

Stanovisko vlády

k senátnímu 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 (sněmovní tisk č. 221)

Vláda na své schůzi dne 9. července 2014 projednala a posoudila 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 vyslovila s tímto návrhem **nesouhlas** z těchto důvodů:

Přestože si vláda je vědoma existence problémů souvisejících s objížděním pozemních komunikací vhodných pro těžkou nákladní dopravu po pozemních komunikacích nižších tříd, nepovažuje navrhovaný způsob jeho řešení z řady důvodů za vhodný.

Vláda počítá s vlastním návrhem řešení této problematiky, a to z několika souvisejících hledisek; řešení předmětného problému by nemělo být zúženo pouze na otázku postihu řidiče, ale mělo by zahrnovat také jasnou úpravu podmínek omezení užívání některých pozemních komunikací pro nákladní dopravu a zaměřit se také na subjekty, v jejichž zájmu k předmětnému nežádoucímu jevu dochází, tedy na dopravce.

Ve vztahu k posuzovanému návrhu zákona lze konkrétně poukázat zejména na tyto problematické aspekty:

1. Navrhovaná sankce je vzhledem k povaze předmětného protiprávního jednání a při srovnání s výměrou sankcí za jiné přestupky nepřiměřeně přísná. Horní hranice zákonné výměry pokuty se navrhuje ve stejné výši (2 500 až 20 000 Kč), jako je tomu u pokuty za řízení vozidla pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky, které lze v obecné rovině považovat za podstatně nebezpečnější jednání, zatímco horní hranice pokuty za srovnatelně závažná porušení řady jiných povinností by zůstala nezměněna (1 500 až 2 500 Kč). Zjevně neodůvodněná se navíc jeví i disproporce mezi horní hranicí výměry pokuty, která by za dané

jednání mohla být ukládána v nezkráceném přestupkovém řízení, a horní hranicí pokuty, která by za totéž jednání mohla být uložena v řízení blokovém (2 500 Kč).

2. Návrh postihovat řidiče za daný typ přestupků vedle pokuty také 2 body v bodovém hodnocení je ve zjevném rozporu s přístupem, podle něhož by bodové hodnocení mělo sledovat pouze závažná protiprávní jednání bezprostředně ohrožující bezpečnost silničního provozu. Nesystémově by se navíc měly body zaznamenávat pouze řidičům nákladních vozidel, ačkoliv navrhovaná nová skutková podstata dopadá na všechna vozidla obecně.
3. Pokud jde o formulaci nově navrhované skutkové podstaty přestupku, je nutno upozornit, že v této podobě by zřejmě nemohla v předpokládaném rozsahu naplnit sledovaný účel již proto, že úseky pozemních komunikací, kde má být vyloučen provoz těžké nákladní dopravy, zpravidla nebývají nebo by přinejmenším neměly být označovány dopravní značkou č. B 13 „Zákaz vjezdu vozidel, jejichž hmotnost přesahuje vyznačenou mez“, která se může vztahovat například také na autobusy, ale spíše značkou č. B 4 „Zákaz vjezdu nákladních vozidel“, u níž může být s ohledem na místní poměry použitím dodatkové tabulky č. E 5 stanovena jiná než obecně stanovená mezní hodnota nejvyšší dovolené hmotnosti 3,5 t. V tomto ohledu se nejedná pouze o terminologickou otázku, ale o problém s významnými praktickými důsledky. Zatímco v případě druhé dopravní značky (č. B 4) lze porušení z ní vyplývající povinnosti zjistit poměrně jednoduše z osvědčení o registraci silničního motorového vozidla, tedy dokladu, který musí mít řidič motorového vozidla při řízení vždy u sebe, neboť je v něm nejvyšší dovolená hmotnost vozidla, popř. jízdní soupravy, vždy uvedena, v případě značky první (č. B 13) je často nezbytné zjistit skutečnou okamžitou hmotnost vozidla kontrolním vážením, což je úkon nejen nákladný, ale hlavně časově a technicky značně náročný.
4. Formulace „poruší zákaz vjezdu vozidel, jejichž okamžitá hmotnost přesahuje vyznačenou mez“ je navíc problematická také proto, že z ní není bez dalšího jasné, kde a jak má být zmíněná mez vyznačena.
5. Na okraj je třeba k návrhu obecně poznamenat, že stanovení přísnější sankce neznamena samo o sobě zvýšení efektivity příslušné právní úpravy. Přísnější sankce totiž může často spíše než k dodržování právní úpravy teprve dodatečně motivovat teprve ke snaze vyhnout se odpovědnosti za její porušení. To v daném

případě platí tím spíše, že by pokuta měla být doplněna záznamem bodů v bodovém hodnocení řidičů. Nevhodně nastavená právní úprava pak může vést spíše k neúměrnému nárůstu administrativní náročnosti projednávání zjištěného protiprávního jednání.

6. Pokud by přesto do § 125c zákona o silničním provozu měla být doplňována nová skutková podstata přestupku ve smyslu předloženého návrhu, jevílo by se z hlediska systematického jako vhodnější její zařazení jako nový bod do odstavce 1 písm. f) uvedeného ustanovení.