

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 EU do vnitrostátního právního řádu, konkrétně transpozici tří směrnic EU. Jedná se zejména 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 podrobněji rozvíjejí 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 směrnici 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 technických silničních 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. - technické silniční 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 EU a na zhodnocení platného stavu vnitrostátního práva.

A.1. Právo EU

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 je 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 bližších 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 těchto subjektů, požadavky na fyzické osoby provádějící prohlídky (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 v unijním právu úprava povinnosti odstranit nedostatky zjištěné v rámci pravidelné technické prohlídky, 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 kontrolori 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 prvotní kontrolu, 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 technickou silniční kontrolu s kontrolou zabezpečení nákladu na vozidle.

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

Směrnice (EU) 2015/719 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 sklopných aerodynamických zařízení (výjimky z maximálních rozměrů při použití těchto zařízení), o podporu vozidel na alternativní pohon (plyn, elektřinu, 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 (EU) 2015/719 tedy obsahuje vesměs úpravu podpory 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 přípojných 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 seřizováno 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, je 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 kontrolních 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 opravně 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 stanic 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 zákon též upravuje osvědčování, vzdělávání a povinnosti mechaniků, kteří provádějí měření emisí (§§ 67a a 69 až 71 zákona). Státní správu na tomto úseku vykonává Ministerstvo dopravy.

Z uvedeného stručného popisu vnitrostátní úpravy vyplývá, že ve vztahu k implementaci směrnice 2014/45/EU již základní součásti 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 a 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 členskými státy.

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? 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 s výše zmíněnými požadavky na vybavení

stanice a odbornost kontrolora. 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. 2016) a dále na úrovni pracovní (dne 21. 10. 2016). 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) je nutno striktně trvat na tom, aby kontroloři odpovídající za provedenou technickou prohlídku a vystavující protokol o technické prohlídce (osvědčení o technické způsobilosti vozidla v terminologii směrnice) splňovali všechny minimální požadavky stanovené směrnicí 2014/45/EU. Jednotné minimální požadavky na tyto kontrolory představují novou právní úpravu směrnice 2014/45/EU, která v předchozí unijní úpravě nebyla zakotvena.

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 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 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 kontrolního technika.

Ostatní charakteristiky systému pravidelné technické prohlídky se dále sjednotí, tj. zejm. měření emisí bude pojmáno a hodnoceno jako kontrolní úkon v rámci technické prohlídky vozidla, stanice měření emisí budou zapojeny do informačního systému sledujícího prováděné prohlídky, výkon státního dozoru bude, co do rozsahu oprávnění dozorového orgánu, sjednocen a subjektem provádějícím kontrolní úkony bude pouze kontrolní technik.

Pokud jde o subjekt reálně provádějící kontrolní úkony, Ministerstvo dopravy původně zvažovalo, že každý z kontrolních úkonů v rámci technických prohlídek bude prováděn osobami s plnou odbornou způsobilostí. To by znamenalo, že i osoby, které budou provádět pouze měření emisí, budou muset absolvovat prohlubovací kurzy a odborné zkoušky ve vztahu ke všem kontrolním úkonům prováděným v rámci technické prohlídky, tedy i ke kontrolním úkonům, které ve své praxi provádět nebudou. Takovýto požadavek by však přinesl nutnost vynaložení značných nákladů provozovateli stanic měření emisí či provozovateli stanic technické kontroly, stejně jako by nutil osoby provádějící toliko měření emisí prohlubovat svou kvalifikaci, aniž by pro tento požadavek existoval legitimní důvod.

S ohledem na výše uvedené konzultace Ministerstvo dopravy přistoupilo k navržené právní úpravě, která bude obsahovat jednotnou úpravu týkající se kontrolních techniků jakožto odborníků provádějících kontrolní úkony v rámci technické prohlídky, nicméně bude zavedena dílčí kategorie kontrolních techniků, jejichž oprávnění k provádění technických prohlídek bude omezeno na měření emisí a u nichž budou sníženy požadavky na rozsah odborné způsobilosti a nezávislost. Takový kontrolní technik s oprávněním omezeným na měření emisí nebude oprávněn vystavit protokol o výsledku technické prohlídky, který představuje jediný výstup z pravidelné technické prohlídky. Protokol o výsledku technické prohlídky bude oprávněn vystavit pouze kontrolní technik, který bude mít oprávnění k provádění technických prohlídek v plném rozsahu, čímž bude dosaženo souladu s interpretací směrnice 2014/45/EU zastávanou zástupci Evropské komise, dle nichž musí mít osoba vystavující protokol o technické prohlídce (stvrzující výsledky všech kontrolních úkonů) vždy plnou profesní způsobilost v rozsahu požadovaném směrnicí 2014/45/EU .

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. zejména pořídili potřebné technické vybavení a personál. K předpokládaným dopadům viz níže.

A.2.2. Technické silniční kontroly užitkových vozidel

Oblast technických silničních 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 ustanoveních 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 - zejména jejich výsledků - je obsažena rovněž v zákoně č. 56/2001 Sb., a to v §§ 51 a 52. Z těchto ustanovení je zejména 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 EU 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 technické silniční 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., zejména ve vztahu k rámcové podobě kontroly (prvotní a podrobnější kontrola), požadavkům na osoby provádějící kontrolu, celkovému počtu zkontrolovaných vozidel za rok a možnosti 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 problematiky 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 (EU) 2015/719 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 (EU) 2015/719 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 (EU) 2015/719 na zákonné úrovni.

Implementace směrnice (EU) 2015/719 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 vedly 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 jednu ze skupin kontrolních úkonů do pravidelné technické prohlídky vozidla, ovšem s tím, že tuto skupinu úkonů bude možné provést i ve stanici měření emisí před provedením ostatních úkonů ve stanici technické kontroly. Volba, zda bude vozidlo v celém rozsahu podrobeno technické prohlídce ve stanici technické kontroly nebo bude technická prohlídka provedena ve stanici měření emisí a stanici technické kontroly, bude potažmo ponechána na provozovateli vozidla. Po uplynutí navrženého přechodného období budou přitom provozovatelé všech stanic technické kontroly mandatorně nabízet provedení technické prohlídky v celém rozsahu včetně

měření emisí, aniž by tím bylo dotčeno právo provozovatele vozidla případně přistavit vozidlo stanici měření emisí k provedení tohoto specializovaného souboru kontrolních úkonů.

Optikou navrženého zákona bude měření emisí součástí technické 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 něž 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.

Jak již bylo uvedeno v kapitole A.2.1, návrh nicméně počítá i s tím, že bude zavedena dílčí kategorie kontrolních techniků, jejichž oprávnění bude omezeno na měření emisí a u nichž budou sníženy požadavky na rozsah odborné způsobilosti a nezávislost. Takový kontrolní technik s omezeným oprávněním bude moci provádět všechny úkony související s měřením emisí včetně vydání protokolu o měření emisí, jakožto dokladu o provedení části úkonů v rámci technické prohlídky. Takový kontrolní technik však nebude oprávněn vystavit protokol o výsledku technické prohlídky, jenž představuje doklad o provedení technické prohlídky v celém rozsahu, a to smyslu čl. 8 směrnice 2014/45/EU. Protokol o výsledku technické prohlídky bude oprávněn vystavit pouze kontrolní technik, který bude mít oprávnění k provádění technických prohlídek v plném rozsahu. Z toho vyplývá, že ve stanici měření emisí, která bude provádět opakovanou technickou prohlídku (byly-li závady zjištěny měřením emisí), a tedy následně vydávat protokol o technické prohlídce, bude muset působit i kontrolní technik, jehož oprávnění není omezeno toliko na měření emisí.

Výhodou navržené varianty je rovněž skutečnost, že předpokládaný výkon technických prohlídek stanicemi technické kontroly v celém rozsahu (tj. včetně měření emisí) umožní, zejména po uplynutí pětiletého přechodného období, provozovatelům vozidel realizovat celou technickou prohlídku na jednom místě, aniž by se jim upírala případná možnost rozdělit technickou prohlídku mezi stanici měření emisí a stanici technické kontroly, pokud o to budou mít sami zájem.

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 jí lze považovat s ohledem na uskutečněné obsáhlé konzultace s Evropskou komisí za souladnou 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 technických silničních kontrol (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, aby v případě, že budou provádět i opakované technické prohlídky a tedy vystavovat finální a unijně harmonizovaný protokol o technické prohlídce, 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 zabezpečení. 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 způsobilosti, 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 snížení 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. Technické silniční 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 se 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 zapracování 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 (EU) 2015/719 (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 sypkého 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 nevyvolá 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), která je nezbytná 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 EU

Navrhovaná právní úprava zajišťuje částečnou transpozici následujících směrnic EU do vnitrostátního právního řádu a jako taková je slučitelná s právem EU:

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 (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.

Lze předpokládat, že u těchto směrnic EU nebude dodržena transpoziční lhůta, jež uplyne u prvních dvou výše uvedených směrnic dne 20. května 2017 (byť mají vnitrostátní transpoziční ustanovení nabýt účinnosti až dne 20. května 2018), přičemž u směrnice (EU) 2015/719 uplyne transpoziční lhůta dne 7. května 2017.

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.

Přijetím návrhu bude dále dosaženo adaptace českého právního řádu na 2 přímo použitelné předpisy EU, a to stanovením sankcí navazujících na tyto předpisy. Jedná se o nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6) a z hlediska přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla a nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/758 o požadavcích na schválení typu pro zavedení palubního systému eCall využívajícího linku tísňového volání 112 a o změně směrnice 2007/46/ES. Ve vztahu k nařízení (ES) č. 715/2007 je vhodné dodat, že absence sankcí navazujících na toto nařízení je předmětem řízení o porušení Smlouvy o fungování EU č. 2016/2175.

Návrhem rovněž dochází k zakotvení sankcí postihujících porušení povinností, které jsou v zákoně č. 56/2001 Sb. transpoziční k směrnici Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES, kterou se stanoví rámec pro schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla (rámcová směrnice).

V neposlední řadě je předmětem návrhu rovněž modifikace vymezení vozidel, která lze řídit na základě řídičských oprávnění skupiny C1, C a D1 podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/126/ES o řídičských průkazech. Tato problematika je přitom předmětem žaloby podané Evropskou komisí proti České republice (C-314/16).

Návrh je v souladu s obecnými právními zásadami práva EU.

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 technickým silničním 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 technické kontroly 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, nejnížší 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

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 přechodu do nového systému a tedy k výraznému snížení nákladů tohoto kroku. Ve zbývajících 40 případech není poskytování měření emisí při stanici technické kontroly zabezpečeno, zde lze tedy očekávat náklady na rozšíření stanice v plné výši.

Počet stanic technické kontroly, v nichž 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.

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 související zánik institutu mechanika). 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. Ve vztahu k mechanikům bude mít tato povinnost reálný dopad, pouze pokud by usilovali o udělení oprávnění kontrolního technika v plném rozsahu. Návrh však počítá s možností udělování oprávnění kontrolního technika v rozsahu omezeném na měření emisí, u něhož bude rozsah prohlubovacích kurzů a odborných zkoušek omezen na měření emisí, tedy nebudou probíhat v oblastech, které takový kontrolní technik nebude v reálu vykonávat.

Povinnost k rozšíření odborné způsobilosti mechaniků dopadne ve svém důsledku i na provozovatele stanice měření emisí, a to zejména v případě, že bude stanice měření emisí provádět i opakované technické prohlídky a tedy vystavovat protokol o technické prohlídce. V takovém případě bude ve stanici měření emisí muset působit alespoň jeden kontrolní technik, který bude mít oprávnění v plném rozsahu, tzn. tento kontrolní technik bude muset získat odbornou způsobilost ve vztahu ke všem úkonům prováděným v rámci technické prohlídky, tedy nejen k měření emisí.

Dopady na životní prostředí a sociální dopady

Dopady na životní prostředí lze přepokládat pozitivní, neboť 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 EU 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

Ochrany soukromí se navržená úprava dotýká pouze v dílčí oblasti, kterou je zaváděná možnost při výkonu státního odborného dozoru nad činností stanice technické kontroly nebo stanice měření emisí (i před předložením pověření ke kontrole kontrolované osobě) pořizovat zvukové, obrazové a zvukově obrazové záznamy bez vědomí provozovatele stanice technické kontroly, stanice měření emisí nebo kontrolního technika. Tato úprava není v rozporu s kontrolním řádem, který provádění části úkonů v rámci kontroly ještě před předložením pověření ke kontrole kontrolované osobě výslovně předvídá.

Navrhovaná právní úprava počítá s omezením možnosti pořizování výše uvedených záznamů pouze pro zcela výjimečné případy. Bude se jednat o situace, kdy z předchozí činnosti orgánu vykonávajícího státní odborný dozor bude zřejmé, že při provozování stanice technické kontroly (stanice měření emisí) dochází k porušování povinností stanovených zákonem. Státní odborný dozor vykonávaný nad činností stanic technické kontroly je v tomto ohledu oproti státnímu odbornému dozoru vykonávanému v jiných oblastech ve ztíženém postavení, a to zejména s ohledem na činnost stanic technické kontroly.

Činnost stanic technické kontroly, resp. kontrolních techniků, spočívá v provádění obrovského množství kontrolních úkonů v rámci každé technické prohlídky. Provedení každého z těchto úkonů se nikam nezaznamenává a do protokolu o technické prohlídce se zaznamenávají pouze nalezené závady na vozidle. Pokud tedy kontrolní technik některý kontrolní úkon neprovede, avšak na vozidle tímto úkonem odhalitelná závada nebyla, je opomenutí kontrolního technika velmi obtížně zdokumentovatelné. V takové situaci bude pořízení záznamu velmi účinným nástrojem.

Aby mohlo pořízení záznamu skutečně naplnit svůj účel, musí být záznam pořizován skrytě, tzn. bez vědomí kontrolního technika či stanice technické kontroly. V opačném případě by totiž kontrolní technik evidentně usiloval o řádné provedení technické prohlídky v celém rozsahu. Pořízením záznamu skrytě by mohlo do jisté míry docházet do zásahu do soukromí fyzické osoby, která bude takto natočena. Návrh proto obsahuje mechanismy, kterými bude toto riziko v maximální možné míře sníženo.

Jedná se jednak o skutečnost, že po předložení pověření ke kontrole kontrolované osobě bude této osobě sděleno, že byl záznam pořízen včetně informace, v jakém rozsahu byl pořízen, tedy o pořízení záznamu se kontrolovaná osoba dozví bezprostředně po jeho pořízení.

Vždy se bude jednat pouze o pořizování záznamu bezprostředně před předložením pověření ke kontrole kontrolované osobě. V žádném případě se tedy nejedná o dlouhodobé sledování stanice technické kontroly, natož o sledování v nepřítomnosti osoby vykonávající státní odborný dozor.

Přihlédnout je nutno i ke skutečnosti, že pořízený záznam nebude nikde veřejně prezentován, ale bude použit pouze jako důkazní prostředek v případném správním řízení.

Dále je potřeba uvést, že v rámci případného pořizování záznamu nebudou zaznamenávány osoby v rámci jejich soukromého života, avšak pouze kontrolní technik při výkonu činnosti, která mu byla státem svěřena (prostřednictvím uděleného oprávnění), a to ve stanici technické kontroly, na kterou rovněž stát přenesl výkon kontrolních pravomocí, byť se jedná o soukromoprávní subjekt.

Jak už bylo výše uvedeno, předpokládá se pouze subsidiární využití možnosti pořízení záznamu ve výjimečných případech, a to v situaci, kdy už orgán vykonávající státní odborný dozor má důvodné pochybnosti o řádné činnosti stanice technické kontroly či kontrolního technika. Vzhledem k relativně nízkému počtu osob vykonávajících státní odborný dozor a striktnímu podmínění nasazení záznamových zařízení existencí důvodných pochybností ohledně řádného provádění technických prohlídek se počítá s tím, že v praxi bude možnost pořizování záznamů využita pouze v malém množství případů. Zároveň se však od možnosti pořízení záznamu při výkonu státního odborného dozoru očekávají relativně výrazné preventivní účinky. Primární snahou je zejména působení na zvýšení pečlivosti, důslednosti a spolehlivosti kontrolních techniků při výkonu jejich činnosti, a to při vědomí krajní možnosti pořízení záznamu o jejich činnosti ze strany orgánů státního odborného dozoru. Ledabyly provedená technická prohlídka, při které zůstane závažná závada vozidla neodhalena, může mít vliv na bezpečnost silničního provozu, případně až fatální následky v podobě vážných zranění či smrti nevinných osob.

Při hodnocení vlivu navrhované právní úpravy, tedy zakotvení možnosti orgánu vykonávajícího státní odborný dozor ve výjimečných případech pořídit skrytý záznam, je potřeba potenciální zásah do soukromí porovnávat s veřejným zájmem, kterým je zajištění bezpečnosti silničního provozu a ochrana lidského života a zdraví. Z tohoto pohledu je navržená právní úprava slučitelná s čl. 10 Listiny práv a svobod, jelikož sleduje legitimní cíl veřejného zájmu a striktní podmínky výrazně omezují rozsah její aplikace na případy, kdy je využití zvukových, obrazových nebo zvukově obrazových záznamů nezbytně nutné.

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 bodům 1 a 2

Aktualizuje se odkaz na směrnice EU implementované zákonem č. 56/2001 Sb., odkaz na rušenou směrnici 2009/40/ES se nahrazuje odkazem na směrnici 2014/45/EU a vypouští se odkaz na zrušenou směrnici 2000/30/ES.

Dále se aktualizuje odkaz na nařízení EU, na něž zákon č. 56/2001 Sb. navazuje, doplněním nařízení (EU) č. 715/2007 a nařízení (EU) č. 2015/758.

K bodům 3, 27, 29, 108

S ohledem na zapojení provozovatelů stanic měření emisí do stávajícího informačního systému stanic technické kontroly vyplývajícího již z předchozí novelizace zákona č. 56/2001 Sb. (zákonem č. 63/2017 Sb.), se navrhuje změna jeho názvu – zatímco současný název je zvolen podle subjektů, které do systému vkládají údaje (stanice technické kontroly) a tento název by tedy již neodpovídal nové úpravě, navrhuje se 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“.

K bodu 4

Jedná se o opravu chybného odkazu.

K bodům 5 a 6

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 7

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

K bodu 8

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 registrační značky, tak v technickém průkazu.

K bodům 9 a 10

Jde o provedení požadavku směrnice 2014/45/EU na poskytování údajů o vozidle, které jsou potřebné pro provádění technických prohlídek vozidla; tyto informace poskytuje výrobce vozidla. Návrh předpokládá, že tato notifikační povinnost bude výrobcí plněna bez náhrady, neboť za tento typ úkonů není standardně poskytována žádná náhrada. Zpřístupněním poskytnutých informací provozovatelům stanic technické kontroly a stanic měření emisí návrh pověřuje Ministerstvo dopravy, a to prostřednictvím informačního systému technických prohlídek, coby účelného a nejméně nákladného nástroje pro tento postup.

K bodu 11

Jde o provedení požadavku směrnice 2014/45/EU na sledování a sankcionování nepovolených manipulací s počtem ujetých kilometrů na počítači ujeté vzdálenosti vozidla. Návrh jednak zakazuje změnu záznamu o celkovém počtu ujetých kilometrů, zároveň ovšem bere v potaz i to, že v některých případech může ke změně záznamu o ujetém 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 12, 13, 15, 16, 17, 18, 20, 21, 22, 25, 36, 40, 41, 84 a 85

Uvedené body zpracovávají 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 tedy součástí (pravidelné) technické prohlídky jako jeden soubor 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 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. Provozovatel vozidla bude mít možnost provést technickou prohlídku v celém rozsahu ve stanici technické kontroly, stejně jako bude zachováno jeho právo podrobit vozidlo měření emisí ve specializovaném pracovišti.

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, bude-li část technické prohlídky prováděna i ve stanici měření emisí, zůstane zachován, zachována zůstane i délka maximální lhůty mezi provedením měření emisí a ostatních kontrolních úkonů – 30 dní. Nebude-li tato lhůta dodržena, k provedení měření emisí se nebude přihlížet a bude tedy muset být provedeno znovu. K tomu viz změny v bodě 22.

Volba, zda bude vozidlo v celém rozsahu podrobeno technické prohlídce ve stanici technické kontroly nebo bude technická prohlídka provedena ve stanici měření emisí a stanici technické kontroly, bude potažmo ponechána na provozovateli vozidla. Po uplynutí navrženého přechodného období budou přítomni provozovatelé všech stanic technické kontroly mandatorně nabízet provedení technické prohlídky v celém rozsahu včetně měření emisí, aniž by tím bylo dotčeno právo provozovatele vozidla případně přistavit vozidlo stanici měření emisí k provedení tohoto specializovaného souboru kontrolních úkonů.

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 § 47 odst. 6. 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 směrnici 2014/45/EU zachovat institut mechanika, bude i ve stanicích měření emisí provádět měření emisí kontrolní technik (s výjimkou přechodného období – maximálně tříletého). Bude se však moct jednat o kontrolního technika, jehož oprávnění k provádění technických prohlídek bude omezeno na měření emisí.

Vzhledem k tomu, že kontrolní technik, jehož oprávnění k provádění technických prohlídek bude omezeno na měření emisí, nebude oprávněn vystavit protokol o technické prohlídce, jelikož dle názoru zástupců Evropské komise musí mít osoba vystavující tento finální protokol plnou profesní způsobilost, bude ve stanici měření emisí, která bude provádět i opakované prohlídky (a tedy vydávat protokol o technické prohlídce), muset působit alespoň jeden kontrolní technik s oprávněním k provádění technických prohlídek v plném rozsahu (tzn. neomezeném pouze na měření emisí).

Kontrolní technici s oprávněním omezeným na měření emisí budou moci vystavovat protokol o měření emisí, jenž bude pouze dílčím podkladem pro finální protokol o technické prohlídce shrnující výsledek všech provedených kontrolních úkonů.

K bodu 14

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. Z hlediska věcné působnosti směrnice 2014/45/EU lze konstatovat, že návrh představuje přesahující transpozici v tom smyslu, že povinnost podrobovat vozidla technickým prohlídkám bude dopadat na širší kategorii vozidel, než se kterými počítá směrnice. K zásadním změnám vnitrostátní právní úpravy v tomto ohledu nicméně nedochází. Z důvodu bezpečnosti silničního provozu je nutné trvat na tom, aby vozidla všech kategorií vymezených v návrhu podléhala pravidelným technickým prohlídkám.

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 první registraci vozidla v jiném členském státě EU nebo na poslední prohlídku provedenou v členském státě EU (případně na jiné okamžiky stanovené ve specifických případech). U vozidel dovezených z jiných než členských států EU se počítá běh lhůt od provedení prohlídky pro účely registrace.

K bodům 19, 23 a 26

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 bodu 24

Na úrovni zákona se výslovně zakotvuje možnost při pravidelné technické prohlídce seřadit volnoběžné parametry motoru tak, aby bylo možné řádně provést měření emisí. Obdobná možnost je již dnes v zákoně zakotvena pro seřizování světel.

K bodům 28, 30, 31

Jde o soubor dílčích úprav v § 48a zákona, reagujících jednak na terminologickou změnu názvu systému technických prohlídek (viz odůvodnění novelizačního bodu 3) a na skutečnost, že měření emisí je nově součástí technické prohlídky.

K bodu 32

Jde o formulační úpravy vymezení jednotlivých stupňů závad v návaznosti na směrnici 2014/45/EU. Z návěti 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 nanejvýš o vážné závady).

K bodu 33

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

K bodu 34

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, 37, 38 a 39

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

K bodu 42

Jedná se o opravu nepřesně vymezeného období, za které se stanoví podklady potřebné pro výpočet kapacitní potřeby technických prohlídek. Tyto podklady se stanoví vždy k 1. 1. a 1. 7. každého roku za předcházejících 6 měsíců.

K bodu 43

Jde o terminologické úpravy v návaznosti na občanský zákoník.

K bodům 44, 46 a 47

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 technických prohlídek. Zákaz ekonomické spjatosti s výrobou, prodejem a opravou vozidel by přitom mohl bránit v předpokládané částečné integraci stanic měření emisí do stanic technické kontroly s ohledem na skutečnost, že na stanice měření emisí stávající právní úprava takovýto zákaz nekladla.

Namísto tohoto vypouštěného požadavku bude zakotvena nová povinnost provozovatele stanice technické kontroly zajistit, aby osoby, které provádějí technické prohlídky, nebyly odměňovány způsobem, který by je motivoval ke zkreslování výsledků prohlídek (viz novelizační body 50 a 71). Porušení této povinnosti bude přestupkem, za který bude možné uložit pokutu až 5.000.000,- Kč. Současně se navrhuje stanovení výslovného zákazu kontrolního technika zkreslovat výsledky provedených prohlídek za účelem získání majetkového nebo jiného prospěchu spolu se zavedením skutkové podstaty přestupku postihujícího porušení tohoto zákazu s odpovídající sankcí (pokuta až 500.000,- Kč).

Navrhuje se rovněž zrušit vágní požadavek na nestrannost, nezávislost a věrohodnost provozovatele stanice technické kontroly. Tento fakticky neuchopitelný 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 a 50

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

Povinnost uvedená v § 58 odst. 1 písm. k) směřuje k posílení objektivitě provádění technických prohlídek a doplňuje povinnost kontrolního technika nezkruslovat výsledky technických prohlídek za účelem získání majetkového nebo jiného prospěchu. Nesplnění této povinnosti bude naplňovat kvalifikovanou skutkovou podstatou přestupku, za nějž bude možné uložit pokutu až 5.000.000,- Kč. Typickým příkladem porušení této povinnosti by bylo vyhledávání závad za účelem získání prospěchu z prodeje nebo oprav vozidel, jejich systémů, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků.

K bodu 49

Jedná se o legislativně technickou úpravu odkazu v souvislosti se změnami § 48.

K bodu 51

Jde o opravu chybného odkazu.

K bodu 52

Jde o doplnění chybějící úpravy odnámání 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 (viz k tomu odůvodnění k bodům 12 a násl.).

K bodům 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60 a 61

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 o vypuštění požadavku na minimální věk 21 let, který předkladatel již nepovažuje za účelný a oprávněný. Požadavek na věk by rovněž byl stěží obhajitelný z hlediska směrnice Evropského parlamentu a Rady 2005/36/ES o uznávání odborných kvalifikací.

Mezi podmínky pro vydání profesního osvědčení kontrolního technika se v souladu s unijní úpravou zařazuje požadavek, aby kontrolní technik nebyl ve střetu zájmů ve vztahu k provádění technických prohlídek. Návrh obsahuje vymezení takového střetu zájmu. V řízení o vydání profesního osvědčení kontrolního technika se splnění této podmínky bude předjímat, pokud nebude prokázán opak.

Návrh počítá s možností vydání profesního osvědčení kontrolního technika, jehož oprávnění k provádění technických prohlídek bude omezeno na měření emisí vozidel. U této kategorie kontrolního technika budou sníženy jak požadavky na rozsah odborné způsobilosti, tak požadavky na nezávislost (bude moct vykonávat i závislou práci spočívající v prodeji nebo opravách vozidel), ale na druhou stranu budou omezena oprávnění takového kontrolního technika, zejména tím, že nebude oprávněn vystavit protokol o technické prohlídce, jenž shrnuje výsledky všech kontrolních úkonů provedených v rámci technické prohlídky vozidla.

Předpokládá se, že kontrolní technici, jejichž oprávnění k provádění technických prohlídek bude omezeno na měření emisí, budou primárně působit ve stanicích měření emisí, ale není vyloučeno, aby působili i ve stanici technické kontroly, kde by však mohli provádět pouze úkony související s měřením emisí.

K bodům 62 a 67

Formální úpravy navázané na změny provedené v § 60 zákona.

K bodu 63

Jedná se o úpravu prodlužování platnosti profesního osvědčení kontrolního technika, jehož oprávnění k provádění technických prohlídek je omezeno na měření emisí, kdy se, obdobně jako v případě vydávání tohoto profesního osvědčení, nevyžaduje splnění požadavku na nevykonávání závislé práce spočívající v prodeji nebo opravách vozidel.

K bodu 64

Navrhuje se zrušení odkazu na konkrétní ustanovení zákona, který je jednak chybný, jednak nadbytečný. Dále se jedná o upřesnění povinnosti kontrolního technika, který bude nově působit i ve stanici měření emisí.

K bodu 65

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

K bodu 66

V souvislosti s přenesením požadavku na nezávislost z provozovatele stanice technické kontroly na kontrolní techniky se zakotvuje výslovná povinnost nezakreslovat výsledky provedených technických prohlídek za účelem získání majetkového nebo jiného prospěchu. Zakotvení této povinnosti úzce souvisí s povinností provozovatele stanice technické kontroly a provozovatele stanice měření emisí zajistit, aby kontrolní technik nebyl odměňován

způsobem, který by ho motivoval ke zkreslování výsledků technických prohlídek. Porušení těchto povinností bude postihováno kvalifikovanou skutkovou podstatou přestupku s odpovídající sankcí.

K bodu 68

Přestože bude zavedena dílčí kategorii kontrolních techniků, jejichž oprávnění k provádění technických prohlídek bude omezeno na měření emisí a u nichž budou sníženy požadavky na rozsah jejich odborné způsobilosti, takový kontrolní technik s omezeným oprávněním nebude oprávněn vystavit protokol o výsledku technické prohlídky. Protokol o výsledku technické prohlídky bude oprávněn vystavit pouze kontrolní technik, který bude mít oprávnění v plném rozsahu.

K bodu 69

Jde o doplnění chybějící úpravy odnímání pověření a o terminologické upřesnění formulace s ohledem na rozšíření působnosti kontrolních techniků i na oblast měření emisí.

K bodu 70

Upřesňuje se znění zmocnění pro úpravu v prováděcím právním předpisu, jejímž obsahem bude vymezení prohlubování kvalifikace kontrolních techniků, a to jak ve vztahu ke kontrolním technikům, kteří budou mít oprávnění k provádění technických prohlídek v plném rozsahu, tak ve vztahu ke kontrolním technikům, jejichž oprávnění k provádění technických prohlídek bude omezeno na měření emisí.

K bodům 71, 72, 76, 77, 79, 80, 97 (část), 102 a 110

V návaznosti na výše popsané změny v povaze a způsobu provádění měření emisí (viz. popis k bodům 12 a násl.) se navrhuje rovněž nová podoba ustanovení týkajících provozování stanic měření emisí a činnosti 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 stanici 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 dvojí 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 technické kontroly 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. 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 požadavky na personální zabezpečení měření emisí. Jak již bylo uvedeno v obecné části důvodové zprávy, s ohledem na požadavky směrnice 2014/45/EU není možné zachovat institut mechanika a měření emisí i jako samostatnou činnost bude muset do budoucna provádět osoba se způsobilostí kontrolního technika, byť bude rozsah jejího oprávnění omezen. 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 73

Jde o doplnění chybějící úpravy odnímání oprávnění k provádění technické kontroly jednotlivých druhů vozidel a výměnných nástaveb nebo malých sérií vozidel před schválením jejich technické způsobilosti k provozu na pozemních komunikacích.

K bodům 74, 75 a 78

Jde o formální úpravy v návaznosti občanský zákoník.

K bodu 81

Jde o opravu chybného odkazu.

K bodům 82 a 83

Jde o úpravu pravidelných technických prohlídek zvláštních vozidel v návaznosti na změny provedené v § 40 a v návaznosti na požadavky směrnice 2014/45/EU. I v tomto případě jde o přesahující transpozici směrnice odůvodněnou cílem bezpečnosti silničního provozu.

K bodům 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93 a 94

Jde o úpravu ustanovení vymezujících 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 bodu 95

Jde o formální upřesnění daného ustanovení tak, aby bylo uvedeno do souladu se zákonem o Celní správě. Zároveň se vypouští nadbytečný a nesprávný odkaz na poznámku pod čarou.

K bodům 96 a 97

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.

Doplňuje se rovněž možnost při výkonu státního odborného dozoru nad činností stanice technické kontroly nebo stanice měření emisí (i před předložením pověření ke kontrole kontrolované osobě) pořizovat zvukové, obrazové a zvukově obrazové záznamy bez vědomí provozovatele stanice technické kontroly, stanice měření emisí nebo kontrolního technika. Tuto možnost bude státní odborný dozor oprávněn využít ve zcela výjimečných případech, přičemž po předložení průkazu ke kontrole bude muset kontrolovanou osobu seznámit s tím, že byl záznam pořízen a v jakém rozsahu byl pořízen. Nejedná se o soustavné nahrávání ve stanici technické kontroly (stanici měření emisí), ale pouze o možnost pořízení záznamu při kontrolních úkonech bezprostředně předcházejících předložením pověření ke kontrole kontrolované osobě, a to v případech, kdy budou existovat důvodné pochybnosti o dodržování stanoveného rozsahu a postupu provádění technických prohlídek.

K bodům 98, 99, 100, 101, 103, 104, 105, 106, 107, 109, 111, 112, 113, 114, 115 a 116

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 některé předpisy EU. Absence sankcí navazujících na nařízení (ES) č. 715/2007 je přitom předmětem řízení o porušení Smlouvy o fungování EU č. 2016/2175. Návrh v této části již respektuje terminologii nového přestupkového zákona.

K bodu 117

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

K bodu 118

Jedná se o návrh legislativně technické změny v souvislosti se zrušením a přečíslováním odstavců v § 91 zákona provedených předchozí novelou, ve která byla navržena i tato úprava, avšak vzhledem k chybnému označení předmětného ustanovení provedena nebyla.

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 nové skupiny kontrolních úkonů), 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 - bod 7, (3) úprava rozšíření profesní způsobilosti kontrolního technika - body 8, 9, 12 a 13 a (4) úprava přechodu mechanika do režimu kontrolního technika - body 10 a 11.

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). Po uplynutí navrženého přechodného období budou provozovatelé všech stanic technické kontroly mandatorně nabízet provedení technické prohlídky v celém rozsahu včetně měření emisí, aniž by tím bylo dotčeno právo provozovatele vozidla případně přistavit vozidlo stanici měření emisí k provedení tohoto specializovaného souboru kontrolních úkonů.

2. Stanice měření emisí (bod 7 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.

3. Kontrolní technik (body 8, 9, 12 a 13 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 oprávněni 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 10 a 11 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.

Přechodné ustanovení pamatuje i na mechaniky, kteří nebudou usilovat o získání osvědčení kontrolního technika s oprávněním k provádění technických prohlídek v plném rozsahu, ale požádají o omezení oprávnění kontrolního technika pouze na měření emisí. U těchto mechaniků bude při přechodu do režimu kontrolního technika rozsah prohlubovacího kurzu a odborné zkoušky omezen na oblast měření emisí a nebude se vyžadovat splnění požadavku, aby nevykonával závislou práci spočívající v prodeji nebo opravách vozidel.

Návrh dále obsahuje standardní přechodné ustanovení, dle něhož se řízení zahájena přede dnem jeho účinnosti dokončí podle dosavadní právní úpravy.

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

K bodu 1

Největším problémem v řízeních o odstranění vraku podle § 19c zákona o pozemních komunikacích je zejména absence procesních postupů, kterými by správní úřad mohl získat dostatečné informace k posouzení, zda je odstavené vozidlo skutečně vrakem, a kdo je jeho provozovatelem (pokud na vozidle chybí registrační značka, lze provozovatele ztotožnit prostřednictvím VIN kódu, který však není při vnějším ohledání vozidla seznatelný).

Do zákona se proto doplňuje speciální úprava oproti úpravě ve správním řádu, která umožní správnímu úřadu i v případě, že je vozidlo uzamčeno, jej otevřít, prohlédnout jeho vnitřní části a tím zjistit, zda se jedná o vrak. Silničnímu správnímu úřadu bude tímto rovněž umožněno, aby se dostal k údajům nacházejícím se uvnitř vozidla (např. v motorové části, na vnitřních částech karoserie atd.), pomocí nichž zjistí totožnost provozovatele vozidla. Silniční správní úřad poté zajistí opětovné uzamčení vozidla tak, aby vozidlo nezůstalo otevřené a zůstala tak v co největší míře chráněna práva vlastníka (provozovatele) vozidla.

Pokud nebude silničnímu správnímu úřadu provozovatel vozidla znám předem a nebude tedy možné mu provedení ohledání vozidla oznamovat postupem podle § 54 správního řádu (resp. by bylo nutné pro tento účel ustanovit opatrovníka), bude usnesení o konání ohledání vozidla vylepeno přímo na vozidle, a to nejméně 5 dnů předem.

K bodu 2

Navrhuje se rozšířit okruh kategorií vozidel podléhajících kontrolnímu vážení, a to i nad rámec minimálního výčtu vozidel, na něž se vztahuje směrnice (EU) 2015/719. Je účelné, aby kontrolnímu vážení mohla být podrobována všechna vozidla s potenciálním negativním vlivem na stav pozemních komunikací. Dochází tak k rozšíření okruhu kategorií vozidel podléhajících kontrolnímu vážení o vozidla kategorie M2, M3, N1, 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 bodům 3, 7 a 12

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 4

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 5

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 6

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 8

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 9

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.

Současně se na jeho místo vkládá nová úprava, kterou se navrhuje pro případ, že vozidlo brání v provádění kontrolního vážení, např. tím, že blokuje váhy, jej na náklady jeho provozovatele odtáhnout, neodstraní-li jej bezprostředně po výzvě policisty nebo celníka řidič vozidla.

K bodu 10

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 11

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 provozovatel 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. Požadovat provedení kontrolního vážení po přeložení

nákladu bude možné jen v době, kdy bude na místě kontrolního vážení k dispozici technické zařízení na kontrolní vážení.

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 48 hodinách od udělení zákazu pokračování v jízdě.

Možnost zakázat pokračování v jízdě bude však vyloučena v případě, že ve vozidle nebo v jízdní soupravě budou převážena živá zvířata, a to s ohledem na potřebu zajištění souladu navržené právní úpravy s nařízením Rady (ES) č. 1/2005 o ochraně zvířat během přepravy a souvisejících činností a o změně směrnic 64/432/EHS a 93/119/ES a nařízení (ES) č. 1255/97.

K bodu 13

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 14

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 15 a 16

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

K bodům 17 a 18

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 odpovídalo novému znění § 38c (viz novelizační bod 11).

K bodu 19

V návaznosti na úpravy skutkových podstat přestupků zjištěných při kontrolním vážení (novelizační body 17 a 18) dochází k legislativně technickým úpravám odkazů na příslušná ustanovení.

K bodům 20 a 21

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 nejvyšší 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 jízdní soupravě.

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

K bodům 22, 23, 35 a 37

V návaznosti na úpravy skutkových podstat přestupků zjištěných při kontrolním vážení (novelizační body 20 a 21) 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 24, 25 a 26

V souvislosti s formulačními změnami v právní úpravě kontrolního vážení dochází k 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 27

Jedná se o opravu chybného odkazu.

K bodu 28

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 Policii České republiky.

K bodu 29

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

K bodu 30

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 31

V návaznosti na úpravy skutkových podstat přestupků zjištěných při kontrolním vážení (novelizační body 17 a 18) dochází k legislativně technické úpravě odkazu na příslušná ustanovení.

K bodům 32 a 33

Vzhledem k fyzikálním vlastnostem sypkých materiálů nelze při jejich přepravě zajistit rovnoměrné zatížení jednotlivých náprav vozidla, neboť např. při brždění 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 (jízdni 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 34 a 36

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 38

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 39

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

K bodu 40

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 EU, 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 vozidla určitých kategorií 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.

Oprávnění kontrolovat hmotnost vozidla (kontrolní vážení) v režimu zákona o pozemních komunikacích, kde je zakotvena i povinnost řidiče podrobit tomuto kontrolnímu vážení vozidlo i na výzvu celníka, zůstává návrhem nedotčeno. Další kontroly, tj. zejm. technické silniční kontroly, případě kontroly hmotností vozidel, která nepodléhají kontrolnímu vážení, však celníci neprovádějí, nejsou na to ani technicky vybaveni, a proto je povinnost podrobit se takové kontrole i na výzvu celníka nevyužitelná a nadbytečná. Návrh proto počítá s touto povinností nadále pouze ve vztahu k policistům, přičemž na oprávnění celníků nebude mít tato změna reálný dopad.

Z hlediska věcné působnosti směrnice 2014/47/EU lze konstatovat, že návrh představuje přesahující transpozici v tom smyslu, že povinnost podrobovat vozidla technickým silničním kontrolám bude dopadat na širší kategorii vozidel, než se kterými počítá směrnice. K zásadním změnám vnitrostátní právní úpravy v tomto ohledu nicméně nedochází. Z důvodu bezpečnosti silničního provozu je nutné trvat na tom, aby všechna vozidla spadající pod působnost zákona č. 361/2000 Sb. podléhala pravidelným technickým prohlídkám.

K bodu 4

Současná zákonem vymezená kontrola technického stavu vozidla nebo jízdní soupravy se upravuje podle požadavků směrnice 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, ve stanici měření emisí 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, do stanice technické kontroly nebo do stanice měření emisí, a to nejvýše 16 km (včetně cesty zpět na pozemní komunikaci). Pokud jde o kontrolu tachografu, je možné technickou silniční kontrolu provést i v autorizovaném metrologickém středisku s tím, že na takovou kontrolu se uplatní všechna pravidla vztahující se k provádění technické silniční kontroly (max. délka zajižďky, hrazení nákladů, atd.).

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 a O4 provedený 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

Navrhuje se rozšířit okruh vozidel, která mohou být vybavena výstražným světlem modré barvy a zvláštním zvukovým výstražným zařízením, o vozidla zpravodajských služeb, a to při přepravě utajovaných informací nebo chráněných osob.

K bodu 10

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 přikázat 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 stanoví povinnost řidiče mít u sebe doklad o rozměrech vozidla nebo musí být rozměry vozidla uvedeny na štítku připevněném na vozidle (odstavec 3). Podoba štítku není nijak upravena a nemusí se nezbytně jednat o štítek umístěný na vozidlo přímo výrobcem.

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 vztahujících 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 11 a 12

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 13

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 14 až 16

Jde o dílčí úpravu vymezení vozidel, která lze řídit na základě řidičských oprávnění skupiny C1, C a D1 podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/126/ES o řidičských průkazech. Tato problematika je předmětem žaloby podané Evropskou komisí proti České republice (C-314/16).

K bodu 17

Jedná o formální doplnění úpravy, která byla obsažena v předchozí novele (zákoně č. 48/2016 Sb.), avšak v důsledku chybného označení novelizovaného ustanovení nebyla provedena.

K bodu 18

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 19

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

K bodu 20

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 21 a 22

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 11), dojde i v tomto případě k uvolnění vozidla v okamžiku, kdy bude vozidlo podrobeno technické silniční kontrole (resp. v okamžiku, kdy řidič přestane odmítat vozidlo této kontrole podrobit), nejpozději však po 48 hodinách od zabránění v jízdě.

K bodu 23

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 24

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 25

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 26

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 bodům 27 a 28

Navrhuje se doplnění skutkové podstaty přestupku právnické nebo podnikající fyzické osoby, která jako provozovatel vozidla neodevzdá osvědčení o registraci vozidla zadržené při technické silniční kontrole. Tato skutková podstata je dosud v zákoně obsažena pouze ve vztahu k podnikajícím fyzickým osobám.

K bodu 29

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 30

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.