



autoškolský
ombudsman



Všem povinným a nepovinným připomínkovým místům a všem subjektům zabývajícím se bezpečností provozu na pozemních komunikacích v České Republice

V Praze dne 3. února 2019

Detailní odborné stanovisko Asociace autoškol ČR, z.s. k návrhu novely zákona o silničním provozu ze dne 1. 2. 2019 – správní trestání, bodový systém a tzv. „řidičský průkaz na zkoušku“.

Dovolujeme si Vám, jako povinnému připomínkovému místu, nepovinnému připomínkovému místu, poslanci, senátorovi, či prostě subjektu, který se zabývá problematikou bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, předestřít náš názor na věc a návrhy možných řešení.

K důvodové zprávě a k hlavním principům navržené úpravy

A) Ke správnímu trestání se v návrhu uvádí:

„klíčovým problémem je nemožnost adekvátně postihnout nejzávažnější porušení pravidel silničního provozu, zejména uložit s přihlédnutím k individuálním poměrům pachatele a konkrétním okolnostem spáchání přestupku pro pachatele citelný správní trest, který by jej odradil od dalšího protiprávního jednání. Ukazuje se, že současné nastavení správních trestů, tedy pokut a zákazů činnosti, nemá dostatečné preventivní a represivní účinky a je potřeba přistoupit k jeho revizi, přičemž cílem tohoto opatření je zvýšení bezpečnosti silničního provozu.“

Toto tvrzení neodpovídá skutečnosti a není doloženo žádnými konkrétními údaji a statistikami. Je faktem, že u vyšších trestů ve správním řízení se ve většině případů využívá zejména spodních hranic. Skutečným současným problémem však je ukládání velmi nízkých pokut v příkazním řízení na místě (dříve bloková pokuta), a to v částkách 100 Kč – 300 Kč za bodované přestupky, např. za držení telefonu a nepoužití bezpečnostních pásů. Dále pak např. za velmi nebezpečný přestupek jízdy na červenou - mnohdy jen 500 Kč. Zásadní motivací zakročujícího policisty pro uložení tak nízké pokuty je v takových případech vždy jen vyřešení přestupku na místě. Pokud policista navrhne např. při jízdě na červenou uložit pokutu blízko horní hranice 2500 Kč, riskuje tím nesouhlas přestupce a musí věc postoupit do správního řízení, což je pro něho poměrně pracné. Navíc bude muset obstarat věrohodné důkazy pro správní orgán, případně o přestupku ve správním řízení osobně podat svědectví.

Z návrhu se dá souhlasit toliko s pevnou sazbou pokuty příkazem na místě u vážnějších přestupků, ovšem nelze souhlasit s tím, jak jsou v návrhu tyto pokuty neadekvátně nízké.

Nelze rovněž souhlasit s navrženým rozvržením pásem sazeb pokut za přestupky a zákazy činnosti, když zákazy jsou, kromě jízdy pod vlivem alkoholu a řízení bez příslušného řidičského oprávnění, ukládány za relativně marginální delikty (jízda s chybějící či špinavou SPZ 6 – 18 měsíců), zatímco u závažných a ohrožujících přestupků (jako je vysoká rychlost, nebezpečné předjíždění) se navrhuje stávající zákazy (6 – 12 měsíců) zrušit, jak je uvedeno podrobněji na příkladu níže.

Zarážející a absurdní u těchto závažných a nebezpečných jednání je také možnost uložení pokuty příkazem na místě, a to v částce pouhých 2500 Kč. Vysvětlení je zcela prosté.

Proklamovaná snaha je jen zástěrkou pro to, aby policie byla odbřemeněna od oznamování přestupků do správního řízení a pachatel poměrně závažného přestupku byl ochoten bezproblémově zaplatit směšně nízkou pokutu a netrval přítom na správním řízení. Z psychologického hlediska velmi dobře promyšleno, ovšem v rozporu s proklamovanými cíli.

Kouzlem nechtěného, či snad škodolibým záměrem, je právě to, že řidič se na místě projednání přestupku o hrozbě zapsání 6 bodů za takový přestupek nedozví. Nebude-li zapsán v navrhovaném a naprosto nedostatečném dobrovolném systému oznamování změn v bodovém hodnocení, potom se o tomto záznamu bodů nedozví ani ex post. První informací bude, stejně jako dnes, výzva po druhém přestupku, aby odevzdal řidičský průkaz v důsledku dosažení 12 bodů. Tážeme se, zda je toto skutečně sledovaným cílem?

Je neoddiskutovatelným faktem, že samotné zvýšení sankcí nemůže nikdy mít preventivní účinek. Ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu tato opatření totiž rozhodně nepovedou. Důvod je ten, že o samotné výši trestu se řidič dozví až tehdy, když obdrží rozhodnutí o přestupku, případně pokud si jako obviněný dohledá jeho právní kvalifikaci.

Preventivní účinek:

Velmi významného preventivního účinku by bylo možné dosáhnout v rámci správního trestání pomocí užití obdoby institutu „**podmíněné zastavení trestního stíhání**“ užívaného v trestním právu, případně spojené s uložením přiměřeného omezení.

Jako příklady lze uvést např. účast na doškolovacích kurzech, dopravněpsychologický seminář, povinnost strávit určitý počet hodin se strážníkem při dohledu na bezpečnost dětí ráno u přechodu pro chodce v blízkosti školy. Taková opatření je možno považovat za skutečnou prevenci. Dále se nabízí možnost různých kurzů, zaměřených na bezpečnou jízdu, psychologii, prevenci protiprávního jednání apod.

Shora uvedený návrh však rozhodně nepovede k zmiňovanému cíli.

B) K mladým řidičům a tzv. „řidičskému průkazu na zkoušku“ se v návrhu uvádí:

*„Speciální **pozornost by měla být věnována nejrizikovější skupině účastníků silničního provozu, kterou jsou podle statistik dopravních nehod začínající řidiči. Tato skutečnost je rovněž reflektována v Programovém prohlášení vlády.**“*

Toto tvrzení je naopak v příkrém rozporu s programovým prohlášením vlády z června 2018, kde stojí:

*„Důraz budeme klást i na bezpečnost. Rostoucí silniční doprava, moderní a rychlé dopravní prostředky v kombinaci s řadou dalších působících vlivů vyžadují větší důraz než dosud na prevenci a průběžné vzdělávání. Mimo jiné se v tomto směru chceme zaměřit na začínající řidiče, aby nebyli smrtelným ne-bezpečím pro sebe i pro druhé. **Proto pro ně prosadíme např. řidičské oprávnění s omezenou platností na max. 2 roky, ve které budou muset absolvovat výcvik s cílem zdokonalení řidičských schopností a dovedností při zvládnutí krizových situací.**“*

Skutečnost představená v návrhu zákona však vypadá zcela odlišně:

„Další významnou změnou je zavedení specifického přístupu k začínajícím řidičům, tzv. „řidičského průkazu na zkoušku“, který bude realizován prostřednictvím bodového systému. U začínajících řidičů se navrhuje snížit hranici celkového počtu bodů, při jejímž dosažení pozbydou řidičské oprávnění, na polovinu, tedy na celkový počet 6 bodů. V režimu snížené hranice budou řidiči po dobu 2 let ode dne získání řidičského oprávnění.“

„Tento odlišný přístup k určité skupině řidičů je však důvodný, neboť tato skupina řidičů se výrazným způsobem podílí na nehodách se závažnými důsledky. Vzhledem k tomu, že veřejným zájmem je a musí být snaha o docílení co nejmenšího počtu dopravních nehod a minimalizaci jejich následků, a bylo-li analyzováno, že se určitá skupina řidičů bývá viníkem častějším viníkem dopravních nehod, je zcela legitimní a odůvodněné přijetí vhodného opatření, v tomto případě právě zpřísnění režimu pro čerstvé držitele řidičského oprávnění.“

Ano, tento návrh je skutečně specifický, protože je nepedagogický a cynický! S mladým řidičem je nezbytné po udělení řidičského oprávnění nadále po nějakou dobu pracovat a vzdělávat ho. I mladý řidič má právo udělat chybu a musí mít možnost sebereflexe a poučení z této chyby. Pokud budou mladí řidiči takto rychle vyřazeni z provozu, potom celkem logicky může dojít k jistému snížení počtu nehod. Nemělo by být cílem, aby k ke snížení nehodovosti došlo právě tímto způsobem.

Negativní důsledky v případě přijetí návrhu:

Předkládaný návrh bude mít za důsledek obrovský zájem žadatelů o řidičské oprávnění tak, aby jej stihli získat za dosavadní právní úpravy. Dalším nechtěným důsledkem bude snaha eliminace tzv. zkušební doby tím, že žadatelé budou bez ohledu na skutečnou potřebu řídit absolvovat řidičské kurzy hned po dosažení věku 18 let za účelem „přečkání“ zkušebního období pasivitou. Začnou řídit po dvouleté či delší pauze, což nebude pro bezpečnost provozu očekávaným přínosem. Následně dojde k tomu, že kritické období prvních dvou let se rozšíří na čtyři až pět let, z čehož vzniká důvodná obava, že zhruba v roce 2025 bude Ministerstvo dopravy řešit tento problém znovu.

Návrh řešení:

Předkládaný návrh vůbec neřeší, jak by se s těmito řidiči mělo pracovat po získání řidičského oprávnění. **Asociace autoškol ČR, z.s. předkládá v příloze tohoto podání návrh možného řešení.** Ten vychází z úspěšného rakouského modelu a je pouze určitým nástřelem řešení. Spočívá v tom, že řidič bude muset po udělení řidičského oprávnění absolvovat tři další kurzy v průběhu dvou let, čímž bude nucen aktivně řídit motorová vozidla a získávat řidičské zkušenosti, nikoli pouze pasivně přežívat.

C) K sazbám trestů:

Lze souhlasit s nastavením sazeb správních trestů tak, aby odpovídaly typové závažnosti přestupků. Nelze však souhlasit s jejich zařazením do skupin závažnosti ve vazbě na možnost projednání v řízení příkazem na místě a s ukládáním zákazů činnosti i co do jejich výše.

D) K příkazu na místě se v návrhu uvádí:

„Dále je nezbytné posílení možnosti vyřešit přestupek policií na místě, neboť okamžitě uložený trest má větší výchovný účinek a současně nejsou zatěžovány další správní orgány vedením řízení o přestupku.“

Toto odůvodnění jen zakrývá skutečný účel pro možnost projednávání některých závažných přestupků na místě. V daném případě se sleduje zejména to, aby se řidič nebránil a souhlasil s příkazem na místě bez ohledu na to, zda je vinen či nikoli. Jedná se zejména o závažné přestupky, u kterých se dosud ukládal zákaz činnosti na 1 – 6 měsíců u přestupků podle § 125c/1f) 5 (při druhém přestupku do roka), f) 9, f10) nebo 6 – 12 měsíců u přestupků podle § 125c/1f) 2, f)7, f10).

Při porovnání, zda zaplatit pokutu 2 500 Kč na místě nebo riskovat pokutu 7 000 – 25 000 Kč si většina řidičů zvolí příkaz na místě. Často se však jedná o přestupky, u kterých se zavinění prokazuje velmi složitě a taktéž velmi často přestupek řidiči následně není prokázán, protože skutek, ze kterého je obviněn se nestal. Navržený způsob nejenže neumožní sebereflexi, ale ani pozdější možnost odvolání, které je v tomto řízení vyloučeno.

Zde je v přehledné tabulce ukázka návrhu správního trestání některých přestupků:

§ příslušného zákona	Skutková podstata protiprávního jednání	Body	Příkazem na místě	Pokuta správní řízení, trest trestní řízení	Zákaz činnosti
§ 125c/1f) 2.	Při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost v obci o 40 km.h-1 a více nebo mimo obec o 50 km.h-1 a více	6	2 500	7 000 – 25 000	---
§ 125c/1f) 5.	Při řízení vozidla v rozporu s § 4 písm. b) nebo c) nezastaví vozidlo na signál, který jí příkazuje zastavit vozidlo nebo na pokyn k zastavení vozidla daný při řízení nebo usměrňování provozu na pozemních komunikacích anebo při dohledu na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích osobou k tomu oprávněnou	6	2 500	7 000 – 25 000	---
§ 125c/1f) 7.	Při řízení vozidla předjíždí vozidlo v případě, kdy je to obecnou, místní nebo přechodnou úpravou provozu na pozemních komunikacích zakázáno	6	2 500	7 000 – 25 000	---
§ 125c/1f) 9.	Při řízení vozidla v rozporu s § 29 odst. 1 vjíždí na železniční přejezd v případě, kdy je to zakázáno	6	2 500	7 000 – 25 000	---
§ 125c/1f) 10.	Při řízení vozidla na dálnici nebo na silnici pro motorová vozidla se v rozporu s § 36 odst. 1 písm. b) otáčí, couvá nebo jede v protisměru	6	2 500	7 000 – 25 000	---

Podrobná tabulka, která srozumitelně ukazuje stávající a navrhovaný stav, je přílohou tohoto podání.

Uložení zákazu činnosti na 6 – 12 měsíců má nyní v případech těchto přestupků výchovný vliv na řidiče, protože mu umožní sebereflexi. Zatímco při řešení příkazem na místě řidič netuší, že mu bude zaznamenáno 6 bodů a při opakovaném spáchání takového přestupku se vyboduje. Toto není žádné preventivní působení na řidiče, nýbrž pouhý alibismus, v jehož důsledku se významně zvýší počet vybodovaných řidičů.

Dalším negativním aspektem je skutečnost, že policista není povinen řidiče informovat o tom, zda přestupek spadá do bodového hodnocení.

Zvítězí tedy účelnost nad zákonností?

E) K vyloučení z provozu se v návrhu uvádí:

„Kromě revize samotných správních trestů je potřeba provést dílčí úpravy i v některých institucích, které směřují k okamžitému dočasnému vyloučení z provozu řidičů, kteří postrádají základní předpoklady pro řízení. Je nezbytné, aby takoví řidiči mohli být efektivně vyloučeni z provozu a přestali tak bezprostředně ohrožovat ostatní účastníky silničního provozu.“

Pokud je tím myšleno zadržení řidičského průkazu, potom je třeba konstatovat, že jeho zadržení je důvodné u případů s podezřením na řízení pod vlivem alkoholu či návykové látky. Pro případy profesní způsobilosti se jedná o čistě „profesní způsobilost“, nikoli „řidičskou“. Přitom je možné identické vozidlo řídit pro soukromé účely bez profesní způsobilosti. O žádné bezprostřední ohrožení se tedy nejedná.

Problematické je i zadržování v důsledku podezření na zavinění dopravní nehody s těžkou újmou na zdraví či s usmrcením. Vzhledem k tomu, že trestní řízení v některých případech trvá i několik let a následně často vede ke zproštění obvinění, nelze důsledky takového, byť formálně po právu provedeného, zásahu do práv řidiče již nijak odčinit. Nenapomáhá tomu ani poslední změna právní úpravy, která umožňuje vrácení zadržovaného průkazu po uplynutí nejdelší doby zákazu činnosti, není-li do té doby pravomocně rozhodnuto. V těchto případech by k vrácení řidičského průkazu došlo až za 5 či 10 let...

Pokud jde o pravidelné lékařské prohlídky, je třeba připomenout, že její absenci nelze zjistit na místě, protože není postaveno najisto, zda se jedná o absenci prohlídky nebo absenci dokladu, který řidič je povinen vozit s sebou, a nemá jej aktuálně při sobě.

F) K bodovému hodnocení se v návrhu uvádí:

Předkladatel uvádí, že je třeba přistoupit k revizi bodového systému. Tvrdí se, že je nepřehledný, není vazba na konkrétní skutkové podstaty přestupků a je třeba přehodnocení sazeb. Dále má být řidičům zajištěn snadnější přístup k informacím o stavu jejich bodového konta.

Výňatek z důvodové zprávy k TISKU 833, kterým byl navržen zákon, jímž byl v roce 2006 zaveden bodový systém:

*„V České republice, stejně jako dříve v jiných evropských státech, se ukazuje, že pro určité skupiny řidičů nejsou sankce spočívající třeba i v opakovaném ukládání pokut dostatečně účinné ani odstrašující před pácháním dalších přestupků. **Dostatečný preventivní účinek má pouze hrozba ztráty řidičského oprávnění.** Bodový systém pak představuje administrativní postup, kterým se hodnotí závažnost spáchaných přestupků, a který v tento důsledek může vyústit. **Na druhou stranu ale dává řidiči kdykoli před tím, než tento krajní důsledek nastane, možnost změnou svého chování pozitivně ovlivnit své postavení a hrozbu ztráty řidičského oprávnění svým aktivním postojem odvrátit.**“*

Z tohoto záměru je zcela zřejmé, že ve světě ani v České republice, není cílem bodového systému, aby se řidiči vybodovávali, nýbrž výhradně to, aby se poučili a dalších přestupků se nedopouštěli.

Zde jsou statistiky Ministerstva dopravy: <https://www.mdcr.cz/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-bodovanych-ridicu/Statistiky-bodovanych-ridicu-za-rok-2016>

Pokud má být dosaženo cíle bodového hodnocení, tedy preventivního působení na řidiče, je naprosto nezbytné, aby se řidič dozvěděl o tom, že mu budou zaznamenány body buďto přímo v rozhodnutí o přestupku, nebo současně s rozhodnutím formou jakéhosi sdělení, které mu bude doručeno s rozhodnutím či předáno oproti podpisu současně s příkazovým blokem.

Takový požadavek byl vysloven Nejvyšším správním soudem již v roce 2015 v usnesení č.j. 6 As 114/2014-55 ze dne 30.9.2015.: **„Z citované právní úpravy tak vyplývá, že zatímco dosažení 12 bodů je řidiči automaticky oznámeno, pro informaci o jednotlivých záznamech bodů a aktuálním bodovém stavu musí řidič vyvinout**

vlastní iniciativu a podat žádost u příslušného obecního úřadu nebo kontaktního místa veřejné správy. S ohledem na skutečnost, že i jednotlivý záznam bodů do registru řidičů je „trestem“ ve smyslu čl. 40 odst. 6 Listiny a čl. 7 odst. 1 věty druhé Úmluvy, **jeví se de lege ferenda vhodnějším, aby řidiči bylo z úřední povinnosti oznámeno i provedení jednotlivého záznamu.**

Máme za to, že preventivního účinku lze dosáhnout právě a jen tímto způsobem, který zajistí, aby řidič měl okamžitou informaci o konkrétním záznamu. Zjištění celkového stavu bodového hodnocení bude na něm stejně jako dnes a právě tak i jeho další přístup ke změnám jeho chování.

Předkládaný systém „2x a dost“, resp. „3x a dost“ je v příkrém rozporu s proklamovanými cíli. Jeho jediným důsledkem bude prudké navýšení počtu vybodovaných řidičů, z nichž většina je na řízení motorových vozidel existenčně závislá. To povede k nerespektování zákazů řídit motorová vozidla a v konečném důsledku k dalšímu nárůstu kriminality (přečin maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázaní podle § 337 trestního zákoníku) a zatěžování policie a soudů. Přitom se často patrně nebude jednat o závažné přestupky. Tento předpokládaný výsledek, zejména v době nedostatku řidičů v ČR, je naprosto neadekvátní tomu, čeho se chce předkládaným návrhem dosáhnout. Jako jediný „přínos“ (lze-li to tak nazvat) návrhu je zjednodušení práce policistů a patrně snížení počtu pracovníků správních orgánů, kteří časem nebudou téměř mít co projednávat. To ovšem není společensky žádaným řešením předkládaného problému.

Samostatným problémem jsou sazby počtu bodů za jednotlivá jednání uvedená v příloze zákona a jejich vazba na skutkové podstaty přestupků. Pokud má být dosaženo cíle tak, jak byl stanoven v TISKU 833, potom je nezbytné se vrátit k původnímu rozvržení bodů po jednom od 1 do 6 podle závažnosti. Samozřejmě je třeba vybrat přestupky důležité a ne banální a odstupňovat je např. tak, jako tomu bylo u překročení rychlosti. Dále je nezbytné přílohu zákona zrušit a zaznamenávání bodů přímo navázat na skutkové podstaty. To si však žádá kompletní přepracování návrhu.

G) K souladu navrhované právní úpravy s právem Evropské unie:

Návrh na jedné straně podrobně odůvodňuje problematiku skupin AM a B1, na druhé straně mlčí o problematice skupiny T, kde je navrhována zásadní systémová změna umožňující řídit traktory řidičům se skupinou C, resp. C1.

Aktuální stav:

Směrnice 2016/126/ES v článku 4 „Skupiny, definice a minimální věkové hranice“ definuje motorová vozidla, traktory a skupinu C takto:

*"motorovým vozidlem" se rozumí jakékoli vozidlo s vlastním pohonem běžně používané pro přepravu osob nebo zboží po silnici nebo pro tažení vozidel používaných pro přepravu osob nebo zboží po silnici. Tento pojem zahrnuje trolejbusy, tj. vozidla připojená k elektrickému vodiči, ale nejezdící po kolejích. **Nezahrnuje zemědělské nebo lesnické traktory;***

"zemědělským nebo lesnickým traktorem" se rozumí jakékoliv kolové nebo pásové vozidlo s vlastním pohonem s nejméně dvěma nápravami, jehož hlavní funkce

spočívá v tažné síle, a které je zvláště navrženo, aby tahalo, tlačilo, vozilo nebo pracovalo s určitým nářadím, stroji nebo přívěsy používanými při zemědělských nebo lesních pracích, a jehož použití pro přepravu osob nebo zboží po silnici nebo pro tažení vozidel používaných pro přepravu osob nebo zboží po silnici je pouze jeho vedlejší funkcí.

Skupina C – „**motorová vozidla** jiná než vozidla skupin D1 nebo D, jejichž maximální přípustná hmotnost je vyšší než 3500 kg a která jsou navržena a zkonstruována pro přepravu nejvýše osmi cestujících kromě řidiče; motorová vozidla této skupiny mohou být doplněna o přívěs s maximální přípustnou hmotností do 750 kg“.

Zákon č. 361/2000 Sb., o silničním provozu v § 80a a násl. definuje skupinu C a T dnes takto:

*Do skupiny C jsou zařazena **motorová vozidla s výjimkou traktorů a vozidel uvedených v písmenech g) a i)**, jejichž největší povolená hmotnost převyšuje 3 500 kg, určená pro přepravu nejvýše 8 osob kromě řidiče, ke kterým smí být připojeno přípojně vozidlo o největší povolené hmotnosti nepřevyšující 750 kg,*

Do skupiny T jsou zařazeny traktory a pracovní stroje samojízdné, ke kterým smí být připojeno přípojně vozidlo.

Je tedy zcela zřejmé, že předkládaný návrh je v této části v hrubém rozporu s právem Evropské unie a jeho přijetí v důsledku může znamenat pro Českou republiku závažný problém.

H) K vyřizování přestupků podle zákona o silničním provozu v hlavním městě Praze:

Zde popisovaný problém, spočívající v zahlcení ministerstva jako odvolacího orgánu, je důsledkem několika faktorů. Jedním z nich je výrazné personální omezení odvolacího orgánu, kolem roku 2010, a od té doby narůstající nápad tisíců případů, které zůstávají po značnou dobu (např. konkrétní kauza absurdní délky odvolání 7 let – lze doložit) ležet nevyřízeny.

Navrhovaným opatřením se jen přesune problém o jeden stupeň níže na Magistrát hl. m. Prahy. Avšak současně s tím vznikne problém nový. Hlavní město Praha má na Magistrátě vybudován na odboru dopravněsprávních agend aparát odborníků, včetně metodiků, a zajišťuje na území hl. m. Prahy jednotný přístup k projednávání přestupků. Rozdělení na městské části bude znamenat řadu problémů. Top je velmi důležité zejména pro naplňování zásady předvídatelnosti rozhodování, kdy na celém území hlavního města se v zásadě shodné kauzy rozhodují stejně. Městské části nebudou mít dostatečně zdatný aparát úředníků k odbornému výkonu této činnosti a nebude zajištěna jednotnost a předvídatelnost rozhodování na území hl. m. Prahy. Další problém bude s problematickým určováním místní příslušnosti k projednávání přestupků.

Závěr

Asociace autoškol ČR, z.s. nemá za to, že shora namítané vady navrhované právní úpravy jsou vyčerpávajícím výčtem nedostatků návrhu, avšak považujeme je za vady

podstatné a systémové, které nejen že nezlepší stávající stav, ale napomohou k jeho výraznému zhoršení.

S ohledem na rozsáhlost návrhu není v tomto materiálu dostatek prostoru se vyjadřovat k jeho jednotlivostem.

Máme za to, že skutečné řešení nesmí být připravováno pouze „od zeleného stolu“, nýbrž za aktivní účasti těch subjektů, které se v dané právní úpravě pohybují na všech jejích stranách a orientují se v ní včetně předvídání všech nechtěných důsledků. Jen tak lze předem odhalit případné chyby návrhů a jejich slabá místa, případně nedostatky, které jsou důvodem jejich neúčinnosti či kontraproduktivnosti. Na návrzích by se měli podílet zástupci správních orgánů, soudů, státních zástupců, advokátů, autoškol, dopravních psychologů, provozovatelů středisek bezpečné jízdy apod. Jedině tak bude možné docílit skutečně kvalitního návrhu, který bude přínosný pro jeho uživatele.

Asociace autoškol ČR, z.s. důrazně doporučuje tento návrh stáhnout z projednávání a kompletně jej přepracovat, protože připomínkové řízení ani pozměňovací návrhy nepovedou k dosažení deklarovaných cílů.

Za výkonnou radu spolku
Asociace autoškol ČR, z.s.
Čajkovského 1
130 00 Praha 3

JUDr. Ing. Ondřej Horázný
předseda spolku

asociace@autoskol.cz
www.asociaceautoskol.cz