

*Parlament České republiky*  
**POSLANECKÁ SNĚMOVNA**  
**2023**  
*9. volební období*

**Z Á P I S**  
*z 28. schůze*  
*hospodářského výboru,*  
*která se konala dne 27. dubna 2023*

v budově Poslanecké sněmovny, Sněmovní 1, 118 26 Praha 1  
místnost č. 306

---

**Přítomni:** viz prezenční listina

**Omluveni:** Jan Bauer, Stanislav Blaha, Jiří Hájek, Ondřej Lochman, Vojtěch Munzar, Patrik Nacher, Marek Novák, Zuzana Ožanová, Berenika Peřtová, Michael Rataj, Jiří Strýček, Róbert Teleky

**PROGRAM:**

**1)**

**Schválení programu schůze**

Schůzi výboru zahájil a řídil předseda **Ivan Adamec**; uvedl omluvy členů HV; načetl program schůze, ke kterému nebyly připomínky - hlasování o programu: 9 pro, 0 proti, 0 se zdrželo.

**2)**

**Vládní návrh zákona o preventivní restrukturalizaci - sněmovní tisk 371**

Návrh zákona představil **vrchní ředitel Sekce koordinace tvorby právních předpisů a prevence korupce Michal Franěk**; účelem NZ je zpřístupnit obchodním korporacím v ČR efektivní nástroj, pomocí kterého lze řešit přechodné finanční potíže a odvracet riziko hrozícího úpadku → nutné přizpůsobení jednotlivých předpisů z oblasti civilního práva procesního a daňového; jde o normu, která stojí na rozhraní práva závazkového, korporátního a insolvenčního - v zásadě do jisté míry reguluje soukromo právní vyjednávání mezi dlužníky a věřiteli, tzn. mezi korporací, která ještě není insolventní, ale není žádoucí, aby se dostala do insolvence; cílem je umožnit reorganizaci za součinnosti reorganizačního správce a pod určitým dohledem soudu.

Zpravodaj **Libor Turek** zrekapituloval dosavadní proces projednávání ST

v Poslanecké sněmovně; výhody a nevýhody Vládního návrhu zákona o preventivní restrukturalizaci zazněly při minulém projednávání; HV neobdržel žádné pozměňovací návrhy.

V rozpravě dále nikdo nevystoupil.

V podrobné rozpravě zpravodaj **Libor Turek** přednesl návrh usnesení, o kterém se následně hlasovalo.

Hlasování: 11 pro, 0 proti, 0 se zdrželo – usnesení č. **144**  
(viz <https://www.psp.cz/sqw/text/text2.sqw?idd=227678>).

### 3)

**Vládní návrh zákona, kterým se mění zákon č. 182/2006 Sb., o úpadku a způsobech jeho řešení (insolvenční zákon), ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 312/2006 Sb., o insolvenčních správcích, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony – sněmovní tisk 372**

Návrh zákona představil **vrchní ředitel Sekce koordinace tvorby právních předpisů a prevence korupce Michal Franěk**; jde o změnový zákon k zákonu předcházejícímu; shrnul oblasti, kterých se změny dotýkají, aby pravidla obsažená v ST 371 fungovala zejména z procesního hlediska.

Zpravodaj **Libor Turek** shrnul uvedené předkladatelem; jde o technickou novelu, která má doprovodit hlavní měnný transformační předpis, který se mění.

V rozpravě dále nikdo nevystoupil.

V podrobné rozpravě zpravodaj **Libor Turek** přednesl návrh usnesení, o kterém se následně hlasovalo.

Hlasování: 13 pro, 0 proti, 0 se zdrželo – usnesení č. **145**  
(viz <https://www.psp.cz/sqw/text/text2.sqw?idd=227674>).

*Vzhledem k časovému prostoru byly předrženy body v následujícím pořadí: 6. – Různé, 8. – Návrh termínu a pořadu příští schůze výboru a 7. – Informace z podvýborů.*

### 6)

#### **Různé**

Předseda **Ivan Adamec** informoval o meziparlamentním jednání na téma „Dosažení cílů balíčku Fit for 55 v oblasti dopravy na vnitrostátní úrovni – příležitosti a výzvy“, které se uskuteční 25. května 2023 od 9 do 12:30 hodin v Bruselu → v případě zájmu ze strany členů HV požádal o nahlášení jednoho účastníka; pro možné pozdější zájemce přednesl návrh usnesení, o kterém se následně hlasovalo.

Hlasování: 13 pro, 0 proti, 0 se zdrželo – usnesení následně nebylo využito.

Dále bylo předsedou **Ivanem Adamcem** připomenuto nahlášeným členům výboru přijetí delegace poslanců výboru pro hospodářství, práci a dopravu saského Zemského sněmu ve středu 3. května 2023 od 12 do 13 hodin v zasedací místnosti HV.

## 8)

### **Návrh termínu a pořadu příští schůze výboru**

Příští schůze HV proběhne ve čtvrtek 25. května 2023 od 9:30 hodin; stručně shrnul možný návrh programu - projednávání poloviny Státních závěrečných účtů.

## 7)

### **Informace z podvýborů**

Upozornil přítomné, aby v budoucnu nekolidovala jednání podvýborů, ani jiných akcí pořádaných členy výboru/podvýborů s výjezdním zasedáním hospodářského výboru. Současně zdůraznil včasné omlouvání se na plánovaná výjezdní zasedání - opakovaně nevyužitá objednaná kapacita ubytování (vč. stravy), která musí být následně KPS uhrazena.

## 4)

### **Vládní návrh zákona, kterým se mění zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony - sněmovní tisk 286 (po druhém čtení)**

Návrh zákona předložil **vrchní ředitel sekce MD Jakub Kopřiva**; důvodem předložení novely je transformace stávající státní příspěvkové organizace ŘSD na státní podnik, především z důvodu jednotného řízení investorských organizací v resortu; novela zevrubně představena při minulém projednávání; postupně se podrobněji vyjádřil k pozměňovacím návrhům, které byly načteny - přehled podaných pozměňovacích návrhů vč. stanovisek Ministerstva dopravy (viz vypořádávací tabulka <https://www.psp.cz/sqw/hp.sqw?k=3506&ido=1550&td=22&cu=28>).

Zpravodajskou zprávu za omluveného zpravodaje přednesla posl. **Michaela Optová**, která v úvodu poděkovala předkladateli za představení novely, jejímž cílem je k 1. lednu 2024 provést změny právní formy a změnu názvu státní příspěvkové organizace ŘSD na státní podnik; uvedla, že současná právní forma ŘSD je při narůstajících investicích státu do dopravní infrastruktury limitující → výhradní závislost na financích ze SFDI, chybějící motivace k efektivnímu nakládání s finančními prostředky státu; způsob financování ŘSD neumožňuje dlouhodobě efektivně plánovat správu dálnic a silnic I. třídy; změna přístupu k financování ŘSD by měla obecně přispět ke zvýšení standardu péče o svěřené pozemní komunikace ze strany státu; zrekapitulovala předložené pozměňovací návrhy a současně uvedla důvody a stručně shrnula obsah vedoucí k předložení PN posl. Lochmanem, kterým reaguje na dlouhodobý problém - nelegálně umístěné reklamní plochy;

V rozpravě dále vystoupili:

**Martin Kolovratník** – v souvislosti na projednávaný ST 286 informoval o diskutovaném tématu na podvýboru pro dopravu, v otázce odstraňování nelegálně umístovaných billboardů → jde o silné téma, v mediální oblasti diskutované dlouhodobě; dosud chyběla opora v zákoně → požádal o vysvětlení předloženého pozměňovacího návrhu; osobně má obavu se zněním v části § 25 odst. 11; nemohou v kontextu uvedeného vznikat spory, žaloby, příp. nemůže začít docházet k vymáhání škod apod.?

**Jakub Kopřiva** – za současného nastavení právní úpravy pro odstraňování reklamních zařízení má velmi široký prostor veřejná moc – skýtá výhody i nevýhody (zejména čas); všechny úkony, výzvy, neformální právní úkony, které dnes právní úprava předjímá, jsou úkony podle správního řádu, kde jsou stanovena pravidla pro: doručování, fikce doručování, ustavování opatrovníků apod.; novým jevem posledních měsíců jsou reklamní zařízení a konstrukce, umístované v obcích z části na chodník a z části na přilehlou vegetaci – zařízení snadno vyrobitelná i umístitelná → silniční úřad zde může zahájit formální úkony v případě, že zjistí vlastníka; reálně se stává, že zařízení je pouze posunuto o několik metrů a nastává další zahajovací kolečko úkonů; velká část nepovolených reklamních zařízení je v provozu, je pronajímána, slouží k reklamnímu účelu a způsobuje ohrožení provozu na pozemní komunikaci proto, že postupy jsou nyní komplikované (mění se vlastník, vlastník je v zahraničí – doručování do zahraničí je problematické) a než může silniční správní úřad přistoupit k odstranění reklamního zařízení, uběhne doba několika měsíců, případně i let; pozměňovací návrh posl. Lochmana navrhuje zefektivnit proces odstraňování reklamních zařízení, která jsou zřízena nebo provozována bez povolení podle zákona o pozemních komunikacích – vlastními slovy podrobně vysvětlil na příkladu z praxe; k otázce obavy ze soudních sporů uvedl, že obava není o nic větší, než dnes – vysvětlil;

**Michal Kučera** – položil dotaz, proč je nutnost problém řešit zákonem a ne např. podzákonnými normami nebo správním řízením;

**Jakub Kopřiva** – v právní úpravě je dnes popsáno → v minulosti zavedeno prostřednictvím poslaneckého pozměňovacího návrhu na přelomu r. 2011/2012; v dnešní době jde o správní řízení, které je velmi komplikované množstvím výzev, které předcházejí různým úkonům – jak bylo již uvedeno; v případě přijetí předloženého pozměňovacího návrhu se stávající správní řízení vypouští – správní orgán pouze poskytne informaci vlastníkově komunikace k jeho žádosti, zda je reklamní zařízení povolené nebo není;

**Ivan Adamec** – chápe přijetí PN jako nápravu stávajícího komplikovaného stavu, který vznikl v předchozích letech poslaneckou iniciativou a tímto bude narovnáno;

Zastupující zpravodajka **Michaela Opltová** přednesla postup pro 3. čtení proti němuž nebylo námitek a následně proběhlo hlasování. V závěru bylo načteno usnesení.

Hlasování:

1. procedura: 13 pro, 0 proti, 0 se zdrželo;
2. PN A (usnesení HV): zpravodaj + MD souhlas – 13 pro, 0 proti, 0 se zdrželo  
→ HV doporučuje;
3. PN B.1 (posl. Blaha): zpravodaj + MD souhlas – 13 pro, 0 proti, 0 se zdrželo  
→ HV doporučuje;
4. PN B.2 (posl. Blaha): zpravodaj + MD souhlas – 12 pro, 0 proti, 0 se zdrželo  
→ HV doporučuje;
5. PN C.2 (posl. Lochmana): zpravodaj + MD souhlas – 11 pro, 0 proti, 0 se zdrželo  
→ HV doporučuje;
6. PN C (posl. Lochmana): zpravodaj + MD souhlas – 13 pro, 0 proti, 0 se zdrželo → HV doporučuje;
7. návrh zákona jako celek: zpravodaj + MD souhlas – 13 pro, 0 proti, 0 se zdrželo  
→ HV doporučuje;

usnesení HV jako garančního výboru: 13 pro, 0 proti, 0 se zdrželo – usnesení č. **146**

(viz <https://www.psp.cz/sqw/text/text2.sqw?idd=227704>).

*(Vzhledem k časovému prostoru byla vyhlášena přestávka do 10:25)*

## 5)

### **Vládní návrh zákona, kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změně některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony – sněmovní tisk 366**

Návrh zákona představil **ministr dopravy Martin Kupka**; uvedl, že vše podstatné již zaznělo na plénu, příp. při prvním projednávání návrhu zákona hospodářským výborem; zdůraznil tři základní principy: 1) zjednodušení bodového systému a systému sankcí; 2) zavedení L17 (prvku, který v zákoně doposud nefiguroval a osobně považuje za významný preventivní krok) – možnost řízení vozidla od 17 let po absolvování autoškoly a současně pod dohledem mentora; poslední významnou novinkou, i s ohledem na výsledky dlouhodobých statistických šetření, je 3) zpřísnění podmínek pro začínající řidiče v prvních dvou letech od obdržení řidičského oprávnění – v případě, že se dopustí některého z nejzávažnějších přestupků bude muset následně absolvovat školení začínajícího řidiče (opět autoškola – řízení pod dozorem lektora a současně absolvování dopravně psychologické přednášky); cílem je novela mnohem srozumitelnější pro veřejnost, kdy je vycházeno ze statistických dat a vážněji postihnutele jsou nejrizikovější přestupky, které ohrožují životy lidí a způsobují vážné materiální škody; stručně se vyjádřil k pozměňovacím návrhům, které byly podány na hospodářský výbor – viz <https://www.psp.cz/sqw/hp.sqw?>

Zpravodajskou zprávu za omluveného zpravodaje přednesla posl. **Michaela Optlová**. Podstatné změny již zazněly od p. ministra Kupky a uvedla, že k novele bylo předloženo množství pozměňovacích návrhů, k nimž v následující diskusi očekává podrobnější vysvětlení od předkladatelů.

Předseda **Ivan Adamec** stručně okomentoval oba předřečníky, požádal předkladatele PN o jejich podrobnější představení až v následné podrobné rozpravě. Osobně kvituje změnu zavedení věkové hranice 17 let za přítomnosti mentora a řidičské oprávnění na zkoušku – budoucnost ukáže, jak se všechny změny (novinky) osvědčí v praxi.

V rozpravě dále vystoupili:

**Martin Kolovratník** – rád vyhoví žádosti předsedy výboru o podrobnější představení předložených PN až v podrobné rozpravě; nyní pouze, jako předkladatel většiny z nich, upozorňuje na stažení těch, u kterých bylo Ministerstvem dopravy vyjádřeno negativní stanovisko; jako zástupce strany ANO vyjádřil celkovou podporu předkládaného zákona → pochvalně se vyjádřil k institutu L17 i řidičskému oprávnění na zkoušku; v závěru položil dva dotazy: 1) s lidmi z oboru diskutoval pozici mentora – pochopil, že i na MD probíhaly debaty o tom, jaké podmínky klást nebo nikoliv, po nichž je výsledkem nynější podoba znění → formální registrace na úřadu osoby (mentora/rodiče) s čistým bodovým kontem; oproti tomu probíhala diskuse, zda by role mentora neměla splňovat i nějaké další podmínky dané zákonem; požádal o vysvětlení, proč zůstal požadavek na mentora pouze v základní formě – čisté bodové konto; 2) u nejzávažnějších přestupků (jízda na červenou, jízda na přejezdu, jízda v protisměru na dálnici apod.) osobně spatřuje, do jisté míry, zmírňování → nyní se jedná o trestný čin a okamžité odebrání řidičského oprávnění;

**Jakub Kopřiva** – ad 2) uvedené posl. Kolovratníkem dnes automatické není, jde o přestupek závažný → pokud jde o obecné ohrožení nebo trestný čin, vždy vychází ze situace způsobeného přestupku a jeho následném posuzování;

**Martin Kolovratník** – zopakoval, že nově mu trestání uvedených přestupků přijde mírnější;

**Martin Kupka** – reagoval na oba vznesené dotazy: ad 1) v oblasti kritérií pro roli mentora probíhaly debaty → již nyní přichází ze strany autoškol zájem nabízet ve svých službách jakési „opakovací minimum“ pro řidiče, jež se budou chtít stát mentorem; očekává, že daná pobídka bude mít pozitivní efekty; osobně očekává aktivní zájem ze strany rodičů, kteří většinou roli mentora budou zastávat; Ministerstvo dopravy podporuje, i na základě zkušenosti z jiných států, ponechat vše na dobrovolnosti mentorů; podmiňování dalšími podmínkami považuje za krok zpět; ad 2) zpřísnění, resp. zjednodušení v případě vjetí na přejezd na červenou, porušení signalizace na semaforech apod. uvedl, že dlouhodobě se ukazuje jako neefektivnější, pokud je možné, co největší počet přestupků postihnout v blokovém řízení na místě → pokud trest následuje okamžitě, jde o efektivnější nástroj, než když automaticky přestupek směřuje do správního řízení, kde dochází, bohužel, s ohledem na zatížení některých úřadů,

k prodlužování (mnohdy i prekluzi); navrhovaná změna směřuje ke snaze o větší vymahatelnost zákona; ohledně aritmetických součtů → vzhledem k navýšení hodnocení z pěti na šest, někde naopak snížení ze sedmi na šest (nově pouze 3 kategorie přestupků – dvou, čtyř a šesti bodové) výsledně vychází potrestání přestupku stejně; k naplnění dvanácti bodové hranice pro odnětí řidičského oprávnění je spoléháno na to, že stav nastává automaticky v okamžiku, kdy řidič dospěje k dvanácti bodům a tím automaticky přichází o právo řídit vozidlo, aniž by následovalo nějaké správní řízení (v souběhu všech zmíněných kroků jsou tvůrci přesvědčeni o tom, že změny míří k většímu důrazu, efektu i vymahatelnosti) → vše podepřeno odbornou debatou i aktuálním stavem zpětné vazby od řidičů;

**Ivan Adamec** – poděkoval za vysvětlení a předal slovo dalšímu přihlášenému.

**Michal Kučera** – využil přítomnosti odborných zástupců a krátce se vyjádřil k bodovému systému; jakkoliv přísný bodový systém není zárukou, že dojde k dramatickému navýšení bezpečnosti silničního provozu → větší přínos spatřuje v zajištění plynulosti dopravy, která dlouhodobě není ideální; zmínil několik aspektů, které považuje za důležité a je potřeba se na ně dlouhodobě zaměřit; jako příklad uvedl možnost přejet ČR z Aše do Ostravy; za precizního dodržování dopravního značení i předpisů riskuje velmi četné předjíždění kamiony a řidič hypoteticky přijde o řidičské oprávnění již v oblasti Brna → poukázal na zaplevelení republiky dopravními značkami (převážně přenosné u probíhajících staveb, kde chybí označení o ukončení platnosti) předepsaná rychlost 30 km / hod. nemá ukončení pro dalších 5km, než dojde ke zrušení např. křižovatkou; dále poukázal na přerušované značení na silnicích, které je ve velké míře nahrazováno plnými čarami; požádal o řešení zmíněných připomínek v rámci racionality, která může zajistit větší plynulost dopravy, než postupovat formou jednotlivých restrikcí; souhlasně s ministerstvem kvituje záměr dynamičnosti na silnicích, kdy společně se zjednodušováním bodového systému budou konány kroky k plynulejší a současně bezpečnější dopravě;

**Antonín Tesařík** – položil dotaz v oblasti dopravních přestupků, kde řada řidičů pochází ze zahraničí – jakým způsobem probíhá ztotožnění pachatele dopravního přestupku a jaký je úřední postup úkonů (řada zemí v EU směřuje přestupky/pokuty na vlastníka vozidla a to v určitém časovém horizontu – pokud není uhrazena, zvyšuje se);

**Stanislav Dvořák, Odbor agend řidičů MD** – upraveno směrnicí „CBE“ (Cross border enforcement) – zahraniční vymáhání; nyní je směrnice CBE novelizována → každý týden přichází nová a nová ustanovení → smyslem je komplexně zlepšit proces přeshraničního vymáhání; jak zde zaznělo → různé státy mají různé systémy i různé odpovědnostní systémy na řidiče, provozovatele vozidla, příp. gradační systémy – uvedl několik příkladů z různých zemí EU; nyní je Ministerstvo dopravy v této oblasti aktivní a snaží se, aby se vytvořil co nejjednodušší a co nejvíce efektivní systém přeshraničního vymáhání → odvíjet se bude od směrnice EU; důležitým krokem označil propojení národních registrů vozidel, kde se mění informace o provozovateli; dle aktuálních informací jsou ambice švédského předsednictví dokončit text směrnice do léta – předpokládá, že na podzim 2023 bude k dispozici více informací;

**Martin Kolovratník** – upřesnil, že druhým dotazem mířil k nejzávažnějším přestupkům → základní bylo zodpovězeno, ale konkrétní nejzávažnější přestupky: vjíždění na železniční přejezd přes zákaz – zvýšení pokuty až na 25 tis. Kč a 6 bodů je jasné, ale současně poukazuje, že nyní u jmenovaného platí zákaz řízení okamžitě, nově se ruší; to samé platí pro plnou čáru (zákaz předjíždění) – zvyšuje se finanční postih, body se rovnají na 6, ale zákaz řízení se ruší; jako poslední uvedl příklad jízdy v protisměru na dálnici; opakovaně položil dotaz, proč se u vyjmenovaných závažných přestupků ruší zákaz řízení;

**Martin Kupka** – vrátil se zpět k argumentaci, kde jde o to přenést zpět sankci do podoby blokového řízení → současná praxe vypadá přísněji, ale zákaz řízení nastává až v okamžiku, kdy rozhodne správní orgán, nikoliv okamžitě zachycením přestupce, jak je mylně chápáno; zopakoval, že v těchto případech hrozí nejen prodlužování celého správního řízení a ve výsledku může dojít i k nepotrestání přestupku; nově se uplatňuje přísnější metr v podobě trestání na místě a současně se spoléhá na automatické „vybodování“, které není předmětem správního posuzování, ale nastává naplněním 12ti bodové hranice; dalším důležitým aspektem je historický fakt, že nejzávažnějších přestupků se nejčastěji dopouští opakovaně ti samí řidiči → automatické naplnění považuje za mnohem efektivnější a účinnější dopad, než přináší současná praxe.

V podrobné rozpravě zastupující zpravodajka **Michaela Optová** navrhla hlasování o jednotlivých pozměňovacích návrzích tak, jak jsou uvedeny ve vypořádací tabulce – viz <https://www.psp.cz/sqw/hp.sqw?k=3506&ido=1550&td=22&cu=28>;

**Ivan Adamec** připomněl, že bylo avizováno posl. Kolovratníkem stažení některých pozměňovacích návrhů – požádal o potvrzení jeho slov.

**Martin Kolovratník** upřesnil, že se bude jednat o všechny pozměňovací návrhy, ke kterým zaujalo Ministerstvo dopravy negativní stanovisko. Zmínil podněty k jejich podání a současně odůvodnil jejich stažení, ke kterému došlo na základě diskusí s Ministerstvem dopravy. U některých z nich avizoval předložení ve druhém čtení, po přepracování v rámci kompromisů, které vzešly na základě dohod s Ministerstvem dopravy.

Zastupující zpravodajka **Michaela Optová** zopakovala návrh hlasování dle vypořádací tabulky s tím, že nebude hlasováno o stažených návrzích. K tomuto návrhu nebyly připomínky a následně se hlasovalo. V závěru bylo načteno usnesení.

#### Hlasování:

1. PN1 posl. Kučery: zpravodaj souhlas, MD neutrální stanovisko – 12 pro, 0 proti, 0 se zdrželo;  
(PN2 a PN3 posl. Kolovratníka byly staženy)
2. PN4 posl. Kolovratníka: zpravodaj + MD souhlas – 12 pro, 0 proti, 0 se zdrželo;  
(PN5 posl. Kolovratníka byl stažen)



3. PN6 posl. Kolovratníka: zpravodaj + MD souhlas - 12 pro, 0 proti, 0 se zdrželo;  
(PN7 a PN8 posl. Kolovratníka byly staženy)
4. PN9 posl. Kolovratníka: zpravodaj + MD souhlas - 12 pro, 0 proti, 0 se zdrželo;
5. PN10 posl. Rataje, Slavíka a Kupky: zpravodaj + MD souhlas - 12 pro, 0 proti, 0 se zdrželo;
6. usnesení HV: 12 pro, 0 proti, 0 se zdrželo - usnesení č. 147  
(viz <https://www.psp.cz/sqw/text/text2.sqw?idd=227681>).

V průběhu hlasování bylo umožněno přítomným předkladatelům obhájit (představit) předložený pozměňovací návrh. Možnosti využili a v diskusi dále vystoupili:

**Michal Kučera** - jím předložený PN zrušuje novelizační bod 35, čímž se zachovává současný stav; odkázal na racionální odůvodnění, kdy se nezavádí další povinnost, která by přijetím novely vznikla; i přes neutrální stanovisko Ministerstva dopravy požádal členy HV o podporu - stručně odůvodnil;

**Martin Kupka** - reagoval; při textaci novely se vycházelo především z požadavků Policie ČR a z požadavků na zajištění co nejbezpečnějšího provozu na dálnicích, pro eliminaci situací ke kterým dochází - popsal na příkladu z běžné praxe; požadavkem Policie ČR bylo zpřísnění podmínek, resp. zajištění větší bezpečnosti, bez ohledu na způsob zajištění odstranění překážky (vozidla) ze strany řidiče, vzniká povinnost informovat PČR o vzniklé překážce, včetně informace o zajištění odtahu (zajištění odstranění překážky); nastala obava na straně těch, kdo odtahy zajišťují z důvodu možného vzniku nekonkurenčních podmínek pro různé odtahové služby - vysvětlil; Ministerstvo dopravy se zmíněného neobává, jde čistě o podání informace o vzniku překážky a způsobu, jakým se s překážkou řidič vypořádá (vypořádal) → nepřenáší se tím povinnost na PČR k úkonům pro kontaktování odtahové služby; vzhledem k citlivosti tématu informoval o plánovaném setkání s dotčenými aktéry zajišťující odtahy (dispečinky) pro hledání smírného řešení, které by vedlo k prvotnímu (předloženému) záměru → podezření z narušení nerovné hospodářské soutěže vnímá MD významně viz neutrální stanovisko, s možným výhledem pro nekonfliktní, nekontroverzní řešení po avizovaném setkání;

**Martin Kolovratník** - poděkoval p. ministrovi za transparentní slova i za vnímání vyvstávajícího rizika; i přesto, že je zástupcem opozice plně předložený návrh posl. Kučery pro zachování současného stavu plně podporuje → historicky vzniklo poslaneckou aktivitou v r. 2014 nebo 2015 na žádost ŘSD - shrnul tehdejší důvody (záměry) předložení; uvedl důvody a podrobně vysvětlil, proč stávající změnu není ochoten podpořit;

**Ivan Adamec** zaregistroval žádost o slovo přizvaného zástupce Policie ČR.

**Petr Hodbod', zástupce PČR** - v rámci dosud uvedeného upozornil, že je důležité dočíst § 45 až do odst. 5, kde se uvádí, že na dálnici zajišťuje odtah

vlastník komunikace → nikde není uvedena Kancelář pojistitelů; tzn. z jakého titulu byla PČR osočena a kde je uvedeno, že odtah provádí PČR ve vztahu k nehodovému centru; i v interních řízeních PČR je uvedeno: na dálnici odtah zajišťuje vlastník komunikace; vzhledem k citlivosti projednávaného informoval o zpracovaném materiálu (schématu), jak zmíněný proces v praxi funguje; za PČR zrekapituloval aktuální stav i důvod pro předloženou změnu, která nemá za úkol vytvořit jakoukoliv nestandardní situaci;

**Michal Kučera** – poděkoval za obsáhlé vysvětlení i názory; požádal za podporu předloženého návrhu s tím, že počká na výsledky avizovaného jednání a následně bude, v rámci pozměňovacího návrhu, rozhodnuto na jednání Poslanecké sněmovny.

Z řad veřejnosti požádal o slovo zástupce ÚAMK. O vystoupení veřejnosti se hlasovalo.

Hlasování: 11 pro, 0 proti, 0 se zdrželo – s vystoupením veřejnosti byl vysloven souhlas.

**Ivan Ivančo, ústřední ředitel ÚAMK** – mnoho zaznělých slov potvrdil; ÚAMK se všemi zúčastněnými zástupci jedná → shoda na nutném řešení situace; citoval plk. Zlého – systém je potřeba nastavit tak, že je jedno kdo bude odtahovat; co se týká podzákonných norem PČR není zde předmětné → jako zástupce ÚAMK neschvaluje některé textace, ale...; za ÚAMK deklaruje, že jsou připraveni dále jednat a dát dohromady ve spolupráci s Ministerstvem dopravy a ŘSD systém, který bude fungovat férově; na okraj zmínil, že 60 % zastavení vozidla vzniká jeho poruchou a velká část vozidel, která mají poruchu, jsou dnes v záručních lhůtách (2, 4, 6, 7 let trvající záruka) a jsou jí kryty → z toho 85 % trhu má na starosti ÚAMK → není v podvědomí veřejnosti → vystupují jako Škoda Assistance, Mercedes Assistance, BMW Assistance, Hyundai Assistance, KIA Assistance – call centra ÚAMK; na základě osobního rozhovoru s Janem Matouškem z České kanceláře pojistitelů má potvrzeno, že nehody, pojistné události apod. jsou jednoznačně záležitostmi pojišťoven; v závěru podtrhl nutnost najít řešení, které povede ke spokojenosti všech zainteresovaných stran a bude férové i pro spotřebitele; připustil možnou chybu dnešní situace, kdy velká část zásahů probíhá prostřednictvím eCall, iCall a bCall → velmi málo propagováno; eCall pro použití při nehodě, iCall je informační tlačítko a bCall (breakdown call) pro použití při poruše/závadě vozidla (dnes nedílnou součástí výbavy velkého množství vozidel) → málokdo umí použít, ale pokud se tak stane, jde o velmi pohodlnou službu, která umožňuje vzdálenou a podrobnou diagnostiku vozu → prostřednictvím navigace lze poslat i informace (nejbližší nabíjecí stanice, benzinka, záchranka apod.); chtěl poukázat, že i za pomoci moderních technologií, lze docílit nejrychlejšího a současně nejlevnějšího odtahování i pro spotřebitele; v závěru uvedl důvody pro podporu PN posl. Kučery → stávající znění považuje za dostačující.

Předseda **Ivan Adamec** poděkoval předkladateli, zpravodaji i všem přítomným a ukončil projednávání bodu. Následně byla ukončena schůze.

*Hlasování o závěrečném usnesení (hlasovací listina) je přílohou tohoto zápisu a naleznete ji zde:*

<https://www.psp.cz/sqw/hp.sqw?k=3506&ido=1550&td=22&cu=28>.

Tomáš MÜLLER v. r.  
ověřovatel výboru

Ivan ADAMEC v. r.  
předseda výboru

Zapsala: Kateřina Tůmová

Dne: 5. května 2023

Za správnost: Kateřina Tarant, tajemnice výboru