

## **O d ů v o d n ě n í:**

Hlavními cíli předloženého návrhu jsou zvýšení bezpečnosti silničního provozu a zjednodušení administrativních procesů při ukládání sankcí za porušení pravidel silničního provozu.

Ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu by mělo vést nejen zvýšení rozpětí sankcí tak, aby v odůvodněných případech mohl být ukládány přísnější sankce než dnes, ale i důsledné přerozdělení přestupků tak, aby sankce byla adekvátní nebezpečnosti přestupku, dále pak posílení možnosti vyřešit přestupek policií na místě a rovněž okamžité dočasné vyloučení z provozu řidičů, kteří postrádají základní předpoklady pro řízení.

Předložený návrh zasahuje do několika oblastí právní úpravy, kterými jsou zejména

- zadržování řidičského průkazu
- zajištění řidičského průkazu
- sankce za přestupky (pokuty, blokové pokuty, zákaz činnosti)
- bodový systém.

### **Zadržování řidičského průkazu (§ 118b a § 118c)**

V úpravě možnosti zadržet řidičský průkaz se navrhuje důsledněji než dnes postihovat případy, kdy řidič postrádá základní předpoklady pro řízení, tzn. řízení pod vlivem alkoholu nebo drog, řízení bez řidičského oprávnění, bez profesní způsobilosti či bez povinné lékařské prohlídky. Jedná se pouze o přestupky, za které lze uložit zákaz činnosti v délce nejméně 18 měsíců.

Nově se navrhuje možnost zadržet řidičský průkaz, i pokud ho řidič nemá u sebe. Řidiči se v takovém případě stanoví povinnost jej do 5 dnů odevzdat úřadu, ale již od okamžiku tohoto úkonu je na něj nahlíženo, jako by mu byl řidičský průkaz fakticky zadržet, tzn. nesmí řídit motorové vozidlo. Zamezí se tím zvýhodnění řidiče, který by v okamžiku, kdy by mu měl být řidičský průkaz zadržet, jej neměl u sebe nebo by zapřel, že ho u sebe má.

Ke zmírnění tvrdosti institutu zadržet řidičského průkazu se navrhuje stanovit maximální dobu, po kterou může být řidičský průkaz zadržet, a to v délce odpovídající polovině doby, na kterou je za daný přestupek možné uložit zákaz činnosti. Po uplynutí poloviny uloženého zákazu činnosti lze požádat o upuštění od výkonu jeho zbytku, proto se navrhuje stanovit maximální dobu, po kterou může být řidičský průkaz zadržet, právě v této výši. Tím bude zajištěno, že i pokud by řízení o přestupku trvalo dlouhou dobu, zadržet řidičského průkazu nebude delší než zákaz činnosti, který bude nakonec uložen a který bude muset být skutečně vykonán. Doba, na kterou bude možné řidičský průkaz zadržet, bude vždy minimálně 9 měsíců (polovina z dolní hranice sazby zákazu činnosti u přestupků, u nichž lze zadržet řidičský průkaz).

## **Zajištění řidičského průkazu (§ 124c)**

V oblasti vybírání kaucí při důvodném podezření, že se podezřelý ze spáchání přestupku bude vyhýbat řízení o přestupku, jsou v zákoně upraveny alternativní instituty, které lze aplikovat, pokud podezřelý kauci nesloží. Těmito instituty jsou zajištění vozidla a zajištění osvědčení o registraci vozidla. Vzhledem k tomu, že zajištění osvědčení o registraci vozidla není namířeno primárně proti řidiči vozidla, přičemž pachatelem přestupku je zpravidla řidič vozidla, ale dotýká se zejména provozovatele vozidla, který však k samotnému přestupku a jeho projednávání nemá přímý vztah, navrhuje se namísto zajištění osvědčení o registraci vozidla zakotvit možnost zajištění řidičského průkazu. Tato změna povede ke zefektivnění výběru kaucí i samotného průběhu přestupkového řízení, neboť podezřelý (řidič) bude mnohem více motivován ke složení kauce, příp. k nevyhýbání se přestupkovému řízení a následně k zaplacení uložené pokuty.

I nadále zůstane zachována možnost zajistit vozidlo, která se uplatní zejména při nemožnosti zajistit řidičský průkaz (řidič jej nemá u sebe) nebo pro případ zjevné neúčelnosti zajištění řidičského průkazu (zejm. v případě řidiče z jiného státu, který může ve svém domovském státě nahlásit zajištění průkaz jako ztracený a nechat si vystavit nový).

Návrh rovněž řeší vztah zadržení a zajištění řidičského průkazu a to tím způsobem, že zadržení má přednost (s ohledem na jiný účel i účinky zadržení). Ve vztahu k udělenému řidičskému oprávnění na něj nemá zajištění řidičského průkazu vliv, tj. nedochází k jeho ztrátě či pozastavení. Vzhledem k tomu nelze dobu zajištění průkazu započítávat ani do případně uloženého zákazu činnosti spočívajícího v řízení vozidla. Pokud by však řidič se zajištěným průkazem řídil, dopustil by se přestupku podle § 125c odst. 1 písm. e) bodu 7, nikoliv však trestného činu, jako je tomu v případě řízení se zadrženým řidičským průkazem. S ohledem na výše uvedené rovněž platí, že po složení kauce (uhrazení pokuty) je zajištěný řidičský průkaz bez dalšího vrácen.

Náklady spojené s užitím těchto zajišťovacích prostředků, konkrétně se zajištěním vozidla ponese vždy řidič, jeho možnost domáhat se v konkrétních případech náhrady škody způsobené nesprávným úředním postupem zůstává nedotčena.

## **Sankce za přestupky (§ 125c)**

Návrhem dochází k revizi skutkových podstat přestupků tak, aby důsledněji odpovídaly povinnostem obsaženým v zákoně o silničním provozu a navazovaly na změny provedené v jiných právních předpisech. Úpravy tak doznalo například znění skutkové podstaty spočívající v řízení vozidla technicky nezpůsobilého z důvodu nebezpečné závady (§ 125c odst. 1 písm. a) bod 3.) tak, aby odpovídalo pojetí nebezpečné závady v § 6b. Novými skutkovými podstatami se stávají některá jednání, která byla dosud zařazena do „zbytkové“ skutkové podstaty uvedené v § 125c odst. 1 písm. k), a to nepodrobení se pravidelné lékařské prohlídce, nepřipoutání se bezpečnostním pásem nebo nepoužití dětské autosedačky, jízda na motocyklu bez přilby, neuposlechnutí policisty ukládajícího zákaz jízdy nebo příkaz směru jízdy a neuposlechnutí pokynů policisty při kontrole technického stavu vozidla (nezajetí k zařízení pro provedení kontroly). Jsou to přestupky, které mají závažné následky, a proto vyžadují přísnější postih než ostatní méně závažná porušení pravidel silničního provozu obsažená ve „zbytkové“ skutkové podstatě.

## **Pokuty (§ 125c odst. 5)**

Návrhem dále dochází ke změnám ve výších sazeb za jednotlivé přestupky. Přestupky se navrhuje rozdělit do 4 skupin podle jejich závažnosti a stanovit tak 4 pásma pokut.

Za přestupky v prvním, nejpřísnějším, pásmu bude možné uložit pokutu od 25 000 Kč do 75 000 Kč (*§ 125c odst. 5 písm. a*). Jedná se o nejzávažnější přestupky, jako je řízení vozidla ve stavu vylučujícím způsobilost, který si řidič přivodil požitím alkoholického nápoje nebo jiné návykové látky, odmítnutí podrobit se vyšetření, zda byl řidič ovlivněn alkoholem nebo jinou návykovou látkou, řízení vozidla, aniž by byl řidič držitelem řidičského oprávnění nebo pokud mu bylo řidičské oprávnění pozastaveno nebo pokud řidič cizinec pozbyl právo řízení motorového vozidla na území České republiky, a přestupek spočívající ve způsobení dopravní nehody, při které je jinému ublíženo na zdraví. Téměř všechny tyto přestupky jsou už nyní zařazeny do nejpřísněji trestaného pásma.

Za přestupky ve druhém pásmu bude možné uložit pokutu od 5 000 Kč do 25 000 Kč (*§ 125c odst. 5 písm. b*). Mezi tyto přestupky patří jízda bez registrační značky nebo se zakrytou registrační značkou, řízení vozidla bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo jiné návykové látky, řízení se zadržným řidičským průkazem, bez profesní způsobilosti, nepodrobení se pravidelné lékařské prohlídce, překročení nejvyšší dovolené rychlosti o 50 km/h nebo více mimo obec (v obci o 40 km/h nebo více), jízda na červenou, předjíždění v případech, kdy je to zakázáno, vjíždění na železniční přejezd v případech, kdy je to zakázáno, neuposlechnutí zákazu jízdy nebo příkazu směru jízdy, otáčení se, couvání nebo jízda v protisměru na dálnici, nezastavení vozidla při dopravní nehodě, nedovolené opuštění místa dopravní nehody, použití antiradaru, přestupek provozovatele vozidla, který svěří samostatné řízení vozidla osobě, o níž nezná údaje potřebné k určení její totožnosti, a přestupky učitele autoškoly spočívající ve výkonu činnosti pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek. K výraznějšímu zvýšení horní hranice sazby tak dojde například u přestupku spočívajícím ve vjíždění na železniční přejezd v případech, kdy je to zakázáno, (z 5 000 Kč na 25 000 Kč), nezastavení na signál nebo pokyn „Stůj“ (z 5 000 Kč na 25 000 Kč) nebo u neuposlechnutí zákazu nebo příkazu směru jízdy (z 2 500 Kč na 25 000 Kč), což jsou přestupky, které mají často fatální následky.

Za přestupky ve třetím pásmu bude možné uložit pokutu od 2 500 Kč do 10 000 Kč (*§ 125c odst. 5 písm. c*). Jedná se o řízení vozidla technicky nezpůsobilého k provozu na pozemních komunikacích z důvodu nebezpečné závady, řízení se zajištěným řidičským průkazem, telefonování při řízení vozidla, překročení rychlosti o více než 30 km/h mimo obec (v obci o více než 20 km/h), ohrožení nebo omezení chodce na přechodu, nedání přednosti v jízdě, parkování na místě vyhrazeném pro invalidy, porušení omezení jízdy některých vozidel, neohlášení dopravní nehody policistovi nebo neprokázání totožnosti ostatním účastníkům dopravní nehody, neuposlechnutí pokynů při kontrole technického stavu vozidla (nezajetí k zařízení pro provedení kontroly), nepodrobení se dopravně psychologickému vyšetření nebo neodevzdání dokladů (např. zadržného řidičského průkazu nebo osvědčení o registraci vozidla nebo řidičského průkazu při ztrátě řidičského oprávnění). Z těchto přestupků dochází k výraznějšímu zvýšení horní hranice sazby pokuty u držení telefonu při řízení (z 2 500 Kč na 10 000 Kč), překročení rychlosti o více než 30 km/h mimo obec (v obci o více než 20 km/h), nedání přednosti v jízdě či ohrožení nebo omezení chodce na přechodu pro chodce (vždy z 5 000 Kč na 10 000 Kč). Tato porušení pravidel silničního provozu patří dle Přehledu o

nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice vydaného Ředitelstvím služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky za rok 2013 i 2014 mezi nejčtetnější příčiny nehod řidičů motorových vozidel, proto je zpřísnění sankcí za uvedené přestupky potřebné.

Za přestupky ve čtvrtém pásmu bude možné uložit pokutu od 1 500 Kč do 5 000 Kč (§ 125c odst. 5 písm. d)). Jde o překročení nejvyšší dovolené rychlosti o více než 10 km/h, nepoužití bezpečnostních pásů, dětské autosedačky či přilby a nesplnění nebo porušení jiných povinností stanovených zákonem („zbytková“ skutková podstata uvedená pod písm. k)).

V jednotlivých pásmech dochází ke zvýšení horních hranic sazeb. Spodní hranice sazeb se v zásadě nezvyšují, čímž dochází k rozšíření jednotlivých pásem tak, aby bylo v případě potřeby vzhledem k okolnostem spáchání přestupku možno uložit tvrdší pokutu než dnes.

Novinkou je dále navyšování sazeb na dvojnásobek, pokud byla spácháním přestupku způsobena dopravní nehoda. Nejvyšší možná výše pokuty, tj. za způsobení dopravní nehody přestupkem spadajícím do prvního pásma, je však omezena na 100 000 Kč (§ 125c odst. 11).

### **Blokové pokuty (§ 125c odst. 7)**

I v úpravě pokut ukládaných v blokovém řízení se navrhuje přestupky, za něž lze uložit blokovou pokutu, rozdělit do 4 pásem podle jejich závažnosti.

Zásadní změnou je, že s výjimkou nejmírnějšího pásma se bude nově jednat o sazby pevné (1 500 Kč, 2 000 Kč a 5 000 Kč), zatímco v současné době jsou u všech sazeb blokových pokut stanoveny pouze horní hranice sazeb a je na uvážení policisty, jak vysokou pokutu v konkrétním případě uloží. Nově však bude sazba za každý přestupek pevně daná a pokuty za stejné přestupky budou ukládány ve všech případech ve stejné výši. Výjimkou zůstane pouze nejmírnější pásmo, kde má uvážení a individuální posouzení každého přestupku své opodstatnění. Do tohoto pásma spadají přestupky zahrnuté § 125c odst. 1 písm. k), tedy porušení pravidel silničního provozu, která nejsou uvedena v samostatných skutkových podstatách. Ve skutečnosti tato skutková podstata zahrnuje porušení více než 300 různých pravidel. U těchto přestupků dochází ke snížení horní hranice sazby blokové pokuty, a to ze současných 2 000 Kč na navrhovaných 1 500 Kč. Lze tedy konstatovat, že výsledkem revize přestupků je nejen zpřísnění sankcí za závažné přestupky, ale i zmírnění sankcí u naprosté většiny méně závažných porušení pravidel silničního provozu.

I v případě blokových pokut bude nově platit navýšení sazby pokuty na dvojnásobek, byla-li přestupkem způsobena dopravní nehoda.

Další podstatnou změnou je rozšíření okruhu přestupků, které lze projednat v blokovém řízení. Konkrétně se jedná o 5 přestupků spočívajících v porušení pravidel silničního provozu, u kterých se v současné době při jejich druhém spáchání v jednom roce ukládá zákaz činnosti a nelze je tedy projednat v blokovém řízení. Navrhuje se tyto přestupky vyjmout z okruhu přestupků, za které se ukládá zákaz činnosti, a umožnit jejich projednání v blokovém řízení a uložení blokové pokuty. Princip „2x a dost“ bude u těchto přestupků zachován prostřednictvím bodového systému, kdy bodového ohodnocení těchto přestupků bude nastaveno tak, aby po opakovaném spáchání takového přestupku řidič dosáhl maximální hranice bodového hodnocení a na rok pozbyl způsobilost k řízení motorových vozidel.

Na změny v pojetí sazeb blokových pokut navazuje i legislativně-technická úprava ve stanovení výše určené částky v § 125h odst. 2.

Ke změnám v blokovém řízení lze přiřadit i navrhované doplnění ustanovení odstavce 4 do § 129. Blokové řízení je charakterizováno rychlým průběhem (zpravidla vyřízením na místě), souhlasem pachatele s uloženou sankcí a omezením možností opravných prostředků. V praxi se však nezdá stávat, že přestože pachatel souhlasil s uloženou blokovou pokutou, následně (často v souvislosti s blížícím se dosažením 12 bodů) snaží se využít všech teoretických možností, jak rozhodnutí o přestupku v blokovém řízení zvrátit. Jednou z těchto možností je podání žádosti o obnovu řízení. Přestože dle judikatury je v zásadě jediným důvodem pro obnovu blokového řízení záměna pachatele, k níž zpravidla nedochází, a žadatelé jsou tak se svou žádostí neúspěšní, je této procesní možnosti hojně využíváno, což přináší obrovské množství administrativy spojené s vyřizováním těchto žádostí (jedná se o vedení dalšího řízení), ve svém důsledku zcela zbytečné a nákladné. Navrhuje se proto omezit dobu, ve které lze podat žádost o obnovu blokového řízení, která je obecně upravena správním řádem v délce 3 let ode dne právní moci rozhodnutí, pro bloková řízení, kterými bylo rozhodnuto o přestupku podle zákona o silničním provozu, na 1 rok ode dne právní moci rozhodnutí.

### **Zákaz činnosti (§ 125c odst. 6)**

Další formou sankce za přestupky uvedené v zákoně o silničním provozu je ukládání zákazu činnosti. I v této oblasti se navrhuje některé dílčí změny.

Jednou z těchto změn je prodloužení doby, na kterou se zákaz činnosti ukládá. V nejpřísnějším pásmu se rozmezí, ve kterém lze uložit zákaz činnosti, posunuje z 1 – 2 roky na 18 měsíců až 3 roky. Tak jako v současné době, do tohoto pásma patří přestupky, za které lze uložit pokutu v nejpřísnějším pásmu, tedy obecně nejzávažnější porušení pravidel silničního provozu.

V prostředním pásmu se rozmezí posunuje z 6 – 12 měsíců na 6 – 18 měsíců a v nejmírnějším pásmu dochází k posunu z 1 – 6 měsíců na 3 – 6 měsíců.

Celkově se výrazně snižuje počet přestupků, za něž se ukládal zákaz činnosti, zejména se z nejmírnějšího pásma vypouští přestupky, za které se ukládal zákaz činnosti při jejich druhém spáchání v jednom roce. Účelem této změny je umožnit jejich projednání v blokovém řízení. Jak je již výše uvedeno, princip „2x a dost“ bude u těchto přestupků zajištěn prostřednictvím bodového systému.

### **Bodový systém (§ 123b až § 123e a příloha zákona)**

V bodovém systému dochází po 10 letech jeho fungování k celkové revizi. Navrhuje se jednak zrychlit a zjednodušit proceduru zaznamenávání bodů, dále dochází k přehodnocení výší bodů za jednotlivé přestupky, k dílčím úpravám v okruhu přestupků, za které jsou ukládány body, a ke změnám v oznamování o uloženém počtu bodů.

V otázce zrychlení a zjednodušení procedury zaznamenávání bodů se navrhuje, aby v registru řidičů body zaznamenával přímo úřad, který pokutu uložil, tzn. obecní úřad s rozšířenou působností, nabylo-li rozhodnutí právní moci v prvním stupni řízení, nebo odvolací orgán, nabylo-li rozhodnutí právní moci ve druhém stupni řízení. V případech, kdy sankci za přestupek uložil jiný úřad než obecní úřad obce s rozšířenou působností či odvolací úřad, tzn. např. v případě blokového nebo trestního řízení, bude i nadále zaznamenávat body do registru řidičů obecní úřad obce s rozšířenou působností, který vede kartu dotyčného řidiče. Zasilání rozhodnutí příslušnému obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností zůstane ve všech případech zachováno, ten však, pokud byly body již v registru řidičů zaznamenány úřadem, který uložil sankci za přestupek, bude toto rozhodnutí pouze archivovat. Navrženou změnou dojde zejména ke zrychlení a zpřesnění v zápisech bodů, neboť v současné době dochází v důsledku přeposílání rozhodnutí mezi úřady k výrazným časovým prodlevám mezi okamžikem, ke kterému jsou body zapsány (ke dni uložení sankce) a okamžikem, kdy je zápis v registru řidičů skutečně proveden. Je proto účelné, aby prodleva ve skutečném provedení zápisu bodů byla co nejmenší, čehož by mělo být dosaženo tím, že zápis bodů do registru řidičů provede přímo úřad, který uložil sankci, a učiní tak nejpozději do 5 dnů, kdy rozhodnutí nabylo právní moci. (*§ 123b odst. 2 až 4*)

Další oblastí úprav v bodovém systému je bodové ohodnocení jednotlivých jednání (přestupků, trestných činů), za která jsou body ukládány. V této oblasti dochází k jejich rozdělení do 3 skupin podle závažnosti. Nově tak budou tři sazby bodů – 6, 4 a 2 body, což odpovídá pojetí bodového systému jako nástroje, kterým se dočasně vyloučí ze silničního provozu řidiči, kteří opakovaně porušují pravidla silničního provozu, a to „2x a dost“ v případě jednání, za která je 6 bodů a „3x a dost“ v případě jednání, za která jsou 4 body. (*příloha k zákonu o silničním provozu*)

K formulačním úpravám dochází i v popisu jednotlivých jednání, za která jsou ukládány body tak, aby byly uvedeny do souladu se zněním skutkových podstat přestupků. Zároveň se vypouští z bodového systému některá jednání, za které dle praktických zkušeností není účelné ukládat body, a to neposkytnutí účinné pomoci účastníkem silničního provozu, který není účastníkem dopravní nehody, a překročení maximální doby řízení vozidla nebo nedodržení minimální doby odpočinku nebo nedodržení bezpečnosti přestávky. Na druhou stranu se do výčtu jednání, za která se ukládají body, přidává způsobení dopravní nehody nesplněním nebo porušením povinnosti řidiče a porušení povinnosti dát znamení o změně směru jízdy, oboje ohodnoceno 2 body. (*příloha k zákonu o silničním provozu*)

Návrh dále mění okamžik, ke kterému dochází k odečtení všech dosažených bodů v případě pozbytí řidičského oprávnění na 1 rok v důsledku dosažení celkového počtu 12 bodů. V současné době dochází k odečtení všech dosažených bodů ke dni vrácení řidičského oprávnění. V důsledku této úpravy však zůstávají „bodově“ nepostížení řidiči, kteří, přestože pozbyli řidičské oprávnění, řídí vozidlo a dopustí se přestupku nebo trestného činu, za který se v registru řidičů zaznamenávají body. Navrhuje se proto nově zaznamenávat odečtení všech dosažených bodů již ke dni pozbytí řidičského oprávnění (nebo práva k řízení motorového vozidla v případě řidičů cizinců). Pokud by řidič řídil vozidlo v době, kdy nemá řidičské oprávnění a dopustil se jednání, za která se v registru řidičů zaznamenávají body, budou mu tyto body zaznamenány a budou se mu počítat do „nového“ bodového hodnocení. Návrh dále obsahuje úpravu zaznamenávání bodů za přestupky či trestné činy spáchané před dosažením celkového počtu 12 bodů (tzn. před „vybodováním“), o nichž bylo pravomocně rozhodnuto až

po tomto okamžiku, dle které se takové body do nového bodového hodnocení nezaznamenávají, což ve svém významu odpovídá současné právní úpravě. (§ 123c odst. 7)

Další dílčí úpravou je drobná změna v odečítání bodů. Podle současné právní úpravy po dobu výkonu sankce nebo trestu zákazu činnosti spočívajícího v zákazu řízení motorových vozidel neběží doba pro odečítání bodů, ke kterému standardně dochází, pokud řidiči po dobu 12, 24 resp. 36 měsíců nebyly zapsány další body, tzn. po výkonu sankce nebo trestu zákazu činnosti má stále původní počet bodů. Tato úprava je však v porovnání se skutečností, že v případě dosažení celkového počtu 12 bodů jsou řidiči po roce neřízení odečteny všechny body, svým způsobem nespravedlivá, a proto se navrhuje ke zmírnění této nevyváženosti pro případ, že zákaz činnosti trval nejméně 1 rok, umožnit odečítání příslušného počtu bodů. (§ 123e odst. 3)

Vzhledem k tomu, že začínající řidiči jsou častými oběťmi dopravních nehod, navrhuje se u těchto řidičů snížit hranici celkového počtu bodů, při jejímž dosažení pozbydou řidičské oprávnění, a to na polovinu, tedy na celkový počet 6 bodů. V režimu snížené hranice budou řidiči po dobu 2 let ode dne získání řidičského oprávnění pro skupinu vozidel A1, A2, A, B1 nebo B. V případě získání dalšího takového řidičského oprávnění (např. držitel řidičského oprávnění pro skupinu A následně získá řidičské oprávnění pro skupinu B), začne lhůta 2 let běžet znovu. Výjimkou z tohoto pravidla bude situace, kdy držitel řidičského oprávnění pro skupinu A2 získá řidičské oprávnění pro skupinu A (mezi těmito skupinami není velký rozdíl). Zároveň se stanoví pravidlo, že pokud začínající řidič v důsledku „vybodování“ pozbyde řidičské oprávnění v průběhu dvouleté lhůty, tato lhůta se po dobu pozbytí řidičského oprávnění staví, tzn. po navrácení řidičského oprávnění začne řidiči běžet její zbývající část. (§ 123g)

Výraznou změnou, která vychází z judikatury, tak potřeb praxe, je informování řidičů o dosaženém počtu bodů. Tato změna je v návrhu připravena ve dvou variantách.

#### Varianta I

První varianta počítá s oznamováním dosažení celkového počtu 6 bodů, tedy poloviny počtu bodů, při kterém dochází k pozbytí řidičského oprávnění. Způsob oznamování bude obdobný jako v případě oznamování o dosažení 12 bodů, tedy písemně nebo elektronickou cestou. Účelem takového oznámení je informovat řidiče, že jeho bodové konto již dosáhlo určité hranice tak, aby mohl přizpůsobit svoje chování blížícímu se riziku „vybodování“. (§ 123b odst. 8)

#### Varianta II

Druhou variantou je ukládání bodů jako sankce. Tato varianta mnohem důsledněji vychází z výkladu Nejvyššího správního soudu, že body nejsou administrativním opatřením, ale sankcí. Dle této varianty budou body ukládány přímo v rozhodnutí o přestupku jako další sankce vedle pokuty (nebo v případě trestního řízení v rozsudku vedle jiného trestu). Velkou výhodou této varianty je, že se řidič o uloženém počtu bodů dozví hned a vyloučí se tak prodlevy při získávání této informace. Na druhou stranu tato varianta vyžaduje vstupy i do předpisů, které nejsou v působnosti Ministerstva dopravy (zákon o přestupcích, trestní zákon), vyvolá problémy v situaci, kdy body nejsou zaznamenávány na základě rozhodnutí nebo rozsudku (odklon v trestním řízení), a z praktického hlediska si vyžádá i úpravu podoby bloku. (§ 123a a § 123b)

Ve druhé variantě je dále zjednodušen postup při dosažení celkového počtu bodů. Navrhuje se, aby v takovém případě bylo vydáno rozhodnutí o zákazu činnosti řízení motorových vozidel po dobu 1 roku. Takové rozhodnutí bude vydáno ve zjednodušeném řízení, kdy nebudou znovu přezkoumávána rozhodnutí o jednotlivých přestupcích (trestných činech), za která byla uložena sankce (trest) zápisu bodů. Vracení řidičského oprávnění po uplynutí doby výkonu zákazu činnosti (1 roku) bude probíhat standardním způsobem jako v případě jakéhokoli jiného zákazu činnosti a nevyžaduje tedy speciální právní úpravu. (§ 123c)

Obdobně jako v první variantě je i zde upraveno zaznamenávání bodů za přestupky a trestné činy spáchané před „vybodováním“. Je-li o takovém přestupku (trestném činu) rozhodováno až po uložení zákazu činnosti, sankce či trest zápisu bodů se v rozhodnutí uloží, ale do registru řidičů se uložený počet bodů nezaznamená, tzn. v novém bodovém hodnocení se neprojeví. (§ 123c odst. 5).

Dále je i u této varianty upraveno snížení hranice pro „vybodování“ u začínajících řidičů. (§ 123c odst. 2 a 5)

V souvislosti s odlišnou koncepcí oproti variantě 1 je ukládání 2 bodů za způsobení dopravní nehody nesplněním nebo porušením povinnosti řidiče uvedeno nikoli v příloze zákona, ale přímo v ustanovení § 125c odst. 12.

Jak bylo uvedeno výše, druhá varianta vyžaduje legislativní zásah i do zákona o přestupcích, ve kterém se rozšiřuje okruh sankcí, které lze za přestupek uložit, o sankci zápisu bodů do registru řidičů. Obdobné rozšíření okruhu trestů se navrhuje v trestním zákoně, ve kterém se současně doplňuje pravidlo, že pokud je trestný čin spáchán jednáním, za nějž se podle zákona o silničním provozu ukládají body, uloží se vedle standardního trestu podle trestního zákona i trest zápisu bodů ve výši podle přílohy zákona o silničním provozu.

Obě navržené varianty přinášejí určité výhody a nevýhody. Z hlediska informování řidiče je výhodnější varianta II, avšak vyžaduje větší legislativní zásahy i do předpisů, které nejsou v působnosti Ministerstva dopravy, i změny správní i soudní praxe.

### **Dílčí úpravy**

Navrhem dále dochází k zpřesnění některých povinností řidičů. Jedná se například o problematiku vozidel, na nichž není umístěna registrační značka nebo je umístěna registrační značka, která nebyla vozidlu přidělena, či je tabulka registrační značky zakryta, nečitelná, atd. V současné době je zákaz provozovat takové vozidlo obsažena pouze v zákoně č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, a to pouze ve vztahu k provozovateli vozidla. Zákaz řídit takové vozidlo v platném právním řádu není, avšak přestupky podle § 125c odst. 1 písm. a) bodů 1. a 2. postihují řidiče takového vozidla. Navrhuje se proto právní úpravu doplnit o výslovný zákaz řízení vozidla, na němž není umístěna registrační značka nebo je umístěna registrační značka, která nebyla vozidlu přidělena či je tabulka registrační značky zakryta, nečitelná, atd., a to rozšířením povinností řidiče v § 5 odst. 2 písm. h) a i).

Další dílčí úpravou je zpřesnění úpravy chování řidiče na dálnici, kdy se v § 36 odst. 1 písm. b) výslovně zakotvuje zákaz vjíždění do protisměru.