**O d ů v o d n ě n í:**

Hlavními cíli předloženého návrhu jsou zvýšení bezpečnosti silničního provozu, zjednodušení administrativních procesů při ukládání sankcí za porušení pravidel silničního provozu a zlepšení informovanosti řidičů o ukládaných bodech.

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. Dále by ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu měla vést opatření, která mají za cíl věnovat speciální péči řidičům, kteří se soustavně dopouštějí přestupků, a rovněž řidičům závislým na alkoholu a jiných návykových látkách.

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
* opatření k nápravě recidivistů a řidičů závislých na návykových látkách.

**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 zadržen, tzn. nesmí řídit motorové vozidlo. Zamezí se tím zvýhodnění řidiče, který by v okamžiku, kdy by mu měl být řidičský průkaz zadržen, jej neměl u sebe nebo by zapřel, že ho u sebe má.

Ke zmírnění tvrdosti institutu zadržení řidičského průkazu se navrhuje stanovit maximální dobu, po kterou může být řidičský průkaz zadržen, 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 zadržen, právě v této výši. Tím bude zajištěno, že i pokud by řízení o přestupku trvalo dlouhou dobu, zadržení 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 s řidičským průkazem, o němž bylo rozhodnuto, že se zadržuje. 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, nedání znamení o změně směru jízdy, ohrožení jiného řidiče při přejíždění z jednoho jízdního pruhu do druhého, 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 jednak přestupky, které mají závažné následky, a proto vyžadují přísnější postih než ostatní méně závažná porušení pravidel silničního provozu obsažená ve „zbytkové“ skutkové podstatě. Dále jsou to přestupky, za jejichž spáchání se zapisují body do bodového hodnocení řidičů. V případě těchto přestupků jejich výslovné zařazení mezi samostatné skutkové podstaty povede ke zpřehlednění právní úpravy a pro řidiče bude seznatelnější, za které přestupky jsou zapisovány body.

K dílčí úpravě dochází i ve vymezení skutkové podstaty uvedené v § 125c odst. 1 písm. c) spočívající v řízení ve stavu vylučujícím způsobilost, kterou si řidič způsobil požitím alkoholického nápoje nebo užitím jiné návykové látky. Tato skutková podstata v současné době dopadá na všechny řidiče, tzn. i například na cyklisty, a je v největší míře aplikovaná právě ve vztahu k cyklistům, přičemž pokuta za tento přestupek spadá do nejpřísnějšího pásma, což se u cyklistů jeví jako příliš přísné. Navrhuje se proto omezení této skutkové podstaty pouze na řízení motorových vozidel. Cyklisté jedoucí pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky se budou nadále dopouštět přestupku podle § 125c odst. 1 písm. b), za nějž se ukládá pokuta v druhém nejpřísnějším pásmu, a to nyní bez ohledu na to, v jak vysoké míře jsou alkoholem či jinou návykovou látkou ovlivněni (stav vylučující způsobilost je dle judikatury od 1 ‰).

**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 motorového 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 řidič cizinec pozbyl právo řízení motorového vozidla na území České republiky či řízení se zadrženým osvědčením o registraci vozidla. Téměř všechny tyto přestupky jsou už nyní zařazeny do nejpřísněji trestaného pásma.

Za přestupky ve druhém pásmu bude možné uložit pokutu od 7 000 Kč do 25 000 Kč *(§ 125c odst. 5 písm. b))*. Mezi tyto přestupky patří řízení vozidla bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo jiné návykové látky, řízení s pozastaveným řidičským oprávněním, řízení se zadrženým 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, otáčení se, couvání nebo jízda v protisměru na dálnici, neuposlechnutí zákazu jízdy nebo příkazu směru jízdy, 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 4 000 Kč do 10 000 Kč *(§ 125c odst. 5 písm. c))*. Jedná se o řízení vozidla bez registrační značky nebo se zakrytou registrační značkou, 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, neuposlechnutí pokynů při kontrole technického stavu vozidla (nezajetí k zařízení pro provedení kontroly) a neohlášení dopravní nehody policistovi nebo neprokázání totožnosti ostatním účastníkům dopravní nehody. 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 nejčetnější příčiny nehod řidičů motorových vozidel, proto je zpřísnění sankcí za uvedené přestupky potřebné.

Za přestupky ve čtvrtém pásmu bude možné uložit pokutu od 2 000 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, nedání znamení o změně směru jízdy, ohrožení jiného řidiče pře přejíždění z jednoho jízdního pruhu do druhého, nepřipoutání se bezpečnostním pásem jako přepravovaná osoba, nepodrobení se dopravně psychologickému vyšetření nebo neodevzdání dokladů (např. zadrženého řidičského průkazu nebo osvědčení o registraci vozidla nebo řidičského průkazu při ztrátě řidičského oprávnění) a nesplnění nebo porušení jiných povinností stanovených zákonem („zbytková“ skutková podstata uvedená pod písm. k)).

V jednotlivých pásmech dochází ke zvýšení zejména horních hranic sazeb. Dochází tím k rozšíření jednotlivých pásem tak, aby bylo v případě potřeby vzhledem k okolnostem spáchání přestupku možno uložit tvrdší pokutu než dnes.

Současně úpravou dolních hranic sazeb pokut dochází ke zvýraznění rozdílu mezi maximální sazbou pokuty ukládané příkazem na místě a minimální sazbou pokuty ukládané ve správním řízení. Cílem tohoto odsazení sazeb pokut je zvýšení motivace k vyřízení přestupku příkazem na místě.

Novinkou je dále navyšování sazeb pokut 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. 10)*.

V souvislosti se zvyšováním sazeb pokut je však potřeba na druhou stranu zmínit možnost uložit pokutu i pod dolní hranici sazby, která vychází z obecné úpravy v novém přestupkovém zákoně. Dle této úpravy bude možné v odůvodněných případech snížit výši ukládané pokuty až na 1/5 dolní hranice sazby. Díky tomuto institutu bude možné ve výjimečných případech předejít například hrozícím likvidačním důsledkům ukládané pokuty.

Zároveň se výslovně vylučuje navyšování pokuty podle obecné úpravy v novém přestupkovém zákoně, tzn. i v případě projednání dvou a více přestupků ve společném řízení nebude docházet ke zvýšení horní hranice sazby pokuty.

**Pokuty ukládané příkazem na místě (blokové pokuty) (§ 125c odst. 7)**

I v úpravě pokut ukládaných příkazem na místě se navrhuje přestupky, za něž lze uložit pokutu tímto způsobem, 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 pokuty ukládané příkazem na místě, 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 pokut ukládaných příkazem na místě bude nově platit navýšení sazby pokuty na dvojnásobek, byla –li přestupkem způsobena dopravní nehoda.

Další podstatnou změnou je rozšíření okruhu přestupků, které lze projednat příkazem na místě. 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 příkazem na místě (v blokovém řízení). Navrhuje se tyto přestupky vyjmout z okruhu přestupků, za které se ukládá zákaz činnosti, a umožnit jejich projednání příkazem na místě. Princip „2x a dost“ bude u těchto přestupků zachován prostřednictvím bodového systému, kdy bodové 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 pokut ukládaných příkazem na místě navazuje i legislativně-technická úprava ve stanovení výše určené částky v § 125h odst. 2.

Ke změnám v úpravě řízení, ve kterém se ukládají pokuty příkazem na místě, lze přiřadit i navrhované doplnění ustanovení odstavce 4 do § 129. Projednání přestupku příkazem na místě je charakterizováno rychlým průběhem (zpravidla vyřízením na místě), souhlasem pachatele s uloženou sankcí a omezením možností opravných prostředků. V praxi se však nezřídka stává, že přestože pachatel souhlasil s uloženou pokutou, následně se (často v souvislosti s blížícím se dosažením 12 bodů) snaží využít všech teoretických možností, jak rozhodnutí o přestupku příkazem na místě zvrátit. Jednou z těchto možností je podání žádosti o obnovu řízení. Přestože dle judikatury je v zásadě jediným důvodem pro obnovu blokového řízení (nově příkaz na místě) 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 řízení, ve kterém byla uložena pokuta příkazem na místě, která je obecně upravena správním řádem v délce 3 let ode dne právní moci rozhodnutí, pro tato 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 správního trestu za přestupky uvedené v zákoně o silničním provozu je ukládání zákazu činnosti. I v této oblasti se navrhují 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 příkazem na místě. Jak je již výše uvedeno, princip „2x a dost“ bude u těchto přestupků zajištěn prostřednictvím bodového systému.

Vzhledem k tomu, že nejzávažnějším důsledkem porušení pravidel silničního provozu je způsobení dopravní nehody, při které je jinému ublíženo na zdraví (nebo způsobena smrt, což je však vždy trestným činem), navrhuje se v případě způsobení tohoto následku ukládat vždy zákaz činnosti na 6 – 18 měsíců, ať k tomuto následku došlo spácháním jakéhokoli přestupku, není-li již za samotný přestupek ukládán zákaz činnosti na 18 měsíců až 3 roky. V souvislosti s touto změnou dojde k vypuštění skutkové podstaty uvedené dosud v § 125c odst. 1 písm. h), jejímž obsahem je právě způsobení dopravní nehody, při které je jinému ublíženo na zdraví. *(§ 125c odst. 11)*

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

V bodovém systému dochází po 10 letech jeho fungování k celkové revizi. Navrhuje se přehodnocení výše bodů za jednotlivé přestupky, dílčí úpravy v okruhu přestupků, za které jsou ukládány body, a rozšíření možností informování řidičů o uloženém počtu bodů.

I v oblasti bodové ohodnocení jednotlivých jednání (přestupků, trestných činů), za která jsou body ukládány, dochází k jejich rozdělení podle závažnosti, a to do 3 skupin. 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 která dle praktických zkušeností není účelné ukládat body, a to neposkytnutí účinné pomoci účastníkem silničního provozu, který není účastníkem dopravní nehody, neoznačení překážky provozu na pozemních komunikacích, kterou řidič způsobil, a překročení maximální doby řízení vozidla nebo nedodržení minimální doby odpočinku nebo nedodržení bezpečností přestávky. Na druhou stanu 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. Jak již bylo výše uvedeno, do výčtu skutkových podstat přestupků se doplňují jednání, za která se ukládají body, ale která nyní spadají do „souhrnné“ skutkové podstaty (§ 125c odst. 1 písm. k)). Každému přestupku, za který se ukládají body, tak bude odpovídat samostatná skutková podstata, čímž dojde ke zpřehlednění systému tak, aby měl řidič lepší možnost vědět, že za daný přestupek jsou zapisovány 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“ nepostiženi 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)*

Významnou změnou, která vychází jak z judikatury, tak z potřeb praxe, je informování řidičů o dosaženém počtu bodů.

Navrhuje se možnost informování řidičů o každé změně v jejich bodovém hodnocení, a to e-mailem, sms nebo prostřednictvím datové schránky. Tento způsob informování bude probíhat na žádost řidiče. Řidič v žádosti uvede kontaktní údaj, na který mu mají být informace o změnách v jeho bodovém hodnocení zasílány. Žádost bude muset být opatřena úředně ověřeným podpisem řidiče tak, aby se zajistilo, že informace budou zasílány na skutečně řidičem požadovaný kontakt (telefonní číslo, e-mailovou adresu či datovou schránku). *(§ 123b odst. 7)*

**Opatření k nápravě recidivistů a řidičů závislých na návykových látkách**

Jedním z nejvýznamnějších faktorů ohrožujících bezpečnost silničního provozu je řízení vozidel řidiči pod vlivem alkoholu či jiných návykových látek či řidiči s nezodpovědným způsobem řízení (agresivním, soustavně porušujícím pravidla silničního provozu). V současné právní úpravě jsou zakotveny instituty umožňující takové řidiče na určitou dobu vyřadit z provozu, není však dostatečně podchycena pozornost, která by těmto řidičům měla být věnována, aby došlo k nápravě jejich závadného chování a tím k eliminaci recidivy.

* **Vyšetření lékařem se zvláštní odbornou způsobilostí v návykových nemocech**

U řidičů řídících pod vlivem alkoholu či jiných návykových látek tvoří zvlášť nebezpečnou skupinu jedinci, u nichž se jedná o závislost na alkoholu či jiných návykových látkách. Závislost je jedním z důvodů pro vyloučení zdravotní způsobilosti řidiče. K jejímu diagnostikováni a následné léčbě jsou kompetentní zejména odborní lékaři v oboru návykových nemocí, avšak v současné době se do rukou těchto lékařů dostávají jen ti, kteří si svou závislost uvědomují a mají zájem ji řešit.

Navrhuje se proto, aby u všech řidičů, kterým byl uložen zákaz činnost (či některý z alternativních trestů) spočívající v zákazu řízení motorových vozidel na nejméně 1 rok za přestupek nebo trestný čin, kterého se dopustili tím, že řídili pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky, bylo vrácení řidičského oprávnění podmíněno tím, že odborný lékař v návykových nemocech u nich závislost vyloučí. Lékař vydávající posudek o zdravotní způsobilosti (praktický lékař) bude mít povinnost si před vydáním posudku vyžádat vyšetření tímto odborným lékařem a zároveň posudek odborného lékaře bude muset být přiložen k žádosti o vrácení řidičského oprávnění (aby bylo vyloučeno obcházení této povinnosti tím, že by žadatel zamlčel před svým praktickým lékařem, že u něj jedná o zákaz činnosti uložený pro řízení pod vlivem alkoholu či jiné návykové látky). *(§ 102 odst. 6)*

* **Rehabilitační kurzy**

Dalším institutem, jehož cílem není represe, ale který má naopak preventivně výchovnou funkci, jsou nově zaváděné rehabilitační kurzy.

Tyto kurzy směřují k individuální práci s řidičem, který se v průběhu šesti let podruhé vybodoval. Takový řidič se evidentně opakovaně dopouští porušování pravidel silničního provozu a je zjevné, že ukládané sankce (pokuty, příp. zákazy činnosti) ani zkušenost, že již minimálně jednou pozbyl na rok řidičské oprávnění v důsledku dosažení celkového počtu 12 bodů, u něj nevedly ke změně jeho řidičského chování. Navrhuje se proto s takovým řidičem pracovat hlouběji, zjistit příčinu jeho závadného (mnohdy agresivního) chování, ukázat mu jiné (lepší) způsoby řešení dopravních situací, než které má zafixovány a pomoct mu odstranit nevhodné řidičské návyky.

Pořadatelem těchto rehabilitačních kurzů bude moct být jen právnická osoba, které bude k této činnosti udělena Ministerstvem dopravy akreditace. Vedení takových kurzů bude v rukou odborně způsobilých osob a bude probíhat podle předem stanoveného plánu. Minimální obsah a rozsah rehabilitačních kurzů bude stanoven prováděcím právním předpisem.

Absolovováním rehabilitačního kurzu bude podmíněno vrácení řidičského oprávnění osobě, která se v průběhu šesti let opakovaně „vybodovala“. *(§ 123h až § 123k)*

**Dílčí úpravy**

Návrhem 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.

Návrhem dochází rovněž k zefektivnění procesu projednávání přestupků tím, že se zakotvuje možnost správního orgánu nepřipustit zastoupení obecným zmocněncem, který vystupuje v různých věcech opětovně. Tato možnost směřuje proti v poslední době čím dál tím více se rozmáhající činnosti různých firem, které nabízejí pachatelům přestupků své služby, jejichž cílem je „zbavit je povinnosti zaplatit pokutu“. Nutno podotknout, že se nejedná o advokáty a jejich činnost je tedy v rozporu se zákonem o advokacii, nicméně podle současné právní úpravy se taková osoba sice dopouští neoprávněného podnikání, avšak správní orgán nemá možnost ji vyloučit ze zastoupení v konkrétním řízení. Taková možnost je zakotvena v občanském soudním řádu a v soudním řádu správním pro nepřipuštění zastoupení v soudních řízeních. Navrhuje se proto tuto možnost zavést i v řízení před správními orgány, neboť činnost těchto nelegálních zmocněnců spočívá zejména v záměrném způsobování průtahů řízení a dalším zkomplikováváním činnosti správních orgánů, což tato správní řízení finančně prodražuje a správní orgány neúměrně zatěžuje. *(§ 125e odst. 1)*