

*Parlament České republiky*  
**POSLANECKÁ SNĚMOVNA**  
**2022**  
*9. volební období*

**Z Á P I S**

*ze 4. schůze  
podvýboru pro dopravu,  
která se konala dne 6. října 2022*

v budově Poslanecké sněmovny, Sněmovní 1, 118 26 Praha 1  
zasedací místnost hospodářského výboru K-306

---

**Přítomni:** posl. Marek Novák, Zuzana Ožanová, Michael Rataj, Antonín Tesařík a př.  
Ondřej Lochman

**Omluvy:** posl. Stanislav Berkovec, Stanislav Blaha, Martin Exner, Milan Feranec, Jiří  
Hájek, Martin  
Kolovratník, Miloš Nový, David Pražák, Jiří Slavík a Libor Turek

**Hosté:** **Ministerstvo dopravy ČR**

**Jakub Kopřiva**, nám. pro řízení sekce legislativní a právní

**Jana Budíková**, vedoucí Odd. dopravní legislativy

**Stanislav Dvořák**, ředitel Odb. agend řidičů

**Ondřej Michalčík**, ředitel Odb. veřejné dopravy

**Jana Nádvorníková**, vedoucí Odd. státní správy Odb. veřejné dopravy

**Tomáš Neřold**, vedoucí Odd. BESIP

**Hosté z řad odborné veřejnosti**

**Roman Budský**, Platforma VIZE 0 - předseda expertní rady

**Daniela Dvořáková**, Grayling.cz - junior consultant

**Jan Matoušek**, ČAP, ČKP - výkonný ředitel

**Jiří Pavel**, SŽ CZ - ředitel Odb. strategie

**Aleš Rod**, CETA.CZ - ředitel výzkumu

**Václav Soukup**, BOLT.CZ - operation manager

**Soňa Stloukalová**, BOLT.CZ - country manager

**Jan Strnad**, Spolek ZBŽ

**Michal Šiffner**, Grayling.cz, BOLT.CZ

**Jiří Zlý**, Dopravní policie - ředitel

## **Program:**

- 1) Schválení programu schůze**
- 2) Představení nové podoby bodového systému**
- 3) VIZE 0 a bezpečnost silničního provozu**
- 4) Regulace v oblasti taxislužeb**
- 5) Návrh termínu a pořadu následující schůze**
- 6) Různé**

### **1)**

#### **Schválení programu schůze**

Předseda podvýboru **Ondřej Lochman** schůzi zahájil ve 14:30 hod a vzhledem k vybraným tématům projednání navrhl odsouhlasit nejen program, ale současně také veřejné jednání 4. schůze, s čímž přítomní poslanci souhlasili.





















*(hlasování: 5-0-0)*

### **2)**

#### **Představení nové podoby bodového systému**

**Jakub Kopřiva** ve svém úvodním vystoupení přiblížil aktuální stav navržené novely zákona, kde bylo právě dokončeno meziresortní řízení a návrh právě odchází k projednání na Radu vlády. Novela zákona o silničním provozu obsahuje významné změny směřující ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu – zpřísnění správních trestů a nastavení sankcí tak, aby odpovídaly typové závažnosti přestupků, posílení možnosti vyřešit přestupek policií na místě, okamžité dočasné vyloučení z provozu řidičů, kteří postrádají základní předpoklady pro řízení a specifický přístup k nejrizikovější skupině účastníků silničního provozu – začínajícím řidičům – zavedení tzv. „řidičského průkazu na zkoušku“. Novela zákona o PČR a celní správě obsahuje účinné nástroje, které zvýší vymahatelnost pravomocných a neuhrazených pokut za přestupky podle zákona o silničním provozu, zákona o silniční dopravě a zákona o pozemních komunikacích. Jedná se o celkem rozsáhlou změnu a bylo by velkým úspěchem, pokud by se podařilo tuto novelu projednat v PSP do konce tohoto roku. Připomínkových míst je mnoho a lze proto očekávat velké množství diskuzí jak na Vládě, tak i v PSP, a proto požádal již nyní o co největší podporu v procesu schvalování NVZ.

**Jana Budíková** poté rozšířila informace k nutnosti úpravy stávajícího bodového systému, kde byla provedena celková revize a v NVZ proto dochází k zásadním změnám, které se týkají zejména systému udělování pokut a dalších postihů za spáchání dopravních přestupků. Důraz je kladen na recidivu a následné vybodování. Současně by mělo dojít k zjednodušení informovanosti řidičů o jejich stavu bodů, protože dnes řidiči často ani neví, že byli postiženi. Dále v krátkosti informovala o návrhu dalších změn, např. na získání řidičského oprávnění „na zkoušku“ pro řidiče již od 17 let, kdy by takový řidič jezdil za účasti „mentora“.

		BLOKOVÉ POKUTY		SPRÁVNÍ ŘÍZENÍ		BODOVÝ SYSTÉM	
		NYNĚ	NÁVRH	NYNĚ	NÁVRH	NYNĚ	NÁVRH
 Řízení vozidla s více, než 0,3 ‰ alkoholu v krvi		-	-	2 500 – 20 000	7 000 – 25 000 Kč	 7	 6
	 Překročení rychlosti (o 50 km/h a více, o 40 km/h a více v obci)		-	-	5 000 – 10 000 Kč	7 000 – 25 000 Kč	 5
 Vjíždění na železniční přejezd přes zákaz	do 2 500 Kč	5 000 Kč	2 500 – 5 000 Kč	7 000 – 25 000 Kč	 7	 6	
 Jízda na červenou	do 2 500 Kč	5 000 Kč	2 500 – 5 000 Kč	7 000 – 25 000 Kč	 5	 6	
 Nepoužití bezpečnostního pásu nebo autosedačky	do 2 000 Kč	1 500 Kč	1 500 – 2 500 Kč	2 000 – 5 000 Kč	 3	 4	
 Držení telefonu při řízení	do 1 000 Kč	2 500 Kč	1 500 – 2 500 Kč	4 000 – 10 000 Kč	 2	 4	
 Zapomenuté doklady	0 – 2 000 Kč	0 – 1 500 Kč	1 500 – 2 500 Kč	2 000 – 5 000 Kč	-	-	
 Špatné parkování	0 – 2 000 Kč	0 – 1 500 Kč	1 500 – 2 500 Kč	2 000 – 5 000 Kč	-	-	
 Nerozsvícená světla	0 – 2 000 Kč	0 – 1 500 Kč	1 500 – 2 500 Kč	2 000 – 5 000 Kč	-	-	

Mpř. **Zuzana Ožanová** sdělila, že co se týká udělování pokut na místě, tak zde se změnami naprosto souhlasí, jiná otázka ale bude u závažných přestupků, kde si není jistá. Je proto zastáncem zrušení bodového systému a přiklání se spíše ke zvýšení pokut a sankcí. Změny v bodovém systému byly provedeny již několikrát a jeho revize je proto velice nutná. V souvislosti s řidičským oprávněním na zkoušku se zeptala, zda budou provedeny nějaké ochranné prvky, aby řidiči neměli možnost si ŘP vyměnit v zahraničí, protože existuje mnoho druhů podvodů a jak to tedy bude ochráněno?

**Stanislav Dvořák** odpověděl, že v předloženém Návrhu ŘP budou platné pouze v ČR a nebude proto možné je vyměnit v zahraničí. Pokud by měl být takový řidič zastaven v cizině, bylo by to, jako by ŘP žádný neměl. Bude proto existovat pro tuto situaci speciální kartička. Navíc od r. 2025 nebude nutné mít s sebou řidičský průkaz, protože vše bude k dispozici elektronicky.

**Jana Budíková** informaci doplnila, že v systému bude viditelné, že se jedná o mladého řidiče.

Mpř. **Zuzana Ožanová** vznesla další dotaz, který se týkal dopravních psychologů a jejich kontroly, protože existuje mnoho „agresivních“ řidičů, kteří absolvují návštěvu psychologa a za 5 minut mají potvrzení. Existuje tedy nějaká kontrola? Protože pokud ne, tak do budoucna by se to mělo zřídit, protože bez dostatečné kontroly bude na silnicích i nadále mnoho agresivních řidičů.

**Stanislav Dvořák** připustil, že se jedná o velice komplikované dokazování, kontrolují se totiž pouze požadavky na technické vybavení ordinací, ale MD se touto otázkou již také zabývá.

Posl. **Antonín Tesařík** připomenul diskuzi k tématu vyhodování řidičů z minulých let, kdy existovalo mnoho programů zaměřených na „rehabilitaci neukázněných řidičů“. Výsledky byly velice dobré – pokud řidič absolvuje rehabilitační program, dochází k velké nápravě takového řidiče. Je třeba rozšířit debatu, zda to do NVZ implementovat.

**Stanislav Dvořák** zareagoval, že v současnosti soud může rozhodnout, aby řidič takový kurz realizoval. Tento druh programů stále existuje, ale v menším měřítku a je proto velká snaha o jejich rozšíření. V NVZ přestupkové právo bude cílené zejména na začínající řidiče, kteří přestupků páchají nejvíce. Budou existovat skupiny a následně dopravně-psychologický pohovor, což bude povinné v případě přestupku absolvovat. V dnešní praxi to sice existuje také, ale o stavu řidiče často rozhodují psychiatři, kteří

jakmile řidiče zařadí mezi psychicky nemocné, tak odtud není cesty zpět.

**Jiří Zlý** se vyjádřil k dotazu mpř. Ožanové, že v dnešní době se praktikuje 11 let starý systém sankcí, který mezitím prošel 55 novelami a nelze s jistotou určit, že je společnost seznámena se všemi změnami. Policie proto akcentuje nutnost NVZ a zavedení nového systému sankcí, např. aby za marginálie byla uložena „pevná bloková pokuta na místě“ do 1.500,- Kč, pokud však dojde k významnějšímu deliktu, aby byl uložen okamžitý trest buď „na místě“, nebo ve správním řízení o mnoho vyšší.

Mpř. **Zuzana Ožanová** dodala, že je zde také problém v mlčenlivosti správních orgánů, což způsobuje, že psycholog často ani neví, že řidič je závislý na drogách a praktický lékař poté na základě psychologické zprávy určí, že je řidič zdravotně způsobilý – lékaři si tuto závažnost vůbec neuvědomují.

**Jan Matoušek** ve svém vystoupení ujistil, že pojišťovny NVZ plně podporují a tato novelizace je velice vítána. Sdělil, že pozorně sleduje konsenzus mezi jednotlivými resorty, že nehodovost mladých řidičů je vysoká, a to díky vysoké rychlosti. Vítá jízdy s mentorem, které by měly být zejména preventivní.

**Jakub Kopřiva** v závěru tohoto bodu zdůraznil, že by se do budoucna mělo maximálně omezit přestupkové řízení, které je nevýhodné a zaměřit se spíše na řešení přestupků na místě.

### 3)

#### **VIZE 0 a bezpečnost silničního provozu**

**Roman Budský** zahájil tento bod představením své prezentace Platformy VIZE 0, jejíž obsah byl zaměřen na bezpečnost silničního provozu a primárně na snížení počtu obětí na silnicích. Filozofií VIZE 0 je zavedení systémů účinné prevence.

**„Důležité problémy, před kterými stojíme, nelze řešit na stejné úrovni myšlení,**

**na jaké jsme byli, když jsme je vytvářeli“**

**(Albert Einstein)**

Vzhledem k aktuálnímu počtu obětí dopravních nehod, který loni v ČR meziročně stoupl o 3% a v rámci celé EU činil nárůst průměrně 5%, kde nejvyšší počet těchto obětí tvoří mladí ve věku 15-30 let, je třeba preventivní opatření směřovat zejména do této věkové skupiny. Velmi znepokojivým zjištěním je, že u mužů ve věkové kategorii 18 - 24 let počet úmrtí zapříčiněných dopravní nehodou se pohybuje na 25%. Bez zásadní změny úhlu pohledu na celý systém bezpečnosti silničního provozu a bez moderního manažerského a marketingového přístupu nelze pomýšlet na zásadní a dlouhodobě udržitelné zlepšení situace v silničním provozu. Bezpečnost silničního provozu však lze efektivně řídit.

**EDUCATION**

**ENCOURAGEMENT**

**ENFORCEMENT**

**ENGINEERING**

**EVALUATION**

Systém silniční dopravy musí být navrhován s vědomím, že lidé dělají chyby, a tedy že nelze s absolutní jistotou vyloučit vznik dopravních nehod. Vize 0 akceptuje, že

k nehodám dochází, nikoliv ovšem to, že při nich jsou usmrcováni či těžce zraňováni lidé. Dopravní nehody nejsou důsledkem individuálního pochybení, ale naopak selháním celého systému. Nutnost vytvořit systémové podmínky:

- Komplexní **celostní řízení** celého systému bezpečnosti silničního provozu

- **Strategické cíle** (stanovené Národní strategií BESIP) **musí zohledňovat zdroje pro jejich dosažení** (v případě 50% snížení, nebo naopak:

- Definovat reálně dostupné zdroje a na jejich základě stanovit **realistickou variantu snížení v rámci strategických cílů**

- (Ne)plnění cílů Strategie musí být nejen konstatováno, ale také pro příslušné subjekty musí následovat

#### adekvátní motivační opatření

Dané řešení plně odpovídá **doporučením světových organizací** (OSN, WHO) i **praktickým zkušenostem ze zemí s vysokou úrovní bezpečnosti silničního provozu**. Dle závěrů provedených analýz nehodovost ovlivňují vysvětlující faktory: **sankční systém**, všeobecná **prevence**, relevantní požadavky **pravidel silničního provozu**, **pozemní komunikace**, vozidla a společenské dění.

Avšak zásadní vliv na prevenci nehod mají:

**1. Kvalita stanovených sankcí** (*výše pokut, bodový systém, zákaz řízení, progresivní sazby v případě recidivy, existence odrazujících sankcí za zvláště nežádoucí delikty*)

**2. Kvalita způsobu a důslednosti vymáhání stanované sankce** (*komunikace mezi policií a jednajícím úřadem, progresivní růst sankcí, apod.*)

**3. Kvalita složek projednávaných deliktů**

Dále poukázal na hlavní problémy systému řízení bezpečnosti silničního provozu v ČR:

- Nedostatečná koordinace činností na meziúřadní, regionální a místní úrovni

- Nezajištění průběžného financování opatření ke zvýšení bezpečnosti

- Chybějící hodnocení efektivnosti vložených prostředků a přínosů realizovaných opatření

- Nedostatečné informační podklady pro zavádění opatření (*nepřímé ukazatele, analýzy, výzkum*)

- Formální vyhodnocování plnění Strategie bez uplatnění nápravných opatření

Efekt dopravně bezpečnostních kampaní není de facto žádný, pouze u masmediálních kampaní došlo k efektu

+ 1%. Akcentována je proto příprava nových řidičů, kde by v ČR mělo dojít k zásadním změnám. Některé evropské státy (*Benelux, Pobaltí, Švédsko, Norsko, Finsko, Francie, Německo, Rakousko, Švýcarsko a Velká Británie*) zavedly tzv. institut řízení pod dohledem (*accompanied driving*), kdy budoucí motorista za volantem absolvuje až několik tisíc km v přítomnosti zkušeného řidiče. Příprava trvá až rok - noví řidiči se musí seznámit se specifiky jízdy ve všech obdobích roku, najezdí mnoho km i daleko od svého bydliště, při jízdě tak musí být schopni samostatně řešit všechny možné dopravní situace, plně si uvědomí odpovědnost, kterou budou mít, až samostatně vyrazí do

provozu. Aby nový řidič zvládal potřebné základy samostatné a bezpečné jízdy, měl by v rámci praktické přípravy odjezdit alespoň 3.000 km a za volantem strávit přinejmenším 100 hodin. Pravděpodobnost účasti na nehodě se pak po zahájení samostatné praxe snižuje o výrazných 40-50%. Skutečný počet odjetých km a hodin strávených řízením vozidla v autoškole však obecně bývá výrazně nižší. Novopečení řidiči proto čelí 3-4x většímu riziku účasti na dopravní nehodě než jejich zkušení kolegové. Také se v případě nehody mladého řidiče velice pozitivně osvědčuje praxe skupinové terapie s dopravním psychologem, která se zaměřuje na identifikaci typických nebezpečí, jež na řidiče číhají během silničního provozu a které mohou být příčinou vážných nehod – rozptýlenost, alkohol a drogy, věnování se mobilnímu telefonu, nedodržování bezpečné vzdálenosti, únava, apod. Klíčovou součástí je i provedení sebehodnocení a definice individuálních rizikových faktorů, na které je třeba v řidičské praxi dávat pozor. Nejde tedy pouze o formální požadavky na provádění přípravy (např. v podobě extenzivního pojetí počtu vyučovací a výukových hodin) a zkoušek nových řidičů, ale naopak jde především o jejich skutečnou kvalitu, zodpovědný přístup a kvalifikovanost učitelů a zkoušejících a zejména povědomí budoucích řidičů o existenci funkčního sankčně motivačního systému je třeba považovat za rozhodující. Je však třeba si uvědomit, že odjetí několika tisíc km před zahájením řidičské praxe je jedna věc, ekonomické náklady spojené s přípravou v autoškole je věc druhá. Poté představil rakouský model přípravy začínajících řidičů, kde cca 2 – 4 měsíce po vydání řidičského průkazu je povinnost absolvovat 2hodinovou jízdu s učitelem autoškoly, během které dojde k posouzení jízdního stylu a zaměření se na odstranění případných jezdeckých chyb. Nejde o výcvik, ale spíše o mentoring. Jako další je praktikován jednodenní zdokonalovací výcvik na uzavřené ploše – nácvik jednání v krizových situacích. V závěru svého vystoupení pochválil návrh nového bodového systému – zvýšení sankcí, protože v ostatních státech, kde byly tyto změny zavedeny, klesla nehodovost.

#### Diskuse:

V následné diskusi se řešila mj. otázka financování celého systému – např. existence fondu silničních nehod, efektivní využívání financí z SFDI a dále se řešily otázky rakouského modelu pro začínající řidiče, kde však pro české prostředí je více přínosným model německý.

Př. **Ondřej Lochman** bod uzavřel sdělením, že před námi leží schválení nového zákona a je třeba velice zodpovědně dbát na to, aby po jeho schválení nedošlo k jeho zahlcení dalšími pozměňovacími návrhy. Pro účastníky schůze bude v sekretariátu podvýboru k dispozici zápis a také budou moci své případné připomínky předat na MD.

#### **4)**

#### **Regulace v oblasti taxislužeb**

Př. **Ondřej Lochman** v úvodu tohoto bodu sdělil, že se jedná o úvodní seznámení s touto tematikou na schůzi podvýboru v tomto volebním období a že je zřejmé, že se tématu regulací bude podvýbor opakovaně věnovat. (Na schůzi k tomuto bodu byli také přizváni k účasti a vystoupení zástupci Sdružení českých taxikářů a Modrého anděla, avšak nikdo z těchto pozvaných institucí se nedostavil.)



**Ondřej Michalčík** otevřel toto téma sdělením, že se podařilo nastolit liberální režim mezi taxislužbami a smluvními dopravci a také se objevil nový režim, který funguje na základě elektronické objednávky, kde není nutná instalace taxametru – žluté nálepky na konkrétních vozích. Ve všech případech pojišťovny vyžadují vyšší částky na pojistné a řidiči těchto služeb by měli vlastnit speciální průkazy. Probíhá digitalizace ve všech agendách a MD zřizuje nový druh průkazů, které budou rozesílány na příslušné úřady. V poslední době došlo k výraznému nárůstu profesních řidičů. Na rozdíl od jiných oblastí kdo chce řídit taxi, může, kdo chce dělat řidiče, také může, protože zákazník má volbu. V současné době jsou taxislužby regulované a probíhá debata o zrušení taxametru, nebo o jejich regulaci.

**Soňa Stloukalová** poté představila BOLT, který patří mezi přední evropské technologické společnosti poskytující inovativní řešení v oblasti mobility s cílem zajistit dostupnější, pohodlnější a udržitelnější dopravu ve městech. BOLT nabízí širokou škálu služeb pro více než 100 mil. uživatelů ve více než 40 zemích. Dále zareagovala na současný legislativní stav, kdy v r. 2020 vstoupila v platnost klíčová novela zákona o silniční dopravě, která zohlednila existenci moderních technologií a umožnila vedle klasické taxislužby se svítilnou a taxametrem provozovat taxislužbu na základě objednávky v mobilní aplikaci. Novela celkově přispěla ke kultivaci odvětví taxislužby, zvýšení konkurence a zlepšení situace z pohledu zákazníků. Na základě dosavadní praxe byly identifikovány další možné úpravy legislativy, které by mohly odvětví taxislužeb posunout ještě dále:

1/ Snížení věkové hranice pro řidiče taxi – nedostatek řidičů; - věkový limit pro řidiče taxi vypustilo z legislativy např. Slovensko.

2/ Odstranění cenové regulace – primárním účelem cenové regulace v oblasti taxislužby byla vždy zejména ochrana spotřebitele, která byla potřebná před příchodem moderních aplikací. Tyto

aplikace, u nichž zná zákazník finální cenu ještě před zahájením jízdy, odstranily nevýhodné

postavení spotřebitele, ve kterém se nachází v případě jízdy s taxametrem. Uplatňování cenové

regulace i na jízdy uskutečněné na základě elektronické objednávky, kdy je zákazníkovi finální cena

předem známa, však postrádá smysl. V současnosti uplatňují cenovou regulaci v této oblasti pouze

Praha a Brno; - stanovení cenového stropu prostřednictvím nařízení či vyhlášky neumožňuje

řidičům, provozovatelům či zprostředkovatelům taxislužeb flexibilně reagovat na rostoucí náklady

či nedostatek pracovní síly tak, jako je běžné ve všech ostatních podnikatelských odvětvích;

- regulace cen pomocí cenového stropu zhoršuje samotnou dostupnost taxislužby a v určitých

situacích vytváří nesoulad mezi poptávkou a nabídkou; - na druhé straně dynamické ceny přinášejí

užitek jak pro spotřebitele, tak i pro řidiče. V okamžicích, kdy v nějaké lokalitě krátkodobě výrazně

vzroste poptávka a dojde k nárůstu ceny, náš systém upozorní řidiče a vyzývá je k zapnutí aplikace a k poskytování jízd. Tento algoritmus dokáže vyrovnávat poptávku s nabídkou a udržet tedy konstantní čekací dobu. Pokud však, v momentě kdy převyšuje poptávka, řidiči nejsou z důvodu cenové regulace motivováni jezdit, dojde k výraznému prodloužení doby dojezdu a může se stát, že se spousta zákazníků jízdy nedočká.

BOLT je tedy pro zrušení regulace, protože to neznamená, že by bez regulace měla být cena vyšší.

Př. **Ondřej Lochman** zareagoval, že klasickým taxikářům vadí dvojakost, která se týká taxametrů a k návrhu na snížení věkové hranice řidičů sdělil, že toto nelze očekávat vzhledem k aktuálnímu řešení návrhu „řidičáků na zkoušku“.

Mpř. **Zuzana Ožanová** doplnila, že dle jejího osobního názoru nelze umožnit 18letým jezdit jako řidič taxislužby.

**Jan Matoušek** se omluvil zástupcům BOLTu, že je nepotěší, protože rizikovost nehod a i četnost jiných způsobených škod se skutečně mění s věkem řidiče. Očekával by proto, aby společnosti zajišťovaly speciální kurzy pro mladé a začínající řidiče.

#### Diskuse:

V závěrečné diskusi byl vedle pozitivních a negativních dopadů souvisejících s novelou zákona z r. 2020 také zmíněn problém parkovišť a případná možnost „širšího sdílení“ vozů taxi.

### **5)**

#### **Návrh termínu a pořadu příští schůze**

Př. **Ondřej Lochman** poté oznámil, že zápis bude členům rozeslán a pro konání další schůze navrhl termín 27. října t.r.

### **6)**

#### **Různé**

Př. **Ondřej Lochman** úplně na závěr upozornil, aby bylo pamatováno, že v příštích dnech by měly být na HV doručeny všechny pozměňovací návrhy.

*Schůze byla ukončena v 16:45 hod.*



Martin Exner v.r.  
ochman v.r.  
ověřovatel podvýboru  
podvýboru

Ondřej L  
předseda

*zapsala: Michaela Bandi*  
*dne: 19. října 2022*