění, upevnění nebo zajištění nákladu. Dále se upřesňuje oprávnění policisty vyzvat řidiče k podrobení vozidla kontrole hmotností a rozměrů vozidla a spojitelnosti vozidel v jízdní soupravu. Tato úprava je formulována obdobně jako povinnost řidičů určitých kategorií vozidel podrobit na výzvu vozidlo kontrolnímu vážení upravená v zákoně o pozemních komunikacích, přičemž umožní provádění těchto kontrol zejména u vozidel, která kontrolnímu vážení podle zákona o pozemních komunikacích nepodléhají.

K bodu 25

Navrhuje se doplnit povinnost obecních úřadů obcí s rozšířenou působností poskytovat Ministerstvu dopravy v ročních intervalech statistické informace o přestupkových řízeních, vedených proti občanům jiných členských států EU, ve kterých byl využit informační formulář. Tyto údaje jsou pro ministerstvo potřebné vzhledem k tomu, že je dále poskytuje Evropské komisi při plnění povinností plynoucích z příslušné směrnice.

K bodu 26

Jedná se o legislativně technickou úpravu zmocňovacího ustanovení v souvislosti s přečíslováním některých ustanovení.

K čl. V (účinnost)

Navrhuje se nabytí účinnosti v návaznosti na transpoziční lhůtu směrnice 2014/45/EU a 2014/47/ES.