

Univerzita Pardubice  
Fakulta ekonomicko-správní

Správněprávní aspekty podmínění, pozbytí a odnětí řídičského oprávnění  
Diplomová práce

Univerzita Pardubice  
Fakulta ekonomicko-správní  
Akademický rok: 2023/2024

# ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(projektu, uměleckého díla, uměleckého výkonu)

Jméno a příjmení: **Bc. Marcela Bergmanová**  
Osobní číslo: **E21030**  
Studijní program: **N0488A050001 Hospodářská politika a veřejná správa**  
Specializace: **Ekonomika veřejného sektoru**  
Téma práce: **Správněprávní aspekty podmínění, pozbytí a odnětí řídičského oprávnění**  
Zadávající katedra: **Ústav správních a sociálních věd**

## Zásady pro vypracování

Cílem práce je analýza právní úpravy procesu podmínění, pozbytí a odnětí řídičského oprávnění včetně její interpretace správními soudy. Zkoumána bude rovněž míra harmonizace těchto procesů v rámci EU. Komparována bude právní úprava platná v České republice s vybranou zemí Evropské unie. Výsledky analýzy budou syntetizovány a v případě, že budou zjištěny nedostatky právní úpravy nebo aplikační praxe, budou navržena opatření de lege ferenda.

Osnova:

- Právní úprava problematiky řídičských oprávnění v ČR a EU.
- Evidence řídičů, řídičských oprávnění a bodový systém.
- Správní řízení v oblasti řídičských oprávnění.
- Vrácení řídičského oprávnění.
- Komparace právních úprav institutu řídičského oprávnění u vybraných zemí.

Rozsah pracovní zprávy: **50**  
Rozsah grafických prací:  
Forma zpracování diplomové práce: **tištěná/elektronická**

Seznam doporučené literatury:

CRAIG, Paul P. *EU administrative law*. Third edition. Oxford, United Kingdom: Oxford University Press, 2018. The collected courses of the Academy of European Law. ISBN 978-0-19-883165-5.  
FRUMAROVÁ, Kateřina, Tomáš GRYGAR, Olga POUPEROVÁ a Martin ŠKUREK. *Správní právo procesní*. V Praze: C.H. Beck, 2021. Academia iuris. ISBN 978-80-7400-827-6.  
KOPECKÝ, Martin. *Správní právo: obecná část*. 2. vydání. V Praze: C.H. Beck, 2021. Právnícké učebnice. ISBN 978-80-7400-820-7.  
KUČEROVÁ, Helena. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou*. 4. aktualizované vydání podle stavu k 1.10.2018. Praha: Leges, 2018. Komentátor. ISBN 978-80-7502-292-9.  
LEHKÁ, Markéta. Důsledky nesplnění povinnosti odevzdat řídičský průkaz. *Soudní rozhledy*. 2018, 24(7-8), 256-257. ISSN 1211-4405.  
PRÁŠKOVÁ, Helena. *Nové přestupkové právo*. Praha: Leges, 2017. Teoretik. ISBN 978-80-7502-221-9.  
ŠROMOVÁ, Eva. *Správní řízení od A do Z*. 3. aktualizované a doplněné vydání. Olomouc: ANAG, 2020. ISBN 978-80-7554-259-5.  
TÝČ, Vladimír. *Základy práva Evropské unie pro ekonomy*. 6., přeprac. a aktualiz. vyd. Praha: Leges, 2010. ISBN 978-80-87212-60-8.

Vedoucí diplomové práce: **JUDr. Jana Janderová, Ph.D.**  
Ústav správních a sociálních věd

Datum zadání diplomové práce: **1. září 2023**  
Termín odevzdání diplomové práce: **30. dubna 2024**

prof. Ing. Jan Stejskal, Ph.D. v.r.  
děkan

L.S.

doc. Ing. Romana Provažníková, Ph.D. v.r.  
garant studijního programu

V Pardubicích dne 1. září 2023

Prohlašuji:

Práci s názvem Správněprávní aspekty podmínění, pozbytí a odnětí řidičského oprávnění jsem vypracovala samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využila, jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

Byla jsem seznámena s tím, že se na moji práci vztahují práva a povinnosti vyplývající ze zákona č. 121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon), ve znění pozdějších předpisů, zejména se skutečností, že Univerzita Pardubice má právo na uzavření licenční smlouvy o užití této práce jako školního díla podle § 60 odst. 1 autorského zákona, a s tím, že pokud dojde k užití této práce mnou nebo bude poskytnuta licence o užití jinému subjektu, je Univerzita Pardubice oprávněna ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložila, a to podle okolností až do jejich skutečné výše.

Beru na vědomí, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších předpisů, a směrnicí Univerzity Pardubice č. 7/2019 Pravidla pro odevzdávání, zveřejňování a formální úpravu závěrečných prací, ve znění pozdějších dodatků, bude práce zveřejněna prostřednictvím Digitální knihovny Univerzity Pardubice.

V Pardubicích dne 23. dubna 2024

Bc. Marcela Bergmanová v. r.

## **PODĚKOVÁNÍ:**

Tímto bych ráda poděkovala své vedoucí práce JUDr. Janě Janderové Ph.D., za její vstřícný přístup, odbornou pomoc a cenné rady, které mi pomohly při zpracování diplomové práce. Velké poděkování patří mé rodině za podporu během celého studia. Ráda bych též poděkovala svým kolegům a kolegyním za veškerou podporu.

## **ANOTACE**

*Cílem práce je analýza právní úpravy procesu podmínění, pozbytí a odnětí řidičského oprávnění včetně její interpretace správními soudy. Zkoumána bude rovněž míra harmonizace těchto procesů v rámci EU. Komparována bude právní úprava platná v České republice s vybranou zemí Evropské unie. Výsledky analýzy budou syntetizovány a v případě, že budou zjištěny nedostatky právní úpravy nebo aplikační praxe, budou navržena opatření de lege ferenda.*

## **KLÍČOVÁ SLOVA**

*správní řízení, řidičské oprávnění, registr řidičů, bodový systém*

## **TITLE**

*Administrative and legal aspects of suspension, forfeiture and revocation of driving license*

## **ANNOTATION**

*The aim of the thesis is to analyze the legal regulation of suspension, forfeiture and revocation process of a driving license, including its interpretation by administrative courts. The level of harmonisation of these processes will also be analysed. The legislation valid in the Czech Republic will be compared with the selected EU country. The results of the analysis will be synthesized and, in the case of identified regulatory shortcomings or application in practice, de lege ferenda measures will be recommended.*

## **KEYWORDS**

*administrative procedure, driving license, Registry of drivers, penalty-point system*

# OBSAH

|  |    |
|--|----|
| SEZNAM TABULEK .....   | 9  |
| SEZNAM ZKRATEK .....   | 10 |
| ÚVOD.....  | 11 |
| 1 PRÁVNÍ ÚPRAVA ŘIDIČSKÝCH OPRÁVNĚNÍ .....                                     | 13 |
| 1.1 Legislativní proces v Evropské unii.....                                   | 16 |
| 1.2 Právní předpisy Evropské unie k řidičským oprávněním .....                 | 17 |
| 1.3 Právní předpisy České republiky k řidičským oprávněním .....               | 19 |
| 2 EVIDENCE ŘIDIČŮ, ŘIDIČSKÝCH OPRÁVNĚNÍ A BODOVÝ SYSTÉM .....                  | 23 |
| 2.1 Centrální registr řidičů a registr řidičů.....                             | 24 |
| 2.2 Řidičské oprávnění .....   | 26 |
| 2.3 Řidičský průkaz .....  | 31 |
| 2.4 Novela zákona č. 361/2000 Sb. v souvislosti s řidičskými oprávněními ..... | 33 |
| 2.5 Bodový systém.....   | 36 |
| 3 SPRÁVNÍ ŘÍZENÍ V OBLASTI ŘIDIČSKÝCH OPRÁVNĚNÍ.....                           | 40 |
| 3.1 Správní řízení de iure .....   | 40 |
| 3.2 Odnětí řidičského oprávnění .....  | 45 |
| 3.3 Podmínění řidičského oprávnění .....                                       | 51 |
| 3.4 Pozbytí řidičského oprávnění.....  | 52 |
| 3.5 Pozastavení řidičského oprávnění.....                                      | 55 |
| 3.6 Vzdání se řidičského oprávnění .....                                       | 56 |
| 3.7 Zadržení řidičského průkazu.....   | 56 |
| 3.8 Maření výkonu úředního rozhodnutí .....                                    | 57 |
| 4 VRÁCENÍ ŘIDIČSKÉHO OPRÁVNĚNÍ.....  | 59 |

|        |   |     |
|--------|---|-----|
| 4.1    | Přestupky a trestné činy .....  | 59  |
| 4.2    | Řízení o žádosti.....   | 66  |
| 4.3    | Podmínky vrácení řidičského oprávnění.....                                    | 67  |
| 5      | KOMPARACE PRÁVNÍCH ÚPRAV INSTITUTU ŘIDIČSKÉHO OPRAVNĚNÍ U VYBRANÝCH ZEMÍ..... | 71  |
| 5.1    | Hmotněprávní úprava řidičských oprávnění Slovenské republiky .....            | 72  |
| 5.2    | Omezení, odnětí a zadržení řidičských oprávnění ve Slovenské republice .....  | 75  |
| 5.3    | Analýza .....   | 77  |
| 5.4.1  | Uznatelnost řidičských průkazů.....   | 78  |
| 5.4.2  | Vzor řidičského průkazu .....   | 79  |
| 5.4.3  | Platnost řidičského průkazu .....   | 80  |
| 5.4.4  | Minimální věk.....  | 81  |
| 5.4.5  | Rovnocennost skupin .....   | 82  |
| 5.4.6  | Obvyklé bydliště .....  | 83  |
| 5.4.7  | Držení řidičského oprávnění .....   | 83  |
| 5.4.8  | Odborná způsobilost .....   | 85  |
| 5.4.9  | Zdravotní způsobilost .....   | 86  |
| 5.4.10 | Profesní způsobilost.....   | 88  |
| 5.4.11 | Bodový systém.....  | 89  |
| 5.4.12 | Pozastavení, omezení, odnětí.....   | 90  |
| 5.4.13 | Správní trestání celounijně.....  | 91  |
| 5.4.14 | Digitální tachograf .....   | 91  |
|        | ZÁVĚR .....   | 92  |
|        | SEZNAM LITERATURY A DALŠÍCH ZDROJŮ .....                                      | 95  |
|        | PŘÍLOHY .....   | 104 |



## **SEZNAM TABULEK**

|  |    |
|--|----|
| Tabulka 1 - Přehled bodovaných jednání dle jednotlivých zákonů v období 2021–2023 .....    | 36 |
| Tabulka 2 - Bodování řidiči v období 2021–2023 .....                                       | 39 |
| Tabulka 3 - Přestupky dle § 125c odst. 1 písm. e) zák. č. 361/2000 Sb., k 31.12.2023 ..... | 60 |
| Tabulka 4 - Přestupky dle § 125c odst. 1 písm. e) zák. č. 361/2000 Sb., od 1.1.2024 .....  | 60 |
| Tabulka 5 - Provázanost právních předpisů v souvislosti ŘO .....                           | 78 |

## SEZNAM ZKRATEK

|           |                                   |
|-----------|-----------------------------------|
| ČR        | Česká republika                   |
| EHP       | Evropský hospodářský prostor      |
| EHS       | Evropské hospodářské společenství |
| EKŘ       | Evidenční karta řidiče            |
| EU        | Evropská unie                     |
| MŘP       | Mezinárodní řidičský průkaz       |
| MV        | Motorová vozidla                  |
| ORP       | Obec s rozšířenou působností      |
| ŘMV       | Řízení motorových vozidel         |
| ŘO        | Řidičské oprávnění                |
| ŘP        | Řidičský průkaz                   |
| Sb.       | Sbírka zákonů                     |
| Sb. m. s. | Sbírka mezinárodních smluv        |
| SFEU      | Smlouva o fungování EU            |
| SP        | Správny poriadok                  |
| SR        | Slovenská republika               |
| v. v. i.  | Veřejná výzkumná instituce        |
| ZŘMV      | Zákaz řízení motorových vozidel   |
| Z. z.     | Zbierka zákonov                   |

# ÚVOD

Tato diplomová práce se věnuje problematice správních řízení v oblasti řídičského oprávnění. Cílem této práce je zmapování procesu, postupů při správních řízeních při podmínění, pozbytí a odnětí řídičského oprávnění včetně ustálené judikatury správních soudů. Práce se zaměřuje i na jednání řídičů a seznamuje s jejich právy a povinnostmi. V práci je provedena komparace v oblasti řídičských oprávnění v České republice a Slovenské republice. Je nutné zmínit, že obě země jsou součástí širšího evropského rámce, který vychází z historických a kulturních vazeb, které ovlivňují jejich právní i správní prostor.

Zásadní je pro provedení analýzy míra harmonizace právních předpisů unijního práva do práva vnitrostátního. Harmonizace je prostředkem sbližování a sjednocování práva. Ve smyslu harmonizace je i článek 115 Smlouvy o fungování EU, kterým byla zvláštním legislativním postupem přijata směrnice o sbližování právních a správních předpisů členských států, které mají přímý vliv na vytváření a fungování vnitřního trhu.

Souladnost a systematičnost přináší přehlednost do právních procesů dotčených zemí, ale je nutné brát v úvahu specifickou jednotlivých zemí. Právo je v každé zemi odlišné v důsledku různého vývoje v těchto zemích a také vzhledem k faktorům, které je ovlivňují. Nelze nalézt dvě země, které by měly shodnou právní úpravu, proto je přínosné odlišné právní systémy s pomocí harmonizace sjednotit. V oblasti silniční dopravy je nutné zajistit jednotnost a srozumitelnost konkrétních oblastí, jejichž cílem je především bezpečnost silničního provozu na pozemních komunikacích. Práce bude zaměřena na posouzení právní úpravy i aplikační praxe, též na systematické porovnání obou zemí. Jsou právní předpisy Evropské unie v této oblasti harmonizovány? Jaké jsou rozdíly mezi sledovanými zeměmi v oblasti řídičských oprávnění? Práce by měla nalézt odpověď na to, co lze v této problematice očekávat do budoucna.

Pro oblast řídičských oprávnění je nutné specifikovat obecné a zvláštní právní předpisy. Zvláštním právním předpisem je zákon č. 361/2000 Sb., zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, který se uplatní v rámci hmotněprávního obsahu. Subsidiárně se použije zákon č. 500/2004 Sb., správní řád, který je obecným právním předpisem. Správní řízení je částí procesně právního správního práva, v němž je zahrnuta problematika obecné i zvláštní úpravy. Správní právo procesní je souhrnem norem správního práva, které jsou obsaženy v četných právních předpisech různé právní síly.

Zákon č. 361/2000 Sb. je obsáhlý právní předpis, který zasahuje do různých oblastí související se silniční dopravou a ovlivňuje chování účastníků silničního provozu. Řeší nejen provoz

na pozemních komunikacích, řídičská oprávnění, řídičské průkazy, registr řídičů, ale také přestupky při účasti v silničním provozu, jejich sankcionování bodovým systémem, zákazy řízení a pokutami. Posláním tohoto právního předpisu je zajištění co největší míry bezpečnosti silničního provozu. Významným počinem je novela č. 271/2023 Sb. tohoto zákona, která je dalším krokem k vyšší míře bezpečnosti silničního provozu a realizuje také nástroje harmonizace právních předpisů Evropské unie do národního práva. Pro účel této práce bude zahrnut k pojmu harmonizace i pojem unifikace, jejichž rozdílnost spočívá v tom, že unifikací rozumíme vytvoření stejného právního předpisu, zatímco harmonizací je činnost směřující k dosažení podobnosti v právní úpravě. Cílem této práce je analýza harmonizace předpisů Evropské unie v národním právu.

V práci bude vymezen hmotněprávní obsah zpracovávané problematiky se zaměřením na podstatné atributy a charakteristiku. Práce je rozčleněna do pěti kapitol. První kapitola je úvodem do tématu, věnovaná právní úpravě řídičských oprávnění obecně a z pohledu mezinárodního práva a práva Evropské unie. Dále budou vymezeny právní předpisy k této oblasti v České republice. Druhá kapitola je úvodem do konkrétní problematiky, vysvětlující základní pojmy a členění v souvislosti s právními předpisy oblasti řídičských oprávnění. Současně se věnuje významné novele zákona č. 361/2000 Sb., jejímu obsahu, změnám, dopadu v tomto tématu. Podrobně bude představen bodový systém, který je stěžejním tématem souvisejícím se správním trestáním. Ve třetí kapitole budou představena správní řízení v oblasti podmínění, pozbytí a odnětí řídičského oprávnění a to nejprve v obecné rovině, posléze konkrétně k jednotlivým ustanovením za podpory relevantní judikatury. Ve čtvrté kapitole budou představeny podmínky a proces vrácení řídičského oprávnění. A taktéž přestupky, které věcně souvisí se správními řízeními v oblasti provozu na pozemních komunikacích. Pátá kapitola prezentuje právní předpisy k dané problematice ve Slovenské republice. Závěrem této kapitoly je zhodnocení harmonizace a její provázanosti s právními předpisy a shrnutí poznatků z této práce.

# 1 PRÁVNÍ ÚPRAVA ŘIDIČSKÝCH OPRAVNĚNÍ

K analyzování právní úpravy procesu podmínění, pozbytí a odnětí řidičského oprávnění je nutné nejprve definovat určité pojmy, které s oblastí rozhodovacího procesu souvisí. Než budou definovány obecné pojmy správní řízení, trestné činy, přestupky a vymezení činnosti správních orgánů, a také pojmy zvláštní právní úpravy, registr řidičů a centrální registr řidičů, bodový systém a vymezení rozdílu mezi řidičským oprávněním a řidičským průkazem, budou popsány prameny práva a přiblížen pojem harmonizace právní úpravy.

Harmonizaci právních předpisů je možné chápat nejen jako proces sladování právních úprav států, ale i odstraňování jejich odlišností. Obecně lze harmonizaci charakterizovat jako určitý cíl, kterého má být dosaženo. Forma a prostředky jakými je cíl dosaženo jsou v kompetenci jednotlivých států, ale cíle jsou definovány pro celek. Státy nemají možnost přijmout vlastní řešení, ale fakultativně uplatní některé z nabízených. Stěžejním cílem pro oblast silničního provozu je vytvoření bezpečného prostoru na silnicích. Právním základem je hlava VI Lisabonské smlouvy a článek 91 Smlouvy o fungování Evropské unie směřující ke zlepšení bezpečnosti a udržitelné mobility v silničním provozu. Nový přístup k bezpečnosti provozu má formulovat komisí vydaný strategický akční plán pro bezpečnost silničního provozu, v jehož rámci probíhají další iniciativy pro zlepšení bezpečnosti silničního provozu. Komise EU přijala v březnu 2023 balíček předpisů týkající se bezpečnosti silničního provozu. Jedná se o tři vzájemně provázané právní předpisy, směrnici o řidičských průkazech, směrnici o celounijním účinku zákazu řízení, směrnici o přeshraniční výměně informací o dopravních deliktech v oblasti bezpečnosti silničního provozu (Pernice, c2023a).

Zcela zásadní pro oblast řidičských oprávnění a průkazů jsou mezinárodní smluvní dohody, kterými jsou Úmluva o silničním provozu sjednaná v Ženevě dne 19. září 1949 a Úmluva o silničním provozu sjednaná ve Vídni dne 8. listopadu 1968. Sjednání těchto úmluv je stvrzeno sdělením č. 82/2013 Sb. m. s., sdělení Ministerstva zahraničních věcí o sjednání Úmluvy o silničním provozu přijaté v Ženevě dne 19. září 1949 a sdělením č. 83/2013 Sb. m. s., sdělení Ministerstva zahraničních věcí o sjednání Úmluvy o silničním provozu přijaté ve Vídni dne 8. listopadu 1968. Účelem úmluv je sjednotit právo závaznými právními normami tak, aby bylo ve všech zúčastněných státech co nejvíce jednotné. Jak ale ke vztahu mezinárodního a vnitrostátního práva konstatuje kolektiv autorů Boháč et al. (2011, s. 154-157) na interpretaci čeká ještě ustanovení čl. 1 odst. 2 Ústavy ČR zavazující Českou republiku dodržovat závazky vyplývající z mezinárodního práva. Uvedené ustanovení nemá samo o sobě normativní význam a lze ho posuzovat jako naplnění zásady *pacta sunt servanda*, ve významu smlouvy se mají

dodržovat. Ústavní soud tedy nemůže na jeho základě zrušit právní předpis pro rozpor s ústavním pořádkem. Tyto úmluvy stanovují zejména základní pravidla silničního provozu, náležitosti a podobu řidičských průkazů a mezinárodních řidičských průkazů, technické podmínky stanovené pro vozidla. Do 31. prosince 2023 platilo, že řidičský průkaz vydaný cizím státem, který chce držitel vyměnit za český řidičský průkaz, musí odpovídat jedné z úmluv. Řidičské průkazy, které nejsou vydané podle Úmluvy o silničním provozu Vídeň 1968 nebo Ženeva 1949 byly na území České republiky do uvedeného data nevyměnitelné.

Novela zákona č. 361/2000 Sb., zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, účinná od 1. ledna 2024 zavedla změnu a určila podmínky, za jakých jsou v předešlé právní úpravě nevyměnitelné řidičské průkazy již vyměnitelné za český řidičský průkaz. Podrobněji o této změně bude pojednáno v kapitole 2. Podle úmluv se vystavují mezinárodní řidičské průkazy, a to podle toho, kterou úmluvu daný stát signoval. Vzory mezinárodních řidičských průkazů jsou uvedeny v příloze č. 10 Úmluvy o silničním provozu Ženeva 1949 a v příloze č. 7 Úmluvy o silničním provozu Vídeň 1968. Tyto mezinárodní řidičské průkazy se odlišují mj. v délce platnosti MŘP, přičemž platnost MŘP dle Vídeňské úmluvy je tři roky od data vydání a platnost MŘP dle Ženevské úmluvy je jeden rok od data vydání. Zároveň platí podmínka, že nemohou být vystaveny na dobu delší než je platnost řidičského průkazu vydaného v České republice.

Vedle světového uspořádání, které ovlivňuje řešenou oblast, je dalším celkem evropský prostor, který výrazněji ovlivňuje i Českou republiku. Evropský správní prostor je chápán jako společný prostor, kde dochází ke sbližování a odstraňování rozdílů a hledání řešení shodných problémů mezi jednotlivými státy Evropy. Z pohledu práva jde o vnímání a sdílení společných evropských požadavků, právních zásad a hodnot, včetně právních norem a pravidel. V rámci tohoto společného prostoru je nutné rozlišovat mezi dvěma základnami, přičemž jednou z nich je Rada Evropy a druhou je Evropská unie. Každá z těchto organizací zastává jiný přístup k pojetí evropského práva. Rada Evropy se věnuje zejména prosazování principu dobré správy, shodným zásadám či základním konstrukcím právní úpravy. Naopak Evropská unie představuje orgán působící na konkrétní právní pravidla, jejichž cílem je shodnost nebo co největší podobnost právních úprav členských států EU. Evropská unie totiž prostřednictvím svých vlastních orgánů, institucí či jiných subjektů realizuje některé správní činnosti namísto členských států a vytváří tak vlastní unijní právo procesní (Skulová, 2020, s. 38-41).

Česká republika, členská země Evropské unie, která vstoupila do EU dne 1. května 2004, je součástí právního systému Evropské unie a tento právní systém je pro ni závazný. Členské státy nesmějí přijmout vnitrostátní právní předpisy, které by byly v rozporu s právem Evropské unie.

Předmětem této práce je správní harmonizace právních předpisů Evropské unie a České republiky v oblasti řídičských oprávnění. Synonymem pojmu harmonizace je sladění či uvedení v soulad, smyslem je tedy, aby si právní řády členských států neodporovaly. Sblížení právních systémů umožňuje řešit otázky shodně a dosáhnout cílů celého společenství. Smlouva o Evropské unii upravuje koncepční otázky EU, jak uvádí Týč (s. 40-41) v úvodních ustanoveních zdůrazňuje zásadu svěřených pravomocí a uvádí Unii jako nástupkyni Evropského společenství. Dalšími vymezeními jsou hodnoty EU a její cíle, demokratické zásady, posílená spolupráce, společná zahraniční a bezpečnostní politika.

V oblasti silniční dopravy se usiluje o vytvoření jednotného evropského trhu a proto Evropská unie přijala opatření v oblasti daňové, technické, správní a sociální, kterých se týká postupná harmonizace příslušných právních předpisů členských států. Jak uvádí Craig (2012, s. 289-290) harmonizace je základním prvkem EU a regulace a je zamýšlena, aby požadované regulace byly přímo aplikovatelné na členské státy bez nutnosti transformace podle národního práva. Preferencí harmonizace je sice sladění právních systému členských států, nicméně právě ve správním právu je nutné zachování vlastní suverenity státu vzhledem k tomu, že v jednotlivých zemích je odlišně vnímáno např. škodlivé jednání. Na to poukazuje i SFEU, která požaduje, aby bylo přihlíženo k různorodosti právních systémů a tradic členských států. Jak uvádí Pauknerová (2017, s.179-191) argumentace jednotlivých států pro zachování jejich právních kultur je dalším limitem sjednocování s národním právem.

Směrnice EU jsou specifickým nástrojem harmonizace právních předpisů členských států. Jedná se o právní akt Evropské unie, který vyžaduje přímou implementaci do právních předpisů členských států. V souvislosti se vstupem dalších států byly Směrnicí Rady č.2004/66/ES ze dne 26. dubna 2004 z důvodu přistoupení České republiky, Estonska, Kypru, Lotyšska, Litvy, Maďarska, Malty, Polska, Slovinska a Slovenska upraveny směrnice Evropského parlamentu a Rady. Podle článku 288 SFEU jsou směrnice právní akty adresované členským státům za účelem cíle, jehož má být dosaženo, ale volba forem a prostředků k jejich dosažení je v pravomoci vnitrostátních orgánů. Směrnice charakterizuje dvoustupňová legislativní metoda, nejprve je vlastní text směrnice přijatý orgány EU, své účinky vyvolává teprve transpozicí do vnitrostátního právního řádu členského státu. Pozitivní implementací směrnice je správné, úplné a včasné promítnutí do vnitrostátního právního řádu, negativní implementací je odstraňování existujících rozporů z vnitrostátního právního řádu s cílem nenarušení účinku směrnice (Boháč et al., 2011, s. 506-507).

## 1.1 Legislativní proces v Evropské unii

Do rozhodovacího procesu Evropské unie jsou zapojeny tři hlavní orgány, kterými jsou Evropský parlament, Rada Evropské unie a Evropská komise. Evropský parlament zastupuje občany Evropské unie, Rada Evropské unie zastupuje vlády členských států Evropské unie a Evropská komise hájí obecné zájmy Evropské unie. Pomocí řádného legislativního postupu se na právním předpisu dohodnou tři hlavní orgány Evropské unie. Komise Evropské unie vypracovává zprávu, ve které posuzuje výhody a nevýhody navrhovaných opatření, k této zprávě se mohou formálně vyjádřit Parlamenti členských států. Parlamenti členských států mohou zejména iniciovat řešení posuzované problematiky na vnitrostátní úrovni. Po předložení návrhu Komise EU ho přezkoumávají Parlament EU a Rada EU se snahou dohodnout se na úplném souboru pozměňovacích návrhů. Pozměňovací návrhy pak probíhají ještě během druhého čtení, pokud se napoprvé orgány nedohodnou. Jakmile se Parlament EU a Rada EU dohodnou na změnách, může být návrh přijat a zveřejněn v Úředním věstníku Evropské unie (Evropský parlament, c2012).

Při přijímání legislativních aktů se rozlišuje řádný legislativní postup, tzv. spolurozhodování, při kterém mají Parlament EU a Rada EU rovnocenné postavení a zvláštní legislativní postup, který se uplatňuje ve specifických případech, ve kterých má Parlament EU konzultační roli. Postup spolurozhodování zavedla Maastrichtská smlouva o Evropské unii z roku 1992 a Amsterodamská smlouva z roku 1999 rozšířila působnost spolurozhodování a upravila jeho účinnost. Lisabonská smlouva z roku 2009 zavádí pro spolurozhodování pojem řádný legislativní postup, jenž je obecným postupem pro přijímání evropské legislativy (Evropský parlament, c2012). Řádný legislativní postup je upraven v článku 294 Smlouvy o fungování EU. Postup zahrnuje návrh Komise a přijetí aktu společně Radou a Evropským parlamentem, jak uvádí Týč (2010, s. 86). V rámci legislativního procesu jsou na návrh Komise EU přijímána Radou EU nařízení, která jsou právně závazná a platí v celém rozsahu pro všechny členské státy Evropské unie. Směrnice EU nejsou přímo použitelné jako nařízení EU, ale členské státy je implementují do svých vnitrostátních zákonů. Rozhodnutí EU jsou závazná pouze pro všechny subjekty, kterým jsou určena, resp. pro ty státy, kterým jsou určena. Nezávaznými dokumenty jsou doporučení EU a stanoviska EU, které prezentují očekávaný způsob chování a poskytují právně relevantní názor na problematiku.

Harmonizace jako proces sbližování právních předpisů představuje systematický postup směřující k odstranění rozdílů právních úprav členských států. Členské státy si samy stanovují, jak dosáhnou výsledku daného unijním požadavkem. Nadále si tedy státy rozhodují o své právní úpravě, ale je nepřijatelné, aby byly nečinné z pohledu harmonizace unijních předpisů.



Při realizaci zavádění mají státy stanovenou implementační lhůtu, která dává dostatečný časový prostor pro přijetí a přizpůsobení národních předpisů a souvisejících institutů. Je ale nutné se vyvarovat nedostatečnému přizpůsobení unijnímu právu, protahování přijímání prováděcích aktů nebo způsobem odporujícím cílům a účelům EU. K vytvoření jednotného právního režimu nestačí přijetí jednotných právních norem, které zajišťují funkci legislativní. Podporu práva zastává judikatura soudního dvora EU. Funkcí soudů EU je interpretace práva EU, neboť ani jednotný právní režim nezajistí jednotnou aplikaci v jednotlivých členských státech (Týč, 2010, s. 149). Soudní dvůr EU je důležitým prvkem v oblasti harmonizace práva, jehož úkolem je zabývat se výkladem práva EU.

Judikatura Soudního dvora stanovila některé zásady, které musí členské státy při transpozici respektovat. Z té vyplývá, že úkolem vnitřní transpozice je zajistit, aby byla dostatečně jasná a přesná. Jak uvádí (Boháč et al., 2011, s. 506-508) přestože ustálená judikatura vykládá obsah shodně s právem EU, nepostačuje k naplnění požadavku právní jistoty. Dle článku 267 SFEU má Soudní dvůr EU pravomoc rozhodovat o předběžné otázce v oblasti výkladu smluv, platnosti a výkladu aktů přijatých orgány, institucemi nebo jinými subjekty Unie. Konkrétně v oblasti harmonizace unijních předpisů je problematická značná časová prodleva od vzniku konkrétního případu až po interpretaci soudu.

## **1.2 Právní předpisy Evropské unie k řidičským oprávněním**

Oblast silniční dopravy je upravena v mnoha právních předpisech Evropské unie. Blíže budou představeny ty, které se přímo dotýkají oblasti řidičských oprávnění a průkazů a souvisejících témat. Nejvýznamnější jsou směrnice EU, které musí být přímo implementovány do právních předpisů členských států. V oblasti řidičských průkazů se jedná o Směrnici č. 91/439/EHS ze dne 29. července 1991 o řidičských průkazech, která sjednotila formát řidičského průkazu a skupiny vozidel, zavedla zásadu vzájemného uznávání řidičských průkazů a stanovila základní požadavky na zdravotní stav a způsobilost řidiče. Směrnice č. 96/47/ES ze dne 23. července 1996 stanovila alternativní formát řidičského průkazu ve tvaru kreditní karty. Směrnice č. 2006/126/ES ze dne 20. prosince 2006 zrušuje směrnici č. 91/439/EHS a zavádí formát kreditní karty pro všechny průkazy vydané v Evropské unii od 19. ledna 2013. Tato směrnice zavádí stanovenou dobu platnosti průkazů od 10 do 15 let u motocyklů a automobilů a dobu platnosti 5 let u nákladních vozidel a autobusů a to tak, že uvedená doba platnosti bude platit po celé Evropské unii. Institut zavedený na základě této směrnice je tzv. obvyklé bydliště, které bude blíže popsáno ve druhé kapitole a je velmi důležitým faktorem v oblasti řidičských průkazů. Takto stanovená harmonizace má sloužit

zamezování podvodů s řidičskými průkazy a zajistit volný pohyb osob a zlepšit silniční bezpečnost. Další revize směrnice č. 2006/126/ES byla přijata 1. března 2023 a klade si za cíl zlepšit bezpečnost silničního provozu, snížit administrativní zátěž a odstranit překážky bránící občanům EU v právu na volný pohyb. Dále je zde řešena úprava školení a zkoušek řidičů, jejich připravenost při nehodách se zraněními a novinkou je dvouletá zkušební doba pro začínající řidiče (Pernice, c2023b). Reakcí na tuto probíhající harmonizaci je právě již zmiňovaná novela zákona č. 361/2000 Sb., která mj. upravuje předkládání řidičských průkazů a zkušební dobu pro začínající řidiče, o kterých bude pojednáno ve druhé kapitole.

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 ze dne 15. března 2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 se vztahuje na silniční dopravu uskutečňovanou výlučně v rámci Společenství, tedy Evropskou unií a Švýcarskem a zeměmi, které jsou smluvními stranami Dohody o Evropském hospodářském prostoru. Je nezbytné, aby toto nařízení bylo v souladu s Evropskou dohodou o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě ze dne 1. července 1970. Komise EU zveřejnila návrh směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění směrnice č. 2003/59/ES o výchozí kvalifikaci a pravidelném školení řidičů některých silničních vozidel pro nákladní nebo osobní dopravu a směrnice č. 2006/126/ES o řidičských průkazech, směrnice č. COM/2017/0047, která byla vyhlášena v Úředním věstníku dne 2. května 2018.

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, kterým se řídí osvědčení řidičů a které upravuje společná pravidla pro přístup na trh mezinárodní silniční nákladní dopravy. Osvědčení řidiče je jednotným dokumentem, které osvědčuje řidiče vozidla provozujícího nákladní dopravu mezi členskými státy, že je dotčeným dopravcem Evropské unie buď legálně zaměstnán v členském státě, v němž má dopravce sídlo, nebo je tomuto dopravci legálně k dispozici (Pernice a Debyser, c2023).

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014 ze dne 4. února 2014 o tachografech v silniční dopravě, o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovém zařízení v silniční dopravě a o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy upravuje oblast tachografů, stanoví požadavky a povinnosti týkající se jejich konstrukce, montáže, používání, jejich funkcionalitu a kontrolovatelnost v silniční dopravě. Toto nařízení zahrnuje základní pravidla o době řízení pomocí záznamového zařízení digitálního tachografu, které umožňuje kontrolu doby řízení a doby odpočinku při silničních kontrolách.

Rozhodnutí Komise (EU) č. 2016/1945 ze dne 14. října 2016 o rovnocennosti skupin řidičských průkazů na základě kterého Komise souhlasí s tabulkami rovnocennosti skupin řidičských průkazů vydávaných v členských státech, v příloze uvádí pro jednotlivé členské státy typy uznaných řidičských průkazů s vymezením odpovídajících skupin rovnocenností jednotlivých oprávnění.

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 2022/1280 ze dne 18. července 2022, kterým se s ohledem na ruskou invazi na Ukrajinu stanovují zvláštní a dočasná opatření týkající se dokladů řidičů vydaných Ukrajinou v souladu s jejími právními předpisy. Jedná se o právní předpis reagující na situaci, který se týká pouze těch občanů Ukrajiny, kteří na území členských států požívají dočasnou ochranu nebo zde pobývají na základě víza za účelem strpění. Jak je uvedeno v tomto nařízení, řidičské průkazy zvyšují mobilitu svých držitelů a usnadňují jim každodenní život tím, že mohou řídit motorová vozidla. Toto nařízení má přímý účinek např. v článku 3 týkající se uznávání řidičských průkazů vydaných Ukrajinou a také články fakultativní, které musí být zapracovány do národních legislativ členských států. V nařízení č. 2022/1280 se jedná o článek 4 týkající se průkazů kvalifikace a osvědčení řidiče a článek 6, který se věnuje ztraceným nebo odcizeným řidičským průkazům vydaných Ukrajinou.

### **1.3 Právní předpisy České republiky k řidičským oprávněním**

Právní řád České republiky tvoří zákony a ostatní právní předpisy, též mezinárodní smlouvy, kterými je Česká republika vázána. V právním řádu České republiky patří výsadní postavení mezi prameny práva zákonu. Pokud tak stanoví zákon a splňují-li podmínky dané zákonem, pak mohou být prameny práva také mezinárodní smlouvy, podzákonné předpisy, některá rozhodnutí Ústavního soudu nebo normotvorba samosprávných korporací. Při interpretaci těchto ostatních právních pramenů je třeba přihlížet k existenci přímo použitelných mezinárodních smluv a předpisů vydávaných orgány EU (Boháč et al., 2011, s. 55).

Správní orgány vykonávající vrchnostenskou veřejnou správu musí postupovat v souladu se zákony a právními předpisy, které jsou součástí právního řádu. Zákonost rozhodnutí spočívá v postupu dle zákona při zjišťování stavu věci, o které nejsou důvodné pochybnosti, přijatá řešení jsou v souladu s veřejným zájmem a odpovídají okolnostem daného případu a nejsou odlišná od skutkově shodných či obdobných případů. Toto naplňují rozhodnutí vydávaná ve shodě s postupem dodržování právních předpisů a uplatňováním pravomoci v rozsahu a účelu orgánům veřejné moci svěřené (Šromová, 2020, s. 166). Pravomoc správního orgánu lze vymezit jako nástroj k dosažení úkolu, kterou může vykonávat pouze ten, komu je svěřena ze zákona nebo na základě zákona.

Základním právním předpisem v oblasti řídičských oprávnění je zákon č. 361/2000 Sb., zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, který ve vybraných ustanoveních určuje práva a povinnosti účastníků silničního provozu, mj. ukládá povinnosti řidiče, řeší řídičská oprávnění a řídičské průkazy, bodové hodnocení porušení povinností stanovených zákonem a věnuje se problematice vrácení řídičského oprávnění, zákazům činnosti v řízení motorových vozidel, páchaným přestupkům a ukládání pokut za ně, v neposlední řadě zapracovává příslušné předpisy EU. Tento právní předpis řeší komplexně problematiku provozu na pozemních komunikacích, tedy i pravidla provozu na pozemních komunikacích, úpravu a řízení provozu na pozemních komunikacích a též působnost a pravomoc orgánů státní správy a Policie České republiky ve věcech provozu na pozemních komunikacích (Kučerová, 2018, s. 20).

Zvláštní právní předpisy upravují podmínky věcné a místní příslušnosti, např. při řízení o žádosti k výměně řídičského průkazu není určena místní příslušnost a žadatel může podat žádost na kterémkoliv věcně příslušném ORP. Pokud by byla zvláštní úpravou určena místní příslušnost a žádost by byla doručena nepřislušnému správnímu orgánu, musí být postoupena místně příslušnému správnímu orgánu a to formou usnesení o postoupení, zároveň je o této skutečnosti informován i žadatel. Např. žádost o vrácení řídičského oprávnění je oprávněn řešit pouze místně příslušný správní orgán ORP dle obvyklého bydliště žadatele. Věcná příslušnost je chápána jako působnost správního orgánu v oblasti veřejné správy, který vykonává státní správu v konkrétní oblasti.

Významné jsou novely zvláštního právního předpisu zákona č. 361/2000 Sb., a to zákon č. 150/2023 Sb. s účinností ode dne 1.července 2023, s výjimkou ustanovení čl. III, která nabývají účinnosti dnem 30. června 2023, a čl. I bodů 2 až 6 a 8 a čl. II bodu 3, která nabývají účinnosti dnem 1. dubna 2024. Druhou novelou je zákon č. 271/2023 Sb., s účinností ode dne 1. ledna 2024 s výjimkou ustanovení čl. I bodu 155, které nabývá účinností dnem 1. července 2024 a čl. V, který nabývá účinnosti dnem 31. prosince 2023. Obě tyto novely mají dopad do problematiky řídičských oprávnění, která bude blíže specifikována dále v této práci.

Dalším předpisem je vyhláška č. 31/2001 Sb., vyhláška Ministerstva dopravy a spojů o řídičských průkazech a o registru řídičů, která se věnuje též problematice řídičských průkazů, dále registru řídičů a centrálnímu registru řídičů, ale také odevzdání řídičského průkazu a rozsahu, obsahu a způsobu provádění dopravně psychologického vyšetření. Novelou vyhlášky č. 31/2001 Sb. účinnou od 1. ledna 2024 je vyhláška č. 370/2023 Sb.

Zdravotní způsobilost v otázce vrácení řídičského oprávnění upravuje vyhláška č. 277/2004 Sb., o stanovení zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel, zdravotní

způsobilosti k řízení motorových vozidel s podmínkou a náležitosti lékařského potvrzení osvědčujícího zdravotní důvody, pro něž se za jízdy nelze na sedadle motorového vozidla připoutat bezpečnostním pásem (vyhláška o zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel). Tato vyhláška také stanovuje náležitosti zdravotního posudku zdravotní způsobilosti.

Odbornou způsobilost řidičů motorových vozidel upravuje zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů. Tento zákon se věnuje získávání, zdokonalování, zkouškám a přezkoušení odborné způsobilosti řidičů motorových vozidel, zdokonalování odborné způsobilosti řidičů, kteří mají zaznamenány body za jednání zařazené do bodového hodnocení v registru řidičů a dále upravuje problematiku provozování autoškol, oprávnění k provozování výuky a výcviku a přestupkům páchaným v této oblasti. Zákon o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel mění zákon č. 478/2001 Sb., zákon, kterým se mění zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, a kterým se mění některé další zákony.

Prováděcí vyhláška, která zapracovává příslušné předpisy Evropské unie v oblasti získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel je vyhláška č. 167/2002 Sb., vyhláška Ministerstva dopravy a spojů, kterou se provádí zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, ve znění zákona č. 478/2001 Sb. Navazuje vyhláška č. 156/2008 Sb., která upravuje předchozí uvedené právní předpisy a sjednocuje oblasti získávání a zdokonalování odborné způsobilosti řidičů motorových vozidel, zdokonalování odborné způsobilosti řidičů pro účely profesní způsobilosti řidičů, zdokonalování odborné způsobilosti řidičů, kteří mají zaznamenány v registru řidičů body za jednání zařazené do bodového hodnocení.

Prováděcím právním předpisem je vyhláška č. 124/2007 Sb., vyhláška o vzoru paměťové karty řidiče, která stanoví v souladu s přímo použitelným předpisem Evropské unie vzor paměťové karty řidiče. Vzor paměťové karty řidiče je v příloze této vyhlášky, její důležitou náležitostí je mj. paměťový čip. V souvislosti s novelou zákona č. 361/2000 Sb., a zaváděním nových institutů do oblasti řídičských oprávnění je prováděcí právní předpis vyhláška č. 208/2023 Sb., vyhláška o terapeutických programech pro řidiče. Tato vyhláška nabývá účinnosti dne 1. července 2023, s výjimkou ustanovení § 2 až 6, § 11, § 13, která nabývají účinnosti dne 1. dubna 2024.

K výčtu právních předpisů je nutné zařadit procesní právní předpis, kterým je zákon č. 500/2004 Sb., správní řád., který je pramenem správního práva procesního na zákonné úrovni. Správní řád upravuje správní řízení a je tedy podpůrným zákonem k ostatním právním předpisům. Správní řád obecně definuje správní řízení, přičemž rozhodnutí, přezkumná řízení či obnova řízení jsou řízení, která se mohou uplatnit v rámci řízení o vrácení řidičského oprávnění. Užití správního řádu, tedy jeho subsidiární použití, je zakotveno v ustanovení § 1 odst. 2 zákona č. 500/2004 Sb., „*tento zákon nebo jeho jednotlivá ustanovení se použijí, nestanoví-li zvláštní zákon jiný postup*“. Správní řád tedy upravuje proces všech vnějších nenormativních, procedurálních forem realizace veřejné správy, které realizují rozličné subjekty, přičemž ale největší pozornost je věnována právě procesu přípravy a vydávání správních rozhodnutí ve správním řízení (Skulová, 2020, s. 27). Správní právo procesní je podkladem pro realizaci postupů správních orgánů při výkonu veřejné správy. Obecným správním předpisem je tedy zákon č. 500/2004 Sb. a vedle něj existují i zvláštní procesní úpravy. Platí pravidlo, že zvláštní úprava má přednost před úpravou obecnou, a to i v případě, pokud není v právním předpise výslovně vyjádřena. Vedle toho zákon upravující určitou oblast působnosti může přímo odkázat nebo vyloučit subsidiární použití správního řádu a to ve všech nebo jen v určitých oblastech (Frumarová et al., 2021, s. 2).

Pro úplnost je nutné doplnit dva zákony, které rozlišují spáchání trestu a správního trestu. Trestný čin je definován zákonem č. 40/2009 Sb., trestní zákoník. Trestným činem je protiprávní čin, který trestní zákon označuje za trestný a který vykazuje znaky uvedené v takovém zákoně. Správní trest může být uložen za přestupek. Přestupkem je protiprávní čin, který není trestným činem. Oblast přestupků upravuje zákon č. 250/2016 Sb., zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, předmětem tohoto zákona je úprava odpovědnosti za přestupek a řízení o přestupcích. Podrobněji se této problematice věnuje čtvrtá kapitola.

## 2 EVIDENCE ŘIDIČŮ, ŘIDIČSKÝCH OPRAVNĚNÍ A BODOVÝ SYSTÉM

Z hlediska struktury a podmínek řidičských oprávnění, vazeb na řidičské průkazy, je nutné nejprve zmínit informační systém, který je zaštiťuje. Centrální registr řidičů a registr řidičů upravuje vyhláška č. 31/2001 Sb., vyhláška o řidičských průkazech a registru řidičů. Centrální registr řidičů je nadřazeným informačním systémem pro registr řidičů. Správcem centrálního registru řidičů je Ministerstvo dopravy. Registr řidičů je informační systém veřejné správy, ve kterém jsou evidovány údaje o řidičích. Správcem registru řidičů je obecní úřad obce s rozšířenou působností, jak vyplývá z věcné příslušnosti. Jak uvádí Kopecký (2021, s. 344) podstata věcné příslušnosti vychází z úkolů správních orgánů, které mají vyjádřeny v jejich zákonem stanovené působnosti. Věcná příslušnost určuje kompetentní správní orgán odvětvově, instančně v hierarchické struktuře správy. Místní příslušnost je vyjádřením zákonného vztahu předmětu správního řízení ke správnímu orgánu vztaheného k určitému místu, jak uvádí Kopecký (2021, s. 345) a je určena různými kritérii. Mezi tato kritéria náleží místo činnosti v řízeních týkajících se činnosti účastníka. V řízeních týkajících se nemovitosti je to místo, kde se nachází nemovitost, sídlo podnikatele v případech k podnikatelské činnosti.

Pro potřeby registru řidičů je použito místo trvalého pobytu fyzické osoby nebo obvyklého bydliště, jak je blíže specifikováno ve třetí kapitole. Pokud osoba nemá obvyklé bydliště je místně příslušná ORP, kde byl spáchán první přestupek této osoby. Tato kapitola je dále věnována řidičským oprávněním a řidičským průkazům, vymezení rozdílů mezi těmito pojmy. V návaznosti na harmonizaci právních předpisů EU je nutné definovat skupiny ŘO, věkové hranice a další podmínky pro udělení a držení ŘO. Zvláštní pozornost je třeba věnovat držitelům ŘP členských států a jiných zemí. S řidičskými oprávněními úzce souvisí bodový systém, který hodnotí chování řidičů, jejichž důsledky se v některých případech promítají do držení řidičského oprávnění. Bodový systém je vedle prevence nebo kampaní k bezpečnosti silničního provozu nebo přímo ukládání trestu prostředkem trestných bodů, které mají přispět k bezpečnosti silničního provozu postižením protiprávního jednání řidičů. Blížší seznámení s bodovým systémem, jeho strukturou a komparací jeho novely s původním zněním se nachází v závěru této kapitoly.

## 2.1 Centrální registr řidičů a registr řidičů

Centrální registr řidičů upravují § 122 zákona č. 361/2000 Sb., a ustanovení § 18 vyhlášky č. 31/2001 Sb. Vyhláška se v tomto ustanovení věnuje předávání údajů z registru řidičů do centrálního registru řidičů, které je uskutečňováno z ORP v elektronické podobě. Centrální registr řidičů obsahuje údaje o řidičích a mají do něj přístup Ministerstvo vnitra, Generální inspekce bezpečnostních sborů, Policie ČR, Vojenská policie, obecní policie, soudy, státní zastupitelství a Bezpečnostní informační služba. V souvislosti s novelou zákona č. 361/2000 Sb., kdy od 1. ledna 2024 držitel řidičského oprávnění nemá povinnost u sebe fyzicky vozit při řízení motorového vozidla řidičský průkaz, je právě centrální registr řidičů tím systémem, kde orgány policie ověřují kontrolovaného řidiče, prověřují jeho řidičská oprávnění a platnost jeho řidičského průkazu.

Každá osoba v registru řidičů má vedenou evidenční kartu řidiče, do které se zaznamenávají údaje týkající se řidiče. Řidičem je dle ustanovení § 2 písm. d) zákona č. 361/2000 Sb. „*účastník provozu na pozemních komunikacích, který řídí motorové nebo nemotorové vozidlo anebo tramvaj; řidičem je i jezdec na zvířeti*“. Evidenční karta řidiče je elektronickou evidencí řidiče a obsahuje jeho osobní údaje vedené v řidičských průkazech, údaje o řidičských oprávněních řidiče, údaje o vydaných řidičských průkazech, také o mezinárodních řidičských průkazech, pokud jsou vydány, případně údaje o řidičských průkazech vydaných výměnou za řidičské průkazy vydané cizím státem nebo jinými členskými státy. Dále pak obsahuje tato karta uvedené skutečnosti, ke kterým došlo, mohou to být např. údaje o odevzdaných řidičských průkazech, mezinárodních řidičských průkazech, údaje o spáchaných přestupcích v souvislosti s řízením vozidla, údaje o podmínění, omezení, pozastavení nebo odnětí řidičského oprávnění pro ztrátu zdravotní nebo odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel, vrácení řidičského oprávnění, údaje o zrušení podmínění, omezení, pozastavení, odnětí řidičského oprávnění a údaje o vzdání se řidičského oprávnění. V taxativně vymezených případech jsou oprávněny k vedení údajů v registru řidičů pouze místně příslušné ORP, jedná se o záznamy o přestupcích, zákazech řízení, bodovém hodnocení, podmínění, omezení a odnětí řidičského oprávnění, vrácení řidičského oprávnění a řidičského průkazu.

V evidenční kartě řidiče se dále zaznamenávají údaje o zákazech činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel uložených soudem za spáchané trestné činy nebo správním orgánem za spáchané přestupky. V evidenční kartě se také evidují všechny údaje o ztracených, odcizených, poškozených, zničených řidičských průkazech a mezinárodních řidičských průkazech. V evidenční kartě řidiče je možno nalézt též záznamy o dosažených bodech v bodovém hodnocení řidičů, započtení a odečtení bodů, dále údaje o pozbytí řidičského



oprávnění, údaje o vrácení řidičského oprávnění, údaje o pozbytí práva k řízení motorového vozidla na území ČR po dobu 1 roku dosažením počtu 12 bodů v bodovém hodnocení. V případě, že se jedná o řidiče, který je držitelem řidičského průkazu vydaného jiným členským státem, řidičského průkazu vydaného cizím státem, mezinárodního řidičského průkazu vydaného cizím státem. Mezi další údaje, které mohou být v kartě řidiče zaznamenány, patří záznamy o provedených dopravně psychologických vyšetřeních, pro učitele výuky a výcviku autoškoly údaje o vydaných osvědčeních, údaje o účasti na pravidelných školeních řidičů, údaje o zadržení ŘP, údaje o absolvování školení začínajících řidičů a absolvování dopravně psychologických pohovorů. Součástí registru řidičů je také evidence vydaných průkazů profesní způsobilosti řidiče vydávaných podle zákona č. 247/2000 Sb., nebo údaje o profesní způsobilosti řidiče zaznamenané v řidičském průkazu. Do registru řidičů se zapisuje exekuční příkaz exekuce pozastavením řidičského oprávnění a též zrušení exekučního příkazu. A také dle novely údaje související se zavedením změn v této oblasti, jakými jsou údaje o mentorovi, údaje o absolvování terapeutického programu, údaje související se žádostí o zasílání každé změny v bodovém hodnocení.

Údaje z registru řidičů lze poskytnout pouze na základě písemné žádosti taxativně vymezeným žadatelům dle ustanovení § 121 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb. Podat žádost o výpis u registru řidičů mohou orgány státní správy v rozsahu potřebném k plnění jejich úkolů, soudy a státní zastupitelství všech stupňů, orgány a organizace, které jsou pověřeny zvláštními předpisy k práci s těmito údaji, např. pojišťovny, orgány činné v trestním řízení, obce v rozsahu potřebném pro jejich činnost. Samozřejmě též fyzické osoby, pokud jde o údaje o nich vedené a jiné fyzické nebo právnické osoby na základě úředně ověřeného písemného souhlasu osoby, o jejíž údaje fyzická nebo právnická osoba žádá. Fyzické osoby potřebují výpis z evidenční karty řidiče jako podklad při absolvování dopravně psychologického vyšetření.

Spis řidiče je fyzická evidence žádostí a originálů všech písemností, které předkládá řidič nebo žadatel o řidičské oprávnění nebo je obdrží příslušný ORP od ostatních orgánů státní správy. Ve spisu řidiče jsou založeny např. žádosti o ŘO, žádosti o vydání ŘP, žádosti o vydání MŘP, žádosti o vydání ŘP za ztracený, odcizený, zničený nebo poškozený ŘP. Dále mohou být ve spise řidiče založena rozhodnutí např. o podmínění, omezení nebo odnětí ŘO nebo o zrušení podmínění nebo omezení a o vrácení ŘO, rozhodnutí o přestupcích, uložení trestu zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel. Ve spisu řidiče můžeme též nalézt oznámení o vzdání se řidičského oprávnění, oznámení o uložení pokuty, oznámení o nabytí právní moci rozsudku, kterým byl uložen trest za trestný čin, spáchaný jednáním zařazeným do bodového hodnocení řidiče. Ve spise řidiče se též uchovává zadržený řidičský průkaz

dle ustanovení § 118 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb. Zároveň ve spisu řidiče mohou být vedeny dokumenty související s novelou zákona č. 361/2000 Sb., např. žádost o zápis mentora a písemnosti související se zrušením zápisu mentora, žádost o zasílání informací o každé změně v bodovém hodnocení, potvrzení o absolvování dopravně psychologického pohovoru a potvrzení o absolvování školení začínajících řidičů.

## 2.2 Řidičské oprávnění

Řidičské oprávnění je definováno v ustanovení § 80 zákona č. 361/2000 Sb., které uvádí: „*Řidičské oprávnění opravňuje jeho držitele k řízení motorového vozidla zařazeného do skupiny vozidel, pro kterou mu bylo řidičské oprávnění uděleno.*“ Pravidla pro získání řidičského oprávnění upravuje zákon č. 247/2000 Sb., zákon o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů. Prováděcím právním předpisem k tomuto zákonu je vyhláška č. 167/2002 Sb., vyhláška, kterou se provádí zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění zákona č. 478/2001 Sb. Tyto předpisy obsahují způsob provádění výuky a výcviku žadatelů k získání odborné způsobilosti k řízení motorového vozidla, práva a povinnosti žadatelů k získání řidičského oprávnění, způsob provádění zkoušek k získání řidičského oprávnění.

Novela zákona č. 361/2000 Sb., účinná od 19. ledna 2013 vymezila nové skupiny motorových vozidel, pro která jsou udělována řidičská oprávnění. Skupiny řidičských oprávnění s popisem motorových vozidel, která je možné s tímto oprávněním řídit, lze nalézt v příloze A této práce. Do té doby byla používána terminologie skupin a podskupin řidičských oprávnění. Toto nové vymezení je důsledkem harmonizace evropských předpisů do národního práva. Členění skupin vychází ze směrnice Evropského parlamentu a Rady č. 2006/126/ES ze dne 20. prosince 2006 o řidičských průkazech a směrnice Komise č. 2014/85/EU ze dne 1. července 2014, kterou se mění směrnice Evropského parlamentu a Rady č. 2006/126/ES o řidičských průkazech. Ustanovení bylo novelizováno k 1. červenci 2018 a to zákonem č. 99/2017 Sb., ze dne 7. června 2017, kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů. Nutno konstatovat, že tyto změny souvisí se sladěním evropského označení motorových

vozidel tak, aby bylo jednotné. Podstatné změny doznalo členění motocyklů, kde přibyly nové skupiny AM, A2 a došlo též ke změnám v technickém vymezení, zejména v souvislosti s rozvojem motorových tříkolek a čtyřkolek. Jedinou národní skupinou je skupina T, která zahrnuje traktory a pracovní stroje samojízdné, ke kterým smí být připojeno přípojné vozidlo. Skupina T novelou zákona č. 361/2000 Sb. s účinností od 1. ledna 2022 zaznamenala jistou raritu, neboť tuto skupinu automaticky získávají držitelé skupiny C a do ŘP se jim tato skupina pouze zapíše. Tato novela se týká i řídičských oprávnění skupiny C udělených v zahraničí, neboť smyslem bylo řešení problému nedostatku pracovních sil v zemědělství a lesnictví, kdy tato místa mohou být obsazována zahraničními pracovníky, kteří již budou mít řídičské oprávnění národní skupiny T. Nutno konstatovat, že názory na tuto problematiku jsou různé, neboť jízdní vlastnosti nákladních vozidel a traktorů jsou rozdílné. Na druhou stranu jsou traktory určeny především k práci v lesnictví a zemědělství, tedy se převážně nepohybují na pozemních komunikacích (Ministerstvo dopravy, c2021).

V ustanovení § 83 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., jsou definovány věkové hranice nutné k získání jednotlivých skupin řídičského oprávnění. Věkové hranice vycházejí z doporučení směrnice Rady z 29. července 1991 o řídičských průkazech společenství 91/439/EHS, ve znění pozdějších předpisů. Tato směrnice stanovuje v Článku 6 minimální věkové podmínky pro udělení řídičských oprávnění. Později byla nahrazena směrnicí Evropského parlamentu a Rady č. 2006/126/ES ze dne 20. prosince 2006.

V ustanovení § 83 odst. 2 zákona č. 361/2000 Sb., jsou definovány výjimky věkových hranic pro udělení řídičských oprávnění. Řídičské oprávnění skupiny A lze udělit osobě ve věku 21 let, pokud se jedná o řídičské oprávnění pouze pro tříkolová motorová vozidla nebo osobě věku 20 let, pokud je tato osoba nejméně 2 roky držitelem řídičského oprávnění skupiny A2. Další výjimkou je udělení řídičského oprávnění pro skupinu A1, A2 nebo A osobě, která je držitelem licence motoristického sportovce. Tuto výjimku uděluje ministerstvo a opravňuje do dosažení věku uvedeného pro příslušnou skupinu vozidel k řízení daných skupin v rámci sportovní soutěže. Pro skupinu C lze řídičské oprávnění udělit osobě, která dosáhla 18 let věku a pro skupinu D osobě, která dosáhla 21 let věku pouze k řízení vozidel Ministerstva vnitra používaných policií, Vězeňskou službou České republiky, ozbrojenými silami České republiky, obecní policií, Hasičským záchranným sborem České republiky a jednotkami požární ochrany, celními orgány a při zkušební jízdě v souvislosti s jejich opravou nebo údržbou. Další výjimky je možné udělit v rámci vstupního školení profesní způsobilosti, a to pro skupiny C a C+E osobě, která dosáhla věku 18 let a pro skupiny D a D+E osobě, která dosáhla 21 let nebo 23 let věku.

Tato výjimka opravňuje držitele do dosažení věku k řízení vozidel v rámci vstupního školení, je-li profesně způsobilý a podrobil se vstupnímu školení v rozšířeném rozsahu. Pokud se podrobil vstupnímu školení v základním rozsahu držitel, který dosáhl 23 let věku nebo řídí vozidlo linkové osobní dopravy a trasa linky nepřesáhne 50 km, pak je tato výjimka udělena pro hranici 21 let věku. Věkové hranice vychází též z evropské právní úpravy a v rámci harmonizace mezi státy byl zaveden jednotný přístup k řídičským oprávněním. Nově jsou věkové hranice rozšířeny od 16 do 24 let, zvýšeny věkové hranice u silnějších vozidel, např. u skupiny A z 21 na 24 let. Stejně tak je upravena rovnocennost řídičských oprávnění, které reaguje na vymezení nových skupin vozidel a zejména je zohledněna hmotnost vozidla v nenaloženém stavu, která je nově zavedena. Podmínky při udělení a držení řídičského oprávnění jsou uvedeny v ustanovení § 82 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., a musí být splněny současně. Jedná se o podmínky:

- osoba dosáhla věku stanoveného tímto zákonem;
- osoba je zdravotně způsobilá k řízení motorových vozidel;
- osoba je odborně způsobilá k řízení motorových vozidel;
- osoba má na území ČR obvyklé bydliště nebo zde alespoň 6 měsíců studuje;
- osoba splnila další podmínky stanovené tímto zákonem;
- osoba není ve výkonu správního trestu nebo trestu zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel;
- osoba není povinným v exekuci pozastavením řídičského oprávnění osobě, které nebylo uloženo v trestním řízení přiměřené omezení spočívající ve zdržení se řízení motorových vozidel;
- osoba není povinným v exekuci pozastavením řídičského oprávnění;
- osoba nemá v registru řídičů zaznamenáno 12 bodů;
- osoba není držitelem platného řídičského oprávnění uděleného jiným členským státem;
- osoba nevykonává závazek zdržet se řízení motorových vozidel, ke kterému se zavázala pro účely podmíněného odložení podání návrhu na potrestání nebo podmíněného zastavení trestního stíhání.

Jak k podmínkám udělení a držení řídičského oprávnění uvádí Kučerová (2018, s. 455), jsou těmito ustanoveními vymezeny taxativně a musí být splněny všechny najednou. Kromě podmínky věku, zdravotní a odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel, v souvislosti s novelou č. 297/2001 ze dne 6. září 2011 s účinností od 1. ledna 2012 se dokládá ještě obvyklé bydliště nebo studium v ČR trávající alespoň 6 měsíců a další podmínky stanovené zákonem. A zároveň za splnění podmínky bezúhonnosti, tedy dotýčný žadatel není ve výkonu trestu nebo

trestu zákazu činnosti spočívající v řízení motorových vozidel nebo nedosáhl v bodovém hodnocení řidičů 12 bodů. Podmínku bezúhonnosti správní orgán ověřuje výpisem z rejstříku trestů, do kterého má dálkový přístup realizovaný v registru řidičů. Dalšími podmínkami je i skutečnost, že osoba žadatele není ve zkušební době podmíněného odložení podání návrhu na potrestání nebo podmíněného zastavení trestního stíhání, zavázala-li se zdržet řízení motorových vozidel během zkušební doby a to s účinností od 1. ledna 2012 s novelou trestního řádu provedenou zákonem č. 193/2012 Sb.

Dle ustanovení § 82 odst. 2 zákona č. 361/2000 Sb. „*řidičské oprávnění nelze udělit osobě, jejíž řidičské oprávnění bylo v jiném členském státě pozastaveno nebo odejmuto, nebo jí byl uložen zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel, pokud neuplynula lhůta pro opětovné udělení řidičského oprávnění. Řidičské oprávnění dále nelze udělit osobě, která jej pozbyla a nespĺňuje podmínky pro jeho vrácení*“. Toto ustanovení směřuje proti tzv. turistice za řidičskými průkazy, při které dochází k obcházení uložených trestů zákazů řízení uložených v členských státech. Žadatel musí splnit podmínky při udělení řidičského oprávnění, přičemž pokud mu bylo v jiném členském státě řidičské oprávnění odňato nebo uložen zákaz řízení, je možné po splnění podmínek zažádat o vydání v České republice až po uplynutí výše uvedených omezení.

Ustanovení § 81 zákona č. 361/2000 Sb., upravuje rovnocennost řidičských oprávnění, řidičské oprávnění pro skupinu:

- A2 opravňuje také k řízení vozidel zařazených do skupiny A1;
- A opravňuje také k řízení vozidel zařazených do skupiny A1, A2;
- B opravňuje k řízení motorových vozidel do skupiny A1 s automatickou převodovkou a vozidel zařazených do skupiny B1;
- C opravňuje také k řízení motorových vozidel zařazených do skupiny C1 a T;
- D opravňuje také k řízení vozidel zařazených do skupiny D1;
- C+E opravňuje také k řízení vozidel zařazených do skupin B+E a C1+E;
- D+E opravňuje také k řízení vozidel zařazených do skupin B+E a D1+E;
- C1+E nebo D1+E opravňuje také k řízení vozidel zařazených do skupiny B+E;
- C+E opravňuje také k řízení vozidel zařazených do skupiny D+E, pokud má držitel řidičské oprávnění pro skupinu D.

Řidičské oprávnění skupiny AM je rovnocenností zařazeno pod kteroukoliv skupinu s výjimkou skupiny T. Řidičské oprávnění udělené pro skupinu A opravňuje také k řízení čtyřkolových vozidel o výkonu motoru do 15 kW a hmotnosti v nenaloženém stavu do 400 kg. Řidičské oprávnění pro skupinu A1 opravňuje také k řízení čtyřkolových vozidel o výkonu

motoru do 15 kW s hmotností v nenaloženém stavu do 400 kg a zdvihovým objemem spalovacího motoru do 125cm<sup>3</sup>. Řidičské oprávnění udělené pro skupinu B opravňuje také k řízení tříkolových vozidel zařazených do skupiny A, též sněžných skútrů, pokud držitel dosáhl věku 21 let. Dále pak pro držitele, který je držitelem tohoto oprávnění nejméně 2 roky k řízení vozidel bez přípojného vozidla, která jsou určena pro přepravu nákladu a jejichž největší povolená hmotnost převyšuje 3 500 kg, ale nepřevyšuje 4 250 kg za předpokladu, že jde o vozidla alespoň z části používající alternativní paliva a hmotnost převyšující 3 500 kg je způsobena výlučně hmotností pohonného systému vozidla na toto palivo. Alternativou je řidičské oprávnění skupiny B v tzv. rozšířeném rozsahu, které opravňuje řídit jízdní soupravy motorového a přípojného vozidla, pokud největší povolená hmotnost této jízdní soupravy převyšuje 3 500kg, ale nepřevyšuje 4 250kg. Řidič, který chce řídit takové jízdní soupravy s řidičským oprávněním skupiny B, musí absolvovat doplňovací jízdu v autoškole. Takto absolvovaná zkouška se označuje v řidičském průkazu harmonizovaným kódem B96.

K oblasti řidičských oprávnění je nutné ještě zmínit profesní způsobilost, která je upravena v zákoně č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů. Dále pak ve vyhlášce č. 167/2002 Sb., kterou se provádí zákon č. 247/2000 Sb., a v zákoně č. 361/2000 Sb. Povinnost účastnit se pravidelného školení profesní způsobilosti řidičů mají řidiči, kteří jsou držiteli řidičského oprávnění skupin C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D, D+E a současně vykonávají závislou práci pro zaměstnavatele usazeného na území ČR nebo jsou podnikateli na území ČR. Tato povinnost se týká i občanů členských států EU nebo států, které jsou smluvní stranou Dohody o EHP nebo Švýcarské konfederace a mají na území ČR obvyklé bydliště dle zákona č. 361/2000 Sb., případně také občanů třetích zemí, které jsou smluvní stranou Dohody o EHS nebo Švýcarské konfederace (Ministerstvo dopravy, c2020).

Řidiči pro získání profesní způsobilosti absolvují nejdříve vstupní školení a posléze pravidelná školení v akreditovaném školícím středisku, zkouška profesní způsobilosti vyplývá z vyhlášky č. 156/2008 Sb., o zdokonalování odborné způsobilosti řidičů a o změně vyhlášky č. 167/2002 Sb. Vstupní školení skládající se z teoretické a praktické části má celkový rozsah 140 nebo 280 hodin, v základním nebo rozšířeném rozsahu. Pravidelná školení je nutno doložit v rozsahu 35 hodin v pěti letech. Po splnění podmínek vydá ORP průkaz profesní způsobilosti řidiče nebo řidičský průkaz se záznamem profesní způsobilosti řidiče.

Profesionální řidiči jsou povinni se dle ustanovení § 87 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., podrobovat pravidelným lékařským prohlídkám. Zdravotní prohlídce jsou tito řidiči povinni se podrobit před zahájením činnosti řízení motorových vozidel uvedených skupin, a pak každé

2 roky, posléze po dovršení 50 let věku každý rok. Neprofesionální řidiči jsou pak dle výše uvedeného ustanovení odst. 3 povinni se podrobovat pravidelným lékařským prohlídkám od 65 let, pak 68 let věku a dále každé dva roky. Doklad o zdravotní způsobilosti musí mít držitel řidičského oprávnění dle ustanovení § 6 odst. 7 písm. d) zákona č. 361/2000 Sb., na rozdíl od řidičského průkazu, u sebe při řízení vozidla.

## 2.3 Řidičský průkaz

Řidičský průkaz je definován v ustanovení § 103 zákona č. 361/2000 Sb., jako: „*Veřejná listina, která osvědčuje řidičské oprávnění držitele a jeho rozsah a kterou držitel prokazuje své jméno, příjmení a podobu, jakož i další údaje v ní zapsané podle tohoto zákona.*“ Řidičský průkaz je na rozdíl od řidičského oprávnění pouze osvědčením, kterým se prokazuje existence řidičského oprávnění a jeho rozsah, jak tyto pojmy upřesňuje NSS v Rozsudku sp. zn. 2 As 41/2009 ze dne 16. června 2010, přičemž výjimku tvoří pouze řidičský průkaz vydaný v řízení o žádosti o udělení řidičského oprávnění, který nahrazuje rozhodnutí. Jednoznačně tyto pojmy potvrdil i Soudní dvůr ve svém Rozsudku C-195/16 ze dne 26. října 2017, na základě Stanoviska generálního advokáta Michala Bobka ze dne 16. května 2017, který uvedl, že řidičský průkaz je pouhým důkazem o existenci řidičského oprávnění. Toto oprávnění stvrzuje skutečnost, že byly splněny všechny podmínky stanovené ve směrnici, na které je vázáno řidičské oprávnění osoby.

V České republice jsou řidičské průkazy vydávány dle vzoru uvedeného v příloze č. 6 Úmluvy o silničním provozu Vídeň 1968, ve které jsou sepsány forma a náležitosti řidičského průkazu. Řidičský průkaz je vydáván podle ustanovení § 1 vyhlášky č. 31/2001 Sb., jako dokument typu plastové karty o velikosti 54 mm x 86 mm na podkladu růžové barvy přecházející v modrou a bílou. Na přední straně je ŘP označen nápisem řidičský průkaz Česká republika, logem Evropské unie a rozeznávacím znakem vydávajícího státu CZ. Tento řidičský průkaz je uznatelný v rámci Evropské unie a v ostatních státech dle Úmluv o silničním provozu.

K výměně řidičského průkazu by mělo dojít před uplynutím doby platnosti dokladu. K výměně ŘP není nutná místní příslušnost, proto je možné požádat o výměnu na kterémkoliv úřadě ORP vykonávajícím tuto agendu. Platnost ŘP na území ČR je 5 nebo 10 let dle udělených řidičských oprávnění. Řidičský průkaz pro řízení motorových vozidel, který osvědčuje řidičské oprávnění udělené pro některou ze skupin C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D, D+E je platný 5 let ode dne jeho vydání. Pro všechny ostatní skupiny, pokud řidičský průkaz neobsahuje výše uvedené, platí platnost ŘP 10 let ode dne jeho vydání.

Ustanovení § 118 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., vymezuje neplatný řidičský průkaz nebo mezinárodní řidičský průkaz uplynutím doby jeho platnosti, obsahujícím údaje v něm neodpovídající skutečnosti, neoprávněným zásahem provedené změny, zápisy, opravy a úpravy, poškozeným tak, že jsou v něm nečitelné záznamy nebo byla ohlášena jeho ztráta, odcizení, poškození nebo zničení. Složitější je výměna ŘP členského státu EU a smluvními stranami EHP, tedy Norska, Islandu a Lichtenštejnska, nebo výměna ŘP vydaného cizím státem, toto označení je používáno v zákoně 361/2000 Sb., pro ŘP vydané mimo EU a EHP.

Držitel platného řidičského průkazu členského státu, který má na území ČR obvyklé bydliště, může dle ustanovení § 116 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., požádat o vydání řidičského průkazu výměnou za svůj ŘP. V tomto případě to není povinnost držitele ŘP, pouze možnost. Naproti tomu držitel platného řidičského průkazu vydaného cizím státem, který ale má na území ČR trvalý pobyt nebo přechodný pobyt na dobu delší než 1 rok dle zákona č. 326/1999 Sb., zákona o pobytu cizinců na území České republiky a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, je povinen dle ustanovení § 116 odst. 3 zákona č. 361/2000 Sb., požádat o vydání řidičského průkazu výměnou za řidičský průkaz vydaný cizím státem a to do 3 měsíců ode dne kdy mu byl povolen trvalý pobyt nebo přechodný pobyt na dobu delší než 1 rok, pokud jde o cizince, případně ode dne návratu do ČR, jde-li o občana České republiky.

Zvláštní skupinou jsou držitelé řidičského průkazu, který neodpovídá úmluvám, viz Úmluvy o silničním provozu uvedené v kapitole 1. Tyto řidičské průkazy byly do 31. prosince 2023 nevyměnitelné. Novelou zákona č. 361/2000 Sb., došlo k úpravě podmínek, za kterých jsou i tyto ŘP vyměnitelné. Pokud má držitel tohoto ŘP na území ČR obvyklé bydliště, může požádat o vydání ŘP výměnou za tento ŘP, ale musí splnit podmínku úspěšného přezkoušení z odborné způsobilosti dle zákona č. 247/2000 Sb., zákona o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů a prokázat zdravotní způsobilost. Na příslušném ORP žadatel předloží k žádosti doklad o odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel zařazených do příslušné skupiny a posudek o zdravotní způsobilosti, které nejsou starší než 30 dní. Jednodušší situace pro žadatele nastává, pokud je sice držitelem řidičského průkazu neodpovídajícího úmluvám, ale zároveň se jedná o ŘP, který byl vydán státem, jenž na základě vzájemnosti uznává řidičské průkazy a též má na území ČR obvyklé bydliště, může požádat o vydání řidičského průkazu výměnou za tento řidičský průkaz. K žádosti dokládá pouze zdravotní způsobilost ne starší 30 dní a již nemusí dokládat odbornou způsobilost, což je pro žadatele časově i finančně výhodnější. Posudek o zdravotní způsobilosti je přílohou č. 2 k vyhlášce č. 277/2004 Sb.



## 2.4 Novela zákona č. 361/2000 Sb. v souvislosti s řídičskými oprávněními

Významnou změnu v osvědčování se řídičským průkazem zavedla novela zákonem č. 271/2023 Sb., zákon ze dne 11. srpna 2023, kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu) ve znění pozdějších předpisů a další související zákony. Do 31. prosince 2023 platilo ustanovení § 6 odst. 7 písm. a) tohoto zákona, že řídič musí mít při řízení motorového vozidla u sebe řídičský průkaz. Uvedenou novelou s účinností ode dne 1. ledna 2024 je upraveno toto ustanovení o dovětek, že to neplatí, pokud je řídič držitelem platného řídičského průkazu České republiky. Zrušení povinnosti vozit u sebe řídičský průkaz platí pouze na území ČR.

Novela zákona č. 361/2000 Sb., s účinností od 1. ledna 2024 zavedla tzv. řídičský průkaz na zkoušku, který se vztahuje na řídiče, kteří mají řídičské oprávnění méně než 2 roky a pokud páchají přestupky či trestné činy vzniká jim nová povinnost. Dle ustanovení § 102f zákona č. 361/2000 Sb. „*řídič, který ve lhůtě 2 let ode dne udělení řídičského oprávnění spáchal přestupek nebo trestný čin, za který mu bylo v registru řídičů zaznamenáno 6 bodů, je povinen absolvovat dopravně psychologický pohovor a školení začínajících řídičů podle zvláštního právního předpisu*“. Přehled jednání spočívající v porušení vybraných povinností a počet bodů za toto jednání je přílohou E této práce. Nejzávažnější přestupky jsou hodnoceny 6 body a patří mezi ně trestné činy ohrožení pod vlivem návykové látky, těžké ublížení na zdraví, přestupky, které zapříčiňují udělení zákazu činnosti v řízení motorových vozidel jako je odmítnutí se podrobení zkoušky na alkohol a překročení rychlosti v obci o více jak 40 km/h, také nebezpečné předjíždění, nezastavení vozidla na signál, který příkazuje zastavení vozidla.

Ustanovení § 102h zákona č. 361/2000 Sb., stanoví, že předmětem dopravně psychologického pohovoru je získání a prohloubení znalostí o nejčastějších příčinách dopravních nehod, jejich předcházení a o prevenci a řešení mimořádných situací v provozu na pozemních komunikacích. Tento pohovor provádí akreditovaný psycholog a to v rozsahu 4 hodin teorie v oblasti příčin dopravních nehod a jejich předcházení a diskuse nad tématy reálných protiprávních činů účastníků. O provedeném dopravně psychologickém pohovoru vydá psycholog potvrzení a vede si evidenci těchto pohovorů alespoň 5 let od jejich absolvování.

Školení začínajících řídičů provádějí učitelé autoškol, kteří k tomu mají osvědčení a toto školení je poskytováno v rozsahu 5 vyučovacích hodin, skládajících se z výuky teorie zásad bezpečné a defenzivní jízdy se zaměřením na eliminaci vzniku nebezpečných situací, praktického vyučování výcvikového vozidla v reálném provozu se zaměřením na problematiku dopravních nehod a podrobného hodnocení výkonu řídiče (Ministerstvo dopravy, c2024b).

Jak uvádí Ministerstvo dopravy (c2024) jedná se zaokrouhleně o 206 tisíc řidičů, kterým neuplynula dvouletá zkušební lhůta. Pozitivní pro tyto řidiče je ale skutečnost, že na základě této novely se opatření týká závažných přestupků spáchaných až od 1. ledna 2024.

Další novinkou na základě novely účinné od 1. ledna 2024 je v oblasti řídičských oprávnění řízení s mentorem. Jedná se o institut, který se již osvědčil v některých zemích a umožňuje udělení řídičského oprávnění pro skupinu B před dosažením zákonem stanovené hranice věku 18 let pro tuto skupinu. Jak uvádí ustanovení § 83a zákona č. 361/2000 Sb., odst. 1: *„Řidičské oprávnění pro skupinu B lze s písemným souhlasem jejího zákonného zástupce udělit rovněž osobě, která dosáhla věku 17 let. Držitel tohoto řídičského oprávnění před dosažením věku 18 let (dále jen "sedmnáctiletý řidič") je oprávněn k řízení motorového vozidla zařazeného do skupiny B pouze s doprovodem osoby, která je zapsána v registru řidičů jako jeho mentor.“* Při zpracování žádosti o udělení ŘO a na základě žádosti o zápis mentora žadatele správní orgán prověřuje osobu mentora a zjišťuje, zda tato osoba splňuje podmínky stanovené zákonem. Podmínky pro zápis osoby mentora jsou následující:

- osoba má uděleno řídičské oprávnění pro skupinu B více než před 10 lety;
- osoba je držitelem řídičského oprávnění pro skupinu B nepřetržitě posledních 5 let;
- osoba nepozbyla právo k řízení motorového vozidla na území ČR a nebyla ve výkonu správního trestu nebo trestu zákazu činnosti spočívajícího v zákazu řízení motorových vozidel v posledních 5 letech;
- osoba nemá zadržený řídičský průkaz;
- osoba nemá v bodovém hodnocení zaznamenán žádný bod;
- osoba se zápisem mentorství souhlasí.

Po prověření zapíše příslušný ORP tohoto řidiče jako mentora do registru řidičů, a to s písemným souhlasem zákonného zástupce žadatele o řídičské oprávnění. Každý sedmnáctiletý řidič může mít v registru řidičů zapsány maximálně 4 osoby jako mentory. Pro zápis mentora, držitele řídičského průkazu vydaného jiným členským státem nebo cizím státem dle úmluv, též mezinárodního řídičského průkazu vydaného dle úmluv, je nutné ověřit splnění podmínek potvrzením vydaným příslušným orgánem státu, který takovýto řídičský průkaz vydal. Zákon umožňuje nahradit toto potvrzení, pokud ho příslušný stát nevydává, čestným prohlášením osoby, která má být zapsána jako mentor. Oba tyto dokumenty nesmí být starší než 3 měsíce. O zápisu i zrušení mentora musí správní orgán informovat osobu mentora a osobu žadatele řidiče. Při využití osoby mentora v praxi je nutné, aby osoba mentora seděla vedle řidiče a sledovala provoz na pozemních komunikacích a poskytovala řidiči rady při řízení vozidla v případě potřeby. Zároveň má mentor zakázáno vykonávat doprovod sedmnáctiletému

řidiči bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo užití jiné návykové látky, a též v době, kdy by mohl být pod vlivem těchto látek, a také pokud je snížena jeho schopnost v důsledku zdravotního stavu.

Řidičské oprávnění pro sedmnáctiletého řidiče udělené s mentorem je nazýváno režimem L17 a funguje např. v Německu, Rakousku a Anglii. Přestože jsou tyto instituty zavedené i v jiných zemích, řídí se právním řádem ČR a není možné řídit vozidlo s tímto oprávněním mimo území České republiky. Řidičské průkazy, které jsou vydané pod zákonem stanovenou minimální věkovou hranicí jsou platné pouze na území vydávajícího členského státu, dokud držitel řidičského oprávnění nedosáhne minimální věkovou hranici stanovenou pro danou skupinu řidičského oprávnění.

Návrh č. P9 TA (2024)0095 směrnice Evropského parlamentu a Rady o řidičských průkazech ze dne 28. února 2024 již zapracovává možnost vzájemné uznatelnosti na svých územích platnosti řidičských průkazů vydávaných řidičům mladším než jsou stanovené minimální věkové hranice. Jak uvádí statistiky, v lednu 2024 získalo řidičské oprávnění skupiny B 8 810 uchazečů, z nichž bylo 4 544 osmnáctiletých a 771 sedmnáctiletých (Ministerstvo dopravy, c2024a).

V oblasti digitalizace veřejné správy došlo ke spuštění centrální služby pro sdílení referenčních údajů. V oblasti řidičských průkazů jsou spuštěny služby v rámci této agendy, neboť má držitel řidičského průkazu možnost podat žádost o výměnu elektronicky prostřednictvím portálu dopravy. On-line žádosti bylo možné podávat již před datem 1. ledna 2024, ale až k tomuto datu je možné podání učinit bez nutnosti podání přes datovou schránku. Jak uvádí Ministerstvo dopravy (c2023a) od ledna 2024 je podáno kolem 3 600 elektronických žádostí oproti původním 1 600 žádostem podaným prostřednictvím datové schránky. Elektronickým podáním lze řešit pouze část žádostí v oblasti řidičských průkazů, a to výměnu z důvodu konce platnosti dokladu, změny údajů, krádeže nebo ztráty. Naproti tomu výměnu ŘP s doložením profesní způsobilosti, nebo žádost cizího státního příslušníka není možné řešit elektronicky. Přihlašování do Portálu dopravy je umožněno pomocí bankovní identity, identity občana, mobilním klíčem eGovernmentu nebo eObčanky. Další služby, které mohou osoby využít prostřednictvím tohoto portálu je např. výpisy z registru řidičů, a to buď výpis z evidenční karty řidiče nebo výpis z bodového hodnocení řidiče. Ministerstvo dopravy (c2023) uvádí, že v roce 2023 končila platnost více než 845 tisícům řidičských průkazů, přičemž jich bylo více než 170 tisíc v prosinci tohoto roku nevyměněno. V roce 2024 skončí platnost více než 440 tisícům řidičských průkazů. A právě elektronická podání jsou zjednodušením procesu výměny řidičských průkazů.

## 2.5 Bodový systém

Bodové hodnocení, které se zaznamenává do karty řidiče není trestem, ale slouží ke sledování opakovaného páchání přestupků, které má znaky přestupku nebo trestného činu a je spácháno porušením vybraných povinností stanovených právními předpisy. Řidičům jsou body udělovány za přestupky a trestné činy, které jsou zakotveny v zákoně č. 361/2000 Sb., zákoně o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, v zákoně č. 40/2009 Sb., trestním zákoníku, ve znění pozdějších předpisů a v zákoně č. 111/1994 Sb., zákoně o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů. Přehled jednání spočívajících v porušení vybraných povinností stanovených předpisy o provozu na pozemních komunikacích a počet bodů za tato jednání je přílohou zákona č. 361/2000 Sb. Nejvíce bodovaných jednání při členění dle jednotlivých zákonů je zaznamenáno za přestupky dle zákona č. 361/2000 Sb., jak uvádí Lukašík (c2024a, s. 4).

**Tabulka 1 - Přehled bodovaných jednání dle jednotlivých zákonů v období 2021–2023**

| Zákon č.     | 2021    | 2022    | 2023    |
|--------------|---------|---------|---------|
| 111/1994 Sb. | 396     | 221     | 451     |
| 40/2009 Sb.  | 12 960  | 4 677   | 13 550  |
| 361/2000 Sb. | 325 775 | 194 745 | 385 086 |

Zdroj: vlastní zpracování dle Lukašík, c2022b, c2023, c2024b

Z výše uvedené tabulky vyplývá, že nejvíce řidičů je bodováno dle zákona č. 361/2000 Sb. Počet evidovaných jednání tvoří v roce 2021 podíl za celkovém počtu 96,06 %, v roce 2022 je to 97,55 % a v roce 2023 je hodnota 96,49 %. Přestože je evidován pokles přestupků v roce 2022 způsobený omezením pohybu na pozemních komunikacích, procentuální podíl jednotlivých bodovaných jednání, dle výše uvedených zákonů, je ve sledovaných letech vyrovnaný. Vzhledem k těmto vysokým hodnotám bodovaných přestupků dle zákona č. 361/2000 Sb., tedy zaznamenaným bodům za přestupková jednání, je dále bodový systém rozebírán z pohledu správních orgánů, do jejichž příslušnosti náleží.

Body do registru řidičů eviduje příslušný úřad ORP a jsou postupně přičítány, při spáchání více zaznamenávaných činů, se zaevidují body za nejzávažnější z nich. Bodové hodnocení slouží také ke sledování skutečnosti, že se řidič porušování těchto povinností nedopouští, a to za předpokladu nulového stavu konta bodů řidiče. Započítávání bodů upravuje konkrétně ustanovení § 123b zákona 361/2000 Sb., které v odstavci 1 uvádí: „*Řidiči motorového vozidla, kterému byl příslušným správním orgánem uložen správní trest za přestupek nebo za jednání vojáka označené za přestupek ve zvláštním právním předpise, nebo mu byl uložen kázeňský trest za jednání mající znaky přestupku anebo mu byl soudem uložen trest za trestný čin nebo jehož*

*trestní stíhání bylo podmíněně zastaveno nebo u něhož bylo rozhodnuto o podmíněném odložení podání návrhu na potrestání, a přestupek, jednání vojáka označené za přestupek ve zvláštním právním předpise, jednání mající znaky přestupku anebo trestný čin, za který mu byl uložen trest nebo pro nějž bylo trestní řízení vedeno, spáchal jednáním zařazeným do bodového hodnocení, se zaznamená v registru řidičů stanovený počet bodů.“* Příslušný k zaznamenání bodů v registru řidičů je obecní úřad obce s rozšířenou působností, v jehož správním obvodu má řidič obvyklé bydliště. Povinností příslušného obecního úřadu ORP je zaznamenání bodů do registru řidičů nejpozději do pěti pracovních dnů ode dne doručení uloženého trestu, které zaznamená ke dni nabytí právní moci konkrétního rozhodnutí. Není-li rozhodnutí opatřeno doložkou právní moci, nebo není-li doručeno oznámení o nabytí právní moci rozhodnutí, považují se tato rozhodnutí za nedoručená a v důsledku toho není možné zaznamenat body do registru řidičů. Je nutné, aby obecní úřad ORP požádal o doručení rozhodnutí, tedy s řádně vyznačenou právní mocí. Rozhodnutí, kterými mohou být zaznamenány body:

- oznámení o uložení pokuty za přestupek příkazem na místě;
- rozhodnutí o uložení správního trestu za přestupek;
- rozhodnutí o uložení správního trestu za jednání vojáka označené za přestupek ve zvláštním právním předpise;
- rozhodnutí o uložení kázeňského trestu za jednání mající znaky přestupku;
- rozhodnutí, kterým byl uložen trest za trestný čin;
- rozhodnutí o podmíněném odložení podání návrhu na potrestání;
- rozhodnutí o podmíněném zastavení trestního stíhání.

Novela zákona č. 361/2000 Sb. s účinností od 1. ledna 2024 přinesla transformaci do bodového systému a nejen do něj, upravila i výše pokut za přestupková jednání, rozpětí a výši uložených dob zákazů řízení. Bodový systém byl upraven co do kvalifikace přestupkového jednání a výše bodového hodnocení za něj. Nově jsou přidělovány body v hodnotě 2 body za nejméně závažné přestupky, 4 body za závažnější a 6 bodů za nejzávažnější z nich. Novelou je též upraveno při zaznamenání 6 bodů v registru řidičů pro řidiče, který ve lhůtě 2 let ode dne udělení ŘO spáchal přestupek nebo trestný čin, nastává povinnost absolvovat dopravně psychologický pohovor a školení začínajících řidičů. Od 1. ledna 2024 je možné požádat si o zasílání všech bodových změn přes Portál dopravy za využití identity občana, za využití zvoleného prostředku, kterými se prokáže totožnost osoby. Řidiči tedy díky digitalizaci veřejné správy mají přehled o svých záznamech. Po 12 měsících bez záznamu bodů se v systému odečtou 4 body. Odečítání bodů se provede v evidenční kartě řidiče pouze za předpokladu, že řidič nepáchá přestupky či trestné činy,

odečítání bodů upravuje ustanovení § 123e zákona č. 361/2000 Sb., v odstavci 1 uvedeného ustanovení je uvedeno: „řidiči, kterému nebyl ode dne nabytí právní moci rozhodnutí, na jehož základě mu byl v registru řidičů zaznamenán naposled stanovený počet bodů, pravomocně uložen správní trest za přestupek nebo za jednání vojáka označené za přestupek ve zvláštním právním předpise, kázeňský trest za jednání mající znaky přestupku nebo trest za trestný čin, spáchaný jednáním zařazeným do bodového hodnocení“, bude proveden odečet z celkového počtu bodů, pokud má řidič body zaznamenány a to následujícím způsobem:

- po dobu 12 po sobě jdoucích kalendářních měsíců se odečtou 4 body z celkového počtu dosažených bodů;
- po dobu 24 po sobě jdoucích kalendářních měsíců, se odečtou 4 body z celkového počtu dosažených bodů zbývajících po odečtení bodů za prvních 12 měsíců;
- po dobu 36 po sobě jdoucích kalendářních měsíců se odečtou všechny zbývající body.

Řidiči, který nemá v EKŘ zaznamenány žádné body se odečet neprovede, bodový stav nemůže nabývat záporných hodnot. K odečtu bodů také nedochází, pokud je řidič v době výkonu trestu nebo správního trestu zákazu činnosti, spočívajícího v zákazu řízení motorových vozidel. Pokud je řidič ve výkonu závazku zdržet se řízení motorových vozidel pro účely podmíněného odložení podání návrhu na potrestání, taktéž neběží doba pro odečítání bodů. Dále se nezapočítává doba, pokud je podmíněně zastaveno trestní stíhání.

Řidič, který nemá v registru řidičů zaznamenáno více než 10 bodů za porušení právních předpisů, která jsou současně ohodnocena méně než 6 body, může realizovat školení bezpečné jízdy ve středisku bezpečné jízdy. Potvrzení o ukončeném školení bezpečné jízdy ve středisku bezpečné jízdy podle zvláštního právního předpisu, které nesmí být starší než 30 dnů přikládá žadatel k písemné žádosti o odečet bodů. Příslušné ORP odečte na základě žádosti a splnění podmínek z dosaženého počtu bodů řidiče 4 body s účinností novely zákona č. 361/2000 Sb. od 1. ledna 2024. Do konce roku 2023 bylo možné odečíst za školu bezpečné jízdy pouze 3 body. Záznam o odečtení bodů provede příslušný úřad ORP nejpozději do 3 pracovních dnů ode dne podání žádosti.

Konkrétní hodnoty přidělených bodů za přestupková jednání fyzických osob v provozu na pozemních komunikacích jsou uvedeny v příloze D této práce s platností do 31. prosince 2023. V příloze E je zpracován tentýž přehled s platností od 1. ledna 2024. Jak uvádí Lukašík (c2024a, s. 2-3) v informacích o stavu bodového systému v České republice v roce 2023 počty bodovaných řidičů dosáhly podobných hodnot jako v roce 2020, tedy před zavedenými koronavirovými omezeními, které se promítly i do statistik hodnocení bodového systému.

V centrálním registru řidičů bylo evidováno k 31. prosinci 2023 celkem 480 847 řidičů, kteří se dopustili přestupku či trestného činu započítávaného do bodového hodnocení řidiče, tedy všichni ti řidiči, kteří mají započítán na svém bodovém kontě nejméně jeden bod. Z celkového počtu řidičů to odpovídá 6,94 % řidičů. Z bodovaných řidičů má na svém bodovém kontě zaznamenáno 12 bodů 9,16 % z nich. Jak dále Lukašík (c2024a, s. 15) uvádí, od doby zavedení bodového systému k 1. červenci 2006 ubylo výrazně smrtelných dopravních nehod, a to v horizontu cca 10 let přibližně o polovinu. Konkrétní uvedené hodnoty uvádí, že v roce 2009 došlo 832 úmrtím a v roce 2022 nastalo 454 úmrtí. Proto má Ministerstvo dopravy v rámci strategie BESIP stanovený cíl toto číslo snížit o další polovinu do roku 2030. A právě proto jsou do zákona č. 361/2000 Sb., zavedeny novelou nové nástroje, zejména úprava bodového systému, zpřísnění sankcí za nejzávažnější přestupky, výchova a speciální program pro začínající řidiče s cílem zvýšit bezpečnost silničního provozu a snížit počet vážných a smrtelných dopravních nehod.

**Tabulka 2 - Bodování řidiči v období 2021–2023**

|                         | 2021      | 2022      | 2023      |
|-------------------------|-----------|-----------|-----------|
| Řidiči celkem           | 6 860 893 | 6 892 629 | 6 930 522 |
| Bodovaní řidiči         | 423 283   | 456 714   | 480 847   |
| Řidiči s 12 body        | 41 269    | 42 827    | 44 036    |
| Bodovaní řidiči cizinci | 46 429    | 55 325    | 65 407    |

Zdroj: vlastní zpracování dle Lukašík, c2022a, c2024a

Z uvedeného přehledu je zjevné, že každý rok dochází k nárůstu počtu řidičů, bodovaných řidičů, řidičů s dvanácti body i bodovaných řidičů cizinců. Počet bodovaných řidičů k celkovému počtu řidičů vzrostl v roce 2021 z hodnoty 6,17 % na hodnotu 6,63 % v roce 2022 a pak na hodnotu 6,94 % v roce 2023. Velmi nevýrazně stoupá procento řidičů, kteří se vybudují, meziročně od roku 2021 do roku 2022 o 3,78 % a v roce následujícím o 2,82 %. Přestože počet řidičů s 12 body stoupá, jejich poměr vůči bodovaným řidičům klesá z hodnoty 9,75 % v roce 2021 na 9,38 % v roce 2022 a nejnižší hodnotu 9,16 % v roce 2023. Hodnota, která stoupá nejvýznamněji je procento bodovaných řidičů cizinců, přičemž v roce 2021 činil podíl těchto řidičů 10,97 % k celkovému počtu vybudovaných řidičů, v roce 2022 narostl jejich počet na hodnotu 12,11 % a v roce 2023 dokonce na hodnotu 13,60 %. Snahou o eliminaci nežádoucích nárůstů hodnot je i zavedení přísnějšího bodového systému a zákazů činnosti v řízení motorových vozidel. Tato opatření jsou blíže představena ve čtvrté kapitole.

### 3 SPRÁVNÍ ŘÍZENÍ V OBLASTI ŘIDIČSKÝCH OPRAVNĚNÍ

Pro pojednání o správních řízeních vedených v oblasti řidičských oprávnění je nutné nejprve definovat správní řízení jako takové, neboť správní řízení je částí procesně právní správního práva, v němž je zahrnuta problematika obecné i zvláštní úpravy. Správní právo procesní je souhrnem norem správního práva, které jsou obsaženy v četných právních předpisech různé právní síly. Správní právo jako takové je široké a dynamické právní odvětví, kterému je přiznáván právní význam a jehož je správní právo procesní podsystémem (Skulová, 2020, s. 15, 17, 18). Posláním správního práva je úprava vztahů, které se vyznačují nerovností, na jedné straně je nositel veřejné moci zastoupený správním orgánem a straně druhé adresát veřejné správy, nazývaný v procesním právu dotčená osoba (Frumarová et al., 2021, s. 1).

V oblasti řidičských oprávnění mohou být správní řízení zahájena dvěma způsoby. Prvním způsobem je zahájení správního řízení z moci úřední, které zahajuje správní orgán sám, a to na základě podnětu nebo z vlastního zjištění. Druhou možností je zahájení správního řízení na žádost. Řízení o žádosti je uskutečňováno na základě iniciativy dotčené osoby, která se domáhá vydání rozhodnutí na základě objektivního práva (Skulová, 2020, s. 172). Řízení o žádosti je zahájeno doručením žádosti správnímu orgánu, který musí být věcně a místně příslušný a tyto podmínky musí být splněny současně. V oblasti řidičských oprávnění je rozhodováno z moci úřední např. o odnětí nebo podmínění řidičského oprávnění ze zdravotních důvodů. Řízení na žádost se vede zejména při žádosti o vrácení řidičského oprávnění.

#### 3.1 Správní řízení *de iure*

Procesem aplikace správního práva je vydávání individuálních správních aktů, které představují procedurální formu činnosti orgánů veřejné správy. Výsledkem těchto aktů je zpravidla rozhodnutí správního orgánu o subjektivních právech, právem chráněných zájmech nebo povinnostech určitého konkrétního subjektu, který se nachází v postavení účastníka správního řízení. Individuální správní akty se člení na rozhodnutí konstitutivní, jimiž se zakládají, mění nebo ruší určité správně právní vztahy a na rozhodnutí deklaratorní, kterými se autoritativně stvrzuje existence či neexistence určitého správně právně relevantního stavu. Procesní úprava zahrnující procesní normy správního práva, které upravují aplikační procesy ve veřejné správě je obsažena v rozhodující míře v zákoně č. 500/2004 Sb., správní řád (Skulová, 2020, s. 20-21). Správní řízení je procesem správního orgánu, který je místně a věcně příslušný k vedení řízení a jehož účelem je vydání rozhodnutí.



Dle ustanovení § 9 zákona č. 500/2004 Sb., je správním řízením „*postup správního orgánu, jehož účelem je vydání rozhodnutí, jímž se v určité věci zakládají, mění nebo ruší práva anebo povinnosti jmenovitě určené osoby nebo jímž se v určité věci prohlašuje, že taková osoba práva nebo povinnosti má anebo nemá*“. Účelem správního řízení je vydání meritorního správního rozhodnutí, které vyjadřuje jednoznačné stanovisko k podstatě projednávané věci.

Správní rozhodnutí jako konstitutivní správní akt je výrazem činnosti správních orgánů veřejné správy rozhodující o právech a povinnostech určitého konkrétního subjektu v postavení účastníka správního řízení nebo deklarující autoritativně sporná práva nebo povinnosti. Vedle věcné správnosti správního rozhodnutí je nutné, aby tato rozhodnutí splňovala základní požadavky, které jsou na ně kladeny, aby byl splněn účel správy věcí veřejných. Je nezbytné, aby správní rozhodnutí byla realizována v souladu s právními předpisy a mezinárodními smlouvami, které jsou součástí českého právního řádu a vydávána orgány, jež jsou příslušné k vydání konkrétního správního rozhodnutí, na základě pravomoci a disponující působností (Skulová, 2020, s. 219-222).

V rámci správního řízení je nutné uplatňovat základní zásady činnosti správních orgánů, které jsou vymezeny v ustanoveních § 2 až § 8 zákona č. 500/2004 Sb., ale též další procesní zásady, které charakterizují správní řízení na základě specifických znaků. Zásady správního řízení jsou právně závazné a plní interpretační funkci. Základní zásady upřesňují smysl a účel jednotlivých ustanovení, a pokud není jednoznačně uvedeno jinak, je nutné jednotlivá ustanovení užít ve vazbě na základní zásady. Za předpokladu, že připadá v úvahu více možných výkladů ustanovení, vybere se ten výklad, který koresponduje se základními zásadami (Frumarová et al., 2021, s. 22-23). Procesní zásadou je zásada dvouступňovosti neboli dvojinstančnosti správního řízení, která zajišťuje devolutivní účinek postupů správních orgánů, neboť zaručuje přezkoumání rozhodnutí správním orgánem vyššího stupně, čímž se naplňuje základní zásada na spravedlivý proces. Zásada jednotnosti řízení je modifikována zásadou koncentrace řízení. Jednotnost řízení je dána jeho předvídatelností, přičemž účastníci řízení mají možnost po celou dobu řízení až do vydání rozhodnutí navrhnout důkazy a činit návrhy. Naopak koncentrace řízení spočívá v možnosti dané správním orgánům usnesením omezit lhůtu pro podávání návrhů a předkládání důkazu. Projevem zásady materiální pravdy je zásada zjištění skutkového stavu věci, čímž správní orgány plní obecnou povinnost jednat ve veřejném zájmu (Skulová, 2020, s. 86-88).

Jak uvádí Šromová (2020, s. 168-169) k interpretaci právních předpisů dochází výkladem obecného předpisu správními orgány v jedné konkrétní věci. Při výkladu správní orgány posuzují podle obsahu a užijí správního uvážení za použití logického a argumentačního

výkladu. Při interpretaci lze využít zásadní pravidla, která pomáhají při existenci několika právních předpisů v jedné věci. Pravidlo „*Lex superior derogat inferiori*“, které značí silnější má přednost před slabším, zejména ústavní zákon má přednost před zákonem, zákon má přednost před nařízením nebo vyhláškou. Pravidlo „*Lex specialis derogat generali*“, které určuje zvláštní má přednost před obecnými, tedy postupuje se především podle zvláštního zákona, např. podle zákona o silničním provozu před obecným právním předpisem, kterým je správní řád. A též pravidlo „*Lex posterior derogat priori*“, které znamená pozdější má přednost před dřívějším. Později schválený právní předpis má přednost před starším právním předpisem a starší právní předpis se nepoužije. Je nutné dát pozor na přechodná ustanovení zákona a při změně právních předpisů postupovat podle nich.

Zásadou ve správním řízení, která nesmí být opomenuta je ochrana veřejného zájmu, neboť správní orgán je povinen dbát na to, aby přijaté řešení bylo v souladu s veřejným zájmem a též odpovídalo okolnostem daného případu, též nesmí vznikat nedůvodné rozdíly při rozhodování skutkově shodných nebo podobných případů. Z těchto zásad vyplývá i pravomoc správních orgánů, kterou uplatňují v rozsahu, jak jim byla zákonem nebo na základě zákona svěřena. Jak uvádí Craig (2012, s. 309-311) regulace v některých oblastech se dají obhájit v rámci všeobecného blaha. Veřejným zájmem jsou regulace z důvodu selhání v oblasti veřejného zájmu, přičemž blaho jedné osoby není nadřazeno většině. Pravomoc umožňuje zasahování do práv dotčených osob dle výše uvedeného. Povinností správního orgánu je zjistit všechny okolnosti důležité pro ochranu veřejného zájmu (Šromová, 2020, s. 52,148). Veřejný zájem lze vnímat jako neurčitý pojem, který je součástí správního uvážení a v každé věci má vlastní faktický význam. Obecně lze charakterizovat veřejný zájem jako zájem společenský, hospodářský, obecně prospěšný a sledující rozvoj společnosti (Šromová, 2020, s. 204).

Správní rozhodnutí musí mít obsahové a formální náležitosti. V ustanovení § 68 zákona č. 500/2004 Sb., jsou stanoveny obligatorní obsahové náležitosti pro rozhodnutí, kterými jsou výroková část, odůvodnění a poučení účastníků. Výrok a poučení účastníků musí obsahovat každé rozhodnutí, i když není opravný prostředek možný, je nutné na rozhodnutí uvést poučení. Naproti tomu odůvodnění nemusí být uvedeno v rozhodnutí, jímž se vyhovuje všem účastníkům v plném rozsahu. Výroková část rozhodnutí může obsahovat jeden nebo více výroků. Výrokem se rozumí určitě a srozumitelně vyjádřené autoritativní, vrchnostenské rozhodnutí ve věci s označením hlavních účastníků. Výrok může obsahovat vedlejší ustanovení, které konkretizuje vlastní obsah výroku. Případně výrok obsahuje povinnost úhrady nákladů řízení, pokud jsou uloženy. K plnění povinností je nutné ve výroku stanovit přiměřenou lhůtu. Popis skutku musí být uveden, pokud je ukládána sankce, a musí být tak konkretizován, aby

byla vyloučena záměna s jiným skutkem. Pokud je ve správním rozhodnutí vyloučen odkladný účinek odvolání, je třeba tuto skutečnost uvést ve výroku. Výrok je ta část správního rozhodnutí, která mění, ruší, nebo autoritativně stvrzuje práva nebo povinnosti, tedy výrok nabývá právní moc a je vykonatelný (Skulová, 2020, s. 238-242).

Odůvodnění správního rozhodnutí obsahuje zejména dále uvedené náležitosti. Jedná se o důvody výroku nebo výroků rozhodnutí, podklady pro vydání rozhodnutí, úvahy, kterými se správní orgán řídil při hodnocení podkladů pro vydání rozhodnutí, při výkladu právních předpisů a také informace o tom, jak se vypořádal s návrhy a námitkami účastníků řízení. Odůvodnění je právní a skutkovou oporou výroku rozhodnutí, úvahy správního orgánu se musí opírat o zákonné předpisy a být jejich logickou interpretací, která je konkretizuje. Řádné odůvodnění rozhodnutí, které interpretuje rozhodné skutečnosti vede k přesvědčení o věcné správnosti rozhodnutí a dobrovolnému plnění povinností dotčených osob (Skulová, 2020, s. 242-244).

Poučení účastníků vychází z ustanovení § 4 odst. 2 zákona č. 500/2004 Sb., neboť „*správní orgán v souvislosti se svým úkonem poskytne dotčené osobě přiměřené poučení o jejich právech a povinnostech, je-li to vzhledem k povaze úkonu a osobním poměrům dotčené osoby potřebné*“. Toto ustanovení navazuje na zásadu veřejné správy jako služby s povinností poučení účastníků řízení, obligatorně musí poučení obsahovat údaje o definitivě rozhodnutí, možnosti odvolání, lhůt pro podání odvolání, k jakému správnímu orgánu lze podat odvolání a který orgán rozhoduje, případně informaci, pokud je odkladný účinek odvolání vyloučen. Nesprávné nebo neúplné poučení je vadou řízení (Skulová, 2020, s. 242-244). Pokud zvláštní zákon nestanoví jinak, činí standardní lhůta pro odvolání 15 dnů. Tato lhůta počíná běžet ode dne oznámení rozhodnutí. V případě, že rozhodnutí nebylo oznámeno, činí odvolací lhůta 30 dnů a počítá se ode dne, kdy se o vydání rozhodnutí a jeho obsahu účastník, s výjimkou hlavního účastníka dozvěděl, a to nejpozději do 1 roku ode dne, kdy bylo rozhodnutí oznámeno posledního účastníku (Šromová, 2020, s. 169-170).

Vykonatelnost rozhodnutí nastává nabytím právní moci nebo pozdějším dnem, který je uveden ve výrokové části rozhodnutí. Předběžně vykonatelné je rozhodnutí, které nemá odkladný účinek. Předběžně vykonatelné je např. rozhodnutí o odnětí řidičského oprávnění z důvodu, že řidič není zdravotně způsobilý k řízení motorových vozidel. Rozhodnutí ukládající povinnost k plnění je vykonatelné, pokud je v právní moci a již uplynula lhůta ke splnění povinnosti (Šromová, 2020, s. 173). Typickým příkladem je rozhodnutí s uložením správního trestu pokuty, které je vykonatelné uplynutím lhůty splatnosti pokuty.

Nestanoví-li zákon jinak, má včas podané a přípustné odvolání odkladný účinek, jak uvádí ustanovení § 85 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., v důsledku čehož nenastává právní moc, vykonatelnost ani jiné právní účinky rozhodnutí. Správní orgán může odkladný účinek vyloučit, jestliže to vyžaduje naléhavě veřejný zájem. Účastník může požádat o vyloučení odkladného účinku odvolání, ale pokud je veřejný zájem důvodem pro to, aby odkladný účinek odvolání nebyl vyloučen, správní orgán žádosti nevyhoví. Soulad rozhodnutí s právními předpisy je tedy veřejným zájmem. Pokud by ale zrušením či změnou rozhodnutí vznikla újma veřejnému zájmu, může být přezkumné řízení zastaveno, a to i přesto pokud bylo vydáno v rozporu s právními předpisy. Vždy se ale přihlíží k výši újmy, která by vznikla zrušením nebo změnou rozhodnutí účastníkovi, který jednal v dobré víře a pokud by byla v zjevném nepoměru k újmě jiného účastníka nebo veřejného zájmu, pak správní orgán řízení zastaví (Šromová, 2020, s. 204).

S ohledem na zásadu rychlosti, jednu ze základních zásad správního řízení, která je zakotvena v ustanovení § 6 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb. „*správní orgán vyřizuje věci bez zbytečných průtahů. Nečiní-li správní orgán úkony v zákonem stanovené lhůtě nebo ve lhůtě přiměřené, není-li zákonná lhůta stanovena, použije se ke zjednání nápravy ustanovení o ochraně před nečinností (§ 80)*“. Ustanovení § 71 zákona č. 500/2004 Sb., upřesňuje lhůty pro vydání rozhodnutí. Tyto zákonné pořádkové lhůty pro vydání správního rozhodnutí slouží především zájmům účastníků, kterým dávají právní jistotu ohledně lhůty, ve které má být věc vyřízena, vedou též k efektivnosti vydávání správních aktů a jsou opatřeními proti nečinnosti správních orgánů. Rozhodnutí se vydává bezodkladně, nelze-li vydat rozhodnutí bezodkladně je správní orgán povinen vydat rozhodnutí do 30 dnů, pokud zvláštní právní předpis nestanoví jinak. K této lhůtě je možné připočítat dalších 30 dnů, pokud se nařizuje ústní jednání, předvolání, koná se místní šetření, ve zvláště složitých případech nebo např. když se doručuje veřejnou vyhláškou. Správní řád určuje, kdy lhůty pro vydání rozhodnutí neběží (Skulová, 2020, s. 258-259). Správní orgán může usnesením řízení přerušit z důvodů uvedených v ustanovení § 64 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., např. z důvodu řešení předběžné otázky, z důvodu nezaplacení správního poplatku nebo z dalších zákonem stanovených důvodů na nezbytně nutnou dobu. Jakmile ale odpadne překážka, pro kterou bylo řízení přerušeno, správní orgán pokračuje v řízení a též o tom vyrozumí účastníky.

Oznámení správního rozhodnutí je třeba učinit zákonem stanoveným způsobem, konkrétně jej upravuje ustanovení § 72 zákona č. 500/2004 Sb., nejčastějším způsobem doručení rozhodnutí je doručení stejnopisu písemného vyhotovení účastníkům řízení do vlastních rukou. V oblasti řídicích oprávnění je nejčastěji doručováno osobně účastníkovi řízení, který je

zároveň žadatelem, např. rozhodnutí o vrácení řidičského oprávnění, dále pak datovou schránkou, prostřednictvím poskytovatele poštovních nebo kurýrních služeb, např. rozhodnutí o předběžném opatření z důvodu zdravotní nezpůsobilosti. Dalšími možnostmi oznámení správního rozhodnutí je ústní vyhlášení, doručení na elektronickou adresu a doručení veřejnou vyhláškou, ovšem tyto zákonné možnosti se na výše uvedené neuplatňují.

Závěrem je nutné zmínit usnesení, které se pouze poznamená do spisu, přičemž se účastníci pouze vhodným způsobem vyrozumí. Usnesení, která se týkají příslušnosti správních orgánů se oznamují všem správním orgánům, kterých se dotýkají. Účastníci se mohou vzdát nároku na doručení písemného vyhotovení správního rozhodnutí, pak se místo rozhodnutí učiní pouze záznam do spisu, který ale obsahuje výrokovou část, odůvodnění, datum vydání, číslo jednacích, datum vyhotovení, otisk úředního razítka, jméno, příjmení, funkci nebo služební číslo a podpis oprávněné osoby (Skulová, 2020, s. 261-262).

Po vydání a oznámení rozhodnutí může toto rozhodnutí nabýt právní moci. V právní moci je takové rozhodnutí, které bylo oznámeno a proti němuž se nelze odvolat, pokud nestanoví zákon jinak. V případě, že je posledním dnem odvolací lhůty sobota, neděle nebo svátek, má účastník možnost se odvolat nejpozději následující pracovní den. Pokud není odvolání podáno, nabývá rozhodnutí právní moci následující den. Pravomocné rozhodnutí je závazné pro účastníky řízení i pro správní orgány, pro jiné osoby je závazné v případech stanovených zákonem (Šromová, 2020, s. 64,173). Správní řízení v oblasti řidičských oprávnění se týká odnětí řidičského oprávnění, podmínění řidičského oprávnění ze zdravotních důvodů, zadržení řidičského oprávnění a též se použije při řešení maření úředního rozhodnutí.

### **3.2 Odnětí řidičského oprávnění**

Odnětí řidičského oprávnění upravuje ustanovení § 94 odst.1 zákona č. 361/2000 Sb., přičemž příslušný úřad ORP je oprávněn řidičské oprávnění odejmout, pokud jeho držitel pozbyl zcela zdravotní způsobilost, pozbyl zcela odbornou způsobilost nebo nesplňoval při udělení řidičského oprávnění podmínky uvedené v ustanovení § 82 tohoto zákona. Z pohledu řidičů cizinců je podstatná podmínka splnění obvyklého bydliště nebo studia na území České republiky. Všechny tyto podmínky, jejichž nesplnění je důvodem pro odnětí řidičského oprávnění jsou popsány níže v této kapitole.

Zdravotní způsobilostí k řízení motorových vozidel se dle ustanovení § 84 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., rozumí tělesná a duševní schopnost k řízení motorových vozidel, dále jen „zdravotní způsobilost“. Dále je zákonem určeno, kdo zdravotní způsobilost posuzuje, za jakých podmínek a jaký dokument je výsledkem tohoto posuzování. Zdravotní způsobilost

hodnotí posuzující lékař na základě prohlášení žadatele o řídičské oprávnění nebo držitele řídičského oprávnění, výsledku lékařské prohlídky a dalších potřebných odborných vyšetření, jak uvádí odst. 2 ustanovení § 84 zákona č. 361/2000 Sb.

Posuzujícím lékařem dle ustanovení § 84 odst. 4) zákona č. 361/2000 Sb., se rozumí: „A) lékař se způsobilostí v oboru všeobecné praktické lékařství nebo v oboru praktický lékař pro děti a dorost registrujícího poskytovatele ambulantní zdravotní péče (dále jen "registrující poskytovatel"), b) lékař poskytovatele pracovnělékařských služeb, c) lékař uvedený v písmenu a) kteréhokoliv poskytovatele této ambulantní zdravotní péče, jde-li o posuzovanou osobu, která nemá registrujícího poskytovatele nebo poskytovatele pracovnělékařských služeb.“ Výstupem je posudek o zdravotní způsobilosti v písemné formě, na kterém může být uvedeno, že osoba je zdravotně způsobilá, zdravotně způsobilá s podmínkou nebo zdravotně nezpůsobilá k řízení motorových vozidel. Zdravotně způsobilý k řízení motorového vozidla není dle ustanovení § 84 odst. 3 zákona č. 361/2000 Sb., ten, kdo má poruchy chování způsobené závislostí na alkoholu nebo jiných psychoaktivních látkách dle posudku o zdravotní způsobilosti.

Prováděcí právní předpis upravuje podmínky zdravotní způsobilosti, také rozsah lékařské prohlídky, odborného vyšetření, obsah prohlášení žadatele o řídičské oprávnění nebo držitele řídičského oprávnění, dále pak uvádí nemoci, vady nebo stavy vylučující nebo podmiňující zdravotní způsobilost k řízení motorových vozidel. Prováděcím právním předpisem je vyhláška č. 277/2004 Sb., vyhláška o stanovení zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel, zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel s podmínkou a náležitosti lékařského potvrzení osvědčujícího zdravotní důvody, pro něž se za jízdy nelze na sedadle motorového vozidla připoutat bezpečnostním pásem.

Odborná způsobilost je získána úspěšným složením zkoušky odborné způsobilosti žadatelů o řídičské oprávnění po ukončení výuky a výcviku v autoškole, zároveň je to jedna z podmínek k udělení řídičského oprávnění. Řídičské oprávnění může být dle ustanovení § 90 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., uděleno pouze osobě, která získala odbornou způsobilost k řízení motorových vozidel dle zvláštního právního předpisu, kterým je zákon č. 247/2000 Sb., zákon o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů. Řídičské oprávnění může být omezeno i v oblasti odborné způsobilosti harmonizovaným kódem a to zejména, pokud žadatel o řídičské oprávnění absolvoval výcvik a zkoušku z praktické jízdy s motorovým vozidlem vybaveným automatickou převodovkou. Vozidlo vybavené automatickou převodovkou je takové vozidlo, ve kterém není pedál spojky.

Podmínka věku stanoveného zákonem vychází z ustanovení § 83 zákona č. 361/2000 Sb., neboť jsou pro jednotlivé skupiny řidičských oprávnění určeny věkové hranice, jak je vysvětleno ve druhé kapitole. Uvedené ustanovení obsahuje i výjimky z věku, jak již je také ve druhé kapitole uvedeno. Do skupiny výjimek věku spadá i novelou zákona č. 361/2000 Sb., daná možnost řízení vozidla s mentorem pro řidičské oprávnění skupiny B od 17 let.

Obvyklé bydliště je definováno v ustanovení § 2 písm. hh) zákona č. 361/2000 Sb. „*obvyklé bydliště na území České republiky je místo trvalého pobytu fyzické osoby na území České republiky, nebo pokud fyzická osoba nemá na území České republiky trvalý pobyt, místo na území České republiky, kde fyzická osoba 1. pobývá alespoň 185 dnů v kalendářním roce z důvodů osobních vazeb, kterými se rozumí zejména soužití ve společné domácnosti, rodinné vazby, vlastnictví nebo nájem nemovitosti, a popřípadě zároveň i z důvodů podnikání, výkonu jiné samostatně výdělečné činnosti nebo závislé práce na území České republiky, nebo 2. pobývá z důvodu osobních vazeb a pravidelně se na toto místo vrací, ačkoliv podniká, vykonává jinou samostatně výdělečnou činnost nebo závislou práci v jiném státě, není-li výkon takovéto činnosti v jiném státě omezen na dobu určitou*“. Definování této podmínky a její dokládání je zásadní z hlediska činnosti správních orgánů. Je to podmínka, která vychází z legislativy Evropské unie a je společná pro státy Evropské unie a smluvní strany Dohody o Evropském hospodářském prostoru, které jsou dále označovány v tomto zákoně jako jiné členské státy.

Základním předpokladem pro dokládání obvyklého bydliště, kde fyzická osoba pobývá 185 dnů v kalendářním roce, je skutečnost, že na území České republiky nemá trvalý pobyt. Velmi důležitý je rovněž výpočet počtu dnů v kalendářním roce, neboť je nutné si uvědomit, že daná osoba může splnit počet dnů pobytu na území České republiky, ale již nesplňuje podmínku, že jsou tyto dny v kalendářním roce. Příkladem je tedy osoba, která započne svůj pobyt na území České republiky v druhém pololetí sledovaného roku, ale uplynutí doby 185 dní v kalendářním roce nastane až 5. července roku následujícího, pokud se nejedná o přestupný rok. Dokumenty, kterými osoba může dokládat vztah k České republice jsou např. výpis z katastru nemovitostí prokazující vlastnická práva, nájemní smlouva k nemovitosti, pracovní smlouva, doklad o studiu nebo návštěvě školního zařízení dětí, rodné listy dětí narozených na území ČR, pojistné smlouvy, smlouva o uzavření vedení bankovního účtu, výpis z odváděného zdravotního pojištění, živnostenský list apod. Správní orgány ORP na základě dodaných dokumentů zkoumají, zda dotyčný žadatel skutečně pobývá na území ČR.

Jak uvádí Rozsudek NSS sp. zn. 4 As 275/2015-22 ze dne 27. ledna 2016 ustanovení § 82 odst. 1 písm. d) ve spojení s ustanovením § 2 písm. hh) zákona o silničním provozu explicitně rozlišuje případy, kdy žadatel o vydání řidičského oprávnění má na území České

republiky trvalý pobyt a kdy jej naopak nemá. Přitom nejsou dány důvody, aby pojem trvalý pobyt byl vyložen odlišně oproti právnímu řádu, respektive, aby za trvalý pobyt byl považován i přechodný pobyt ve smyslu § 87a zákona o pobytu cizinců. Jakkoliv si tyto právní instituty mohou být podobné z hlediska legislativní konstrukce, nezakládá to žádné pochybnosti o úmyslu zákonodárce, aby mezi nimi správní orgány rozlišovaly. V posuzované věci je veřejným zájmem, aby řidičská oprávnění získaly pouze osoby, které splňují podmínky podle § 82 zákona č. 361/2000 Sb., což je konstatováno v Rozsudku NSS sp. zn. 4 As 40/2012-26 ze dne 30. dubna 2013. V souladu s tímto judikátem v Rozsudku NSS sp. zn. 5 As 287/2016-35 ze dne 7. srpna 2017, je uvedeno, že při interpretaci zákonných ustanovení v otázce obvyklého bydliště má význam směrnice č. 2006/126/ES, o řidičských průkazech, která v otázce vydávání řidičských průkazů občanům jiných členských států v zásadě převzala předchozí úpravu obsaženou ve směrnici Rady č. 91/439/EHS, o řidičských průkazech, ve znění pozdějších předpisů. Tedy i v souladu s čl. 7 odst. 1 písm. e) směrnice č. 2006/126/ES řidičské průkazy se vydávají pouze žadatelům, kteří mají obvyklé bydliště na území členského státu vydávajícího průkaz nebo mohou doložit, že už tam alespoň šest měsíců studují.

Podle čl. 12 směrnice č. 2006/126/ES pro účely této směrnice se „obvyklým bydlištěm“ rozumí místo, kde se určitá osoba obvykle zdržuje, tj. nejméně 185 dní v kalendářním roce, z důvodů osobních a profesních vazeb nebo v případě osob bez profesních vazeb z důvodu osobních vazeb vyplývajících z úzkých vztahů mezi touto osobou a místem, kde bydlí. Za obvyklé bydliště osoby, jejíž profesní vazby jsou jinde než osobní vazby a která tedy střídavě pobývá na různých místech ve dvou nebo více členských státech, se však považuje místo jejích osobních vazeb, pokud se tam pravidelně vrací. Tato poslední podmínka se nepožaduje, pokud osoba pobývá v některém členském státě, aby zde vykonávala časově omezený úkol. Navštěvování vysoké školy nebo školy neznamená přesun obvyklého bydliště. Takto interpretuje NSS souladnost českých právních předpisů s unijními a též potvrzuje oprávněnost postupů správního orgánu při prokazování obvyklého bydliště. Konkrétně v této kauze tedy není rozhodné, že jsou předloženy k žádosti právě doklady předvídané v § 92 odst. 4 písm. d) zákona o silničním provozu, neboť již podle rozsudku zdejšího soudu ze dne 12. února 2015, č. j. 7 As 287/2014-36, doklad osvědčující obvyklé bydliště žadatele ve smyslu § 92 odst. 4 písm. d) a § 109 odst. 8 písm. g) zákona o silničním provozu nemusí sám o sobě prokazovat obvyklé bydliště žadatele. Rozhodující je v souladu s § 2 písm. hh) téhož zákona skutečný fyzický pobyt, nikoliv pobyt formální. Tlak na prokazování skutečného pobytu správními orgány, nikoliv formálního je ochranou před tzv. „turistikou za řidičskými průkazy“, kdy se žadatelé snaží obejít přísnější podmínky pro získání řidičského oprávnění v jiném státě.



Tato problematika se týká zejména správních orgánů obcí s rozšířenou působností v blízkosti pohraničních oblastí. Obvyklé bydliště je nutné vždy prokázat, jak uvedl NSS v Rozsudku ze dne 12. února 2015, č. j. 7 As 287/2014-36, či Rozsudku ze dne 18. května 2015, č. j. 5 As 3/2015-34, uvedení demonstrativního výčtu dokladů v § 92 odst. 4 písm. d) zákona o silničním provozu nelze v žádném případě vnímat jako projev legální důkazní teorie. Vždy je třeba zkoumat, co skutečně předložené doklady prokazují, resp. zda je jimi zejména s ohledem na jejich povahu, obsah, srozumitelnost a věrohodnost prokázáno obvyklé bydliště.

Jiný náhled je na osobu, jejichž profesní vazby jsou jinde než osobní vazby a která střídavě pobývá na různých místech ve dvou nebo více členských státech, podstatné zde je, pokud se pravidelně vrací na místo svých osobních vazeb, považuje se toto místo za obvyklé bydliště. V případě, že osoba pobývá v některém členském státě z důvodu vykonání časově omezeného úkolu, o obvyklé bydliště se v daném státě nejedná (Kučerová, 2018, s. 41).

Druhá část ustanovení § 82 odst. 1 písm. d) zákona č. 361/2000 Sb. je definována studiem na území České republiky alespoň po dobu 6 měsíců. Je to tedy další možnost, jak prokázat obvyklé bydliště, kdy se za obvyklé bydliště považuje adresa školy. Tato varianta je možná pouze, pokud osoba neprokáže jiné obvyklé bydliště a zároveň je studentem školy denní formy studia. Ustanovení § 82 odst. 4 zákona č. 361/2000 Sb., tento pojem definuje: „*Studiem se rozumí základní vzdělávání, střední vzdělávání a vyšší odborné vzdělávání v denní formě v oborech vzdělání v základní škole, střední škole, konzervatoři nebo vyšší odborné škole, zapsané do rejstříku škol a školských zařízení, a prezenční studium v akreditovaných studijních programech na vysoké škole. Místem studia se rozumí adresa místa, kde probíhá výuka nebo její podstatná část.*“ Prokazování obvyklého bydliště je obligatorní údaj uváděný v řídičském průkazu i v žádosti o vydání ŘP, stejně tak je povinným údajem registru řidičů, i když jeho záznam byl vypuštěn z údajů uváděných v ŘP a to na základě novely účinné 1.července 2018 zákonem č. 199/2017 Sb., tj. zákon, kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů (Kučerová, 2018, s. 41).

Podmínkami dle ustanovení § 82 odst. 1 písm. e) zákona č. 361/2000 Sb., jsou míněny další podmínky pro udělení některých skupin řídičského oprávnění a jsou uvedeny v ustanovení § 91 zákona č. 361/2000 Sb. Dalšími podmínkami dle tohoto ustanovení jsou podmínky, které

spočívají v podmínění držení řídičského oprávnění určité skupiny pro udělení vyšší skupiny řídičského oprávnění:

- skupinu D nebo D1 lze udělit jen žadateli, který je již držitelem ŘO pro skupinu B;
- skupinu C nebo C1 lze udělit jen žadateli, který je již držitelem ŘO pro skupinu B;
- skupinu B + E lze udělit jen žadateli, který je již držitelem ŘO pro skupinu B;
- skupinu C + E lze udělit jen žadateli, který je již držitelem ŘO pro skupinu C;
- skupinu C1 + E lze udělit jen žadateli, který je již držitelem ŘO pro skupinu C1;
- skupinu D + E lze udělit jen žadateli, který je již držitelem ŘO pro skupinu D;
- skupinu D1+ E lze udělit jen žadateli, který je již držitelem ŘO pro skupinu D1.

Podmínkami dle ustanovení § 82 odst. 1 písm. f) zákona č. 361/2000 Sb., které musí žadatel splňovat při udělení ŘO je skutečnost, že není ve výkonu správního trestu nebo trestu zákazu činnosti spočívajícího v zákazu řízení motorových vozidel, dále pak, že není povinným v exekuci pozastavením řídičského oprávnění osobě, které nebylo uloženo v trestním řízení přiměřené omezení spočívající ve zdržení se řízení motorových vozidel, a také není povinným v exekuci pozastavením řídičského oprávnění, nebo že není osobou, která by měla v registru řídičů zaznamenáno 12 bodů. Příslušný správní orgán ověřuje splnění těchto podmínek ověřením v rejstříku trestů výpisem z evidence rejstříku trestů. Žádost o vydání výpisu z evidence rejstříku trestů zašle správní orgán, tedy oprávněná osoba příslušného úřadu ORP elektronicky prostřednictvím registru řídičů, což je způsob umožňující dálkový přístup.

Ustanovení § 82 odst. 1 písm. g) zákona č. 361/2000 Sb., říká, že řídičské oprávnění nelze udělit osobě, která je držitelem platného řídičského oprávnění uděleného jiným členským státem. Poslední podmínkou dle ustanovení § 82 odst. 1 písm. h) zákona č. 361/2000 Sb., je skutečnost, že osoba nevykonává závazek zdržet se řízení motorových vozidel, ke kterému se zavázala pro účely podmíněného odložení podání návrhu na potrestání nebo podmíněného zastavení trestního stíhání. V ustanovení § 82 odst. 2 zákona č. 361/2000 Sb., je uvedeno, že řídičské oprávnění nelze udělit osobě, které bylo její řídičské oprávnění pozastaveno nebo odejmuto v jiném členském státě nebo byl této osobě uložena zákaz činnosti spočívající v ZŘMV. To ovšem neplatí, pokud uplyne lhůta pro opětovné udělení řídičského oprávnění. Současně zákon stanovuje, že podmínku odborné způsobilosti, zdravotní způsobilosti a držení ŘO podmiňující získání ŘO, musí držitel splňovat po celou dobu držení řídičského oprávnění.

Tyto výše popsání podmínky, resp. jejich nesplnění je důvodem pro zahájení řízení o odnětí řídičského oprávnění. Pouze v případě prokázání a doložení obvyklého bydliště správní orgán řídičské oprávnění neodejme. Odnětí řídičského oprávnění je konstitutivní správní akt správního orgánu. Vydání rozhodnutí správního orgánu je individuálním aktem orgánu veřejné

správy, který je místně příslušný dle obvyklého pobytu řidiče. Držitel řidičského oprávnění je povinen do pěti pracovních dnů ode dne nabytí právní moci rozsudku nebo rozhodnutí, kterým mu byl trest nebo sankce uložena, odevzdat řidičský průkaz dle svého obvyklého bydliště na příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností. Držitel řidičského průkazu vydaného cizím státem nebo jiným státem EU, pokud se jedná o první přestupek, odevzdá řidičský průkaz v obci s rozšířenou působností, kde byl tento přestupek spáchán.

### **3.3 Podmínění řidičského oprávnění**

Problematika podmínění řidičského oprávnění je upravena v těchto právních předpisech, v zákoně č. 361/2000 Sb., vyhlášce č. 31/2001 Sb., a vyhlášce č. 277/2004 Sb. Pojem podmínění řidičského oprávnění je spojen s omezením zdravotní způsobilosti držitele řidičského oprávnění k řízení motorových vozidel. K podmínění řidičského oprávnění dochází, pokud omezení uvede praktický lékař v posudku o zdravotní způsobilosti. Ustanovení § 93 zákona č. 361/2000 Sb., uvádí, že k podmínění řidičského oprávnění příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností přistoupí, pokud je držitel řidičského oprávnění zdravotně nebo psychicky způsobilý k řízení motorových vozidel s podmínkou. Pokud jsou zjištěny u držitele řidičského oprávnění neurologická onemocnění, kognitivní, smyslové nebo motorické poruchy ovlivňující výkon řízení motorového vozidla, může být řidičské oprávnění podmíněno, pokud není celé rovnou odňato. Řidičské oprávnění může být podmíněno též pravidelnými posudky pro případ zhoršení stavu.

Správní orgán zahájí, na základě doručeného podnětu a posouzení povahy věci, řízení o přezkoumání zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel. Zde je vhodné vzhledem k bezpečnosti silničního provozu využít ustanovení § 61 zákona č. 500/2004 Sb. a nařídit předběžné opatření. Předběžným opatřením se řidiči přikáže zdržet se řízení motorových vozidel. Procesní práva a povinnosti jsou v řízení stanovena správním řádem. Účastník řízení má možnost se k podkladům vyjádřit ve stanovené lhůtě, může uplatnit své návrhy na jeho doplnění. Pokud tak účastník neučiní, je rozhodnuto i bez jeho vyjádření. Usnesením stanoví správní orgán lhůtu k přezkoumání zdravotní způsobilosti dle ustanovení § 96 odst. 2 zákona č. 361/2000 Sb. a v souladu s vyhláškou č. 277/2004 Sb., vyhláškou o zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel. Účastník řízení má možnost požádat o náhradní lhůtu k přezkoumání zdravotní způsobilosti. Jak dokládá Rozsudek NSS sp. zn. 10 As 334/2019 ze dne 16. června 2021 po stanovení lhůty k předložení posudku, v souladu se zákonem dle ustanovení § 96 odst. 3 zákona č. 361/2000 Sb., i lhůty náhradní podle odst. 4 téhož ustanovení, nelze se dovolávat dalších náhradních lhůt bez řádného odůvodnění, proč se nelze dostavit

k přezkoumání zdravotní způsobilosti k posuzujícímu lékaři. Pokud se posuzovaná osoba nepodrobí přezkoumání zdravotní způsobilosti ve stanovené lhůtě nebo ve lhůtě náhradní, bude prohlášena za zdravotně nezpůsobilou k řízení motorových vozidel.

Na základě výsledku lékařské prohlídky, odborných vyšetření a posouzení zdravotního stavu vydá praktický lékař posudek o zdravotní způsobilosti. Podstatným údajem v posudku o zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel je přesné uvedení skupin řídičského oprávnění, ke kterým je posudek vydáván. Proto je zásadní, aby účastník řízení uvedl svému lékaři jakého řídičského oprávnění je držitelem. Písemné vyhotovení řádně vyplněného a potvrzeného posudku o zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel předá účastník řízení ve stanovené lhůtě správnímu orgánu. Po dobu nezbytnou k opatření posudku o zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel, lhůty pro vydání rozhodnutí neběží. Lhůta pro podání odvolání běží ode dne následujícího po oznámení usnesení. Podané odvolání nemá odkladný účinek. Pokud je řidič způsobilý k řízení motorových vozidel s podmínkou musí být uveden důvod a podmínka této způsobilosti. Podmínka spočívá v používání nezbytného zdravotnického prostředku, v technické úpravě motorového vozidla, nebo v jiných omezeních posuzované osoby. Podmínka způsobilosti se vyznačuje do řídičského průkazu harmonizovanými kódy. Harmonizované kódy jsou uvedené v příloze č. 5 vyhlášky č. 31/2001 Sb., vyhlášky dle Ministerstva dopravy a spojů ze dne 10. ledna 2001 o řídičských průkazech a o registru řídičů ve znění vyhlášek č. 154/2003 Sb., č. 177/2004 Sb., č. 194/2006 Sb., č. 27/2012 Sb., č. 243/2012 Sb., č. 1/2014 Sb., č. 9/2015 Sb., č. 43/2015 Sb., č. 75/2016 Sb. a č. 456/2017 Sb. Kódy se člení na harmonizované a národní kódy. Harmonizované kódy mají podskupiny zdravotní důvody, přizpůsobení vozidla, kódy pro omezení užívání a administrativní záležitosti. Pokud je v posudku o zdravotní způsobilosti osoba označena jako zdravotně nezpůsobilá, musí být uveden důvod nezpůsobilosti dle platné legislativy.

### **3.4 Pozbytí řídičského oprávnění**

Pozbytí řídičského oprávnění je důsledkem jiného rozhodnutí, proto o něm již příslušný správní orgán nerozhoduje. Od uvedeného data pozbývá držitel řídičského oprávnění svá oprávnění ze zákona, bez nutnosti dalšího rozhodování, a to dnem právní moci rozhodnutí, kterým mu byl soudem uložen trest nebo příslušným správním úřadem uložena sankce zákazu činnosti spočívajícího v zákazu řízení motorových vozidel. Jestliže je řidiči soudem uložen trest zákazu činnosti nebo správním orgánem uložena sankce zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel, automaticky pozbývá řídičské oprávnění a obecní úřad obce s rozšířenou působností tak nemusí vydávat další rozhodnutí o odnětí řídičského oprávnění jako

tomu bylo před nabytím účinnosti novely zákona č. 411/2005 Sb. Tento zákon nabyt účinnosti dne 1. července 2006, zákon č. 411/2005 Sb., je zákon, kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, a některé další zákony. Pozbytí řídičského oprávnění upravuje ustanovení § 94a zákona č. 361/2000 Sb., a taxativně vyjmenovává situace, na základě kterých k pozbytí ŘO dochází, jedná se o:

- uložení trestu soudem nebo příslušným správním úřadem uložení správního trestu spočívajícího v zákazu řízení motorových vozidel;
- trestním řízením uložené přiměřené omezení spočívající ve zdržení se ŘMV;
- rozhodnutím o podmíněném odložení podání návrhu na potrestání nebo podmínění zastavení trestního stíhání, pro něž se držitel ŘO zavázal zdržet se ŘMV;
- rozhodnutím o přijetí nového závazku zdržet se ŘPM během zkušební doby podmíněného odložení podání návrhu na potrestání nebo podmíněného zastavení trestního stíhání.

Dále dle ustanovení 102g odst. 2 zákona č. 361/2000 Sb., pozbývá řídičské oprávnění také začínající řídič, pokud nepředloží potvrzení o absolvování dopravně psychologického pohovoru a školení začínajících řídičů do 3 měsíců ode dne doručení výzvy správního orgánu. Pokud je v registru řídičů zaznamenán přestupek začínajícího řídiče, nebo body za trestný čin, je tento řídič vyzván k absolvování dopravně psychologického pohovoru a školení začínajících řídičů, této problematice se blíže věnuje druhá kapitola. Dle uvedeného ustanovení začínající řídič pozbývá řídičské oprávnění posledním dnem této lhůty a je povinen nejpozději v tento den řídičský průkaz odevzdat příslušnému úřadu ORP. Po dobu pozbytí, pozastavení nebo odnětí řídičského oprávnění nebo zadržení řídičského průkazu se začínajícímu řídiči staví běh dvouleté zkušební lhůty.

Řidičské oprávnění pozbývá také řídič, který dosáhl celkového počtu 12 bodů, a to uplynutím lhůty 5 pracovních dnů ode dne doručení oznámení dosažení 12 bodů. V důsledku dosažení 12 bodů je řídiči příslušným správním orgánem doručeno oznámení o této skutečnosti současně s výzvou k odevzdání řídičského průkazu. Oznámení a výzva k odevzdání řídičského průkazu jsou definovány v ustanovení § 123c odst. 3 zákona č. 361/2000 Sb. „*příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností při provedení záznamu bodů, kterým řídič dosáhl celkového počtu 12 bodů, neprodleně písemně nebo elektronickou cestou oznámí tuto skutečnost řídiči a vyzve jej k odevzdání řídičského průkazu a mezinárodního řídičského průkazu nejpozději do 5 pracovních dnů ode dne doručení tohoto oznámení*“.

Řidič má právo využít námitky proti provedenému záznamu, pokud nesouhlasí s provedeným záznamem bodů v bodovém hodnocení. Podané námitky jsou podáním, které musí obsahovat identifikaci osoby, označení správního orgánu, k němuž jsou podávány, vymezení, proti jakému záznamu bodů směřují a též vlastnoruční podpis osoby, která námitky podává. Námitky musí být podané včas, tedy do pěti pracovních dnů ode dne doručení oznámení o dosažení 12 bodů a takto podané námitky umožňují přerušování doby pro pozbytí řídičského oprávnění, než bude vydáno rozhodnutí o námitkách. Opodstatněné námitky, které uzná správní orgán, vedou k opravě záznamů bodů v bodovém hodnocení. Pokud správní orgán neshledá námitky jako odůvodněné, vydá pravomocné rozhodnutí o jejich zamítnutí.

Jednání řidiče, který by po nabytí právní moci rozhodnutí řídil vozidlo, je mařením výkonu úředního rozhodnutí, podrobněji bude řešeno ve třetí kapitole. V případě, že řidič námitky nepodá, nebo je podá po zákonné lhůtě, pozbývá takový řidič řídičská oprávnění uplynutím pěti pracovních dní ode dne, kdy mu bylo doručeno oznámení o dosažení 12 bodů a také výzva k odevzdání ŘP. Po uplynutí 1 roku ode dne pozbytí řídičského oprávnění může vybodovaný řidič požádat o vrácení řídičského oprávnění. Pokud byl současně s jednáním zařazeným do bodového hodnocení uložen trest nebo správní trest zákazu činnosti řízení motorových vozidel, který trvá déle než 1 rok, je řidič oprávněn požádat o vrácení až po uplynutí lhůty tohoto zákazu. Odlišně se přistupuje při dosažení 12 trestných bodů k držitelům řídičského průkazu vydaného jiným členským státem, řídičského průkazu vydaného cizím státem, mezinárodního řídičského průkazu vydaného cizím státem. Těmto řidičům nemůže být řídičský průkaz na území ČR odebrán, pouze pozbývají právo na území České republiky po dobu 12 měsíců řídit motorová vozidla. Povinností Ministerstva dopravy je sdělit tuto skutečnost po obdržení podkladů zaslaných příslušným úřadem ORP orgánu, který řídičský průkaz vydal.

Důsledky jednání, kterým řidič nesplní povinnost odevzdat řídičský průkaz se zabývá Lehká (2018, s. 256-257), která uvádí, že nelze bez dalšího řídit motorová vozidla, pokud již uplynula doba zákazu řízení motorových vozidel, ale držitel řídičského oprávnění řídičský průkaz na výzvu neodevzdal. K tíži konání osoby připadá i skutečnost, že v rozhodnutí správního orgánu je poučen o nutnosti respektovat zákaz řízení, i o povinnosti neprodleně odevzdat řídičský průkaz. Takové jednání naplňuje formální i materiálové znaky skutkové podstaty přestupku. Jak vyplynulo z Rozsudku KS v Ústí nad Labem ze dne 5.3.2018 č.j. 78 A 31/2015-54 škodlivost jednání zvyšuje skutečnost, přestože je osoba řidiče poučena o uloženém zákazu řízení a povinnosti odevzdat řídičský průkaz, tak se záměrně dopouští protiprávního jednání, když i přes uložený zákaz řízení motorových vozidel opětovně řídí motorové vozidlo a řídičský průkaz neodevzdá.

### 3.5 Pozastavení řídičského oprávnění

Dle ustanovení § 95 zákona č. 361/2000 Sb. „v rámci řízení o podmínění, omezení nebo odnětí řídičského oprávnění může příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností rozhodnout o pozastavení řídičského oprávnění jako o předběžném opatření podle zvláštního právního předpisu“. Před skončením řízení o podmínění, omezení nebo odnětí řídičského oprávnění má příslušný správní orgán možnost z moci úřední nebo na návrh účastníka rozhodnutím pozastavit řídičské oprávnění. Toto rozhodnutí je předběžným opatřením dle ustanovení § 61 odst. zákona č. 500/2004 Sb., a odvolání proti němu nemá odkladný účinek (Kučerová, 2018, s. 505).

V důsledku pozastavení řídičského oprávnění nesmí držitel po dobu platnosti pozastavení řídit motorová vozidla. Jak uvádí Kučerová (2018, s. 505), přestože k pozastavení řídičského oprávnění dochází rozhodnutím orgánu veřejné správy, jedná se o dočasné opatření, které je možno srovnat se zadržením řídičského průkazu v přestupkovém nebo trestním řízení. Toto dočasné opatření je účinné pouze do právní moci rozhodnutí v meritu věci. Závěrem je nutné upřesnit, předběžné opatření řídičské oprávnění pozastavuje a řízení motorového vozidla není možné označit jako trestný čin maření výkonu úředního rozhodnutí, neboť není jisté, zda bude konečným rozhodnutím řídičské oprávnění skutečně odňato (Kučerová, 2018, s. 505). Jak k tomu uvádí Nejvyšší soud v Usnesení sp. zn. 4 Tdo 6/2015-28 ze dne 14. dubna 2015 do zkušební doby nelze započítávat dobu, po kterou se obviněný zaváže zdržet se určité činnosti před právní mocí rozhodnutí o podmíněném zastavení trestního stíhání, neboť nemohl takovou činnost vykonávat, protože mu bylo příslušným orgánem odňato oprávnění k jejímu výkonu.

Institut provedení pozastavení řídičského oprávnění upravuje s účinností od 1. ledna 2013 exekuční řád formou příkazu k pozastavení řídičského oprávnění povinného, konkrétně v ustanovení § 71a zákona č. 120/2001 Sb., zákona o soudních exekutorech a exekuční činnosti (exekuční řád) a o změně dalších zákonů. Exekuční příkaz může být vystaven, pokud je vymáhán nedoplatek výživného na nezletilé dítě, od 4. října 2017 též na zletilé dítě do 26 let věku, které se soustavně připravuje studiem na své budoucí povolání. K pozastavení řídičského oprávnění dochází doručením exekučního příkazu povinnému a ten v souvislosti s tím, nesmí řídit motorová vozidla (Kučerová, 2018, s. 57). Jak dále uvádí Kučerová (2018, s. 456) odborníci připouštějí, že pozastavení řídičského oprávnění exekucí je možné pouze pro určitá řídičská oprávnění. Právě u těch osob, kterým řídičské oprávnění umožňuje obživu, tedy u profesionálních řídičů, není tato forma vhodná.

### 3.6 Vzdání se řídičského oprávnění

Držitel řídičského oprávnění se může svého oprávnění vzdát, jak definuje ustanovení § 94 odst. 2 zákona č. 361/2000 Sb. Pokud se držitel chce svého řídičského oprávnění vzdát, je povinen tuto skutečnost oznámit písemně, a to příslušnému obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností dle svého obvyklého bydliště. V tomto oznámení uvede své jméno a příjmení, datum a místo narození, rodné číslo, pokud bylo žadateli přiděleno, adresu obvyklého bydliště nebo místo studia, datum udělení řídičského oprávnění. Žadatel musí přesně vymezit jakých řídičských oprávnění se vzdává, správní orgán vezme vzdání se řídičského oprávnění na vědomí a již nerozhoduje o odnětí řídičského oprávnění. Jak uvádí Kučerová (2018, s. 57) vzdání se řídičského oprávnění je zcela dobrovolným a nevynutitelným aktem samotného držitele a není odloženo žádným rozhodnutím orgánů veřejné správy. Následné řízení vozidla osobou, která se vzdala řídičského oprávnění je přestupkem dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. e) bodu 1 zákona č. 361/2000 Sb.

### 3.7 Zadržení řídičského průkazu

Zadržení řídičského průkazu upravuje ustanovení § 118b zákona č. 361/2000 Sb., a dává policistům pravomoc zadržet řídičský průkaz u řídičů podezřelých z přestupku nebo trestného činu. Jedná se o tyto skutky:

- řídič řídil vozidlo bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo po užití jiné návykové látky nebo v takové době po požití alkoholického nápoje nebo užití jiné návykové látky, po kterou byl ještě pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky;
- řídič se přes výzvu odmítl podrobit vyšetření, zda při řízení vozidla nebyl ovlivněn alkoholem nebo jinou návykovou látkou;
- řídič řídil motorové vozidlo, aniž by byl držitelem řídičského oprávnění pro příslušnou skupinu vozidel;
- řídič při řízení vozidla překročil nejvyšší dovolenou rychlost v obci o 40 km/h a více nebo mimo obec o 50 km/h a více;
- řídič způsobil dopravní nehodu, při které došlo k usmrcení nebo těžké újmě na zdraví jiné osoby.

Jak již bylo uvedeno, od 1. ledna 2024 není řídič povinen vozit řídičský průkaz fyzicky u sebe, za podmínky, že je řídičský průkaz platný. Ustanovení § 118b odst. 6 zákona č. 361/2000 Sb., v této souvislosti dává možnost prohlásit řídičský průkaz za zadržený, pokud jej policistovi řídič nepředložil a je dán důvod pro zadržení řídičského průkazu.



Ode dne prohlášení řidičského průkazu za zadržený má držitel povinnost jej odevzdat na příslušném úřadu ORP dle místa spáchání skutku do pěti pracovních dní. Po dobu zadržení řidičského průkazu nebo prohlášení řidičského průkazu za zadržený, nesmí držitel řidičského oprávnění řídit motorové vozidlo, ale pokud by se řidič dopustil tohoto činu, není to trestný čin, ale přestupek dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. e) bodu 2 zákona č. 361/2000 Sb. Zákon výslovně ukládá, že držitel řidičského oprávnění nesmí řídit motorové vozidlo po dobu zadržení řidičského průkazu, nikoliv však, že by tento zákaz byl spjat s rozhodnutím o zadržení řidičského průkazu, resp. s jeho vykonatelností či nabytím právní moci (Kučerová, 2018, s. 58). Náležitě poučení o následcích zadržení vydá držiteli řidičského průkazu již policista, který zadržel řidičský průkaz a též mu vydá písemné potvrzení o zadržení řidičského průkazu.

### 3.8 Maření výkonu úředního rozhodnutí

Ustanovení § 3 odst. 3 písm. a) zákona č. 361/2000 Sb., stanoví, že řídit motorové vozidlo může pouze: *„Osoba, která je držitelem řidičského oprávnění pro příslušnou skupinu motorových vozidel (dále jen "skupina vozidel") uděleného Českou republikou, státem, který je členským státem Evropské unie nebo smluvní stranou Dohody o Evropském hospodářském prostoru (dále jen "jiný členský stát"), nebo jiným státem podle mezinárodní smlouvy, kterou je Česká republika vázána a která upravuje oblast silničního provozu.“* Každá osoba, která vykonává činnost, která jí byla rozhodnutím zakázána, nebo jí bylo odňato řidičské oprávnění, pokud tím maří nebo podstatně ztěžuje výkon rozhodnutí soudu nebo jiného orgánu veřejné moci, dopouští se přečinu maření výkonu úředního rozhodnutí (Kučerová, 2018, s. 50).

Ustanovení § 337 odst. 1 zákona č. 40/2009 Sb., trestního zákoníku definuje toho, kdo maří nebo podstatně ztěžuje výkon rozhodnutí soudu nebo jiného orgánu veřejné moci tím, že dle uvedeného ustanovení písm. a): *„Vykonává činnost, která mu byla takovým rozhodnutím zakázána nebo pro kterou mu bylo odňato příslušné oprávnění podle jiného právního předpisu nebo pro kterou takové oprávnění pozbyl.“* Nedodržením uloženého správního trestu nebo rozhodnutí soudu se pachatel dopouští trestného činu maření výkonu úředního rozhodnutí.

Objektem tohoto trestného činu je zájem na řádném výkonu rozhodnutí soudů a dalších orgánů veřejné moci, konkrétně na výkonu rozhodnutí, jímž byla určitá činnost zakázána nebo bylo odňato oprávnění k výkonu této činnosti. Skutková podstata zahrnuje možnost postihnout nejen pachatele vykonávajícího zakázanou činnost, zde konkrétně porušujícího zákaz řízení motorových vozidel, ale i vykonávajícího činnost, pro kterou mu bylo řidičské oprávnění odňato, ovšem za předpokladu, že tento stav trvá v době spáchání skutku (Kučerová, 2018, s. 50). Pokud protiprávní čin nenaplnuje znaky trestného činu, jedná se o přestupek.

Závěrem této kapitoly je nutné vyjasnit vztahy a důsledky odnětí a pozbytí řídičského oprávnění, neboť odnětí řídičského oprávnění je činěno rozhodnutím příslušného správního orgánu z důvodu ztráty zdravotní nebo odborné způsobilosti anebo nesplněním podmínek dle § 82 zákona č. 361/2000 Sb. Odnětí řídičského oprávnění se provádí vydáním rozhodnutí příslušného úřadu ORP a je rozhodováno dle ustanovení § 94 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb. Ustanovení § 94a odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., je ustanovení týkající se pozbytí řídičského oprávnění. Pozbytí řídičského oprávnění je důsledkem jiného rozhodnutí orgánu veřejné správy nebo důsledkem jednání řidiče, míněno dosažením 12 bodů v evidenci řidiče. Pozbytí řídičského oprávnění není tedy samo o sobě rozhodnutím. Správní orgán činí v případě pozbytí úkony směrem k řidiči, jakými jsou oznámení, výzva apod. V konečném důsledku docházelo k rozdílným názorům odborníků i soudů, zda po pozbytí řídičského oprávnění může docházet k maření úředního úkonu ve smyslu ustanovení § 337 odst. 1 písm. a) zákona č. 40/2009 Sb.

Této problematice se podrobně věnuje Kučerová (2018, s. 51-57) kde shrnuje, že většina soudů, včetně Ústavního soudu dospěla k názoru, že oznámení o pozbytí řídičského oprávnění, které řidiči zašle orgán veřejné moci dle ustanovení § 123c odst. 3 zákona č. 361/2000 Sb., má povahu rozhodnutí dle § 337 odst. 1 písm. a) zákona č. 40/2009 Sb. Důležitým závěrem je tedy konstatování, že pozbytí řídičského oprávnění dle ustanovení § 94a odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., je výsledkem rozhodovacího procesu dle Nálezu Ústavního soudu ze dne 8. prosince 2011, sp. zn. III. ÚS 2974/10. Ve snaze předejít názorovým neshodám soudů vydal NSS sp. zn. Tpjn 302/2010-II ze dne 27. října 2010 k otázce trestnosti vybodovaných řidičů stanovisko. Trestní kolegium dovodilo, že za odnětí příslušného oprávnění podle jiného právního předpisu ve smyslu ustanovení § 337 odst. 1 písm. a) zákona č. 40/2009 Sb., je třeba považovat i pozbytí řídičského oprávnění u řidiče, který v bodovém hodnocení dosáhl 12 bodů. V otázce materiálního pojetí rozhodnutí je chápáno, že se jedná o individuální právní akt, který zakládá, mění nebo ruší práva anebo povinnosti jmenovitě určené osoby nebo jímž se v určité věci prohlašuje, že taková osoba práva nebo povinnosti má, nebo nemá, anebo závazně určují subjektivní veřejná práva nebo povinnosti a shrnuje, že tento individuální právní akt vydaný orgánem veřejné moci z pozice vrchnostenského postavení závisí především na obsahu úkonu, neboť správní orgán jím vyjadřuje vůli založit právo nebo povinnost a forma úkonu již nemusí být jako rozhodnutí výslovně označena (Kučerová, 2018, s. 53-55).

## 4 VRÁCENÍ ŘIDIČSKÉHO OPRAVNĚNÍ

Ten, kdo chce vrátit řidičské oprávnění, musí podat žádost o vrácení řidičského oprávnění. Žádost je úkonem směřujícím ke správnímu orgánu, který je věcně a místně příslušný. V případě žádosti o vrácení řidičského oprávnění je jím úřad ORP dle trvalého bydliště žadatele. Na základě žádosti je zahájeno správní řízení o vrácení řidičského oprávnění. Odborná způsobilost, zdravotní způsobilost a další podmínky dle zákona týkající se odnětí řidičského oprávnění pro ztrátu zdravotní nebo odborné způsobilosti byly podrobně vysvětleny ve třetí kapitole. V této práci je nutné ještě zmínit přestupky, které mají dopad do bodového hodnocení řidiče a zákaz řízení motorových vozidel, neboť se jedná o významný druh správního trestu v oblasti řidičských oprávnění.

### 4.1 Přestupky a trestné činy

Přestupky a trestné činy jsou protiprávní činy, které jsou tak pojmenovány zákonem a v základním pojetí se liší mírou škodlivosti páchaného skutku. Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník upravuje oblast trestního práva a zákon č. 250/2016 Sb., zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, upravuje oblast přestupků. Pro oblast řidičských oprávnění je zvláštním zákonem zákon č. 361/2000 Sb., zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů.

Ustanovení § 13 odst. 1 zákona č. 40/2009 Sb., označuje za trestný čin: „*Protiprávní čin, který trestní zákon označuje za trestný a který vykazuje znaky uvedené v tomto zákoně.*“ Odst. 2 tohoto ustanovení definuje trestní odpovědnost za trestný čin jako úmyslné zavinění, pokud trestní zákon nestanoví výslovně, že postačí zavinění z nedbalosti.

Ustanovení § 5 zákona č. 250/2016 Sb., definuje přestupek jako: „*Společensky škodlivý protiprávní čin, který je v zákoně za přestupek výslovně označen a který vykazuje znaky stanovené zákonem, nejde-li o trestný čin.*“ Konkrétně v ustanovení § 125c odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., jsou upraveny přestupky fyzických osob v provozu na pozemních komunikacích. Přílohou této práce jsou zpracované přehledy všech přestupků dle tohoto ustanovení s přidělenou hodnotou v bodovém systému, výší pokuty pro daný přestupek a udělené doby zákazu činnosti řízení motorových vozidel. Příloha D obsahuje právní kvalifikaci platnou do 31. prosince 2023 a příloha E totéž s platností od 1. ledna 2024. Novelou zákona č. 361/2000 Sb., s účinností od 1. ledna 2024 došlo ke změně právní kvalifikace vybraných přestupků, zejména bylo vypuštěno porušení konkrétního ustanovení opakovaně, např. u překročení dovolené rychlosti při řízení motorového vozidla. Také byly zařazeny nové

skutkové podstaty pro porušení povinností, např. pro osobu mentora. Došlo k navýšení částek pokut za páchané skutky. O změně bodového systému bylo pojednáno ve druhé kapitole. U zákazů řízení došlo k zpřísnění doby trvání zákazu činnosti v řízení motorových vozidel. Při pravomocně uloženém správním trestu nebo trestu zákazu činnosti, který spočívá v zákazu řízení motorových vozidel, pokud tento zákaz trvá, nemůže tato osoba řídit motorové vozidlo. Výjimkou také není, pokud je tato osoba pod dohledem učitele řidičů při výcviku v řízení motorových vozidel nebo při skládání zkoušky z řízení motorového vozidla. Případná úspěšná zkouška by nebyla této osobě uznána a takový řidič by naplnil skutkovou podstatu trestného činu maření výkonu úředního rozhodnutí (Kučerová, 2018. s. 59).

Konkrétní přestupková jednání při řízení motorového vozidla, která souvisí se správními řízeními o řídičských oprávněních, jsou upravena v ustanovení § 125c odst. 1 písm. e) zákona č. 361/2000 Sb. I tohoto ustanovení se týká změna provedená novelou zákona č. 361/2000 Sb. Přehledy jednání s bodovým hodnocením, výší pokut a rozsahem zákazů činnosti spočívající v řízení motorového vozidla jsou uvedeny v tabulce 3 a 4.

**Tabulka 3 - Přestupky dle § 125c odst. 1 písm. e) zák. č. 361/2000 Sb., k 31.12.2023**

| Přestupek | Popis páchaného skutku                          | Body | Pokuta                | Zákaz řízení   |
|-----------|---|------|-----------------------|----------------|
| bod 1.    | Řidič není držitelem příslušného ŘO             | 4    | 25 000 Kč - 50 000 Kč | 12 - 24 měsíců |
| bod 2.    | Zadržen ŘP                                      | 7    | 5 000 Kč - 10 000 Kč  | 6 - 12 měsíců  |
| bod 3.    | Řidič není profesně způsobilý                   | 3    | 5 000 Kč - 10 000 Kč  | 6 - 12 měsíců  |
| bod 4.    | Posudek o zdravotní způsobilosti                | 0    | 5 000 Kč - 10 000 Kč  | 6 - 12 měsíců  |
| bod 5.    | Řidič cizinec pozbyl právo k řízení na území ČR | 0    | 25 000 Kč - 50 000 Kč | 12 - 24 měsíců |
| bod 6.    | Pozastaveno ŘO                                  | 0    | 5 000 Kč - 10 000 Kč  | 6 - 12 měsíců  |

Zdroj: vlastní zpracování dle zákona č. 361/2000 Sb.

**Tabulka 4 - Přestupky dle § 125c odst. 1 písm. e) zák. č. 361/2000 Sb., od 1.1.2024**

| Přestupek | Popis páchaného skutku  | Body | Pokuta                | Zákaz řízení   |
|-----------|---|------|-----------------------|----------------|
| bod 1.    | Řidič není držitelem příslušného ŘO                                     | 4    | 25 000 Kč - 75 000 Kč | 18 - 36 měsíců |
| bod 2.    | Zadržen ŘP nebo prohlášen za zadržený                                   | 4    | 7 000 Kč - 25 000 Kč  | 6 - 18 měsíců  |
| bod 3.    | Řidič není profesně způsobilý   | 2    | 7 000 Kč - 25 000 Kč  | 6 - 18 měsíců  |
| bod 4.    | Řidič cizinec pozbyl právo k řízení na území ČR nebo zákaz činnosti ŘMV | 4    | 25 000 Kč - 75 000 Kč | 18 - 36 měsíců |
| bod 5.    | Pozastaveno ŘO  | 0    | 7 000 Kč - 25 000 Kč  | 6 - 18 měsíců  |
| bod 6.    | Řidič nemá doprovod mentora   | 0    | 2 000 Kč - 5 000 Kč   | 6 - 12 měsíců  |

Zdroj: vlastní zpracování dle zákona č. 361/2000 Sb.

U řidiče, který není držitelem příslušného řídičského oprávnění, došlo k navýšení horní sazby pokuty a také horní hranice pro uložený zákaz činnosti spočívající v řízení motorových vozidel, výše bodového hodnocení zůstala stejná. U řidiče, kterému byl zadržen průkaz, dochází ke změně také v tom, že řídičský průkaz nemusí mít fyzicky u sebe a řídičský průkaz může být

prohlášen za zadržený, ale právní důsledky tohoto úkonu jsou shodné. Došlo ke snížení hodnoty bodů v bodovém hodnocení, k trestání dochází navýšením rozmezí sazby pokut, které lze udělit, pokud osoba řídí vozidlo se zadrženým řidičským průkazem nebo řidičským průkazem prohlášeným za zadržený. Také navýšení doby pro uložení zákazu řízení motorových vozidel je významné, neboť do konce roku 2023 trvala udělená doba zákazu řízení motorových vozidel často do jednoho roku. Když ode dne právní moci rozsudku nebo rozhodnutí, jímž došlo k uložení trestu nebo správního trestu spočívajícího v zákazu řízení motorových vozidel uplyne více než jeden rok, k žádosti o vrácení řidičského oprávnění musí být přiloženo prokázání zdravotní a odborné způsobilosti. Prokazování odborné způsobilosti po uplynutí roční lhůty se vztahuje i na rozsudek nebo rozhodnutí ke skutku, za který byl žadateli zadržen řidičský průkaz. Tato doba plyne ode dne zadržení řidičského průkazu, jak uvádí ustanovení § 102 odst. 5 zákona č. 361/2000 Sb.

Také u řidiče, který není profesně způsobilý, došlo ke snížení bodového hodnocení, ale navýšení dolní i horní hranice pokuty za přestupek a zvýšení horní hranice zákazu řízení motorových vozidel. Je nutné zdůraznit, že řidič je profesně nezpůsobilý, pokud nedoloží vstupní nebo pravidelné školení v akreditovaném školicím středisku absolvovaná do konce platnosti profesní způsobilosti. Pravidelná školení musí být v rozsahu 35 hodin v pěti letech, doba platnosti se vyznačí do průkazu profesní způsobilosti řidiče nebo řidičského průkazu se záznamem profesní způsobilosti řidiče.

U přestupku dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. e) bod 4 zákona č. 361/2000 Sb., došlo zcela ke změně skutkové podstaty. Do 31. prosince 2023 se přestupek týkal neprokázání zdravotní způsobilosti tím, že u sebe řidič při řízení motorového vozidla neměl posudek o zdravotní způsobilosti, pokud měl tuto povinnost dle zákona. Nově je v ustanovení § 89b zákona č. 361/2000 Sb., uložena povinnost policistovi, vojenskému policistovi, strážníku obecní policie nebo celníku oznámit příslušnému úřadu ORP, že je držitel řidičského oprávnění zdravotně nezpůsobilý k řízení motorových vozidel, pokud k tomu důvodně nasvědčují skutečnosti. Oznámení je podnětem pro zahájení řízení o odnětí řidičského oprávnění.

S účinností od 1. ledna 2024 je ustanovení § 125c odst. 1 písm. e) bod 4 zákona č. 361/2000 Sb. přestupkem při řízení vozidla pro držitele řidičského průkazu členského státu, řidičského průkazu vydaného cizím státem nebo mezinárodního řidičského průkazu vydaného cizím státem, který pozbyl právo k řízení motorového vozidla na území České republiky dosažením 12 bodů v bodovém hodnocení, nebo je ve výkonu správního trestu nebo trestu zákazu činnosti spočívajícího v zákazu řízení motorových vozidel. Původně bylo pozbytí práva k řízení motorového vozidla na území ČR upraveno v ustanovení § 125c odst. 1 písm. e) bod 5

zákona č. 361/2000 Sb., proto je možné porovnat tyto dva body. Došlo k zaznamenání bodů v bodovém hodnocení ve výši 4 bodů, v předchozím znění nebyly body zaznamenávány za tento přestupek vůbec. Dále došlo ke zvýšení horní hranice pokuty za tento přestupek, a zvýšení dolní i horní hranice uloženého zákazu k řízení motorových vozidel z původních 12 až 24 měsíců na 18 až 36 měsíců.

V pozastavení řidičského oprávnění došlo také k úpravě bodu v ustanovení tohoto zákona, v předchozí právní úpravě se jednalo o ustanovení § 125c odst. 1 písm. e) bod 6 zákona č. 361/2000 Sb., v nové právní úpravě je tento skutek zařazen pod bod 5. U tohoto přestupku zůstala nulová hodnota pro bodové hodnocení, zvýšila se pokuta pro přestupek při řízení motorového vozidla s pozastaveným řidičským oprávněním, a to výrazně v horní hranici, z původních 5 000 Kč až 10 000 Kč na nové rozpětí 7 000 Kč až 25 000 Kč. U zákazu řízení došlo k navýšení horní hranice z 12 měsíců na 18 měsíců.

S novelou zákona souvisí poslední ustanovení § 125c odst. 1 písm. e) bod 6 zákona č. 361/2000 Sb., neboť se jedná o osobu mentora. Tento přestupek se týká řidiče, který řídí motorové vozidlo a nemá doprovod mentora. Tento přestupek není ohodnocen body v bodovém systému, výše pokuty je v rozmezí od 2 000 Kč do 5 000 Kč a hrozí zde zákaz řízení motorových vozidel 6 až 12 měsíců.

Mezi nejzávažnější přestupky dle zákona č. 361/2000 Sb., patří dopravní nehody s následkem usmrcení nebo trvalé újmy na zdraví. Významným prvkem, který zde hraje velkou roli, je požití alkoholického nápoje nebo užití jiné návykové látky při řízení vozidla nebo jejich užití v takové době, po kterou je řidič ještě pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky. Toto jednání je postihnuto v ustanovení § 125c odst. 1 písm. c) zákona č. 361/2000 Sb., a související s tímto problémem je též ustanovení § 125c odst. 1 písm. d) zákona č. 361/2000 Sb., kdy se řidič odmítne podrobit vyšetření, zda při řízení vozidla nebyl ovlivněn alkoholem nebo jinou návykovou látkou.

Za řízení pod vlivem alkoholu nebo návykové látky je řidiči zaznamenáno 6 bodů v bodovém hodnocení řidiče, ve správním řízení může být uložena pokuta v rozmezí od 7 000 Kč do 25 000 Kč a uložen zákaz řízení motorových vozidel na dobu 6 až 18 měsíců. Razantněji je řešeno odmítnutí podrobit se zjištění, zda řidič není pod vlivem alkoholu nebo návykové látky. Zde ve správním řízení může být uložena pokuta od 25 000 Kč do 75 000 Kč a zákaz řízení motorových vozidel na dobu od 18 měsíců do 36 měsíců a je zaznamenán maximální počet 6 bodů v bodovém hodnocení řidiče. Do 31. prosince 2023 bylo možné uložit ve správním řízení pokutu ve výši 25 000 Kč až 50 000 Kč, zákaz řízení motorových vozidel od 12 do 24 měsíců a zaznamenáno bylo 7 bodů.

Výslovný zákaz požití alkoholický nápoj nebo užití jinou návykovou látku během jízdy řidiči ukládá ustanovení § 5 odst. 2 písm. a) zákona č. 361/2000 Sb. Mezi jakékoliv jiné látky náleží i jiné látky než alkoholické nápoje, tedy látky obsahující alkohol, které ale nejsou nápojem. Ustanovení § 5 odst. 2 písm. b) zákona č. 361/2000 Sb., ještě konkretizuje zákaz řídit vozidlo bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo užití jiné návykové látky, tedy tak, aby nedocházelo k řízení motorového vozidla ještě pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky. Porušením těchto zákazů se řidič svým jednáním dopouští dle míry požití alkoholického nápoje nebo užití návykové látky přestupku nebo trestného činu.

Jak uvádí Kučerová (2018, s. 102) při dokazování požití alkoholu nebo užití návykové látky v souvislosti s řízením vozidla je nutné zohlednit stav v době činu, počítat s prodlevou mezi odběrem krve a okamžikem spáchaného skutku. Při kvalifikování jednání řidiče je nutné posuzovat subjektivní stránku skutkové podstaty věci, zda se jedná o úmyslné zavinění nebo nedbalostní. Pokud se jedná o úmyslné zavinění, postačující je i úmysl nepřímý, je skutek kvalifikován jako trestný čin. V ustanovení § 13 odst. 2 zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník je uvedeno: „*K trestní odpovědnosti za trestný čin je třeba úmyslného zavinění, nestanoví-li trestní zákon výslovně, že stačí zavinění z nedbalosti.*“ Nedbalostní zavinění pak může být posuzováno dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. c) zákona č. 361/2000 Sb.

Řízení vozidla bezprostředně po požití alkoholu nebo v době, kdy je ještě řidič pod vlivem alkoholu a je-li zjištěný obsah alkoholu vyšší než 0,3 promile nebo řízení vozidla bezprostředně po užití jiné návykové látky, po kterou je řidič ještě pod jejím vlivem, je bez ohledu na to, zda se jedná o přestupek nebo trestný čin, hodnoceno v bodovém systému počtem sedmi bodů ve stavu zákona č. 361/2000 Sb., do 31. prosince 2023. Novelou zákona č. 271/2023, kterou se mění zákon č. 361/2000 Sb., se od účinnosti 1. ledna 2024 se započítává za tento skutek šest bodů. Jak k uvedenému uvádí Kučerová (2018, s. 103) bodové hodnocení tohoto porušení je spojeno s hranicí nad 0,3 promile. Pokud je zjištěno řízení vozidla řidičem bezprostředně po požití alkoholu nebo v takové době po požití alkoholu, kdy je řidič pod jeho vlivem a hladina alkoholu v těle řidiče je menší nebo rovna 0,3 promile, tak toto jednání není spojeno s bodovým postihem, v platnosti od 1. srpna 2011 od účinnosti zákona č. 133/2011 Sb., zákona, kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, a některé další zákony.

V Usnesení NS sp. zn. 8 Tdo 358/2015 ze dne 15. dubna 2015 je konstatováno, že přečinu dle ustanovení § 274 odst. 1 zákona č. 40/2009 Sb., se dopustí ten, kdo vykoná činnost ve stavu vylučující způsobilost, kterou si přivodil vlivem návykové látky. Stav vylučující způsobilost je však třeba v každém konkrétním případě zjišťovat a dokazovat, zjistit všechny okolnosti,

za kterých došlo k řízení motorového vozidla pod vlivem návykové látky, dále i určit o jaký druh a množství se v konkrétním případě jednalo. V Usnesení KS v Brně sp. zn. 3 To 147/2011 ze dne 6. dubna 2011 je konstatováno, že při podezření z ovlivnění jinou návykovou látkou než alkoholem, je nutné zjišťovat konkrétní stav ovlivnění pachatele touto látkou a je nezbytné určit, o jakou látku se jednalo a v jakém množství byla v těle pachatele obsažena. Zkoumá se, zda byl pachatel v době řízení motorového vozidla zjištěným druhem a množstvím návykové látky ovlivněn.

Ke zjištění skutečnosti, zda řidič řídil motorové vozidlo ve stavu vylučující způsobilost, se vyjadřuje znalec z oboru zdravotnictví odvětví toxikologie a psychologie. Je nutné dodat, že danou problematikou se zabýval Nejvyšší soud České republiky několikrát a dospěl k názoru, že pouhé zjištění, že řidič byl v době řízení motorového vozidla pod vlivem návykových látek, samo o sobě nepostačuje pro závěr, že byl ve stavu vylučujícím způsobilost k řízení motorových vozidel. Zkoumá se, do jaké míry omezily či přímo vyloučily tyto látky způsobilost konkrétní osoby k řízení motorových vozidel viz Rozsudek NS sp. zn. 4 Tz 62/2010 ze dne 4. listopadu 2010.

Pokud se řidič odmítne podrobit na výzvu dechové zkoušce ke zjištění, není-li ovlivněn alkoholem, je toto jednání kvalifikováno jako přestupek dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. d) zákona č. 361/2000 Sb. Zákodárce v tomto případě předpokládá, že řidič v případě odmítnutí zjištění ovlivnění alkoholem či návykovou látkou, je ovlivněn těmito látkami a z tohoto důvodu vyšetření odmítá. Jak je uvedeno v Rozsudku NSS sp. zn. 1As 33/2007 ze dne 24. října 2007 za odmítnutí podrobit se lékařskému vyšetření se považuje nejen vlastní projev vůle obviněného, ale též podmiňování tohoto vyšetření nesplnitelnými podmínkami, např. odvozem spolujezdce.

V návaznosti na problematiku požití alkoholického nápoje nebo užití návykové látky je nutné doplnit informaci o nově vznikajících terapeutických programech. Dne 1. dubna 2024 nabývá účinnosti zákon č. 150/2023 Sb., zákon ze dne 10. května 2023, který ve své první části mění zákon č. 361/2000 Sb., týkající se správního práva a v části druhé zákon č. 220/2021 Sb., týkající se trestního práva. K 1. dubnu 2024 nabývá účinnosti zbývající část vyhlášky č. 208/2023 Sb., vyhláška o terapeutických programech pro řidiče.

Podle přechodných ustanovení zákona č. 150/2023 Sb., povinnost podrobit se terapeutickému programu se vztahuje na řidiče, který pozbyl řidičské oprávnění na základě skutku, kterého se dopustil ode dne 1. července 2023. Toto datum se tedy nevztahuje ke dni nabytí právní moci rozhodnutí, ale ke dni spáchání skutku.



Ustanovení § 2 vyhlášky č. 208/2023 Sb., stanovuje podrobnosti obsahu terapeutického programu. Obsahem tohoto programu je rozbor protiprávních jednání spáchaného účastníky terapeutického programu, okolností spáchání protiprávního jednání a jeho dopadů. Účastníci se setkají s rozbohem závažného protiprávního jednání v provozu na pozemních komunikacích i těch jednání na základě kterých dochází k pozbytí řidičského oprávnění. Samostatnou oblastí je přiblížení dopadů užití alkoholu a jiných návykových látek na řidičské schopnosti. Dále pak účastníky čeká nácvik zvládnání emočně vypjatých situací při řízení motorového vozidla a zvýšení povědomí o potřebách a postojích ostatních účastníků v rámci silničního provozu. Cílem programu je zvýšení bezpečnosti chování účastníků terapeutického programu v silničním provozu za použití rozboru rizikového jednání účastníků silničního provozu, prevence, opakování povinností účastníků silničního provozu a následků jejich nedodržování, výkladu pravidel silničního provozu a dalších souvisejících témat. Terapeutický program má povinnost dle ustanovení § 102 odst. 5 věty druhé zákona č. 361/2000 Sb., absolvovat žadatel:

- s uloženým trestem nebo správním trestem zákazu činnosti spočívající v ZŘMV na dobu nejméně 18 měsíců;
- který se v rámci podmíněného zastavení trestního stíhání nebo podmíněného odložení návrhu na potrestání zavázal, že nebude na dobu nejméně 18 měsíců vykonávat činnost řízení motorových vozidel;
- s uloženým správním trestem zákazu činnosti za přešůpek, neboť se odmítl podrobit vyšetření, zda při řízení vozidla nebo jízdě na zvířeti nebyl ovlivněn alkoholem nebo jinou návykovou látkou;
- v případě, že bylo státním zástupcem nebo soudem uloženo absolvování terapeutického programu.

Přílohou vyhlášky č. 208/2023 Sb., je vzor certifikátu o absolvování terapeutického programu, který musí žadatel doložit k žádosti o vrácení řidičského oprávnění spolu s ostatními podmínkami, tedy posudkem o zdravotní způsobilosti, odbornou způsobilostí a dopravně psychologickým vyšetřením. Organizaci terapeutických programů zajišťuje dle ustanovení § 102a odst. 2 zákona č. 361/2000 Sb., Centrum dopravního výzkumu, v. v. i. (dále jen „Metodické centrum“), které má vytvořen informační internetový portál, kde se žadatelé o vrácení řidičského oprávnění s povinností absolvovat terapeutický program budou registrovat.

## 4.2 Řízení o žádosti

Dle ustanovení § 44 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., „*řízení o žádosti je zahájeno dnem, kdy žádost nebo jiný návrh, kterým se zahajuje řízení (dále jen "žádost"), došel věcně a místně příslušnému správnímu orgánu*“. Věcná příslušnost je zde stanovena dle zákona, dle ustanovení § 124 odst. 9 zákona č. 361/2000 Sb., které určuje obecní úřad obce s rozšířenou působností jako oprávněný v úkonech pro žadatele o vrácení řidičského oprávnění.

Místní příslušnost je určena, jak uvádí Šromová (2020, s. 18) v řízeních, týkajících se fyzické osoby, místem jejího trvalého pobytu. Dle ustanovení § 11 odst. 1 písm. d) zákona č. 500/2004 Sb. „*v ostatních řízeních týkajících se fyzické osoby místem jejího trvalého pobytu, popřípadě místem pobytu na území České republiky podle druhu pobytu cizince (dále jen "místo trvalého pobytu"); nemá-li fyzická osoba místo trvalého pobytu na území České republiky, je místní příslušnost určena posledním známým místem jejího pobytu na území České republiky*“. V žádosti osoba uvede, co žádá a čeho se domáhá, konkrétně v žádosti o vrácení řidičského oprávnění je povinna uvést jaká konkrétní řidičská oprávnění požaduje vrátit, a na základě jakého rozhodnutí jí bylo řidičské oprávnění odňato či jej pozbyla. Jak uvádí Šromová (2020, s. 39), mezi povinnosti účastníka řízení patří povinnost na výzvu oprávněné úřední osoby předložit průkaz totožnosti, z něhož bude patrné, že je jeho oprávněným držitelem, tedy účastník předkládá doklad, který je veřejnou listinou, v které je uvedeno jméno a příjmení, datum narození a místo trvalého pobytu, a především je z něj patrná podoba, aby jej bylo možné identifikovat.

Konkrétně v žádosti o vrácení řidičského oprávnění žadatel uvádí číslo dokladu totožnosti a oprávněná úřední osoba při podání žádosti provede kontrolu uvedených údajů včetně kontroly dokladu totožnosti, jeho platnosti a že žádost podává skutečně žadatel dle tohoto dokladu, pokud není tato žádost podávána na základě plné moci. „*Nemá-li žádost předepsané náležitosti nebo trpí-li jinými vadami, pomůže správní orgán žadateli nedostatky odstranit na místě nebo jej vyzve k jejich odstranění, poskytne mu k tomu přiměřenou lhůtu a poučí jej o následcích neodstranění nedostatků v této lhůtě; současně může řízení přerušit*“, jak uvádí ustanovení § 45 odst. 2 zákona č. 500/2004 Sb. Správní orgán má možnost na začátku řízení usnesením přerušit dle ustanovení § 64 zákona č. 500/2004 Sb., a současně s přerušením vyhotoví výzvu k odstranění nedostatků žádosti nebo výzvu k zaplacení správního poplatku, případně přerušuje do doby ustanovení opatrovníka procesně nezpůsobilému účastníkovi (Šromová, 2020, s. 33).

Pokud žadatel neodstraní v určené lhůtě podstatné vady žádosti, které brání pokračování v řízení, je to důvodem k zastavení řízení, jak uvádí ustanovení § 66 odst. 1 písm. c) zákona č. 500/2004 Sb. Zastavení řízení o nedoplněné žádosti se vyhotoví usnesením, kde ve výroku

musí být uvedeno jaký správní orgán je věcně a místně příslušný, dle jakého konkrétního ustanovení, kterého zákona rozhodl o zastavení řízení. Dále jsou uvedeny nacionále žadatele a které řízení v jaké věci zastavuje. Ve věci řízení o žádosti o vrácení řidičského oprávnění nejsou žádní další účastníci řízení, proto se v usnesení neuvádí. V odůvodnění je správní orgán povinen uvést jaká konkrétní žádost neměla stanovené náležitosti, případně že nebyla doplněna v uvedené lhůtě. U žádosti o vrácení řidičského oprávnění mohou být řidiči vyzýváni k doplnění zdravotní nebo odborné způsobilosti, případně dopravně psychologického posudku, pokud je tak stanoveno v podmínkách k vrácení řidičského oprávnění. Jak uvádí Šromová (2020, s. 136) doplnění žádosti náleží do řízení, proto se stanoví lhůta usnesením. Pouze, když není zahájeno řízení, nebo není účastník řízení, stačí výzva nikoliv usnesení. Pokud nejsou podstatné nedostatky odstraněny, správní orgán rozhodne o zastavení řízení. V poučení má žadatel dále uvedeno, že je možno se proti rozhodnutí odvolat, k jakému orgánu a v jaké lhůtě.

Vydání rozhodnutí je naplněním práva na věcné a právní posouzení skutkového stavu věci, přičemž správní orgán nesmí nikdy odepřít spravedlnost a to způsobem, že by ve věci nerozhodl. Zároveň je správní orgán povinen vydat rozhodnutí v přiměřené lhůtě, neboť nenaplnění této skutečnosti může vést k nečinnosti správních orgánů, proti které je možné se ohradit prostředky ochrany proti nečinnosti dle ustanovení § 80 zákona č. 500/2004 Sb.

### **4.3 Podmínky vrácení řidičského oprávnění**

Vráceno může být řidičské oprávnění za předpokladu, že žadatel splní podmínky stanovené zákonem. O vrácení řidičského oprávnění se rozhoduje pokud:

- zcela nebo zčásti pominuly důvody pro odnětí řidičského oprávnění pro ztrátu zdravotní způsobilosti;
- zcela nebo zčásti pominuly důvody pro odnětí řidičského oprávnění pro ztrátu odborné způsobilosti;
- po výkonu trestu nebo správního trestu zákazu činnosti spočívající v ZŘMV;
- upuštění nebo podmíněné upuštění od výkonu zbytku trestu nebo správního trestu zákazu činnosti spočívajícího v ZŘMV;
- výkonu trestu nebo uplynutí zkušební doby podmíněného upuštění od potrestání s dohledem, v jehož rámci bylo uloženo přiměřené omezení spočívající ve zdržení se ŘMV nebo rozhodnutí o upuštění od tohoto přiměřeného omezení;
- rozhodnutí o neosvědčení ve zkušební době podmíněného odložení podání návrhu na potrestání nebo podmíněného zastavení trestního stíhání;

- uplynutí doby závazku zdržet se řízení motorových vozidel pro účely podmíněného odložení podání návrhu na potrestání nebo podmíněného zastavení trestního stíhání;
- rozhodnutí o tom, že zbytek závazku zdržet se ŘMV pro účely podmíněného odložení podání návrhu na potrestání nebo podmíněného zastavení trestního stíhání nebude vykonán;
- uplynul 1 rok ode dne pozbytí řidičského oprávnění řidiči, který dosáhl celkového počtu 12 bodů v bodovém hodnocení.

Pokud žádá o vrácení řidičského oprávnění osoba, která z důvodů ztráty zdravotní způsobilosti není držitelem řidičského oprávnění, může tak učinit, pokud zcela nebo zčásti pominuly důvody pro odnětí řidičského oprávnění pro ztrátu zdravotní způsobilosti, jak uvedeno v ustanovení § 100 zákona č. 361/2000 Sb. Nastane-li tedy skutečnost, že je osoba zdravotně způsobilá, zdravotně nezpůsobilá, nebo zdravotně způsobilá s podmínkou k řízení motorových vozidel, je posuzující lékař povinen oznámit neprodleně tuto skutečnost příslušnému úřadu ORP podle obvyklého bydliště nebo místa studia dané osoby. Posuzující lékař zašle příslušnému úřadu ORP kopii posudku o zdravotní způsobilosti. Podnětem pro vrácení řidičského oprávnění může být oznámení od posuzujícího lékaře, nebo může být řízení zahájeno na základě vlastní žádosti osoby. Příslušný správní orgán rozhodne o vrácení řidičského oprávnění na základě posudku o zdravotní způsobilosti.

Žádost v písemné formě obsahuje osobní údaje žadatele, adresu obvyklého bydliště žadatele na území České republiky nebo místa studia, datum nabytí právní moci rozhodnutí o odnětí řidičského oprávnění pro ztrátu zdravotní způsobilosti, skupinu vozidel, kterou žádá vrátit. K žádosti přikládá žadatel platný doklad totožnosti, posudek o zdravotní způsobilosti, který není starší 30 dnů a je vydán posuzujícím lékařem. Pokud od právní moci rozhodnutí o odnětí řidičského oprávnění uplynuly více než 3 roky, je žadatel povinen prokázat též odbornou způsobilost, doklad o odborné způsobilosti nesmí být ke dni podání žádosti starší než 30 dní.

Správní orgán prověřuje, zda nebo částečně pominuly důvody pro odnětí řidičského oprávnění pro ztrátu zdravotní způsobilosti na základě posudku o zdravotní způsobilosti, jehož náležitosti jsou v souladu s vyhláškou č. 277/2004 Sb. Pokud je žádost spojena s přezkoušením z odborné způsobilosti a při tomto přezkoušení se prokáže, že žadatel je pouze zčásti odborně způsobilý k řízení motorových vozidel, tak příslušný úřad ORP vrácené řidičské oprávnění podmíní nebo omezí.

Při odnětí řidičského oprávnění pro ztrátu odborné způsobilosti je možné zažádat o vrácení řidičského oprávnění nejdříve po uplynutí šesti měsíců od dne, kdy se rozhodnutí o odnětí řidičského oprávnění nebo rozhodnutí o pozastavení řidičského oprávnění stalo vykonatelným.

Dle ustanovení § 102 odst. 6 zákona č. 361/2000 Sb., musí žadatel prokázat psychickou způsobilost při žádosti o vrácení řidičského oprávnění, které pozbyl z důvodu:

- soudem uloženého trestu zákazu činnosti spočívajícího v ZŘMV;
- správním orgánem uloženého správního trestu zákazu činnosti spočívajícího v ZŘMV, pokud byl tento trest uložen na dobu minimálně 6 měsíců;
- podmíněného odložení podání návrhu na potrestání nebo podmíněného zastavení trestního stíhání pro jehož účely se zavázal zdržet se ŘMV.

Dle ustanovení § 102 odst. 5 zákona č. 361/2000 Sb., musí žadatel prokázat zdravotní a odbornou způsobilost při žádosti o vrácení řidičského oprávnění, pokud uplynul více než 1 rok ode dne právní moci těchto rozsudků nebo rozhodnutí:

- uložení trestu nebo správního trestu zákazu činnosti spočívajícího v ZŘMV;
- uložení trestu, v jehož rámci bylo žadateli uloženo přiměřené omezení spočívající ve zdržení se ŘMV;
- uložení trestu, kterým bylo žadateli upuštěno od potrestání s dohledem, v jehož rámci bylo uloženo přiměřené omezení spočívající ve zdržení se ŘMV;
- rozhodnutí o podmíněném odložení podání návrhu na potrestání;
- rozhodnutí o podmíněném zastavení trestního stíhání, pro jehož účely se zavázal zdržet se ŘMV.

Pro vrácení řidičského oprávnění po vybodování řidiče je nutné podat žádost o vrácení řidičského oprávnění příslušnému úřadu ORP a prokázat splnění podmínek pro vrácení. Řidič, který pozbyl řidičské oprávnění tím, že dosáhl 12 bodů je oprávněn požádat si o vrácení řidičského oprávnění po uplynutí 1 roku ode dne pozbytí řidičského oprávnění. Pokud byl za přestupek či trestný čin zařazený do bodového hodnocení řidiče, kterým řidič dosáhl 12 bodů současně uložen trest nebo správní trest zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel a uložena doba zákazu činnosti je delší než 1 rok, pak může žadatel požádat o vrácení řidičského oprávnění až po vykonání trestu nebo správního trestu. Ustanovení § 123d odst. 3 zákona č. 361/2000 Sb., konkretizuje podmínky vrácení řidičského oprávnění. Žadatel musí úspěšně zvládnout přezkoušení z odborné způsobilosti podle zákona č. 247/2000 Sb., tedy úspěšně podstoupit přezkoušení v autoškole. Současně musí žadatel prokázat zdravotní a psychickou způsobilost, doložit zdravotní posudek od praktického lékaře a dopravně psychologický posudek od akreditovaného psychologa.

V případě, že by se jednalo o začínajícího řidiče, tedy řidiče, který je držitelem řidičského oprávnění méně než 2 roky, musí tento žadatel doložit navíc školení začínajících řidičů podle

zákona č. 247/2000 Sb. Pokud žádá o vrácení řidičského oprávnění osoba, která pozbyla řidičské oprávnění v souvislosti s přestupkem nebo trestným činem, který spáchala do 2 let ode dne udělení řidičského oprávnění a byl jí uložen zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel, je povinna absolvovat dopravně psychologický pohovor a školení začínajících řidičů, jak uvádí ustanovení § 102 odst. 7 zákona č. 361/2000 Sb. V případě, že ode dne pozbytí řidičského oprávnění uplynul více než 1 rok, je žadatel povinen prokázat ještě odbornou, zdravotní a psychickou způsobilost. Dopravně psychologický pohovor neabsolvuje osoba, které vznikla povinnost absolvovat terapeutický program. Pokud pominou důvody pro podmínění ŘO, je prokázání této skutečnosti na držiteli řidičského oprávnění, který musí podat žádost o zrušení podmínění řidičského oprávnění na příslušném úřadě ORP. K této žádosti musí být přiložen platný doklad totožnosti žadatele, posudek o zdravotní způsobilosti žadatele vydaný posuzujícím lékařem. Posudek nesmí být ke dni podání žádosti starší 30 dní.

Jestliže řidič nepožádá o vrácení řidičského oprávnění po uplynutí roční lhůty po zápisu 12 bodů nebo řidič, kterému již uplynul zákaz řízení a který neprokázal zákonem stanovenou odbornou a zdravotní způsobilost k vrácení řidičského oprávnění, je otázkou, zda tato situace je mařením úředního úkonu. Kučerová (2018, s. 56) uvádí, pokud řidič nepožádal o vrácení řidičského oprávnění po uplynutí lhůty jednoho roku ode dne pozbytí řidičského oprávnění nebo řidič, který vykonal uložený trest nebo správní trest zákazu činnosti spočívající v ZŘMV, přesto řídí motorové vozidlo, není tento skutek přečinem dle ustanovení § 337 odst. 1 písm. a) zákona č. 40/2009 Sb. Takový skutek je možné posoudit jako přestupek dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. e) bod 1 zákona č. 361/2000 Sb., tedy osoba řídí motorové vozidlo v rozporu s tím, že není držitelem řidičského oprávnění. K problematice se vyjadřuje i NS v Usnesení 14 To 370/2015 ze dne 19. listopadu 2015 jednání řidiče, kterému bylo exekučním příkazem jako povinnému pozastaveno jeho řidičské oprávnění na dobu do vymožení pohledávky oprávněného, není přečin maření výkonu úředního rozhodnutí, neboť nedochází k pozbytí řidičského oprávnění dle ustanovení § 94a odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., a je tedy přestupkem dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. e) bod 5 zákona č. 361/2000 Sb.

Po nabytí právní moci rozhodnutí o vrácení ŘO nebo zrušení pozastavení řidičského oprávnění, případně po pozastavení ŘO, které pozbylo účinnosti, či po zániku účinku exekučního příkazu v exekuci pozastavením řidičského oprávnění, může být ŘP nebo MŘP vrácen držiteli tohoto oprávnění. Není možné vrátit řidičský průkaz, který je neplatný, takový držitel si zažádá o výměnu řidičského průkazu a je mu vydán až řidičský průkaz, který je platný.

## 5 KOMPARACE PRÁVNÍCH ÚPRAV INSTITUTU ŘIDIČSKÉHO OPRÁVNĚNÍ U VYBRANÝCH ZEMÍ

Tato kapitola je věnována analýze míry harmonizace unijního práva v oblasti řidičských oprávnění. Provedená analýza má vést ke zjištění, jaká konkrétní problematika a jakým způsobem je začleněna do národního právního předpisu. Předmětem komparace je uplatnění konkrétních institutů v rámci řidičských oprávnění. Vybranou zemí pro prováděnou analýzu je Slovenská republika, v práci budou tedy porovnány instituty ze směrnic Evropské unie s Českou republikou a Slovenskem. Jak k tématu vztahu unijního k národnímu právu uvádí Pauknerová (2017, s. 184-185), je potřebné se držet zásad subsidiarity a proporcionality. Na základě subsidiarity uplatňovat unifikovaná pravidla pouze tam, kde nelze konečných cílů dosáhnout v plné míře na úrovni členských států a kde jich lze lépe dosáhnout na úrovni Evropské unie. Dle článku 5 SEU je na základě principu proporcionality požadováno, aby činnost EU nešla nad rámec toho, co je nezbytné k dosažení cílů. Dříve než bude možné přistoupit k analýze míry harmonizace právních úprav institutu řidičského oprávnění v rámci Evropské unie, je nutné nejprve vymezit situaci správně právních aspektů této oblasti na Slovensku. Slovenská republika byla vybrána jako vhodná ke srovnání s Českou republikou nejen z důvodu společné minulosti těchto zemí a podobnosti obou zemí. ČR i SR mají shodnou dobu členství v Evropské unii. Slovenská republika vstoupila do EU dne 1. května 2004. Z členství v Evropské unii plynou povinnosti a také závaznost právních předpisů EU pro každou členskou zemi.

Právními předpisy na území Slovenské republiky k této problematice jsou zákon č. 8/2009 o silničním provozu (zákon 8/ 2009 Z. z., zákon o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov), prováděcí vyhláška č. 9/2009 (vyhláška Ministerstva vnútra Slovenskej republiky z 20. decembra 2008, ktorou sa vykonáva zákon o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov). Právní předpisy podléhají přímé implementaci dle směrnice Evropského parlamentu a Rady č. 2006/126/ ES o řidičských průkazech a Rozhodnutí Komise č. 2016/1945 o rovnocennosti mezi skupinami řidičských průkazů (Ministerstvo vnútra Slovenské republiky, c2021a).

Problematickou je pro Slovenskou republiku část procesní, neboť je stále platný právní předpis zákon č. 71/1967 Zb., zákon o správnom konaní (správny poriadok) dále jen „SP“, neboli správní řád, který byl vydán v rámci společného státu Národním shromážděním Československé socialistické republiky dne 29. června 1967. Nevýhodou tohoto právního předpisu, který byl platný i v České republice před přijetím zákona č. 500/2004 Sb., je úzké zaměření na charakter správního řízení jako takový, bez zvláštních ustanovení o správním řízení

a dalších souvisejících atributů, jimž jsou např. veřejnoprávní smlouvy, opatření obecné povahy, stížnosti, exekuce. Zákon č. 71/1967 Zb., je všeobecným právním předpisem, který upravuje obecné správní řízení, procesně právní postavení subjektů správního řízení, vlastní procesně právní postup při rozhodování o právech, právem chráněných zájmech a povinnostech účastníků správního řízení konaného před orgány veřejné správy (Skulová, 2020, s. 26). V ustanovení § 1 zákona č. 71/1967 Zb., je zakotveno pozitivní vymezení působnosti rozhodování ve veřejné správě správními orgány o právech, právem chráněných zájmech, povinnostech fyzických nebo právnických osob, pokud zvláštní zákon nestanoví jinak. SP se tedy použije subsidiárně, neboť přednost má zvláštní právní úprava (Horáková, Tomoszková, 2011, s. 190).

## **5.1 Hmotněprávní úprava řidičských oprávnění Slovenské republiky**

Slovenské řidičské průkazy splňují náležitosti dle Rozhodnutí Komise (EU) č. 2016/1945 ze dne 14. října 2016. Řidičský průkaz je plastová karta v souladu s přílohou směrnice č. 91/439/EHS, která obsahuje bezpečnostní prvky. Na území Slovenské republiky je možné řídit motorová vozidla s platným řidičským průkazem vydaným jiným členským státem EU a státy, které jsou smluvní stranou Dohody o Evropském hospodářském prostoru. Obdobně jako v České republice platí, že na území Slovenské republiky mohou řídit motorová vozidla a jsou uznávány platné řidičské průkazy vydané státy, které jsou smluvními stranami Vídeňské úmluvy o silničním provozu nebo Ženevské úmluvy o silničním provozu. V případě výměny řidičského průkazu členského státu EU jsou podmínky taktéž shodné s Českou republikou, výměna není povinná mezi členskými státy, nicméně je možná za splnění určitých podmínek. Na základě platného řidičského průkazu členského státu je možné si po 185 dnech od udělení nebo nahlášení pobytu na území SR zažádat o výměnu řidičského průkazu za slovenský, současně musí žadatel splňovat další zákonné podmínky, např. nesmí mít uložen zákaz řízení motorových vozidel (Ministerstvo vnitra Slovenské republiky, c2021c).

Řidičská oprávnění jsou rozdělena podle jednotlivých skupin motorových vozidel, řidičský průkaz uděluje příslušný orgán Policie SR dopravní inspektorát. Podmínkami k udělení řidičského oprávnění je absolvování řidičského výcviku v autoškole akreditované ve Slovenské republice a zdravotní způsobilost pro příslušnou skupinu řidičského oprávnění. Dalšími podmínkami je trvalý nebo přechodný pobyt, obvyklé bydliště alespoň 185 dní v kalendářním roce nebo studium na Slovensku alespoň 6 měsíců. Úspěšným složením zkoušky z řidičské způsobilosti splní uchazeč podmínku odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel



pro danou skupinu, zároveň musí splnit podmínku minimálního věku pro danou skupinu a další podmínky, pokud se na žadatele vztahují (Ministerstvo vnitra Slovenské republiky, c2021b).

Pro udělení a držení řidičského oprávnění platí podmínky bezúhonnosti a zdravotní a odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a dále osoba nesmí mít uložený zákaz řízení soudem nebo jiným příslušným orgánem Slovenské republiky nebo jiným státem, nesmí mít zadržovaný nebo odebraný řidičský průkaz (Ministerstvo vnitra Slovenské republiky, c2021b).

Rozsah a členění skupin motorových vozidel řeší ustanovení § 76 zákona č. 8/2009 Z. z., v němž jsou uvedeny tyto skupiny motorových vozidel pro účely udělování řidičských oprávnění AM, A1, A2, A, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE, T. V rámci rovnocennosti mezi skupinami, jsou žadateli o řidičské oprávnění uděleny skupiny ŘO následovně:

- skupina AM opravňující k ŘMV skupiny AM;
- skupina A1 opravňující k ŘMV skupiny AM, A1;
- skupina A2 opravňující k ŘMV skupiny AM, A1, A2;
- skupina A opravňující k ŘMV vozidel AM, A1, A2, A;
- skupina B1 opravňující k ŘMV AM, B1;
- skupina B opravňující k ŘMV AM, B1, B, a další speciální rovnocennosti, které jsou popsány níže;
- skupina BE pro držitele ŘO B, opravňující k ŘMV skupiny BE;
- skupina C1 pro držitele ŘO B, opravňující k ŘMV skupiny C1, T;
- skupina C pro držitele ŘO B, opravňující k ŘMV skupiny C1, C, T;
- skupina CE pro držitele ŘO C opravňující k ŘMV skupiny BE, C1E, CE, T a skupiny DE pro držitele ŘO D;
- skupina D1 pro držitele ŘO B, opravňující k ŘMV skupiny D1, T;
- skupina D1E pro držitele D1, opravňující k ŘMV skupiny BE, D1E, T;
- skupina D pro držitele B, opravňující k ŘMV skupiny D1, D, T;
- skupina DE pro držitele D, opravňující k ŘMV skupiny BE, D1E, DE, T;
- skupina T, opravňuje k ŘMV skupiny T pouze na území Slovenské republiky.

V rámci další rovnocennosti řidičského oprávnění skupiny B lze po absolvování autoškoly se zapsaným harmonizovaným kódem řídit jízdní soupravu, jejichž hmotnost přesahuje 3 500 kg, ale nepřesahuje 4 250 kg. Po dvou letech od udělení řidičského oprávnění skupiny B lze na území Slovenské republiky řídit motorové vozidlo s alternativním pohonem bez přípojného vozidla určeného na přepravu zboží, jehož největší přípustná celková hmotnost přesahující 3 500 kg je způsobená vyšší hmotností vlivem pohonnému systému těchto vozidel.

Po dvou letech držení řidičského oprávnění lze na území Slovenské republiky řídit motorová vozidla dle ustanovení § 75 odst. 3 písm. a) zákona č. 8/2009 Z. z. s automatickou převodovkou. S řidičským oprávněním skupiny B lze řídit motorová vozidla dle ustanovení § 75 odst. 3 písm. b) a odst. 5 písm. b) zákona č. 8/2009 Z. z. na území Slovenské republiky, ale motorová vozidla dle ustanovení § 75 odst. 5 písm. b) zákona č. 8/2009 Z. z. pouze držitel ŘO starší 21 let. Řidičské oprávnění skupiny B opravňuje řídit na území Slovenské republiky také motorová vozidla skupiny T, které mají největší přípustnou hmotnost nepřesahující 3 500 kg a jízdní soupravu sestavenou z motorového vozidla skupiny T a přípojného vozidla, přičemž společná přípustná celková hmotnost nesmí přesahovat 3 500 kg.

Minimální věkové hranice pro jednotlivé skupiny řidičských oprávnění jsou definovány dle ustanovení § 78 odst. 1 zákona č. 8/2009 Z. z., též jsou zapracovány do přílohy B této práce. V ustanovení § 78 odst. 2 tohoto zákona jsou definovány výjimky věkových hranic pro udělení řidičských oprávnění. Řidičské oprávnění skupiny A2 lze udělit osobě, která je držitelem řidičského oprávnění skupiny A1 nejméně 2 roky, to neplatí, pokud se jedná o držitele řidičského průkazu skupiny A1, který jej získal se skupinou B dle ustanovení § 76 odst. 7 zákona č. 8/2009 Z. z. Dále pak osobě, která čestně prohlásí, že má nejméně dvouletou praxi v řízení motorového vozidla dle ustanovení § 75 odst. 3 písm. a) zákona č. 8/2009 Z. z., což znamená, že se jedná o dvoukolové motorové vozidlo bez postranního vozíku nebo s postranním vozíkem vybaveným motorem s největší konstrukční rychlostí vyšší než 45 km/h, kde zdvihový objem válců motoru nepřesahuje 125 cm<sup>3</sup> a výkon není vyšší než 11 kW a poměr výkon a největší přípustná celková hmotnost nepřesahuje 0,1 kW/kg. Případně je možné vykonat speciální zkoušku z řízení motorového vozidla anebo speciální výcvik v autoškole. Také je možné splnit ostatní podmínky na udělení řidičského oprávnění, kromě podmínky dle ustanovení § 77 odst. 1 písm. f) zákona č. 9/2008 Z. z., pokud již tato osoba má osvědčení podle speciálního předpisu.

Řidičské oprávnění skupiny A je možné udělit žadateli, který je držitelem řidičského oprávnění skupiny A2 nejméně 2 roky, nebo čestně prohlásí, že má nejméně dvouletou praxi v řízení motorového vozidla skupiny A2, nebo vykoná speciální zkoušku z řízení motorového vozidla nebo absolvuje speciální výcvik v autoškole, případně splní ostatní podmínky na udělení řidičského oprávnění kromě podmínky dle ustanovení § 77 odst. 1 písm. a) a f) zákona č. 9/2008 Z. z., tedy dosáhl věku stanoveného tímto zákonem pro danou skupinu řidičského oprávnění nebo již má osvědčení podle speciálního předpisu.

Řidičské oprávnění skupiny BE je možné udělit osobě s těžkým zdravotním postižením dovršením věku 17 let. Řidičské oprávnění skupiny C je možné udělit žadateli již ve věku 18 let

a řídicí skupiny D je možné udělit žadateli ve věku 21 let, pokud je příslušníkem ozbrojeného bezpečnostního sboru, ozbrojeného sboru, Hasičského a záchranného sboru anebo profesionálním vojákem. Řídicí skupiny C a CE je možné udělit žadateli ve věku 18 let, řídicí skupiny D a DE je možno udělit žadateli, pokud ukončil kurz základní kvalifikace dle zákona č. 280/2006 Z. z. o povinnej základnej kvalifikácii a pravidelnom výcviku niektorých vodičov.

Na Slovensku se uplatňuje řídicí skupiny na zkoušku ve lhůtě 2 let od udělení řídicí skupiny. Platí zde také přísnější pravidla pro tyto řidiče, neboť pokud spáchají trestný čin nebo dva přestupky při řízení motorového vozidla, musí absolvovat doškolovací kurz v autoškole. Pokud dojde k opětovnému páchaní přestupků po absolvování doškolovacího kurzu, musí se řidič podrobit nové zkoušce z řízení motorových vozidel. V případě, že nepředloží absolvování doškolovacího kurzu nebo zkoušky z řízení motorového vozidla, nebo jí úspěšně nesloží, rozhodne správní orgán o odebrání řídicí skupiny. Pro opětovné získání řídicí skupiny je nutné splnit všechny zákonem stanovené podmínky a též absolvovat nový řídicí výcvik a zkoušky (Zámek, c2009).

## **5.2 Omezení, odnětí a zadržení řídicích skupin ve Slovenské republice**

Omezení a odnětí řídicí skupiny řeší na Slovensku ustanovení § 92 zákona č. 8/2009 Z. z. Omezení řídicí skupiny znamená, že řidič může řídit vozidla do 3,5 tuny, ale nemůže řídit vozidla nad 3,5 tuny. Označení omezení řídicí skupiny zakazuje držitel řídit motorové vozidlo, pokud nejsou splněny podmínky, pro které bylo řídicí skupiny omezeno. Odnětí řídicí skupiny nastává, pokud řidič ztratí schopnost řídit motorové vozidlo, a to z důvodu zdravotní nezpůsobilosti nebo pokud se dopustil přestupků proti pravidlům silničního provozu. Odejmout nebo omezit lze pouze řídicí skupiny zapsané v řídicí skupině Slovenské republiky.

Zadržení je odebrání řídicí skupiny z důvodů uvedených v ustanoveních paragrafů 70 až 72 zákona č. 9/2008 Z. z. Stejně jako v České republice je používán institut podmínění, může dojít k omezení řídicí skupiny, pokud bylo zjištěno lékařským nebo psychologickým vyšetřením, že je držitel schopen řídit motorové vozidlo pouze za splnění určitých podmínek. Dále je možné omezit řídicí skupiny, pokud to bylo zjištěno zkouškou z odborné způsobilosti. Orgán policie omezí řídicí skupiny tak, aby odpovídalo zdravotní, psychické nebo odborné způsobilosti. Toto omezení řídicí skupiny se zaznamenává do řídicí skupiny a vyznačí se formou kódu. Držitel může řídit motorové vozidlo pouze za dodržení podmínek daných omezením.

Dle ustanovení § 92 odst. 2 zákona č. 8/2009 Z. z. se řidičské oprávnění odejme osobě:

- nezpůsobilé k řízení motorového vozidla z důvodu ztráty způsobilosti;
- nezpůsobilé k řízení z důvodu ztráty zdravotní nebo psychické způsobilosti;
- nepodrobila-li se předepsané zkoušce odborné způsobilosti nebo přezkoušení zdravotní a psychické způsobilosti;
- neprokázala-li potvrzením vydaným autoškolou absolvování doškolovacího kurzu ve stanoveném rozsahu a lhůtě;
- nepodrobila-li se předepsanému vyšetření zdravotní způsobilosti, zejména ve vztahu k alkoholu, jiným návykovým látkám nebo drogám, nebo odbornému poradenství;
- nesplňovala-li v době udělení ŘO některou z podmínek jeho udělení.

Dále pak zákon taxativně vyjmenovává porušení na jejichž základě dochází k odejmutí řidičského oprávnění. Na základě ustanovení § 92 odst. 3 zákona č. 8/2009 Z. z. se řidičské oprávnění též odejme osobě, která jako řidič motorového vozidla:

- v posledních pěti letech třikrát porušila pravidla provozu na pozemních komunikacích, v důsledku čehož došlo k dopravní nehodě s následkem smrti nebo újmy na zdraví;
- v posledních pěti letech dvakrát porušila pravidla silničního provozu tím, že požila alkohol nebo jinou návykovou látku, nebo se odmítla podrobit vyšetření k jejich zjištění;
- ve lhůtě 2 let a po spáchání dvou skutků dle ustanovení § 91a odst. 1 písm. a), nebo písm. b) zákona č. 8/2009 Z. z. se dopustila dalšího porušení pravidel provozu na pozemních komunikacích závažným způsobem nebo překročila rychlost vozidel stanovenou tímto zákonem nebo vyplývající z dopravní značky nebo dopravního značení.

Držitel řidičského oprávnění od rozhodnutí o odnětí až do doby vrácení řidičského oprávnění nesmí řídit motorové vozidlo. Pokud pominuly důvody pro odnětí nebo omezení ŘO, může být vráceno nebo zrušeno v případě, že pro jeho trvání nejsou zákonné důvody. Po odnětí nebo omezení je nutné se podrobit zkoušce z odborné způsobilosti, pokud by byla neúspěšná, je možné ji opakovat až po uplynutí tří měsíců ode dne neúspěšné zkoušky. Zkouška z odborné způsobilosti se vykonává jako poslední z uložených opatření. Držitel řidičského oprávnění má být přezkoušen nebo absolvovat doškolovací kurz v řízení o vrácení řidičského oprávnění. Podmínky vrácení řidičského oprávnění se liší dle spáchaného skutku. Pokud řidič zavíní dopravní nehodu s následkem smrti nebo újmy na zdraví, pak lze vrátit řidičské oprávnění po absolvování doškolovacího kurzu v autoškolě, přezkoušení psychické a zdravotní způsobilosti a přezkoušení odborné způsobilosti v rozsahu teoretické i praktické zkoušky z řízení motorových vozidel.

V případě porušení pravidel silničního provozu požitím alkoholu nebo návykové látky a odmítnutí se podrobit lékařskému vyšetření lze vrátit řidičské oprávnění po absolvování rekvalifikačního kurzu v autoškole, přezkoušení odborné způsobilosti v rozsahu teoretické i praktické zkoušky z řízení motorových vozidel, přezkoušení zdravotní způsobilosti, přezkoušení zdravotní způsobilosti zvlášť ve vztahu k závislosti na alkoholu, jiné návykové látky nebo léčení psychiatrem a absolvování odborného poradenství u posuzujícího psychologa. Po spáchání dvou skutků dle ustanovení § 91a odst. 1 zákona č. 9/2008 Z. z., pokud se řidič dopustí dalšího porušení pravidel provozu na pozemních komunikacích závažným způsobem nebo překročí rychlost vozidel stanovenou tímto zákonem nebo vyplývající z dopravní značky nebo dopravního značení, lze obnovit pouze po vyšetření psychické způsobilosti, vyšetření zdravotní způsobilosti a vyšetření způsobilosti k výkonu povolání. Podrobnosti o vrácení odňatého řidičského oprávnění a o zrušení jeho omezení je stanoveno obecně závazným právním předpisem Ministerstva vnitra Slovenské republiky.

Každý držitel řidičského oprávnění má možnost se svého řidičského oprávnění vzdát, a to buď v celém rozsahu nebo pro určitou skupinu řidičských oprávnění. Vzdání se řidičského oprávnění upravuje ustanovení § 93 zákona č. 9/2008 Z. z. Vzdání se řidičského oprávnění je držitel povinen písemně oznámit policejnímu orgánu. Kromě osobních údajů je nutné v oznámení vymezit rozsah, tedy skupinu nebo skupiny řidičských oprávnění, kterých se chce držitel vzdát. Současně s oznámením odevzdá držitel svůj řidičský průkaz. Vzdání se řidičského oprávnění je účinné dnem oznámení této skutečnosti orgánu policie a nelze jej vrátit.

### **5.3 Analýza**

Oblast silniční dopravy, zahrnující provoz na pozemních komunikacích je rozsáhlou problematikou s mezinárodním přesahem. Nad národním významem z hlediska usprádnání stojí zájem Evropské unie se stanoveným cílem zvýšení bezpečnosti silničního provozu. K provázanosti právních předpisů a jejich harmonizaci je složitá cesta, kterou tvoří určité bariéry. Jak k implementaci právních předpisů uvádí Whelanová (2012, s. 66-75) je těžké zachovat logiku českého právního řádu s plným promítnutím směrnice EU v určitém detailu. Dalšími úskalími jsou měnící se typy předpisů EU, nevynutitelná ustanovení v právně závazných aktech a příliš krátká doba lhůty pro implementaci. V rámci analýzy bude posouzena harmonizace a provázanost právních předpisů Evropské unie, České republiky, Slovenské republiky a návrhů v řešených oblastech do budoucna.

Doporučení opatření do budoucna vychází především z Návrhu č. P9 TA (2024)0095 směrnice Evropského parlamentu a Rady o řidičských průkazech, kterou se mění směrnice

Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 2022/2561 a nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 2018/1724 a zrušuje směrnice Evropského parlamentu a Rady č. 2006/126/ES a nařízení Komise (EU) č. 383/2012. Návrh, který prošel prvním čtením dne 28. února 2024 předkládá řadu pozměňovacích návrhů k oblasti silniční dopravy, tedy i k řidičským oprávněním a průkazům, tyto změny jsou zohledněny v provedené analýze.

**Tabulka 5 - Provázanost právních předpisů v souvislosti ŘO**

|                                | EU                                  | ČR                                  | ČR                                  | SR                                  | SR                                  | EU                                  |
|--------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|
|                                | právní předpis                      | právní předpis                      | fakultativně                        | právní předpis                      | fakultativně                        | návrh - budoucnost                  |
| UZNATELNOST ŘIDIČSKÝCH PRŮKAZŮ | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>            | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>            | <input checked="" type="checkbox"/> |
| VZOR ŘP                        | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |
| PLATNOST ŘP                    | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>            |
| MINIMÁLNÍ VĚK                  | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |
| ROVNOCEMNOST SKUPIN            | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>            | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>            | <input type="checkbox"/>            |
| OBVYKLÉ BYDLIŠTĚ               | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>            | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>            | <input type="checkbox"/>            |
| DRŽENÍ ŘIDIČSKÉHO OPRAVNĚNÍ    | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |
| ODBORNÁ ZPŮSOBILOST            | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>            | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>            | <input type="checkbox"/>            |
| ZDRAVOTNÍ ZPŮSOBILOST          | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>            | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>            | <input checked="" type="checkbox"/> |
| PROFESNÍ ZPŮSOBILOST           | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>            | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>            | <input checked="" type="checkbox"/> |
| BODOVÝ SYSTÉM                  | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>            | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>            | <input checked="" type="checkbox"/> |
| POZASTAVENÍ, OMEZENÍ, ODNĚTÍ   | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>            | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>            | <input checked="" type="checkbox"/> |
| SPRÁVNÍ TRESTÁNÍ CELOUNJNĚ     | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>            | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>            | <input checked="" type="checkbox"/> |
| DIGITÁLNÍ TACHOGRAF            | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>            | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>            | <input checked="" type="checkbox"/> |

Zdroj: vlastní zpracování

Vysvětlivky:  zapracováno  
 nevyužito  
 netýká se

### 5.4.1 Uznatelnost řidičských průkazů

Uznatelnost řidičských průkazů členských zemí Evropské unie je dána dle článku 2 odst. 1 směrnice č. 2006/126/ES, která uvádí: „*Řidičské průkazy vydané členskými státy jsou vzájemně uznávány.*“ Vzájemnou uznatelnost umožňuje harmonizace řidičských průkazů na základě směrnice EU o řidičských průkazech, jenž definovala obsah a formu řidičských průkazů tak, aby byly jednotné a vzájemně mezi státy srozumitelné. Zjednodušení uznávání řidičských průkazů mezi členskými státy má zajistit digitální řidičský průkaz. Předkládaný návrh zapracovává dodatečná ochranná opatření k zajištění bezpečnosti a osobních údajů v řidičských průkazech i zacházení s biometrickými údaji. Z provedené analýzy vyplývá, že je v souladu s odůvodněním návrhu směrnice o řidičských průkazech, neboť je zřejmé, že řádně nastavená pravidla pro řidičské průkazy jsou základními prvky společné dopravní politiky EU. Vzhledem k tomu, že jsou nastavená pravidla uznatelnosti Evropskou unií, není nutné, aby si státy

samostatně fakultativně upravovaly vzájemnou uznatelnost. Tato pravidla jsou nastavená tak, že přispívají ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu a usnadňují volný pohyb osob, které se usazují v jiném členském státě, než ve kterém byl řidičský průkaz vydán a vzájemná uznatelnost řidičských průkazů zjednodušuje tuto provázanost. Posouzením návrhu uvedené směrnice, bylo zjištěno, že v zájmu další harmonizace by mělo být vzájemné uznávání řidičských průkazů vydaných členskými státy rozšířeno na průkazy opravňující k řízení motorových kolových nebo pásových zemědělských nebo lesnických vozidel s nejméně dvěma nápravami uvedených v čl. 3 bodě 8 nařízení (EU) č. 167/2013.

V oblasti harmonizace právních předpisů EU a členských států ve vztahu k Ukrajině, resp. ve vztahu k držitelům ŘP a osvědčení, je nutné zdůraznit potřebu kvalitní spolupráce mezi Ukrajinou a EU, posléze členskými státy z důvodů ověřování skutečností, kontroly pravosti předkládaných dokladů, platnosti řidičských průkazů, a to především v zajištění bezpečnosti silničního provozu a ochraně před zneužitím situace podvody a paděláním dokladů. Na druhé straně je třeba eliminovat nepříznivé dopady těchto osob na život v neznámém prostředí a snížení administrativní zátěže při jednání s úřady. Přijímaná opatření mají být v souladu se zásadou subsidiarity a proporcionality dle článku 5 SEU: *„Podle zásady subsidiarity jedná Unie v oblastech, které nespádají do její výlučné pravomoci, pouze tehdy a do té míry, pokud cílů zamýšlené činnosti nemůže být dosaženo uspokojivě členskými státy na úrovni ústřední, regionální či místní, ale spíše jich, z důvodu jejího rozsahu či účinků, může být lépe dosaženo na úrovni Unie.“* Také *„podle zásady proporcionality nepřekročí obsah ani forma činnosti Unie rámec toho, co je nezbytné pro dosažení cílů Smluv“.*

#### **5.4.2 Vzor řidičského průkazu**

Vzor řidičského průkazu Společenství byl stanoven již v roce 2005 na základě ustanovení o vzoru řidičského průkazu Společenství zveřejněného v Úředním věstníku Evropské unie C 304 E/216 ze dne 23. února 2005, kterým je definována na jedné straně fyzická bezpečnost a ochranné prvky řidičských průkazů zejména proti paděláním a na straně druhé obsahové náležitosti, tedy vizuální podoba řidičských průkazů, která je harmonizací zajišťující jednotnost podoby řidičských průkazů mezi členskými státy Společenství. Kromě rozlišovací značky členského státu, která je stanovena pro Českou republiku „CZ“ a pro Slovenskou republiku „SK“, jsou konkrétními čísly označeny jednotlivé údaje uvedené v řidičském průkazu. Směrnicí č. 2006/126/ES byl zaveden formát kreditní karty pro všechny průkazy celounijně s platností od 19. ledna 2013. Tato směrnice v rámci harmonizace mezi členskými státy zavádí povinnost do roku 2033 převést na formát plastové karty všechny papírové řidičské průkazy, které jsou

dosud používány a předkládá formu, jakým způsobem to členské země mohou zajistit. Analýzou bylo zjištěno, že řidičské průkazy jsou plně harmonizovány, neboť je zaveden jednotný vzor s povinnými údaji. Fakultativně je dána odlišná konečná vizuální podoba řidičského průkazu v každém členském státě, ale za dodržení náležitostí daných vzorem dle směrnice EU. V příloze C této práce jsou vzory českého a slovenského řidičského průkazu, z kterých je zřejmé, jak jsou na nich shodně nastaveny povinné údaje dle této směrnice.

Doplněním k bezpečnosti řidičských průkazů dle uvedené směrnice je povinnost ochrany osobních údajů ve fyzických řidičských průkazech, jejich mikročipech, nebo QR kódech, měly by být obsaženy pouze nezbytné údaje sloužící k ověření řidičského oprávnění a totožnosti a chráněny osobní údaje zpřístupněné během procesu ověřování osoby. Tato směrnice nevytváří právní základ pro databáze biometrických údajů, které náleží do vnitrostátního práva. Přesto je digitální transformace jednou z priorit EU, neboť přispívá k odstranění zbývajících bariér volného pohybu osob. Řešením je mobilní řidičský průkaz, který je prvkem zlepšení udržitelnosti mobility a dopravy. Mobilní řidičský průkaz by měl obsahovat údaje uvedené ve fyzickém řidičském průkazu a také informace umožňující ověřit jeho pravost.

### **5.4.3 Platnost řidičského průkazu**

Platnost řidičských průkazů je zavedena směrnicí č. 2006/126/ES, doba platnosti řidičských průkazů je od 10 do 15 let pro motocykly a automobily a doba platnosti 5 let pro nákladní vozidla a autobusy. V České republice platí platnost řidičského průkazu pro skupinu AM, A1, A2, A, B1, B, B1E, BE a T 10 let, pro skupiny C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE má řidičský průkaz vyznačenou platnost 5 let. V ČR je tedy zapracována do právních předpisů dolní hranice možné doby platnosti dle směrnice EU. Na Slovensku je situace odlišná, platnost pro skupiny AM, A1, A2, A, B1, B, B1E, BE a T je 15 let, tedy při horní hranici platnosti řidičských průkazů stanovených směrnicí EU. Pro skupiny C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE je platnost řidičského průkazu shodná jako v České republice, a to v délce 5 let.

Dle článku 7 odst. 3 směrnice č. 2006/126/ES mohou členské státy omezit dobu správní platnosti řidičských průkazů vydávaných začínajícím řidičům, a to pro jakékoliv skupiny, smyslem tohoto zvláštního opatření je zvýšení bezpečnosti silničního provozu. U prvního řidičského průkazu vydaného začínajícím řidičům u skupin C a D mohou omezit dobu správní platnosti na 3 roky. Další omezení správní platnosti řidičských průkazů je možné u jakékoliv skupiny, pokud je to nezbytné k uplatnění častějších lékařských prohlídek, např. z důvodu dosažení věku 50 let nebo jiných zvláštních opatření, např. pro omezení řidiče častěji se dopouštějícího dopravních přestupků.



Slovenská republika má zapracovávnu ještě odlišnost, uvedené rozsahy platnosti řidičských průkazů platí pouze do dovršení 65 let věku držitele řidičského oprávnění. Pak je držitel povinen doložit platný doklad zdravotní způsobilosti a bez ohledu na skupiny řidičského oprávnění na řidičském průkazu pro něj ně platí pětiletá lhůta platnosti řidičského průkazu (Ministerstvo vnitra Slovenské republiky, c2020). Zahrnutí doložení zdravotní způsobilosti od určitého věku do podmínky pro výměnu řidičského průkazu považují za prvek, který přispívá k bezpečnosti v provozu na pozemních komunikacích. V České republice takto platnost řidičského průkazu není podmíněna, osobně bych takové řešení do budoucna doporučila. Konkrétněji problematika zdravotní způsobilosti v České republice bude zhodnocena níže v dalším oddíle.

#### **5.4.4 Minimální věk**

Minimální věk pro jednotlivé skupiny řidičských oprávnění je stanoven na úrovni EU, ale členské státy si fakultativně mohou stanovit vyšší nebo nižší věkovou hranici pro řízení určitých skupin vozidel, aby měly možnost zohlednit své vnitrostátní poměry, jak je uvedeno ve směrnici. Tuto možnost využívá Slovenská republika, která má stanoven věk pro řidičské oprávnění skupiny B 17 let. Dále lze dle ustanovení § 78 příslušných odstavců zákona č. 8/2009 Z. z. uplatnit výjimky z věku pro udělení řidičského oprávnění pro skupiny A2, A, C, D, CE a DE za splnění dalších podmínek. Řidičské oprávnění skupiny BE lze udělit osobě s těžkým zdravotním postižením dovršením věku 17 let za předpokladu splnění obecných podmínek k udělení řidičského oprávnění. Výjimky z věku při udělení řidičského oprávnění na území Slovenské republiky jsou blíže představeny v podkapitole 5.1 této práce.

Česká republika využívá výjimky z věku pro udělení skupin A1, A2, A dle ustanovení § 83 odst.2 a odst. 4 zákona č. 361/2000 Sb., např. omezením typu vozidla nebo držením řidičského oprávnění nižší skupiny řidičského oprávnění, také držiteli licence motoristického sportovce v rámci sportovní soutěže. Výjimku pro řidičské oprávnění skupiny C, D lze dle ustanovení § 83 odst. 5 zákona č. 361/2000 Sb., udělit k řízení vozidel Ministerstva vnitra používaných policií, Vězeňské služby ČR, ozbrojených sil ČR, obecní police, Hasičského záchranného sboru ČR nebo jednotek požární ochrany, celní správy a při zkušební jízdě v souvislosti s opravou nebo údržbou vozidel. Další skupinou výjimek pro udělení řidičského oprávnění dosažením nižšího věku, než je stanoven minimální věkovou hranicí, je udělení řidičského oprávnění osobě v rámci vstupního školení podle zvláštního předpisu, profesně způsobilé osobě, která se podrobila vstupnímu školení v rozšířeném nebo základním rozsahu, nebo při řízení linkové osobní přepravy, kde trasa linky nepřesahuje 50 km.

Další výjimkou, která upravuje možnost řídit motorové vozidlo dosažením nižšího věku je řízení skupiny B od 17 let v doprovodu mentora, které se uplatňuje v obou zemích. Na Slovensku se používá déle než v České republice, kde je možné tento institut využít v souvislosti s novelou zákona od 1. ledna 2024. Osoba mentora má zajistit podporu a rady mladému řidiči, musí s ním sledovat situaci v silničním provozu a nacházet se na sedadle spolujezdce ve vozidle. Podrobněji je funkce mentora popsána v podkapitole 2.4 v souvislosti s novelou zákona č. 361/2000 Sb.

Evropské legislativní kroky se věnují minimálnímu věku mladých řidičů s cílem podpořit jejich nezávislost a zároveň jim umožnit přístup se brzy zařadit mezi profesionální řidiče. V pozměňovacím návrhu směrnice je také řízení vozidla s doprovodem před dosažením požadovaného věku pro skupiny C a C1 s cílem zatraktivnění a zpřístupnění povolání řidiče pro mladé řidiče a zároveň řešením nedostatku pracovních sil v této oblasti v zemích EU.

#### **5.4.5 Rovnocennost skupin**

Rovnocennost skupin je upravena v rozhodnutí Komise (EU) č. 2016/1945 ze dne 14. října 2016 o rovnocennosti skupin řidičských průkazů, ve kterém jsou odsouhlaseny tabulky rovnocennosti skupin jednotlivých členských států. Důvodem tohoto rozhodnutí bylo zajištění vzájemného uznávání řidičských průkazů členskými státy, a to i na ty, které byly vydány před použitelností zásady vzájemného uznávání. A to s ohledem na to, že zásada vzájemného uznávání řidičských průkazů nese plné uznávání všech udělených řidičských oprávnění držitelům podle vnitrostátních předpisů v okamžiku jejich vydání. Rozhodnutím Komise č. 2014/209/EU byly navrženy tabulky rovnocenností pro jednotlivé členské státy, po jejich odsouhlasení byly vymezeny tabulky rovnocenností.

Všechny platné řidičské průkazy vydané členskými státy, které jsou v oběhu mají v příloze rozhodnutí Komise č. 2016/1945 vystaveny tabulky rovnocennosti. Pro Českou republiku jsou řešeny 2 vzory řidičských průkazů a to řidičské průkazy vydávané od 1. ledna 2001 do 30. dubna 2004 jako český vzor CZ1 a řidičské průkazy vydávané od 1. května 2004, tedy ode dne vstupu ČR do EU, jako český vzor CZ2. Platnost řidičského průkazu vydaného do 30. dubna 2004 byla doživotní, povinností držitele bylo vyměnit jej do 31. prosince 2013, řidičské průkazy vydávané od 1. května 2004 mají již v rámci harmonizace dobu platnosti 10 let. V příloze F této práce jsou uvedeny rovnocennosti mezi skupinami řidičských oprávnění obou zemí a EU dle uvedených vzorů. Skupina T řidičského oprávnění je vnitrostátní skupina pro zemědělské traktory.

Pro Slovenskou republiku jsou řešeny také 2 vzory řidičských průkazů a to řidičské průkazy vydávané od 1. ledna 1993 do 30. dubna 2004 jako slovenský vzor SK1 a řidičské průkazy vydávané od 1. května 2004, tedy ode dne vstupu SR do EU, jako slovenský vzor SK2. Zajímavostí je, že do 1. ledna 2004 platila na řidičské průkazy vydávané na Slovensku dvouletá zkušební doba ode dne vydání dokladu, tedy platnost byla 2 roky. Po výměně tohoto dokladu byla platnost řidičského průkazu vydaného do 30. dubna 2004 doživotní. Na základě návrhu směrnice EU by určitých změn měla doznat rovnocennost mezi skupinami, zejména stanovení oprávnění k získání řidičského průkazu skupiny B jako předpokladu pro získání oprávnění pro určité další skupiny. Tento systém by měl být pouze částečně závazný, neboť členské státy by měly mít možnost stanovit určitou rovnocennost, která bude vymezena pouze pro jejich území.

#### **5.4.6 Obvyklé bydliště**

Obvyklé bydliště je nezbytnou podmínkou pro udělení a držení řidičského oprávnění. Obvyklé bydliště musí doložit osoba, která nemá na území, kde žádá o udělení nebo výměnu řidičského průkazu, trvalý pobyt. Obvyklé bydliště, jako institut zavedený směrnicí č. 2006/126/ES byl podrobně analyzován ve třetí kapitole, podstata spočívá v doložení pobytu na území ČR, stejně tak se týká SR. Jedná se o doložení 185 dní pobytu v kalendářním roce z důvodu osobních nebo profesních vazeb na území toho státu, kde osoba žádá o řidičský průkaz. Tento institut byl zaveden především z důvodu omezení tzv. turistiky za řidičskými průkazy. V souvislosti s uloženým zákazem činnosti řízení motorových vozidel v jiném členském státě se řidiči změnou obvyklého bydliště domáhali získání nového řidičského průkazu v jiném členském státě. Proto je nezbytné, při dokládání obvyklého bydliště zkoumat, zda žadatel na území daného státu skutečně pobývá a nesnaží se vyhnout uloženému trestu. Pozitivní je skutečnost, že posouzení této skutečnosti je na uvážení správního orgánu, zákonem není dán taxativně vymezený seznam, kterým by se obvyklé bydliště prokazovalo.

#### **5.4.7 Držení řidičského oprávnění**

V oblasti držení řidičského oprávnění dochází k dynamickým změnám, které výrazně ovlivňují bezpečnost silničního provozu. Velmi pozitivně lze hodnotit novelou zařazený řidičský průkaz na zkoušku, jehož smyslem je působení na chování mladých řidičů a zamezení nebezpečného jednání při řízení motorového vozidla a lze ho vnímat jako formu preventivní péče. V počátcích nabývání řidičské praxe s nedostatečnými zkušenostmi při řízení vozidla

dochází k dopravní nehodovosti se závažnými následky i ztrátou mladých lidských životů. Faktory, které ovlivňují toto konání jsou vedle nedostatečných zkušeností i přeceňování vlastních psychofyziologických schopností a neodhadnutí agresivního chování řidičů v provozu, a to i v důsledku ovlivnění alkoholem nebo návykovými látkami.

Jak uvádí Ministerstvo dopravy (c2024), řidiči do dvou let praxe způsobí při řízení vozidla na území České republiky 11 % dopravních nehod, přičemž ale představují jen 3% zastoupení řidičů a zároveň se jedná o nejpočetnější skupinu osob, která končí úmrtím při dopravních nehodách. Vzorem pro tuto novinku v oblasti řidičských průkazů jsou některé státy EU, kde obdobné systémy fungují. Na Slovensku, jak již bylo zmíněno, řidičský průkaz vydávaný se zkušební dvouletou lhůtou, tedy dvouletou dobou platnosti řidičského průkazu, fungoval již do 1 ledna 2004. K tomuto institutu náleží přísnější trestání začínajících řidičů, kteří páchají přestupky, jak bylo blíže řešeno v podkapitole 2.4. Nezbytnou podmínkou k vrácení řidičského oprávnění těmto řidičům je absolvování interaktivního rozhovoru s psychologem a reálné řešení situací v dopravním provozu v rámci školení. Je důležité upozornit, že řidičský průkaz na zkoušku tak, jak je nastaven v této době, nemusí být do budoucna jediným ochranným omezením. Mezi další možnosti, které jsou využívány v členských zemích EU patří násobení bodového hodnocení řidiče při spáchání přestupku, omezení nejvyšší dovolené rychlosti na dálnicích nebo silnicích pro motorová vozidla, nebo zákaz jízdy v noci, nebo na dálnici, případně v nepříznivých zimních podmínkách. Tito začínající řidiči jsou podrobováni opětovnému výcviku v oblastech, které jim jsou zakázány a poté mohou získat řidičské oprávnění bez předchozího omezení.

Zajímavým počinem je režim L17, tedy řízení vozidla sedmnáctiletým řidičem v doprovodu mentora. Je otázkou, jak vyspělí jsou tito řidiči, aby zvládli dopravní situace v provozu. Myšlenkou tohoto režimu je jistě předávání zkušeností mentorů mladým začínajícím řidičům, které by měly přispět k větší bezpečnosti silničního provozu. Mladý řidič je pod dohledem mentora, ten ale nemá možnost zasahovat do ovládání vozidla, tedy nemá stejnou možnost jako instruktor v autoškole. Doporučila bych v této oblasti doladit označení vozidel, která budou řídit tito řidiči s dohledem mentora. Na trhu jsou již samolepky označení L17, jejichž použití je však dobrovolné. Stojí za úvahu zapracovat jejich použití do právních předpisů. Označení vozidla touto samolepkou, stejně tak jako označení samolepkou Z pro řidiče začátečníky, i označení vozidel řízených řidiči seniory považuji za krok správným směrem, který vede ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu. Na základě návrhu č. P9 TA (2024)0095 směrnice Evropského parlamentu a Rady o řidičských průkazech by měl být začleněn i požadavek na minimální dobu praxe před získáním oprávnění. Podle tohoto návrhu mají členské státy

předkládat Komisi EU statistiky o dopravních nehodách podle skupin řidičských oprávnění, které způsobí začínající řidiči v doprovodu mentora. Komise by měla posléze vypracovat zprávu s porovnáním dopravních nehod způsobených řidiči v doprovodu mentora a ostatními řidiči.

#### **5.4.8 Odborná způsobilost**

Odborná způsobilost řidičů je zapracována v mnoha právních předpisech v ČR i SR a vychází ze směrnice Evropského parlamentu a Rady č. 2006/126/ES o řidičských průkazech. Do českého právního řádu je transponována především zákonem č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a vyhláškou č. 167/2002 Sb., která je prováděcím právním předpisem k tomuto zákonu. Odbornou způsobilost řeší také vyhláška č. 156/2008 Sb., vyhláška o zdokonalování odborné způsobilosti řidičů. Zkouška odborné způsobilosti v řízení motorových vozidel na Slovensku vychází z ustanovení přílohy II směrnice Evropského parlamentu a Rady č. 2006/126/ES o řidičských průkazech, transponované do slovenského právního řádu vyhláškou č. 9/2009 Z. z. Zkouška odborné způsobilosti se skládá z teoretické zkoušky a řidičského testu, speciální zkouška obsahuje pouze test (Ministerstvo vnitra Slovenské republiky, c2021b).

V současné době je nedostatečná harmonizace právních předpisů EU pro členské státy k výměně řidičských průkazů vydaných třetími zeměmi. Konkrétně v souvislosti s konfliktem na Ukrajině jsou to právě občané Ukrajiny, kteří mají problémy, neboť požadavky související s možnou výměnou řidičských průkazů jsou stanoveny ve vnitrostátních předpisech členských států nebo v bilaterálních dohodách uzavřenými mezi členským státem a třetí zemí.

Nepříznivě se jeví rozmanitost a rozdílnost v jednotlivých právních předpisech členských států, které ztěžují a činí složitějšími možné výměny řidičských průkazů, i přestože je Ukrajina smluvní stranou Úmluvy o silničním provozu uzavřené ve Vídni. Na tuto skutečnost je upozorňováno v nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 2022/1280 ze dne 18. července 2022, které právě stanovuje zvláštní a dočasná opatření týkající se řidičských průkazů vydaných Ukrajinou. V tomto nařízení se uvádí, že by bylo vhodné mít k dispozici společný rámec Unie, použitelný na uznávání ŘP vydaných Ukrajinou, jejichž držitelé jsou občané Ukrajiny požívající dočasné ochrany nebo přiměřené ochrany dle vnitrostátního práva členských zemí. Zde je na místě uvést, že v ČR jsou tyto doklady uznávány, osoby po dobu dočasné ochrany mohou na základě těchto dokladů řídit na území ČR, a to i v případě, že dokladům uplynula doba platnosti, ve které si je nemohli vyměnit v místě svého trvalého bydliště.

## 5.4.9 Zdravotní způsobilost

Zdravotní způsobilostí se rozumí fyzická způsobilost k řízení motorového vozidla, která je posuzována lékařskou prohlídkou. Zdravotní způsobilost potvrzuje lékař všeobecného lékařství akreditovaný v České republice, totéž platí i pro Slovenskou republiku s tím, že se jedná o lékaře akreditovaného ve Slovenské republice. Minimální požadavky na tělesný a duševní stav při řízení vozidla s vlastním pohonem jsou transponované do národního právního řádu ČR i SR z přílohy III směrnice č. 2006/126/ES.

V oblasti posuzování zdravotní způsobilosti řidičů shledávám nedostatky v systému kontroly. Jak bylo popsáno výše, správní orgány jsou oprávněny přijmout žádost o výměnu řidičského oprávnění, ale již nejsou zákonem zmocněny k tomu, aby mohly zasahovat do otázky prokazování posouzení zdravotní způsobilosti. Pokud to zákon ukládá, tedy při žádosti o udělení nebo rozšíření řidičského oprávnění, při žádosti o vrácení řidičského oprávnění, je nutné doložit posudek o zdravotní způsobilosti. Ovšem při klasické výměně řidičského průkazu z důvodu konce jeho platnosti žadatelé zdravotní způsobilost dokládat nemusí. Řidiči v seniorském věku, tedy ve věku 65 let a více jsou povinni, jak je popsáno výše, absolvovat pravidelné lékařské prohlídky a potvrzení o jejich absolvování vozit při řízení vozidla u sebe.

Novela zákona doplnila pravomoc orgánů Policie ČR při kontrole řidiče oznámit příslušnému správnímu orgánu nedostatky nebo chybějící potvrzení zdravotní způsobilosti řidiče. Otázkou k zamyšlení ale zůstává, zda tato pravomoc, ke které dojde náhodnou událostí zastavení řidiče v provozu, je dostatečná. Správní orgány jednající s žadateli o výměnu řidičského průkazu vidí fyzicky klienta, a i když je jim zjevné, že žadatelovi kognitivní funkce jsou omezeny, nejsou oprávněny posuzovat a zasahovat do práv žadatelů o výměnu řidičského průkazu. Tato pravomoc zcela oprávněně přísluší lékařům. Přestože je obecně známo, že s přibývajícím věkem je třeba sledovat zhoršování zraku, snižující se pohyblivost, horší reakční dobu, vliv léků a nemocí, nevěnuje se této oblasti dostatečná pozornost. Senioři mohou mít také obavy ze současného provozu na pozemních komunikacích. Problematickou stránkou věci je skutečnost, že v praxi jsou běžně lékaři vystavovány posudky o zdravotní způsobilosti řidičům nad 70 let k řízení vozidel skupin C či D, tedy k řízení nákladních vozidel či dokonce autobusů.

Jak vyplývá ze statistik (Český statistický úřad, c2023) v roce 2023 vlastnilo řidičské oprávnění 1 530 562 osob v seniorském věku. V roce 2023 s řidičským oprávnění skupiny B disponovalo 491 565 řidičů ve věku 65 až 69 let a přibližně 135 000 osob ve věku 80 let a více. Řidičské oprávnění skupiny C ve věkové kategorii 65 až 69 let má v držení dle evidence 126 746 osob. Vzhledem k tomu, že téměř čtvrtinu všech řidičů tvoří senioři, vezme-li se

v úvahu, jakým způsobem ovlivní řídičské schopnosti jejich fyzický stav, případně snížená reakční schopnost, pozornost a pohotovost při řízení vozidla s ohledem na hustotu provozu na komunikacích, ukazuje se, že zde může docházet k ohrožení ostatních účastníků silničního provozu. Jak ukazuje vývoj podílů následků při nehodách dle věku (Centrum dopravního výzkumu, v. v. i., c2024) od roku 2019 se podílí osoby ve věku 65 let a více 15 % na zavinění dopravních nehod. Zákon na tuto problematiku myslí v ustanovení § 5 odst. 2 písm. c) zákona č. 361/2000 Sb., kdy „řidič nesmí řídit vozidlo nebo jet na zvířeti, jestliže je jeho schopnost k řízení vozidla nebo jízdě na zvířeti snížena v důsledku zdravotního stavu“. Přestože dle Kučerové (2018, s. 104) je nutné toto ustanovení vykládat tak, že je-li schopnost řidiče řídit motorové vozidlo v důsledku jeho zdravotního stavu snížena, pak řídit motorové vozidlo nesmí. Je nutné zhodnotit nejen fyzické ale i psychické zdraví řidiče, které by mohlo ovlivnit jeho schopnost rozpoznat a správně vyhodnotit situaci v silničním provozu. Posouzení vlastního stavu je ale ponecháno na jednotlivci, který má své individuální preference. Odhadnutí vlastního reálného zdravotního stavu při řízení motorového vozidla tak může být v rozporu s individuálním a veřejným zájmem.

Veřejným zájmem je bezpečnost silničního provozu a jeho účastníků. Správním orgánům by měla být dána možnost, aby mohly projevit aktivitu a být podnětné v oblasti posouzení zdravotní způsobilosti. Z praxe je zřejmé, že posuzování kognitivních funkcí lékaři při běžném vyšetření nedochází, neboť tato oblast spadá do specializované činnosti psychologů a psychiatrů. Praktický lékař, který vystavuje posudek, by měl důsledněji zhodnotit stav a na tato vyšetření držitele řídičského průkazu poslat. Paradoxem situace je skutečnost, jak uvádí Švarc (c2012, s. 137) v psychiatrické praxi není žádoucí oznamovat nezpůsobilost u všech pacientů, není povinností lékaře zjišťovat, zda vůbec má pacient řídičské oprávnění, a tudíž zapříčiňovat zadání podnětu k přezkoumání zdravotní způsobilosti.

K otázce zdravotního stavu se vyjadřuje Nejvyšší soud v Rozhodnutí NS sp. zn.3 Tz 139/2000 ze dne 29. června 2000, pokud řidič ví o okolnostech, které by mohly mít negativní vliv na jeho schopnost ovládat motorové vozidlo, a přesto nepřizpůsobí nebo neomezí jízdu, pak odpovídá i v případě náhlé zdravotní indispozice za škodlivý následek dopravní nehody. Jak je zřejmé z tohoto rozsudku, otázka zdravotní způsobilosti je řešena až ex post, až když dojde k dopravní nehodě. Zájem společnosti je takovým situacím předcházet. Navrhovala bych zpřísnění podmínek výměny řídičských průkazů osobám starších 65 let, zejména propracování sofistikovanějšího systému spolupráce mezi úřady ORP a lékaři v oblasti povinné lékařské prohlídky pro seniory nad 65 let věku. Toto opatření je nutné vnímat jako prvek k větší bezpečnosti silničního provozu, nikoliv jako diskriminační k určité věkové

skupině. Jak lze dovozovat, určitá omezení jsou již zákonem vytvořena, a to v povinnosti pravidelných lékařských prohlídek od 65 let věku, nicméně chybí propracovaný systém vzájemné spolupráce.

Tato problematika se totiž dotýká bezpečnosti silničního provozu, i Evropský parlament ji zapracoval do svého Návrhu č. P9 TA (2024)0095 s možností omezení správní platnosti u jednotlivých skupin řídičských oprávnění s ohledem na zdravotní způsobilost a schopnost bezpečně řídit vozidlo v souvislosti s častější lékařskou prohlídkou. Dokonce je v tomto návrhu zmíněno, aby členské státy stanovily fakticky podložené pokyny pro praktické lékaře pro identifikaci osob, které by mohly být rizikovými při řízení vozidel. Lékaři by následně pracovali koordinovaně s orgány vydávajícími řídičské průkazy. V tomto směru by měl být vyvinut online školící systém pro praktické lékaře s cílem umožnit posoudit všechny aspekty způsobilosti k řízení vozidla.

Jako problematické vidím harmonizované kódy podmiňující řídičské oprávnění v souvislosti s ustanovením § 93 zákona č. 361/2000 Sb. Vybrané kódy pro omezení užívání při řízení vozidla podmiňují držení řídičského oprávnění na základě zdravotního posudku. Za alarmující harmonizovaný kód považuji kód 62 Omezení jízdy v okruhu... km od místa bydliště řídiče nebo pouze ve městě/regionu. Dále pak kód 64 Jízda rychlosti nepřesahující... km/h. Smyslem těchto kódů je zajistit vymezeným řídičům vlastní soběstačnost. Osobně jej považuji za neuvážené. Nevidím rozdíl v případě nehody spáchané v dosahu několika km od bydliště nebo jinde. Zde by se měl řešit veřejný zájem s ohledem na zdraví a bezpečnost ostatních účastníků silničního provozu. Zájmem společnosti by mělo být zajistit takové veřejné služby, které obslouží osoby, které už nejsou zcela v kondici pro řízení motorových vozidel.

Pozitivním prostředkem pro zvýšení dopravní bezpečnosti seniorů je projekt v České republice s názvem Senior bez nehod. Jedná se o projekt pro cílovou skupinu osob starších 65 let, v rámci kterého probíhá osvětová kampaň formou divadelních přednášek a mediální kampaně prostřednictvím sdělovacích prostředků. Kampaň je zaměřena nejen na seniory v roli řídičů, ale také na chodce, cyklisty a cestující prostředky hromadné dopravy. Cílem projektu je rozšíření povědomí o této problematice, informování o specifických chování seniorů v provozu, doporučení opatření ke snížení nehodovosti (Echopix, c2024).

#### **5.4.10 Profesionální způsobilost**

Na úrovni Evropské unie je právní úprava profesionální způsobilosti k řízení vozidla plně harmonizována směrnici č. 2003/59/ES o výchozí kvalifikaci a pravidelném školení řídičů některých silničních vozidel pro nákladní nebo osobní dopravu. Zpřesnění této směrnice



v právní úpravě ČR nastalo novelou zákona č. 48/2016 Sb., kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., zákon č. 247/2000 Sb., a zákon č. 200/1990 Sb. Tím došlo k odstranění duplicitní úpravy problematiky v zákoně č. 361/2000 Sb., a v zákoně č. 247/2000 Sb. Jak uvádí Kučerová (2018, s. 60) z toho vyplývající nové pojetí institutu profesní způsobilosti je pojímá jako oprávnění. Další podstatnou úpravou bylo přizpůsobení pravidelných školení předpisům EU tak, aby česká právní úprava nebyla přísnější a nadbytečně administrativně zatížena pravidly, která nejsou v souladu s pravidly EU.

Profesní způsobilost společně s osvědčením řidiče jsou prostředky legalizace pracovněprávních vztahů v rámci Evropské Unie, jejich jednotnost umožňuje kontrolu a dává přehled o situaci v silniční dopravě. Související je také vyhláška č. 124/2007 Sb., vyhláška o vzoru paměťové karty řidiče. Návrh směrnice EU pracuje s povinnými lékařskými vyšetřeními prověření tělesné a duševní způsobilosti řidičů profesionálů v pravidelných intervalech, nejlépe dle délky platnosti řidičských průkazů. V pozměňovacím návrhu směrnice je také řízení vozidla s doprovodem před dosažením požadovaného věku pro skupiny C a C1 s cílem zatraktivnění a zpřístupnění povolání řidiče pro mladé řidiče a zároveň řešením nedostatku pracovních sil v této oblasti v zemích EU.

#### **5.4.11 Bodový systém**

Bodový systém není zaveden v EU plošně, členské země jej mohou zavést, což učinila Česká republika v roce 2006, dále také Německo nebo Polsko. V souvislosti s celounijním správním trestáním, které je blíže analyzováno v oddíle 5.4.13 se objevují i návrhy na celoplošné zavedení bodového systému v EU. Slovensko klasický bodový systém nemá, ale pracuje s evidencí páchaných přestupků. Přestupky se zapisují do karty řidiče a po připsání dalšího přestupku se přehodnotí přestupky za posledních 12 měsíců. Pokud jsou závažné tři přestupky, tak dochází k zadržení řidičského oprávnění. Řidičský průkaz může být odebrán do doby, než jsou splněny podmínky přezkoušení.

V České republice lze provést záznam odečtu bodů na základě potvrzení o ukončeném školení bezpečné jízdy. Tento odečet může být proveden pouze jednou za kalendářní rok, ale zákon již neřeší, po jaké době je možné jej zaznamenat. Na základě výše uvedeného za splnění podmínek je možné odečíst, řidiči 4 body v prosinci stávajícího roku a další 4 body odečíst v lednu roku následujícího. Do konce roku 2023 bylo možné odečíst 3 body, od 1 ledna 2024 jsou to 4 body, což ale není podstatné pro systém odečtu bodů. Zde spatřuji přílišnou benevolenci zákona, která by dle mého názoru měla být zpřísněna právním předpisem tak, aby nebylo možné odečítat po sobě ve dvou měsících celkem 8 bodů dle platné legislativy

od 1. ledna 2024, v případě, že se jedná o měsíce prosinec a leden. Zákonem by měla být dána lhůta pro odečet 4 bodů a odečet dalších bodů by měl být možný až např. po 12 měsících.

Uvedené hodnoty ze zkoumaných statistik ve druhé kapitole ukazují na to, že klesá podíl řidičů s 12 dosaženými body k celkovému počtu bodovaných řidičů. Bodový systém zavedený od 1. ledna 2024 přinesl jasnější kategorizaci v hodnocení páchaných přestupků. Došlo k přeskupení některých páchaných skutků a jejich ohodnocení tak, že systém je přehlednější. Konkrétní přestupky a jim přidělený počet bodů v bodovém hodnocení dle nového bodového systému je uveden v příloze E této práce. Do tohoto systému vstoupil ještě nový systém pro začínající řidiče, kteří jsou povinni absolvovat školení začínajících řidičů a dopravně psychologický pohovor při zaznamenání 6 bodů v bodovém hodnocení řidiče.

#### **5.4.12 Pozastavení, omezení, odnětí**

Směrnicí Evropského parlamentu a Rady č. 2006/126/ES konkrétně v článku 11 odst. 4 této směrnice, je určeno, že členský stát odmítne vydat řidičský průkaz, který je v jiném členském státě omezen, pozastaven nebo odejmut. V souvislosti s omezením, pozastavením nebo odejmutím řidičského průkazu na území jednoho státu, odmítne uznat platnost řidičského průkazu každý další členský stát Evropské unie. Řešení pozastavení, omezení či odnětí řidičského oprávnění celounijně může být následným krokem, až dojde k nastavení systému správního trestání v celé Evropské unii. Více k celounijnímu správnímu trestání je uvedeno v oddíle 5.4.13.

Problematickou oblastí je poměrně nový institut podmíněného odložení podání návrhu na potrestání, přičemž dochází k závazku po zkušební dobu se zdržet výkonu určité činnosti, zde konkrétně řízení motorových vozidel. Vzhledem k tomu, že dopravní přestupky tvoří značnou část trestných činů, je na pováženou, zda využití odklonů není v rozporu s řešením této situace. Zastávám názor, že by mohl postačovat zákaz činnosti v řízení motorových vozidel. Odklony nebo upuštění od zbytku trestu po polovině výkonu trestu dle mého názoru přispívají pouze k administrativní zátěži, nikoliv k pozitivnímu účinku na pachatele. Vyhovění této žádosti přináší užitek dané osobě v možnosti řídit motorové vozidlo, ale již chybí pozitivní dopad pro bezpečnost silničního provozu, zvláště pokud dochází u této osoby k recidivitě v páchání těchto skutků.

### **5.4.13 Správní trestání celounijně**

Poněkud problematickou vidím oblast správního trestání pro držitele řidičských průkazů vydaných jiným státem, kdy těmto řidičům při dosažení 12 trestných bodů není řidičský průkaz za území ČR odebrán, ale pouze pozbývají právo k řízení motorového vozidla na území ČR. Ze statistik uvedených ve druhé kapitole vyplývá, že dochází k nárůstu počtu vybodovaných řidičů cizinců, pravděpodobně v souvislosti s četností pohybu těchto osob na území ČR.

V souvislosti s touto problematikou vydal Soudní dvůr EU Rozsudek C-56/20 ze dne 29. dubna 2021, v němž se zabývá pravidly pro vydání a následné změny v řidičském průkazu a uvádí, že informace uvedené v řidičském průkazu spadají do výlučné pravomoci členského státu, v němž má držitel tohoto průkazu obvyklé bydliště. Směrnice č. 2006/126 /ES obsahuje podrobná pravidla pro pravomoc členských států vydávat řidičské průkazy, provádět jejich změny a uvádět do nich záznamy. Je tedy nepřijatelné, aby stát dočasného pobytu do takového řidičského průkazu prováděl jakékoliv záznamy, tedy ani aby zapisoval informace o zákazu řízení na jeho území, i když podle vnitrostátního práva odnímá právo k řízení na svém území.

Nový návrh směrnice pracuje s možností blokovat řidičské oprávnění na celém území Evropské unie. To souvisí s registrem evidence přestupků, který by byl unijní a umožnil by vymáhat pokuty v zahraničí. To je velmi ambiciózní myšlenka, která by měla mimořádný pozitivní dopad na bezpečnost silničního provozu. Překážkou jsou administrativní bariéry, které tvoří procesní zpracování těchto přestupků. V současné době se zatím vedou diskuse, zda příslušným k vedení řízení má být úřad dle místa spáchaného skutku nebo dle obvyklého bydliště pachatele. Přiklání se k variantě řešit správní řízení o přestupku v místě jeho spáchání, resp. v zemi jeho spáchání dle místního práva.

### **5.4.14 Digitální tachograf**

Problematika záznamového zařízení tachografů ke zjišťování dodržování pravidel silničního provozu a bezpečnostních přestávek je zapracována v právních předpisech EU již desítky let. S postupující integrací i technickými změnami v silniční dopravě dochází průběžně k zpřísnování požadavků směřující ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu. Tachografy musí být namontovány ve všech vozidlech nad 3,5 tuny přepravujících zboží na silnicích a ve vozidlech, která mohou převážet více než devět osob, včetně řidiče, jak je uvedeno v nařízení (EU) č. 165/2014. Od 1. července 2026 bude povinností mít instalovány tachografy i ve vozidlech nad 2,5 tuny, což souvisí s přístupem na trh mezinárodní silniční dopravy pro tato vozidla.

## ZÁVĚR

Pozbytí, odnětí a podmínění řidičského oprávnění jsou rozhodnutími správních orgánů, která jsou prostředkem a postihem za páchané přestupky nebo způsobená omezení. Osoba, která pozbyla řidičské oprávnění, má odňato řidičské oprávnění nebo jí byl uložen zákaz řízení nesplňuje podmínku, že je držitelem řidičského oprávnění a pokud i přesto řídí motorové vozidlo, dopouští se maření úředního rozhodnutí. Dopad těchto rozhodnutí je zřejmý k osobě jednotlivce, ale z celospolečenského hlediska je jejich přínosem posílení bezpečnosti silničního provozu. Mezi cíle Evropské unie patří snížení či téměř úplné odstranění počtu úmrtí a vážných zranění při silničním provozu, ke kterým má přispívat přísnější trestání přestupků mladých řidičů. Postihy za tato jednání by měly být přiměřené a odrazovat od jejich páchaní.

Významnou je v tomto směru novela zákona č. 361/2000 Sb., která zapracovává předpisy Evropské unie a upravila mnoho oblastí tohoto zákona. Mezi zásadní úpravy patří změna bodového systému, úprava správního trestání jak do výše pokut, tak délky zákazu řízení motorových vozidel. Je evidentní, že předpisy Evropské unie ovlivňují problematiku silniční dopravy a mají dopad do různých oblastí souvisejících s řidičskými oprávnění, ať už to jsou nové přístupy k mladým řidičům, k profesionálním řidičům, též v oblasti vydávání řidičských průkazů a vzájemného uznávání mezi členskými státy.

Z provedené analýzy vyplynulo, že míra harmonizace v oblasti řidičských průkazů a oprávnění je značná a je vyvíjeno další úsilí a stále jsou předkládány další pozměňovací návrhy. Za účelem prokázání a ověření řidičských oprávnění a totožnosti daných osob se zapracovávají dodatečná ochranná opatření k zajištění bezpečnosti a nastavují se pravidla pro uchovávání osobních údajů v řidičských průkazech. V oblasti digitalizace je důležitým počinem nahrazení klasického řidičského průkazu digitálním řidičským průkazem. Tato možnost je ve fázi příprav, v legislativním procesu je nutné zapracovat nová pravidla pro jeho realizaci. Elektronické podání žádosti v souvislosti s výměnou řidičského průkazu lze hodnotit velmi kladně, řidičům ušetří čas a také finanční prostředky, neboť elektronická podání jsou zvýhodněna o 20 % proti klasickým podáním na úřadě.

Krokem k ještě větší míře harmonizace je stanovení minimálního věku žadatelů jednotlivých skupin řidičských oprávnění na úrovni Evropské unie. I když jistá benevolence přizpůsobení věkových skupin vnitrostátním podmínkám je povolena. V návrhu je uznávání řidičských oprávnění k řízení motorových kolových a pásových zemědělských nebo lesnických vozidel, které by v rámci harmonizace umožnilo ještě větší začlenění zahraničních pracovních sil mezi členskými státy. V dalším kroku jsou k projednání připraveny návrhy ohledně nesilničních

mobilních strojů, neboť i tyto stroje se mohou pohybovat na veřejných komunikacích. Cílem jejich začlenění je též usnadnění přístupu přeshraniční práce.

V současné době nesmí být opomenuta situace pro výměnu řidičských průkazů nebo osvědčení odborné způsobilosti vydaných třetími zeměmi, jako je Ukrajina, neboť dle článku 5 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 2022/1280 není pro tyto výměny k dispozici žádný harmonizovaný rámec EU. Do budoucna je nutné se zabývat myšlenkou větší integrity třetích zemí v silničním provozu, zejména profesionálních řidičů do systému přepravy v prostředí Evropské unie. V pozměňovací návrhu ke směrnici jsou již Komisí formulovány požadavky na posouzení odborné přípravy řidičů, pravidla pro vydávání osvědčení a zkušební postupy v třetích zemích. Za předpokladu srovnatelnosti s podmínkami Evropské unie by mohla být umožněna výměna těchto osvědčení za evropské osvědčení odborné způsobilosti s povinností dalšího školení odborné způsobilosti. Je však nutné tyto podmínky podrobně a přesně definovat.

Pozměňovací návrh se věnuje také posouzení zdravotní způsobilosti řidiče s důrazem na individuální posouzení konkrétního stavu. Rozhodnutí o omezení, pozastavení, odnětí by měla vycházet z objektivních výsledků vyšetření a testů, v návrhu je jasně vyjádřen odmítavý postoj k posuzování zdravotní způsobilosti pouze dle věku, nesmí to být činěno, aby nedošlo k diskriminaci těchto řidičů.

Snaha Evropské unie o sdílení osvědčených postupů k šíření osvěty školení, celoživotního vzdělávání řidičů, školení zaměřených na rizika v silničním provozu, kurzů bezpečné jízdy, podpůrných systémů pro různé věkové skupiny, získávání zpětné vazby a doporučení poskytnutých instruktory řízení, dopravními psychology nebo zkušebními komisaři vedou ke zvýšení bezpečnosti v oblasti silničního provozu. Tato opatření by se měla dotýkat všech zmiňovaných skupin řidičů, tedy začínajících řidičů, řidičů profesionálů, ale velmi bych doporučila zaměřit se na řidiče seniory a poskytnout jim důkladnou osvětu a zabezpečení proti rizikům. Za velmi smysluplný považuji návrh ke kontrole bezpečnosti silničního provozu, který by díky technologickému pokroku zajišťovaly systémy asistovaného, poloautomatického nebo plně automatického zařízení. Simulátory by zajišťovaly modelaci nepříznivých podmínek a nouzových scénářů s cílem zlepšit reakční a rozhodovací doby v kritických situacích v řízení motorových vozidel. Tyto udržovací kurzy by byly pro zkušené řidiče, domnívám se, že velmi užitečné by mohly být i v oblasti kontroly zdravotní způsobilosti řidičů seniorů. Pozitivním činem je na území České republiky projekt Senior bez nehod, který se cílenou kampaní snaží snížit nehodovost řidičů seniorského věku a zvýšit nejen bezpečnost seniorů v silničním provozu.

Zavádění změn generuje zvýšené nároky na administrativu, které vznikají v důsledku možných právních úprav. Současně s tlakem na vysokou elektronizaci agend je třeba se věnovat i bezpečnosti zabezpečení orgánů veřejné správy. Internacionální přesah je zřejmý a jeho smyslem je, aby si právní řády jednotlivých členských zemí vzájemně neodporovaly. Vytvořené bariéry by zabraňovaly řádnému plnění funkcí Evropské unie jako společenství.

Vývoj práva a související harmonizace v oblasti řídičských oprávnění v Evropské unii za posledních dvacet let, kdy je Česká republika součástí EU, dostal značných změn. V oblasti harmonizace se daří sladit právní předpisy a právo tak, aby co nejméně zatěžovalo občany Evropské unie při pohybu osob mezi členskými státy. Mimo členské státy je vzájemná harmonizace složitější a náročnější a podmínky v oblasti řídičských oprávnění nejsou srovnatelné. To způsobuje komplikace a složitosti v procesu celosvětové integrace. Cílem Evropské unie je dlouhodobě zvyšovat bezpečnost silničního provozu. Významným krokem v této problematice je přeshraniční spolupráce v oblasti dopravních přestupků, které výrazně ovlivňují dopravní bezpečnost a jejichž důsledkem jsou postihy s dopadem k držení řídičského oprávnění. Posunutí dopadů odnětí, pozbytí nebo podmínění řídičského oprávnění v rámci celé Evropské unie je významným prvkem ke zvýšení bezpečnosti v silniční dopravě. Bylo by vhodné do budoucna zaměřit pozornost na zdravotní způsobilost, neboť to je faktor ohrožení bezpečnosti silničního provozu. Z navrhované směrnice je zřejmé, že i tato oblast by měla být do budoucna v rámci Evropské unie řešena. Osobně tuto problematiku považuji za velmi důležitou a doporučila bych se zaměřit na její řešení v České republice, neboť tato činnost povede ke zvýšení bezpečnosti na silnicích. Česká republika tak může být připravena vhodně a předem, až bude i tato oblast zapracována předpisy Evropské unie a bude docházet k její implementaci.

## SEZNAM LITERATURY A DALŠÍCH ZDROJŮ

### SEZNAM LITERATURY

- [1] BOHÁČ, Radim et al., 2011. *Legislativní proces: teorie a praxe. 1.vyd.* Praha: Ministerstvo vnitra ČR. 547 s. ISBN 978-80-7312-074-0.
- [2] CRAIG, Paul P, 2012. UK, *Administrative law. 7nd ed.* London: Published by Sweet & Maxwell, United Kingdom, 980 s. ISBN 978-0-414-02299-7.
- [3] FRUMAROVÁ, Kateřina, Tomáš GRYGAR, Olga POUPEROVÁ a Martin ŠKUREK. 2021. *Správní právo procesní.* Praha: C.H. Beck. Academia iuris (C.H. Beck), 510 s. ISBN 978-80-7400-827-6.
- [4] HORÁKOVÁ, Monika a Veronika TOMOSZKOVÁ. 2011. *Správní řízení v zemích EU: Rakousko, Polsko, Slovensko a Maďarsko.* Praha: Linde Praha, 2011. 294 s. ISBN 978-80-7201-845-1.
- [5] KOPECKÝ, Martin. 2021. *Správní právo: obecná část. 2. vydání.* Praha: C.H. Beck, 2021. Beckovy právnické učebnice, 539 s. ISBN 978-80-7400-820-7.
- [6] KUČEROVÁ, Helena. 2018. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou. 4. aktualizované vydání podle stavu k 1.10.2018.* Praha: Leges. Komentátor. 848 s. ISBN 978-80-7502-292-9.
- [7] LEHKÁ, Markéta, 2018. Důsledky nesplnění povinnosti odevzdat řidičský průkaz. *Soudní rozhledy.* **24**(7-8), s. 256-257. ISSN 1211-4405.
- [8] PRÁŠKOVÁ, Helena, 2017. *Nové přestupkové právo.* Praha: Leges. Teoretik. 448 s. ISBN 978-80-7502-221-9.
- [9] SKULOVÁ, Soňa, 2020. *Správní právo procesní. 4. aktualizované a doplněné vydání.* Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 486 s. ISBN 978-80-7380-830-3.
- [10] ŠROMOVÁ, Eva, 2020. *Správní řízení od A do Z. 3. aktualizované a doplněné vydání.* Olomouc: ANAG, 472 s. ISBN 978-80-7554-259-5.
- [11] TÝČ, Vladimír, 2010. *Základy práva Evropské unie pro ekonomy. 6., přeprac. a aktualiz. vyd.* Praha: Leges. Student (Leges). 304 s. ISBN 978-80-87212-60-8.

- [12] WHELANOVÁ, Markéta, 2012. Vybrané problémy spojené s implementací práva Evropské unie. *Správní právo: odborný časopis pro oblast státní správy a správního práva*. 45(3), s. 66-75 ISSN 0139-6005.

## SEZNAM PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ

- [13] Konsolidovaná znění Smlouvy o Evropské unii a Smlouvy o fungování Evropské unie (2016/C 202/1)
- [14] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 ze dne 15. března 2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85
- [15] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 167/2013 ze dne 5. února 2013 o schvalování zemědělských a lesnických vozidel a dozoru nad trhem s těmito vozidly
- [16] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014 ze dne 4. února 2014 o tachografech v silniční dopravě, o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovém zařízení v silniční dopravě a o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy
- [17] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 2022/1280 ze dne 18. července 2022, kterým se s ohledem na ruskou invazi na Ukrajinu stanovují zvláštní a dočasná opatření týkající se dokladů řidičů vydaných Ukrajinou v souladu s jejími právními předpisy
- [18] Návrh směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění směrnice č. 2003/59/ES o výchozí kvalifikaci a pravidelném školení řidičů některých silničních vozidel pro nákladní nebo osobní dopravu a směrnice č. 2006/126/ES o řidičských průkazech ze dne 2. května 2018
- [19] Návrh P9 TA (2024)0095 směrnice Evropského parlamentu a Rady o řidičských průkazech, kterou se mění směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2022/2561 a nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1724 a zrušuje směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/126/ES a nařízení Komise (EU) č. 383/2012 ze dne 28. února 2024



- [20] Příloha č. 5 vyhlášky č. 31/2001 Sb., Vyhlášky dle Ministerstva dopravy a spojů ze dne 10. ledna 2001 o řidičských průkazech a o registru řidičů ve znění vyhlášek č. 154/2003 Sb., č. 177/2004 Sb., č. 194/2006 Sb., č. 27/2012 Sb., č. 243/2012 Sb., č. 1/2014 Sb., č. 9/2015 Sb., č. 43/2015 Sb., č. 75/2016 Sb. a č. 456/2017 Sb.
- [21] Rozhodnutí Komise (EU) č. 2016/1945 o rovnocennosti skupin řidičských průkazů Úřední věstník Evropské unie C 2016/6517 ze dne 14.10.2016
- [22] Sdělení č. 82/2013 Sb. m. s. Sdělení Ministerstva zahraničních věcí o sjednání Úmluvy o silničním provozu, přijaté v Ženevě dne 19. září 1949
- [23] Sdělení č. 83/2013 Sb. m. s. Sdělení Ministerstva zahraničních věcí o sjednání Úmluvy o silničním provozu, přijaté ve Vídni dne 8. listopadu 1968
- [24] Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/126/ES ze dne 20. prosince 2006 o řidičských průkazech (přepracované znění)
- [25] Směrnice Komise č. 2014/85/EU ze dne 1. července 2014
- [26] Směrnice Rady č. 91/439/EHS ze dne 29. července 1991 o řidičských průkazech Úřední věstník Evropské unie L 237 ze dne 24.8.1991
- [27] Směrnice Rady č. 96/47/ES ze dne 23. července 1996, kterou se mění směrnice 91/439/EHS o řidičských průkazech
- [28] Směrnice Rady č. 2004/66/ES ze dne 26. dubna 2004
- [29] Ustanovení o vzoru řidičského průkazu Společenství. Příloha I. Úřední věstník Evropské unie C 304 E/216 ze dne 23.2.2005
- [30] Vyhláška č. 31/2001 Sb., vyhláška Ministerstva dopravy a spojů o řidičských průkazech a o registru řidičů
- [31] Vyhláška č. 167/2002 Sb., vyhláška Ministerstva dopravy a spojů, kterou se provádí zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, ve znění zákona č. 478/2001 Sb.

- [32] Vyhláška č. 277/2004 Sb., o stanovení zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel, zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel s podmínkou a náležitosti lékařského potvrzení osvědčujícího zdravotní důvody, pro něž se z jízdy nelze na sedadle motorového vozidla připoutat bezpečnostním pásem (vyhláška o zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel)
- [33] Vyhláška č. 124/2007 Sb., o vzoru paměťové karty řidiče
- [34] Vyhláška č. 156/2008 Sb., o zdokonalování odborné způsobilosti řidičů a o změně vyhlášky č. 167/2002 Sb., kterou se provádí zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů ve znění zákona č. 478/2001 Sb.
- [35] Vyhláška č. 9/2009 Z. z. vyhláška Ministerstva vnitra Slovenské republiky, kterou se provádí zákon o silničním provozu a o změně a doplnění některých zákonů
- [36] Vyhláška č. 370/2023 Sb., vyhláška, kterou se mění vyhláška č. 31/2001 Sb., o řídičských průkazech a registru řidičů, ve znění pozdějších předpisů
- [37] Vyhláška č. 208/2023 Sb., vyhláška o terapeutických programech pro řidiče
- [38] Zákon č. 71/1967 Zb., zákon o správnom konaní (správny poriadok)
- [39] Zákon č. 111/1994 Sb., zákon o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů
- [40] Zákon č. 326/1999 Sb., zákon o pobytu cizinců na území České republiky a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů
- [41] Zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů
- [42] Zákon č. 361/2000 Sb., zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů
- [43] Zákon č. 478/2001 Sb., zákon, kterým se mění zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, a kterým se mění některé další zákony
- [44] Zákon č. 500/2004 Sb., správní řád
- [45] Zákon č. 280/2006 Z. z. zákon o povinnej základnej kvalifikácii a pravidelnom výcviku niektorých vodičov

[46] Zákon č. 8/2009 Z. z. zákon o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov

[47] Zákon č. 40/2009 Sb., zákon trestní zákoník

[48] Zákon č. 250/2016 Sb., zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich

[49] Zákon č. 271/2023 Sb., zákon, kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony

## SEZNAM ELEKTRONICKÝCH ZDROJŮ

[50] CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU V. V. I., c 2024. Vývoj podílů následků při nehodách dle věku. *Centrum dopravního výzkumu v. v. i.* [online]. Brno: Centrum dopravního výzkumu v. v. i. [cit. 2024-04-19]. Dostupné z: <https://nehody.cdv.cz/>

[51] ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD, c2023. Seniori v ČR v datech. Kód publikace: 310034-23 Č. j.: CSU/CSU-013623/2023. *Český statistický úřad* [online]. Praha: Český statistický úřad [cit. 2024-04-19]. ISBN 978-80-250-3433-0. Dostupné z: <https://www.czso.cz/documents/10180/190537086/31003423.pdf/51b9a00e-39f9-4829-a535-20080aa9d71f?version=1.0>

[52] ECHOPIX, c2023. Senior bez nehod. *Senior bez nehod by Echopix, s. r. o.* [online]. Krnov: Echopix, s. r. o. [cit.2024-04-19]. Dostupné z: <https://seniorbeznehod.cz/>

[53] EVROPSKÝ PARLAMENT, c2012. Legislativní pravomoc. *Evropský parlament* [online]. EU: europarl.europa.eu [cit.2023-11-05]. Dostupné z: <https://www.europarl.europa.eu/about-parliament/cs/powers-and-procedures/legislative-powers>

[54] LUKAŠÍK, Tomáš, c2022a. Bodování řidiči 2021. *Ministerstvo dopravy České republiky* [online]. Praha: Ministerstvo dopravy České republiky [cit. 2024-03-21]. Dostupné z: <https://www.mdcz.cz/getattachment/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-bodovanych-ridicu/Statistiky-bodovanych-ridicu-za-rok-2021/Bodovani-ridici.pdf.aspx>

- [55] LUKAŠÍK, Tomáš, c2022b. Přestupky a trestné činy 2021. *Ministerstvo dopravy České republiky* [online]. Praha: Ministerstvo dopravy České republiky [cit. 2024-03-23]. Dostupné z: <https://www.mdcr.cz/getattachment/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu-za-rok-2021/Bodovane-prestupky-a-trestne-ciny.pdf.aspx>
- [56] LUKAŠÍK, Tomáš, c2023. Přestupky a trestné činy 2022. *Ministerstvo dopravy České republiky* [online]. Praha: Ministerstvo dopravy České republiky [cit. 2024-03-23]. Dostupné z: <https://www.mdcr.cz/getattachment/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu-za-rok-2022/Bodovane-prestupky-a-trestne-ciny.pdf.aspx>
- [57] LUKAŠÍK, Tomáš, c2024a. Bodování řidiči 2023. *Ministerstvo dopravy České republiky* [online]. Praha: Ministerstvo dopravy České republiky [cit. 2024-03-21]. Dostupné z: <https://www.mdcr.cz/getattachment/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-bodovanych-ridicu/Statistiky-bodovanych-ridicu-za-rok-2023/Bodovani-ridici.pdf.aspx>
- [58] LUKAŠÍK, Tomáš, c2024b. Přestupky a trestné činy 2023. *Ministerstvo dopravy České republiky* [online]. Praha: Ministerstvo dopravy České republiky [cit. 2024-03-23]. Dostupné z: <https://www.mdcr.cz/getattachment/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu/Statistika-prestupku-a-trestnych-cinu/Bodovane-prestupky-a-trestne-ciny.pdf.aspx>
- [59] MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY, c2020. Profesionální způsobilost řidiče. *Ministerstvo dopravy České republiky* [online]. Praha: Ministerstvo dopravy České republiky [cit. 2024-02-24]. Dostupné z: <https://www.mdcr.cz/Zivotni-situace/Profesni-zpusobilost-ridice/Profesni-zpusobilost-ridice>
- [60] MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY, c2021. Přehled změn a novinek v dopravě v roce 2022. *Ministerstvo dopravy České republiky* [online]. Praha: Ministerstvo dopravy České republiky [cit. 2024-02-21]. Dostupné z: <https://www.mdcr.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Prehled-zmen-a-novinek-v-doprave-v-roce-2022>

- [61] MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY, c2023a. 3600 on-line žádostí týdně. První měsíc ePodání bez datové schránky přinesl skokový nárůst zájmu. *Ministerstvo dopravy České republiky* [online]. Praha: Ministerstvo dopravy České republiky [cit. 2024-02-26]. Dostupné z: <https://www.mdcz.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/3600-on-line-zadosti-tydne-Prvni-mesic-ePodani-be?returl=/Media/Media-a-tiskove-zpravy>
- [62] MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY, c2023b. Příloha č. č. 2 k vyhlášce č. 277/2004 Sb. Potvrzení zdravotní způsobilost k řízení motorových vozidel. *Ministerstvo dopravy České republiky* [online]. Praha: Ministerstvo dopravy České republiky [cit. 2023-10-07]. Dostupné z: <https://www.mdcz.cz/Dokumenty/Silnicni-doprava/Ridicke-prukazy,Autorskoly/Potvrzeni-zdravotni-zpusobilosti-k-rizeni-motorovy>
- [63] MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY, c2024a. O režim L17 je zájem, řidičák získalo jen za leden 771 sedmnáctiletých. *Ministerstvo dopravy České republiky* [online]. Praha: Ministerstvo dopravy České republiky [cit. 2024-02-23]. Dostupné z: <https://www.mdcz.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/O-rezim-L17-je-zajem,-ridicak-ziskalo-jen-za-leden?returl=/Media/Media-a-tiskove-zpravy>
- [64] MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY, c2024b. Řidičák na zkoušku má 200 tisíc řidičů. Kdy mohou přijít o řidičák? *Ministerstvo dopravy České republiky* [online]. Praha: Ministerstvo dopravy České republiky [cit. 2024-02-22]. Dostupné z: <https://www.mdcz.cz/Media/Na-pravou-miru/Ridicak-na-zkousku-ma-200-tisic-ridicu-Kdy-mohou?returl=/Media/Na-pravou-miru>
- [65] MINISTERSTVO VNITRA SLOVENSKÉ REPUBLIKY, c2020. Vydání, výměna, obnovení a neplatnost řidičského průkazu. *Ústřední portál veřejné správy. Ministerstvo vnitra Slovenské republiky* [online]. Bratislava: Ministerstvo vnitra Slovenské republiky [cit. 2024-04-07]. Dostupné z: <https://www.slovensko.sk/sk/agendy/agenda/vydanie-vymena-obnovenie-a-n>
- [66] MINISTERSTVO VNITRA SLOVENSKÉ REPUBLIKY, c2021a. Řidičský průkaz. *Ústřední portál veřejné správy. Ministerstvo vnitra Slovenské republiky* [online]. Bratislava: Ministerstvo vnitra Slovenské republiky [cit. 2023-10-07]. Dostupné z: [https://www.slovensko.sk/en/life-situation/life-situation/\\_driving-licence/](https://www.slovensko.sk/en/life-situation/life-situation/_driving-licence/)

- [67] MINISTERSTVO VNITRA SLOVENSKE REPUBLIKY, c2021b. Požadavky na řidičský průkaz. *Ústřední portál veřejné správy. Ministerstvo vnitra Slovenské republiky* [online]. Bratislava: Ministerstvo vnitra Slovenské republiky [cit. 2024-03-07]. Dostupné z: [https://www.slovensko.sk/en/life-situation/life-situation/\\_driving-licence-requirements/](https://www.slovensko.sk/en/life-situation/life-situation/_driving-licence-requirements/)
- [68] MINISTERSTVO VNITRA SLOVENSKE REPUBLIKY, c2021c. Evidence, výměna a obnova řidičského průkazu. *Ústřední portál veřejné správy. Ministerstvo vnitra Slovenské republiky* [online]. Bratislava: Ministerstvo vnitra Slovenské republiky [cit. 2024-03-07]. Dostupné z: [https://www.slovensko.sk/en/life-situation/life-situation/\\_recording-exchange-and-renewa/](https://www.slovensko.sk/en/life-situation/life-situation/_recording-exchange-and-renewa/)
- [69] PAUKNEROVÁ, Monika, c2017. Evropské mezinárodní právo soukromé a zamyšlení nad výročí římským smluv. *Právník. Teoretický časopis pro otázky státu a práva* [online]. Ústav státu a práva AV ČR. ISSN issn0231-6625, **156**(3), s. 179-191. Praha. [cit. 2024 - 03 -16]. Dostupné z: [https://www.ilaw.cas.cz/upload/web/files/pravnik/issues/2017/3/1.Pauknerov%C3%A1\\_3\\_2017.pdf](https://www.ilaw.cas.cz/upload/web/files/pravnik/issues/2017/3/1.Pauknerov%C3%A1_3_2017.pdf)
- [70] PERNICE, Davide, c2023a. Silniční doprava: dopravní a bezpečnostní předpisy In: *europarl.europa.eu* [online]. EU: [europarl.europa.eu](http://europarl.europa.eu), říjen 2023 [cit. 2024-03-12]. Dostupné z: <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/cs/sheet/129/road-traffic-and-safety-provisions>
- [71] PERNICE, Davide, c2023b. Silniční doprava: Harmonizace právních předpisů. In: *europarl.europa.eu* [online]. EU: [europarl.europa.eu](http://europarl.europa.eu), duben 2023 [cit. 2023-11-26]. Dostupné z: <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/cs/sheet/128/silnicni-doprava-harmonizace-pravnich-predpisu>
- [72] ŠVARC, Jiří, c2012. Povinnost oznamovat nezpůsobilost k řízení motorového vozidla obecnímu úřadu. Praktická doporučení. *Psychiatrie pro praxi*. **13**(3), [online]. Olomouc: Solen s. r. o. [cit. 2024-04-01]. ISSN 1803-5272 (On-line) Dostupné z: <https://www.psychiatriepropraxi.cz/pdfs/psy/2012/03/11.pdf>
- [73] Zámecký, David, c2009. Řidičský průkaz na zkoušku. In: *bezpecnostnibory.wbs.cz* [online]. únor 2009 [cit. 2024-03-08]. Dostupné z: [https://bezpecnostni-sbory.wbs.cz/clanky/2-2009/Ridicky\\_prukaz\\_na\\_zkousku.htm](https://bezpecnostni-sbory.wbs.cz/clanky/2-2009/Ridicky_prukaz_na_zkousku.htm)

## JUDIKATURA

- [74]Nález ÚS, sp. zn. III. ÚS 2974/10 ze dne 8. prosince 2011
- [75]Rozhodnutí NS sp. zn. 3 Tz 139/2000 ze dne 29. června 2000
- [76]Rozsudek NSS sp. zn. 1As 33/2007 ze dne 24. října 2007
- [77]Rozsudek NSS sp, zn. 2 As 41/2009 ze dne 16. června 2010
- [78]Rozsudek NS sp. zn. 4 Tz 62/2010 ze dne 4. listopadu 2010)
- [79]Rozsudek NSS sp. zn. 4 As 40/2012-26 ze dne 30. dubna 2013
- [80]Rozsudek NSS sp. zn. 7 As 287/2014-36 ze dne 12. února 2015
- [81]Rozsudek NSS sp. zn. 5 As 3/2015-34 ze dne 18. května. 2015
- [82]Rozsudek NSS sp. zn. 4 As 275/2015-22 ze dne 27. ledna 2016
- [83]Rozsudek NSS sp. zn. 10 As 334/2019 ze dne 16. června 2021
- [84]Rozsudek Soudního dvora (druhého senátu) sp. zn. C-195/16 ze dne 26. října 2017
- [85]Rozsudek Soudního dvora (prvního senátu) sp. zn. C-56/20 ze dne 29. dubna 2021
- [86]Stanovisko generálního advokáta Michala Bobka sp. zn. C 195-16 ze dne 16. května 2017
- [87]Usnesení KS v Brně sp. zn. 3 To 147/2011 ze dne 6.dubna 2011
- [88]Usnesení NS sp. zn. 4 Tdo 6/2015-28 ze dne 14. dubna 2015
- [89]Usnesení NS sp. zn. 8 Tdo 358/2015 ze dne 15. dubna 2015
- [90]Usnesení NS sp. zn. 14 To 370/2015 ze dne 19. listopadu 2015

## **PŘÍLOHY**

|   |     |
|---|-----|
| Příloha A - Přehled řídičských oprávnění s příslušnými skupinami motorových vozidel .....   | 105 |
| Příloha B - Minimální věkové hranice pro získání řídičského oprávnění v ČR a SR .....   | 106 |
| Příloha C - Vzor řídičského průkazu ČR dle přílohy č. 1 vyhlášky č. 31/2001 Sb., vzor řídičského průkazu SR dle přílohy č. 15 vyhlášky č. 9/2009 Z. z. .... | 107 |
| Příloha D - Přehled přestupků dle § 125c odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., včetně bodového hodnocení a zákazů činnosti k 31.12.2023 .....                     | 108 |
| Příloha E - Přehled přestupků dle § 125c odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., včetně bodového hodnocení a zákazů činnosti od 1.1.2024 .....                      | 109 |
| Příloha F - Skupiny vzoru řídičských průkazů CZ1, CZ2, SK1, SK2 dle přílohy Rozhodnutí Komise (EU) č. 2016/1945 .....                                       | 110 |



## Příloha A - Přehled řídičských oprávnění s příslušnými skupinami motorových vozidel

| Skupiny vozidel | Motorová vozidla  |
|-----------------|---|
| <b>AM</b>       | dvoukolová motorová vozidla s konstrukční rychlostí převyšující 25 km/h a nepřevyšující 45 km/h, jejichž technické parametry odpovídají parametrům vozidel kategorie L1e podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího schvalování vozidel kategorie L 50<br>tříkolová motorová vozidla s konstrukční rychlostí převyšující 25 km/h a nepřevyšující 45 km/h, jejichž technické parametry odpovídají parametrům vozidel kategorie L2e podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího schvalování vozidel kategorie L 50<br>čtyřkolová motorová vozidla s konstrukční rychlostí nepřevyšující 45 km/h, jejichž technické parametry odpovídají parametrům vozidel kategorie L6e podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího schvalování vozidel kategorie L 50 |
| <b>A1</b>       | lehké motocykly s postranním vozíkem nebo bez něj o výkonu nejvýše 11 kW a s poměrem výkonu/hmotnosti nejvýše 0,1 kW/kg a se zdvihovým objemem spalovacího motoru nepřevyšujícím 125 cm <sup>3</sup><br>tříkolová motorová vozidla o výkonu nejvýše 15 kW   |
| <b>A2</b>       | motocykly s postranním vozíkem nebo bez něj s výkonem motoru nejvýše 35 kW a s poměrem výkonu/hmotnosti nejvýše 0,2 kW/kg, které nebyly upraveny z motocyklu s více než dvojnásobným výkonem  |
| <b>A</b>        | motocykly s postranním vozíkem nebo bez něj<br>tříkolová motorová vozidla s výkonem převyšujícím 15 kW  |
| <b>B1</b>       | čtyřkolová motorová vozidla, jejichž technické parametry odpovídají parametrům vozidel kategorie L7 podle přímo použitelného předpisu EU upravujícího schvalování vozidel kategorie L50, s výjimkou vozidel skupiny AM  |
| <b>B</b>        | motorová vozidla s výjimkou vozidel skupin AM, A1, A2, A, B1, jejichž největší povolená hmotnost nepřevyšuje 3 500 kg, určená pro přepravu nejvýše 8 osob kromě řidiče, ke kterým smí být připojeno přípojné vozidlo o největší povolené hmotnosti * nepřevyšující 750 kg,<br>* převyšující 750 kg, pokud největší povolená hmotnost této jízdní soupravy nepřevyšuje 3 500 kg<br>* převyšující 750 kg, pokud největší povolená hmotnost této jízdní soupravy převyšuje 3 500 kg, ale nepřevyšuje 4 250 kg, jedná-li se o řídičské oprávnění v rozšířeném rozsahu   |
| <b>C1</b>       | motorová vozidla s výjimkou traktorů a vozidel skupiny D1, jejichž největší povolená hmotnost převyšuje 3 500 kg, ale nepřevyšuje 7 500 kg, určená pro přepravu nejvýše 8 osob kromě řidiče, ke kterým smí být připojeno přípojné vozidlo o největší povolené hmotnosti nepřevyšující 750 kg  |
| <b>C</b>        | motorová vozidla s výjimkou traktorů a vozidel skupin C1 a D1, jejichž největší povolená hmotnost převyšuje 3 500 kg, určená pro přepravu nejvýše 8 osob kromě řidiče, ke kterým smí být připojeno přípojné vozidlo o největší povolené hmotnosti nepřevyšující 750 kg  |
| <b>D1</b>       | motorová vozidla s výjimkou vozidel skupin AM, A1, A2, A, B1, B určená pro přepravu osob, jejichž počet nepřesahuje 16 kromě řidiče a jejichž délka nepřesahuje 8 metrů, ke kterým smí být připojeno přípojné vozidlo o největší povolené hmotnosti nepřevyšující 750 kg  |
| <b>D</b>        | motorová vozidla s výjimkou vozidel skupiny D1, určená pro přepravu více než 8 osob kromě řidiče, ke kterým smí být připojeno přípojné vozidlo o největší povolené hmotnosti nepřevyšující 750 kg   |
| <b>B+E</b>      | jízdní soupravy složené z vozidla skupiny B a přípojného vozidla o největší povolené hmotnosti nepřevyšující 3 500 kg   |
| <b>C1+ E</b>    | jízdní soupravy, jejichž největší povolená hmotnost nepřevyšuje 12 000 kg, složené z vozidla skupiny C1 a přípojného vozidla o největší povolené hmotnosti vyšší než 750 kg, nebo z vozidla skupiny B a přípojného vozidla o největší povolené hmotnosti vyšší než 3 500 kg   |
| <b>C+E</b>      | jízdní soupravy složené z vozidla skupiny C a přípojného vozidla o největší povolené hmotnosti vyšší než 750 kg   |
| <b>D1+E</b>     | jízdní soupravy složené z vozidla skupiny D1 a přípojného vozidla o největší povolené hmotnosti vyšší než 750 kg  |
| <b>D+E</b>      | jízdní soupravy písmene D a přípojného vozidla o největší povolené hmotnosti vyšší než 750 kg   |
| <b>T</b>        | traktory a pracovní stroje samojízdné, ke kterým smí být připojeno přípojné vozidlo   |

**Příloha B - Minimální věkové hranice pro získání řidičského oprávnění v ČR a SR**

| Věková hranice ČR | Řidičské oprávnění           |
|-------------------|------------------------------|
| 15 let            | skupina AM                   |
| 16 let            | skupina A1                   |
| 17 let            | skupiny B1, T                |
| 18 let            | skupiny A2, B, B+E, C1, C1+E |
| 21 let            | skupiny C, C+E, D1, D1+E     |
| 24 let            | skupiny A, D, D+E            |

| Věková hranice SR | Řidičské oprávnění        |
|-------------------|---------------------------|
| 15 let            | skupina AM                |
| 16 let            | skupina A1, B1            |
| 17 let            | skupiny B, T              |
| 18 let            | skupiny A2, B+E, C1, C1+E |
| 21 let            | skupiny C, C+E, D1, D1+E  |
| 24 let            | skupiny A, D, D+E         |

**Příloha C - Vzor řidičského průkazu ČR dle přílohy č. 1 vyhlášky č. 31/2001 Sb., vzor řidičského průkazu SR dle přílohy č. 15 vyhlášky č. 9/2009 Z. z.**



## Příloha D - Přehled přestupků dle § 125c odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., včetně bodového hodnocení a zákazů činnosti k 31.12.2023

| Popis páchaného skutku  | Přestupek dle zákona č. 361/2000 Sb. | Body | Pokuta                | Zákaz řízení   |
|---|--------------------------------------|------|-----------------------|----------------|
| Registrační značka chybí nebo jiná  | 125c odst. 1 písm. a) bod 1.         | 0    | 5 000 Kč - 10 000 Kč  | 6 - 12 měsíců  |
| Registrační značka nečitelná  | 125c odst. 1 písm. a) bod 2.         | 0    | 5 000 Kč - 10 000 Kč  | 6 - 12 měsíců  |
| Technicky nezpůsobilé vozidlo   | 125c odst. 1 písm. a) bod 3.         | 5    | 5 000 Kč - 10 000 Kč  | 6 - 12 měsíců  |
| Zadrženo osvědčení vozidla  | 125c odst. 1 písm. a) bod 4.         | 0    | 10 000 Kč - 20 000 Kč | 6 - 12 měsíců  |
| Alkohol nebo návyková látka po požití nebo užití kdy je pod vlivem              | 125c odst. 1 písm. b)                | 7    | 2 500 Kč - 20 000 Kč  | 6 - 12 měsíců  |
| Alkohol nebo návyková látka stav vylučující způsobilost                         | 125c odst. 1 písm. c)                | 7    | 25 000 Kč - 50 000 Kč | 12 - 24 měsíců |
| Alkohol nebo návyková látka řidič odmítne vyšetření                             | 125c odst. 1 písm. d)                | 7    | 25 000 Kč - 50 000 Kč | 12 - 24 měsíců |
| Řidič není držitelem příslušného ŘO   | 125c odst. 1 písm. e) bod 1.         | 4    | 25 000 Kč - 50 000 Kč | 12 - 24 měsíců |
| Zadržén ŘP  | 125c odst. 1 písm. e) bod 2.         | 7    | 5 000 Kč - 10 000 Kč  | 6 - 12 měsíců  |
| Řidič není profesně způsobilý   | 125c odst. 1 písm. e) bod 3.         | 3    | 5 000 Kč - 10 000 Kč  | 6 - 12 měsíců  |
| Posudek o zdravotní způsobilosti  | 125c odst. 1 písm. e) bod 4.         | 0    | 5 000 Kč - 10 000 Kč  | 6 - 12 měsíců  |
| Řidič cizinec pozbyl právo k řízení na území ČR                                 | 125c odst. 1 písm. e) bod 5.         | 0    | 25 000 Kč - 50 000 Kč | 12 - 24 měsíců |
| Pozastaveno ŘO  | 125c odst. 1 písm. e) bod 6.         | 0    | 5 000 Kč - 10 000 Kč  | 6 - 12 měsíců  |
| Držení telefonu   | 125c odst. 1 písm. f) bod 1.         | 2    | 1 500 Kč - 2 500 Kč   | x              |
| Překročení rychlosti o více jak 40 km v obci nebo 50 km mimo obec               | 125c odst. 1 písm. f) bod 2.         | 5    | 5 000 Kč - 10 000 Kč  | 6 - 12 měsíců  |
| Překročení rychlosti o více jak 20 km v obci nebo 30 km mimo obec               | 125c odst. 1 písm. f) bod 3.         | 3    | 2 500 Kč - 5 000 Kč   | x              |
| Překročení rychlosti o více jak 20 km v obci nebo 30 km mimo obec - opakovaně   | 125c odst. 1 písm. f) bod 3.         | 3    | 2 500 Kč - 5 000 Kč   | 1 - 6 měsíců   |
| Překročení rychlosti o méně jak 20 km v obci nebo 30 km mimo obec               | 125c odst. 1 písm. f) bod 4.         | 0    | 1 500 Kč - 2 500 Kč   | x              |
| Překročení rychlosti o méně jak 20 km v obci nebo 30 km mimo obec - opakovaně   | 125c odst. 1 písm. f) bod 4.         | 2    | 1 500 Kč - 2 500 Kč   | x              |
| Nezastavení vozidla na signál nebo pokyn  | 125c odst. 1 písm. f) bod 5.         | 5    | 2 500 Kč - 5 000 Kč   | x              |
| Nezastavení vozidla na signál nebo pokyn - opakovaně                            | 125c odst. 1 písm. f) bod 5.         | 5    | 4 000 Kč - 7 000 Kč   | 1 - 6 měsíců   |
| Ohrožení chodce při odbočování, vyjíždění, otáčení nebo couvání                 | 125c odst. 1 písm. f) bod 6.         | 5    | 2 500 Kč - 5 000 Kč   | x              |
| Ohrožení chodce při odbočování, vyjíždění, otáčení nebo couvání - opakovaně     | 125c odst. 1 písm. f) bod 6.         | 5    | 2 500 Kč - 5 000 Kč   | 1 - 6 měsíců   |
| Ohrožení chodce na přechodu při řízení vozidla                                  | 125c odst. 1 písm. f) bod 6.         | 4    | 2 500 Kč - 5 000 Kč   | x              |
| Ohrožení chodce na přechodu při řízení vozidla - opakovaně                      | 125c odst. 1 písm. f) bod 6.         | 4    | 2 500 Kč - 5 000 Kč   | 1 - 6 měsíců   |
| Nezastavení vozidla před přechodem pro chodce, kdy je povinen tak učinit        | 125c odst. 1 písm. f) bod 6.         | 3    | 2 500 Kč - 5 000 Kč   | x              |
| Nezastavení vozidla před přechodem pro chodce, kdy je povinen - opakovaně       | 125c odst. 1 písm. f) bod 6.         | 3    | 2 500 Kč - 5 000 Kč   | 1 - 6 měsíců   |
| Předjíždění vozidla kdy je to zakázáno  | 125c odst. 1 písm. f) bod 7.         | 7    | 5 000 Kč - 10 000 Kč  | 6 - 12 měsíců  |
| Nedání přednosti v jízdě kdy je to povinnost                                    | 125c odst. 1 písm. f) bod 8.         | 4    | 2 500 Kč - 5 000 Kč   | x              |
| Nedání přednosti v jízdě kdy je to povinnost - opakovaně                        | 125c odst. 1 písm. f) bod 8.         | 4    | 2 500 Kč - 5 000 Kč   | 1 - 6 měsíců   |
| Vyjíždění na železniční přejezd kdy je to zakázáno                              | 125c odst. 1 písm. f) bod 9.         | 7    | 2 500 Kč - 5 000 Kč   | 1 - 6 měsíců   |
| Otáčení, couvání a jízda v protisměru na dálnici nebo silnici pro MV            | 125c odst. 1 písm. f) bod 10.        | 7    | 5 000 Kč - 10 000 Kč  | 6 - 12 měsíců  |
| Neoprávněné stání na parkovišti - OZP, neoprávněné použití průkazu OZP          | 125c odst. 1 písm. f) bod 11.        | 2    | 5 000 Kč - 10 000 Kč  | x              |
| Porušení jízdy pro omezení jízdy některých vozidel                              | 125c odst. 1 písm. g)                | 0    | 2 500 Kč - 5 000 Kč   | x              |
| Porušení jízdy pro omezení jízdy některých vozidel - opakovaně                  | 125c odst. 1 písm. g)                | 0    | 2 500 Kč - 5 000 Kč   | 1 - 6 měsíců   |
| Způsobení dopravní nehody s ublížením na zdraví                                 | 125c odst. 1 písm. h)                | 7    | 25 000 Kč - 50 000 Kč | 12 - 24 měsíců |
| Při dopravní nehodě neprodlené nezastavení vozidla                              | 125c odst. 1 písm. i) bod 1.         | 7    | 2 500 Kč - 5 000 Kč   | x              |
| Při dopravní nehodě neprodlené nezastavení vozidla - opakovaně                  | 125c odst. 1 písm. i) bod 1.         | 7    | 2 500 Kč - 5 000 Kč   | 1 - 6 měsíců   |
| Při dopravní nehodě neohlášení nehody policistovi                               | 125c odst. 1 písm. i) bod 2.         | 0    | 2 500 Kč - 5 000 Kč   | x              |
| Při dopravní nehodě neohlášení nehody policistovi - opakovaně                   | 125c odst. 1 písm. i) bod 2.         | 0    | 2 500 Kč - 5 000 Kč   | 1 - 6 měsíců   |
| Při dopravní nehodě neprokázání totožnosti účastníkovi                          | 125c odst. 1 písm. i) bod 3.         | 0    | 2 500 Kč - 5 000 Kč   | x              |
| Při dopravní nehodě neprokázání totožnosti účastníkovi - opakovaně              | 125c odst. 1 písm. i) bod 3.         | 0    | 2 500 Kč - 5 000 Kč   | 1 - 6 měsíců   |
| Při dopravní nehodě nedovolené opuštění místa nebo nevrácení se na místo nehody | 125c odst. 1 písm. i) bod 4.         | 7    | 2 500 Kč - 5 000 Kč   | x              |
| Při dopravní nehodě nedovolené opuštění místa nebo nevrácení se - opakovaně     | 125c odst. 1 písm. i) bod 4.         | 7    | 2 500 Kč - 5 000 Kč   | 1 - 6 měsíců   |
| Použití antiradaru  | 125c odst. 1 písm. j)                | 0    | 5 000 Kč - 10 000 Kč  | x              |
| Neposkytnutí účinné pomoci účastníkem silničního provozu při dopravní nehodě    | 125c odst. 1 písm. k)                | 7    | 1 500 Kč - 2 500 Kč   | x              |
| Ohrožení jiného řidiče při přejíždění z jednoho jízdního pruhu do druhého       | 125c odst. 1 písm. k)                | 5    | 1 500 Kč - 2 500 Kč   | x              |
| Překročení max. doby řízení vozidla nebo nedodržení min. doby odpočinku         | 125c odst. 1 písm. k)                | 4    | 1 500 Kč - 2 500 Kč   | x              |
| Nepoužití dětské autosedačky nebo bezpečnostního pásu při přepravě dětí         | 125c odst. 1 písm. k)                | 4    | 1 500 Kč - 2 500 Kč   | x              |
| Porušení povinnosti použít bezpečnostní pás nebo užít ochrannou přilbu          | 125c odst. 1 písm. k)                | 3    | 1 500 Kč - 2 500 Kč   | x              |
| Neoznačení překážky provozu na pozemních komunikacích, kterou řidič způsobil    | 125c odst. 1 písm. k)                | 2    | 1 500 Kč - 2 500 Kč   | x              |

## Příloha E - Přehled přestupků dle § 125c odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., včetně bodového hodnocení a zákazů činnosti od 1.1.2024

| Popis páchaného skutku  | Přestupek dle zákona č. 361/2000 Sb. | Body | Pokuta                | Zákaz řízení   |
|---|--------------------------------------|------|-----------------------|----------------|
| Registrační značka chybí nebo jiná  | 125c odst. 1 písm. a) bod 1.         | 0    | 4 000 Kč - 10 000 Kč  | 6 - 18 měsíců  |
| Registrační značka nečitelná , zakrytá, upravená  | 125c odst. 1 písm. a) bod 2.         | 0    | 4 000 Kč - 10 000 Kč  | 6 - 18 měsíců  |
| Technicky nezpůsobilé vozidlo   | 125c odst. 1 písm. a) bod 3.         | 6    | 4 000 Kč - 10 000 Kč  | x              |
| Zadrženo osvědčení vozidla nebo prohlášené za zadržené a nebyl vydán protokol             | 125c odst. 1 písm. a) bod 4.         | 0    | 7 000 Kč - 25 000 Kč  | 4 - 6 měsíců   |
| Při technické silniční kontrole nezajede k zařízení kontroly technického stavu            | 125c odst. 1 písm. b)                | 0    | 4 000 Kč - 10 000 Kč  | x              |
| Alkohol nebo návyková látka po požití nebo užití kdy je pod vlivem                        | 125c odst. 1 písm. c)                | 6    | 7 000 Kč - 25 000 Kč  | 6 - 18 měsíců  |
| Alkohol nebo návyková látka řidič odmítne vyšetření                                       | 125c odst. 1 písm. d)                | 6    | 25 000 Kč - 75 000 Kč | 18 - 36 měsíců |
| Řidič není držitelem příslušného ŘO   | 125c odst. 1 písm. e) bod 1.         | 4    | 25 000 Kč - 75 000 Kč | 18 - 36 měsíců |
| Zadržén ŘP nebo prohlášen za zadržéný   | 125c odst. 1 písm. e) bod 2.         | 4    | 7 000 Kč - 25 000 Kč  | 6 - 18 měsíců  |
| Řidič není profesně způsobilý   | 125c odst. 1 písm. e) bod 3.         | 2    | 7 000 Kč - 25 000 Kč  | 6 - 18 měsíců  |
| Řidič cizinec pozbyl právo k řízení na území ČR nebo zákaz činnosti RMV                   | 125c odst. 1 písm. e) bod 4.         | 4    | 25 000 Kč - 75 000 Kč | 18 - 36 měsíců |
| Pozastaveno ŘO  | 125c odst. 1 písm. e) bod 5.         | 0    | 7 000 Kč - 25 000 Kč  | 6 - 18 měsíců  |
| Řidič nemá doprovod mentora   | 125c odst. 1 písm. e) bod 6.         | 0    | 2 000 Kč - 5 000 Kč   | 6 - 12 měsíců  |
| Držení telefonu   | 125c odst. 1 písm. f) bod 1.         | 4    | 25 000 Kč - 75 000 Kč | x              |
| Překročení rychlosti o více jak 40 km v obci nebo 50 km mimo obec                         | 125c odst. 1 písm. f) bod 2.         | 6    | 7 000 Kč - 25 000 Kč  | 6 - 18 měsíců  |
| Překročení rychlosti o více jak 20 km v obci nebo 30 km mimo obec                         | 125c odst. 1 písm. f) bod 3.         | 4    | 4 000 Kč - 10 000 Kč  | x              |
| Překročení rychlosti o více jak 10 km   | 125c odst. 1 písm. f) bod 4.         | 2    | 2 000 Kč - 5 000 Kč   | x              |
| Nezastavení vozidla na signál nebo pokyn  | 125c odst. 1 písm. f) bod 5.         | 6    | 7 000 Kč - 25 000 Kč  | x              |
| Překročení rychlosti o méně jak 20 km v obci nebo 30 km mimo obec - opakovaně             | 125c odst. 1 písm. f) bod 5.         | 0    | 7 000 Kč - 25 000 Kč  | 4 - 6 měsíců   |
| Ohrožení chodce   | 125c odst. 1 písm. f) bod 6.         | 6    | 4 000 Kč - 10 000 Kč  | x              |
| Omezení chodce  | 125c odst. 1 písm. f) bod 6.         | 4    | 4 000 Kč - 10 000 Kč  | x              |
| Nezastavení vozidla před přechodem pro chodce kdy je tam povinen učinit                   | 125c odst. 1 písm. f) bod 6.         | 2    | 4 000 Kč - 10 000 Kč  | x              |
| Předjíždění vozidla kdy je to zakázáno  | 125c odst. 1 písm. f) bod 7.         | 6    | 7 000 Kč - 25 000 Kč  | x              |
| Nedání přednosti v jízdě kdy je to povinnost  | 125c odst. 1 písm. f) bod 8.         | 4    | 4 000 Kč - 10 000 Kč  | x              |
| Vjíždění na železniční přejezd kdy je to zakázáno   | 125c odst. 1 písm. f) bod 9.         | 6    | 7 000 Kč - 25 000 Kč  | x              |
| Otáčení, couvání a jízda v protisměru na dálnici nebo silnici pro MV kde to není dovoleno | 125c odst. 1 písm. f) bod 10.        | 6    | 7 000 Kč - 25 000 Kč  | x              |
| Neoprávněné stání na parkovišti - OZP, neoprávněné použití průkazu OZP při stání či jízdě | 125c odst. 1 písm. f) bod 11.        | 0    | 4 000Kč - 10 000Kč    | x              |
| Nepoužití bezp. pásu, dětské autosedačky nebo bezp. pásu při přepravě dětí                | 125c odst. 1 písm. f) bod 12.        | 4    | 2 000 Kč - 5 000 Kč   | x              |
| Pporušení povinnosti užití ochrannou přílbu   | 125c odst. 1 písm. f) bod 13.        | 4    | 2 000 Kč - 5 000Kč    | x              |
| Ohrožení jiného řidiče při přejíždění z jednoho jízdního pruhu do druhého                 | 125c odst. 1 písm. f) bod 14.        | 4    | 2 000 Kč - 5 000Kč    | x              |
| Neuposlechnutí zákazu jízdy nebo příkazu směru jízdy některých vozidel                    | 125c odst. 1 písm. f) bod 15.        | 0    | 7 000 Kč - 25 000 Kč  | 4 - 6 měsíců   |
| Porušení omezení jízdy některých vozidel  | 125c odst. 1 písm. f) bod 16.        | 0    | 4 000 Kč - 10 000 Kč  | x              |
| Porušení zákazu zastavení nebo stání vozidla a v důsledku způsobení překážky provozu      | 125c odst. 1 písm. f) bod 17.        | 2    | 4 000 Kč - 10 000 Kč  | x              |
| Přepravovaná osoba za jízdy bez připoutání bezp. pásem nebo na motocyklu bez ochr. přílby | 125c odst. 1 písm. g)                | 4    | 2 000 Kč - 5 000 Kč   | x              |
| Mentor nesedí vedle řidiče a nesleduje situaci v provozu na poz.kom. a chování řidiče     | 125c odst. 1 písm. h) bod 1.         | 0    | 4 000 Kč - 10 000 Kč  | x              |
| Mentor vykonává doprovod pod vlivem alkoholu nebo náv.látky nebo zdr. nezpůsobilý         | 125c odst. 1 písm. h) bod 2.         | 0    | 7 000 Kč - 25 000 Kč  | x              |
| Mentor se odmítne podrobit vyšetření alkoholu nebo návykové látky                         | 125c odst. 1 písm. h) bod 3.         | 0    | 7 000 Kč - 25 000 Kč  | x              |
| Účast na dopravní nehodě neprodleně nezastaví vozidlo - těžká újma na zdraví jiné osoby   | 125c odst. 1 písm. i) bod 1.         | 6    | 7 000 Kč - 25 000 Kč  | 4 - 6 měsíců   |
| Účast na dopravní nehodě neprodleně nezastaví vozidlo - nedovolené opuštění místa         | 125c odst. 1 písm. i) bod 1.         | 4    | 7 000 Kč - 25 000 Kč  | 4 - 6 měsíců   |
| Účast na dopravní nehodě neohlásí policistovi - těžká újma na zdraví jiné osoby           | 125c odst. 1 písm. i) bod 2.         | 6    | 4 000 Kč - 10 000 Kč  | x              |
| Účast na dopr. nehodě neprokáže totožnost účastníkům - těžká újma na zdraví jiné osoby    | 125c odst. 1 písm. i) bod 3.         | 6    | 4 000 Kč - 10 000 Kč  | x              |
| Opuštění nebo nevrácení se na místo nehody po přivolání pomoci - usmrcení nebo těž. újma  | 125c odst. 1 písm. i) bod 4.         | 6    | 7 000 Kč - 25 000 Kč  | 4 - 6 měsíců   |
| Opuštění nebo nevrácení se na místo nehody po přivolání pomoci                            | 125c odst. 1 písm. i) bod 4.         | 4    | 7 000 Kč - 25 000 Kč  | 4 - 6 měsíců   |
| Použití antiradaru a napodobování výstražného světla nebo znamení                         | 125c odst. 1 písm. j)                | 0    | 7 000 Kč - 25 000 Kč  | 4 - 6 měsíců   |
| Jiné jednání kterým nesplní nebo poruší povinnost   | 125c odst. 1 písm. k)                | 0    | 2 000 Kč - 5 000 Kč   | x              |

**Příloha F -Skupiny vzoru řidičských průkazů CZ1, CZ2, SK1, SK2 dle přílohy  
Rozhodnutí Komise (EU) č. 2016/1945**

| Skupiny vzoru CZ1     | Odpovídající skupiny          |
|-----------------------|-------------------------------|
| AM                    | AM                            |
| A1                    | AM, A1                        |
| A (věk 18 let a více) | AM, A1, A2                    |
| A (věk 21 let a více) | AM, A1, A2, A                 |
| B1                    | AM, B1                        |
| B                     | AM, B1, B                     |
| BE                    | AM, B1, B, BE                 |
| C1                    | AM, B1,B,C1                   |
| C1E                   | AM, B1, B, BE, C1, C1E        |
| C                     | AM, B1, B, C1, C              |
| CE                    | AM, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE |
| D1                    | AM, B1,B,D1                   |
| D1E                   | AM, B1, B, BE, D1, D1E        |
| D                     | AM, B1, B, D1, D              |
| DE                    | AM, B1, B, BE, D1, D1E, D, DE |
| T                     |                               |

| Skupiny vzoru CZ2     | Odpovídající skupiny          |
|-----------------------|-------------------------------|
| AM                    | AM                            |
| A1                    | AM, A1                        |
| A (věk 18 let a více) | AM, A1, A2                    |
| A (věk 21 let a více) | AM, A1, A2, A                 |
| B1                    | AM, B1                        |
| B                     | AM, B1, B                     |
| BE                    | AM, B1, B, BE                 |
| C1                    | AM, B1,B,C1                   |
| C1E                   | AM, B1, B, BE, C1, C1E        |
| C                     | AM, B1, B, C1, C              |
| CE                    | AM, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE |
| D1                    | AM, B1,B,D1                   |
| D1E                   | AM, B1, B, BE, D1, D1E        |
| D                     | AM, B1, B, D1, D              |
| DE                    | AM, B1, B, BE, D1, D1E, D, DE |
| T                     |                               |

| Skupiny vzoru SK1 | Odpovídající skupiny                          |
|-------------------|---|
| A/50              | AM  |
| -                 | A1  |
| -                 | A2  |
| A                 | AM, A1, A2, A                                 |
| -                 | B1  |
| B                 | AM, B1, B                                     |
| E (B+E)           | AM, B1, B, BE                                 |
| -                 | C1  |
| -                 | C1E   |
| C                 | AM, B1, B, C1, C                              |
| E (C+E)           | AM, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE                 |
| -                 | D1  |
| -                 | D1E   |
| D                 | AM, B1, B, C1, C, D1, D                       |
| E (D+E)           | AM, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE |
| (T)               | -   |

| Skupiny vzoru SK2 | Odpovídající skupiny |
|-------------------|----------------------|
| AM                | AM                   |
| A1                | A1                   |
| A $\leq$ 25kW     | A2                   |
| A                 | A                    |
| B1                | B1                   |
| B                 | B                    |
| BE                | BE                   |
| C1                | C1                   |
| C1E               | C1E                  |
| C                 | C                    |
| CE                | CE                   |
| D1                | D1                   |
| D1E               | D1E                  |
| D                 | D                    |
| DE                | DE                   |
| T                 | -                    |