

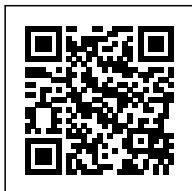


PARLAMENT ČESKÉ REPUBLIKY
POSLANECKÁ SNĚMOVNA

VIII. volební období

296/1

Stanovisko vlády k návrhu poslanců Miroslava Kalouska, Markéty Pekarové Adamové, Dominika Feriho, Heleny Langšádlové, Františka Váchy a Vlastimila Válka na vydání zákona, kterým se mění zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů



Doručeno poslancům: 1. listopadu 2018 v 12:02

STANOVISKO VLÁDY

k návrhu poslanců Miroslava Kalouska, Markéty Pekarové Adamové, Dominika Feriho, Heleny Langšádlové, Františka Váchy a Vlastimila Válka na vydání zákona, kterým se mění zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (sněmovní tisk č. 296)

Vláda na své schůzi dne 31. října 2018 projednala a posoudila návrh zákona, kterým se mění zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, a vyslovila s tímto návrhem **nesouhlas**, a to zejména z těchto důvodů:

1. Vláda se sice v obecné rovině ztotožňuje se záměrem legislativně vyřešit problémy s technicky nezpůsobilými vozidly dlouhodobě odstavenými na pozemních komunikacích, nicméně způsob, jakým se tyto problémy snaží řešit předložený návrh, považuje za zcela nesprávný. Navrhovaná úprava je totiž v řadě ohledů nepřesná, nesrozumitelná a koncepčně vadná. Proto vláda preferuje řešení této problematiky prostřednictvím vládního návrhu zákona připraveného ve standardním legislativním procesu, v němž budou náležitě zohledněny všechny související aspekty a vhodně využity nástroje, jež již stávající právní úprava poskytuje. Takový návrh již ostatně Ministerstvo dopravy připravuje.
2. Předložený návrh terminologicky neodpovídá zákonu č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu na pozemních komunikacích, jehož platné znění nepoužívá ve vztahu k výsledku technické prohlídky pojem „osvědčení o technické způsobilosti“, ale „doklad o technické prohlídce“. V důsledku nesprávné terminologie také například není zřejmé, k jaké konkrétní skutečnosti by se měla návrhem zaváděná lhůta 3 měsíců vztahovat, tedy zda má jít pouze o marné uplynutí lhůty k podrobení vozidla pravidelné technické prohlídce nebo také o případy, kdy je vozidlo podle výsledku takové technické prohlídky technicky nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích, a popřípadě, jak by se taková lhůta měla počítat v případě, že by technická nezpůsobilost vozidla byla zjištěna při technické silniční kontrole.
3. Z hlediska koncepčního se vláda neztotožňuje jak se zvolenou délkou lhůty, po jejímž uplynutí by „nezpůsobilé vozidlo“ nesmělo být ponecháno na pozemních komunikacích, tak s vymezením kategorií pozemních komunikací, na které by se nová úprava měla vztahovat, a rovněž ani s úpravou podmínek, za nichž by vozidlo odstavené na pozemní

komunikaci v rozporu s novou úpravou mělo být z této pozemní komunikace odstraněno, a s tím, jak by s ním mělo být dále naloženo.

4. Lhůta 3 měsíců, po jejímž uplynutí by vozidlo na pozemní komunikaci nesmělo být ponecháno, je podle názoru vlády natolik krátká, že nezohledňuje řadu situací, do nichž se provozovatel vozidla může běžně dostat a v jejichž důsledku nemusí být nezávisle na své vůli schopen zajistit podrobení vozidla technické prohlídce nebo s vozidlem jinak adekvátně naložit, jako například pobyt v nemocnici nebo v zahraničí nebo dočasná neschopnost obstarat finanční prostředky na opravu vozidla.
5. Pokud jde o vymezení pozemních komunikací, na nichž by mělo být zakázáno odstavovat „nezpůsobilá vozidla“, zastává vláda názor, že problém je třeba řešit komplexně, tedy i ve vztahu k veřejně přístupným účelovým komunikacím, neboť pokud by tato kategorie pozemních komunikací zahrnující i parkoviště a jiné plochy ve vlastnictví různých osob byla ponechána bez povšimnutí, lze předpokládat, že právě na tyto pozemní komunikace by se problém přinejmenším zčásti přesunul.
6. Problematické jsou i podmínky, za nichž by mělo být „nezpůsobilé vozidlo“, které z pozemní komunikace neodstranil jeho provozovatel, odstraněno silničním správním úřadem. Především návrh zcela pomíjí, že by v případě odstranění vozidla mělo být jeho provozovateli oznámeno, kde a za jakých podmínek je možné si vozidlo vyzvednout. V souvislosti s tím by rovněž nebylo jasné, kdy započne běh lhůty 6 měsíců, po kterou má být vozidlo připraveno k vyzvednutí na odstavném parkovišti. Dále návrh neřeší situace, kdy se po ohledání vozidla nepodaří zjistit totožnost jeho provozovatele, nehledě na to, že silničnímu správnímu úřadu nesvěřuje ani oprávnění otevřít uzamčené vozidlo, ani oprávnění vyžádat si informace o provozovateli vozidla z registru silničních vozidel. Navíc není také úplně zřejmé, proč návrh ponechává celý proces související s odstraněním „nezpůsobilých vozidel“ z pozemních komunikací na silničním správním úřadu, když některé úkony by jistě mohl činit vlastník pozemní komunikace; přitom by bylo možno využít již existující úpravu odstranění silničního vozidla obsaženou v § 19b zákona o pozemních komunikacích.
7. Rozhodně pak podle vlády nelze souhlasit s tím, že by nevyzvednuté vozidlo mělo být předáno bez ohledu na jeho skutečný stav a hodnotu provozovateli zařízení ke sběru, výkupu, zpracování, využívání nebo odstraňování autovraků, jak je předkladateli navrhováno. Z hlediska zajištění souladu s ústavním pořádkem by v zájmu ochrany vlastnického práva nepochybně mělo být možné přistoupit k likvidaci teprve poté, kdy se nepodaří vozidlo zpeněžit; výtěžek z případného prodeje vozidla by po odečtení vynaložených nákladů měl připadnout jeho vlastníku.

8. Vláda dále upozorňuje, že předložený návrh navíc v úpravě obsažené v navrhovaném znění § 19c odst. 3 a 4 zákona o pozemních komunikacích nedává provozovateli vozidla možnost zhojit protiprávní stav jinak než odstavením vozidla, neboť tím, že mu má být uložena právě a pouze tato povinnost, pomíjí možnost řešení v podobě podrobení vozidla technické prohlídce.
9. Kromě uvedených zásadních věcných a koncepčních nedostatků vykazuje návrh i řadu nedostatků legislativně technické povahy, počínaje nesprávným řazením novel zákona o pozemních komunikacích v úvodní větě a duplicitním uvedením některých z nich, přes zmatečnou, nepřehlednou a zcela nesystematickou formulaci novelizačních bodů, které navíc neodpovídá přiložené platné znění příslušných ustanovení s vyznačenými změnami, až po zcela neaktuální odkaz v poznámce pod čarou na vyhlášku č. 302/2001 Sb., která byla s účinností k 1. říjnu 2018 nahrazena vyhláškou č. 211/2018 Sb.
10. Za nedostatečné je podle názoru vlády třeba považovat také odůvodnění předloženého návrhu, a to především v části týkající se finančních dopadů návrhu na rozpočty krajů a obcí, neboť strohé konstatování o omezeném rozsahu „*personálních nákladů na administrativu spojenou s vydáváním rozhodnutí ... a realizací odstranění nezpůsobilých vozidel z pozemních komunikací*“, z něhož by bylo možno soudit, že půjde pouze o víceméně formální správní řízení, nezohledňuje dostatečně veškeré náklady spojené s prováděním ohledání vozidel, doručováním řady písemností, samotnou realizací odtahů vozidel, ale také umístěním odstraněných vozidel na parkovišti i po dobu delší než 6 měsíců a následným předáním vozidla k likvidaci. Pokud jde o účinnost, které by zákon podle předloženého návrhu měl nabýt prvním dnem následujícím po vyhlášení zákona, důvodová zpráva postrádá jakékoliv zdůvodnění pro takto nestandardně zkrácenou legisvakanční dobu a není tak zřejmé, zda návrh v tomto ohledu odpovídá podmínce pro výjimečné zkrácení legisvakanční doby na méně než 15 dnů stanovené v § 3 odst. 3 zákona č. 309/1999 Sb., o Sbírce zákonů a o Sbírce mezinárodních smluv.