

V l á d n í n á v r h

ZÁKON

ze dne 2021,

kterým se mění zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů

Parlament se usnesl na tomto zákoně České republiky:

Čl. I

Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění zákona č. 102/2000 Sb., zákona č. 132/2000 Sb., zákona č. 489/2001 Sb., zákona č. 256/2002 Sb., zákona č. 259/2002 Sb., zákona č. 320/2002 Sb., zákona č. 358/2003 Sb., zákona č. 186/2004 Sb., zákona č. 80/2006 Sb., zákona č. 186/2006 Sb., zákona č. 311/2006 Sb., zákona č. 342/2006 Sb., zákona č. 97/2009 Sb., zákona č. 227/2009 Sb., zákona č. 347/2009 Sb., zákona č. 152/2011 Sb., zákona č. 288/2011 Sb., zákona č. 329/2011 Sb., zákona č. 341/2011 Sb., zákona č. 375/2011 Sb., zákona č. 18/2012 Sb., zákona č. 119/2012 Sb., zákona č. 196/2012 Sb., zákona č. 64/2014 Sb., zákona č. 268/2015 Sb., zákona č. 243/2016 Sb., zákona č. 319/2016 Sb., zákona č. 370/2016 Sb., zákona č. 151/2017 Sb., zákona č. 183/2017 Sb., zákona č. 225/2017 Sb., zákona č. 169/2018 Sb., zákona č. 193/2018 Sb., zákona č. 227/2019 Sb., zákona č. 162/2020 Sb., zákona č. 403/2020 Sb., zákona č. 543/2020 Sb., zákona č. 609/2020 Sb. a zákona č./2021 Sb., se mění takto:

1. V poznámce pod čarou č. 1 se věta „Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/52/ES ze dne 29. dubna 2004 o interoperabilitě elektronických systémů pro výběr mýtného ve Společenství.“ zrušuje.

CELEX: 32019L0520

2. Na konci poznámky pod čarou č. 1 se na samostatné řádky doplňují věty „Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/520 ze dne 19. března 2019 o interoperabilitě elektronických systémů pro výběr mýtného a usnadnění přeshraniční výměny informací týkajících se nezaplacení silničních poplatků v Unii.

Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1936 ze dne 23. října 2019, kterou se mění směrnice 2008/96/ES o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury.“.

CELEX: 32019L0520

CELEX: 32019L1936

3. V nadpisu části páté se slova „**TRANSEVROPSKÉ SILNIČNÍ SÍTĚ**“ zrušují.

4. § 18g včetně nadpisu a poznámky pod čarou č. 22 zní:

„§ 18g

Posouzení stavby a její dokumentace

(1) Pozemní komunikací podléhající posuzování bezpečnosti je, s výjimkou tunelu nad 500 m, který je součástí pozemní komunikace zařazené do transevropské silniční sítě²²⁾,

a) pozemní komunikace, která je zařazena do transevropské silniční sítě²²⁾,

b) dálnice,

c) silnice I. třídy, nebo

d) úsek silnice II. nebo III. třídy, na jehož výstavbu, rekonstrukci nebo opravu byly nebo mají být využity prostředky Evropské unie, s výjimkou úseku nacházejícího se v zastavěném území.

(2) Stavebník stavby pozemní komunikace podléhající posuzování bezpečnosti je povinen zajistit posouzení záměru z hlediska zajištění bezpečnosti silničního provozu při užívání stavby, které se provádí v rámci

a) prvotního hodnocení záměru a

b) auditu bezpečnosti pozemních komunikací.

(3) Součástí prvotního hodnocení záměru je

a) rozběr stávajícího stavu sítě pozemních komunikací v území, ve kterém má být záměr uskutečněn, bezpečnosti silničního provozu na ní, jejich nedostatků a dalšího vývoje úrovně bezpečnosti silničního provozu v případě neuskutečnění záměru,

b) stanovení cílů zvýšení úrovně bezpečnosti silničního provozu na síti pozemních komunikací v území, ve kterém má být záměr uskutečněn,

c) vymezení způsobů dosažení stanovených cílů zvýšení úrovně bezpečnosti silničního provozu a posouzení jejich předpokládaných dopadů na bezpečnost silničního provozu a

d) srovnání nákladů a přínosů jednotlivých způsobů dosažení stanovených cílů zvýšení úrovně bezpečnosti silničního provozu.

(4) Výsledkem prvotního hodnocení záměru je zpráva obsahující údaje podle odstavce 3, kterou stavebník stavby pozemní komunikace podléhající posuzování bezpečnosti zohlední při zpracování návrhu dokumentace pro vydání územního rozhodnutí nebo návrhu dokumentace pro vydání společného povolení, kterým se stavba umísťuje a povoluje, a k této dokumentaci přiloží.

(5) Auditu bezpečnosti pozemních komunikací podléhá

a) návrh dokumentace pro vydání územního rozhodnutí nebo návrh dokumentace pro vydání společného povolení, kterým se stavba umísťuje a povoluje,

b) návrh dokumentace pro

1. vydání stavebního povolení, nebo

2. provádění stavby, je-li stavba umístěna a povolena ve společném povolení,

c) provedená stavba před zahájením zkušebního provozu a

d) dokončená stavba pro kolaudaci.

(6) Výsledkem auditu bezpečnosti pozemních komunikací je zpráva, která obsahuje zejména souhrnný popis předpokládaných dopadů stavebních, technických a provozních vlastností pozemní komunikace na bezpečnost silničního provozu při jejím užívání a návrhy na odstranění nebo snížení předpokládaných rizik, která plynou z vlastností pozemní komunikace pro účastníky silničního provozu. Stavebník stavby pozemní komunikace podléhající posuzování bezpečnosti doplní zprávu vyhodnocením, zda a jakým způsobem vyhověl návrhům obsaženým ve zprávě, a u návrhů, kterým nevyhověl, uvede důvody jejich nepřijetí.

(7) Stavebník stavby pozemní komunikace podléhající posuzování bezpečnosti předloží stavebnímu úřadu zprávu a vyhodnocení podle odstavce 6 vztahující se

a) k návrhu dokumentace podle odstavce 5 písm. a) k žádosti o vydání územního rozhodnutí nebo společného povolení, kterým se stavba umísťuje a povoluje,

b) k návrhu dokumentace podle

1. odstavce 5 písm. b) bodu 1 k žádosti o vydání stavebního povolení, nebo

2. odstavce 5 písm. b) bodu 2 k žádosti o kolaudaci,

c) ke stavbě podle odstavce 5 písm. c) k žádosti o kolaudaci a

d) ke stavbě podle odstavce 5 písm. d) k žádosti o kolaudaci.

(8) Ve stavebním povolení nebo společném povolení, kterým se stavba umísťuje a povoluje, pro stavbu pozemní komunikace podléhající posuzování bezpečnosti speciální stavební úřad uloží provedení zkušebního provozu podle zvláštního právního předpisu⁵⁾. Ve společném povolení, kterým se umísťuje a povoluje stavba pozemní komunikace podléhající posuzování bezpečnosti, stavební úřad uloží rovněž zpracování dokumentace pro provádění stavby.

(9) Při zpracování auditu bezpečnosti pozemních komunikací se zohlední zejména vliv okolí pozemní komunikace, vliv součástí a příslušenství pozemní komunikace a jejího připojení na ostatní pozemní komunikace a vliv charakteru provozu na pozemní komunikaci na bezpečnost provozu na této pozemní komunikaci.

(10) Kritéria pro posouzení předpokládaných dopadů na bezpečnost silničního provozu podle odstavce 3 písm. c) a předmět auditu bezpečnosti pozemních komunikací stanoví prováděcí právní předpis.

²²⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU, v platném znění.“.

CELEX: 32008L0096

CELEX: 32019L1936

5. V § 18g odstavce 4 a 5 znějí:

„(4) Výsledkem prvotního hodnocení záměru je zpráva obsahující údaje podle odstavce 3, kterou stavebník stavby pozemní komunikace podléhající posuzování bezpečnosti zohlední při zpracování návrhu dokumentace pro povolení záměru a přiloží k této dokumentaci.

(5) Audit bezpečnosti pozemních komunikací podléhá

- a) návrh dokumentace pro povolení záměru,
- b) návrh dokumentace pro provádění stavby,
- c) provedená stavba před zahájením zkušebního provozu a
- d) dokončená stavba pro kolaudaci.“.

CELEX: 32008L0096

6. V § 18g odstavce 7 a 8 znějí:

„(7) Stavebník stavby pozemní komunikace podléhající posuzování bezpečnosti předloží stavebnímu úřadu zprávu a vyhodnocení podle odstavce 6 vztahující se

- a) k návrhu dokumentace podle odstavce 5 písm. a) k žádosti o povolení záměru,
- b) k návrhu dokumentace podle odstavce 5 písm. b) k žádosti o vydání kolaudačního rozhodnutí,
- c) ke stavbě podle odstavce 5 písm. c) k žádosti o vydání kolaudačního rozhodnutí a
- d) ke stavbě podle odstavce 5 písm. d) k žádosti o vydání kolaudačního rozhodnutí.

(8) V rozhodnutí o povolení záměru pro stavbu pozemní komunikace podléhající posuzování bezpečnosti stavební úřad uloží provedení zkušebního provozu.“.

7. V § 18h odst. 1 se slova „podle § 18g odst. 3“ zrušují.

8. V § 18h odst. 3 se slovo „osvědčení“ nahrazuje slovem „povolení“.

9. V § 18i odst. 2 věť první se slova „v rozsahu podle § 18g odst. 7“ nahrazují slovy „bezpečnosti pozemních komunikací“.

10. V § 18i odst. 2 věť čtvrté se za slovo „být“ vkládá slovo „státní“ a slovo „práce“ se nahrazuje slovy „státní služby“.

11. V § 18i odst. 3 se slova „v rozsahu podle § 18g odst. 7“ zrušují.

12. V § 18j odst. 1 úvodní části ustanovení se slova „audit bezpečnosti pozemních komunikací“ nahrazují slovy „činnosti, jejichž výkon svěřuje tento zákon auditorům bezpečnosti pozemních komunikací“.

13. V § 18j odst. 2 se slova „auditu bezpečnosti pozemních komunikací a vyhotovení zprávy podle § 18g odst. 3“ nahrazují slovy „činnostech, jejichž výkon svěřuje tento zákon auditorům

bezpečnosti pozemních komunikací,“.

14. § 18m včetně nadpisu zní:

„§ 18m

Posouzení pozemních komunikací v provozu

(1) Vlastník pozemní komunikace zajistí posouzení jím vlastněných pozemních komunikací podléhajících posuzování bezpečnosti z hlediska rizika dopravních nehod a z hlediska závažnosti jejich dopadů. Posouzení provede auditor bezpečnosti pozemních komunikací na základě

a) prohlídky skutečného stavu pozemní komunikace provedené na místě nebo prostřednictvím elektronického záznamu zobrazujícího pozemní komunikaci nebo její parametry a

b) informací o úsecích pozemních komunikací podléhajících posuzování bezpečnosti, jež jsou v provozu déle než 3 roky, s vysokým počtem dopravních nehod, při nichž došlo k usmrcení nebo těžké újmě na zdraví, v poměru k intenzitě provozu na pozemní komunikaci; tyto informace předá auditorovi bezpečnosti pozemních komunikací vlastník pozemní komunikace před zahájením posuzování.

(2) Výsledkem posouzení je zpráva zpracovaná auditorem bezpečnosti pozemních komunikací, která obsahuje souhrnný popis provedeného posouzení a hodnocení posuzovaných úseků pozemních komunikací. Posuzované úseky pozemních komunikací se hodnotí z hlediska rizika dopravních nehod a z hlediska závažnosti jejich dopadů jako úseky pozemních komunikací s vysokou, střední nebo nízkou úrovní bezpečnosti.

(3) Zprávy o posouzení jím vlastněných pozemních komunikací předá vlastník pozemní komunikace Ministerstvu dopravy nejpozději do 31. října kalendářního roku, v němž proběhlo toto posouzení. Současně vlastník pozemní komunikace předá Ministerstvu dopravy přehled posuzovaných úseků jím vlastněných pozemních komunikací a jejich hodnocení. Do 31. prosince tohoto roku zveřejní Ministerstvo dopravy způsobem umožňujícím dálkový přístup přehled všech posuzovaných úseků pozemních komunikací a jejich hodnocení.

(4) Vlastník pozemní komunikace zajišťuje, aby bylo posouzení pozemních komunikací podléhajících posuzování bezpečnosti provedeno vždy v průběhu pátého kalendářního roku následujícího po zpracování předchozích zpráv o posouzení jím vlastněných pozemních komunikací.

(5) Předmět posouzení a kritéria pro hodnocení posuzovaných úseků pozemních komunikací stanoví prováděcí právní předpis.“.

CELEX: 32019L1936

15. V § 18m odstavec 5 zní:

„(5) Způsob určení úseků pozemních komunikací podléhajících posuzování bezpečnosti s vysokým počtem dopravních nehod, při nichž došlo k usmrcení nebo těžké újmě na zdraví,

v poměru k intenzitě provozu na pozemní komunikaci, a předmět posouzení a kritéria pro hodnocení posuzovaných úseků pozemních komunikací stanoví prováděcí právní předpis.“.

16. Za § 18m se vkládá nový § 18n, který včetně nadpisu zní:

„§ 18n

Podrobné prohlídky, plánování nápravných opatření a jejich provádění

(1) Vlastník pozemní komunikace zajistí v kalendářním roce následujícím po zpracování zpráv o posouzení jím vlastněných pozemních komunikací provedení podrobné prohlídky úseků pozemních komunikací, které byly ve zprávě hodnoceny jako úseky s nízkou úrovní bezpečnosti a u nichž v tomto kalendářním roce nedojde k provedení nápravných opatření, kterými se zvýší úroveň jejich bezpečnosti. Podrobnou prohlídku provádí skupina nejméně 3 fyzických osob s ukončeným středním vzděláním s maturitní zkouškou a roční praxí v oblasti správy pozemních komunikací nebo bezpečnosti silničního provozu, z nichž alespoň 1 musí být auditorem bezpečnosti pozemních komunikací. Podrobná prohlídka se provádí na místě a zaměřuje se na posouzení dopadů zejména stavebních, technických a provozních vlastností pozemní komunikace na její bezpečnost.

(2) Výsledkem podrobné prohlídky je zpráva o jejích výsledcích zpracovaná auditorem bezpečnosti pozemních komunikací, která obsahuje zejména popis zjištěných rizik a návrhy nápravných opatření včetně posloupnosti jejich provedení. Při zpracování zprávy auditor bezpečnosti pozemních komunikací zohlední obsah poslední zprávy o posouzení pozemních komunikací, obsah předchozích zpráv o výsledcích podrobných prohlídek dotčeného úseku pozemní komunikace, byly-li zpracovány, a údaje o dopravních nehodách na tomto úseku pozemní komunikace.

(3) Na základě zpráv o výsledcích podrobných prohlídek určí vlastník pozemních komunikací podléhajících posuzování bezpečnosti úseky, u nichž lze předpokládat, že nápravná opatření povedou k výraznému zvýšení bezpečnosti a snížení nákladů vynakládaných v důsledku dopravních nehod, a určí tato nápravná opatření a posloupnost jejich provedení. Do konce kalendářního roku, v němž jsou podrobné prohlídky prováděny, sdělí vlastník pozemní komunikace Ministerstvu dopravy informaci o vybraných úsecích pozemních komunikací a provedených nebo plánovaných nápravných opatřeních včetně posloupnosti jejich provedení.

(4) Na základě informací podle odstavce 3 Ministerstvo dopravy do 3 měsíců po uplynutí lhůty pro jejich sdělení sestaví na dobu 5 let plán zvyšování bezpečnosti pozemních komunikací obsahující přehled úseků pozemních komunikací podléhajících posuzování bezpečnosti vybraných k provedení nápravných opatření a provedených nebo plánovaných nápravných opatření včetně posloupnosti jejich provedení. Plán zvyšování bezpečnosti pozemních komunikací Ministerstvo dopravy zveřejní způsobem umožňujícím dálkový přístup.

(5) Do konce každého kalendářního roku sdělí vlastník pozemní komunikace podléhající posuzování bezpečnosti Ministerstvu dopravy informaci o provedených nápravných opatřeních obsažených v plánu zvyšování bezpečnosti pozemních komunikací. Na základě tohoto sdělení Ministerstvo dopravy aktualizuje zveřejněné informace uvedené v plánu zvyšování bezpečnosti pozemních komunikací.

(6) Předmět podrobné prohlídky stanoví prováděcí právní předpis.“.

CELEX: 32019L1936

17. V § 22 odst. 2 úvodní části ustanovení se slova „schválené podle zvláštního zákona^{11j)}“ včetně poznámky pod čarou č. 11j zrušují.

18. V § 22 odst. 4 větě druhé se za slovo „výjimkou“ vkládají slova „vozidla, které má přidělenou vojenskou poznávací značku, registrační značku elektrického vozidla nebo zvláštní registrační značku historického vozidla, a užití zpoplatněné pozemní komunikace“.

19. V § 22b odst. 1 se slova „v souladu s příslušným předpisem Evropské unie^{11k)}“ včetně poznámky pod čarou č. 11k zrušují, slova „v členských“ se nahrazují slovy „alespoň ve 4 členských“ a za slova „elektronického zařízení“ se vkládají slova „bez nutnosti přizpůsobovat jeho nastavení jednotlivým systémům elektronického mýtného“.

CELEX: 32020R0204

CELEX: 32019L0520

20. V § 22b odst. 2 se slova „v souladu s rozhodnutím Evropské komise definujícím evropskou službu elektronického mýtného³⁰⁾“ včetně poznámky pod čarou č. 30 a slova „, na základě smlouvy o poskytování evropské služby elektronického mýtného uzavřené s provozovatelem vozidla v systému elektronického mýtného“ zrušují.

CELEX: 32020R0204

21. V § 22b se na konci odstavce 2 doplňuje věta „Hodlá-li poskytovatel evropského mýtného poskytovat evropskou službu elektronického mýtného v České republice, musí k tomu mít uzavřenu smlouvu o poskytování evropské služby elektronického mýtného s provozovatelem systému elektronického mýtného.“.

CELEX: 32019L0520

22. V § 22c odst. 1 se na konci písmene a) doplňují slova „a umožnit použití elektronických zařízení splňujících požadavky podle § 22g odst. 1 poskytnutých poskytovatelem evropského mýtného, nejde-li o elektronické zařízení, které je evidováno jako zablokované nebo nefunkční,“.

CELEX: 32019L0520

23. V § 22c odst. 1 písm. e) se za text „§ 22b odst. 3,“ vkládají slova „s výjimkou vozidel, jejichž elektronické zařízení je evidováno jako zablokované,“ a slova „vyúčtování, které provozovatel systému elektronického mýtného předkládá poskytovateli evropského mýtného“ se nahrazují slovy „výkazu o mýtném, které poskytovatel evropského mýtného předkládá provozovateli systému elektronického mýtného“.

CELEX: 32019L0520

24. V § 22c odst. 1 písmeno f) včetně poznámky pod čarou č. 40 zní:

„f) zveřejnit způsobem umožňujícím dálkový přístup prohlášení o systému elektronického mýtného podle přímo použitelného předpisu Evropské unie⁴⁰⁾, v němž stanoví podmínky přístupu poskytovatelů evropského mýtného do jím provozovaného systému elektronického mýtného.

⁴⁰⁾ Prováděcí nařízení Komise (EU) 2020/204 ze dne 28. listopadu 2019 o podrobných povinnostech poskytovatelů evropské služby elektronického mýtného, minimálním obsahu přehledu o oblasti evropské služby elektronického mýtného, elektronických rozhraních, požadavcích na prvky interoperability a o zrušení rozhodnutí 2009/750/ES.“.

CELEX: 32019L0520

CELEX: 32020R0204

25. V § 22c odst. 1 se na konci písmene g) doplňují slova „a platit mu za poskytování evropské služby elektronického mýtného odměnu,“.

CELEX: 32019L0520

26. V § 22c odst. 1 písm. h), § 22c odst. 3 a v § 22e písm. c) se slova „a nepřetržitý“ zrušují.

27. V § 22c se na konci odstavce 1 tečka nahrazuje slovem „a“ a doplňuje se písmeno i), které zní:

„i) vést oddělené účetnictví o nákladech a výnosech vztahujících se k provozování systému elektronického mýtného a peněžní prostředky z veřejných rozpočtů poskytnuté k provozování tohoto systému vést samostatně a nepoužívat je na financování jiných činností.“.

CELEX: 32019L0520

28. V § 22d odst. 2 a v § 22d odst. 5 větě první se slova „statutární orgán nebo“ zrušují.

29. V § 22d se na konci odstavce 7 doplňuje věta „Ministerstvo dopravy každý rok ověří plnění podmínek podle odstavce 1 písm. b) a f) až h).“.

CELEX: 32019L0520

30. V § 22e se vkládá nové písmeno a), které zní:

„a) do 1 měsíce od udělení oprávnění k poskytování evropské služby elektronického mýtného uveřejnit způsobem umožňujícím dálkový přístup údaje o plánovaném rozsahu pokrytí systému elektronického mýtného v členských státech Evropské unie a každoročně je aktualizovat,“.

Dosavadní písmena a) až m) se označují jako písmena b) až n).

CELEX: 32019L0520

31. V § 22e písm. b) se slova „2 let“ nahrazují slovy „3 let“, slovo „v“ se nahrazuje slovy

„alespoň ve 4“ a slovo „mýtného^{11k)}“ se nahrazuje slovy „mýtného; v každém z těchto členských států Evropské unie musí smlouvy o poskytování evropské služby elektronického mýtného uzavřít s provozovateli všech systémů elektronického mýtného do 2 let od uzavření první z nich“.

CELEX: 32019L0520

32. V § 22e písm. c) se slova „písmene a) a v případě, že dojde k výpadku pokrytí některého systému elektronického mýtného, obnovit poskytování služby elektronického mýtného v tomto systému elektronického mýtného nejpozději do 6 měsíců“ nahrazují slovy „písmene b)“.

CELEX: 32019L0520

33. V § 22e se písmeno e) zrušuje.

Dosavadní písmena f) až n) se označují jako písmena e) až m).

34. V § 22e písm. e) se za slovo „zařízení“ vkládají slova „, které umožní poskytnutí evropské služby elektronického mýtného ve všech systémech elektronického mýtného, s jejichž provozovateli uzavřel smlouvu o poskytování evropské služby elektronického mýtného,“.

CELEX: 32019L0520

35. V § 22e se na konci písmene e) doplňuje slovo „a“.

36. V § 22e se písmena f) až k) zrušují.

Dosavadní písmena l) a m) se označují jako písmena f) a g).

37. V § 22e se na konci písmene f) čárka nahrazuje tečkou a písmeno g) se zrušuje.

38. V § 22e se dosavadní text označuje jako odstavec 1 a doplňují se odstavce 2 a 3, které znějí:

„(2) Poskytovatel evropského mýtného, který má uzavřenu smlouvu o poskytování evropské služby elektronického mýtného s provozovatelem systému elektronického mýtného, je povinen

a) při uzavírání smlouvy o poskytování evropské služby elektronického mýtného informovat provozovatele vozidla o způsobech úhrady mýtného a o zpracování osobních údajů a jeho právech s tím souvisejících,

b) zajistit poskytnutí elektronického zařízení každému provozovateli vozidla, jemuž na základě smlouvy poskytuje evropskou službu elektronického mýtného,

c) vést v rozsahu a způsobem stanoveným touto smlouvou evidenci zablokovaných a nefunkčních elektronických zařízení, která vydal, a poskytnout provozovateli systému elektronického mýtného údaje o vozidle, pro které bylo zablokované elektronické zařízení vydáno, a o jeho provozovateli a

d) neprodleně informovat provozovatele vozidla, jemuž na základě smlouvy poskytuje evropskou službu elektronického mýtného, o neuhrazení mýtného podle podmínek uvedených ve smlouvě o poskytování evropské služby elektronického mýtného a stanovit mu přiměřenou lhůtu k úhradě mýtného.

(3) Poskytovatel evropského mýtného, který má uzavřenu smlouvu o poskytování evropské služby elektronického mýtného s provozovatelem systému elektronického mýtného, nesmí odepřít uzavření smlouvy o poskytování evropské služby elektronického mýtného s provozovatelem vozidla z důvodu jeho státní příslušnosti, státu pobytu nebo státu registrace vozidla.“.

CELEX: 32019L0520

CELEX: 32020R0204

39. V § 22f písm. a) se slovo „nebo“ zrušuje.

40. V § 22f se za písmeno a) vkládá nové písmeno b), které zní:

„b) opakovaně nebo hrubým způsobem porušil některou z povinností poskytovatele evropského mýtného uvedených v přímo použitelném předpisu Evropské unie⁴⁰⁾, nebo“.

Dosavadní písmeno b) se označuje jako písmeno c).

41. V § 22f se na konci textu písmene c) doplňují slova „; k nesplnění povinnosti uzavřít smlouvy o poskytování evropské služby elektronického mýtného s provozovateli všech systémů elektronického mýtného do 2 let od uzavření první takové smlouvy v členském státě Evropské unie se nepřihlíží, bylo-li způsobeno neposkytnutím součinnosti provozovatelem systému elektronického mýtného“.

CELEX: 32019L0520

42. V § 22g odst. 1 úvodní části ustanovení se slova „v souladu s rozhodnutím Evropské komise definujícím evropskou službu elektronického mýtného³⁰⁾“ zrušují.

CELEX: 32020R0204

43. V 22g odst. 1 písm. a) se slova „stanovené požadavky“ nahrazují slovy „technické požadavky stanovené přímo použitelným předpisem Evropské unie⁴¹⁾“.

Poznámka pod čarou č. 41 zní:

„⁴¹⁾ Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2020/203 ze dne 28. listopadu 2019 o klasifikaci vozidel, povinnostech uživatelů evropské služby elektronického mýtného, požadavcích na prvky interoperability a minimálních kritériích způsobilosti oznámených subjektů.“.

44. V § 22g odst. 1 písm. b) se za slovo „použití“ vkládají slova „podle přímo použitelného předpisu Evropské unie⁴⁰⁾“.

45. V § 22g odst. 1 se na konci textu písmene c) doplňují slova „podle přímo použitelného předpisu Evropské unie⁴⁰⁾“.

46. V § 22g se za odstavce 2 vkládají nové odstavce 3 až 7, které včetně poznámky pod čarou č. 42 znějí:

„(3) Činnosti posuzování shody nebo posuzování vhodnosti pro použití, které přímo použitelný předpis Evropské unie⁴⁰⁾ vyhrazuje oznámenému subjektu, může vykonávat pouze

a) právnická osoba, které k tomu bylo uděleno oprávnění Úřadem pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví, nebo

b) oznámený subjekt, u něhož oznámení provedl příslušný orgán jiného členského státu Evropské unie.

(4) Úřad pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví udělí oprávnění k výkonu činnosti oznámeného subjektu na žádost žadatele, který splňuje požadavky kladené na oznámený subjekt přímo použitelným předpisem Evropské unie⁴¹⁾. Splňuje-li žadatel kritéria stanovená příslušnými harmonizovanými normami⁴²⁾, předpokládá se, že splňuje požadavky kladené na oznámený subjekt v rozsahu, v němž se harmonizované normy na tyto požadavky vztahují. Úřad pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví rozhodne o žádosti o udělení oprávnění k výkonu činnosti oznámeného subjektu do 3 měsíců ode dne jejího podání.

(5) Úřad pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví oznámí Evropské komisi a ostatním členským státům Evropské unie osobu, které udělil oprávnění k výkonu činnosti oznámeného subjektu.

(6) Úřad pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví kontroluje, zda oznámené subjekty splňují požadavky kladené na ně přímo použitelným předpisem Evropské unie⁴¹⁾ a provádí posouzení shody a posouzení vhodnosti pro použití podle přímo použitelného předpisu Evropské unie⁴⁰⁾. Úřad pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví oprávnění k výkonu činnosti oznámeného subjektu odejme, pokud oznámený subjekt

a) o to požádá,

b) přestal splňovat požadavky kladené na něj přímo použitelným předpisem Evropské unie⁴¹⁾, nebo

c) provádí posouzení shody nebo posouzení vhodnosti pro použití v rozporu s přímo použitelným předpisem Evropské unie⁴⁰⁾.

(7) Úřad pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví oznámí Evropské komisi a ostatním členským státům Evropské unie odejmutí oprávnění k výkonu činnosti oznámeného subjektu.

⁴²⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1025/2012 ze dne 25. října 2012 o evropské normalizaci, změně směrnic Rady 89/686/EHS a 93/15/EHS a směrnic Evropského parlamentu a Rady 94/9/ES, 94/25/ES, 95/16/ES, 97/23/ES, 98/34/ES, 2004/22/ES, 2007/23/ES, 2009/23/ES a 2009/105/ES, a kterým se ruší rozhodnutí Rady 87/95/EHS a rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 1673/2006/ES, v platném znění.“.

Dosavadní odstavec 3 se označuje jako odstavec 8.

CELEX: 32019L0520

47. V § 22g se doplňuje odstavec 9, který zní:

„(9) Provozovatel systému elektronického mýtného je povinen v případě změny systému elektronického mýtného, která vyžaduje úpravu prvku systému elektronického mýtného, zveřejnit způsobem umožňujícím dálkový přístup aktualizované prohlášení o systému elektronického mýtného, v němž budou stanoveny nové požadavky na prvky systému elektronického mýtného a postup opětovného posouzení jejich shody a vhodnosti pro použití. Prohlášení provozovatel systému elektronického mýtného zveřejní v takovém předstihu, aby opětovné posouzení shody a vhodnosti pro použití bylo možné dokončit alespoň 1 měsíc před zavedením změny systému elektronického mýtného.“.

CELEX: 32019L0520

48. V § 22h odst. 2 se slova „30 dní“ nahrazují slovy „1 měsíce“.

CELEX: 32019L0520

49. V § 22h se na konci odstavce 2 doplňuje věta „Provozovatel systému elektronického mýtného nebo příslušný poskytovatel evropského mýtného je povinen žádosti o předložení doplňujících informací nebo podkladů ve stanovené lhůtě vyhovět.“.

CELEX: 32019L0520

50. V § 22h odst. 3 se slova „rozhodnutím Evropské komise definujícím evropskou službu elektronického mýtného³⁰⁾“ nahrazují slovy „požadavky stanovenými právními předpisy“.

51. V § 22h se doplňují odstavce 4 a 5, které znějí:

- „(4) Ministerstvo dopravy zveřejní způsobem umožňujícím dálkový přístup
- a) identifikační údaje provozovatele systému elektronického mýtného,
 - b) druh technologie využívané systémem elektronického mýtného,
 - c) údaje potřebné pro stanovení výše sazeb mýtného,
 - d) prohlášení o systému elektronického mýtného,
 - e) identifikační údaje poskytovatele evropského mýtného, s nímž má provozovatel systému elektronického mýtného uzavřeno smlouvu o poskytování evropské služby elektronického mýtného,
 - f) identifikační údaje poskytovatele evropského mýtného, kterému Ministerstvo dopravy udělilo oprávnění k poskytování evropské služby elektronického mýtného, a
 - g) výsledky přezkumu plánu pro řízení rizik podle § 22e odst. 1 písm. f).

(5) Každou změnu údajů podle odstavce 4 Ministerstvo dopravy neprodleně zveřejní způsobem umožňujícím dálkový přístup.

CELEX: 32019L0520

52. V § 22i odst. 2 se slova „poskytovateli evropského mýtného na základě smlouvy o poskytování evropské služby elektronického mýtného“ nahrazují slovy „poskytovatel evropského mýtného podle § 22c odst. 4 písm. b)“.

53. V § 22i odst. 4 se slova „podmínky pro zajištění interoperability systémů elektronického mýtného v souladu s příslušným předpisem Evropské unie^{11k)}“ zrušují.

54. V § 29a odst. 1 se na konci písmene b) čárka nahrazuje slovem „a“.

55. V § 29a odst. 1 se na konci písmene c) čárka nahrazuje tečkou a písmena d) a e) se zrušují.

CELEX: 32019L1936

56. V § 29a se odstavec 2 zrušuje.

Dosavadní odstavce 3 až 9 se označují jako odstavce 2 až 8.

57. V § 29a odst. 7 úvodní části ustanovení se slova „5 až 7“ nahrazují slovy „4 až 6“.

58. Za § 43c se vkládá nový § 43d, který včetně nadpisu zní:

„§ 43d

Informační formulář

(1) Pokud je podezřelým z přestupku podle § 42a odst. 2, § 42a odst. 3 nebo § 42b odst. 2 písm. a) až e) řidič nebo provozovatel vozidla, které je registrováno v jiném členském státě Evropské unie, zašle celní úřad této osobě spolu s oznámením o zahájení řízení nebo spolu s příkazem, který je vydáván jako první úkon v řízení, informační formulář v úředním jazyce tohoto členského státu Evropské unie; je-li známo, v jakém jazyce bylo osvědčení o registraci vozidla vydáno, zašle celní úřad informační formulář v tomto jazyce.

(2) Informační formulář musí obsahovat popis skutku s označením místa a času jeho spáchání, označení přestupku, jehož znaky skutek vykazuje, a vymezení správních trestů, které lze za přestupek uložit. Informační formulář zasílaný spolu s příkazem obsahuje dále vymezení správního trestu, který je příkazem ukládán, a poučení o právu podat proti příkazu odpor. V případě, že jde o skutek zjištěný prostřednictvím automatizovaného technického prostředku, musí informační formulář obsahovat identifikační údaje o tomto prostředku.

(3) Celní úřad poskytne Ministerstvu dopravy vždy do 28. února údaje o počtu zahájených řízení, ve kterých v předchozím kalendářním roce postupoval podle odstavce 1.

(4) Vzor informačního formuláře stanoví prováděcí právní předpis.

CELEX: 32019L0520

59. V § 46 odst. 2 se text „§ 18g odst. 7“ nahrazuje textem „§ 18g odst. 10“, za text „§ 18j odst. 5,“ se vkládá text „§ 18m odst. 5, § 18n odst. 6,“, text „29a odst. 9“ se nahrazuje textem „29a odst. 8“ a slova „a § 43 odst. 7“ se nahrazují slovy „, § 43 odst. 7 a § 43d odst. 4“.

Čl. II

Přechodná ustanovení

1. Povinnost zajistit provedení prvotního hodnocení záměru podle § 18g zákona č. 13/1997 Sb., ve znění účinném ode dne nabytí účinnosti tohoto zákona, se nevztahuje na stavby pozemních komunikací, u kterých byla zpracována dokumentace pro vydání územního rozhodnutí nebo dokumentace pro vydání společného povolení, kterým se stavba umísťuje a povoluje, přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona.

2. Povinnost zajistit provedení auditu bezpečnosti pozemních komunikací podle § 18g zákona č. 13/1997 Sb., ve znění účinném ode dne nabytí účinnosti tohoto zákona, se nevztahuje na stavby pozemních komunikací, u kterých byla zpracována dokumentace pro vydání územního rozhodnutí nebo dokumentace pro vydání společného povolení, kterým se stavba umísťuje a povoluje, přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona; to neplatí, jde-li o pozemní komunikaci zařazenou do transevropské silniční sítě.

3. První posouzení pozemních komunikací podléhajících posuzování bezpečnosti podle § 18m zákona č. 13/1997 Sb., ve znění účinném ode dne nabytí účinnosti tohoto zákona, provede vlastník pozemní komunikace v roce 2024.

CELEX: 32019L1936

Čl. III

Účinnost

Tento zákon nabývá účinnosti dnem 19. října 2021, s výjimkou ustanovení čl. I bodů 5 a 6, která nabývají účinnosti dnem 1. července 2023, a ustanovení čl. I bodu 15, které nabývá účinnosti dnem 1. října 2023.

CELEX: 32019L0520

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

I. Obecná část

Zaměření návrhu zákona

Předložený návrh zákona, kterým se mění zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, (dále jen „návrh zákona“) je zaměřen téměř výlučně na implementaci předpisů Evropské unie do vnitrostátního právního řádu. Těmito předpisy jsou zejména

- směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1936 ze dne 23. října 2019, kterou se mění směrnice 2008/96/ES o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury, (dále jen „novela směrnice o bezpečnosti infrastruktury“) a

- směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/520 ze dne 19. března 2019 o interoperabilitě elektronických systémů pro výběr mýtného a usnadnění přeshraniční výměny informací týkajících se nezaplacení silničních poplatků v Unii (dále jen „směrnice o interoperabilitě mýtných systémů“).

Při formulaci návrhu zákona bylo nutno zohlednit i původní znění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/96/ES ze dne 19. listopadu o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury (dále jen „směrnice o bezpečnosti infrastruktury“). Evropská komise vydala v návaznosti na přijetí směrnice o interoperabilitě mýtných systémů

- nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2020/203 ze dne 28. listopadu 2019 o klasifikaci vozidel, povinnostech uživatelů evropské služby elektronického mýtného, požadavcích na prvky interoperability a minimálních kritériích způsobilosti oznámených subjektů (dále jen „nařízení Komise (EU) 2020/203“) a

- prováděcí nařízení Komise (EU) 2020/204 ze dne 28. listopadu 2019 o podrobných povinnostech poskytovatelů evropské služby elektronického mýtného, minimálním obsahu přehledu o oblasti evropské služby elektronického mýtného, elektronických rozhraních, požadavcích na prvky interoperability a o zrušení rozhodnutí 2009/750/ES (dále jen „nařízení Komise (EU) 2020/204“).

S ohledem na závazky vyplývající České republice z jejího členství v Evropské unii upravuje návrh zákona především 3 témata:

1. řízení bezpečnosti vybraných pozemních komunikací při jejich projektování, výstavbě a provozování,
2. poskytování evropské služby elektronického mýtného a
3. poskytování informací o absenci úhrady časového poplatku či mýtného v přeshraničních situacích.

Přímým provedením požadavků vyplývajících z práva Evropské unie není toliko drobná změna zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, (dále jen „zákon o pozemních komunikacích“) spočívající ve zrušení povinnosti vybavit vozidla s vojenskou poznávací značkou, registrační značkou elektrického vozidla nebo zvláštní registrační značkou historického vozidla elektronickým zařízením v systému elektronického mýtného. Tato změna navazuje na požadavek Ministerstva obrany vznesený v rámci mezirezortního připomínkového

řízení. U těchto vozidel je již z jejich specifických registračních značek patrné, že užití zpoplatněných pozemních komunikací dotčenými vozidly nepodléhá úhradě mýtného.

Hodnocení dopadů regulace (RIA)

Hodnocení dopadů regulace nebylo u tohoto návrhu zákona prováděno, a to v souladu s Plánem legislativních prací vlády na rok 2021, který u příslušného úkolu stanoví, že se hodnocení dopadů regulace neprovede.

A) Zhodnocení platného právního stavu, včetně zhodnocení současného stavu ve vztahu k zákazu diskriminace a ve vztahu k rovnosti mužů a žen

Řízení bezpečnosti vybraných pozemních komunikací při jejich projektování, výstavbě a provozování

V listopadu 2009 byla přijata směrnice o bezpečnosti infrastruktury.

Cílem této směrnice bylo přispět ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu na transevropské silniční síti, vymezené rozhodnutím 1692/96/ES (pro Českou republiku doplněném Aktem o přistoupení), coby nejpodstatnější dopravní sítě pro silniční přepravu osob a zboží v rámci Evropské unie. Pro snížení počtu nehod na silnicích je podstatné nejen zlepšování technických vlastností vozidel, které přispívá ke snížení počtu zraněných a usmrcených osob při dopravních nehodách, ale rovněž zlepšování vlastností pozemních komunikací z hlediska bezpečnosti provozu na nich. Směrnice o bezpečnosti infrastruktury proto přišla se sadou nástrojů, které měly k dosažení tohoto cíle napomoci, a to prostřednictvím nestranného a odborného hodnocení bezpečnosti pozemních komunikací ve fázi jejich projektování, výstavby i provozování, jakož i prostřednictvím přijímání nápravných opatření vedoucích k odstraňování zjištěných problematických míst, která jsou z hlediska uživatelů pozemních komunikací nebezpečná.

V návaznosti na přijetí směrnice o bezpečnosti infrastruktury byly přijaty

- zákon č. 152/2011 Sb., kterým se mění zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony, a

- vyhláška č. 317/2011 Sb., kterou se mění vyhláška č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

Transpoziční ustanovení byla přitom zaměřena v souladu se směrnicí o bezpečnosti infrastruktury toliko na pozemní komunikace zařazené do transevropské silniční sítě. Uvedenými předpisy byl do vnitrostátního právního řádu zaveden směrnicí předvídaný institut auditů bezpečnosti pozemních komunikací, jimž podléhá projektování a výstavba pozemních komunikací ve 4 fázích - auditován je návrh dokumentace záměru, návrh projektové dokumentace, provedení stavby pro zkušební provoz a dokončení stavby pro kolaudaci. Zákon dále zavedl klasifikaci úseků relevantních pozemních komunikací na úseky s vysokým počtem dopravních nehod se smrtelnými následky (při zohlednění intenzity provozu na nich) a dále klasifikaci úseků těchto komunikací s vysokým potenciálem snížení nákladů vynakládaných v důsledku dopravních nehod (při zohlednění nákladů na odstranění či snížení rizik). Na posledně jmenovanou klasifikaci pak navazují mandatorní prohlídky problematických úseků pozemních komunikací, jejichž výsledkem je přijímání nápravných opatření. Do provádění jak auditů, tak prohlídek jsou zapojeni auditoři bezpečnosti pozemních komunikací, coby bezúhonné a odborně způsobilé osoby vykonávající předmětné činnosti nestranně a profesionálně. V návaznosti na požadavky směrnice o bezpečnosti infrastruktury byl rovněž do vnitrostátního právního řádu zaveden institut bezpečnostních inspekcí, k čemuž stačilo přijetí výše zmíněného prováděcího předpisu. Kromě uvedených nástrojů sloužících k řízení bezpečnosti pozemních komunikací předvídá směrnice na samém počátku jejich

projektování hodnocení dopadů na bezpečnost silničního provozu. K implementaci tohoto unijního požadavku v prostředí České republiky však nebylo nutno přijmout právní předpis a bylo postačující modifikovat směrnici Ministerstva dopravy pro dokumentaci staveb pozemních komunikací, dle které bylo uvedené hodnocení prováděno ve vztahu k tzv. vyhledávací studii.

V říjnu 2019 byla přijata novela směrnice o bezpečnosti infrastruktury.

Evropská komise zastává stanovisko, že postupy řízení bezpečnosti silniční infrastruktury zavedené v rámci transevropské silniční sítě pomohly v Evropské unii snížit smrtelná a vážná zranění. Současně však konstatovala, že z hodnocení účinků směrnice vyplývá, že ty členské státy, které dobrovolně uplatňují zásady řízení bezpečnosti silniční infrastruktury na své vnitrostátní silnice mimo síť transevropskou, dosáhly mnohem lepší bezpečnosti silničního provozu než členské státy, které tak nečinily. Evropská komise proto usoudila, že je žádoucí, aby zásady řízení bezpečnosti silniční infrastruktury byly uplatňovány i na další části evropské silniční sítě. K velkému podílu silničních nehod dochází na malé části silnic s velkou intenzitou provozu a vysokou rychlostí, kde se široké spektrum dopravy pohybuje různou rychlostí. Od omezeného rozšíření oblasti působnosti směrnice o bezpečnosti infrastruktury na dálnice a jiné hlavní silnice mimo transevropskou silniční síť si Evropská komise slibuje významné zlepšení bezpečnosti silniční infrastruktury v celé Unii. Současně též zastává stanovisko, že povinné uplatňování postupů stanovených ve směrnici na každý projekt v oblasti silniční infrastruktury mimo městské oblasti, který je dokončen s využitím finančních prostředků Unie, by mělo zajistit, že se finanční prostředky Evropské unie nebudou používat k výstavbě nebezpečných silnic.

V kontextu výše uvedených skutečností lze konstatovat, že věcná působnost stávajících ustanovení upravujících jednotlivé nástroje sloužící k řízení bezpečnosti pozemních komunikací, obsažených v zákoně o pozemních komunikacích, jakož i v navazující vyhlášce č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, (dále jen „prováděcí vyhláška k zákonu o pozemních komunikacích“), není dostačující. Je nezbytné oba předpisy upravit tak, aby se relevantní instituty předvídané unijním právem vztahovaly kromě pozemních komunikací zařazených do transevropské silniční sítě i na „dálnice“, „hlavní silnice“ a úseky jiných silnic mimo městské oblasti, které „jsou dokončeny s využitím finančních prostředků Evropské unie“, a to v souladu s čl. 1 odst. 2 a 3 ve spojení s čl. 2 body 1a a 1b směrnice o bezpečnosti infrastruktury ve znění její novely.

Pokud jde o unijní právní úpravu hodnocení dopadů na bezpečnost silničního provozu u projektů infrastruktury (čl. 3 směrnice o bezpečnosti infrastruktury), auditů bezpečnosti silničního provozu u projektů infrastruktury (čl. 4 směrnice o bezpečnosti infrastruktury) a jmenování a odborné přípravy auditorů (čl. 9 směrnice o bezpečnosti infrastruktury), novela směrnice o bezpečnosti infrastruktury nepřinesla žádné významné či koncepční změny unijních pravidel. Přesto však musí návrh zákona obsahovat právní úpravu institutu, jenž prozatím zákonem o pozemních komunikacích upraven není. Do zákona je nutno provést unijní institut hodnocení dopadů na bezpečnost silničního provozu u projektů infrastruktury, a to z důvodu výše popsaného rozšíření věcné působnosti směrnice. Směrnice Ministerstva dopravy pro dokumentaci staveb pozemních komunikací, dle které bylo uvedené hodnocení doposud prováděno, totiž nezavazuje kraje, které jsou vlastníky silnic II. a III. třídy. Navíc, optimální je provedení transpozice požadavků vyplývajících z unijní směrnice formou právního předpisu, nikoli metodiky.

Novela směrnice o bezpečnosti infrastruktury nahradila stávající unijní právní úpravu „klasifikace a řízení bezpečnosti silniční sítě v provozu“ (čl. 5 směrnice o bezpečnosti infrastruktury) úpravou novou, zahrnující problematiku „posouzení bezpečnosti silniční sítě jako celku“ a „návaznosti postupů pro silnice v provozu“ (čl. 5 a 6a směrnice o bezpečnosti infrastruktury ve znění její novely). Unijní normotvůrce se v této souvislosti rozhodl přistoupit k integraci nejlépe fungujících prvků z předchozích postupů do postupů, jež by měly umožnit

- vhodnější identifikaci úseků silnic, kde jsou největší příležitosti ke zlepšení bezpečnosti a kde by měly cílené zásahy vést k největším zlepšením,

- u takto identifikovaných úseků silnic provádění cílených inspekcí bezpečnosti silničního provozu, nebo, je-li to možné a nákladově efektivní, provedení přímých opatření k nápravě, s cílem odstranit nebo snížit rizika bezpečnosti silničního provozu,

- zpracování akčního plánu pro relevantní úseky pozemních komunikací na celém území členského státu Evropské unie, jenž bude obsahovat podle priorit odstupňovaná nápravná opatření.

S výše popsanými novými požadavky unijního práva není stávající vnitrostátní právní úprava slučitelná a je tak nutno přistoupit k podstatné modifikaci stávajících pravidel kategorizace problematických úseků pozemních komunikací, navazujících mandatorních prohlídek těchto úseků a přijímání nápravných opatření.

Další významnější změny stávající unijní úpravy zavedla novela směrnice o bezpečnosti infrastruktury v souvislosti se zvýšenou ochranou tzv. zranitelných účastníků silničního provozu, jimiž se rozumí nemotorizovaní účastníci silničního provozu, zejména cyklisté a chodci, jakož i uživatelé jednostopých motorových vozidel. Je však třeba uvést, že tyto změny se promítnou do detailní úpravy jednotlivých nástrojů sloužících k řízení bezpečnosti pozemních komunikací obsažené v prováděcí vyhlášce k zákonu o pozemních komunikacích. Novela směrnice o bezpečnosti infrastruktury upravuje též ustanovení směřující k budoucím opatřením přijímaným Evropskou komisí (například v oblasti dopravního značení) nebo obsahující doporučení pro členské státy Evropské unie (například v oblasti dobrovolného podávání podnětů účastníky silničního provozu), která nutně nepodléhají provedení do zákona o pozemních komunikacích.

Poskytování evropské služby elektronického mýtného

V dubnu 2004 byla přijata směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/52/ES ze dne 29. dubna 2004 o interoperabilitě elektronických systémů pro výběr mýtného ve Společenství (dále jen „původní směrnice o interoperabilitě mýtných systémů“).

Cílem směrnice bylo zajištění interoperability elektronických systémů pro výběr mýtného v rámci vnitřního trhu Evropské unie a dále zavedení evropské služby elektronického mýtného zahrnující celou silniční síť Evropské unie, na které se platí mýtné. Poskytování této služby

- mělo zahrnovat všechny silniční sítě v Unii, na kterých je mýtné vybíráno elektronicky,
- se řídí souborem smluvních pravidel (zavazujících poskytovatele evropské služby elektronického mýtného a subjekty pro výběr mýtného v jednotlivých členských státech), která umožňují všem poskytovatelům předmětnou službu poskytovat,
- je regulováno (zejména ve vztahu k užívaným technickým zařízením) i souborem technických požadavků a postupů a
- předpokládalo uzavření jediné účastnické smlouvy mezi zákazníky (provozovateli vozidel) a poskytovateli evropské služby elektronického mýtného.

Od zavedení evropské služby elektronického mýtného si Evropská komise slibovala odstranění dalších umělých překážek fungování vnitřního trhu Evropské unie, při současném zachování práva členských států Evropské unie nadále zavádět na místní, vnitrostátní a mezinárodní úrovni různé metody zpoplatnění silnic pro všechny typy vozidel. Přínosem pro uživatele této služby mělo být uzavření toliko jediné smlouvy s poskytovatelem evropské služby elektronického mýtného, jež měla umožnit užití jediného palubního zařízení používaného ve všech oblastech evropské silniční sítě podléhajících výběru mýtného a úhradu mýtného přímo poskytovateli evropské služby elektronického mýtného.

V návaznosti na přijetí uvedené směrnice Evropského parlamentu a Rady vydala Evropská komise rozhodnutí č. 2009/750/ES ze dne 6. října 2009 o definici evropské služby elektronického mýtného a jejích technických prvků, které provádí a doplňuje úpravu směrnice. Značně obecná a poměrně kusá směrnice byla tak byla doplněna úpravou detailní a konkrétní.

Požadavky stanovené v obou předpisech unijního práva, jež se týkaly problematiky poskytování evropské služby elektronického mýtného, byly do českého právního řádu implementovány

- zákonem č. 196/2012 Sb., kterým se mění zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, a některé další zákony, a
- vyhláškou č. 470/2012 Sb., o užívání pozemních komunikací zpoplatněných mýtným.

Samotný koncept evropské služby elektronického mýtného je poměrně výstižně definován ustanovením § 22b odst. 1 zákona o pozemních komunikacích, dle něhož jde o soubor činností a služeb, které v souladu s příslušným předpisem Evropské unie umožňují snadnou propojitelnost systémů elektronického mýtného v členských státech Evropské unie a nepřetržité užívání zpoplatněných pozemních komunikací silničním vozidlem ve všech systémech elektronického mýtného v těchto státech při využití jediného elektronického zařízení a za podmínky souhrnné úhrady mýtného osobě, která poskytuje evropskou službu elektronického mýtného a elektronické zařízení vydala. Ve srovnání se stavem platným před přijetím zákona tak bylo provozovatelům vozidel umožněno užívat pozemní komunikace, za jejichž užití je vybíráno mýtné elektronickými systémy,

- na základě jediné smlouvy, která bude uzavřena pouze s jediným poskytovatelem evropské služby elektronického mýtného, z čehož vyplývá, že provozovatel vozidla nemusí vstupovat do smluvních vztahů s provozovateli systémů elektronického mýtného jednotlivých členských států Evropské unie,

- při využití jediného elektronického palubního zařízení, jehož prostřednictvím se zjistí výše mýtného, z čehož vyplývá, že provozovatel vozidla nemusí v průběhu cesty měnit nebo přizpůsobovat elektronická palubní zařízení jednotlivým systémům elektronického mýtného, kterými projíždí, a

- při úhradě jediné souhrnné platby, která bude zahrnovat částku mýtného vzniklého v souvislosti s užitím zpoplatněných pozemních komunikací členských států Evropské unie a dále cenu, kterou bude poskytovatel evropské služby elektronického mýtného účtovat za takto poskytované služby, z čehož vyplývá, že provozovatel vozidla nebude muset platit mýtné provozovatelům systémů elektronického mýtného jednotlivých členských států Evropské unie.

Při zavedení evropské služby elektronického mýtného do zákona o pozemních komunikacích byly stanoveny související práva a povinnosti provozovatele systému elektronického mýtného, poskytovatele evropského mýtného, jakož i provozovatelů a řidičů vozidel v systému elektronického mýtného, byl upraven proces udělování a odnímání oprávnění k poskytování evropské služby elektronického mýtného, byla stanovena rámcová pravidla zajišťující interoperabilitu prvků systému elektronického mýtného a došlo k přiznání kompetencí státním orgánům (zprvu Ministerstvu dopravy, později i Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře).

V březnu 2019 byla přijata směrnice o interoperabilitě mýtných systémů, která zrušila a nahradila původní směrnici o interoperabilitě mýtných systémů. Následně došlo rovněž ke zrušení rozhodnutí č. 2009/750/ES ze dne 6. října 2009 o definici evropské služby elektronického mýtného a jejích technických prvků, a to nařízením Komise (EU) 2020/204.

Je potřeba zdůraznit, že ve srovnání s předchozími předpisy Evropské unie nedošlo v právní úpravě evropské služby elektronického mýtného ke koncepčním, významným či početným změnám. Platná vnitrostátní právní úprava proto ve srovnání s novou unijní úpravou nevykazuje zásadní nedostatky, bude spíše potřeba přistoupit k dílčí modifikaci stávajících pravidel a zohlednit taky přijetí nařízení Evropské komise navazujících na směrnici o interoperabilitě mýtných systémů (coby přímo použitelných předpisů Evropské unie). Mezi dílčí cíle změn na úrovni unijního práva, jež se musí promítnout do zákona o pozemních komunikacích, lze zařadit zejména tyto:

1. evropská služba elektronického mýtného je služba založená na tržních pravidlech, a proto by neměli být její poskytovatelé povinni poskytovat tuto službu v celé Evropské unii (pokrytí všech členských států Evropské unie touto službou se tak stává střednědobým až dlouhodobým cílem do budoucna) - dostačující k poskytování evropské služby elektronického mýtného bude pokrytí elektronických systémů pro výběr mýtného alespoň 4 členských států Evropské unie,

2. v souladu s předchozím bodem a v zájmu uživatelů by však poskytovatelé evropské služby elektronického mýtného měli mít povinnost pokrývat všechny elektronické systémy pro výběr mýtného členského státu Evropské unie, v němž se rozhodnou své služby poskytovat,

3. poskytovatelé evropské služby elektronického mýtného by měli zaplatit subjektu pro výběr mýtného veškeré mýtné, které mají zaplatit jejich zákazníci; výjimkou je toliko případ, kdy zákazníci mýtné neuhradili a jejich vozidla jsou vybavena palubním zařízením, o němž bylo subjektu pro výběr mýtného ohlášeno, že bylo zneplatněno,

4. poskytovatelé evropské služby elektronického mýtného by měli mít nárok na spravedlivou odměnu,

5. mělo by dojít k preciznímu rozlišení povinností poskytovatelů evropské služby elektronického mýtného, jejichž plnění mají zajistit členské státy registrující tyto poskytovatele, od povinností, jejichž plnění mají zajistit členské státy, na jejichž území k poskytování služby dochází,

6. subjekt pro výběr mýtného by měl vést účetní záznamy, které umožňují jasně odlišovat náklady a příjmy související s poskytováním služeb mýtného od nákladů a příjmů souvisejících s jinými činnostmi, přičemž křížové dotace mezi dotčenými činnostmi by neměly být povoleny,

7. interoperabilita (technická a provozní propojenost) elektronických systémů pro výběr mýtného vyžaduje další harmonizaci použité technologie a rozhraní mezi prvky interoperability, včetně stanovení jednotných požadavků na oznámené subjekty, a

8. v zájmu zajištění snadného přístupu k informacím ze strany účastníků trhu evropské služby elektronického mýtného by měly být členské státy povinny shromažďovat a zveřejňovat veškeré významné údaje týkající se této služby ve veřejně přístupných národních rejstřících.

Poskytování informací o absenci úhrady časového poplatku či mýtného v přeshraničních situacích

V březnu 2015 byla přijata směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/413 ze dne 11. března 2015 o usnadnění přeshraniční výměny informací o dopravních deliktech v oblasti bezpečnosti silničního provozu.

Jak již vyplývá z názvu tohoto předpisu, výměna informací mezi členskými státy, předvídaná směrnicí, se týká toliko vybraných protiprávních jednání rozporných s pravidly silničního provozu, přičemž účelem unijní úpravy je usnadnění vymáhání sankcí uložených za delikty spáchané s vozidlem registrovaným v jiném členském státě Evropské unie, než je členský stát, v němž k spáchání deliktu došlo. Tato unijní úprava byla v České republice transponována především do

- zákona č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění zákona č. 307/1999 Sb., ve znění pozdějších předpisů, jenž upravuje zejména automatizovanou výměnu údajů o silničních vozidlech, jejich vlastnících a provozovatelích, kterou zabezpečuje Ministerstvo dopravy jak ve prospěch příslušných orgánů jiných členských států Evropské unie, tak ve prospěch českých subjektů (Policie České republiky, Celní správy, Hasičského záchranného sboru České republiky a obecních úřadů obcí s rozšířenou působností), a

- zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, jenž upravuje zejména povinnost obecních úřadů obcí s rozšířenou působností zaslat osobě podezřelou ze spáchání některého z vybraných přestupků spočívajících v porušení pravidel silničního provozu informační formulář v úředním jazyce členského státu Evropské unie, jemuž by měl přestupce s pobytem v jiném členském státě Evropské unie rozumět, a to spolu s oznámením o zahájení řízení.

Podle Evropské komise problémy s určováním totožnosti pachatelů nerezidentů v souvislosti s elektronickými systémy pro výběr mýtného brání dalšímu rozvoji těchto systémů a širšímu uplatnění zásad „uživatel platí“ a „znečišťovatel platí“ na silnicích Evropské unie. Bylo proto zapotřebí nalézt způsob jak určit totožnost těchto osob a zpracovávat jejich osobní údaje.

Směrnice o interoperabilitě mýtných systémů k tomu přistoupila tak, že výše popsanou právní úpravu přeshraniční výměny informací o dopravních deliktech v oblasti bezpečnosti silničního provozu principiálně převzala a vztáhla na deliktní jednání spočívající v nezaplacení jakýchkoli silničních poplatků v Evropské unii. Nezaplacení silničního poplatku přitom směrnice definuje jako delikt spočívající v nezaplacení silničního poplatku uživatelem silnice v členském státě, jak je vymezen v příslušných právních předpisech dotyčného členského státu. V prostředí České republiky je tímto poplatkem jak časový poplatek (poplatek za užívání zpoplatněné pozemní komunikace stanovený podle časového období užívání komunikace), tak mýtné (poplatek za užívání zpoplatněné pozemní komunikace stanovený podle typu vozidla a ujeté vzdálenosti po komunikaci).

Zatímco se bude automatizovaná výměna údajů o silničních vozidlech, jejich vlastnicích a provozovateli vnitrostátně řídit obecnými ustanoveními zákona č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění zákona č. 307/1999 Sb., ve znění pozdějších předpisů, informační povinnost orgánů projednávajících přestupky spočívající v užití zpoplatněných pozemních komunikací bez úhrady časového poplatku nebo mýtného musí být zakotvena do zákona o pozemních komunikacích.

Zhodnocení ve vztahu k zákazu diskriminace a ve vztahu k rovnosti mužů a žen

Platná právní úprava týkající se řízení bezpečnosti vybraných pozemních komunikací při jejich projektování, výstavbě a provozování, poskytování evropské služby elektronického mýtného a poskytování informací o absenci úhrady časového poplatku či mýtného v přeshraničních situacích, obsažená v zákoně o pozemních komunikacích, nemá na zákaz diskriminace a na rovnost žen a mužů žádný dopad.

B) Odůvodnění hlavních principů navrhované právní úpravy, včetně dopadů navrhovaného řešení ve vztahu k zákazu diskriminace a ve vztahu k rovnosti mužů a žen

Řízení bezpečnosti vybraných pozemních komunikací při jejich projektování, výstavbě a provozování

V oblasti řízení bezpečnosti pozemních komunikací při jejich projektování, výstavbě a provozování dochází návrhem zákona v první řadě k rozšíření věcné působnosti ustanovení upravujících instituty předvídané unijním právem. Novela směrnice o bezpečnosti infrastruktury požaduje, aby se příslušné nástroje sloužící k řízení bezpečnosti pozemních komunikací vztahovaly nejen na komunikace zařazené do transevropské silniční sítě, ale též na „dálnice“, „hlavní silnice“ a úseky jiných silnic mimo městské oblasti, které „jsou dokončeny s využitím finančních prostředků Evropské unie“. V návaznosti na provedené posouzení definičních znaků těchto kategorií pozemních komunikací obsažených v unijním právu lze konstatovat, že

- za „dálnici“ ve smyslu novely směrnice o bezpečnosti infrastruktury lze považovat „dálnici“ ve smyslu zákona o pozemních komunikacích,

- za „hlavní silnici“ ve smyslu novely směrnice o bezpečnosti infrastruktury lze považovat „silnici I. třídy“ ve smyslu zákona o pozemních komunikacích,

- za silnice, které „se nacházejí mimo městské oblasti, neslouží k obsluze sousedních nemovitostí a jsou dokončeny s využitím finančních prostředků Unie, kromě silnic, které nejsou otevřené všeobecnému provozu motorových vozidel, jako například cyklistické stezky, nebo silnic, které nejsou určeny pro běžný provoz, jako například přístupové cesty k průmyslovým, zemědělským nebo lesním areálům“ ve smyslu novely směrnice o bezpečnosti infrastruktury lze

považovat úseky silnic II. nebo III. třídy, na jejichž výstavbu, rekonstrukci nebo opravu byly nebo mají být využity prostředky Evropské unie.

Návrhem zákona dochází k zavedení definice pojmu „pozemní komunikace podléhající posuzování bezpečnosti“, jenž je následně konzistentně užíván v rámci právní úpravy jednotlivých nástrojů sloužících k řízení bezpečnosti pozemních komunikací. Tento pojem tedy zahrnuje kromě pozemních komunikací zařazených do transevropské silniční sítě i veškeré dálnice a silnice I. třídy, vlastněné státem, a dále úseky (plně či částečně) unijně spolufinancovaných silnic II. a III. třídy, jež vlastní kraje. Současně se v souladu s novelou směrnice o bezpečnosti infrastruktury navrhuje z tohoto pojmu vyloučit tunely o délce přesahující 500 metrů, jež jsou součástí transevropské silniční sítě, a dále ty úseky silnic II. nebo III. třídy, které se nachází v zastavěném území.

Z důvodu rozšíření věcné působnosti směrnice o bezpečnosti infrastruktury její novelou je nutno nově do zákona o pozemních komunikacích zakotvit unijní institut hodnocení dopadů na bezpečnost silničního provozu u projektů infrastruktury, jelikož metodické usměrnění tohoto nástroje již není dostačující a zejména nezavazuje vlastníky odlišné od státu. Toto hodnocení přitom s již upravenými audity bezpečnosti pozemních komunikací pojí to, že obě procedury mají být prováděny před dokončením výstavby či rekonstrukce dotčených komunikací, jejich provedení má zajistit osoba žádající o povolení příslušných stavebních záměrů a jejich podstatou je posouzení záměrů z hlediska zajištění bezpečnosti silničního provozu při užívání stavby. Návrh zákona proto zavádí institut prvotního hodnocení záměru, jenž bude předcházet provedení auditů bezpečnosti pozemních komunikací i jednotlivým postupům dle stavebního zákona. Podstatou tohoto hodnocení je přitom posouzení předpokládaných dopadů jednotlivých variant projektu zamýšlené stavby včetně srovnání nákladů a přínosů těchto variant. Výsledek posouzení by pak měl být kvalifikovaným základem pro zpracování navazujících dokumentací pro účely schvalování stavby.

V návaznosti na požadavky novely směrnice o bezpečnosti infrastruktury směřující k lepší identifikaci úseků silnic, kde jsou největší příležitosti ke zlepšení bezpečnosti a kde by měly cílené zásahy vést k největším zlepšením, dochází k vypuštění ustanovení § 29a odst. 1 písm. d) a e) ze zákona o pozemních komunikacích a k jejich nahrazení povinností vlastníka pozemní komunikace (státu nebo kraje)

- zajistit posouzení jím vlastněných pozemních komunikací podléhajících posuzování bezpečnosti z hlediska rizika dopravních nehod a z hlediska závažnosti jejich dopadů, a to prostřednictvím auditora bezpečnosti pozemních komunikací,
- provést hodnocení jednotlivých úseků dotčených pozemních komunikací z hlediska rizika dopravních nehod a z hlediska závažnosti jejich dopadů, přičemž tyto úseky mají být kategorizovány jako úseky s vysokou, střední nebo nízkou úrovní bezpečnosti, a
- sestavit a Ministerstvu dopravy zaslat přehled posuzovaných úseků jím vlastněných pozemních komunikací a jejich hodnocení; tento přehled Ministerstvo dopravy souhrnně zveřejní za celou republiku.

Výše uvedené postupy se budou opakovat každých pět let.

Novela směrnice o bezpečnosti infrastruktury u identifikovaných úseků silnic požaduje provádění cílených inspekcí bezpečnosti silničního provozu, nebo, je-li to možné a nákladově efektivní, přímých opatření k nápravě, s cílem odstranit nebo snížit rizika bezpečnosti silničního provozu. V tomto kontextu návrh zákona stanoví povinnost vlastníka pozemní komunikace zajistit v kalendářním roce následujícím po posouzení jím vlastněných pozemních komunikací

- buď provést podrobné prohlídky úseků pozemních komunikací, které byly hodnoceny jako úseky s nízkou úrovní bezpečnosti, nebo
- provést nápravná opatření, kterými se zvýší úroveň bezpečnosti těchto úseků.

Provedení podrobných prohlídek úseků pozemních komunikací, které byly hodnoceny jako úseky s nízkou úrovní bezpečnosti, je koncipováno podobně jako ve stávající vnitrostátní právní úpravě (§ 18m zákona o pozemních komunikacích) - podrobné prohlídky budou provedeny na místě, skupinou nejméně 3 odborně způsobilých fyzických osob, z nichž alespoň 1 musí být auditorem bezpečnosti pozemních komunikací, zaměřit se na posouzení dopadů zejména

stavebních, technických a provozních vlastností pozemní komunikace na její bezpečnost a jejich výsledkem bude písemná zpráva.

V souladu s novelou směrnice o bezpečnosti infrastruktury, jež předpokládá zpracování akčního plánu pro území členského státu, jenž bude obsahovat podle priorit odstupňovaná nápravná opatření, se dále navrhuje stanovit povinnost vlastníka pozemní komunikace podléhající posuzování bezpečnosti

- vybrat ty úseky, u nichž nápravná opatření povedou k výraznému zvýšení bezpečnosti a snížení nákladů vynakládaných v důsledku dopravních nehod, jakož i určit tato nápravná opatření a posloupnost jejich provedení,

- sdělit Ministerstvu dopravy výše uvedené informace, které na tomto základě sestaví a zveřejní plán zvyšování bezpečnosti pozemních komunikací, a

- každoročně sdělit Ministerstvu dopravy informace o provedených nápravných opatřeních obsažených v plánu zvyšování bezpečnosti pozemních komunikací, na základě čehož Ministerstvo dopravy provede aktualizaci zveřejněných informací.

Výše uvedené postupy se budou opakovat každých pět let.

Poskytování evropské služby elektronického mýtného

Zákon o pozemních komunikacích v platném znění obsahuje implementační úpravu nejen vůči původní směrnici o interoperabilitě mýtných systémů, ale i rozhodnutí Evropské komise vydaného k této směrnici. Tato vnitrostátní úprava je poměrně detailní, ucelená a vnitřně provázaná. V návaznosti na přijetí nové směrnice o interoperabilitě mýtných systémů a přímo použitelných předpisů Evropské komise k ní je třeba provést toliko dílčí změny stávající právní úpravy obsažené v zákoně o pozemních komunikacích, jež lze shrnout následovně:

1. povinností poskytovatele evropského mýtného bude uzavřít smlouvy o poskytování evropské služby elektronického mýtného s provozovateli systémů elektronického mýtného alespoň ve 4 členských státech Evropské unie (nebude již tedy požadováno pokrytí všech členských států, které mají zavedeny systémy elektronického mýtného), k čemuž bude poskytovatel evropského mýtného disponovat prodlouženou lhůtou 3 let od udělení oprávnění k poskytování předmětné služby (současná lhůta činí 2 roky),

2. v každém z členských států Evropské unie, v němž hodlá poskytovatel evropského mýtného působit, bude muset uzavřít příslušné smlouvy o poskytování evropské služby elektronického mýtného s provozovateli všech systémů elektronického mýtného, a to do 2 let od uzavření první z nich (ledaže některý z provozovatelů neposkytne nezbytnou součinnost),

3. vnitrostátní právní úprava stanoví jednoznačně, že souhrnné mýtné (za všechna vozidla pokrytá evropskou službou elektronického mýtného) nebude povinen poskytovatel evropského mýtného hradit ve vztahu k vozidlům, jejichž elektronické zařízení je evidováno jako zablokované (z důvodu, že provozovatel vozidla neplní svou platební povinnost vůči poskytovateli evropského mýtného) - v této souvislosti se specifikuje i příslušná evidenční a notifikační povinnost poskytovatele evropského mýtného a povinnost provozovatele vozidla hradit mýtné,

4. zakotvuje se výslovně právo poskytovatele evropského mýtného na odměnu od provozovatele systému elektronického mýtného,

5. precizují se povinnosti poskytovatele evropského mýtného v případě, kdy mu Ministerstvo dopravy udělilo oprávnění k výkonu této činnosti, a v případě, kdy poskytuje evropskou službu elektronického mýtného na území České republiky (byť by mohlo jít o držitele oprávnění uděleného jiným členským státem Evropské unie), přičemž se navrhuje ze zákona o pozemních komunikacích vypustit ty povinnosti, jež jsou nově upraveny přímo použitelnými předpisy Evropské komise,

6. nově se stanoví povinnost provozovatele systému elektronického mýtného vést oddělené účetnictví o nákladech a výnosech vztahujících se k provozování systému elektronického mýtného a též povinnost vést samostatně finanční prostředky z veřejných rozpočtů poskytnuté k provozování tohoto systému (a tyto prostředky nepřevádět na financování jiných činností),

7. s ohledem na přímo použitelné předpisy vydané Evropskou komisí k směrnici o interoperabilitě mýtných systémů dochází k upřesnění ustanovení upravujících technické požadavky kladené na prvky systému elektronického mýtného, postupy posouzení shody a posouzení vhodnosti pro použití těchto prvků a dokumenty k těmto prvkům vydávané, a dále se do zákona o pozemních komunikacích navrhuje doplnit úprava udělování a odnímání oprávnění k výkonu činnosti oznámeného subjektu,

8. stanoví se povinnost Ministerstva dopravy zveřejňovat vybrané údaje týkající se provozování systému elektronického mýtného a poskytování evropské služby elektronického mýtného.

Poskytování informací o absenci úhrady časového poplatku či mýtného v přeshraničních situacích

Pokud jde o problematiku poskytování informací o absenci úhrady časového poplatku či mýtného v přeshraničních situacích, v návaznosti na přijetí směrnice o interoperabilitě mýtných systémů se navrhuje, při zohlednění právní úpravy obsažené v § 125j zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, stanovit povinnost celního úřadu zaslat spolu s oznámením o zahájení řízení nebo příkazu informační formulář osobě, která je podezřelá z přestupku spočívajícího v užití zpoplatněné pozemní komunikace bez úhrady časového poplatku nebo mýtného anebo v obdobném protiprávním jednání, jež vede nebo může vést k absenci této úhrady. Může jít přitom jak o řidiče vozidla v systému časového zpoplatnění nebo elektronického mýtného, tak o provozovatele vozidla v systému elektronického mýtného. Informační formulář bude vyhotoven v úředním jazyce členského státu registrace vozidla.

Zhodnocení ve vztahu k zákazu diskriminace a ve vztahu k rovnosti mužů a žen

Na zákaz diskriminace a na rovnost žen a mužů nemá navrhovaná právní úprava žádný dopad.

C) Vysvětlení nezbytnosti navrhované právní úpravy v jejím celku

Předkládaným návrhem zákona dochází k zajištění slučitelnosti právního řádu České republiky s právem Evropské unie.

Dochází tak zejména k transpozici relevantních ustanovení nových předpisů Evropské unie, jimiž je směrnice o bezpečnosti infrastruktury a směrnice o interoperabilitě mýtných systémů, do českého právního řádu. Neprovedení potřebných implementačních opatření by mělo za následek veškerá rizika spojená s neplněním závazků plynoucích České republice z jejího členství v Evropské unii, zejména tedy zahájení procedur podle čl. 258 a čl. 260 odst. 3 Smlouvy o fungování Evropské unie.

D) Zhodnocení souladu navrhované právní úpravy s ústavním pořádkem České republiky

Navrhovaná právní úprava je v souladu s ústavním pořádkem České republiky. Z hlediska Listiny základních práv a svobod se navržená regulace dotýká vlastnického práva (čl. 11) tím, že vlastníkům vybraných pozemních komunikací stanoví určité povinnosti. Tyto povinnosti jsou však úzce spjaty s posuzováním bezpečnosti pozemních komunikací a sledují tak legitimní cíl, jehož nelze bez zakotvení předmětných povinností dosáhnout. Navíc dopadají pouze na stát a kraje, jakožto vlastníky vybraných pozemních komunikací. Navrhovaná právní úprava se dále dílčím způsobem dotýká práva na podnikání (čl. 26), kdy nicméně platí, že zákonodárce může stanovit

podmínky a omezení pro výkon určitých hospodářských činností. Předkladatel se domnívá, že navržená právní úprava (dílčí úpravy povinností poskytovatele evropské služby elektronického mýtného) ob stojí v tzv. testu rozumnosti, jenž Ústavní soud používá v kontextu tohoto hospodářského práva, jelikož navržená právní úprava sleduje legitimní cíl (spočívající zejména v zajištění propojitelnosti systémů elektronického mýtného v členských státech Evropské unie a nepřetržitého užívání zpoplatněných pozemních komunikací silničním vozidlem ve všech systémech elektronického mýtného s využitím jediného elektronického zařízení), představuje zásah (omezení) do předmětného práva rozumnými prostředky a přitom šetří podstatu a smysl uvedeného práva.

E) Zhodnocení slučitelnosti navrhované právní úpravy s právem Evropské unie

Návrh zákona je zaměřen téměř výlučně na implementaci předpisů Evropské unie do vnitrostátního právního řádu. Těmito předpisy jsou zejména

- směrnici o interoperabilitě mýtných systémů (transpoziční lhůta uplyne 19. října 2021) a
- novele směrnice o bezpečnosti infrastruktury (transpoziční lhůta uplyne 17. prosince 2021).

Návrh zákona zohledňuje též některá ustanovení směrnice o bezpečnosti infrastruktury, přičemž je třeba uvést, že směrnice o bezpečnosti infrastruktury, jejíž transpoziční lhůta uplynula dne 19. prosince 2010, je do českého právního řádu plně transponována. Návrh zákona v této souvislosti toliko reflektuje ustanovení týkající se hodnocení dopadů na bezpečnost silničního provozu u projektů infrastruktury, a to z důvodu rozšíření věcné působnosti směrnice.

Ve vztahu ke směrnici o interoperabilitě mýtných systémů vydala Evropská komise níže uvedené přímo použitelné předpisy Evropské unie

- nařízení Komise (EU) 2020/203 a
- nařízení Komise (EU) 2020/204.

V souvislosti s výše uvedenými nařízeními lze konstatovat, že převážná většina ustanovení těchto právních předpisů je přímo použitelná a nevyžaduje legislativní provedení. Návrh zákona pouze dílčím způsobem provádí nařízení (EU) 2020/204. Dále pak z důvodu provázanosti unijní a vnitrostátní právní úpravy se v navrhované právní úpravě na tato nařízení odkazuje.

Navrhovaná právní úprava je se shora uvedenými předpisy Evropské unie v souladu. K výše uvedeným unijním aktům se zatím nevztahuje žádná judikatura Soudního dvora Evropské unie. Návrh zákona je rovněž slučitelný s obecnými právními zásadami práva Evropské unie.

Předkládaný návrh zákona je plně v souladu s právem Evropské unie.

F) Zhodnocení souladu navrhované právní úpravy s mezinárodními smlouvami, jimiž je Česká republika vázána, včetně zhodnocení slučitelnosti navrhované právní úpravy s Úmluvou o ochraně lidských práv a základních svobod

F. 1. Zhodnocení souladu navrhované právní úpravy s mezinárodními smlouvami, jimiž je Česká republika vázána

Navrhovaná právní úprava je v souladu s mezinárodními smlouvami, jimiž je Česká republika vázána.

F.2. Zhodnocení slučitelnosti navrhované právní úpravy s Úmluvou o ochraně lidských práv a základních svobod

Obsah navrhované právní úpravy byl posouzen z hlediska slučitelnosti s Úmluvou o ochraně lidských práv a základních svobod (dále jen „Úmluva“) a byla identifikována navrhovaná ustanovení, o nichž lze uvažovat jako o ustanoveních, jichž se dotýká právní úprava obsažená v Úmluvě. Jako relevantní se jeví posouzení slučitelnosti navrhovaných ustanovení s právem na ochranu majetku ve smyslu Protokolu č. 1 Úmluvy.

Protokol č. 1 Úmluvy stanoví, že každá fyzická nebo právnická osoba má právo pokojně užívat svůj majetek. Nikdo nemůže být zbaven svého majetku s výjimkou veřejného zájmu a za podmínek, které stanoví zákon a obecné zásady mezinárodního práva (čl. 1 odst. 1). To nebrání právu států přijímat zákony, které považují za nezbytné, aby upravily užívání majetku v souladu s obecným zájmem a zajistily placení daní a jiných poplatků nebo pokut (čl. 1 odst. 2).

Návrh zákona stanoví nové povinnosti související s posuzováním bezpečnosti pozemních komunikací. Tyto povinnosti vychází ze závazků vyplývajících ze směrnice o bezpečnosti infrastruktury a jejich cílem je zvýšení bezpečnosti pozemních komunikací. Nové povinnosti však dopadají pouze na vlastníky vybraných pozemních komunikací – pozemních komunikací zařazených do transevropské silniční sítě (TEN-T), dálnic, silnic I. třídy a dále silnic II. a III. třídy, na jejichž výstavbu, rekonstrukci nebo opravu byly využity prostředky Evropské unie, tedy na stát a kraje.

Návrh zákona ctí zásadu přiměřenosti a je v tomto ohledu v souladu s článkem 1 odst. 1 a 2 Protokolu č. 1 Úmluvy.

G) Zhodnocení předpokládaného hospodářského a finančního dopadu navrhované právní úpravy na státní rozpočet, ostatní veřejné rozpočty, na podnikatelské prostředí České republiky, dále sociální dopady, včetně dopadů na specifické skupiny obyvatel a dopady na životní prostředí

G.1. Předpokládané dopady na státní rozpočet a ostatní veřejné rozpočty

Navržená právní úprava vyvolá zvýšené náklady související s posuzováním bezpečnosti pozemních komunikací. Tyto náklady ponесou jejich vlastníci.

Dosud posuzování bezpečnosti pozemních komunikací podléhají pouze pozemní komunikace zařazené do transevropské silniční sítě, což je 1210 km dálnic a 890 km silnic I. třídy. Nově se posuzování bezpečnosti pozemních komunikací bude týkat nejen dálnic a silnic I. třídy zařazených do transevropské silniční sítě, ale všech dálnic a silnic I. třídy. Půjde o cca 7100 km státem vlastněných pozemních komunikací (1276,411 km dálnic a 5826,210 km silnic I. třídy). Dále se okruh pozemních komunikací podléhajících posuzování bezpečnosti rozšíří o silnice II. a III. třídy, na jejichž výstavbu, rekonstrukci nebo opravu byly nebo mají být využity prostředky Evropské unie. Dle vyjádření Asociace krajů České republiky by mělo jít o 5 225 km silnic spolufinancovaných z prostředků Evropské unie.

Návrhem tedy dojde k nárůstu nákladů na posuzování bezpečnosti státem vlastněných pozemních komunikací, neboť se rozšíří jejich okruh, ale nově náklady na posuzování bezpečnosti pozemních komunikací ponесou i kraje jako vlastníci silnic II. a III. třídy, na jejichž výstavbu, rekonstrukci nebo opravu byly nebo mají být využity prostředky Evropské unie.

Dále se rozšíří okruh povinností spojených s posuzováním bezpečnosti pozemních komunikací, což přinese zvýšené náklady i ve vztahu k pozemním komunikacím, které posuzování bezpečnosti podléhají již nyní.

Pokud jde o audit bezpečnosti pozemních komunikací, jedná se o náklady ve výši cca 5 000 Kč na kilometr pozemní komunikace. Tyto náklady ale nově vzniknou pouze u pozemních komunikací, které této povinnosti dosud nepodléhaly, a to pouze v souvislosti se stavební činností. Neočekává se proto, že by celkový finanční dopad byl výrazný, a to zejména při zohlednění celkových finančních prostředků vynakládaných na tyto stavební činnosti.

Pokud jde o posouzení bezpečnosti pozemních komunikací, které jsou v provozu, jedná se o náklady ve výši cca 2 až 3 tisíce Kč na kilometr pozemní komunikace. V případě státem vlastněných pozemních komunikací se s ohledem na jejich rozsah (cca 7 100 km) očekávají celkové náklady ve výši cca 14 až 21 milionů Kč a budou hrazeny ze stávajícího finančního rámce určeného pro Ředitelství silnic a dálnic České republiky, tedy z příslušné kapitoly rozpočtu Ministerstva dopravy, resp. Státního fondu dopravní infrastruktury, a nebude žádáno o navýšení finančních prostředků pro tyto účely.

Pokud jde o podrobné prohlídky úseků pozemních komunikací s nízkou úrovní bezpečnosti, očekávají se náklady ve výši cca 2 až 3 tisíce Kč na kilometr pozemní komunikace. Celkové náklady nelze v tuto chvíli odhadnout, neboť teprve z výsledku posouzení bezpečnosti pozemních komunikací, které bude poprvé provedeno v roce 2024, bude zřejmý rozsah těchto úseků.

V případě silnic II. a III. třídy, na jejichž výstavbu, rekonstrukci nebo opravu byly nebo mají být využity prostředky Evropské unie, bude celková výše předmětných nákladů záviset na rozsahu těchto pozemních komunikací v každém kraji a budou hrazeny vždy z rozpočtu příslušného kraje. U těchto silnic předpokládáme ve srovnání s pozemními komunikacemi vlastněnými státem vyšší cenu za provedení posouzení bezpečnosti pozemních komunikací a podrobných prohlídek s ohledem na rozdrobení příslušných veřejných zakázek mezi jednotlivé kraje, různorodost posuzovaných úseků (náročnější terén, horší rozhledové poměry atd.) a vyšší četnost závad. Oproti státem vlastněným pozemním komunikacím předpokládáme náklady na 1 km pozemní komunikace cca dvakrát vyšší. Jde však pouze o hrubý odhad.

V oblasti poskytování evropské služby elektronického mýtného se nové náklady hrazené z veřejných rozpočtů nepředpokládají.

V oblasti poskytování informací o absenci úhrady časového poplatku či mýtného v přeshraničních situacích se navrhuje povinnost celních úřadů zasílat u vybraných přestupků spolu s oznámením o zahájení řízení o přestupku nebo příkazu informační formulář v úředním jazyce členského státu registrace vozidla, přičemž celní úřady budou nově disponovat informacemi o podezřelých z přestupků. Z hlediska nákladů se jedná o marginální dopad a efektivnější správní trestání v případech absence úhrady časového poplatku či mýtného by naopak mohlo v dílčím rozsahu zvýšit příjmy státního rozpočtu.

G.2. Předpokládané dopady na podnikatelské prostředí České republiky

Navrhovaná právní úprava plošné dopady na podnikatelské prostředí nemá.

V oblasti týkající se posuzování bezpečnosti pozemních komunikací má dopad primárně na vlastníky pozemních komunikací podléhajících posuzování bezpečnosti, tedy stát a kraje.

V oblasti poskytování evropské služby elektronického mýtného se dílčím způsobem upravují povinnosti poskytovatele evropského mýtného. Tato úprava však dopadá pouze na velmi úzký okruh podnikatelů, neboť oprávnění k poskytování evropské služby elektronického mýtného má pouze několik málo subjektů. Vhodnější podmínky pro poskytování evropské služby elektronického mýtného a její rozšíření však mohou znamenat pro dopravce provozující přeshraniční přepravy úsporu nákladů (postačující bude uzavření jedné smlouvy s poskytovatelem evropského mýtného, užívání jediného elektronického palubního zařízení ve všech členských státech Evropské unie a úhrada souhrnné platby mýtného).

Pokud jde o poslední oblast navrhované právní úpravy, tedy poskytování informací o absenci úhrady časového poplatku či mýtného v přeshraničních situacích, nová povinnost se stanoví pouze celnímu úřadu a na podnikatelské prostředí tedy nijak nedopadne.

G.3. Předpokládané sociální dopady

Nepředpokládá se, že by navrhovaná právní úprava vyvolávala zvláštní sociální dopady.

G.4. Předpokládané dopady na životní prostředí

Nepředpokládá se ani, že by navrhovaná právní úprava vyvolávala zvláštní dopady na životní prostředí.

H) Zhodnocení dopadů navrhovaného řešení ve vztahu k ochraně soukromí a osobních údajů

Navrhovaná právní úprava nemá dopady na ochranu soukromí a osobních údajů. Navrhovaná právní úprava nezakládá žádný nový informační systém, v němž by byly vedeny osobní údaje. Pokud jde o poskytování údajů o provozovatelích vozidel, pro která byla vydána elektronická zařízení, která byla zablokována, poskytovatelem evropského mýtného provozovateli systému elektronického mýtného, jedná se o poskytování údajů nezbytných pro vymáhání mýtného a bude prováděno v souladu s nařízením GDPR.

I) Zhodnocení korupčních rizik

V zásadě jakákoliv právní regulace, tj. jakýkoliv zásah do práv a povinností a rozhodování o nich orgány veřejné moci, s sebou přináší potenciální korupční rizika. Proto je při jejich zhodnocení namísto zaměřit se na konkrétní aspekty navrhované právní úpravy, stejně jako jejich jednotlivých institutů. Zhodnocení korupčních rizik bylo provedeno podle Metodiky CIA (Corruption Impact Assessment – Metodika hodnocení korupčních rizik), kterou uveřejnil Vládní výbor pro koordinaci boje s korupcí.

Přiměřenost

Nejprve je třeba konstatovat s odkazem na část C této důvodové zprávy, že navržená právní úprava je pro dosažení sledovaných cílů nezbytná a těchto cílů není možné dosáhnout prostředky nezasahujícími do právního řádu. Rozsah ukládaných povinností odpovídá danému účelu, nepředstavuje pro adresáty právní úpravy nadměrnou zátěž a nevyžaduje vynaložení

nepřiměřených nákladů na přizpůsobení se novým požadavkům. Přitom lze opětovně zdůraznit, že rozsah těchto povinností vyplývá primárně z unijního práva.

Efektivita

Navrhovaná právní úprava je dostatečně určitá a předpokládá, že veřejná správa bude schopna kontrolovat a vynucovat dodržování dané právní regulace.

Odpovědnost

Nedochází k excesivnímu rozšíření kompetencí orgánů veřejné moci.

Opravné prostředky

Navrhovaná právní úprava jen dílčím způsobem upravuje podmínky pro vydání rozhodnutí v řízeních, která jsou navázána na správní řád. Správní řád a další právní předpisy poskytují nástroje pro účinnou obranu proti nesprávnému postupu orgánu veřejné správy napříč nejrozličnějšími oblastmi právní úpravy. Zvláštní nástroje nejsou nastaveny. Z toho vyplývá i možnost podávat řádné a mimořádné opravné prostředky tak, jak je předvídají obecné právní předpisy, na které je příslušná právní úprava navázána.

Kontrolní mechanismy

Předkladatel se snažil navrženou právní úpravu formulovat jednoznačně, protože jednoznačná právní úprava poskytuje větší míru právní jistoty a usnadňuje kontrolu nad aplikační praxí ze strany orgánů veřejné moci a tím snižuje reálný prostor pro korupci. Navržená právní úprava obsahuje jasné vymezení práv a povinností všech dotčených orgánů a osob. V rámci všech procesů jsou nastaveny standardní kontrolní mechanismy, které limitují možnosti korupce.

Dobrá praxe

Navrhovaná právní úprava využívá již existující postupy vyplývající ze správního řádu.

Transparentnost a otevřená data

Navrhovaná právní úprava nemá vliv na dostupnost informací podle zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím. V tomto ohledu se nicméně doplňuje povinnost Ministerstva dopravy zveřejňovat celou řadu údajů týkajících se provozování mýtného systému a poskytování evropské služby elektronického mýtného. Navíc v oblasti bezpečnosti pozemních komunikací se předpokládá, že Ministerstvo dopravy bude zveřejňovat údaje o úsecích posuzovaných pozemních komunikací a jejich hodnocení a plánovaných nápravných opatřeních.

S ohledem na shora uvedené je zřejmé, že významnost korupčních rizik navrhované právní úpravy je nízká.

J) Zhodnocení dopadů na bezpečnost nebo obranu státu

Návrh zákona nevyvolává žádné dopady na bezpečnost nebo obranu České republiky.

II. Zvláštní část

K čl. I

K bodům 1 a 2 (poznámka pod čarou č. 1)

V souvislosti se zrušením původní směrnice o interoperabilitě mýtných systémů, přijetím nové směrnice o interoperabilitě mýtných systémů a přijetím novely směrnice o bezpečnosti infrastruktury se navrhuje úprava poznámky pod čarou odkazující na předpisy Evropské unie, které zákon o pozemních komunikacích zpracovává.

K bodu 3 (nadpis části páté)

Navrhuje se upravit nadpis části páté, v níž je upravena problematika posuzování bezpečnosti pozemních komunikací, a to s ohledem na rozšíření okruhu pozemních komunikací, které budou posuzování bezpečnosti podléhat.

K bodu 4 (§ 18g)

Přestože návrh zákona formálně nahrazuje celé znění § 18g zněním novým, ustanovení upravující provádění auditů bezpečnosti pozemních komunikací doznají toliko dílčích změn, jež jsou v textu níže popsány.

Unijní regulace doposud dopadala výlučně na pozemní komunikace, které jsou zařazeny do transevropské silniční sítě. Novelou směrnice o bezpečnosti infrastruktury byla tato působnost rozšířena i na dálnice, jiné hlavní silnice, silnice a na projekty silniční infrastruktury, které se nacházejí mimo městské oblasti, neslouží k obsluze sousedních nemovitostí a jsou dokončeny s využitím finančních prostředků Evropské unie. Do této poslední kategorie nicméně nespádají silnice, které nejsou otevřené všeobecnému provozu motorových vozidel (např. cyklistické stezky) nebo silnice, které nejsou určeny pro běžný provoz (např. přístupové cesty k průmyslovým, zemědělským nebo lesním areálům). Důvodem rozšíření unijní regulace na výše uvedené silnice je snaha o zlepšení bezpečnosti silniční infrastruktury a zajištění toho, že unijní prostředky nebudou vynakládány na investice do nebezpečných silnic.

S ohledem na tuto skutečnost se v § 18g odst. 1 návrhu zákona vymezují pozemní komunikace, na které bude dopadat část pátá zákona o pozemních komunikacích. Konkrétně půjde o:

- pozemní komunikace zařazené do transevropské silniční sítě podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU, v platném znění, s výjimkou tunelů nad 500 m,
- dálnice,
- silnice I. třídy a
- úseky silnic II. a III. třídy, na jejichž výstavbu, rekonstrukci nebo opravu byly nebo mají být využity prostředky Evropské unie, s výjimkou úseků nacházejících se v zastavěném území.

Výše uvedená regulace se naopak nebude týkat místních a účelových komunikací.

Unijní právní úprava ukládá členským státům Evropské unie, aby zajistily, že u všech projektů infrastruktury bude provedeno jejich hodnocení dopadů na bezpečnost silničního provozu (viz čl. 3 odst. 1 směrnice o bezpečnosti infrastruktury) a audit bezpečnosti silničního provozu (viz čl. 4 odst. 1 směrnice o bezpečnosti infrastruktury). Zatímco audit bezpečnosti pozemních komunikací (odpovídající směrnici předvídanému auditu bezpečnosti silničního

provozu) je již ve stávajícím zákoně o pozemních komunikacích upraven, prvotní hodnocení záměru (odpovídající směrnici předvídanému hodnocení dopadů na bezpečnost silničního provozu) se do zákona navrhuje doplnit nově, přestože ve směrnici o bezpečnosti infrastruktury se od počátku jeho úprava nachází. Bližší zdůvodnění této skutečnosti je popsáno v obecné části důvodové zprávy, přičemž ve stručnosti lze uvést, že jeho doplnění do zákona o pozemních komunikacích souvisí s rozšířením působnosti právní regulace na vybrané silnice nezařazené do transevropské silniční sítě.

Vzhledem k tomu, že prvotní hodnocení záměru z časového hlediska předchází auditu bezpečnosti pozemní komunikace, je jeho úpravu systematicky navrženo zařadit před právní úpravu auditu bezpečnosti pozemních komunikací. Prvotní hodnocení záměru je třeba provést již ve fázi počátečního plánování, proto § 18g odst. 2 návrhu zákona ukládá stavebníkovi stavby pozemní komunikace podléhající posuzování bezpečnosti, aby jej provedl. Prvotní hodnocení záměru by mělo na strategické úrovni prokázat dopady různých alternativ projektu infrastruktury na bezpečnost silničního provozu a mělo by sloužit pro výběr vhodného umístění infrastruktury. § 18g odst. 3 návrhu zákona dále v souladu s čl. 3 odst. 3 a bodem 1 přílohy I směrnice o bezpečnosti infrastruktury blíže vymezuje součásti prvotního hodnocení záměru. Prvotní hodnocení záměru shrne současný stav sítě pozemních komunikací v daném území, bezpečnost provozu na ní, shledané nedostatky ve vztahu k bezpečnosti silničního provozu a další vývoj úrovně bezpečnosti silničního provozu v případě neuskutečnění záměru. Dále stanoví cíle zvýšení úrovně bezpečnosti silničního provozu na této síti a způsoby jejich dosažení, přičemž se uvede též analýza dopadů navržených alternativ na bezpečnost silničního provozu. Kritéria pro posouzení předpokládaných dopadů na bezpečnost silničního provozu budou v souladu s přílohou I směrnice o bezpečnosti infrastruktury stanovena prováděcím právním předpisem. Zmocnění pro jeho vydání je obsaženo v § 18g odst. 10 návrhu zákona. Závěrem jsou srovnány náklady a přínosy jednotlivých variant.

Výsledkem prvotního hodnocení záměru je zpráva, která by měla představovat podklad pro zpracování navazující dokumentace pro účely schvalování stavby. § 18g odst. 4 návrhu zákona proto stanoví, že tuto zprávu má stavebník stavby pozemní komunikace uvedené v navrženém § 18g odst. 1 návrhu zákona povinnost zohlednit při zpracování návrhu dokumentace pro vydání územního rozhodnutí nebo návrhu dokumentace pro vydání společného povolení, kterým se stavba umísťuje a povoluje. Tato zpráva bude rovněž přiložena k dokumentaci pro vydání územního rozhodnutí nebo dokumentaci pro vydání společného povolení, kterým se stavba umísťuje a povoluje, předkládané stavebnímu úřadu.

Nejen prvotní hodnocení záměru, ale i první fáze auditu bezpečnosti pozemních komunikací bude relevantní pro finální znění dokumentace pro vydání územního rozhodnutí. Označení tohoto dokumentu přitom v dosavadním znění § 18g zákona o pozemních komunikacích není obsaženo, jelikož právní úprava nadále nepřesně užívá pojem „návrh dokumentace záměru“, což byl (již překonaný) termín užívaný předpisy stavebního práva v minulosti.

Návrh rovněž zohledňuje možnost umístění a povolení stavby v jednom řízení. Za tím účelem doplňuje dokumentaci pro vydání tohoto společného povolení do první fáze auditu a současně stanoví, že je-li stavba umístěna a povolena ve společném povolení, podléhá druhé fázi auditu dokumentace pro provádění stavby. Její zpracování stavební úřad v takovém případě uloží provést (§ 18g odst. 8).

Pokud jde o třetí fázi auditu bezpečnosti pozemních komunikací, jejím předmětem je provedená stavba před zahájením zkušebního provozu. Přitom již v platné právní úpravě je tato fáze auditu spjata se zkušebním provozem, nyní se pouze upřesňuje, že se audit provádí ještě před jeho zahájením. V úvahu by přicházelo provádění auditu v souvislosti s předčasným užíváním stavby, avšak to by neodpovídalo požadavkům směrnice o bezpečnosti infrastruktury, neboť účelem je, aby byla posouzena stavba jako celek, přičemž předčasné užívání se může týkat (a zpravidla týká) jen určitých jejích částí.

Směrnice o bezpečnosti infrastruktury rozlišuje mezi dvěma posledními etapami auditu bezpečnosti pozemních komunikací jak z hlediska okamžiku jejich provedení, tak z hlediska jejich předmětu. Třetí fáze auditu je zaměřena na posouzení pozemních komunikací před zahájením provozu na nich, zatímco čtvrtá fáze je posuzuje již v době jejich počátečního provozu. Přestože se v obou případech posuzuje již provedená stavba, okamžik realizace obou zmíněných fází auditu ani jejich předmět (prováděné úkony) nejsou stejné.

Současně se upřesňuje právní úprava předkládání zpráv, které jsou výsledkem jednotlivých fází auditu, stavebnímu úřadu. Zpráva a vyhodnocení zohlednění návrhů v ní obsažených stavebníkem týkající se návrhu dokumentace pro vydání územního rozhodnutí se přikládá stavebnímu úřadu spolu se žádostí o vydání územního rozhodnutí, zpráva a vyhodnocení týkající se dokumentace pro vydání společného povolení, kterým se stavba umísťuje a povoluje, se přikládá k žádosti o vydání tohoto společného povolení a zpráva a vyhodnocení týkající se dokumentace pro vydání stavebního povolení se přikládá k žádosti o vydání stavebního povolení. Ostatní zprávy a vyhodnocení se přikládají k žádosti o kolaudaci.

Návrhem se dále provádějí opravy nepřesností způsobených jednou z předchozích novel zákona o pozemních komunikacích a navrhuje se soustředit zmocnění obsažená v § 18g do samostatného odstavce.

V neposlední řadě se právní úprava v § 18g zjednoduší, když se adresátem povinnosti zajistit prvotní hodnocení záměru, jakož i auditu bezpečnosti pozemních komunikací stane stavebník. Dle platného stavebního zákona se stavebníkem rozumí osoba, která pro sebe žádá vydání stavebního povolení nebo ohlašuje provedení stavby, terénní úpravy nebo zařízení, jakož i její právní nástupce, a dále osoba, která stavbu, terénní úpravu nebo zařízení provádí, pokud nejde o stavebního podnikatele realizujícího stavbu v rámci své podnikatelské činnosti; stavebníkem se rozumí též investor a objednatel stavby.

K bodům 5 a 6 (§ 18g odst. 4, 5, 7 a 8)

Navrhují se úpravy reflektující nový stavební zákon, a to jak terminologické úpravy, tak úpravy procesních postupů. Pro přehlednost je navrženo celé znění odstavců 4, 5, 7 a 8 § 18g, a to s účinností ke dni 1. července 2023, tedy ke stejnému dni, ke kterému má nabýt účinnosti nový stavební zákon. Od účinnosti nového stavebního zákona bude auditu bezpečnosti pozemních komunikací podléhat návrh dokumentace pro povolení záměru, návrh dokumentace pro provádění stavby, provedená stavba před zahájením zkušebního provozu a dokončená stavba pro kolaudaci. K žádosti o povolení záměru bude přikládána zpráva a vyhodnocení u návrhu dokumentace pro povolení záměru. Ostatní zprávy a vyhodnocení budou předkládány k žádosti o vydání kolaudačního rozhodnutí.

K bodům 7, 9, 11 (§ 18h odst. 1, § 18i odst. 2 a 3)

Jedná se o legislativně technické úpravy vyvolané přečíslováním odstavců § 18g.

K bodu 8 (§ 18 h odst. 3)

Navrhuje se terminologické upřesnění, neboť auditorům pozemních komunikací je vydáváno povolení, nikoli osvědčení.

K bodu 10 (§ 18i odst. 2)

Navrhuje se terminologické upřesnění zohledňující, že funkce předsedy komise, před níž se skládá zkouška odborné způsobilosti pro činnost auditora pozemních komunikací, je vykonávána státním zaměstnancem v rámci služebního poměru.

K bodům 12 a 13 (18j odst. 1 a 2)

S ohledem na navrhované rozšíření činností auditora pozemních komunikací se navrhuje rozšíření zákazu střetu zájmů a povinnosti postupovat nestranně a s řádnou odbornou péčí na všechny činnosti vykonávané auditory pozemních komunikací podle zákona o pozemních komunikacích.

K bodu 14 (§ 18m)

§ 18m návrhu zákona reaguje na čl. 1 bod 4 novely směrnice o bezpečnosti infrastruktury, který do čl. 5 směrnice o bezpečnosti infrastruktury zavádí nový institut tzv. posouzení bezpečnosti silniční sítě jako celku. Toto posouzení má být provedeno u celé silniční sítě v provozu, na kterou se vztahuje výše uvedená směrnice. V České republice se bude jednat o pozemní komunikace zařazené do transevropské silniční sítě, dálnice, silnice I. třídy a úseky silnic II. nebo III. třídy, pokud na výstavbu, rekonstrukci nebo opravu úseku silnice II. nebo III. třídy byly nebo mají být využity prostředky Evropské unie.

Vzhledem k tomu, že vlastník výše uvedených pozemních komunikací není jeden, ale jsou jimi kromě státu i kraje, koncipuje návrh zákona posouzení bezpečnosti silniční sítě jako celku tak, že stanoví vlastníkům pozemních komunikací povinnost zajistit toto posouzení ve vztahu k pozemním komunikacím, které vlastní a které podléhají posuzování bezpečnosti, (viz § 18m odst. 1) a následně předat jeho výsledky nejpozději do 31. října kalendářního roku, v němž proběhlo toto posouzení, Ministerstvu dopravy. Ministerstvo dopravy poté přebere zaslané informace do souhrnného dokumentu, kterým bude přehled všech posuzovaných úseků pozemních komunikací, jenž se zveřejní na internetu (viz § 18m odst. 3). Zveřejněno bude též hodnocení posuzovaných úseků pozemních komunikací z hlediska rizika dopravních nehod a z hlediska závažnosti jejich dopadů. Úseky pozemních komunikací budou takto rozčleněny do tří kategorií, a to na úseky pozemních komunikací s vysokou, střední nebo nízkou úrovní bezpečnosti.

Posouzení pozemních komunikací se zaměří na dvě hlediska. Prvním je riziko dopravních nehod. Druhým pak závažnost dopadů těchto nehod. Výše uvedené posouzení bude provádět auditor bezpečnosti pozemních komunikací, který o jeho výsledcích zpracuje zprávu, jež shrne provedené posouzení a bude obsahovat hodnocení posuzovaných úseků pozemních komunikací z hlediska výše uvedených kritérií. Úseky pozemních komunikací tedy budou tímto způsobem kvalifikovány jako úseky s vysokou, střední nebo nízkou úrovní bezpečnosti. Předmět posouzení a kritéria pro hodnocení posuzovaných úseků pozemních komunikací budou stanoveny prováděcím právním předpisem (viz § 18m odst. 5). Při formulaci prováděcí právní úpravy bude vycházeno z přílohy III směrnice o bezpečnosti infrastruktury ve znění její novely.

Auditor bezpečnosti pozemních komunikací zprávu zpracuje jednak na základě prohlídky skutečného stavu pozemní komunikace provedené na místě nebo prostřednictvím elektronického záznamu (popřípadě provedením obou postupů) a dále též informací od vlastníka pozemní komunikace o úsecích pozemních komunikací, jež jsou v provozu déle než 3 roky, a na kterých došlo v poměru k intenzitě provozu na těchto komunikacích k vysokému počtu dopravních nehod, které měly za následek usmrcení nebo těžkou újmu na zdraví. Ve vztahu k prohlídce pozemní komunikace je třeba zdůraznit, že v případě využití elektronického záznamu, musí tento záznam zachycovat aktuální stav pozemní komunikace a její parametry, k čemuž lze využít například tzv. chytrá diagnostická vozidla. S ohledem na nedostatečnou aktuálnost dat nelze naopak obvykle použít záznamy, jež jsou bezplatně k dispozici pro využití širokou veřejností na internetu. Pokud nicméně nebudou k dispozici elektronické záznamy zachycující skutečný stav pozemní komunikace, bude provedena prohlídka na místě, která auditorovi umožní seznámit se se skutečným stavem pozemní komunikace.

Unijní právo výslovně nepožaduje, aby ten, kdo bude posuzování provádět, byl auditorem bezpečnosti pozemních komunikací. S ohledem na to, že auditor bezpečnosti pozemních

komunikací má potřebnou odbornou způsobilost k tomuto posouzení a současně je povinen postupovat nestranně a s řádnou odbornou péčí, neboť audit bezpečnosti pozemních komunikací představuje nejkomplexnější a odborně nejnáročnější posuzování obsažené v části páté zákona o pozemních komunikacích, bylo upřednostněno svěřeni této činnosti auditorům bezpečnosti pozemních komunikací před stanovením zvláštních předpokladů pro osoby, jež by výše uvedené posouzení prováděly.

Unijní právo ukládá členským státům Evropské unie, aby zajistily, že první posouzení bude provedeno nejpozději v roce 2024. Toto je reflektováno v přechodných ustanoveních návrhu zákona, kde je vlastníkům pozemních komunikací stanovena odpovídající povinnost. Ve vztahu k dalším posouzením unijní právo požaduje, aby byla prováděna dostatečně často, aby se zajistila odpovídající úroveň bezpečnosti. V každém případě musí být prováděna alespoň jednou za pět let. V návrhu zákona byla zvolena maximální (pětiletá) periodičita posuzování dle směrnice o bezpečnosti infrastruktury. Důvodem pro zvolení maximální periodicity předvídané směrnicí je celková náročnost provádění tohoto posouzení. § 18m odst. 4 návrhu zákona v této souvislosti ukládá vlastníkům pozemních komunikací, aby zajistili provedení posouzení pozemních komunikací vždy v průběhu pátého kalendářního roku následujícího po zpracování předchozích zpráv o posouzení jím vlastněných pozemních komunikací. Návrh zákona váže periodicitu posouzení ke kalendářnímu roku, což sice novela směrnice o bezpečnosti infrastruktury výslovně nečiní, avšak je vhodné takto postupovat za účelem zajištění, že posouzení bezpečnosti silniční sítě jako ceku (ve smyslu směrnice) bude k určitému datu v České republice aktuální a bude možné na něj navázat všechny navazující postupy (viz níže). Současně je vhodné dodat, že předmětem posouzení pozemních komunikací podléhajících posuzování bezpečnosti jednou za pět let budou i pozemní komunikace nově uváděné do provozu, nejen ty, které byly hodnoceny v předchozích zprávách (pětiletá lhůta je navázána obecně na kalendářní rok, kdy vlastníci pozemních komunikací podléhajících posuzování bezpečnosti zpracovali zprávy vztahující se k jím vlastněným komunikacím).

K bodu 15 (§ 18m odst. 5)

Doplňuje se zmocnění k vydání prováděcího právního předpisu, v němž bude stanoven způsob určení úseků pozemních komunikací podléhajících posuzování bezpečnosti s vysokým počtem dopravních nehod, při nichž došlo k usmrcení nebo těžké újmě na zdraví, v poměru k intenzitě provozu na pozemní komunikaci. Tím bude zajištěn jednotný přístup všech vlastníků pozemních komunikací podléhajících posuzování bezpečnosti a auditorů k určení daných úseků pozemních komunikací.

Účinnost tohoto zmocnění se navrhuje až ode dne 1. října 2023, neboť až do června 2023 může být ze strany Evropské komise vydána metodika upravující kritéria, na základě kterých se mají určovat pozemní komunikace s vysokým počtem závažných dopravních nehod ve vztahu k intenzitě dopravy. Tuto metodiku Evropské unie je nutné v prováděcím právním předpise zohlednit, proto se navrhuje již zmíněná pozdější účinnost, aniž by to mělo negativní dopad na provádění posouzení pozemních komunikací v provozu, jež má být poprvé realizováno teprve v roce 2024.

K bodu 16 (§ 18n)

§ 18n návrhu zákona reaguje na čl. 1 bod 6 novely směrnice o bezpečnosti infrastruktury, který do směrnice o bezpečnosti infrastruktury doplňuje nový čl. 6a. § 18n návrhu zákona navazuje na posouzení pozemních komunikací dle § 18m.

V návaznosti na zjištění, ke kterým se dospělo při posouzení podle § 18m návrhu zákona, vlastník pozemní komunikace rozhodne:

a) přímo o přijetí opatření k nápravě (tato možnost přichází do úvahy v situaci, kdy zjištění umožní jednoznačnou identifikaci vhodných opatření k nápravě, která zajistí zvýšení bezpečnosti pozemních komunikací), nebo

b) o provedení podrobné prohlídky úseků pozemních komunikací, které byly ve zprávě hodnoceny jako úseky s nízkou úrovní bezpečnosti a u nichž v tomto kalendářním roce nedojde k provedení nápravných opatření, kterými se zvýší úroveň jejich bezpečnosti.

Výše uvedené je třeba provést v kalendářním roce následujícím po zpracování zpráv o posouzení pozemních komunikací dle § 18m návrhu zákona.

Podrobnou prohlídku bude provádět skupina nejméně tří fyzických osob s ukončeným středním vzděláním s maturitní zkouškou a roční praxí v oblasti správy pozemních komunikací nebo bezpečnosti silničního provozu, z nichž alespoň jedna osoba musí být auditorem bezpečnosti pozemních komunikací. Výše popsanými odbornými požadavky kladenými na tyto osoby se přitom návrhem zákona vhodně konkretizuje podmínka obsažená v novele směrnice o bezpečnosti infrastruktury, aby podrobné prohlídky prováděli „odborníci“. Podrobná prohlídka se provádí na místě a zaměřuje se na posouzení dopadů zejména stavebních, technických a provozních vlastností pozemní komunikace na její bezpečnost. Cílem podrobné prohlídky je identifikovat nebezpečné podmínky, závady a problémy, které zvyšují riziko nehod a zranění. Její provedení by tedy mělo poskytnout dostatečný podklad pro identifikaci vhodných opatření k nápravě. Předmět podrobné prohlídky bude stanoven prováděcím právním předpisem (viz § 18n odst. 6), přičemž při jeho formulaci bude vycházeno z přílohy IIa směrnice o bezpečnosti infrastruktury ve znění její novely.

Výsledky podrobné prohlídky se zachytí do zprávy, kterou bude s ohledem na svou odbornou kvalifikaci zpracovávat auditor bezpečnosti pozemních komunikací. Podklady pro zpracování zprávy budou informace zjištěné při provedení prohlídky na místě, poslední zprávy o posouzení pozemních komunikací, předchozí zprávy o výsledcích podrobných prohlídek dotčeného úseku pozemní komunikace (byly-li zpracovány) a údaje o dopravních nehodách na tomto úseku pozemní komunikace. Zpráva bude obsahovat zejména popis zjištěných rizik a návrhy nápravných opatření včetně posloupnosti jejich provedení.

Tato zpráva bude sloužit vlastníku pozemní komunikace, aby rozhodl, u kterých úseků pozemních komunikací přijme nápravná opatření, jaká opatření to budou a též o jejich posloupnosti. Při tomto rozhodování se vlastník řídí potenciálem zvýšení bezpečnosti a úspor ve vztahu k nákladům souvisejícím s důsledky dopravních nehod na daných úsecích pozemních komunikací.

Unijní právo ukládá, aby byly zpracovávány a aktualizovány plány na celostátní úrovni, které budou sledovat provádění příslušných opatření k nápravě. Vzhledem k této skutečnosti jsou vlastníkům pozemních komunikací v § 18n odst. 4 a 5 návrhu zákona ukládány následující povinnosti:

- do konce kalendářního roku, v němž jsou podrobné prohlídky prováděny, sdělit Ministerstvu dopravy informaci o vybraných úsecích pozemních komunikací a provedených nebo plánovaných nápravných opatřeních včetně posloupnosti jejich provedení a

- do konce každého kalendářního roku sdělit Ministerstvu dopravy informace o provedených nápravných opatřeních obsažených v plánu zvyšování bezpečnosti pozemních komunikací.

Tyto informace budou sloužit Ministerstvu dopravy ke zpracování plánu zvyšování bezpečnosti pozemních komunikací. Plán bude pokrývat období pěti let a bude obsahovat přehled úseků pozemních komunikací (za celou Českou republiku) podléhajících posuzování bezpečnosti vybraných k provedení nápravných opatření, a provedených nebo plánovaných nápravných opatření včetně posloupnosti jejich provedení. Předmětný plán zpracuje Ministerstvo dopravy do 3 měsíců po uplynutí kalendářního roku následujícího po zpracování zpráv podle § 18m návrhu

zákona. Plán zvyšování bezpečnosti pozemních komunikací Ministerstvo dopravy zveřejní způsobem umožňujícím dálkový přístup. Každý kalendářní rok bude tento plán aktualizován.

Z pohledu teorie správního práva bude plán zvyšování bezpečnosti pozemních komunikací představovat neregulativní úkon veřejné správy, který adresátům nezakládá práva a povinnosti. Konkrétně jej pak lze zařadit mezi tzv. programovací úkony.

K bodu 17 (§ 22 odst. 2)

V § 22 odst. 2 zákona o pozemních komunikacích je obsažena legislativní zkratka pro „elektronické zařízení“. Jde o elektronické palubní zařízení umístěné ve vozidle v systému elektronického mýtného, jehož prostřednictvím se zjišťuje výše mýtného. Tento pojem se však používá v zákoně o pozemních komunikacích i v případech, kdy je elektronické zařízení poskytnuto provozovateli vozidla poskytovatelem evropského mýtného. Jelikož však v takovémto případě nemusí být zařízení „schválené podle zvláštního zákona¹¹⁾“, ale může být schváleno v jiném členském státě Evropské unie podle cizích předpisů (byť při zachování společných unijních pravidel), navrhuje se citovaný požadavek z textu zákona vypustit.

K bodu 18 (§ 22 odst. 4)

U vozidel s vojenskou poznávací značkou, registrační značkou elektrického vozidla nebo zvláštní registrační značkou historického vozidla, je již z těchto specifických značek patrné, že se jedná o vozidla osvobozená od zpoplatnění. Navrhuje se proto u těchto vozidel upustit od povinnosti vybavit je elektronickým zařízením v systému elektronického mýtného.

K bodu 19 (§ 22b odst. 1)

S ohledem na zrušení původní směrnice o interoperabilitě mýtných systémů se ze zákona o pozemních komunikacích navrhuje vypustit odkaz na tuto směrnici, a to bez náhrady.

S ohledem na zrušení rozhodnutí č. 2009/750/ES ze dne 6. října 2009 o definici evropské služby elektronického mýtného a jejích technických prvků se ze zákona o pozemních komunikacích navrhuje vypustit odkaz na toto rozhodnutí, a to bez náhrady, jelikož právním základem pro poskytování evropské služby elektronického mýtného bude zejména zákon o pozemních komunikacích v kombinaci s přímo použitelnými předpisy vydanými Evropskou komisí v návaznosti na směrnici o interoperabilitě mýtných systémů.

Za jednu z významnějších změn unijní právní úpravy poskytování evropské služby elektronického mýtného, jež je obsažena ve směrnici o interoperabilitě mýtných systémů, lze označit rezignaci na požadavek, aby byla tato služba poskytována ve všech elektronických systémech pro výběr mýtného všech členských států Evropské unie, kde je mýtné vybíráno (elektronicky). Podle čl. 5 odst. 1 směrnice musí být evropskou službou elektronického mýtného pokryty alespoň 4 členské státy Evropské unie. Evropská komise to zdůvodňuje tím, že je tato služba založena na tržních principech a pokrytí všech členských států považuje již spíše za svůj střednědobý až dlouhodobý cíl. V tomto kontextu se navrhuje upřesnit znění § 22b odst. 1 zákona o pozemních komunikacích tak, aby bylo zřejmé, že evropská služba elektronického mýtného umožňuje snadnou propojitelnost systémů elektronického mýtného alespoň ve 4 členských státech Evropské unie.

Již platná vnitrostátní právní úprava předpokládá, že evropská služba elektronického mýtného umožňuje nepřetržité užívání zpoplatněných pozemních komunikací silničním vozidlem ve všech systémech elektronického mýtného v těchto státech při využití jediného elektronického zařízení. S ohledem na znění čl. 13 směrnice o interoperabilitě mýtných systémů se toto ustanovení precizuje v tom smyslu, že při užívání předmětné služby napříč dotčenými členskými státy není nutné přizpůsobovat nastavení elektronického zařízení jednotlivým systémům elektronického mýtného. Platí to přirozeně v případě, že se v průběhu jízdy nemění technické parametry vozidla

(pokud by například v průběhu jízdy došlo ke změně počtu náprav jízdní soupravy, zásah do elektronického zařízení může být nutný, avšak není vyvolán změnou systému elektronického mýtného).

K bodům 20 a 21 (§ 22b odst. 2)

S ohledem na zrušení rozhodnutí č. 2009/750/ES ze dne 6. října 2009 o definici evropské služby elektronického mýtného a jejích technických prvků se ze zákona o pozemních komunikacích navrhuje vypustit odkaz na toto rozhodnutí, a to bez náhrady. V § 22b odst. 2 je relevantní, že oprávnění k poskytování evropské služby elektronického mýtného bylo uděleno příslušným orgánem jiného členského státu Evropské unie, což je třeba uznávat i v České republice, aniž by zákon musel nutně uvést, že bylo oprávnění vydáno „v souladu s rozhodnutím Evropské komise“.

Současně však k podmínce udělení oprávnění k poskytování evropské služby elektronického mýtného jiným státem přistupuje podmínka spočívající v uzavření smlouvy o poskytování evropské služby elektronického mýtného s provozovatelem systému elektronického mýtného (jímž je v České republice Ředitelství silnic a dálnic). Navržená změna souvisí s tím, že nadále není unijními předpisy požadováno, aby evropská služba elektronického mýtného pokrývala všechny členské státy Evropské unie. Nelze tak automaticky presumovat, že všichni poskytovatelé evropského mýtného budou mít uzavřenou smlouvu s českým provozovatelem systému elektronického mýtného. Ti, co se rozhodnou poskytovat v České republice své služby, budou muset předmětnou smlouvu uzavřít, což vyplývá z čl. 5 odst.1 a 2 směrnice o interoperabilitě mýtných systémů.

Současně se z § 22b odst. 2 zákona o pozemních komunikacích vypouští předpoklad poskytování evropské služby elektronického mýtného v České republice spočívající v uzavření smlouvy o poskytování této služby s provozovatelem vozidla v systému elektronického mýtného, jelikož to vyplývá z jiných ustanovení zákona i přímo použitelného předpisu Evropské unie.

K bodu 22 (§ 22c odst. 1 písm. a))

V souladu s čl. 6 odst. 6 směrnice o interoperabilitě mýtných systémů se navrhuje výslovně doplnit do zákona o pozemních komunikacích povinnost provozovatele systému elektronického mýtného umožnit použití elektronických zařízení poskytnutých poskytovatelem evropského mýtného. Podmínkou toho je, že zařízení splňuje technické požadavky stanovené unijním právem, bylo podrobeno posouzení shody a posouzení vhodnosti pro použití a je opatřeno příslušnými prohlášeními (to vše dle rámcových pravidel obsažených v § 22g zákona o pozemních komunikacích). Výjimkou z uvedeného pravidla (umožnit použití elektronických zařízení poskytnutých poskytovatelem evropského mýtného) je situace, kdy je elektronické zařízení evidováno jako nefunkční nebo zablokované (z důvodu, že provozovatel vozidla neplní své smluvní povinnosti vůči poskytovateli evropského mýtného).

K bodu 23 (§ 22c odst. 1 písm. e))

Již platná právní úprava předpokládá, že je povinností provozovatele systému elektronického mýtného zajistit výběr souhrnného mýtného, jež vzniklo užitím zpoplatněných pozemních komunikací vozidly v systému elektronického mýtného, ohledně kterých uzavřeli provozovatelé těchto vozidel smlouvu s poskytovatelem evropského mýtného. Právní úprava se v tomto kontextu doplňuje o explicitní vymezení případu, kdy poskytovatel evropského mýtného hradit mýtné za provozovatele vozidla nemusí. Jde o případ, kdy je elektronické zařízení vozidla, jež užilo českou zpoplatněnou pozemní komunikaci, evidováno poskytovatelem evropského mýtného jako zablokované. Typicky v situaci, kdy provozovatel vozidla v systému elektronického mýtného neplní své smluvní závazky vůči poskytovateli evropského mýtného a tento poskytovatel jej uvede v příslušné evidenci (lze přitom odkázat i na § 22e odst. 2 písm. c) zákona o pozemních

komunikacích ve znění návrhu jeho novely), provozovatel systému elektronického mýtného nemůže požadovat úhradu mýtného po poskytovateli evropského mýtného (v rámci úhrady souhrnného mýtného), ale bude řešit případné dlužné mýtné přímo s provozovatelem vozidla. Návrh této úpravy navazuje na čl. 8 odst. 2 a 3 směrnice o interoperabilitě mýtných systémů.

Dále se v souvislosti se změnou technologie mýtného systému v České republice (na technologii satelitní) navrhuje, aby byl základem výběru souhrnného mýtného hrazeného poskytovatelem evropského mýtného výkaz o mýtném, jenž poskytovatel evropského mýtného předkládá provozovateli systému elektronického mýtného.

K bodu 24 (§ 22c odst. 1 písm. f))

S ohledem na zrušení rozhodnutí č. 2009/750/ES ze dne 6. října 2009 o definici evropské služby elektronického mýtného a jejích technických prvků se ze zákona o pozemních komunikacích navrhuje vypustit odkaz na toto rozhodnutí. Prohlášení o systému elektronického mýtného ve smyslu zákona o pozemních komunikacích odpovídá přehled o oblasti evropské služby elektronického mýtného ve smyslu unijní právní úpravy. Jelikož jsou náležitosti tohoto dokumentu nově vymezeny v přímo použitelném předpisu Evropské unie, přičemž v tomto dokumentu jsou rovněž stanoveny podmínky přístupu poskytovatelů evropského mýtného do systému elektronického mýtného, odpovídajícím způsobem se upravuje odkaz na předpis Evropské unie. Tento odkaz je obecný. Jde o nařízení Komise (EU) 2020/204. V případě tohoto nařízení není možné v normativním textu návrhu zákona uvést zkrácený či zobecněný název tohoto přímo použitelného předpisu Evropské unie.

K bodu 25 (§ 22c odst. 1 písm. g))

V souladu s čl. 7 odst. 1 směrnice o interoperabilitě mýtných systémů se do zákona o pozemních komunikacích navrhuje výslovně doplnit, že za poskytování evropské služby elektronického mýtného náleží poskytovatelům odměna od provozovatele systému elektronického mýtného. V dané souvislosti lze pak odkázat na bod 1.2. přílohy nařízení Komise (EU) 2020/204. Dle tohoto ustanovení jsou mandatorní součástí přehledu o oblasti evropské služby elektronického mýtného (dle zákona o pozemních komunikacích prohlášení o systému elektronického mýtného) obchodní podmínky zahrnující alespoň popis prvků použitých k vymezení pevně stanovené nebo proměnné odměny hrazené subjektem pro výběr mýtného (tedy provozovatelem systému elektronického mýtného dle zákona o pozemních komunikacích) poskytovateli evropské služby elektronického mýtného (tedy poskytovateli evropského mýtného dle zákona o pozemních komunikacích).

K bodu 26 (§ 22c odst. 1 písm. h), § 22c odst. 3 a § 22e písm. c))

Navrhuje se sjednocení terminologie užívané pro vyjádření zveřejňování údajů na internetu.

K bodu 27 (§ 22c odst. 1 písm. i))

Podle čl. 9 směrnice o interoperabilitě mýtných systémů by měl subjekt pro výběr mýtného vést účetní záznamy, které umožňují jasně odlišovat náklady a příjmy související s poskytováním služeb mýtného od nákladů a příjmů souvisejících s jinými činnostmi, přičemž křížové dotace mezi dotčenými činnostmi by neměly být povoleny. Návrh zákona tedy zakotvuje pro provozovatele systému elektronického mýtného povinnost vedení odděleného účetnictví a zákaz financování jiných činností z veřejných prostředků, jež byly poskytnuty k provozování systému elektronického mýtného.

K bodu 28 (§ 22d odst. 2 a 5)

Jedná se o dílčí terminologickou úpravu směřující k tomu, aby byla použita formulace, která je nyní v právních předpisech standardně užívána.

K bodu 29 (§ 22d odst. 7)

Směrnice o interoperabilitě mýtných systému v čl. 21 odst. 1 vyžaduje, aby členské státy nejméně jednou ročně ověřili, zda poskytovatelé evropské služby elektronického mýtného nadále splňují vybrané podmínky, jež byly posuzovány v rámci řízení o registraci těchto osob. Navrhuje se proto uložit povinnost Ministerstvu dopravy každoročně ověřovat, zda poskytovatel evropského mýtného, jemuž udělilo oprávnění, splňuje podmínku zavedeného systému řízení jakosti, finanční způsobilosti, řízení rizik a dobré pověsti. Neplnění některé z těchto podmínek by mohlo vést k odnětí oprávnění k poskytování evropské služby elektronického mýtného dle § 22f zákona o pozemních komunikacích.

K bodům 30 až 37 (§ 22e odst. 1)

Ustanovení § 22e zákona o pozemních komunikacích upravuje povinnosti poskytovatelů evropského mýtného, jimž udělilo oprávnění k poskytování evropské služby elektronického mýtného Ministerstvo dopravy.

Novou povinností poskytovatele evropského mýtného bude ve lhůtě 1 měsíce od udělení oprávnění uveřejnit na internetu údaje o plánovaném pokrytí systémů elektronického mýtného v členských státech Evropské unie. Posléze bude povinen tyto údaje každoročně aktualizovat. Předmětné ustanovení provádí čl. 5 odst. 3 směrnice o interoperabilitě mýtných systémů.

Jak bylo uvedeno výše, za 1 z významnějších změn unijní právní úpravy poskytování evropské služby elektronického mýtného, jež je obsažena ve směrnici o interoperabilitě mýtných systémů, lze označit rezignaci na požadavek, aby byla tato služba poskytována ve všech elektronických systémech pro výběr mýtného všech členských států Evropské unie, kde je mýtné vybíráno (elektronicky). Podle čl. 5 odst. 1 směrnice musí být evropskou službou elektronického mýtného pokryty alespoň 4 členské státy Evropské unie. Evropská komise to zdůvodňuje tím, že je tato služba založena na tržních principech a pokrytí všech členských států považuje již spíše za svůj střednědobý až dlouhodobý cíl. V souladu s tímto požadavkem se tedy ukládá poskytovateli evropského mýtného povinnost uzavřít smlouvy o poskytování evropské služby elektronického mýtného s provozovateli systémů elektronického mýtného toliko ve 4 členských státech Evropské unie, které jsou zapojeny do poskytování předmětné služby. Prodlužuje se i lhůta pro uzavření smluv - namísto stávajících 2 let stačí předmětné smlouvy uzavřít do 3 let od udělení oprávnění k poskytování evropské služby elektronického mýtného. Bude však platit, že v členských státech Evropské unie, v nichž hodlá poskytovatel evropského mýtného poskytovat své služby, musí uzavřít příslušné smlouvy s provozovateli všech systémů elektronického mýtného, a to ve lhůtě do 2 let od uzavření první smlouvy v takovémto státě, ledaže by některý z provozovatelů neposkytl potřebnou součinnost (k tomu lze odkázat na § 22f odst. 1 písm. c) zákona o pozemních komunikacích ve znění návrhu jeho novely).

Ze zákona o pozemních komunikacích se dále navrhuje vypustit povinnost poskytovatele evropského mýtného obnovit poskytování služby elektronického mýtného do 6 měsíců od výpadku pokrytí systému elektronického mýtného, jelikož takovéto ustanovení již nemá v nové unijní právní úpravě oporu. Čl. 5 odst. 2 směrnice o interoperabilitě mýtných systémů naopak požaduje nepřetržité pokrytí všech systémů elektronického mýtného od okamžiku uzavření smluv o tomto pokrytí. Uvedené ustanovení toliko pamatuje na povinnost subjektu pro výběr mýtného co nejrychleji obnovit pokrytí, došlo-li k výpadku, což ve vztahu k provozovateli systému elektronického mýtného již není třeba výslovně upravovat, jelikož je v České republice jeho zákonnou povinností zajistit kontinuální fungování systému elektronického mýtného.

Z § 22e se dále navrhuje vypustit některé povinnosti poskytovatele evropského mýtného, jemuž udělilo oprávnění k poskytování evropské služby elektronického mýtného Ministerstvo dopravy, a to z toho důvodu, že

- pro ně již není opora ve směrnici o interoperabilitě mýtných systémů,
- jde o povinnosti zavazující poskytovatele evropského mýtného, kteří mají v České republice uzavřenou smlouvu o poskytování evropské služby elektronického mýtného, aniž by muselo být oprávnění k této činnosti uděleno Ministerstvem dopravy, nebo
- byly tyto povinnosti přeneseny do přímo použitelných předpisů Evropské unie (zejména do nařízení Komise (EU) 2020/204).

K bodu 38 (§ 22e odst. 2 a 3)

Jak již bylo uvedeno výše, směrnice o interoperabilitě mýtných systémů zavádí preciznější rozlišení povinností poskytovatelů evropské služby elektronického mýtného, jejichž plnění mají zajistit členské státy registrující tyto poskytovatele, od povinností, jejichž plnění mají zajistit členské státy, na jejichž území k poskytování služby dochází. Nově navržený odstavec provádí do zákona o pozemních komunikacích druhou skupinu povinností. Opírají se o čl. 5 odst. 4, čl. 5 odst. 5, čl. 8 odst. 3 a čl. 10 odst. 1 směrnice o interoperabilitě mýtných systémů, jakož i o čl. 2 odst. 7 nařízení Komise (EU) 2020/204.

Bude-li tedy poskytovatel evropského mýtného poskytovat evropskou službu elektronického mýtného v České republice (a bude mít pro tento účel uzavřenou smlouvu s Ředitelstvím silnic a dálnic), bude povinen kromě jiného

- předem informovat provozovatele vozidel o způsobech úhrady mýtného a zpracovávání jejich osobních údajů a jejich právech s tím souvisejících,
- zajistit provozovatelům vozidel poskytnutí elektronických palubních zařízení,
- vést v rozsahu a způsobem stanoveným ve smlouvě o poskytování evropské služby elektronického mýtného evidenci zablokovaných a nefunkčních elektronických palubních zařízení a zasílat provozovateli systému elektronického mýtného údaje související se zablokovaným zařízením,
- neprodleně informovat provozovatele vozidel o neuhrazení mýtného podle podmínek uvedených ve smlouvě o poskytování evropské služby elektronického mýtného a stanovit jim přiměřenou lhůtu k úhradě mýtného.

Zároveň se v souladu s čl. 10 odst. 1 směrnice o interoperabilitě mýtných systémů doplňuje, že v případě smlouvy o poskytování evropské služby elektronického mýtného uzavřené mezi poskytovatelem evropského mýtného a provozovatelem systému elektronického mýtného nesmí tento poskytovatel odmítnout uzavřít smlouvy o poskytování evropské služby elektronického mýtného s provozovatelem vozidla z důvodu

- jeho státní příslušnosti,
- státu pobytu nebo
- státu registrace vozidla.

K bodům 39 až 41 (§ 22f)

S ohledem na skutečnost, že povinnosti poskytovatelů evropského mýtného budou obsaženy nejen na úrovni zákona o pozemních komunikacích, ale i v přímo použitelném předpisu vydaném Evropskou komisí (tj. nařízení Komise (EU) 2020/204), je nutno rozšířit možné důvody pro odejmutí oprávnění k poskytování evropské služby elektronického mýtného. Odkaz na přímo

použitelný předpis je obecný, jelikož v tomto případě není možné v normativním textu návrhu zákona uvést zkrácený či zobecněný název tohoto předpisu.

Dále se v návaznosti na čl. 5 odst. 1 směrnice o interoperabilitě mýtných systémů navrhuje uvést, že důvodem odejmutí oprávnění k poskytování evropské služby elektronického mýtného není situace, kdy k uzavření smlouvy o poskytování evropské služby elektronického mýtného s některým z provozovatelů systému elektronického mýtného v určitém členském státě Evropské unie nedošlo proto, že provozovatel systému elektronického mýtného neposkytl potřebnou součinnost.

K bodům 42 až 45 (§ 22g odst. 1)

S ohledem na zrušení rozhodnutí č. 2009/750/ES ze dne 6. října 2009 o definici evropské služby elektronického mýtného a jejích technických prvků se ze zákona o pozemních komunikacích navrhuje vypustit odkaz na toto rozhodnutí, přičemž s ohledem na vydání přímo použitelných předpisů Evropskou komisí v návaznosti na směrnici o interoperabilitě mýtných systémů dochází ke změně odkazu. Zatímco jsou technické požadavky kladené na prvky systému elektronického mýtného stanoveny nařízením Komise (EU) 2020/203, posouzení shody prvků s technickými požadavky, posouzení jejich vhodnosti pro použití a vydání prohlášení o těchto posouzeních se bude řídit nařízením Komise (EU) 2020/204.

K bodu 46 (§ 22g odst. 3 až 7)

Zákon o pozemních komunikacích v platném znění sice stanoví, že mají být prvky systému elektronického mýtného podrobeny posouzení shody i posouzení vhodnosti pro použití, nestanoví však, kdo tato posouzení provádí. Podrobný postup obou posouzení stanoví nařízení Komise (EU) 2020/204 v příloze III. Posouzení shody je provedeno buď v režimu interního řízení výroby (modul A), nebo v režimu přezkoušení typu (modul B), po němž následuje posouzení shody s typem založené na interním řízení výroby (modul C). Z výše uvedených modulů je oznámený subjekt zapojen do modulu B. Posouzení vhodnosti pro použití je prováděno buď přímo ve spolupráci se subjektem pro výběr mýtného (tj. provozovatelem systému elektronického mýtného ve smyslu zákona o pozemních komunikacích), nebo je prováděno oznámeným subjektem.

V případech, kdy výše uvedená posouzení provádí oznámený subjekt, návrh zákona jednoznačně stanoví, kdo jím je. Jde o právnickou osobu oznámenou Evropské komisi, které bylo uděleno příslušné oprávnění Úřadem pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví, nebo orgánem jiného členského státu Evropské unie. Tuto kompetenci se navrhuje přiznat v České republice Úřadu pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví s ohledem na skutečnost, že obecně zastává v České republice roli oznamujícího orgánu ve vztahu k subjektům posuzování shody.

Na rozdíl od jiných předpisů Evropské unie, jež upravují detailní pravidla posuzování, oznamování a kontroly subjektů posuzování shody, stanoví směrnice o interoperabilitě mýtných systémů toliko několik základních, velmi obecných pravidel, a to v čl. 19. Návrh zákona nesměruje v tomto ohledu k doplnění hmotněprávní či procesní úpravy nad rámec unijního práva a navrženou právní úpravu nelze svým rozsahem, obsahem, ale ani významem srovnávat s úpravou obsaženou v hlavě IV části první zákona č. 90/2016 Sb., o posuzování shody stanovených výrobků při jejich dodávání na trh, ve znění pozdějších předpisů. Návrh zákona přitom počítá se subsidiární aplikací jak správního řádu, tak kontrolního řádu.

Návrh zákona nestanoví ani požadavky kladené na oznámený subjekt, jelikož vyplývají z nařízení Komise (EU) 2020/203. Na tento přímo použitelný předpis Evropské unie je činěn toliko obecný odkaz (v normativním textu návrhu zákona nelze uvést zkrácený či zobecněný název tohoto předpisu). Při posuzování žadatele se přitom standardně zohlední i plnění harmonizovaných norem, přičemž předpokladem přiznání oprávnění je jeho předchozí akreditace (to vyplývá

z přílohy III nařízení Komise (EU) 2020/203). Vyhoví-li Úřad pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví žádosti o udělení oprávnění, oznámí tuto skutečnost Evropské komisi a jiným členským státům Evropské unie. Na rozdíl od obecné unijní i vnitrostátní právní úpravy není vznik oprávnění provádět činnosti oznámeného subjektu navázán na absenci námitek uplatněných ze strany Evropské komise či jiného členského státu, oznámení má tak výlučně informační význam.

Návrh zákona rovněž standardně předpokládá, že Úřad pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví vykonává kontrolu nad oznámeným subjektem a jeho činnostmi, přičemž v případě pozbytí předpokladů pro notifikaci, nebo neplnění stanovených povinností, popřípadě v návaznosti na žádost bude tento úřad rovněž kompetentní k odejmutí uděleného oprávnění. I o této skutečnosti pak bude povinen informovat Evropskou komisi a ostatní členské státy.

K bodu 47 (§ 22g odst. 9)

Na základě čl. 6 odst. 2 a čl. 15 odst. 1 směrnice o interoperabilitě mýtných systémů dochází k doplnění povinnosti provozovatele systému elektronického mýtného zveřejnit na internetu aktualizované prohlášení o systému elektronického mýtného, dojde-li k změně systému elektronického mýtného vyžadující úpravu prvku systému elektronického mýtného. To by mělo umožnit poskytovatelům evropského mýtného absolvovat relevantní nová posouzení prvků systému elektronického mýtného tak, aby mohli své služby poskytovat bez přerušení způsobeného změnou národního systému.

K bodům 48 a 49 (§ 22h odst. 2)

S ohledem na požadavek upravený v čl. 12 odst. 1 směrnice o interoperabilitě mýtných systémů dochází k drobnému upřesnění stávající lhůty pro sdělení Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře, zda disponuje všemi potřebnými informacemi a podklady pro posouzení sporu. Současně se výslovně stanoví, že provozovatel systému elektronického mýtného nebo příslušný poskytovatel evropského mýtného je povinen vyhovět žádosti o předložení doplňujících informací nebo podkladů ve stanovené lhůtě.

K bodu 50 (§ 22h odst. 3)

S ohledem na zrušení rozhodnutí č. 2009/750/ES ze dne 6. října 2009 o definici evropské služby elektronického mýtného a jejích technických prvků se ze zákona o pozemních komunikacích navrhuje vypustit odkaz na toto rozhodnutí a nahradit jej obecnějším vymezením. Soulad smluvních podmínek může být posuzován jak z hlediska zákona o pozemních komunikacích, tak občanského zákoníku, nebo také přímo použitelných předpisů vydaných Evropskou komisí v návaznosti na směrnici o interoperabilitě mýtných systémů.

K bodu 51 (§ 22h odst. 4 a 5)

V zájmu zajištění snadného přístupu k informacím ze strany účastníků trhu evropské služby elektronického mýtného stanoví směrnice o interoperabilitě mýtných systémů povinnost členských států shromažďovat a zveřejňovat veškeré významné údaje týkající se této služby ve veřejně přístupných národních rejstřících, přičemž tyto informace mají být aktuální a přesné. V souladu s čl. 21 směrnice se tak navrhuje uložit Ministerstvu dopravy povinnost zveřejňovat na internetu vybrané údaje týkající se provozování systému elektronického mýtného a poskytování evropské služby elektronického mýtného.

K bodu 52 (§ 22i odst. 2)

Podle platné právní úpravy je povinen provozovatel vozidla v systému elektronického mýtného zajistit úhradu mýtného, nehradí-li mýtné poskytovateli evropského mýtného na základě smlouvy o poskytování evropské služby elektronického mýtného. Navrhuje se provést toliko dílčí reformulaci ustanovení tak, aby byl případ zproštění se povinnosti hradit mýtné provozovateli systému elektronického mýtného formulován obdobně jako je tomu v § 22j odst. 1 písm. d) zákona o pozemních komunikacích a šlo tedy o situace, kdy mýtné hradí provozovateli systému elektronického mýtného poskytovatel evropského mýtného. To, kdy hradí mýtné poskytovatel evropského mýtného, pak vyplývá z § 22c odst. 4 písm. b) (ve spojení s § 22c odst. 1 písm. e)) zákona o pozemních komunikacích. Z toho lze též dovodit, že i přes formální existenci smlouvy s poskytovatelem evropského mýtného může provozovatel systému elektronického mýtného požadovat úhradu mýtného přímo po provozovateli vozidla, pakliže je elektronické palubní zařízení tohoto vozidla evidováno jako zablokované.

K bodu 53 (§ 22i odst. 4)

Ze zákona o pozemních komunikacích se navrhuje vypustit zmocnění pro Ministerstvo dopravy k úpravě podmínek pro zajištění interoperability systémů elektronického mýtného v souladu s příslušným předpisem Evropské unie. Jednak již odkaz na původní směrnici o interoperabilitě mýtných systémů není správný (s ohledem na její zrušení), a dále pak je předmětná materie obsažena v přímo použitelných předpisech Evropské unie (nařízeních Komise (EU) 2020/203 a 2020/204).

K bodům 54 a 55 (§ 29a odst. 1)

§ 29a zákona o pozemních komunikacích upravuje Centrální evidenci pozemních komunikací, v níž se mají evidovat i informace o úsecích pozemních komunikací zařazených do transevropské silniční sítě, jež jsou v provozu déle než 3 roky, s vysokým počtem dopravních nehod, při nichž došlo k usmrcení osoby, v poměru k intenzitě provozu na pozemní komunikaci, a informace o úsecích pozemních komunikací zařazených do transevropské silniční sítě, u nichž by odstranění nebo snížení rizik plynoucích z vlastností pozemní komunikace pro účastníky provozu na pozemních komunikacích vedlo k výraznému snížení nákladů vynakládaných v důsledku dopravních nehod, při současném zohlednění nákladů na odstranění nebo snížení těchto rizik. Evidence těchto informací byla do zákona o pozemních komunikacích začleněna z důvodu transpozice čl. 2 odst. 5 a 6 a čl. 5 odst. 1 směrnice o bezpečnosti infrastruktury. Vzhledem k tomu, že výše uvedená unijní úprava byla nahrazena novou úpravou obsaženou v novele směrnice o bezpečnosti infrastruktury, navrhuje se vypuštění § 29a odst. 1 písm. d) a e) zákona o pozemních komunikacích.

K bodu 56 (§ 29a odst. 2)

Vzhledem ke zrušení písm. d) a e) v § 29a odst. 1 se navrhuje zrušení odstavce 2, který se vztahoval pouze k těmto ustanovením.

K bodu 57 (§ 29a odst. 7)

Jedná se o legislativně technickou úpravu vyvolanou přecíslováním odstavců v důsledku zrušení odstavce 2 v § 29a.

K bodu 58 (§ 43d)

§ 43d odst. 1, 2 a 4 návrhu zákona upravující informační formulář transponuje do českého právního řádu čl. 24 směrnice o interoperabilitě mýtných systémů. Navrhované nové ustanovení souvisí s usnadněním přeshraničního vymáhání přestupků řidiče nebo provozovatele vozidla spočívajících v užití zpoplatnění pozemní komunikace bez úhrady časového poplatku nebo v nezajištění úhrady mýtného anebo v obdobném protiprávním jednání, jež vede nebo může vést k absenci této úhrady. Konkrétně půjde o skutkové podstaty podle § 42a odst. 2, § 42a odst. 3 a §

42b odst. 2 písm. a) až e) zákona o pozemních komunikacích. V této souvislosti se v případech, kdy podezřelým z přestupku je řidič nebo provozovatel vozidla, které je registrováno v jiném členském státě Evropské unie, navrhuje přiložit k oznámení o zahájení řízení nebo k příkazu, který je vydáván jako první úkon v řízení, rovněž informační formulář. Zaslání informačního formuláře pouze vůči řidiči nebo provozovateli vozidla, které je registrováno v jiném členském státě Evropské unie, je vyjádřením přeshraničního aspektu vyplývajícího z účelu a předmětu právní úpravy vymáhání povinnosti zaplatit časové poplatky nebo mýtné obsažené v bodě 5 preambule a čl. 1 odst. 1 písm. b) směrnice interoperabilitě mýtných systémů. Za předpokladu, že je známa informace o jazyce vydání osvědčení o registraci vozidla, zašle se formulář v tomto jazyce. Tato situace nastane například, pokud je vozidlo zastaveno a osvědčení o registraci je předloženo. V ostatních případech je informační formulář zasílán v úředním jazyce členského státu registrace vozidla. Zaslání informačního formuláře v cizím jazyce má umožnit osobě podezřelé z přestupku seznámit se se základními informacemi o spáchaném přestupku v jazyce, který by pro ni měl být srozumitelný.

Informační formulář tak bude zasílán ve dvou případech. Pokud se bude jednat o řízení zahájené vydáním příkazu jako prvního úkonu v řízení (příkazní řízení), nebo v případě, kdy bude řízení zahájeno zasláním oznámení o zahájení řízení (standardní přestupkové řízení). Bude-li se jednat o případ, kdy bude spáchaný přestupek projednán příkazem na místě, informační formulář zasílán nebude. Důvodem je, že v případě projednání spáchaného přestupku příkazem na místě přestupce (řidič) na místě samém souhlasí se zjištěným stavem věci, s právní kvalifikací skutku, s uložením pokuty a její výší a s vydáním příkazového bloku, a tedy není již nutné dále tohoto přestupce poučovat o skutečnostech, jež jsou předvídané v informačním formuláři. Nezasílání informačního formuláře při projednání přestupku příkazem na místě je rovněž plně v souladu se směrnicí o interoperabilitě mýtných systémů (čl. 24), která zaslání informačního formuláře spojuje teprve s rozhodnutím členského státu o tom, zda zahájí následné řízení o nezaplacení mýtného.

Současně platí, že vzhledem k tomu, že v případě vyřízení přestupku uložením pokuty příkazem na místě není zahajováno správní řízení, není tedy ani zasíláno oznámení o zahájení řízení. Povinnost zaslat informační formulář tedy v tomto případě nevznikne a není ani potřeba ji výslovně vylučovat.

Informační formulář bude v souladu s požadavky směrnice obsahovat nejnutnější identifikační údaje o přestupku, které budou podezřelému sloužit ke snazší orientaci ve věci. Jedná se o základní údaje o místě a času, kdy měl být přestupek spáchán, identifikace konkrétního ustanovení vymezujícího skutkovou podstatu přestupku a vymezení výše a druhu hrozícího postihu. V případě informačního formuláře zasílaného spolu s příkazem bude tento formulář obsahovat též vymezení správního trestu, který je příkazem ukládán, a rovněž i poučení o právu podat proti příkazu odpor. Pokud byl přestupek zjištěn prostřednictvím automatizovaného technického prostředku (např. zaznamenám kamerou), bude informační formulář obsahovat kromě výše uvedených údajů i údaje o tomto prostředku. Konkrétní standardizovaná podoba informačního formuláře bude vycházet z přílohy II směrnice o interoperabilitě mýtných systémů a bude stanovena v prováděcím právním předpise (viz § 43d odst. 4). Oznámení o zahájení řízení, které bude zasíláno společně s informačním formulářem, nebude zasíláno v cizím jazyce, ale v češtině.

Čl. 26 směrnice o interoperabilitě mýtných systémů požaduje po členských státech Evropské unie, aby zpracovávaly souhrnné zprávy týkající se výměny informací mezi členskými státy a řízení o přestupcích, u nichž byl zaslán informační formulář, a tyto zprávy každé tři roky zasílaly Evropské komise. První zpráva má být zaslána do 19. dubna 2023. V této souvislosti lze uvést, že automatizovanou výměnu údajů o silničních vozidlech, jejich vlastníchích a provozovatelích podle čl. 23 směrnice o interoperabilitě mýtných systémů bude zabezpečovat Ministerstvo dopravy prostřednictvím systému EUCARIS. Právní úprava této problematiky je upravena v § 5 odst. 8 zákona č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou

provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění zákona č. 307/1999 Sb., ve znění pozdějších předpisů. S ohledem na výše uvedené bude souhrnnou zprávu za Českou republiku zpracovávat Ministerstvo dopravy.

Vzhledem k tomu, že ve zprávě je třeba uvést též informace o řízeních o přestupcích, u nichž byl zaslán informační formulář, ukládá návrh zákona v § 43d odst. 3 povinnost celnímu úřadu, aby vždy do 28. února poskytl Ministerstvu dopravy tyto údaje. Termín pro splnění této povinnosti (konec února) byl zvolen s ohledem na termín zasílání souhrnné zprávy Evropské komisi.

K bodu 59 (§ 46 odst. 2)

V souvislosti se zakotvením nových zmocnění a s přečíslováním jednotlivých ustanovení zákona se doplňují a upravují odkazy ve výčtu zmocňovacích ustanovení.

K čl. II

K bodům 1 a 2

Za účelem předejití retroaktivitě návrhu zákona se výslovně stanoví, že provedení prvotního hodnocení záměru a auditu bezpečnosti pozemních komunikací se nevztahuje na stavby pozemních komunikací, u kterých byla dokumentace pro vydání územního rozhodnutí nebo dokumentace pro vydání společného povolení, kterým se stavba umísťuje a povoluje, zpracována přede dnem účinnosti zákona. Audit bezpečnosti pozemních komunikací však bude prováděn u pozemních komunikací zařazených do transevropské silniční sítě, u nichž tato povinnost platí již nyní podle stávajícího znění zákona o pozemních komunikacích.

K bodu 3

S ohledem na čl. 5 odst. 3 směrnice o bezpečnosti infrastruktury, ve znění její novely, se stanoví, že první posouzení pozemních komunikací podléhajících posouzení bezpečnosti podle § 18m bude provedeno v roce 2024. Tím bude zároveň zajištěno, že celá síť pozemních komunikací podléhajících posuzování bezpečnosti v České republice bude posouzena současně (v průběhu téhož roku).

K čl. III

Účinnost zákona se navrhuje ke dni 19. října 2021, a to s ohledem na transpoziční lhůtu vyplývající z čl. 32 odst. 1 směrnice o interoperabilitě mýtných systémů, s výjimkou vybraných ustanovení, která nabydou účinnosti dnem 1. července 2023 a dnem 1. října 2023.

Pozdější účinnost (k 1. červenci 2023) je jednak vyvolaná tím, že se v příslušném novelizačním bodě reaguje na změny vyvolané novým stavebním zákonem (sněmovní tisk č. 1008). Je proto nutné, aby tento novelizační bod nabyl účinnosti ve stejný den, jako nový stavební zákon.

Pozdější účinnost se dále navrhuje u ustanovení (k 1. říjnu 2023) upravujícího zmocnění k vydání prováděcího právního předpisu, který bude vycházet z metodiky Evropské unie, která bude vydána až v červnu 2023.

V Praze dne 31. května 2021

Předseda vlády:
Ing. Andrej Babiš v.r.

Ministr dopravy:
doc. Ing. Karel Havlíček, Ph.D., MBA, v.r.