



ASOCIACE MALÝCH A STŘEDNÍCH PODNIKŮ A ŽIVNOSTNÍKŮ ČR

V Praze dne 26. srpna 2025

Název materiálu:	„Návrh 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 další související zákony“
Připomínkové místo:	Asociace malých a středních podniků a živnostníků ČR (AMSP ČR)
Telefon:	+420 737 518 056
e-mail:	amsp@amsp.cz , pravni@amsp.cz
Kontaktní osoba:	Mgr. Andrea Buchtová

Obecné připomínky:

1) K podstatě předkládaného návrhu

Cíl: Zajištění, aby legislativa k ITS nebyla jen formální transpozicí směrnice, ale aby vytvořila základ pro dlouhodobý, koordinovaný a strategický rozvoj dopravních dat a digitalizace dopravy v ČR.

Odůvodnění: Návrh zákona a jeho průvodní materiály svědčí o kvalitní legislativní práci. Formálně správně a metodou minimalistických zásahů transponují Směrnici ITS do českého právního řádu. Současně však návrh nepodporuje komplexní digitalizaci dopravního systému a představuje ztracenou příležitost pro definici strategické vize rozvoje ekosystému dopravních dat a informací v ČR. Ministerstvo dopravy nevyužilo možnost

formulovat systematickou koncepci, například prostřednictvím samostatného zákona o ITS.

V § 124 odst. 3 zákona č. 361/2000 Sb. je naznačena potřeba zavedení celostátního dopravního informačního systému, který má shromažďovat aktuální údaje o situacích v silničním provozu s dopadem na bezpečnost a plynulost dopravy. Návrh zákona stanovuje, že Ředitelství silnic a dálnic s. p. bude správcem tohoto systému a že povinné subjekty, jako jsou policie, obecní policie, silniční správní úřady, vlastníci a správci komunikací či Hasičský záchranný sbor, budou poskytovat aktuální údaje. Rozsah a způsob poskytování a zveřejňování údajů má stanovit prováděcí právní předpis.

Tento přístup však vytváří „rozmazanou“ legislativu – ITS je formálně zakotveno, ale strategicky nedostatečně provázáno napříč sektory. Hrozí riziko, že jednotlivé subsystémy nebudou vzájemně propojeny, což znesnadní koordinované řízení dopravního systému.

V této souvislosti nabývá zásadního významu návrh prováděcí vyhlášky, který může sloužit jako dočasný nástroj k doplnění zákona. AMSP ČR proto doporučuje následující kroky:

1. **Vytvoření pracovního týmu**, který za účasti odboru legislativy, tematicky příslušných odborů ministerstva dopravy, zástupců odborné veřejnosti a uživatelů dopravního systému vydefinuje konsensuální názor na žádoucí podobu ekosystému dopravních dat a informací v ČR s výhledem na 10 let.
2. **Zahájení legislativních prací na prováděcí vyhlášce** až poté, co budou k dispozici závěry pracovního týmu a tyto závěry získají politickou podporu nové vlády po nadcházejících volbách do Poslanecké sněmovny.
3. **Předložení návrhu vyhlášky s dostatečným časovým předstihem** do meziresortního připomínkového řízení, aby bylo možné jej důkladně projednat a zabránilo se situaci časové nouze, která by komplikovala provádění změn, zejména vzhledem k blížícím se volbám a konci transpoziční lhůty Směrnice ITS.
4. **Zahájení práce na komplexnější novele legislativy** ve formě samostatného zákona o ITS po dokončení výše uvedených kroků. Současný návrh novely, i s kvalitní vyhláškou, pravděpodobně neuspokojí všechny požadavky na systémovou změnu a koordinaci dopravního ekosystému.

Tímto postupem lze zajistit, že legislativa nejen transponuje Směrnici ITS, ale také umožní dlouhodobě udržitelný a koordinovaný rozvoj dopravních dat a digitalizace dopravy v ČR.

2) K podstatě předkládaného návrhu

Cíl: Zajištění systematického a efektivního fungování Vnitrostátního přístupového bodu (NAP) jako klíčového prvku ekosystému dopravních dat a informací.

Odůvodnění: Klíčovým prvkem funkčního ekosystému dopravních dat a informací, jak stanovuje Směrnice ITS a další související evropská nařízení, je Vnitrostátní přístupový bod (NAP). V odborné komunitě v ČR panuje konsensus, že NAP má sloužit jako centrální platforma zpřístupňující dopravní data napříč všemi druhy dopravy.

V navrhované novele zákona však NAP výslovně zmíněn není a Ministerstvo dopravy ho „schovává“ pod pojem celostátní dopravní informační systém. I když je tento přístup legislativně možný, z hlediska dlouhodobého rozvoje dopravního systému je nevhodný. Proto je nezbytné, aby byla problematika NAP jasně zakotvena a definována v připravované prováděcí vyhlášce.

NAP by měl být definován jako metadatový sklad, který obsahuje informace o datech a jejich držitelích napříč všemi druhy dopravy, včetně údajů z oblasti veřejné osobní dopravy. Systémy jako JSDI/NDIC, CIS JŘ, ISVD, CEPK a další obdobné informační systémy musí být chápány jako držitelé a agregátory dat – tedy subjekty, které poskytují data přímo uživatelům a zároveň zpřístupňují tato data prostřednictvím jediného NAP.

Dále je nezbytné, aby provoz NAP zajišťovalo Ředitelství silnic a dálnic samostatně, vedle stávajícího systému JSDI/NDIC. Jinými slovy, v rámci celostátního dopravního informačního systému by ŘSD provozovalo dva nezávislé systémy: metadatový sklad NAP pro všechny druhy dopravy a „silniční“ datový agregátor JSDI/NDIC, který by agregoval další datové sady nad rámec současného stavu. Tento postup zajistí systematické propojení dat, jejich efektivní zpřístupnění a dlouhodobou udržitelnost celého ekosystému dopravních informací.

3) K podstatě předkládaného návrhu

Cíl: Zajištění, aby byly finanční dopady implementace Směrnice ITS vykázaný realisticky a transparentně.

Odůvodnění: Důvodová zpráva hodnotí dopad implementace Směrnice ITS a souvisejících specifikací na rozpočty územních samosprávných celků, správců pozemních komunikací a organizátorů integrovaných dopravních systémů jako velmi nízký. S tímto tvrzením nelze souhlasit. Skutečné dopady na rozpočty těchto subjektů, stejně jako na rozpočty dalších organizací zapojených do dopravního systému, budou nezanedbatelné. Z tohoto důvodu je nezbytné, aby důvodová i předkládací zpráva pravdivě a transparentně odrážely očekávané finanční nároky, čímž se zajistí objektivní posouzení nákladů a umožní efektivní plánování a realizace opatření vyplývajících z implementace Směrnice ITS.

4) K podstatě předkládaného návrhu

Cíl: Upozornění na nedostatečnou motivaci povinných subjektů poskytovat dopravní data a řešit přestupky.

Odůvodnění: Návrh zákona zavádí nové skutkové podstaty přestupků, jejichž řešení mají zajišťovat obecní úřady obcí s rozšířenou působností, krajské úřady, Drážní úřad, Státní plavební správa a Úřad pro civilní letectví. Ministerstvo dopravy považuje tuto agendu za marginální a vychází z předpokladu, že povinné subjekty – vlastníci a správci pozemních komunikací – budou poskytovat stanovené údaje dobrovolně. Tento předpoklad je však mylný. Bez účinných finančních či jiných pobídek a bez efektivního vymáhání zákona držitelé dat nebudou mít možnost ani motivaci povinnosti dodržovat.

Decentralizace odbavování přestupků zároveň klade na tyto subjekty dodatečné personální a finanční nároky, přičemž neexistuje faktická motivace přestupky řešit. Na úrovni krajů a ORP se tak kumulují dvojí požadavky – poskytování dat v souladu se zákonem a současně řešení přestupkové agendy – což situaci dále zhoršuje.

Současná legislativní úprava ani s pomocí kvalitně připravené prováděcí vyhlášky tento problém plně neřeší. Je proto nezbytné hledat komplexnější přístup státu k otázce poskytování a zpřístupňování dopravních dat a informací. V návaznosti na výše uvedené AMSP ČR doporučuje upravit důvodovou a průvodní zprávu tak, aby tyto skutečnosti odpovídajícím způsobem reflektovala.