

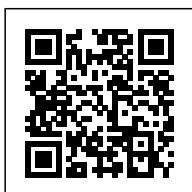


PARLAMENT ČESKÉ REPUBLIKY
POSLANECKÁ SNĚMOVNA

VIII. volební období

359/1

Stanovisko vlády k návrhu poslanců Barbory Kořanové, Petra Sadovského a dalších na vydání 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



Doručeno poslancům: 15. ledna 2019 v 14:04

STANOVISKO VLÁDY

k návrhu poslanců Barbory Kořanové, Petra Sadovského a dalších na vydání 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. 359)

Vláda na své schůzi dne 11. ledna 2019 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 se sice v obecné rovině ztotožňuje s deklarovaným cílem zvýšit plynulost a bezpečnost silničního provozu, nicméně způsob, jakým to činí navrhovaná změna zákona o silničním provozu, vyvolává pochybnosti o vhodnosti a účinnosti tohoto řešení. Navrhovaná úprava je zřejmě reakcí na kalamitní situaci na dálnici D1 z prosince 2018, k níž došlo za velmi specifických podmínek v průběhu rozsáhlé rekonstrukce předmětného úseku dálnice. Je proto třeba důkladně zvážit, zda by byl plošný zákaz užití levého jízdního pruhu pro rozsáhlé skupiny vozidel adekvátním opatřením, které by nejen mohlo zabránit případné další obdobné kalamitní situaci, ale které by zároveň nevyvolalo nezamýšlené a nežádoucí důsledky ve zcela běžném provozu na všech dálnicích a silnicích pro motorová vozidla.
2. Již současná právní úprava (§ 77 zákona o silničním provozu) umožňuje pomocí stanovení místní úpravy provozu na pozemních komunikacích omezit jízdu některých kategorií silničních vozidel pouze na vymezené jízdní pruhy, s tím, že na rozdíl od obecné úpravy s plošným dopadem je takové omezení možné přizpůsobit stavu konkrétního úseku pozemní komunikace a aktuální dopravní situaci a klimatickým podmínkám. Využít přitom lze buď zákazovou dopravní značku B 22a (Zákaz předjíždění pro nákladní automobily) nebo IP 21 (Omezení v jízdním pruhu) doplněné o symbol dopravní značky B 4 (Zákaz vjezdu nákladních automobilů), případně s dodatkovou tabulkou omezující platnost značky například na vozidla, jejichž hmotnost překračuje stanovenou mez. Veškeré dopravní značení přitom lze využívat ve formě proměnného značení umožňujícího pružně reagovat na aktuální podmínky, a to kdykoliv,

tedy nejen ve vymezené době. Kromě toho již současná právní úprava (§ 12 odst. 4 zákona o silničním provozu) umožňuje vozidlům, jichž se navrhovaná úprava má týkat, na pozemních komunikacích o třech a více jízdních pruzích, užít pouze dvou jízdních pruhů nejbližších k pravému okraji vozovky, tedy jinými slovy zakazuje jízdu ve třetím a případných dalších jízdních pruzích.

3. Omezení pro některá vozidla stanovené prostřednictvím dopravního značení je oproti obecné úpravě zejména pro řidiče cizí státní příslušnosti srozumitelnější. Řidič se vždy v konkrétním úseku pozemní komunikace dozví, kde levého jízdního pruhu nesmí užít. Nelze očekávat, že by většina zahraničních řidičů byla schopna detailně se obeznámit se specifiky české vnitrostátní úpravy provozu na pozemních komunikacích.
4. Česká republika je na rozdíl od Slovenska, jehož úpravou je návrh patrně inspirován, tranzitní zemí s hustým provozem, rozsáhlejší dálniční sítí a odlišným profilem silniční sítě. Lze předpokládat, že plošný zákaz předjíždění nákladních vozidel na dálnici může mít za následek nejen zpomalení pravého jízdního pruhu a vytvoření souvislých kolon, které budou ztěžovat přejezdy do odbočovacího pruhu vozidlům z levého jízdního pruhu a naopak najíždění na dálnici vozidlům z připojovacího jízdního pruhu, ale v konečném důsledku i zpomalení levého jízdního pruhu, neboť i řidiči některých pomaleji jedoucích osobních automobilů se nebudou chtít nebo se budou přímo obávat zařadit se do souvislého proudu kamionů. To vše, i v kombinaci s agresivním chováním některých řidičů, může nepochybně vyvolávat nežádoucí rizikové situace.
5. Navrhovaný zákaz může dopadnout, zřejmě zcela nezamýšleně, i na jízdní soupravu složenou z motorového vozidla o hmotnosti do 3,5 tuny s nebržděným přívěsem o hmotnosti do 750 kilogramů, jehož nejvyšší povolená rychlost může být až 130 km/h. Řidič takové soupravy by v případě přijetí navržené úpravy byl ve vymezené době bezdůvodně nucen užít na dálnici či silnici pro motorová vozidla o dvou jízdních pruzích pouze pravý jízdní pruh, a tedy jet zařazen mezi kamiony rychlostí, která je pro ně stanovena jako nejvyšší dovolená, tedy 80 km/h. Kromě toho navrhovaná úprava neobsahuje výjimku pro vozidla s právem přednostní jízdy, a zejména vozidla složek integrovaného záchranného systému.
6. Z hlediska legislativně technického vláda upozorňuje, že má-li být provedena pouze jedna změna právního předpisu, není důvod uvádět úvodní větu s rozsáhlým výčtem novel dotčeného zákona a členit novelu na body. Pokud jde o odůvodnění návrhu, má jít o odstranění „špatné dopravní situace“, která dopadá „na celou ekonomiku České republiky a všechny její obyvatele“. Není z něj však patrné, v čem konkrétně je „špatná

dopravní situace“ spatřována, jaké jsou příčiny problémů a jaké jsou varianty jejich řešení. V návrhu také zcela absentuje hodnocení dopadu na podnikatelský sektor a zejména segment kamionové přepravy, jehož by se přijetí návrhu nepochybně podstatně dotklo a v němž by navrhované omezení bylo nepochybně vnímáno velmi negativně i s ohledem na sazby mýtného, které dopravci za použití dálnic platí. V rozporu s § 3 odst. 3 zákona č. 309/1999 Sb., o Sbírce zákonů a o Sbírce mezinárodních smluv, pak není náležitě odůvodněno navrhované nabytí účinnosti návrhu zákona dnem jeho vyhlášení.