

## 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. 338)**

Vláda na své schůzi dne 17. prosince 2018 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 zaujala k tomuto návrhu zákona **neutrální stanovisko** s tím, že upozorňuje na některé níže uvedené skutečnosti, které doporučuje při dalším projednávání tohoto návrhu zohlednit.

1. Vláda upozorňuje, že navržená změna by mohla mít negativní dopady na bezpečnost silničního provozu, neboť cyklista pod vlivem alkoholu nemusí být nebezpečný jen sám sobě, ale představuje nebezpečí i pro ostatní účastníky silničního provozu. Je prokázáno, že cyklista, jehož organismus je ovlivněn alkoholem, vykazuje takové vlastnosti, které u něj podstatně zvyšují riziko pádu, zranění a možnosti stát se účastníkem dopravní nehody (jde např. o pomalejší reakce na vnější podněty, ztrátu pozornosti a rovnováhy nebo zhoršený odhad vzdálenosti). Jestliže návrh zákona v § 5 odst. 4 předpokládá, že řidič, který řídí jízdní kolo, může mít, při splnění dalších podmínek, zjištěný obsah alkoholu v krvi až 0,5 promile, je třeba zdůraznit vědecky ověřený poznatek, který se v této souvislosti uvádí, že již při hladině 0,2 promile, tedy hladině více než dvojnásobně nižší než předpokládá předložený návrh, se u cyklisty riziko zaviněné nehody zvyšuje šestinásobně. Pro posouzení míry ovlivnění může být problematické i pevné stanovení povolené hladiny alkoholu, neboť na každého člověka působí alkohol různým způsobem a zejména příležitostní uživatelé alkoholu, kteří by podle důvodové zprávy měli těžit z navržené změny především (zejm. na vinařských cyklostezkách), mohou být i při nižší hladině ovlivnění alkoholem natolik, že nemusí být schopni běžných úkonů. Vedle toho by podle názoru vlády zřejmě mohlo být i pro samotné cyklisty obtížné odhadnout, po jakém množství zkonsumovaných alkoholických nápojů dosáhnou limitní hladiny alkoholu, nehledě na to, že i cyklista, který se po požití alkoholu cítí dostatečně způsobilý k jízdě na kole, může tuto schopnost v krátké době ztratit vlivem postupného nástupu účinku alkoholu.

2. Podle vlády je pochybné také tvrzení, že případná nehoda cyklisty postihne primárně jeho jako řidiče a nikoliv jiné osoby. Nejde totiž pouze o nebezpečí pádu samotného cyklisty, ale například také o následky střetu cyklisty a chodce (např. dítěte) nebo o následky dopravní nehody motorizovaného účastníka silničního provozu, který ve snaze vyhnout se střetu s cyklistou vyjede ze svého jízdního pruhu nebo z pozemní komunikace apod.
3. Problematické je i vymezení situací, ve kterých návrh předpokládá možnost řízení pod vlivem alkoholu. Návrh počítá se situacemi, kdy řidič jede pouze na jednomístném kole a nepřevazuje děti na sedadle pro přepravu dítěte, v přívěsném vozíku ani na dětském kole připojeném k jízdnímu kolu, avšak nepamatuje na případy, kdy cyklista vystupuje v pozici doprovodu dítěte jedoucího na jízdním kole. Podle § 58 odst. 2 zákona o silničním provozu smí dítě mladší 10 let jet na jízdním kole na silnici, místní komunikaci a veřejně přístupné účelové komunikaci jen pod dohledem osoby starší 15 let. Podle předloženého návrhu by tedy i řidič dohlížející na dítě mladší 10 let jedoucí na jízdním kole mohl být pod vlivem alkoholu. Podle názoru vlády by se jednalo o velmi nebezpečnou situaci, neboť vzhledem ke značně sníženým reakčním schopnostem v důsledku požití alkoholu by řidič ohrožoval nejen sebe, ale zejména doprovázené dítě.
4. Vláda dále upozorňuje, že jakkoli předkladatel v odůvodnění výběru pozemních komunikací, na kterých má být podle návrhu umožněno řízení pod vlivem alkoholu, uvádí, že se jedná o pozemní komunikace, na kterých je slabší provoz, tak tomu tak reálně vůbec nemusí být. Místní komunikace, popřípadě i účelové pozemní komunikace, tvoří dopravní síť v rámci obce a je na nich často velmi hustý provoz. Silnice III. třídy nemají sice takový dopravní význam jako silnice I. a II. třídy, ale platí na nich stejná pravidla silničního provozu, tedy např. stejná nejvyšší dovolená rychlost apod., přičemž vzhledem k jejich parametrům a stavu na nich bývají cyklisté a motorová vozidla často v mnohem větším kontaktu a riziko kolize na nich může leckdy být i větší než na širších a lépe udržovaných silnicích vyšší třídy. Pokud je argumentováno cyklostezkami ve vinařských regionech, je třeba připomenout, že v řadě případů vedou po pozemní komunikaci, aniž by byly od ní odděleny. Také je třeba zdůraznit, že na mnohých, zvláště městských, cyklostezkách se nepohybuje cyklista osamocen, ale ve společnosti chodců, rodičů s kočárky nebo malými dětmi nebo in-line bruslařů.
5. Navrhovaná podoba předložené právní úpravy by jistým způsobem rozrušila koncept návaznosti trestněprávní odpovědnosti na správněprávní odpovědnost v dopravě (a odstupňování odpovědnosti podle závažnosti porušení zákonných povinností). Zatímco v případě jízdy na kole pod vlivem alkoholu s hladinou alkoholu v krvi nepřesahující 0,5 promile by nešlo ani o přestupek, při zjištění hladiny jen o 0,5 promile

vyšší by se podle dalších okolností mohlo jednat dokonce již o trestný čin, např. ohrožení pod vlivem návykových látek (§ 274 trestního zákoníku) či ublížení na zdraví (§ 146 trestního zákoníku).

6. Navrhované výrazné snížení sazby pokuty za porušení zákazu jízdy pod vlivem alkoholu v případě cyklistů neodpovídá společenskému zájmu, který je touto sankcí chráněn. Horní hranice pokuty, kterou lze pachateli takového přestupku uložit, se dostává na úroveň pouhé symbolické částky, která je čtyřicetkrát nižší, než ji zakotvuje stávající právní úprava (může dosahovat až 20 000 Kč), a je i pětikrát nižší než její současná dolní hranice (2 500 Kč). Taková pokuta by neměla preventivní ani represivní funkci a byla by tedy absolutně neúčinná. Navržená sazba pokuty je v naprostém nepoměru k sazbám pokut za ostatní přestupky podle zákona o silničním provozu a neodpovídá typové společenské nebezpečnosti, resp. škodlivosti srovnatelných deliktů. Taktéž neposkytuje dostatečný prostor pro správní uvážení v rámci ukládání výměry pokuty s ohledem na konkrétně zjištěné okolnosti spáchaného skutku, resp. činu, osobnost pachatele, jeho poměry apod. Zvolená formulace by navíc, v kombinaci se zněním § 125c odst. 1 písm. b) zákona o silničním provozu, dopadala též na případy řízení jízdního kola pod vlivem jiné návykové látky než alkoholu, zde dokonce bez jakéhokoli korektivu množství, což se přičítá i samotnému účelu předkládaného návrhu, který prosazuje toleranci k alkoholu, nikoli též k jiným návykovým látkám.
7. Vláda také upozorňuje, že Česká republika se na mezinárodním poli zavázala, že učiní kroky ke snížení počtu usmrcených a těžce zraněných osob v silničním provozu do roku 2020 na úroveň průměru zemí Evropské unie, tj. v podmínkách České republiky by se jednalo o snížení o 60 % usmrcených osob a o 40 % těžce zraněných osob oproti úrovni roku 2009. Zejména u cyklistů, jakožto účastníků silničního provozu, není tento požadavek naplňován od roku 2012 u těžce zraněných a v letech 2012 – 2015 nebyl naplňován ani u usmrcených cyklistů. Je otázkou, zda by v důsledku projednávaného návrhu nedošlo k dalšímu nárůstu usmrcených nebo těžce zraněných cyklistů. Odůvodnění návrhu v tomto ohledu není dostatečně podložené, a to ani, pokud jde o srovnání se zahraničními právními úpravami. Pokud totiž některé z nich jízdu na kole pod vlivem alkoholu tolerují, platí to vesměs pouze za předpokladu, že se cyklista nestane účastníkem dopravní nehody, a navíc je v případě těchto úprav (např. v Itálii, Francii, Chorvatsku, Švýcarsku, Nizozemsku nebo Rakousku) překročení tolerované hladiny alkoholu přísně postihováno.