

**Stanovisko Ministerstva dopravy k výcviku řidičů sk. B+E  
žádost o informaci (čj. 38/2015-160-AS/2 ze dne 26.6.2015**

(www.mdcr.cz)

Vážený pane magistře,

V následujícím odpovídáme na Vaši žádost o stanovisko k postupu dříve započatých výcviků pro rozšíření řidičského oprávnění ze skupiny B na skupinu B+E.

K bodu 1 – Legislativní proces

Návrh zákona, kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, a zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel, byl předložen pro mezirezortní připomínkové řízení dne **20.2.2013**.

Důvodem předložení návrhu bylo zajistit naplnění požadavků vyplývajících z právních předpisů Evropské unie a zajistit tak jejich promítnutí do českého právního řádu.

Cílem směrnice 2012/36/EU bylo s ohledem na její prováděcí charakter zejména přizpůsobení právní úpravy v oblasti získávání odborné způsobilosti k řízení vozidel technickému pokroku v oblasti vozidel, tj. zejména stanovením některých požadavků na zkušební a výcviková vozidla.

Při tvorbě návrhu zákona byla vnitrostátní výkonná moc vázána cíli stanovenými na unijní úrovni. Tyto základní cíle nelze modifikovat. Při sledování unijních cílů pak bylo základním cílem předkladatele zachovat kontinuitu v těch částech vnitrostátní úpravy, které jsou efektivní vzhledem k unijním cílům a nejsou s požadavky směrnic v rozporu. Cílem předkladatele bylo rovněž předejít zbytečnému zvyšování nákladů na straně na státní správy a provozovatelů autoškol.

Zákon o silničním provozu a zákon o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel byl v roce 2011 novelizován zákonem č. 297/2011 Sb., jehož převážná část týkající se řidičských průkazů nabyla dne 19. ledna 2013 účinnosti. V tomto směru zákon č. 297/2011 Sb. provedl transpozici směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/126/ES ze dne 20. prosince 2006 o řidičských průkazech.

**Na konci roku 2012** však byla přijata již zmiňovaná **směrnice 2012/36/EU**, která směrnici 2006/126/ES o řidičských průkazech mění a doplňuje. Tímto krokem došlo mimo jiné ke změně technických specifikací a požadavků na výcviková vozidla autoškol, což bylo motivováno hlavně snahou o zvýšení kvality výcviku a samotných zkoušek na daných vozidlech.

Vzhledem k tomu, že předložený návrh byl v zásadě zaměřen výhradně na transpozici právních aktů Evropské unie, nebylo možné zachovat stávající právní stav a nepřijímat unijní právní úpravu. S vědomím nutnosti naplňovat závazky České republiky spojené s členstvím v Evropské unii byl Ministerstvem dopravy tento návrh zákona zpracován.

Směrnice 2012/36/EU přinesla mj. změny v příloze II směrnice 2006/126/ES a v tomto směru bylo zapotřebí přistoupit k dílčí změně zákona č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů. Konkrétně bylo zapotřebí nově přijatou evropskou úpravu promítnout do přílohy 2 k tomuto zákonu,

kteřá obsahuje druhy vozidel, se kterými smí být provádět výcvik pro jednotlivé skupiny, jakož i podmínky a technické požadavky na takováto vozidla.

#### K bodu 2 Identifikace problému

Zákon č. 230/2014 Sb. ze dne 23. září 2014, kterým se měnil zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů nabyly účinnost od 7. listopadu 2014. Přechodnými ustanoveními nebyla dána možnost provozovateli autoškoly provádět výuky a výcvik a následné zkoušky pro skupinu vozidel B+E výcvikovými vozidly, které byly stanoveny platnou právní úpravou do 6. listopadu 2014.

#### K bodu 3 – Právní argumentace

Zásadní roli plní interpretace práva pro správné praktické použití práva. Interpretace je nezbytnou součástí procesu aplikace práva, neboť bez postihu smyslu a významu právní normy a jejího místa v systému práva nelze právní normu aplikovat. Za základ správné interpretace právních norem (objektu) je nutno považovat především zjištění významu normativního ustanovení, jeho smyslu a účelu, jehož by mělo být dosaženo a jeho místa v systému práva. Je třeba podotknout, že význam a smysl normativního ustanovení není totéž. Tradičním cílem interpretace práva je nejdůležitější tzv. subsumce tj. podřazení konkrétního případu pod právní normu (normy). Jedná se o zjištění, jaké je pravidlo chování a jak jej použít pro konkrétní případ. Vámi uvedená judikatura se vztahuje ke zcela odlišným případům.

Zpětná účinnost (popř. zpětné působení) tzv. retroaktivita právní skutečnosti nastává, když právní norma stanoví, že dřívější právní skutečnosti se posoudí podle pozdější právní normy. Protože se jedná o výjimku z pravidla, že právní předpis působí vždy jen do budoucna (*pro futuro*), pokládá se za nevhodnou legislativní techniku, neboť je v rozporu s požadavkem legitimního očekávání a právní jistoty. Pravidlo, že zákon nepůsobí zpětně (*lex retro non agit*), znamená, že v určité době působí jen to objektivní právo, které je v dané době kodifikováno, s nímž se každý může seznámit a které je účinné, čímž je zákon č. 230/2014 Sb. ze dne 23. září 2014.

Jak již bylo výše uvedeno, **na konci roku 2012** byla přijata **směrnice 2012/36/EU**, ve které Článkem 2 byla uložena povinnost členským státům přijat v účinnost právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí do 31. prosince 2013.

#### K bodu 4 – Stanovisko a návrh

Provozovatelé autoškol, kteří sledovali změny právní úpravy v oblasti získávání odborné způsobilosti k řízení vozidel zejména stanovení některých nových požadavků na výcviková vozidla pro výuku, výcvik a zkoušky z odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel byli dostatečně a včas informováni. Je třeba konstatovat, že k újmě na straně provozovatelů autoškol nemohlo dojít tím, že byli nedostatečně informováni o změně legislativy a z ní plynoucích technických požadavků na výcviková vozidla.

Provozovatelé autoškol byli v neposlední řadě zákonem č. 230/2014 Sb. ze dne 23. září 2014 upozorněni na fakt, že u žadatelů o řídičská oprávnění skupiny B+E, u kterých měli zahájenou

výuku a výcvik bylo nutné tuto výuku a výcvik ukončit a přihlásit žadatele o řidičské oprávnění skupiny B+E tak, aby zkouška z odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel byla vykonána do 7. listopadu 2014, pokud si neopatří výcviková vozidla pro skupinu B+E uvedená Přílohou č. 2 zákona č. 247/2000 Sb.

Jestli-že v současné době stále přetrvává situace, že žadatelé o řidičské oprávnění skupiny B+E nemají ukončenou výuku a výcvik a nemohou tak u provozovatele autoškoly ve výuce a výcviku pokračovat, protože provozovatel autoškoly neplní stanovené podmínky zákonem, je nutné dokončit výuku a výcvik a zkoušku z odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel u jiného provozovatele autoškoly, který tyto podmínky splňuje.

Odpovědní pracovníci obecních úřadů obcí s rozšířenou působností měli operativně provést revizi vydaných registračních listin se zaměřením na kontrolu plnění technických podmínek pro provozování autoškoly a především zajištění vozidel pro výcvik a závěrečné zkoušky v celém rozsahu vydané registrace. Pokud provozovatel autoškoly neplní technické podmínky pro provozování autoškoly, neboť nemá zajištěna výcviková vozidla v náležitém rozsahu, správní orgán s provozovatelem autoškoly měl zahájit z moci úřední správní řízení o odnětí registrační listiny pro provozování výuky a výcviku pro konkrétní skupinu řidičského oprávnění, například pro skupinu B+E. Spolu s oznámením o zahájení správního řízení ve věci měl účastníku řízení usnesením stanovit lhůtu k doložení způsobu zajištění výcvikových vozidel a poučit ho o jeho právech, ale též o postupu správního orgánu v případě, kdy nebudou požadované podklady doloženy.

V současné době nelze postupovat jinak, než v souladu s platnou právní úpravou.

Mgr. Karel Bezděkovský  
ředitel  
Odbor agend řidičů