

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

Obecná část

A) Závěrečná zpráva z hodnocení dopadů regulace podle obecných zásad – malá RIA

1. Důvod předložení

1.1. Název

Návrh zákona, kterým se mění zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony.

Předložený návrh zákona se soustředí na úpravu zákona o silniční dopravě ve vztahu ke třem nařízením Evropské unie (tzv. silniční balíček), které nabývají účinnosti v prosinci 2011. Nařízení coby přímo účinný a aplikovatelný unijní předpis, bezprostředně zakládající práva a povinnosti osobám popř. i stanovující pravomoc orgánům členských států, nevyžaduje provedení ve vnitrostátním právu obdobně jako směrnice Evropské unie, která přímý účinek nemá. Nařízení nicméně i tak vyžaduje v určitých případech zásahy do vnitrostátního práva; zejména je nezbytné (1) odstranit vnitrostátní ustanovení upravující stejnou oblast jako nařízení (vnitrostátní úprava se sice s nabytím účinnosti nařízení stává neaplikovatelnou a je vytlačena úpravou nařízení, toto však nezbavuje členský stát povinnosti vnitrostátní úpravu odstranit, neboť dvojí právní režim je neefektivní a potenciálně matoucí), (2) propojit pravomoc stanovenou orgánům členských států v nařízení s konkrétními úřady ve vnitrostátním právu a stanovit procesní popř. organizační pravidla a (3) přijmout vnitrostátní úpravu tam, kde to nařízení výslovně předpokládá.

Předložený návrh zákona je navázán na následující nařízení Evropské unie:

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1071/2009 ze dne 21. října 2009, kterým se zavádějí společná pravidla týkající se závazných podmínek pro výkon povolání podnikatele v silniční dopravě a zrušuje směrnice Rady 96/26/ES

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1072/2009 ze dne 21. října 2009 o společných pravidlech pro přístup na trh mezinárodní silniční nákladní dopravy

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1073/2009 ze dne 21. října 2009 o společných pravidlech pro přístup na mezinárodní trh autokarové a autobusové dopravy a o změně nařízení (ES) č. 561/2006

Implementace uvedených nařízení si vyžaduje zejm. kroky uvedené v předchozím odstavci pod body (1) a (2), tedy odstranění překrývající se vnitrostátní úpravy (a s tím související úpravy v zákoně o silniční dopravě) a vytvoření institucionálního a procesního rámce pro hladkou aplikaci nařízení.

Hlavním důvodem předložení návrhu zákona je tedy naplnění povinnosti České republiky provést řádnou implementaci nařízení Evropské unie do svého práva a naplnit tak požadavky plynoucí z členství v Evropské unii.

Dílní ustanovení v předloženém návrhu zákona neimplementačního charakteru představuje zejména recepce změn Evropské dohody o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (ADR); úprava ukládání kauce pro účely sankčního řízení oprava

některých chyb zákona technické povahy; s ohledem na minoritní povahu těchto změn jsou ovšem v dalším textu zohledněny primárně změny spojené s implementací unijního práva.

1.2. Cíle navrhované úpravy

Vzhledem k tomu, že návrh zákona je zaměřen na implementaci právních předpisů EU, jsou i pro vnitrostátní úpravu podstatné cíle unijní právní úpravy a jsou svou povahou primární. K nim přistupují i specifické cíle vnitrostátní, které jsou svou povahou spíše sekundární..

1.2.1. Unijní cíle

Přijetí nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1071/2009, 1072/2009 a 1073/2009 sledovalo na rovině Evropské unie dvě skupiny cílů – formální a materiální.

Z hlediska formálního se jedná o výstup procesu zjednodušování práva EU (better regulation), v jehož rámci byla harmonizovaná úprava oblasti přístupu k povolání dopravce v silniční dopravě a poskytování služeb v osobní a nákladní silniční dopravě obsažená ve dvou základních směrnicích (96/26/ES a 2006/4/ES) a čtyřech základních nařízeních (684/92, 881/92, 3118/93 a 12/98) soustředěna do tří nových nařízení, které nahradily předchozí předpisy. Spolu s tímto krokem byly dále v textu provedeny změny a doplnění, nejedná se tedy pouze o formální přepis předchozího textu (tzv. kodifikované znění), ale o přepracované znění původních aktů. Část úpravy je tedy shodná, část nikoliv.

Z hlediska materiálního sleduje unijní úprava následující cíle:

1. V oblasti přístupu k výkonu povolání podnikatele v silniční dopravě (nařízení 1071/2009) je cílem jednak zlepšení a zefektivnění vnitřního trhu v silniční dopravě, zejména prostřednictvím vyšší odborné způsobilosti podnikatelů v silniční dopravě a zlepšením úrovně poskytovaných dopravních služeb. Dále jde o nepřímou podporu bezpečnosti silničního provozu prostřednictvím nastavení standardů kontroly podnikatelů a zlepšení spolupráce členských států v této oblasti. Cílem je rovněž odstranit nejednotnou právní i administrativní implementaci předchozí směrnice 96/26/ES v jednotlivých členských státech, což přispěje k nastavení transparentních a rovných podmínek v soutěži na vnitřním dopravním trhu. Toto je důvodem pro přechod od pouhé harmonizace podmínek prostřednictvím směrnice k unifikaci podmínek prostřednictvím nařízení, které se přímo aplikuje ve všech státech a ponechává jim podstatně méně prostoru pro vnitrostátní odchylky. Blíže viz preambule nařízení 1071/2009 a důvodová zpráva návrhu http://eur-lex.europa.eu/smartapi/cgi/sga_doc?smartapi!celexplus!prod!DocNumber&type_doc=COMfinal&an_doc=2007&nu_doc=0263&lg=cs.

2. V oblasti nákladní silniční dopravy (nařízení 1072/2009) jsou cíle obdobné. Je mezi nimi zejména zlepšení podmínek na dopravním trhu a podpora rovné soutěže mezi podnikateli v rámci EU, a zejména odstranění nejasností a mezerovitosti úpravy v předchozích předpisech (nařízení 881/92, 3118/93 a 684/92, směrnice 2006/4/ES), které vedly k nejednotné aplikaci unijní úpravy v členských státech a ke vzniku rozdílných úprav vnitrostátních (různé pojetí kabotáže, nejednotnost kontrolovaných dokumentů apod.). Cílem je rovněž zefektivnit kontrolní činnost, zlepšit komunikaci mezi členskými státy a snížit administrativní zátěž dopravců. Blíže viz preambule nařízení 1072/2009 a důvodová zpráva návrhu [http://eur-](http://eur-lex.europa.eu/smartapi/cgi/sga_doc?smartapi!celexplus!prod!DocNumber&type_doc=COMfinal&an_doc=2007&nu_doc=0263&lg=cs)

lex.europa.eu/smartapi/cgi/sga_doc?smartapi!celexplus!prod!DocNumber&type_doc=COMfi nal&an_doc=2007&nu_doc=0265&lg=cs.

3. V oblasti osobní silniční dopravy (nařízení 1073/2009) je opět hlavním cílem podpora poskytování dopravních služeb v tomto sektoru, a to především zjednodušením některých administrativních postupů (udělování povolení) a odstraněním nejasností a mezer v předchozí úpravě (nařízení 684/92 a 12/98) a snížením administrativní zátěže (např. různý vzhled kontrolních dokumentů v jednotlivých státech). Blíže viz preambule nařízení 1073/2009 a důvodová zpráva návrhu http://eur-lex.europa.eu/smartapi/cgi/sga_doc?smartapi!celexplus!prod!DocNumber&type_doc=COMfi nal&an_doc=2007&nu_doc=0264&lg=en.

1.2.2. Vnitrostátní cíle

Narozdíl od zabezpečování transpozice směrnice EU nepřebírá předložený návrh zákona materiální úpravu unijního právního aktu. Vnitrostátní cíle jsou tedy především formální povahy, tj. zabezpečit dostatečné navázání vnitrostátní a unijní úpravy v této oblasti tak, aby byla zajištěna řádná aplikace výše uvedených nařízení a naplněny povinnosti spjaté s členstvím České republiky v Evropské unii (jde zejména o odstranění konkurující vnitrostátní úpravy a nastavení organizačních a procesních pravidel).

Cílem navrhovaných úprav je vedle výše uvedeného samozřejmě i zachování soudržného rámce zákona o silniční dopravě a nastavení funkčních procesů s co nejnižšími dopady ve vztahu k veřejným i soukromým rozpočtům, v rámci možností daných unijní úpravou (která ovšem příliš možností pro národní odchylky nedává).

V oblasti materiální bude na území České republiky přímo působit úprava nařízení a tedy i cíle s ní spojené.

2. Zhodnocení platné právní úpravy

2.1. Unijní právní úprava

2.1.1. Přístup k výkonu povolání podnikatele v silniční dopravě

Jak již bylo uvedeno výše, nařízení 1071/2009 zčásti přebírá úpravu směrnice 96/26/ES, zčásti tuto úpravu mění popř. doplňuje a danou směrnicí zrušuje.

Ve vztahu k základním podmínkám přístupu k výkonu povolání podnikatele v silniční dopravě, zůstávají zachovány tři základní podmínky, kterými jsou odborná a finanční způsobilost a dobrá pověst, ovšem obsah těchto podmínek a způsob prokazování je ve větší či menší míře pozměněn a doplněn. Nově je formulována podmínka řádného a trvalého usazení v členském státě, který povoluje přístup k povolání dopravce.

Obsah odborné způsobilosti je vymezen obdobně jako v předcházející úpravě, důraz je položen na zkoušku uchazeče o výkon povolání dopravce, přičemž obsah požadovaných znalostí, základní postup při zkoušce a vzor osvědčení o odborné způsobilosti včetně ochranných prvků jsou vymezeny v přílohách nařízení. V souvislosti s odbornou způsobilostí nařízení podrobněji vymezuje institut odpovědného zástupce, kterého vždy musí ustanovit podnikatelé, kteří jsou právníckými osobami popř. fyzickými osobami nesplňujícími odbornou způsobilost (podnikatel-fyzická osoba, který je odborně způsobilý, může vykonávat činnost odpovědného zástupce sám). Odpovědný zástupce musí mít vždy úzkou vazbu

k podnikateli (pracovněprávní nebo smluvní) a možnost jedné osoby vykonávat tuto funkci u více podnikatelů je omezena. Odpovědný zástupce musí mít vedle odborné způsobilosti i dobrou pověst.

Finanční způsobilost je zachována ve výši 9 000 EUR na jedno vozidlo a 5 000 EUR na každé další vozidlo, dochází však ke zpřísnění možnosti prokázání odborné způsobilosti. Směrnice 96/26/ES obsahovala poměrně širokou škálu místy i poměrně vágně formulovaných způsobů prokázání finanční způsobilosti, nařízení striktně počítá s účetní závěrkou ověřenou auditorem, bankovní zárukou nebo pojištěním.

Co se týče dobré pověsti, zavádí nařízení podrobnější strukturaci tohoto institutu. V určitých případech počítá s automatickou ztrátou dobré pověsti v případě porušení předpisů (v podmínkách České republiky zejm. trestního práva), v určitých případech zavádí proces úředního posuzování, zda určité porušení práva je dostatečně závažné pro to, aby byla dobrá pověst odejmuta (zejm. porušení v oblasti předpisů upravujících provoz na silnici a přístup k němu). zná tedy ztrátu dobré pověsti *ex lege* i ztrátu (resp. zachování) dobré pověsti na základě rozhodnutí.

Nově upravená podmínka usazení v členském státě obsahuje požadavek na skutečné sídlo podnikatele v členském státě, který posuzuje splnění podmínek a uděluje povolení. Zejména se jedná o užívání prostor, vozidel a výkon činností na území tohoto státu.

Ve vztahu k administrativní spolupráci mezi členskými státy obsahuje nařízení narozdíl od kusé úpravy směrnice 96/26/ES komplexnější úpravu. V jejím rámci předpokládá jednak zřízení elektronických registrů v jednotlivých členských státech, které budou obsahovat vymezené údaje o podnikatelích (identifikační údaje, údaje o plnění základních podmínek, uložených sankcích apod.), jednak požadavek na propojení jednotlivých vnitrostátních registrů a výměnu informací prostřednictvím těchto registrů. tyto kroky mají být provedeny do konce roku 2012. Nařízení rovněž předpokládá zřízení jednoho kontaktního místa v každém členském státě pro potřeby administrativní spolupráce.

Obdobně jako směrnice 96/26/ES obsahuje nařízení úpravu vzájemného uznávání vydaných dokladů mezi jednotlivými členskými státy.

2.1.2. Nákladní silniční doprava

Jak již bylo uvedeno výše, nařízení 1072/2009 zčásti přebírá úpravu nařízení 881/92 a 3118/93 a směrnice 2006/94/ES, zčásti tuto úpravu mění popř. doplňuje a dané předpisy zrušuje.

Co se týče oblasti působnosti, tak nařízení se vztahuje jak na mezinárodní silniční nákladní dopravu pro cizí potřeby (dosavadní nařízení 881/92), tak na kabotáž (dosavadní nařízení 3118/93). Vymezení negativní působnosti – tj. druhů dopravy, na něž se nařízení nevztahuje – bylo převzato ze směrnice 2006/94/ES; nařízení se tak zejména nevztahuje na nákladní dopravu provozovanou vozidly nebo jízdními soupravami, jejichž nejvyšší povolená hmotnost nepřesahuje 3,5 tuny. Ve vztahu k provádění nákladní dopravy mezi členským státem a třetím státem nařízení 1072/2009 vychází z nařízení 881/92 s tím, že se výslovně vztahuje na tranzit přes členský stát.

Co se týče podmínek provozování mezinárodní nákladní silniční dopravy, je shodně s nařízením 881/92 za základní podmínku považováno udělení licence Společenství podnikateli, který je v daném členském státě usazen a zároveň oprávněn k výkonu tohoto povolání podle nařízení 1071/2009 (případně vnitrostátních předpisů). Platnost licence se prodlužuje na dvojnásobek, tj. licence může být udělena až na 10 let.

Pokud dopravce zaměstnává řidiče, který je příslušníkem třetího státu, je nezbytnou podmínkou rovněž udělení osvědčení řidiče. Z kategorie příslušníků třetích států jsou oproti nařízení 881/92 vyjmuti rezidenti dlouhodobě pobývající na území Evropské unie. Shodně s nařízením 881/92 se osvědčení řidiče vydává až na 5 let.

Ve vztahu k administrativní spolupráci členských států vychází nařízení ze zásady, že vydanou licenci nebo osvědčení řidiče může pozastavit nebo odejmout pouze ten stát, v němž je dopravce usazen.

V oblasti kabotáže dochází k přesnému vymezení tohoto pojmu (návaznost na mezinárodní dopravu, 3 kabotážní přepravy v rámci 7 dnů), narozdíl od obecného vymezení prostřednictvím pojmu dočasnosti v nařízení 3118/93.

2.1.3. *Osobní silniční doprava*

Jak již bylo uvedeno výše, nařízení 1073/2009 zčásti přebírá úpravu nařízení 684/92 a 12/98, zčásti tuto úpravu mění popř. doplňuje a daná nařízení zrušuje.

Co se týče oblasti působnosti, tak nařízení se vztahuje jak na mezinárodní silniční osobní dopravu pro cizí i vlastní potřeby (dosavadní nařízení 684/92), tak na kabotáž (dosavadní nařízení 12/98). Ve vztahu k provádění osobní dopravy mezi členským státem a třetím státem nařízení 1073/2009 vychází z nařízení 684/92 s tím, že se výslovně vztahuje na tranzit přes členský stát.

Ve vztahu k základním podmínkám provozování silniční osobní dopravy je shodně s nařízením 684/92 vyžadována jako základní podmínka licence Společenství a v případě linkové dopravy povolení. Pro udělení licence Společenství musí být dopravce zejm. usazen v členském státě, který mu licenci vydává, a zároveň oprávněn k výkonu tohoto povolání podle nařízení 1071/2009 (případně vnitrostátních předpisů). Platnost licence se prodlužuje na dvojnásobek, tj. licence může být udělena až na 10 let.

Postup pro vydávání povolení pro linkovou dopravu je obdobný jako v nařízení 684/92 s tím, že jsou omezeny možnosti pro nevydání povolení. Shodně s nařízením 684/92 se povolení vydává až na 5 let. Povolení nepodléhá jízda prázdných vozidel, příležitostná doprava (musí být ale vydán jízdní list) a v určitých případech zvláštní linková doprava.

Osobní dopravu pro vlastní potřebu lze provozovat na základě osvědčení.

V oblasti kabotáže dochází v zásadě k převzetí úpravy nařízení 12/98 (zvláštní linková doprava na základě smlouvy, příležitostná doprava, linková doprava v rámci mezinárodní linky).

Ve vztahu k administrativní spolupráci členských států vychází nařízení ze zásady, že vydanou licenci nebo jiné doklady může pozastavit nebo odejmout pouze ten stát, v němž je dopravce usazen.

2.2. **Vnitrostátní právní úprava**

Vnitrostátní úprava výše uvedených oblastí je obsažena zejména v zákoně č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, a to zejména v části druhé hlavě první (základní podmínky pro provozování silniční dopravy pro cizí potřeby), v části čtvrté (mezinárodní silniční doprava a kabotáž) a v části páté (státní správa – registry). Dále je úprava obsažena v zákoně č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání, kde je v příloze č. 3 silniční motorová doprava zařazena mezi koncesované živnosti.

V oblasti přístupu k výkonu povolání podnikatele je provozování silniční dopravy (osobní i nákladní) pro cizí potřeby navázáno v § 4 zákona o silniční dopravě na udělenou koncesi podle živnostenského zákona, resp. na povolení dopravního úřadu (§ 7). Živnostenský zákon pak v příloze 3 u koncese „Silniční motorová doprava“ rozlišuje u rozsahu předmětu podnikání 11 druhů dopravy. Tento základní koncept předložený návrh zachovává, nicméně zrušuje již obsoletní institut povolení dopravního úřadu. Rovněž ve vztahu ke koncesovaným živnostem snižuje počet druhů dopravy v rozsahu živnosti z 11 na 4, což reflektuje jednak rozdělení na nákladní a osobní dopravu, jednak rozdělení na dopravu spadající pod nařízení 1071/2009 (nákladní doprava prováděná vozidly a soupravami nad 3,5 t a osobní doprava provádění autobusy – více než 9 míst včetně řidiče) a dopravu pod nařízení 1071/2009 nespádající.

Základní podmínky pro provozování silniční dopravy – finanční a odborná způsobilost a dobrá pověst – jsou pak v návaznosti na směrnici 96/26/ES vymezeny v §§ 4a až 6 zákona o silniční dopravě; § 8 pak upravuje vydávání stanoviska pro vydání koncese ze strany dopravního úřadu, v jehož rámci se mj. potvrzuje splnění uvedených podmínek. Předložený návrh zákona podstatně zasahuje do této části zákona o silniční dopravě. Zde zejména odstraňuje obsah úpravy, která by byla duplicitní k úpravě nařízení 1071/2009; z důvodu zachování srozumitelnosti a soudržnosti zákona o silniční dopravě však s odvoláním na úpravu nařízení 1071/2009 zachovává formální vymezení základních podmínek pro provozování silniční dopravy (finanční a odborná způsobilost, dobrá pověst, usazení), u kterých zejména upravuje pravidla organizační a procesní. Nově je rovněž vymezen institut odpovědného zástupce, s nímž nařízení 1071/2009 počítá – zde je tento institut propojen s živnostenským zákonem. nově je rovněž vymezena úprava stanoviska dopravního úřadu k udělení koncese.

Úprava provozování mezinárodní dopravy ve smyslu unijního práva je v zákoně o silniční dopravě upraveno v §§ 33a až 33d, které obsahují úpravu udělení licence a osvědčení řidiče v návaznosti na nařízení 684/92 a 881/92. Znění těchto ustanovení je kompletně přeformulováno v návaznosti na nařízení 1072/2009 a 1073/2009, zejména je odstraněna duplicitní úprava a zavedena a zpřesněna procesní a organizační úprava. Kabotážní doprava je upravena v §§ 31 až 33 zákona o silniční dopravě, které nicméně na dosavadní unijní úpravu výslovně nereagují. Do § 31 tedy doplněn odkaz na příslušná nařízení – tj. je výslovně vyjádřena zásada neaplikace této úpravy pokud jsou aplikovatelná nařízení, přičemž jsou tyto paragrafy zachovány (s drobnými úpravami) pro kabotážní dopravu nespádající do působnosti nařízení 1072/2009 a 1073/2009.

V části třetí a dále v části druhé hlavě druhé zákona o silniční dopravě dále předložený návrh doplňuje zvláštní úpravu pro osobní dopravu v návaznosti na nařízení 1073/2009. Jedná se konkrétně o stanovení pravomoci pro vydávání licence a povolení pro mezinárodní linkovou dopravu (§ 10), nastavení procesních pravidel pro udělení povolení (nový § 16a), vydávání jízdního listu v mezinárodní příležitostné osobní dopravě (§ 21) a vydávání osvědčení pro mezinárodní osobní dopravu pro vlastní potřeby (nový § 33d). Všechny tyto doklady jsou vydávány již podle stávajícího nařízení 684/92, nicméně stávající znění zákona o silniční dopravě s nimi nepočítá a je proto v návaznosti na nové nařízení 1073/2009 doplnit nezbytnou procesní a organizační úpravu.

Část pátá v §§34b a 34c obsahuje úpravu registru dopravců (správci jsou dopravní úřady) a centrálního registru dopravců (správcem je Ministerstvo dopravy). Tato úprava je zcela reformulována předloženým návrhem v návaznosti na nařízení 1071/2009 a je upraveno vytvoření jednotného rejstříku podnikatelů v silniční dopravě, jehož správcem je Ministerstvo dopravy a provozovateli dopravní úřady. Navrhovaná úprava rovněž předpokládá propojení se základními a agendovými registry v návaznosti na zákon č. 111/2009 Sb., o základních

registrech a s ním spojený změnový zákon 227/2009 Sb. Stávající úprava registru a centrálního registru dopravců neodpovídá plně ani požadavkům nařízení 1071/2009, ani požadavku propojitelnosti podle uvedených zákonů.

Předložený návrh zákona dále v návaznosti na nařízení rovněž předpokládá určité změny v oblasti definic a povinností dopravce.

3. Návrh variant řešení a jejich zhodnocení

S ohledem na to, že těžištěm předloženého návrhu je implementace nařízení 1071/2009, 1072/2009 a 1073/2009, omezují se předložené varianty pouze na variantu 0 (zachování stávajícího právního stavu) a variantu 1 (provedení implementace).

3.1. Varianta 0

Nulová varianta předpokládá zachování stávajícího právního stavu.

Tato varianta nepředpokládá změny v zákoně o silniční dopravě, živnostenském zákoně a dalších souvisejících zákonech a ponechává implementaci nařízení pouze na jejich přímém účinku v členských státech a na zásadě aplikační přednosti úpravy nařízení před duplicitní nebo rozpornou vnitrostátní úpravou.

3.2. Varianta 1

Tato varianta předpokládá provedení změn na úrovni zákona o silniční dopravě, živnostenského zákona a dalších souvisejících zákonů tak, aby byla zajištěna implementace nařízení 1071/2009, 1072/2009 a 1073/2009. Jedná se zejména o vytvoření dostatečného organizačního a procesního rámce pro aplikaci uvedených nařízení a odstranění duplicitní vnitrostátní úpravy.

3.3. Dotčené subjekty a konzultace

Dotčenými subjekty je zejména Ministerstvo dopravy coby ústřední orgán státní správy, v jehož působnosti se nachází zákon o silniční dopravě, a jako odvolací orgán. Dále je dotčeným subjektem Ministerstvo průmyslu a obchodu coby ústřední orgán státní správy, v jehož působnosti se nachází živnostenský zákon. Dále se jedná o krajské úřady, které vykonávají obecnou agendu dopravních úřadů ve smyslu zákona o silniční dopravě, o magistráty statutárních měst a obecní úřady obcí z rozšířenou působností, které vykonávají agendu dopravních úřadů pro městskou autobusovou dopravu. Dále se jedná o živnostenské úřady. Dále jde o dopravce provozující koncesovanou dopravu.

Ministerstvo dopravy průběžně projednává a shromažďuje zkušenosti ze správní praxe při aplikaci zákona o silniční dopravě s krajskými úřady a je rovněž v kontaktu se zástupci odborné veřejnosti, kteří se tímto tématem zabývají. V rámci přípravy předkládaného návrhu bylo uskutečněno několik konzultací s Ministerstvem průmyslu a obchodu.

4. Vyhodnocení nákladů a přínosů jednotlivých variant

Vzhledem ke skutečnosti, že navrhovaná právní úprava je spíše zprostředkující povahy (tj. propojuje vnitrostátní a unijní úpravu do funkčního celku) je naprostá většina níže uvedených

přínosů a nákladů spojená přímo s předmětnými nařízeními a nikoliv s přijímanou vnitrostátní úpravou a možností tyto dopady ovlivnit prostřednictvím vnitrostátní úpravy jsou pouze velmi omezené.

Pro unijní hodnocení dopadů regulace u návrhů všech 3 nařízení viz <http://www.europarl.europa.eu/oeil/FindByProcnum.do?lang=2&procnum=COD/2007/0098>.

4.1. Varianta 0

Tato varianta sice nepředpokládá žádné legislativní změny, nicméně je spojena s dopady na jednotlivé subjekty, neboť – jak bylo výše řečeno – naprostá většina dopadů je spojena přímo s předmětnými nařízeními.

Ve vztahu k **Ministerstvu dopravy** se požaduje zřízení nového elektronického rejstříku a zajištění propojitelnosti s ostatními členskými státy do konce roku 2012. Náklady na zřízení rejstříku se budou pohybovat v řádech desítek miliónů Kč (do 50 mil. Kč). Určité zvýšené administrativní zatížení lze očekávat v souvislosti s řešením odvolání proti rozhodnutím dopravních úřadů o ztrátě dobré pověsti.

Ve vztahu ke **krajským úřadům** (resp. i ostatním dopravním úřadům) lze očekávat určité navýšení administrativních nákladů v souvislosti s novým správním řízením o ztrátě dobré pověsti; toto řízení je ovšem navázáno pouze na omezený okruh správních deliktů. Krajské úřady budou rovněž vkládat data do nového rejstříku, ovšem vzhledem k tomu, že tyto povinnosti již mají ve vztahu ke stávajícímu registru dopravců a předpokládá se získávání dat z jiných stávajících databází, neměla by tato činnost výrazněji krajské úřady zatížit. Rovněž dochází k nové úpravě kaucí, kde by mohlo dojít k potenciálnímu nárůstu náročnosti vybírání a propadání kaucí s ohledem na zdůraznění nezbytnosti vedení sankčního řízení v této oblasti. Pro zmírnění tohoto dopadu ovšem návrh počítá jednak se zavedením zjednodušeného sankčního řízení, jednak se zvýšením horní hranice možné kauce (která propadá rozpočtu kraje).

Ve vztahu k **dopravcům** lze očekávat dopady zejm. ve vztahu k dopravcům provozujícím osobní dopravu v návaznosti na smlouvu o zajišťování veřejných služeb, neboť nařízení 1071/2009 nezná možnost výjimky z prokazování finanční způsobilosti ve vztahu k místní osobní dopravě. Dle provedených konzultací se sdružením dopravců ČESMAD by ovšem tyto dopady měly být marginální. Zároveň však fakticky dochází ke snížení částky potřebné pro prokázání finanční způsobilosti, a to s ohledem na kurz koruny vůči Euru (zákon o silniční dopravě ve stávajícím znění vychází v zásadě z kurzu 1 Euro = 36 Kč; v tomto smyslu dochází ke snížení částky na první vozidlo o ca. 100 tis. Kč a na každé další vozidlo o ca. 50 tis. Kč).

Varianta 0 s sebou přináší rovněž obecné náklady spojené s právní nejistotou, nepřehledností a možností nejednotné správní praxe v návaznosti na paralelní existenci dvojí právní úpravy v této oblasti – unijní a vnitrostátní. Přináší s sebou rovněž potenciální náklady na sankce uvalené v návaznosti na neplnění povinností plynoucích z členství České republiky v Evropské unii.

4.2. Varianta 1

Ve vztahu k Ministerstvu dopravy, krajským úřadům a dopravcům s sebou tato varianta přináší stejné náklady jako varianta 0. Přestože navrhovaná úprava Ministerstvu dopravy ukládá zajištění tisku některých dokladů, není tento krok spojen s navýšením nákladů

oproti stávajícímu stavu, neboť tyto činnosti již Ministerstvo de facto vykonává. Náklady ve vztahu k veřejným rozpočtům rovněž tato varianta určitým způsobem moderuje revizí a doplněním správních poplatků v této oblasti.

Tato varianta s sebou nepřináší obecné náklady vymezené ve variantě 0.

5. Zhodnocení variant a výběr nejvhodnějšího řešení

S ohledem na výhody a nevýhody v úvahu připadajících variant uvedených v předchozích kapitolách lze zcela vyloučit variantu 0 (nulová), která sice nevyžaduje žádnou aktivní činnost, ale přináší vyšší náklady než varianta 1. Jako použitelná tak byla pro realizaci a další rozpracování zvolena varianta 1, tj. provedení transpozice směrnice 2006/126/ES.

6. Implementace a vynuocování

V návaznosti na datum nabytí účinnosti nařízení 1071/2009, 1072/2009 a 1073/2009 se navrhuje nabytí účinnosti návrhu od 4. 12. 2011.

Vynuocování nové právní úpravy bude probíhat standardně v rámci státního odborného i vrchního státního dozoru, metodického řízení, ve správním řízení i využíváním rozšířené možnosti spolupráce s ostatními orgány v rámci EU.

7. Kontakty

Osoby, které zpracovaly hodnocení dopadů regulace:

Mgr. Martin Vavřina, tel.: 225 131 425, martin.vavrina@mcr.cz

Mgr. Šárka Homfray, 225 131 092, sarka.homfray@mcr.cz

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

Navrhovaná úprava je v souladu se zákony i ústavním pořádkem České republiky.

C) Zhodnocení souladu navrhované právní úpravy s mezinárodními smlouvami, jimiž je Česká republika vázána

Navrhovaná úprava je souladu s mezinárodními smlouvami v oblasti mezinárodního silničního provozu. Jde zejm. o Evropskou dohodu o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (ADR).

D) Zhodnocení slučitelnosti navrhované právní úpravy s právem Evropské unie

Navrhovaná právní úprava je zaměřena na provedení řádné implementace nařízení 1071/2009, 1072/2009 a 1073/2009 a jako taková je v souladu s právem Evropské unie a zohledňuje i relevantní judikaturu Soudního dvora EU, zejména v oblasti vymezení obvyklého bydliště a uznávání odejmutí řidičských průkazů.

Zvláštní část

K čl. I

K bodu 1

Změna se navrhuje v souvislosti s přímo použitelnými předpisy EU, na něž je zákon adaptován.

K bodu 2

Návrh zpřesňuje výjimku z použití ustanovení zákona o přepravě nebezpečných věcí s ohledem na aplikační praxi, která pod pojem „ozbrojené síly“ zahrnovala i bezpečnostní sbory nespádající pod rozsah zákona č. 219/1999 Sb., o ozbrojených silách České republiky. Tento návrh je plně v souladu s Dohodou ADR.

K bodům 3 a 4

S ohledem na změnu vymezení mezinárodní dopravy oproti předchozí komunitární úpravě se navrhuje změna definice vnitrostátní a mezinárodní dopravy v zákoně. Podle návrhu nebude nadále mezinárodní dopravou doprava, při které výchozí místo a cílové místo leží na území jednoho státu, ale část jízdy se uskuteční na území jiného členského státu Evropské unie nebo jiného smluvního státu Dohody o Evropském hospodářském prostoru nebo Švýcarské konfederace, pokud na území jiného členského státu není umístěna zastávka pro nástup nebo výstup cestujících nebo zde nedojde k nakládce nebo vykládce. Zavádí se legislativní zkratka členský stát.

K bodu 5

Navrhuje se změna některých definic.

K odst. 11 a 12 – jedná se drobnější úpravy vycházející z praktických zkušeností.

K odst. 13 – navrhuje se úprava vymezení tuzemského a zahraničního dopravce. Tuzemský dopravce nadále nemá být vymezen prostřednictvím usazení (sídla, pobytu) popř. státní poznávací značkou, ale skutečností, že oprávnění k výkonu provozu silniční dopravy získal v České republice. Tato změna není zásadní povahy u silniční dopravy provozované velkými vozidly (usazení na území ČR je jednou z podmínek pro získání koncese), ale je nezbytná s ohledem na silniční dopravu provozovanou malými vozidly. Zde dopravce pro získání koncese nebude muset být usazen na území ČR. Pokud by zůstalo dělení mezi tuzemské a zahraniční dopravce na základě usazení, v kategorii „malých“ dopravců, kteří získali koncesi v ČR, by vznikly dvě skupiny s různými právy a povinnostmi (tuzemský a zahraniční dopravce nemají stejný soubor práv a povinností), což je nežádoucí. Dopravce, který tuto definici nenaplní, bude zahraničním dopravcem.

K odst. 14 – vymezuje se nový pojem podnikatele v silniční dopravě a zároveň se s ohledem na působnost nařízení spadajících do tzv. silničního balíčku pro potřeby dalšího textu navrhuje zavést legislativní zkratky „velká vozidla“ a „malá vozidla“.

K bodu 6

Zavádí se definice usazené osoby. Ta vychází z úpravy založené nařízením č. 1071/2009, kterou konkretizuje pro podmínky našeho právního řádu. Důraz je v souladu s nařízením kladen na skutečné, materiální i formální, sídlo podnikatele na našem území, včetně registrace používaných vozidel, a neexistenci oprávnění k provozování obdobné dopravy v jiném členském státě.

K bodu 7

Stanoví se obecná místní příslušnost dopravních úřadů v řízeních. V případě nutných odchylek je příslušnost upravená dále v textu.

K bodu 8

Jedná se o terminologickou úpravu spojenou s odkazem na aktuální právní předpis upravující registraci vozidel.

K bodu 9

S ohledem na praktickou nadbytečnost vedení záznamu o provozu vozidla ve vozidlech, které jsou obvykle vybaveny tachografem (jehož prostřednictvím lze záznam vést) se navrhuje odstranit tuto obecnou povinnost tuzemského dopravce. Zachována zůstane pouze pro provozovatele taxislužby; tato povinnost se pak přesouvá do příslušných ustanovení § 21 zákona o silniční dopravě.

K bodu 10

Navrhují se spíše formulační úpravy již existujících povinností tuzemských dopravců provozujících vymezené druhy dopravy zajistit, aby řidič vedl záznam o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku a uchovávat tyto záznamy po dobu 1 roku od ukončení přepravy. Používá se přesnější pojem „jízdni souprava“ vycházející ze zákona č. 56/2001 Sb. a jeho prováděcích předpisů. Použití tohoto pojmu odstraní praktické potíže s nejasným vymezením vozidla, jehož hmotnost se posuzuje. Nově se pro potřeby kontrolní a dozorové praxe výslovně navrhuje povinnost uchovávat po stejnou dobu i doklady o přepravovaném nákladu. Text reaguje i na změnu provedenou v předchozím bodě.

K bodu 11

V reakci na změnu provedenou v bodě 9 se zrušuje povinnost zajistit přítomnost záznamu o provozu vozidla ve vozidle.

K bodu 12

Jedná se o doplnění chybějícího výrazu.

K bodu 13

Zmocnění k vydání prováděcího právního předpisu se přesouvá do samostatného odstavce kvůli přehlednosti ustanovení.

K bodu 14

K § 4

Vymezují se základní podmínky, které musí splňovat podnikatel v silniční dopravě provozované velkými vozidly na základě koncese podle zákona o živnostenském podnikání. Pro podnikatele provozujícího silniční dopravu malými vozidly dochází oproti současné právní úpravě k částečnému zmírnění odstraněním zvláštních podmínek oproti úpravě z živnostenského zákona (zejména odstranění podmínky odborné způsobilosti).

V souladu s přímo použitelným předpisem Evropské unie (nařízení č. 1071/2009) se pak vymezují podmínky, které musí splňovat podnikatel v silniční dopravě provozované velkými vozidly jako

- usazení v České republice – vychází se ze zavedené definice,
- prokázání určité schopnosti řádně provozovat dopravu s odbornými znalostmi, finančním zázemím a dobrou pověstí – obdobné podmínky zná současná právní úprava.

Tento podnikatel pak v návaznosti na přímo použitelný předpis Evropské unie je povinen ustanovit alespoň 1 odpovědného zástupce, který bude splňovat předepsané podmínky.

K § 4a

Vymezení podmínky finanční způsobilosti se částečně odlišuje od současné právní úpravy, ačkoli základní princip zůstává shodný – žadatel o koncesi a následně podnikatel musí prokazovat, že disponuje určitým finančním zázemím pro zajištění plnění svých závazků plynoucích z podnikání.

Odlišnosti jsou zejména ve způsobu, jakým je možné prokázat finanční způsobilost (vychází přímo z nařízení č. 1071/2009, jde o auditorem ověřenou účetní závěrku, bankovní záruku nebo pojištění) a zároveň se navrhuje i změna postupu při prokazování finanční způsobilosti před udělením koncese. Částky pro výpočet finanční způsobilosti jsou přímo v nařízení stanoveny v EUR včetně zakotvení mechanismu přepočtu na národní měnu.

Shodně jako v současné úpravě se bude před zahájením podnikání finanční způsobilost prokazovat prostřednictvím stanoviska dopravního úřadu k žádosti o udělení nebo změnu koncese. Osvědčení (dle části čtvrté správního řádu) o splnění finanční způsobilosti se bude vydávat pouze při prokazování trvání finanční způsobilosti během podnikání.

K § 5

Dobrá pověst je institut známý již ze současné právní úpravy. S ohledem na úpravu provedenou nařízením č. 1071/2009 se poněkud mění její složky, jelikož nařízení předpokládá dvě sady možných porušení právních předpisů, které povedou ke ztrátě dobré pověsti. Vymezení případů, kdy ke ztrátě dobré pověsti dochází automaticky, se v zásadě shoduje s vymezením bezúhonnosti, která je obecnou podmínkou provozování živnosti podle živnostenského zákona. V případě některých vymezených porušení právních předpisů menší závažnosti zakotvuje nařízení rozhodování příslušných úřadů o ztrátě či zachování dobré pověsti, resp. o nezpůsobilosti fyzické osoby vykonávat činnost odpovědného zástupce v silniční dopravě. Oproti současné úpravě je odstraněna zvláštní překážka dobré pověsti v případě, že žadatel provozoval silniční dopravu neoprávněně v době 5 let před podáním žádosti o koncesi. Dobrou pověst musí mít podnikatel v silniční dopravě i jeho odpovědný zástupce.

K § 6

Úprava odborné způsobilosti v zásadě odpovídá současné právní úpravě, její splnění podnikatel prokazuje prostřednictvím osoby, která má vykonávat funkci odpovědného zástupce. Odlišovat se v závislosti na nařízení č. 1071/2009 bude obsah samotné odborné způsobilosti, která se bude skládat jen pro dopravu provozovanou velkými vozidly a jen ve dvou částech – pro dopravu osobní a pro dopravu nákladní. Otázky a případové studie pro zkoušku odborné způsobilosti stanoví Ministerstvo dopravy a zveřejní je ve Věstníku dopravy. Zavedení jednotného osvědčení umožní akceptaci odborné způsobilosti, která byla prokázána zkouškou v jiném členském státě. Podrobněji než v současné právní úpravě se vymezuje rovněž samotný průběh zkoušky, který se odvíjí od podkladů z nařízení č. 1071/2009. Půjde o zkoušku písemnou (test a případová studie), konanou před nejméně tříčlennou komisí. V případě neúspěchu bude možné zkoušku opakovat (v prováděcím právním předpise budou upraveny podmínky pro opakování některé nebo více částí zkoušky).

K § 7

Jednou z největších novinek zavedených nařízením č. 1071/2009 je povinné ustanovení odpovědného zástupce pro každého podnikatele v silniční dopravě provozované velkými vozidly. Možnosti různých kombinací spolupráce s jedním či více podnikateli a příslušné limity jsou navrženy v rámci možností daných tímto nařízením.

K § 8

S ohledem na odlišné potřeby zjišťování splňování podmínek pro udělení koncese pro jednotlivé koncesované živnosti v oblasti silniční motorové dopravy se upravuje i obsah a rozsah stanoviska, které k žádosti o vydání nebo změnu rozhodnutí o udělení koncese vydávají dopravní úřady na žádost živnostenského úřadu. Pro zajištění co nejrychlejšího a nejsnazšího postupu pro všechny zúčastněné se vymezují dodatečné podklady, které musí žadatel přiložit k žádosti o koncesi. Řeší se rovněž obsah stanoviska v případě splnění či nesplnění různých podmínek podle různého rozsahu žádosti o udělení nebo změnu koncese. Prostřednictvím stanoviska se rovněž dopravní úřad bude vyjadřovat k ustanovení nového odpovědného zástupce. Dále se zavádí možnost, aby si doplnění neúplných podkladů vyžádal od žadatele o udělení koncese dopravní úřad přímo, nikoliv prostřednictvím živnostenského úřadu. Tento postup by měl zjednodušit řízení i kontakt žadatele s úřady.

K bodu 15

Navrhuje se zjednodušení formulace a vztažení povinnosti označovat vozidla pouze k vozidlům velkým. Úprava označování vozidel taxislužby je upravena v jiných ustanoveních zákona o silniční dopravě.

K bodům 16 až 19

Navrhuje se částečná úprava povinností podnikatele v silniční dopravě, a to v podobě výslovně stanovené povinnosti zajistit přítomnost všech dokladů ve vozidle souvisejících s vykonávanou přepravou a v podobě částečného zjednodušení podmínek, které musí splnit řidiči v některých druzích dopravy. Zpřesňuje se úprava spolehlivosti vyžadovaná po řidičích v některých druzích dopravy. Zpřesňují a zároveň zjednodušují se dále povinnosti podnikatele

v silniční dopravě týkající se vozidel používaných k podnikání. Provádí se několik formálních úprav.

K bodu 20

Ve vymezení dokumentů, na jejichž základě je možné provozovat linkovou osobní dopravu, se výslovně zohledňuje dvojitý režim mezinárodní dopravy jako dopravy prováděné v rámci členských států EU a jako dopravy prováděné mimo tento rámec. Doplnují se instituty povolení k provozování mezinárodní linkové osobní dopravy podle přímo použitelného předpisu EU a smlouvy o mezinárodní zvláštní linkové dopravě podle přímo použitelného předpisu EU.

K bodu 21

Jako nadbytečný podklad žádosti se odstraňuje doklad o živnostenském oprávnění, jehož rozsah si může dopravní úřad ověřit sám.

K bodům 22 a 23

Text se upravuje s ohledem na praktické potřeby ohledně těchto dokumentů.

K bodu 24

Upravuje se nesprávný odkaz.

K bodu 25

S ohledem na praktické potřeby se upravuje délka lhůty.

K bodu 26

Navrhuje se úprava názvu ministerstva.

K bodu 27

Důvod zániku licence se odstraňuje z důvody potřeby zajištění možnosti pokračování v podnikání v případě úmrtí podnikatele do doby vyřízení potřebných dokumentů, zejména koncese (návaznost na úpravu živnostenského zákona pro pokračování výkonu živnosti v případě úmrtí držitele živnostenského oprávnění).

K bodu 28

S ohledem na v zásadě obdobný postup v povolovacím řízení mezinárodní linkové dopravy v obou režimech (tedy v rámci EU i mimo něj) se navrhuje ustanovení, které odkáže na přiměřené použití vybraných ustanovení týkajících se licencí na linkovou dopravu i pro vydání, změnu a odnímání povolení k provozování mezinárodní linkové osobní dopravy podle přímo použitelného předpisu EU. Jedná se o ustanovení týkající se zejména vnitrostátního posuzování žádosti a některých dalších aspektů.

K bodu 29

Výslovně se zohledňuje povinnost provozovat linkovou dopravu podle licence (rozhodnutí dopravního úřadu).

K bodům 31 - 32

V návaznosti na změny provedené v bodě 9 a následujících se upravuje § 21 odst. 3, do kterého se přesouvá povinnost provozovatele taxislužby vést záznam o provozu vozidla a související povinnosti.

K bodu 33

Doplňuje se zmocnění o stanovení náležitostí záznamu objednávky v příležitostné dopravě.

K bodu 34

Výslovně se zakotvuje povinnost mít při provozování mezinárodní příležitostné osobní silniční dopravy ve vozidle vyplněný jízdní list podle přímo použitelného předpisu EU nebo podle příslušné mezinárodní smlouvy na předepsaném formuláři jako kontrolní dokument.

K bodu 35

S ohledem na novelizace Evropské dohody o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (ADR) a jejích Příloh A a B, ke kterým dochází v pravidelných dvouletých intervalech, přičemž nové změny nabývají účinnost ode dne 1. ledna 2011, je nutno následně tyto změny promítnout také do českého právního řádu (zatím poslední změna tohoto ustanovení nabyta účinnosti ke dni 30.4.2004). Změny příloh dohody ADR (například nově upravená povinnost odesílatele, dopravce i příjemce uchovávat po určitou dobu, která bude činit dva roky, stanovené doklady související s uskutečněnou přepravou nebezpečných věcí) je nutno zapracovat do příslušného § 23 zákona č. 111/1994 Sb. o silniční dopravě, a jednak přizpůsobit zastaralé znění tohoto ustanovení dikci Příloh A a B dohody ADR, jakož i aktualizovat seznam povinností vyplývajících z předchozích změn Příloh A a B dohody ADR pro všechny osoby nakládající s nebezpečnými věcmi v souvislosti s jejich silniční přepravou.

K bodům 36, 38 a 39

Navrhují se výslovná doplnění odkazu na přímo použitelný předpis Evropské unie, jelikož předmětná úprava se vztahuje pouze na dopravu prováděnou mimo režim těchto předpisů.

K bodu 37

S ohledem na odlišná znění návětí příslušných ustanovení a v zájmu jasnosti a právní jistoty se výslovně doplňuje odkaz na povinnosti zahraničních dopravců.

K bodu 40

Navrhuje se upřesnění podmínek pro vydání zvláštního povolení k provozování silniční dopravy mezi místy ležícími na území České republiky (kabotáž) zahraničními dopravci. Ministerstvo dopravy vydá tato povolení pouze z důvodu mimořádných dopravních potřeb,

kteří nelze zabezpečit tuzemskými dopravci a na základě vzájemnosti nebo mezinárodní smlouvy. Tato úprava se týká přeprav nespádajících pod působnost nařízení č. 1072/2009.

K bodu 41

S ohledem na změny provedené v nařízeních 1072/2009 a 1073/2009 se navrhuje úprava týkající se licence Společenství (eurolicence). Z hlediska správní praxe nedochází k výrazným změnám, zejména se doplňuje chybějící úprava a zpřesňuje se postup dopravních úřadů při vydávání eurolicencí a jejich opisů, omezení jejich platnosti a povinnost navrácení neplatných dokumentů. Namísto úhrady nákladů žadatelem se navrhuje správní poplatek (viz dále). Platnost eurolicence a jejich opisů je vázána na platnost koncese, počty opisů se odvíjí od počtů používaných vozidel a prokázané finanční způsobilosti.

K bodu 42

Důvody navrhovaných změn jsou obdobné jako u eurolicence (viz odůvodnění k bodu 28). Platné osvědčení řidiče, které je vydáváno dopravci, je potřeba pokud je řidič velkého vozidla určeného k přepravě zvířat a věcí občanem jiného než členského státu nebo rezidentem podle přímo použitelného předpisu EU.

K bodu 43

Navrhuje se výslovně stanovit povinnost držitele eurolicence, osvědčení řidiče nebo osvědčení o provozování dopravy pro vlastní potřebu oznámit změnu údajů uvedených v těchto dokladech do 15 dnů ode dne, kdy ke změně došlo. Návrh obsahuje dále úpravu postupu dopravního úřadu a povinnost odevzdávat neplatné doklady.

K bodům 44 a 45

V návaznosti na úpravu stanovenou v nařízení č. 1071/2009 se navrhuje vnitrostátní zakotvení rejstříku podnikatelů v silniční dopravě, který toto nařízení předpokládá. S ohledem na předpokládanou kompatibilitu a celounijní propojení rejstříků a na vymezený obsah, rozsah a strukturu údajů se vymezuje jeho vnitrostátní část. Rejstřík, je informačním systémem veřejné správy, bude obsahovat evidenci údajů o podnikatelích v silniční dopravě a jejich odpovědných zástupcích. Správcem bude Ministerstvo dopravy, provozovateli dopravní úřady a uživatelé živnostenské úřady. V souladu s příslušnými právními předpisy se předpokládá propojení rejstříku s vymezenými základními registry a některými dalšími informačními systémy veřejné správy.

Rozsah údajů evidovaných o podnikatelích v silniční dopravě a dalších osobách vychází z nařízení č. 1071/2009 a prováděcího rozhodnutí Komise. V některých případech (datum narození, IČO) je evidence nutná s ohledem na potřeby identifikace ve správním řízení.

Povinnost vkládat, aktualizovat a odstraňovat údaje v rejstříku podnikatelů v silniční dopravě v souladu se zákonem o silniční dopravě a přímo použitelným předpisem EU bude příslušet dopravním úřadům, které budou vydávat i výpisy z rejstříku, to vše však pouze pro osoby v rámci jejich místní příslušnosti. Dopravní úřady budou mít povinnost zapsat všechny údaje, o kterých se dozví z vlastní činnosti, nebo které jim budou sděleny či postoupeny jinými orgány.

Ministerstvo dopravy bude národním kontaktním místem podle nařízení č. 1071/2009 a zejména bude zajišťovat předávání některých informací z jiných členských států.

V rejstříku se povedou vymezené údaje o všech tuzemských dopravcích, kteří jsou podnikateli v silniční dopravě a jejich odpovědných zástupcích. V omezeném, nezbytném rozsahu se povedou údaje i o osobách, kteří v ČR složí zkoušku odborné způsobilosti a o podnikatelích usazených v jiných členských státech, kterým bude na území ČR uložena sankce.

K bodů 46 a 16

V reakci na změny provedené v návrhu a některé praktické potřeby se navrhuje několik úprav ve skutkových podstatách správních deliktů podle tohoto zákona. Reaguje se na změnu povinnosti vést záznam o provozu vozidla. Navrhuje se doplnit v praxi velice chybějící skutkovou podstatu spočívající v porušení povinnosti provozovat silniční dopravu vozidlem zapsaným v registru silničních vozidel, kterému byla přidělena státní poznávací značka České republiky a to náhradou za současný delikt uvedený v tomto ustanovení, za který se navrhuje přísnější postih (viz níže). Zohledňuje se porušení povinnosti tuzemského dopravce provozovat dopravu výhradně vozidly registrovanými v České republice.

Navrhuje se doplnění skutkové postaty spočívající v neoznámení změny vymezených údajů v návaznosti na návrh obsažený v ustanovení § 33e a skutkové podstaty související se neodevzdáním příslušných dokumentů. S ohledem na vypuštění povinnosti používat vozidla s platnou technickou prohlídkou a měřením emisí, která je dostatečně zajištěna jinými právními předpisy, se navrhuje vypustit odpovídající skutkovou podstatu.

Navrhuje se doplnění chybějící skutkové podstaty zohledňující některé povinnosti v mezinárodní dopravě.

K bodu 48

Obdobně jako v některých jiných oblastech (např. u přestupků na úseku bezpečnosti silničního provozu ve vztahu k vyšetření na přítomnost alkoholu) se navrhuje zpřísnit postih za nezajištění přítomnosti záznamů o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a údaj o době odpočinku nebo nezajištění řádného vedení tohoto záznamu. Nesplnění této povinnosti totiž znemožňuje kontrolování dodržování stanovených režimů práce řidičů, kdy jejich nedodržení je přísněji postižitelné, proto je vhodné za obě tyto skutkové podstaty ukládat sankce ve stejné výši.

K bodu 49

Navrhuje se zrušení dvou skutkových podstat, které se v praxi ukázaly jako nevyhovující a nadbytečné.

K bodu 50

V souvislosti s úpravami navrženými do § 23 zákona o silniční dopravě se rozšiřuje výčet osob, které se mohou dopustit předmětného správního deliktu.

K bodu 51

K § 35a

V návaznosti na postup, který předpokládá nařízení č. 1071/2009 se upravuje rozhodování o ztrátě dobré pověsti v důsledku některých porušení právních předpisů (tato porušení jsou vymezena právě v nařízení č. 1071/2009, resp. v jeho příloze). Rozhodovat bude místně příslušný dopravní úřad, který posoudí, zda ztráta dobré pověsti bude či nebude přiměřená. Ztráta dobré pověsti bude přiměřeným následkem, pokud se s přihlédnutím ke všem okolnostem jedná o soustavné jednání podnikatele v silniční dopravě nebo odpovědného zástupce. Pojem „soustavné jednání“ je potřeba vykládat tak, že protiprávní činnost je běžnou součástí podnikatelské praxe konkrétního dopravce, tj. že za určitý delší časový okamžik (v řádu měsíců) dochází k častému opakovanému porušování stanovených pravidel. Domníváme se, že teprve takovéto chování podnikatele je třeba sankcionovat i závažnějším následkem než pokutami, tj. ukončením jeho podnikatelské činnosti (i s ohledem na v zásadě absolutní povahu odpovědnosti dopravce podle současné právní úpravy). Znemožnění podnikatelské činnosti při pouhém opakování deliktního jednání považujeme za nepřiměřeně tvrdé (např. 2x, 3x). Dopravní úřad rovněž rozhodne o době, na kterou se dobrá pověst ztrácí. Pokud odpovědný zástupce ztratil dobrou pověst, prohlásí ho dopravní úřad za nezpůsobilého k řízení dopravní činnosti do doby opětovného získání dobré pověsti a zároveň i odborné způsobilosti. V případech „automatické“ ztráty dobré pověsti (ztráta bezúhonnosti podle živnostenského zákona) nebude o ztrátě dobré pověsti nebo o nezpůsobilosti k řízení dopravní činnosti dopravní úřad rozhodovat, ale dojde k nim přímo ze zákona.

K § 35b

S ohledem na nutnost průběžné kontroly plnění základních podmínek podnikání v silniční dopravě se vymezuje další rozměr výkonu státního odborného dozoru dopravními úřady. V souladu s možnostmi a lhůtami podle nařízení č. 1071/2009 se pak upravují lhůty a oprávnění pro podávání návrhů na zrušení či změnu živnostenského oprávnění, možnost dočasně provozovat živnost bez odpovědného zástupce, atd.

K bodu 52

Současná právní úprava institutu kauce v zákoně o silniční dopravě vykazuje řadu nedostatků. Jedná se o kusou úpravou s řadou nedorozumění, která je poměrně zmatečná i s ohledem na své přijetí prostřednictvím dvou zákonů přijímaných těsně po sobě. Za účelem řádného a dostatečného vymezení se navrhuje nová úprava tohoto institutu, zejména zpřesněním popř. odstraněním úpravy, která by mohla být vnímána jako diskriminační. Precizněji je navržena i úprava zabránění v jízdě vozidla a postupu při vydávání potvrzení (na rozdíl od stvrzenek o kauci se nepředpokládá využití jednotného formuláře).

Navrhovaná podoba kauce (a související možnost zabránění v jízdě vozidla) se zaměřuje ve svém účelu jednak na to, aby se dopravce svévolně nevyhýbal správnímu řízení o uložení sankce za správní delikt (např. nepřebíráním písemností) a dále jako záruka za úhradu případně uložené pokuty (tam, kde je vymáhání pokuty spojeno nejisté a spojené s velkými náklady – zejm. vymáhání v cizině).

Při ukládání kauce a dalším nakládání s ní je na straně jedné potřeba zachovat zásady řádného správního procesu při ukládání sankce a možnosti napadnout postup správního úřadu, na

straně druhé je žádoucí jak z hlediska dopravce (který již složil úřadu peněžitou částku, popř. jeho vozidlo bylo zadrženo), tak z hlediska úřadu, aby následné řízení o uložení sankce proběhlo co nejrychleji. Vzhledem k tomu, že v případě uložení kauce jsou zpravidla veškeré potřebné dokumenty k posouzení správního deliktu k dispozici již na základě provedené kontroly (v jejímž rámci byla kauce uložena), navrhuje se v zákoně výslovně uvést možnost rozhodnout o uložení sankce příkazem podle správního řádu.

K bodu 53

Vymezuje se místní příslušnost k projednání správního deliktu v prvním stupni odlišná od úpravy provedené v úvodu návrhu.

K bodům 54 a 55

Navrhuje se výslovné doplnění formulářů, jejichž tisk a distribuci zajišťuje Ministerstvo dopravy a zároveň se doplňuje zmocnění k vydání vzorů některých z těchto formulářů. Oproti souboru formulářů, jejichž tisk a distribuci ministerstvo již v současnosti fakticky zajišťuje, se doplňuje pouze formulář osvědčení o odborné způsobilosti.

K bodu 56

V návaznosti na předchozí změny se upravuje zmocnění k vydání prováděcího právního předpisu.

K čl. II

Přechodná ustanovení ve vztahu k odborné způsobilosti se navrhují tak, aby bylo možné zajistit kontinuitu a využití odborné způsobilosti získané podle stávající a dřívějších právních úprav. Možnost požádat o výměnu osvědčení o odborné způsobilosti se navrhuje z důvodu odlišnosti mezi osvědčení podle současné a nově navrhované právní úpravy (dochází k dělení odborné způsobilosti na menší počet částí, proto nová osvědčení budou osvědčovat větší rozsah odborné způsobilosti než osvědčení stávající) tak, aby byla zajištěna rovnocennost starých a nových osvědčení, resp. osvědčení osvědčujících odbornou způsobilost podle současné a nové právní úpravy, jak předpokládá nařízení č. 1071/2009.

K čl. III

Navrhovaná změna živnostenského zákona spočívá ve výrazném zjednodušení systému koncesovaných živností v oblasti silniční motorové dopravy (konkrétně ve snížení počtu živností z 11 na 4 a zjednodušení jejich rozdělení) a reaguje na navrhované změny základních podmínek pro tyto živnosti. Dále návrh reaguje na odchylky provedené v zákoně o silniční dopravě zejména ve vztahu k odpovědnému zástupci.

K čl. IV

Přechodné ustanovení ve vztahu k výměně koncesí za koncese podle nové právní úpravy zajistí postupné splnění nových podmínek pro provozování těchto živností stávajícími podnikateli, očekávat lze i částečné pročištění trhu v této oblasti.

Přechodná ustanovení vychází z následujících zásad: (1) udělená práva (v podobě koncese podle stávající právní úpravy) zůstávají zachována po dobu 1 roku ode dne nabytí účinnosti zákona; (2) u silniční dopravy provozované malými vozidly dojde k automatické změně předmětu podnikání v koncesi (rozhodování o změně koncese není potřeba, neboť není nutné dokládat splnění dalších podmínek); (3) u silniční dopravy provozované velkými vozidly musí držitelé koncese do 1 roku požádat o změnu předmětu podnikání a doložit splnění novým podmínk koncese (tato koncepce vychází přímo z nařízení č. 1071/2009) a pokud nepožádají popř. neprokážou, změní se jim předmět podnikání na malá vozidla.

K čl. V a VI

Navrhované změny zákona o pozemních komunikacích a zákona o silničním provozu mají za cíl zajistit informovanost dopravních úřadů o deliktech, jejichž spáchání by mohlo být důvodem pro rozhodování o ztrátě dobré pověsti podnikatele v silniční dopravě nebo jeho odpovědného zástupce.

K čl. VII

S ohledem na změny právní úpravy se navrhuje doplnění položek v sazebníku správních poplatků za vydávání některých dokladů v oblasti silniční dopravy a některé další úkony. Doplnění reaguje zejména na změnu formulace u eurolicencí a osvědčení řidiče (podle stávající právní úpravy žadatel hradí náklady) a na doplnění absentující úpravy vydávání osvědčení o provozování dopravy pro vlastní potřebu. Dále se navrhuje zpoplatnit výpis z Rejstříku podnikatelů v silniční dopravě. Vydání průkazu o způsobilosti řidiče taxislužby se vyjímá z obecné úpravy v položce 22 a výše poplatku se snižuje na polovinu.

K čl. VIII

Účinnost se navrhuje shodně s účinností všech tří nařízení.