

Důvodová zpráva

I. Obecná část

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

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

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

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

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

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

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

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

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

A.1. Právo Evropské unie

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

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

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

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

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

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

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

A.1.2. Silniční technické kontroly užitkových vozidel

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

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

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

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

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

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

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

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

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

A.2. Vnitrostátní právo

A.2.1. Pravidelné technické prohlídky motorových vozidel a jejich 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. 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 jejich činnost se řídí rozdílnými pravidly.

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

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

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

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

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

Měření emisí je oprávněna provádět stanice měření emisí; rovněž provozovatel stanice měření emisí potřebuje k zahájení činnosti oprávnění a osvědčení, vydávané obecním úřadem obce s rozšířenou působností. Stanici je možné zřídit buď v 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 stanice technické kontroly. Omezení počtu stanic v území se zde neuplatní.

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

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

Základním problémem je zde vnitrostátní rozdělení ověřování technické způsobilosti vozidla mezi technickou prohlídku měření emisí, prováděné různými subjekty a ovládané alespoň z části jinými principy. Měření emisí totiž v rámci směrnice 2014/45/EU spadá pod pojem technické prohlídky, jde o část jedné z oblastí, která tvoří rozsah technické prohlídky (oblast č. 8 - obtěžování okolí). Technické prohlídky dle směrnice provádějí stanice technické kontroly, oprávněné k tomu 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 (zapojení do elektronické databáze)? Směrnice samotná ponechává z velké části otázku institucionálního zabezpečení výkonu technických prohlídek na jednotlivých členských státech - z tohoto hlediska nelze dovodit, že by existence různých subjektů, disponujících oprávněním k provádění technické prohlídky (popř. její části) byla v rozporu se směrnicí. Na druhou stranu je ovšem zřejmé, že není v souladu se směrnicí, pokud by v této oblasti existovaly dvojí standardy ve vztahu k podmínkám, povinnostem a výkonu státní kontroly. Z tohoto hlediska je tedy nezbytné, aby se v případě zachování samostatného měření emisí sjednotily podmínky, povinnosti etc. s provozováním stanic technické kontroly a případné rozdíly zde vyplývaly pouze z rozdílného rozsahu vykonávaných kontrolních úkonů.

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. Směrnice 2014/45/EU - na rozdíl od směrnice 2009/40/ES - přesně vymezila pojem technické prohlídky a jejího rozsahu. Prohlídky, která nezahrne všechny oblasti podle přílohy I směrnice, není technickou prohlídkou ve smyslu směrnice, rovněž požadavky podle přílohy II směrnice na podobu výstupu technické prohlídky svědčí spíše pro nedělitelnost technické prohlídky mezi více subjektů. Směrnice 2014/45/EU na druhou stranu neobsahuje ani výslovné povolení, ani výslovný zákaz rozdělení technické prohlídky vozidla mezi více subjektů. V tomto ohledu lze tedy shrnout, že zavedení jednotnosti technické prohlídky ve smyslu směrnice - tj. přiřazení měření emisí k technické prohlídce a zrušení samostatného měření emisí - je zcela jistě v souladu se směrnicí 2014/45/EU. Zachování samostatného měření emisí - a tedy rozdělení technické prohlídky podle směrnice na dvě části - vyvolává z hlediska své slučitelnosti se směrnicí 2014/45/EU pochybnosti, byť nižší intenzity než existence rozdílných sad požadavků na stanice technické kontroly a stanice měření emisí (viz předchozí odstavec).

A.2.2. Silniční technické kontroly užitkových vozidel

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

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

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

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

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

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

Úprava problematika maximálních přípustných rozměrů a hmotností určitých kategorií vozidel je ve vnitrostátním právu rozdělena mezi více předpisů. Hmotnostní a rozměrové limity jsou stanoveny ve vyhlášce č. 341/2014 Sb., která provádí zákon č. 56/2001 Sb. Kontrola dodržování těchto limitů, včetně sankcí za jejich překročení, je pak upravena v zákoně č. 13/1997 Sb. v §§ 38a až 38d (kontrolní vážení) a v §§ 42a a násl. (sankce). Velmi dílejší 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 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 pokrčovat v jízdě). Podrobnosti jsou upraveny ve vyhlášce Ministerstva dopravy č. 104/1997 Sb. Sankce směřují jak vůči řidiči, tak vůči provozovateli vozidla (dopravci), přičemž jsou stanoveny speciální postupy pro stanovování výše pokuty při celkovém přetížení vozidla.

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

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

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

B. 1 Odůvodnění hlavních principů navrhované právní úpravy

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

Jak je uvedeno výše v kapitole A.2.1., základní koncepční úvaha v této části návrhu se týkala zachování či nezachování existence samostatného měření emisí vozidel. Na základě projednání této otázky s odbornou veřejností dne 21. 6. 2016 se předkladatel rozhodl v této fázi přípravy a projednávání návrhu předložit k této otázce variantní řešení.

První varianta počítá se zrušením samostatné existence měření emisí vozidel a s přičleněním této oblasti k technickým prohlídkám. S tím je spojen i zánik subjektů provádějících výlučně měření emisí - tj. stanic měření emisí - a rozšíření působnosti stanic technické kontroly i na úkony spojené s prováděním měření emisí. Tato varianta rovněž počítá se zánikem institutu mechanika stanice měření emisí, zároveň ovšem předpokládá

možnost vydat profesní osvědčení kontrolního technika omezené pouze na provádění úkonů spojených s měřením emisí nebo omezené pouze na provádění ostatních úkonů při technické prohlídce (vedle osvědčení neomezeného na všechny úkony).

Základní výhodou této varianty je skutečnost, že je zcela nepochybně v souladu 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. Zajištění řádné transpozice je tedy velmi podstatné.

Základní nevýhodou této varianty jsou její ekonomické dopady na provozovatele stanic měření emisí a částečně i na provozovatele stanic technické kontroly.

Ve vztahu k provozovatelům stanic měření emisí by jim tato varianta neumožňovala dále provádět svoji činnost. Tyto dopady by sice mohly být zmírněny tou skutečností, že provozování stanice měření emisí je v standardně spojeno i s jinou podnikatelskou činností v oblasti vozidel (servis apod.), která by přímo dotčena nebyla, a v případě existence stanice měření emisí při stanici technické kontroly by se tato činnost mohla k STK přičlenit, ovšem existenci těchto dopadů nelze popřít či bagatelizovat. Zmírnění těchto dopadů a jejich rozložení v čase je u této varianty dále možné provést v rámci přechodných ustanovení, která po určité delší dobu umožní fungování stanic měření emisí ve stávajícím režimu s tím, že výstupy měření emisí budou stanice technické kontroly po tuto dobu přebírat do svých protokolů o pravidelné technické prohlídce.

Ve vztahu k provozovatelům stanic technické kontroly je tato varianta spojena s určitými náklady na rozšíření jejich působnosti i na oblast měření emisí, zejm. ve vztahu k pořízení potřebného přístrojového vybavení a personálním zabezpečením. Tyto náklady by nevznikaly v těch případech, kdy je stanice měření emisí provozována při stanici technické kontroly, v ostatních případech však ano. V rámci přechodných ustanovení lze rovněž umožnit rozložení těchto nákladů v čase zavedením přechodného období pro rozšíření působnosti stanic technické kontroly. Toto období musí být o něco kratší než přechodné období pro existenci stanic měření emisí, s ohledem na nutnost úředního ověření dovybavení stanic technické kontroly.

Ve vztahu ke kontrolním technikům a mechanikům nebude mít tato varianta negativní dopady s ohledem na přechodná ustanovení, která jim zachovají stávající rozsah jejich oprávnění bez dalšího.

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 výraznému snížení administrativy, neboť odpadne celá agenda spojená se stanicemi měření emisí.

Druhá varianta spočívá v zachování samostatné existence měření emisí vedle pravidelných technických prohlídek, a tedy i zachování jak stanic technické kontroly, tak stanic měření emisí. Jak ovšem plyne ze závěrů kapitoly A.2.1., ani tato varianta neznamená prosté zachování existence stanic měření emisí a jejich činnosti ve stávajícím zákonném

režimu. Podmínky pro provozování stanic měření emisí, povinnosti provozovatele stanice měření emisí a postupy a výstupy při měření emisí se v této variantě sjednocují s úpravou stanic technické kontroly (samozřejmě v rozsahu daném rozsahem prováděných úkonů). I tato varianta s sebou tedy nese náklady pro provozovatele stanic měření emisí, a to zejm. v nutném dovybavení stanice nezbytném pro zapojení do informačního systému stanic technické kontroly a pro dokladování přítomnosti vozidla na stanici a nutných změnách nastavení vnitřních postupů při provádění měření emisí a zpracovávání výstupů tohoto měření - zejm. nebude možné provádět seřízení a opravu vozidel v rámci měření emisí a bude třeba hodnotit závady a jejich stupeň. Přechodné období pro přizpůsobení se těmto požadavkům bude zároveň výrazně kratší než u první varianty (1 rok).

Ve vztahu provozovatelům stanic technické kontroly, stejně jako ve vztahu ke kontrolním technikům a mechanikům nebude mít tato varianta dopady.

Ve vztahu k výkonu státní správy v této oblasti bude mít tato varianta dílčí dopady na straně Ministerstva dopravy, plynoucí z nutnosti přizpůsobit informační systém stanic technické kontroly pro zapojení stanic měření emisí.

Dále byly u této varianty posuzovány různé možnosti jejího dopadu na výkon státní správy v oblasti povolování a kontroly činnosti stanic měření emisí. Stávající úprava zde dává kompetence obecním úřadům obcí s rozšířenou působností. Zachování tohoto modelu je spojeno s nejnižšími náklady v této oblasti (pouze dílčí jednorázové náklady spojené s převydáním oprávnění a osvědčení stanic měření emisí, které ovšem nebudou vysoké - obdobně jako varianty první). Nevýhodou je zde ovšem skutečnost, že i při sjednocení úpravy činnosti stanic technické kontroly a stanic měření emisí zde bude státní správa vykonávána různými orgány a bude se tedy obtížně sjednocovat.

Dále se u této varianty nabízí přenesení výkonu státní správy na úroveň krajských úřadů, což by odpovídalo pojetí stanic měření emisí jako "malých" stanic technické kontroly. Tato možnost se sice jeví jako vhodnější z hlediska zachování jednotnosti a profesionality výkonu státní správy a obdobně jako varianta první snižuje zatížení na straně obecních úřadů, nese s sebou ovšem podstatné zvýšení zátěže na straně krajských úřadů s ohledem na počet stanic měření emisí. "Hybridní" možnosti, rozdělující v rámci přechodných ustanovení výkon kompetencí ve vztahu ke stanicím měření emisí mezi obecní úřady obcí s rozšířenou působností a krajské úřady se nakonec neukázaly jako vhodné, neboť ve výsledku nevedly k podstatnému snížení zátěže zúčastněných úřadů a zároveň alespoň potenciálně vytvářely prostor pro vznik řady nejasností a problémů při postupném předávání agendy.

Při vyhodnocení těchto dílčích možností nakonec předkladatel zvolil zachování stávajícího konceptu výkonu státní správy vůči stanicím měření emisí (tj. zachování kompetencí obecních úřadů obcí s rozšířenou působností), neboť nárůst nákladů na straně krajských úřadů při přesunu agendy by dle názoru předkladatele nebyl dostatečně vyvážen výhodami plynoucími ze snazšího sjednocování výkonu státní správy.

Ve vztahu k zajištění řádné implementace směrnice 2014/45/EU zajišťuje tato varianta nižší jistotu než varianta první, neboť vychází z dělitelnosti technické prohlídky (k tomu blíže kapitola A.2.1.). Vzhledem k tomu předkladatel neprodleně po uskutečnění jednání s odbornou veřejností dne 21. 6. 2016 oslovil na pracovní úrovni prostřednictvím stálého zastoupení Komise s dotazem, zda je tato varianta slučitelná se směrnicí 2014/45/EU. Doposud nicméně Komise na dotaz neodpověděla.

Vedle výše uvedených koncepčních variant vycházel předkladatel při zpracování návrhu v této oblasti z principu odbourání úpravy jdoucí nad rámec požadavků směrnice 2014/45/EU tam, kde je to účelné. Toto se projevilo zejm. v přenesení zákazu působit v

oblasti výroby, prodeje nebo servisu vozidel z provozovatele stanice technické kontroly na kontrolní techniky a v úpravě požadavků na kontrolní techniky (vzdělání, praxe).

Vedle toho byla provedena i revize příslušného prováděcího předpisu, kdy některé jeho části byly přeneseny na zákonnou úroveň (zejm. členění technických prohlídek) a na úrovni zákonné úpravy bylo navrženo zaplnění některých mezer. Tyto úpravy by měly přispět k účinnější aplikaci zákonné úpravy v této oblasti.

B.1.2. Silniční technické kontroly užitkových vozidel

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

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

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

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

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

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

C) Vysvětlení nezbytnosti navrhované právní úpravy v jejím celku

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

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

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

E) Zhodnocení slučitelnosti navrhované právní úpravy s právem Evropské unie

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

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

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

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

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

Hospodářský a finanční dopad

Dílčí dopady na státní rozpočet spojené s předloženým návrhem jsou uvedeny v kapitole B.1.1. a budou záviset na zvolené variantě. Náklady budou dále spojené i úpravou informačního systému stanic technické kontroly ve vztahu k silničním technickým kontrolám. Tyto náklady ovšem budou hrazeny z kapitoly Ministerstva dopravy a nevyvolají zvýšení požadavků na státní rozpočet.

Dopad na podnikatelské prostředí, na životní prostředí a sociální dopady

Dopady návrhu na podnikatelské prostředí jsou spojeny zejm. s oblastí pravidelných technických prohlídek, blíže viz kapitola B.1.1. Je třeba konstatovat, že obě navrhované varianty s sebou nesou dopad na provozovatele stanic měření emisí v podobě zvýšených nákladů na provoz stanice technické kontroly (a to jednorázových i opakujících se), což je ovšem nezbytné z hlediska zajištění řádné transpozice směrnice 2014/45/EU. Minimálně s rozložením těchto nákladů v čase se počítá v návaznosti na úpravu přechodných ustanovení u obou variant.

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

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

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

Návrh se nedotýká ochrany soukromí ani ochrany osobních údajů.

I) Zhodnocení korupčních rizik

Návrh nepřináší zvýšení korupčního rizika.

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.)

Poznámka: článek I je zpracován ve dvou variantách, uvedených v kapitole B.1.1. První varianta (zrušení samostatného měření emisí) je zpracována přímo v textu bez zvláštního označení, druhá varianta (ponechání možnosti samostatného měření emisí) je v textu označena jako VARIANTA a zvýrazněna žlutě. Komentář k této variantě je uveden souhrnně na konci textu k článku jedna, není zahrnut do komentáře k jednotlivým bodům.

K bodu 1

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

K bodům 2 a 3

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

K bodu 4

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

K bodu 5

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

K bodům 6 a 7

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

K bodu 8

Jde o provedení požadavku směrnice 2014/45/EU na sankcionování nepovolených manipulací s počtem ujetých kilometrů na počítači ujeté vzdálenosti vozidla. Návrh jednak zakazuje snižování celkového počtu ujetých kilometrů, zároveň ovšem bere v potaz i to, že v některých případech může k snížení ujetého počtu kilometrů dojít, aniž by bylo cílem podvodné jednání, a to v případě oprav vozidla. Návrh v takovém případě ukládá osobě, která

takovou opravu provedla, zpracování protokolu, zachycujícího mj. původní a nový stav počítače ujeté vzdálenosti. S nedodržením zákonných zákazů a povinností jsou spojeny příslušné sankce.

K bodu 9

Zrušuje se nadbytečné oprávnění policie ČR, které je již obsaženo (a podrobně upraveno) zákonem č. 361/2000 Sb.

K bodům 10, 12, 13, 14, 16, 26, 27, 28, 54, 56, 57, 58, 59, 62, 63, 65, 66, 67, 71, 72, 77, 78, 80, 82, 86 a 93

Uvedené body zapracovávají do návrhu zrušení měření emisí coby samostatné činnosti, oddělené od provádění technické prohlídky vozidla. Jde v převážené míře o rušení stávající právní úpravy, zejm. pravidelného měření emisí, úpravy podoby měření emisí, stanic měření emisí a mechaniků a souvisejících sankcí a úpravy evidence stanic měření emisí. Návrh (ve znění první varianty) zde vychází z toho, že měření emisí bude součástí technické prohlídky vozidla (příčemž tato skutečnost se výslovně na zákonné úrovni neprojeví, ale až v prováděcím předpise, při vymezení obsahu a rozsahu technické prohlídky) a bude prováděno stanicemi technické kontroly kontrolními technikami.

K bodu 11

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

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

K bodům 15, 17 a 18

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.

K bodu 19

Jde o formulační úpravy vymezení jednotlivých stupňů závad v návaznosti na směrnici 2014/45/EU.

K bodu 20

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

K bodu 21

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 22, 23, 24 a 25

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

K bodům 29 a 30

Jde o terminologické úpravy v návaznosti na občanský zákoník.

K bodům 31, 33, 34, 35, 44 a 46

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

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

K bodu 32

Jde o zrušení nadbytečného odkazu.

K bodům 36, 37, 38

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

K bodu 39

Jde o opravu chybného odkazu.

K bodu 40

Jde o doplnění chybějící úpravy odnímání pověření.

K bodům 41, 42, 43 a 45

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 dosažení vzdělání a praxi a dále vypuštění požadavku na minimální věk 21 let, který předkladatel již nepovažuje za účelný a oprávněný.

K bodu 47

Jde o terminologické úpravy v návaznosti na předchozí změny zákona.

K bodu 48

V návaznosti na rušení odděleného provádění měření emisí a institut mechanika se navrhuje rozlišit tři úrovně oprávnění kontrolního technika. Standardní úroveň bude oprávnění k provádění všech úkonů spojených s technickou prohlídkou bez omezení (tj. včetně měření emisí). Dále bude možné na žádost dvojím způsobem omezit rozsah oprávnění, a to buď pouze na měření emisí, nebo pouze ostatní úkony (tj. jiné úkony, než provádění měření emisí). Tyto dvě omezené úrovně oprávnění odpovídají stávajícímu rozsahu oprávnění mechanika a kontrolního technika.

Rozlišení uvedených úrovní oprávnění kontrolního technika považuje předkladatel za účelné jednak s ohledem na přechod stávajících techniků a mechaniků do nového systému provádění technických prohlídek, jedna s ohledem na možnost organizace provádění

technických prohlídek na straně provozovatele stanice technické kontroly, kdy zejm. měření emisí nemusí být nezbytně prostorově spojeno s kontrolní linkou.

K bodům 49, 51 a 52

Formální úpravy navázané na změny provedené v § 60 zákona.

K bodu 50

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

K bodu 53

Jde o doplnění chybějící úpravy odnímání pověření.

K bodu 55

Jde o doplnění chybějící úpravy odnímání oprávnění.

K bodům 60, 61 a 64

Jde o formální úpravy v návaznosti občanský zákoník.

K bodu 68

Jde o opravu chybného odkazu.

K bodům 69 a 70

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

K bodům 73, 74, 75, 76, 79 a 80

Jde úpravy ustanovení vymezujícího působnost Ministerstva dopravy. Cílem těchto úprav je jednak zohlednit změny navrhované v předchozí úpravě zákona, jednak odstranit některé nedostatky a chyby v tomto ustanovení obsažené.

K bodům 83 a 84

Jde o úpravu posilující některá oprávnění spojená s výkonem státní kontroly vůči provozovatelům stanic technické kontroly a kontrolním technikům.

K bodům 85, 87 až 92 a 94 až 101

Jde o úpravy a doplnění správního trestání. Jde jednak o reakci na změny a doplnění předchozích ustanovení v rámci návrhu (tj. doplnění postihů v případě neplnění ukládaných povinností), jednak o doplnění doposud chybějících postihů ve vztahu k některým již existujícím povinnostem v zákoně (zejm. ve vztahu k výrobcí a akreditovanému zástupci) a dále i o doplnění sankcí v návaznosti na některá nařízení EU.

K bodu 102

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

VARIANTA (variantní body 14, 18, 19, 36, 54, 55 v čl. I)

Druhá alternativní varianta popsaná v kapitole B.1.1. počítá se zachováním možnosti samostatného měření emisí. I tato varianta vychází z toho, že měření emisí bude součástí technické prohlídky vozidla, ovšem provozovateli vozidla bude dána možnost nechat provést měření emisí vozidla i v jiné stanici (stanici měření emisí i stanici technické kontroly) než v té, která bude provádět ostatní kontrolní úkony v rámci technické prohlídky. Podmínkou je, že

měření emisí musí předcházet ostatním úkonům a časový rozestup nesmí být delší než 10 dní. Výstup měření emisí se pak převezme do protokolu o technické prohlídce.

Z hlediska organizačního zabezpečení tato varianta počítá jak s existencí stanic technické kontroly, tak s existencí stanic měření emisí. Základní rozsah oprávnění stanic technické kontroly by pak zahrnoval provádění celé technické prohlídky, tedy včetně měření emisí, ovšem tento rozsah by bylo možné na žádost zúžit vyloučením oprávnění k provádění měření emisí. Tato možnost je účelná ve vztahu ke stávajícím stanicím technické kontroly (vůči nimž bude právě toto zúžení v rámci přechodných ustanovení využito tak, aby se nemusely povinně dovybavovat pro potřeby provádění měření emisí).

Vedle stanic technické kontroly budou dále existovat i stanice měření emisí, které budou mít oprávnění pouze pro měření emisí. I přes samostatnou existenci stanic měření emisí dojde k podstatnému sjednocení právní úpravy s provozováním stanic technické kontroly (v oblasti udílení a odnímání oprávnění a osvědčení, povinností provozovatele - zde ovšem logicky pouze v rozsahu provádění měření emisí a zapojení do informačního systému stanic technické kontroly).

K čl. II (přechodná ustanovení)

Přechodná ustanovení jsou navržena variantně (nezachování/zachování samostatného měření emisí) a dotýkají se oblastí (1) provozování stanice měření emisí a postupu při pravidelné technické prohlídce ve vztahu k měření emisí, (2) provozování stanice technické kontroly, (3) osvědčení kontrolního technika a (4) osvědčení kontrolního mechanika.

První varianta (tj. nezachování samostatného měření emisí) počítá v jednotlivých oblastech s následujícím:

(1) Stanice měření emisí bude možné ve stávajícím režimu provozovat po dobu 5 let a poté zanikne platnost oprávnění a osvědčení k jejich provozování. Po tuto dobu nahrazuje měření emisí stanicí měření emisí činnost stanice technické kontroly v této oblasti a výsledky měření emisí se přebírají do protokolu o pravidelné technické prohlídce (čl. II body 1 a 7).

(2) Provozovatel stanice technické kontroly je povinen do 4 let ode dne nabytí účinnosti dovybavit stanici přístroji potřebnými pro provádění měření emisí a získat potřebný personál pro tuto činnost a požádat krajský úřad o vydání nového oprávnění a osvědčení. Pro účely vydání těchto dokumentů musí doložit, že má materiální i personální vybavení pro provádění měření emisí (ostatní se v tomto řízení neprokazuje). Je-li provozovatel stanice technické kontroly zároveň provozovatelem stanice měření emisí, prokazuje pro účely vydání nového oprávnění a osvědčení pouze nové nastavení vnitřních kontrolních a řídicích procesů. Do doby vydání nového oprávnění a osvědčení může stanice technické kontroly dále fungovat, ale nesmí provádět měření emisí. Není-li ve čtyřleté lhůtě podána žádost, nebo není-li žádosti vyhověno, platnost dosavadního oprávnění a osvědčení zaniká.(čl. II body 2 až 6)

(3) Profesní osvědčení kontrolního technika se považuje za profesní osvědčení s omezením na provádění pouze jiných úkonů při technické prohlídce než je měření emisí. Tato skutečnost bude v profesním osvědčení poznamenána při nejbližším prodloužení jeho platnosti (popř. bude toto osvědčení vyměněno), nepředpokládá se speciální žádost v této věci. Kontrolní technik tedy bude mít automaticky zachován veškerý dosavadní rozsah oprávnění bez dalšího, v rámci nové právní úpravy si jej případně bude moci rozšířit i na měření emisí. (čl. II bod 8)

(4) Profesní osvědčení mechanika se považuje za profesní osvědčení kontrolního technika s omezením na provádění pouze měření emisí při technické prohlídce. Nové

profesní osvědčení bude vydáno při příležitosti nejbližšího prodlužování platnosti osvědčení mechanika, nepředpokládá se speciální žádost v této věci. Mechanik tedy bude mít automaticky zachován veškerý dosavadní rozsah oprávnění bez dalšího, v rámci nové právní úpravy si jej případně bude moci rozšířit i ostatní úkony. (čl. II bod 9)

Druhá varianta (tj. zachování samostatného měření emisí) počítá v jednotlivých oblastech s následujícím:

(1) Stanice měření emisí se musí přizpůsobit novým požadavkům do 12 měsíců ode dne nabytí účinnosti a podat žádost o vydání nového oprávnění a osvědčení k provozování stanice měření emisí. Materiálně jde zejm. o vybavení stanice nezbytné pro kontrolu přítomnosti vozidla při měření emisí a pro připojení do informačního systému stanic technické kontroly. Do doby vydání rozhodnutí je možné stanici měření emisí provozovat ve stávajícím režimu. Není-li ve stanovené lhůtě podána žádost, nebo není-li žádosti vyhověno, platnost dosavadního oprávnění a osvědčení zaniká. (čl. II body 1 a 2)

(2) Rozsah oprávnění provozovat stanici technické kontroly je bez dalšího zachován ve stávajícím stavu, tj. bez oprávnění k měření emisí (o toto lze případně požádat podle nové právní úpravy. (čl. II bod 3)

Oblasti (3) a (4) jsou řešeny stejně jako u první varianty.

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

K bodu 1

S ohledem na požadavky směrnice Rady 96/53/ES dochází k rozšíření okruhu kategorií vozidel, která podléhají kontrolnímu vážení, a to o vozidla kategorie M2, M3, T, C, O1, S a SS. Současně dochází k upřesnění označení kategorie přípojných vozidel podléhajících kontrolnímu vážení již podle nyní platné právní úpravy (dříve OT3 a OT4, nyní R).

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

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

K bodu 2, 6, 11,

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

K bodu 3

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

provádět v rámci vysokorychlostního kontrolního vážení, bude obsaženo v prováděcím právním předpisu.

K bodu 4

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

K bodu 5

Za účelem plnění požadavku směrnice Rady 96/53/ES na podávání informací o počtu provedených kontrolních vážení a o počtu zjištěných přetížených vozidel a jízdních souprav se zavádí povinnost subjektů zajišťujících nebo provádějících kontrolní vážení poskytovat tyto údaje Ministerstvu dopravy, a to jednou ročně vždy do 31. května za uplynulý kalendářní rok.

K bodu 7

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

K bodu 8

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

K bodu 9

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

K bodu 10

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

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

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

K bodu 12

Vzhledem k tomu, že povinnost užívat vozidlo, jehož hmotnosti a rozměry nepřekračují nejvyšší povolené hodnoty, bude nově stanovena v zákoně o silničním provozu, který bude zároveň obsahovat zmocnění pro vymezení nejvyšších povolených hmotností a rozměrů v prováděcím právním předpisu, dochází v zákoně o pozemních komunikacích k změnám odkazů právě na tyto předpisy.

K bodu 13

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

K bodům 14 a 15

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

K bodům 16 a 17

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

K bodu 18

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

K bodům 19 a 20

V souvislosti s tím, že povinnost provozovatele vozidla přikázat nebo dovolit užití tohoto vozidla pouze pokud jeho hmotnosti a rozměry nepřekračují nejvyšší povolené hodnoty, bude nově stanovena v zákoně o silničním provozu, dochází k formulačním změnám ve znění správních deliktů zjištěných při kontrolním vážení. Současně dochází ke sloučení skutkových podstat, které jsou nyní rozděleny podle toho, zda se jedná o překročení nejvyšších povolených hmotností nebo překročení nejvyšších povolených rozměrů, do jedné skutkové podstaty. Důvodem pro rozdělení těchto skutkových podstat bylo odlišné určení výměry pokuty při překročení nejvyšších povolené hmotnosti vozidla (§ 43 odst. 2), avšak vzhledem k dalším formulačním změnám obsaženým v návrhu již toto rozdělení není potřeba.

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

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

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

K bodům 21, 22, 32 a 33

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

Za porušení nové povinnosti odesílatele zásilky přepravované v kontejneru nebo výměnné nástavbě vydat doklad o hmotnostech zásilky a kontejneru nebo výměnné nástavby nebo v případě uvedení nižších než skutečných hmotností bude možné uložit pokutu až do 500 000 Kč. Byla zvolena stejná horní hranice sazby pokuty jako v případě nyní už v zákoně uvedeného správního deliktu 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 jízdni soupravě, bude možné uložit pokutu do 100 000 Kč.

K bodům 23 až 25

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

Současně se upřesňuje, že způsob určení pokuty podle § 43 odst. 2. se použije, pouze pokud bylo při kontrolním vážení zjištěno překročení nejvyšší povolené hmotnosti vozidla nebo jízdni soupravy, přičemž bylo-li zjištěno jak překročení nejvyšší povolené hmotnosti jednotlivého vozidla (nebo jednotlivých vozidel) v jízdni soupravě, tak překročení nejvyšší povolené hmotnosti jízdni soupravy, určí se výše pokuty podle nejvyššího přetížení.

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

K bodu 26

Jedná se o opravu chybného odkazu.

K bodu 27

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

K bodu 28

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

K bodu 29

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

K bodům 30 a 31

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 byla ponechat dostatečnou rezervu v zatížení jednotlivých náprav a kol tak, aby ani při přesunu materiálu při jízdě nedošlo k překročení nejvyšších povolených hodnot.

K bodu 34

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 35

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

K bodu 36

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

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

K bodu 1

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 nebo T5 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 2

Vzhledem k tomu, že povinnost podrobit vozidlo kontrolnímu vážení je obsažena v zákoně o pozemních komunikacích, který obsahuje komplexní úpravu kontrolního vážení, je stanovení této povinnosti i v zákoně o silničním provozu nadbytečné. Navrhuje se proto její vypuštění s tím, že se v zákoně o silničním provozu současně upřesňuje povinnost na výzvu policisty podrobit vozidlo technické silniční kontrole a kontrole umístění, upevnění nebo zajištění nákladu.

K bodu 3

Současná zákonem vymezená kontrola technického stavu vozidla nebo jízdní soupravy se upravuje podle požadavků směrnice č. Evropského parlamentu a Rady 2014/47/EU. Zavádí se nové označení této kontroly, a to „technická silniční kontrola“. V § 6a odst. 1 se tento pojem definuje. Technickou silniční kontrolu lze provést přímo na místě policistou (prvotní kontrola), nebo může být vozidlo podrobeno podrobné kontrole, která se provádí ve stanici technické kontroly nebo pomocí přenosné kontrolní jednotky (tato jednotka zpravidla nebude umístěna přímo v místě prvotní kontroly, neboť má přísné nároky na místo, kde může být používána). Zákon proto stanoví povinnost na výzvu policisty zajet k přenosné kontrolní jednotce nebo do stanice technické kontroly, a to nejvýše 16 km (včetně cesty zpět na pozemní komunikaci). U vozidel kategorie M2, M3, N2, N3, O3, O4 nebo T5 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 1).

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

Podle požadavků směrnice jsou stanovena pravidla pro provádění technických silničních kontrol. Jedná se jednak o požadavky na osoby, které tyto kontroly provádějí, které mají zajistit, aby byly kontroly prováděny kvalifikovanými a nestrannými osobami, a dále o požadavky na výběr vozidel, které budou těmto kontrolám podrobeny. Kontroly nesmějí být prováděny s ohledem na stát registrace vozidla nebo státní občanství řidiče a zároveň je stanoven minimální počet těchto kontrol u vozidel kategorie M2, M3, N2, N3, O3, O4 nebo T5 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 bude stanoveno v prováděcím právním předpisu.

K bodům 4, 5 a 7

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

K bodu 6

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 8

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, 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).

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 kategorie stanoví povinnost řidiče mít u sebe doklad o rozměrech vozidla nebo musí být rozměry vozidla uvedeny na štítku připevněném na vozidle (odstavec 3).

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

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

K bodu 9 a 10

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 bodům 11 až 13

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

K bodům 14 a 15

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.

K bodu 16

Oprávnění policisty vyzvat řidiče vozidla k podrobení vozidla kontrolnímu vážení vyplývá již ze zákona o pozemních komunikacích, proto se pro nadbytečnost ze zákona o silničním provozu vypouští. Zároveň se však v zákoně o silničním provozu s ohledem na terminologické změny upřesňuje oprávnění policisty vyzvat řidiče k podrobení vozidla technické silniční kontrole a doplňuje se oprávnění vyzvat řidiče k podrobení se kontrole umístění, upevnění nebo zajištění nákladu.

K bodu 17

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.