

**Pozměňovací návrh poslankyně Ing. Květy Matušovské 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)**

**A. Bodové znění pozměňovacího návrhu**

1. V čl. I bod 1 zní:

„1. V § 36 se doplňuje odstavec 5, který zní:

„(5) Řidič nákladního vozidla o celkové hmotnosti převyšující 12 000 kg nebo jízdní soupravy tvořené nákladním vozidlem a přípojným vozidlem, jejíž celková hmotnost převyšuje 12 000 kg, smí na dálnici o dvou jízdních pruzích vyznačených na vozovce v jednom směru jízdy užit v době od 6.00 hodin do 19.00 hodin výhradně pravého jízdního pruhu; v levém jízdním pruhu smí jet jen tehdy, jestliže je to nutné k objíždění.“.

2. V čl. I se za bod 1 vkládá nový bod 2, který zní:

„2. V § 41 se slova „§ 36 odst. 1 a 2“ nahrazují slovy „§ 36 odst. 1, 2 a 5“.

**B. Platné znění zákona č. 361/2000 Sb. s vyznačením navrhovaných změn**

*Změna obsažená v pozměňovacím návrhu je vyznačena **tučně** (nově vkládaný text) v textu dotčeného ustanovení zákona č. 361/2000 Sb.*

**§ 36**

(1) Řidiči je na dálnici zakázáno

a) zastavení a stání jinde než na místech označených jako parkoviště. Při nouzovém stání podle § 26 odst. 3 musí vozidlo stát na krajnici, a jen není-li to možné, na vozovce. Takové vozidlo musí řidič vždy označit jako překážku provozu na pozemních komunikacích; jde-li o motorové vozidlo povinně vybavené přenosným výstražným trojúhelníkem,<sup>2)</sup> musí řidič umístit trojúhelník podle § 26 odst. 3,

b) otáčení, couvání a vjíždění na střední dělicí pás včetně míst, kde je pás přerušen.

(2) Dojde-li během jízdy na vozidle nebo nákladu k závadě, pro kterou nelze dosáhnout na rovině rychlosti nejméně 80 km/h, musí řidič dálnici opustit na nejbližším výjezdu.

(3) Vlečení motorového vozidla je dovoleno jen tehdy, jestliže je to nutné k jeho odstranění z dálnice. Vozidlo smí být vlečeno jen k nejbližšímu výjezdu, kde musí dálnici opustit.

(4) Řidič nákladního automobilu o celkové hmotnosti převyšující 3 500 kg a řidič jízdní soupravy, jejíž celková délka přesahuje 7 m, nesmí předjíždět jiné vozidlo, pokud k jeho předjetí nemá dostatečnou rychlost, takže by omezil v jízdě ostatní vozidla svou výrazně nižší rychlostí jízdy.

**(5) Řidič nákladního vozidla o celkové hmotnosti převyšující 12 000 kg nebo jízdní soupravy tvořené nákladním vozidlem a přípojným vozidlem, jejíž celková hmotnost převyšuje 12 000 kg, smí na dálnici o dvou jízdních pruzích vyznačených na vozovce v jednom směru jízdy užít v době od 6.00 hodin do 19.00 hodin výhradně pravého jízdního pruhu; v levém jízdním pruhu smí jet jen tehdy, jestliže je to nutné k objíždění.**

#### § 37

Není-li v tomto oddílu stanoveno jinak, platí pro provoz na dálnici ostatní ustanovení tohoto zákona.

#### § 38

Ustanovení o provozu na dálnici platí i na silnici pro motorová vozidla.

...

#### § 41

(1) Řidič vozidla, který při plnění úkolů souvisejících s výkonem zvláštních povinností užívá zvláštního výstražného světla modré nebo modré a červené barvy, 2) případně doplněného o zvláštní zvukové výstražné znamení (dále jen "vozidlo s právem přednostní jízdy"), není povinen dodržovat § 4 písm. c), § 5 odst. 1 písm. f), g), h) a odst. 2 písm. f) a g), § 6 odst. 5 a 6, § 7 odst. 1 písm. b), § 11, § 12 odst. 1, 2, 4, 5 a 6, § 13 až 17, § 18 odst. 2, 3, 4 a 8, § 19 odst. 2 a 3, § 20, § 21 odst. 2, 3 a 4, § 22, 23, § 24 odst. 3 a 4, § 25 odst. 1, 2, 3, 4, 5, § 26 odst. 3, § 27, § 28 odst. 2, 3 a 5, § 31, § 32 odst. 6, § 35, ~~§ 36 odst. 1 a 2~~ **§ 36 odst. 1, 2 a 5** a § 39 odst. 4 a 5; je však povinen dbát potřebné opatrnosti, aby neohrozil bezpečnost provozu na pozemních komunikacích.

### **C. Odůvodnění pozměňovacího návrhu**

Oproti původnímu návrhu se zákaz jízdy v levém jízdním pruhu omezuje na nákladní vozidla a jízdní soupravy s hmotností převyšující 12 000 kg. Zákaz se tedy nebude nedůvodně vztahovat na dodávky a jízdní soupravy, jejichž délka přesahuje 7 metrů, neboť by se vztahoval například i na osobní vozidla táhnoucí karavan apod.

Jsme tedy přesvědčeni o tom, že zákaz předjíždění na dálnicích by se neměl vztahovat na vozidla kategorie N1 a N2 a když už tak pouze na vozidla N3, to znamená na vozidla s nejvyšší přípustnou hmotností nad 12 000 kg, což nám potvrdili odborníci z praxe i zástupci dopravců. Tímto pozměňovacím návrhem chceme zamezit šikaně řidičů a dopravců a zajistit, aby vozidla kategorie N1 a N2 mohli bezpečně předjíždět vozidla N3, aniž by na nezbytně dlouhou dobu blokovali levý jízdní pruh. Dále chceme předejít ke zbytečnému zvětšování dopravních kongescí, respektive k tvorbě dlouhých kolon, které obzvláště v opravovaných úsecích dálnice, tvoří obrovské problémy a vznikají tak nebezpečná místa, kde dochází k dopravním nehodám. Obecně je naším cílem zajistit větší plynulost silničního provozu, a to nejen na dálničních úsecích. Mnohé země, včetně Švýcarska, regulují rychlost a vjezd na dálnice během dopravních špiček. Je dokázáno, že z hlediska kapacity sítě je ideální rychlost kolem 80 km/h, kdy při této rychlosti je propustnost dálnice maximální.

Náš pozměňovací návrh sice zpomalí provoz, ale vzhledem k nedostatečné infrastruktuře by mělo být primárním cílem zajistit maximální propustnost dálniční sítě. Znamená to tedy, že zpomalením rychlých vozidel na rychlost 80-90 km/h, což je rychlost při předjíždění vozidel N1 a N2, nedojde ke snížení kapacity dálnice, ani k tvorbě kolon, či nebezpečných míst.

Celoplošný zákaz předjíždění kamionů by způsobil kilometrové kolony nákladních aut za pomalu jedoucimi vozy. Kvůli zablokovanému pravému pruhu zbude na ostatní motoristy pouze levý jízdní pruh, což výrazně zhoršuje bezpečnost silničního provozu. Lze si představit i situaci, kdy dojde k souvislé koloně v obou jízdních pruzích, tedy i v rychlejším levém, a to v případě, kdy jej zpomalí pomalu jedoucí řidič, který se nebude moci zařadit do pravého pruhu mezi kamiony. Z hlediska plynulosti a bezpečnosti silničního provozu, jsme tedy toho názoru, že tato nebude zlepšena novou regulací zákona, a to zjednodušením pravidel na úkor jedné skupiny řidičů, profesionálů.

Pozměňovacím návrhem dochází rovněž ke zkrácení doby, v níž má zákaz platit, a navrhuje se, aby platil pouze v době od 6.00 hodin do 19.00 hodin, neboť v pozdějších večerních hodinách již nebývá provoz tak intenzivní.

Zákaz se výslovně omezuje pouze na dálnice a silnice pro motorová vozidla o dvou jízdních pruzích, neboť na pozemních komunikacích o třech a více jízdních pruzích tento zákaz vyplývá již z § 12 odst. 4 (a platí dokonce už pro vozidla o hmotnosti převyšující 3 500 kg a jízdní soupravy, jejichž délka přesahuje 7 metrů).

Pozměňovací návrh současně umožňuje daným vozidlům užít levý jízdní pruh, avšak pouze pokud je to nutné k objíždění (obdobně jako § 12 odst. 4, přičemž ostatní důvody v něm uvedené – otáčení nebo odbočování - na dálnici ani silnici pro motorová vozidla nemohou nastat) a dále obsahuje úpravu pamatující na vozidla s právem přednostní jízdy a uvedený zákaz řadí mezi pravidla, která tato vozidla nemusí při zapnutých výstražných světlech dodržovat.

---

Stejný názor zastává i např. Hospodářská komora či Svaz průmyslu a dopravy, kteří upozorňují, že zákaz předjíždění nákladních vozidel nezvýší plynulost a bezpečnost provozu na dálnicích, naopak způsobí na silnicích nové problémy i řidičům osobních vozů. Rychlost v pravém i levém pruhu na dálnici totiž bude určovat nejpomalejší vozidlo. Pokud budou kamiony celý pravý jízdní pruh blokovat, řidičům osobních vozidel se zároveň ztíží možnost a zvýší nebezpečnost zařazování na dálnici jak z přípojovacích pruhů, tak i při sjíždění z dálnice. Dále dodávají, že současná legislativa již umožňuje, aby byla souběžná jízda kamionů zakázána. Mohou být využity značky zákazu předjíždění, kamiony mají zakázán vjezd do 3. jízdního pruhu, jsou stanovena pravidla pro objíždění kolony stojících vozidel. Hospodářská komora také připomíná, že dopravci za použití dálnic platí mýtné v rozmezí od 4 do 12 korun za každý ujetý kilometr. Mají tedy skutečně přispívat na výstavbu a opravy komunikací, jejichž polovinu nebudou moci používat? Největší podnikatelská organizace v zemi rovněž upozorňuje, že v současné době chybí dopravním firmám 20 tisíc řidičů profesionálů.

Ministerstvo vnitra k dané problematice rovněž uvádí, že ČR je: „tranzitní zemí s hustým provozem, rozsáhlejší dálniční sítí a odlišným profilem silniční sítě. Plošný zákaz předjíždění nákladních vozidel na dálnici bude mít za následek zpomalení průjezdu celého pravého pruhu (tj. při vysoké hustotě provozu tvoření kolon v pravém jízdním pruhu za pomaleji jedoucím nákladním vozidlem, což může způsobit i obtížné přejezdy do odbočovacího pruhu pro vozidla jedoucí v levém jízdním pruhu). V praxi by pravý jízdni pruh zaplnily kamiony, mezi něž by se řidiči osobních automobilů netroufli nebo nechtěli zařadit, takže by paradoxně nastalo zpomalení i levého (tzv. rychlého) jízdniho pruhu, protože by se do něj všechny osobní automobily přesunuly. Vznikaly by tak nežádoucí rizikové situace“.