

**Připomínky k návrhu 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.**

Čj. předkladatele: 6/2019-510-LD

Po důkladném seznámení s obsahem návrhu si dovoluujeme předložit následující připomínky.

**§ 19, odst. 1:**

Novela stále neřeší skutečnost, že přestupkem se nedodržení bezpečné vzdálenosti stane až v okamžiku nárazu, tedy střetu s vozidlem jedoucím vpředu. Do té doby nelze s jistotou prohlásit, že vzdálenost mezi vozidly byla nedostatečná. Navrhujeme převzít zaběhnutý a osvědčený princip, používaný na Slovensku, v Rakousku, v Německu a dalších zemích, kde je uzákoněn **dvousekundový odstup mezi vozidly**. Již pouhé zkrácení této vzdálenosti řidičem naplňuje skutkovou podstatu dopravního přestupku. Poukazujeme na to, že problém tzv. tailgatingu, neboli „lepení se na zadní bránu“ řeší jako problém většina zemí světa a na toto téma se konají odborné konference. V České republice je takové jednání ještě častější a výraznější, než je běžné v ostatních zemích EU, proto je třeba tématu věnovat zvláštní pozornost.

**§ 19, odst. 3:**

Většina lidí nedokáže odhadnout vzdálenost s přesností +/- 10 metrů. Proto lze těžko požadovat po řidiči, aby dodržel vzdálenost vyjádřenou v metrech, když pravděpodobně není schopen takovou vzdálenost ani odhadnout. Navrhujeme **odstup vyjádřit v čase**, obdobně jako navrhujeme v předchozím bodě.

**§ 123e, odst. 4, písm. a):**

Navrhujeme zrušit možnost odpočtu bodů po absolvování školení bezpečné jízdy ve středisku bezpečné jízdy. Ve skutečnosti se jedná o tzv. školu smyku, prováděnou na smykovém polygonu, kdy podstatnou část osnovy tvoří nácvik jednání v krizových situacích, resp. pouze v jedné krizové situaci – smyku. Řidič, který se podrobuje takovému školení, tak v drtivé většině případů činí účelově. Důležitý je zejména fakt, že **řidič má možnost dosáhnout odpočtu bodů za absolvování tzv. školy smyku, přestože body získal za držení telefonu v ruce, za nesprávné předjíždění, za překročení rychlosti či za to, že nepřipoutal svoje dítě do dětské sedačky**. Nelze předpokládat, že absolvováním školy smyku řidič upraví svoje chování a zmíněných přestupků se vyvaruje. Právě naopak, projekt EU Advanced, který mapoval účinek jednotlivých typů řídicích zdokonalovacích kurzů na jejich dopravní bezpečnost, skončil se závěrem, že tzv. škola smyku vyvolává v řidičích nežádoucí posílení sebevědomí (tzv. overconfidence) a řidiči po absolvování takového tréninku jsou paradoxně rizikovější, než byli před tím, nebo než řidiči, kteří absolvovali jiný typ kurzu.

Matrice GDE (GDE Matrix), sestavená v roce 2002 finským dopravním psychologem Esko Keskinenem a jeho kolektivem jako nastavení cílů vzdělávání řidičů, je zcela základním stavebním kamenem pro naprostou většinu evropských projektů na poli vzdělávání řidičů od roku 2002. Je nejuznávanější metodou svého druhu. V jejím pravém horním rohu najdeme příčiny chybných výkonů řidičů, v našem případě vedoucí k udělení bodů, v levém spodním rohu naopak najdeme dovednosti, které se procvičují v školení bezpečné jízdy ve středisku bezpečné jízdy. Leží tedy na opačných koncích matice a jejich vzájemná vzdálenost nemůže být větší. Tedy vztah mezi příčinou získání bodů a obsahem školení bezpečné jízdy se limitně blíží nule.

**GDE matrix**  
(Goals for Driver Education)  
(Hatakka, Keskinen, Glad, Gregersen, Hernetkoski, 2002)

	Knowledge and skill	Risk increasing aspects	Self assessment
<b>Motives and preconditions in life</b>	Lifestyle, age, group, culture, social position etc, vs driving behaviour	Sensation seeking Risk acceptance Group norms Peer pressure	Introspective competence Own situation Impulse control
<b>Motives and choices for car use</b>	Modal choice Choice of time Role of motives Route planning	Alcohol, fatigue Low friction Rush hours Young passengers	Own motives influencing choices Self-critical thinking
<b>Driving in traffic situations</b>	Traffic rules Co-operation Hazard perception Automatization	Disobeying rules Close-following Low friction Vulnerable r.u.	Calibration of driving skills Own driving style
<b>Car functioning and control</b>	Car functioning Protection systems Vehicle control Physical laws	No seatbelts Breakdown of vehicle systems Worn-out tyres	Calibration of car-control skills

Dalším argumentem pro zrušení této možnosti odpočtu bodů je skutečnost, že jde souběžně s časovým odpočtem, což v důsledku znamená, že řidič může během jediného roku snížit své bodové konto o 7 bodů, a co více, pokud se školení bezpečné jízdy zúčastní na konci kalendářního roku a znovu na začátku roku příštího, může jít o odpočet až 10 bodů. Což je při limitu 12 bodů podstatné číslo.

Současná právní úprava školení bezpečné jízdy ve středisku bezpečné jízdy nijak neupravuje, jak se má řidič na školení chovat a co vlastně musí splnit, aby získal potvrzení o ukončeném školení. Praxe ukazuje, že neukáznění řidiči, kteří toto školení absolvují ryze účelově ve snaze snížit své bodové konto a vyhnout se tak ztrátě řidičského oprávnění (a těch je většina), absolvují školení svojí pouhou přítomností, nejsou nuceni splnit jakékoliv cíle a dokonce i řidič, který si na školení počíná po svém a nerespektuje pokyny střediska, nakonec potvrzení obdrží. Důvody, proč Česká republika jako jediná na světě zřídila možnost aktivního odpočtu bodů souběžně s časovým, jsou všeobecně známy a dodnes je k dispozici dostatek článků o tehdejší nechvalně známé korupční kauze.

### § 123g, odst. 1:

Důvodová zpráva hovoří o řidičském průkazu na zkoušku. S ním ale navrhované snížení hranice pro tzv. vybodování nemá nic společného. Z navrhované úpravy navíc není zřejmé, zda se jedná o první udělení řidičského oprávnění, nebo zda se hranice sníží vždy po udělení další skupiny řidičského oprávnění po rozšíření. Rovněž není řešena situace, kdy se řidič záhy a opakovaně po získání řidičského oprávnění vyboduje. Pak může být podle navrhované úpravy začínajícím řidičem do své smrti.

Navrhujeme proto **téma řídičského průkazu na zkoušku nyní z návrhu zcela vypustit** a v blízké budoucnosti připravit ucelený a propracovaný institut řídičského průkazu na zkoušku. Rovněž není třeba vymýšlet vše znovu, když tento institut mnoho let úspěšně funguje v jiných státech EU, například v Rakousku a je tedy možné řadu ověřených principů převzít.

#### **§ 125c, odst. 1, písm. f), bod 1:**

Nejčastější příčinou dopravních nehod je podle policejních statistik nevěnování se řízení. Bezesporu nejčastější formou tohoto jednání je držení mobilního telefonu, na kterém často řidič píše či čte texty. Jedná se o krajně nebezpečné jednání, přičemž preventivní akce se evidentně nesetkávají s větším efektem. Proto je třeba spolu s prevencí podstatně zvýšit represí. Navrhujeme proto, aby **sankce za držení mobilního telefonu** (včetně jiného hovorového zařízení atd.) byla na stejné úrovni, jako je sankce za řízení pod vlivem alkoholu, tedy aby se jednalo o **nejpřísněji postihovaný přestupek**. Vzhledem k tomu, že dopravní nehody pod vlivem alkoholu a dopravní nehody řidičů operujících s mobilním telefonem jsou si svou rizikovostí velmi podobné, je logické, aby oba přestupky byly trestány ve stejné rovině. Lze předpokládat, že si řidič rozmyslí vzít při řízení mobilní telefon do ruky, pokud by mu za takový přestupek hrozil trest zákazu řízení motorových vozidel, 6 bodů a citelná pokuta.

#### **§ 125h:**

Navrhujeme **zrušit možnost, aby úřad vyzval provozovatele vozidla k uhrazení určené částky jako první řešení přestupku**. Úřady si ulehčují práci tím, že se nijak nesnaží zjistit totožnost řidiče, který se dopustil dopravního přestupku, a rovnou vyzývají provozovatele vozidla k uhrazení určené částky. Řidiči se pak za tento institut schovávají, rádi anonymně zaplatí obvykle nízkou určenou částku a vyhýbají se tím systému bodového hodnocení. V provozu se tak pohybují řidiči, kteří se opakovaně dopouštějí dopravních přestupků, aniž by za ně získávali body a byli po čase z provozu na pozemních komunikacích diskvalifikováni.

#### **Příloha k zákonu č. 361/2000 Sb.:**

*porušení povinnosti použít dětskou autosedačku nebo bezpečnostní pás při přepravě dětí*

Navrhujeme **6 bodů**, jelikož porušení této povinnosti vede v případě dopravní nehody často ke zranění či usmrcení dítěte. Navíc samo dítě je zcela závislé na řidiči, zda jej zabezpečí zádržným systémem či nikoliv.

*držení telefonního přístroje nebo jiného hovorového nebo záznamového zařízení v ruce nebo jiným způsobem při řízení vozidla*

Navrhujeme **6 bodů**, odůvodnění výše u § 125c, odst. 1, písm. f), bod 1.

V Praze, dne 28.2.2019

Klub autoškol Dopravní akademie České republiky, z.s. – komise pro přípravu řidičů a bezpečnost provozu na pozemních komunikacích.

Bohumil Hejhal, předseda klubu, provozovatel autoškoly  
Robert Kotál, ředitel Dopravní akademie  
Vlasta Rehnová, dopravní psycholog  
Bohumír Kratochvíl, provozovatel autoškoly  
Zdeněk Hucl, provozovatel autoškoly  
Bohumil Hejhal ml., provozovatel autoškoly

Kontakt: [centrala@dopravni-akademie.cz](mailto:centrala@dopravni-akademie.cz), [info@autoskoly.cz](mailto:info@autoskoly.cz)

Klub autoškol Dopravní akademie  
České republiky, z.s.  
Havlíčková 1356/5  
360 01 Karlovy Vary

Dopravní akademie a.s.  
Českobratrská 2778/1  
130 00 Praha 3