

PARLAMENT ČESKÉ REPUBLIKY
Poslanecká sněmovna
2010
VI. volební období

135

Vládní návrh

na vydání

zákona,

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

ZÁKON

ze dne 2010,

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

Parlament se usnesl na tomto zákoně České republiky:

ČÁST PRVNÍ

Změna zákona o pozemních komunikacích

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. a zákona č. 342/2006 Sb., zákona č. 97/2009 Sb., zákona č. 227/2009 Sb. a zákona č. 347/2009 Sb., se mění takto:

1. V § 1 úvodní část ustanovení zní:

„Tento zákon zpracovává příslušné předpisy Evropské unie¹⁾ a upravuje“.

2. Poznámka pod čarou č. 1 zní:

„1) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 1999/62/ES ze dne 17. června 1999 o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly.

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/38/ES ze dne 17. května 2006, kterou se mění směrnice 1999/62/ES o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly.

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/54/ES ze dne 29. dubna 2004 o minimálních bezpečnostních požadavcích na tunely transevropské silniční sítě.

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/52/ES ze dne 29. dubna 2004 o interoperabilitě elektronických systémů pro výběr mýtného ve Společenství.

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/96/ES ze dne 19. listopadu 2008 o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury.“.

CELEX 32008L0096

3. V § 7 se na konci odstavce 1 doplňuje věta „Úprava nebo omezení veřejného přístupu na účelové komunikace stanovené zvláštními právními předpisy²¹⁾ tím není dotčena.“.

Poznámka pod čarou č. 21 zní:

„21) Například § 20 odst. 1 písm. j) zákona č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně a doplnění některých zákonů (lesní zákon), § 16 odst. 1 písm. d) a f), § 26 odst. 1 písm. c), § 26 odst. 3 písm. c), § 29 písm. h) zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny.“.

4. V § 9 odst. 2 a 3, § 18e písm. m) a n), § 40 odst. 1 a 2, odst. 3 písm. c) a d) a odst. 4 písm. a) a § 41 odst. 1 se slova „a spojů“ zrušují.

5. V § 18e se písmeno g) zrušuje.

Dosavadní písmena h) až r) se označují jako písmena g) až p).

6. Za část čtvrtou se vkládá nová část pátá, která včetně nadpisů a poznámek pod čarou č. 22 až 24 zní:

„ČÁST PÁTÁ

BEZPEČNOST POZEMNÍCH KOMUNIKACÍ TRANSEVROPSKÉ SILNIČNÍ SÍTĚ

§ 18g

Posouzení stavby a její dokumentace

(1) Osoba, která žádá o vydání stavebního povolení nebo o vydání kolaudačního souhlasu pro stavbu pozemní komunikace, která je zařazena do transevropské silniční sítě²²⁾ je povinna zajistit posouzení dokumentace podle zvláštních předpisů o územním plánování a stavebním řádu⁵⁾ a stavby samotné z hlediska zajištění bezpečnosti silničního provozu při užívání stavby (dále jen „audit bezpečnosti pozemních komunikací“).

(2) Audit bezpečnosti pozemních komunikací podle odstavce 1 podléhá

- a) návrh dokumentace záměru,
- b) návrh projektové dokumentace,
- c) provedená stavba pro zkušební provoz a
- d) dokončená stavba pro kolaudační souhlas.

(3) 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. Osoba uvedená v odstavci 1 doplní zprávu vyhodnocením, zda a jakým způsobem vyhověla návrhům obsaženým ve zprávě a u návrhů, kterým nevyhověla, uvede důvody jejich nepřijetí.

(4) Osoba uvedená v odstavci 1 předloží speciálnímu stavebnímu úřadu k žádosti o vydání

- a) stavebního povolení zprávu a vyhodnocení u návrhů dokumentace podle odstavce 2 písm. a) a b) a
- b) kolaudačního souhlasu zprávu a vyhodnocení u stavby podle odstavce 2 písm. c) a d).

(5) Ve stavebním povolení pro stavbu pozemní komunikace podle odstavce 1 speciální stavební úřad uloží provedení zkušebního provozu podle zvláštních předpisů o územním plánování a stavebním řádu⁵⁾.

(6) Speciální stavební úřad ve stavebním řízení a v řízení o vydání kolaudačního souhlasu podle zvláštních předpisů o územním plánování a stavebním řádu⁵⁾ ověří, zda je předložená zpráva a vyhodnocení podle odstavce 4 úplná a zda zpráva byla zpracována k tomu oprávněnou osobou.

(7) Při zpracování auditu 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. Minimální obsah auditu bezpečnosti pozemních komunikací stanoví prováděcí právní předpis.

CELEX 32008L0096

§ 18h

Auditor bezpečnosti pozemních komunikací

(1) Provádět audit bezpečnosti pozemních komunikací a zpracovávat zprávu o výsledku auditu podle § 18g odst. 3 může pouze fyzická osoba s platným povolením (dále jen „auditor bezpečnosti pozemních komunikací“).

(2) Povolení podle odstavce 1 vydá Ministerstvo dopravy na žádost žadatele, který je bezúhonný a prokázal odbornou způsobilost k provádění auditu bezpečnosti pozemních komunikací.

CELEX 32008L0096

(3) Ministerstvo dopravy zveřejní způsobem umožňujícím dálkový přístup seznam jmen a příjmení, identifikačních čísel osoby a sídla nebo místa podnikání auditorů bezpečnosti pozemních komunikací, kteří jsou držiteli platného osvědčení, a pravidelně jej aktualizuje.

(4) Za bezúhonného podle odstavce 2 se nepovažuje ten, kdo byl pravomocně odsouzen pro trestný čin spáchaný úmyslně, ať již samostatně nebo v souběhu s jinými trestnými činy, a byl mu uložen nepodmíněný trest odnětí svobody v trvání nejméně jednoho roku.

(5) Za účelem zjištění, zda je žadatel bezúhonný, si Ministerstvo dopravy vyžádá podle zvláštního právního předpisu²³⁾ výpis z evidence Rejstříku trestů. Žádost o vydání výpisu z evidence Rejstříku trestů a výpis z evidence Rejstříku trestů se předávají v elektronické podobě, a to způsobem umožňujícím dálkový přístup.

§ 18i

Odborná způsobilost

(1) Odbornou způsobilost prokazuje žadatel

a) absolvováním bakalářského, magisterského nebo doktorského studijního programu²⁴⁾ v oblasti technických věd a technologií nebo ukončeným vyšším odborným vzděláním

nebo středním vzděláním s maturitní zkouškou v oborech souvisejících s prováděním auditu bezpečnosti pozemních komunikací,

b) praxí v oblasti bezpečnosti silničního provozu v délce

1. 3 roky, pokud absolvoval bakalářský, magisterský nebo doktorský studijní program²⁴⁾,
2. 4 roky, pokud absolvoval vyšší odborné vzdělání, nebo
3. 5 let, pokud absolvoval střední vzdělání s maturitní zkouškou, a

c) úspěšným složením zkoušky.

(2) Zkouška zahrnuje ověření znalostí potřebných pro provedení auditu v rozsahu podle § 18g odst. 7. Zkoušku skládá žadatel před komisí jmenovanou Ministerstvem dopravy. Komise musí být nejméně tříčlenná a mít lichý počet členů. Předsedou komise musí být zaměstnanec zařazený k výkonu práce v Ministerstvu dopravy. O výsledku zkoušky vyhotoví komise protokol, který její předseda předá bez zbytečného odkladu Ministerstvu dopravy a oznámí výsledky zkoušky žadateli.

(3) Skládat zkoušku může pouze žadatel, který absolvoval školení pro získání potřebných znalostí, dovedností a postupů pro provádění auditu bezpečnosti pozemních komunikací v rozsahu podle § 18g odst. 7.

(4) Prováděcí právní předpis stanoví rozsah, obsah a způsob provádění zkoušky, způsob hodnocení výsledků zkoušky, rozsah a obsah školení a obory související s auditem bezpečnosti pozemních komunikací.

CELEX 32008L0096

§ 18j

Povinnosti auditora bezpečnosti pozemních komunikací

(1) Auditor bezpečnosti pozemních komunikací nesmí provádět audit bezpečnosti pozemních komunikací u staveb pozemních komunikací, na jejichž přípravě anebo provádění se podílel, podílí nebo má podílet sám nebo

a) jeho příbuzný v řadě přímé, sourozenec, manžel nebo partner, nebo

b) osoba, s níž je

1. ve vztahu jako společník, člen orgánů společnosti, družstva nebo jako účastník sdružení,
2. v základním pracovněprávním vztahu, nebo

3. ve vztahu obchodním nebo obdobným a tento vztah by mohl ohrozit nezávislost nebo nestrannost auditora bezpečnosti pozemních komunikací.

(2) Auditor bezpečnosti pozemních komunikací je povinen postupovat při auditu bezpečnosti pozemních komunikací a vyhotovení zprávy podle § 18g odst. 3 nestranně a s řádnou odbornou péčí.

(3) Auditor bezpečnosti pozemních komunikací je povinen Ministerstvu dopravy sdělit, že přestal splňovat podmínku bezúhonnosti podle § 18h odst. 4, bez zbytečného odkladu poté, co se o této skutečnosti dozví.

(4) Auditor bezpečnosti pozemních komunikací je povinen účastnit se pravidelného školení, jehož předmětem je udržování a prohlubování potřebných znalostí, dovedností a postupů pro provádění auditu bezpečnosti pozemních komunikací. Pravidelného školení se auditor bezpečnosti pozemních komunikací zúčastní do konce třetího roku ode dne

- a) vydání povolení podle § 18h odst. 1, nebo
- b) konání předchozího pravidelného školení.

(5) Rozsah a obsah pravidelného školení stanoví prováděcí právní předpis.

CELEX 32008L0096

§ 18k

Odnětí povolení auditora bezpečnosti pozemních komunikací

(1) Ministerstvo dopravy odejme povolení podle § 18h odst. 1 auditoru bezpečnosti pozemních komunikací, který

- a) přestal být bezúhonný,
- b) opakovaně nebo hrubým způsobem porušil povinnosti podle § 18j odst. 1 nebo 2,
- c) nezúčastnil se pravidelného školení podle § 18j odst. 4, nebo
- d) o odnětí požádal.

(2) Auditor bezpečnosti pozemních komunikací, kterému bylo povolení odejmuto podle odstavce 1 písm. b), může o vydání nového povolení požádat až po uplynutí 3 let ode dne nabytí právní moci rozhodnutí o odnětí povolení.

CELEX 32008L0096

§ 18l

Akreditace k poskytování školení

(1) Školení podle § 18i odst. 3 a § 18j odst. 4 může poskytovat pouze osoba, které byla udělena akreditace k provozování této činnosti Ministerstvem dopravy.

(2) Akreditaci udělí Ministerstvo dopravy osobě, která doloží, že

- a) má vytvořen plán pro zajištění školení, ve kterém vymezí organizaci, rozsah a způsob školení, včetně dozoru,

- b) školení budou zajišťovat odborně způsobilé osoby, které mají ukončené vzdělání podle § 18i odst. 2 písm. a) a 5 let praxe v oblasti posuzování bezpečnosti pozemních komunikací,
- c) má právo k užívání nebytových prostor a vybavení nezbytného pro poskytování školení a
- d) uhradila Ministerstvu dopravy správní poplatek.

(3) Osoba, které byla udělena akreditace k poskytování školení, je povinna

- a) zajišťovat školení podle vytvořeného plánu,
- b) zajišťovat školení odborně způsobilými osobami a
- c) mít po celou dobu provozování své činnosti právo k užívání nebytových prostor a vybavení nezbytného pro poskytování školení a mít tyto prostory a vybavení po celou dobu k dispozici.

(4) Ministerstvo dopravy odejme akreditaci k poskytování školení osobě, která opakovaně nebo hrubým způsobem porušila povinnosti podle odstavce 3.

(5) Ministerstvo dopravy zveřejní způsobem umožňujícím dálkový přístup seznam jmen a příjmení, obchodních firem nebo názvů, identifikačních čísel osoby a sídel nebo míst podnikání osob, kterým udělilo akreditaci, a pravidelně jej aktualizuje.

CELEX 32008L0096

§ 18m

Prohlídka pozemní komunikace

(1) Vlastník pozemní komunikace podle § 18g odst. 1, jejíž úsek je zařazen do Centrální evidence pozemních komunikací podle § 29a odst. 1 písm. e), zajistí bez zbytečného odkladu provedení prohlídky tohoto úseku. Prohlídka se zaměří na posouzení dopadů zejména stavebních, technických a provozních vlastností pozemní komunikace na bezpečnost pozemní komunikace.

(2) Prohlídka musí být provedena skupinou nejméně 3 fyzických osob, z nichž alespoň jedna musí být auditorem bezpečnosti pozemních komunikací.

(3) Na činnost auditora bezpečnosti pozemních komunikací při provádění prohlídky se § 18j odst. 1 a 2 vztahují obdobně.

(4) Po ukončení prohlídky zpracuje auditor bezpečnosti pozemních komunikací zprávu o výsledcích prohlídky obsahující zejména popis zjištěných rizik a návrhy nápravných opatření včetně posloupnosti jejich provedení. Při zpracování zprávy auditor bezpečnosti pozemních komunikací zohlední obsah předchozích zpráv o výsledcích prohlídek posuzovaného úseku pozemní komunikace, byly-li zpracovány, a údaje o dopravních nehodách na posuzovaném úseku pozemní komunikace. Před zpracováním zprávy auditor bezpečnosti pozemních komunikací projedná její obsah s vlastníkem dotčené pozemní komunikace.

(5) Zprávu o výsledcích prohlídky předá auditor bezpečnosti pozemních komunikací vlastníku dotčené pozemní komunikace.

CELEX 32008L0096

(6) Při péči o pozemní komunikaci podle § 9 odst. 4 vlastník zajistí provedení nápravných opatření uvedených ve zprávě, pokud je to technicky možné a ekonomicky únosné při zajištění řádné péče o síť pozemních komunikací v jeho vlastnictví a její plánovaný rozvoj. Ustanovení zvláštních právních předpisů tím nejsou dotčena³⁾.

22) Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 1692/96/ES ze dne 23. července 1996 o hlavních směrech Společenství pro rozvoj transevropské dopravní sítě.

Písmeno F části 8 přílohy II Aktu o podmínkách přistoupení České republiky, Estonské republiky, Kyprské republiky, Lotyšské republiky, Litevské republiky, Maďarské republiky, Republiky Malta, Polské republiky, Republiky Slovinsko a Slovenské republiky a o úpravách smluv, na nichž je založena Evropská unie.

23) Zákon č. 269/1994 Sb., o Rejstříku trestů, ve znění pozdějších předpisů.

24) Zákon č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších předpisů.“.

Dosavadní části pátá až osmá se označují jako části šestá až devátá.

7. Poznámka pod čarou č. 9 zní:

„9) Zákon č. 565/1990 Sb., o místních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů.

§ 20 odst. 1 písm. j) zákona č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně a doplnění některých zákonů (lesní zákon).

§ 16 odst. 1 písm. d) a f), § 26 odst. 1 písm. c), § 26 odst. 3 písm. c), § 29 písm. h) zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny.“.

8. V § 20 odst. 4 a § 21c odst. 6 se slova „státního rozpočtu“ nahrazují slovy „Státního fondu dopravní infrastruktury“.

9. V § 20a odst. 1 písm. a) bodě 3 se slova „až 3“ nahrazují slovy „a 2“.

10. V § 20a odst. 1 se za písmeno e) vkládají nová písmena f) a g), která včetně poznámek pod čarou č. 25 a 26 znějí:

„f) obecní nebo městské policie opatřené nápisem "OBECNÍ POLICIE" nebo "MĚSTSKÁ POLICIE“⁽²⁵⁾,

g) Vězeňské služby České republiky se zvláštním barevným provedením a označením podle zvláštního právního předpisu⁽²⁶⁾,

25) Vyhláška č. 418/2008 Sb., kterou s provádí zákon o obecní policii.

26) Vyhláška č. 89/2004 Sb., kterou se stanoví vnější označení příslušníka Vězeňské služby České republiky, zvláštní barevné provedení a označení služebních vozidel a prokazování příslušnosti k Vězeňské službě České republiky, ve znění pozdějších předpisů.“.

Dosavadní písmena f) až j) se označují jako písmena h) až l).

11. V § 20a odst. 1 písmeno j) včetně poznámky pod čarou č. 11c) zní:

„j) při provádění záchranných a likvidačních prací a při ochraně obyvatelstva^{11c)},

11c) Zákon č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

Zákon č. 240/2000 Sb., o krizovém řízení a o změně některých zákonů (krizový zákon), ve znění pozdějších předpisů.“

12. V § 22 odst. 2 se za slova „emisní třídy vozidla,“ vkládají slova „druhu vozidla,“.

13. V § 22b se na konci odstavce 5 doplňuje věta „Nevrácené kauce jsou příjmem Státního fondu dopravní infrastruktury.“.

14. V § 25 odst. 7 písm. b) se za slovo „komunikace“ vkládají slova „nebo jinak narušovat provoz na pozemní komunikaci“.

15. V § 29a se na konci odstavce 1 tečka nahrazuje čárkou a doplňují se písmena d) a e), která znějí:

„d) informace o úsecích pozemních komunikací zařazených do transevropské silniční sítě²²⁾, 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

e) informace o úsecích pozemních komunikací zařazených do transevropské silniční sítě sítě²²⁾, 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.“.

CELEX 32008L0096

16. V § 29a se za odstavec 1 vkládá nový odstavec 2, který zní:

„(2) Informace podle odstavce 1 písm. d) a e) se vyhodnocují a aktualizují nejméně jednou za 3 roky.“.

CELEX 32008L0096

Dosavadní odstavce 2 až 7 se označují jako odstavce 3 až 8.

17. V § 29a odst. 4 se slovo „informace“ nahrazuje slovem „údaje“.

18. V § 29a odst. 8 se slovo „informací“ nahrazuje slovem „údajů“.

19. V § 31 odst. 1 písmeno c) zní:

„c) příslušného orgánu Policie České republiky, jde-li o silniční ochranné pásmo silnice, s výjimkou rychlostní komunikace, a místní komunikace.“.

20. V § 38 odst. 1 se za slova „bezúplatně ji“ vkládají slova „, spolu se silničním pozemkem, na němž je náhradní pozemní komunikace umístěna,“.

21. V 38a se doplňuje odstavec 9, který zní:

„(9) Odesílatel nesmí v dokladech, které vydal k přepravované zásilce, uvést nižší hmotnost zásilky, než je její skutečná hmotnost.“.

22. V § 38d se odstavec 2 zrušuje.

Dosavadní odstavce 3 až 7 se označují jako odstavce 2 až 6.

23. V § 40 odst. 7 se písmena b) a e) zrušují.

Dosavadní písmena c) a d) se označují jako písmena b) a c).

24. V § 40 se na konci odstavce 8 doplňuje věta „K projednání přestupků uvedených v § 42a odst. 3 je místně příslušný celní úřad, který přestupek zjistil jako první.“.

25. V § 42a odst. 4 se na konci textu písmene e) slovo „nebo“ zrušuje, čárka se nahrazuje tečkou a písmeno f) se zrušuje.

26. V § 42a odst. 7 písm. e) se slova „a odstavce 4 písm. f)“ zrušují.

27. V § 42a se odstavec 8 zrušuje.

28. V § 42b odst. 1 se na konci odstavce 1 tečka nahrazuje čárkou a doplňuje se písmeno u), které zní:

„u) jako odesílatel zásilky vydá k přepravované zásilce doklad, v němž uvede nižší hmotnost zásilky, než je její skutečná hmotnost, pokud vozidlo, které zásilku přepravuje, překročí při nízkorychlostním nebo vysokorychlostním kontrolním vážení hodnoty stanovené zvláštním právním předpisem¹⁰⁾, s výjimkou překročení největších povolených rozměrů vozidel a jízdních souprav.“.

29. V § 42b odst. 5 písm. a) se slova „a s)“ nahrazují slovy „, s) a u)“.

30. V § 42b se odstavec 6 zrušuje.

31. V § 43 odst. 2 se slova „, s výjimkou správního deliktu podle § 42b odst. 1 písm. r), kde určení výměry pokuty stanoví zvláštní právní předpis“ zrušují.

32. V § 43 se doplňuje odstavec 9, který zní:

„(9) S výjimkou překročení největších povolených rozměrů vozidel a jízdních souprav není řidič vozidla odpovědný za přestupek podle § 42a odst. 4 písm. c) a e), pokud prokáže, že odesílatel nebo provozovatel vozidla mu vydal k přepravované zásilce doklad, v němž uvedl nižší hmotnost zásilky, než je její skutečná hmotnost, a při převzetí zásilky nemohl provést kontrolu hmotnosti zásilky.“.

33. Za § 43 se vkládají nové § 43a až 43c, které včetně nadpisů znějí:

„§ 43a

Vybírání kaucí

(1) Celník je oprávněn vybrat kauci od 5 000 Kč do 50 000 Kč od řidiče motorového vozidla

a) který je podezřelý ze spáchání přestupku uvedeného v § 42a odst. 2 až 4 a u kterého je důvodné podezření, že se bude vyhýbat přestupkovému řízení,

b) kterému byla v blokovém řízení uložena pokuta za přestupek uvedený v § 42a odst. 2 až 4 a u kterého je důvodné podezření, že uloženou pokutu neuhradí, nebo

c) v případě, že provozovatel tohoto vozidla je podezřelý ze spáchání správního deliktu uvedeného v § 42b odst. 2 písm. a) až e) a je důvodné podezření, že se bude vyhýbat řízení o správním deliktu.

(2) Policista je oprávněn vybrat kauci od 5 000 Kč do 50 000 Kč od řidiče motorového vozidla, který je podezřelý ze spáchání přestupku uvedeného v § 42a odst. 2 a 4 a u kterého je důvodné podezření, že se bude vyhýbat přestupkovému řízení.

(3) Kauci nelze vybrat od osoby, která požívá imunit a výsad podle zákona nebo mezinárodního práva.

(4) Při výběru kaucí policista nebo celník poučí řidiče o důsledku vybrání kaucí a podmínkách jejího vracení a vystaví písemné potvrzení o převzetí kaucí. V písemném potvrzení musí být uveden důvod uložení kaucí, její výše a úřad, který je příslušný k vedení řízení o přestupku nebo správním deliktu.

(5) Jedno vyhotovení potvrzení o převzetí kaucí vydá policista nebo celník řidiči, jedno vyhotovení doručí v případě uvedeném v odstavci 1 písm. c) bez zbytečného odkladu provozovateli vozidla a jedno vyhotovení ponechá pro evidenční účely Policie České republiky nebo Celní správy.

(6) V případě, že kauci vybral policista, Policie České republiky předá jedno vyhotovení potvrzení o převzetí kaucí úřadu příslušnému k vedení řízení o přestupku nebo o správním deliktu a převede vybranou kauci nejpozději následující pracovní den na bankovní účet tohoto úřadu. V případě, že kauci vybral celník a k vedení řízení o přestupku nebo o správním deliktu není příslušný celní úřad, předá Celní správa jedno vyhotovení potvrzení o převzetí kaucí úřadu příslušnému k vedení řízení o přestupku nebo o správním deliktu a převede vybranou kauci nejpozději následující pracovní den na bankovní účet tohoto úřadu.

§ 43b

Vracení a propadnutí kaucí

(1) Kauce se vrátí v plné výši, jestliže

a) byla věc odložena, řízení o přestupku zastaveno nebo v řízení o přestupku nebyla uložena pokuta v případě vybrání kaucí podle § 43a odst. 1 písm. a),

b) byla uhrazena pokuta uložená v blokovém řízení v případě vybrání kauce podle § 43a odst. 1 písm. b), nebo

c) nebyla v řízení o správním deliktu uložena provozovateli vozidla pokuta v případě vybrání kauce podle § 43a odst. 1 písm. c).

(2) Je-li v řízení o přestupku nebo o správním deliktu uložena pokuta, započte se vybraná kauce na zaplacení uložené pokuty a nákladů řízení. Toto započtení musí být uvedeno ve výroku rozhodnutí o uložení sankce za přestupek nebo správní delikt. Započtení kauce na zaplacení pokuty lze provést teprve po nabytí právní moci rozhodnutí o uložení pokuty za přestupek nebo správní delikt. Je-li vybraná kauce vyšší než uložená pokuta, vrátí se řidiči část kauce zbývající po započtení kauce na zaplacení uložené pokuty.

(3) Kauce nebo její zbývající část podle odstavce 1 a 2 se vrátí do 5 pracovních dní od nabytí právní moci rozhodnutí v řízení o přestupku nebo o správním deliktu nebo ode dne uhrazení pokuty uložené v blokovém řízení.

(4) Kauce propadne, jestliže pokuta uložená v blokovém řízení není uhrazena ve lhůtě její splatnosti.

(5) Propadlá kauce je příjmem rozpočtu, ze kterého je hrazena činnost úřadu, který je příslušný k vedení řízení o přestupku nebo správním deliktu.

(6) Kauci podle § 43a odst. 1 a 2 lze složit též u úřadu příslušného k vedení řízení o přestupku nebo správním deliktu, pokud řidič kauci nesložil podle § 43a odst. 1 a 2 a celník nebo policista postupoval podle § 43c. Ustanovení odstavců 1 až 5 a § 43a odst. 3 až 5 se použijí obdobně.

§ 43c

Zabránění v jízdě

(1) Je-li celník nebo policista oprávněn vybrat od řidiče motorového vozidla kauci podle § 43a a řidič kauci na výzvu celníka nebo policisty nesloží, přikáže celník nebo policista řidiči motorového vozidla jízdu na nejbližší místo, které je z hlediska bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích vhodné k odstavení vozidla, a

a) zabráni mu v jízdě použitím technického prostředku k zabránění odjezdu vozidla (dále jen "technický prostředek"), nebo

b) zakáže pokračovat v jízdě a zadrží řidiči doklady k vozidlu a k nákladu.

(2) Náklady spojené s jízdou motorového vozidla do místa odstavení a náklady na zabránění v jízdě vozidla jdou k tíži řidiče nebo provozovatele vozidla. Odpovědnost řidiče nebo provozovatele vozidla za motorové vozidlo, náklad a přepravované osoby není jeho odstavením dotčena.

(3) Při postupu podle odstavce 1 poučí celník nebo policista řidiče o podmínkách uvolnění vozidla nebo vrácení zadržených dokladů a vystaví potvrzení o zabránění v jízdě použitím technického prostředku nebo o zadržení dokladů k vozidlu a k nákladu. V potvrzení uvede výši kauce, kterou určil podle § 43a odst. 1 nebo 2 a správní orgán, příslušný k vedení řízení o přestupku nebo správním deliktu.

(4) Jedno vyhotovení potvrzení podle odstavce 3 vydá celník nebo policista řidiči, jedno vyhotovení doručí v případě uvedeném v § 43a odst. 1 písm. c) bez zbytečného odkladu provozovateli vozidla a jedno vyhotovení ponechá pro evidenční účely Policie České republiky nebo Celní správy.

(5) Doklady k vozidlu a k nákladu zadržené podle odstavce 1 písm. b) předá Policie České republiky nebo Celní správa v případě, že k vedení řízení o přestupku nebo o správním deliktu není příslušný celní úřad, nejpozději následující pracovní den po jejich zadržení úřadu příslušnému k vedení řízení o přestupku nebo o správním deliktu.

(6) Celní úřad nebo Policie České republiky nebo úřad příslušný k vedení řízení o přestupku nebo správním deliktu zajistí uvolnění vozidla nebo vrácení dokladů k vozidlu a k nákladu, jestliže

a) byla složena kauce podle § 43a,

b) byla věc odložena nebo řízení o přestupku zastaveno nebo nebyla uložena pokuta v řízení o přestupku nebo o správním deliktu, nebo

c) byla uhrazena pokuta uložená v blokovém řízení nebo v řízení o přestupku nebo správním deliktu.

(7) Technický prostředek k zabránění v jízdě nebo zákaz pokračovat v jízdě nelze použít, pokud by vozidlo tvořilo překážku provozu na pozemních komunikacích, nebo jsou-li ve vozidle převážena živá zvířata.“

34. V § 46 odst. 1 se za slova „podle 21 odst. 3“ vkládají slova „, výši bonusu podle § 21d odst. 3“.

35. V § 46 odst. 2 se slova „a spojů“ zrušují, za slova „§ 16 odst. 3,“ se vkládají slova „§ 18g odst. 7, § 18i odst. 4, § 18j odst. 5,“, za slova „§ 21c odst. 2, 4 a 8,“ se vkládají slova „§ 21d odst. 2,“, slova „§ 29a odst. 7“ se nahrazují slovy „§ 29a odst. 8“ a slova „§ 38d odst. 7“ se nahrazují slovy „§ 38d odst. 6“.

Čl. II

Přechodná ustanovení

1. Fyzická osoba, která podá žádost o vydání povolení k provádění auditu bezpečnosti pozemních komunikací podle § 18h odst. 2 zákona č. 13/1997 Sb., ve znění účinném ode dne nabytí účinnosti tohoto zákona, do 6 měsíců ode dne nabytí účinnosti tohoto zákona a která doloží, že v době před nabytím účinnosti tohoto zákona absolvovala školení zabývající se posuzováním dopadů vlastností pozemních komunikací na bezpečnost provozu na pozemních komunikacích, nemusí absolvovat školení podle § 18i odst. 7 zákona č. 13/1997 Sb., ve znění účinném ode dne nabytí účinnosti tohoto zákona.

2. Povinnost zajistit provedení auditu bezpečnosti pozemní komunikace se nevztahuje na stavby pozemních komunikací, u kterých byla zpracována dokumentace záměru přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona.

ČÁST DRUHÁ

Změna zákona o Státním fondu dopravní infrastruktury

Čl. III

Zákon č. 104/2000 Sb., o Státním fondu dopravní infrastruktury a o změně zákona č. 171/1991 Sb., o působnosti orgánů České republiky ve věcech převodů majetku státu na jiné osoby a o Fondu národního majetku České republiky, ve znění pozdějších předpisů, ve znění zákona č. 482/2004 Sb., zákona č. 179/2005 Sb., zákona č. 80/2006 Sb. a zákona č. 347/2009 Sb., se mění takto:

1. V § 4 odst. 1 písm. b) se slova „převody výnosů silniční daně“ nahrazují slovy „výnos silniční daně podle zvláštního právního předpisu⁹⁾“.

Poznámka pod čarou č. 9 zní:

„9) § 5 písm. a) zákona č. 243/2000 Sb., o rozpočtovém určení výnosů některých daní územním samosprávným celkům a některým státním fondům (zákon o rozpočtovém určení daní), ve znění pozdějších předpisů.“.

2. V § 4 odst. 1 písm. c) se slova „převody podílu z výnosu spotřební daně z uhlovodíkových paliv a maziv“ nahrazují slovy „podíl z výnosu spotřební daně z minerálních olejů podle zvláštního právního předpisu¹⁰⁾“.

Poznámka pod čarou č. 10 zní:

„10) § 5 písm. b) zákona č. 243/2000 Sb., o rozpočtovém určení výnosů některých daní územním samosprávným celkům a některým státním fondům (zákon o rozpočtovém určení daní), ve znění pozdějších předpisů.“.

3. V § 4 odst. 1 písm. d) se slova „převody výnosů“ nahrazují slovem „výnosy“.

4. V § 4 odst. 1 písmeno e) zní:

„e) výnosy z mýtného⁵⁾ a nevrácených kaucí⁵⁾“.

5. V § 4 se odstavec 2 zrušuje.

Dosavadní odstavce 3 a 4 se označují jako odstavce 2 a 3.

ČÁST TŘETÍ

Změna zákona o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích

Čl. IV

Zákon 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 zákona č. 320/2002 Sb., zákona č. 411/2005 Sb., zákona č. 226/2006 Sb. a zákona č. 347/2009 Sb., se mění takto:

1. V § 5 odstavce 3 a 4 znějí:

„(3) Ministerstvo umožní Policii České republiky nepřetržitý dálkový přístup k informacím z centrálního registru vozidel.“

(4) Ministerstvo umožní obecní policii, správním orgánům krajských úřadů a obecních úřadů obcí s rozšířenou působností nepřetržitý dálkový přístup k informacím z centrálního registru vozidel, pokud došlo k porušení zvláštního zákona^{4a)}“.

2. V § 5 se za odstavec 4 vkládá nový odstavec 5, který zní:

„(5) Ministerstvo poskytne z centrálního registru silničních vozidel způsobem umožňujícím dálkový a nepřetržitý přístup údaje podle § 4 odst. 4 písm. a), b), f), l) a m)

a) provozovateli systému elektronického mýtného podle zvláštního právního předpisu^{4a)} pro účely vymáhání dlužného mýtného,

b) Celní správě pro účely výkonu dozoru nad plněním povinností provozovatele vozidel v systému elektronického mýtného.“

Dosavadní odstavec 5 se označuje jako odstavec 6.

3. V § 91 odst. 1 se slova „§ 5 odst. 3“ nahrazují slovy „§ 5 odst. 6“.

ČÁST ČTVRTÁ

Změna zákona o správních poplatcích

Čl. V

V příloze zákona č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích, ve znění zákona č. 217/2005 Sb., zákona č. 228/2005 Sb., zákona č. 357/2005 Sb., zákona č. 361/2005 Sb., zákona č. 444/2005 Sb., zákona č. 545/2005 Sb., zákona č. 553/2005 Sb., zákona č. 48/2006 Sb., zákona č. 56/2006 Sb., zákona č. 57/2006 Sb., zákona č. 81/2006 Sb., zákona č. 109/2006 Sb., zákona č. 112/2006 Sb., zákona č. 130/2006 Sb., zákona č. 136/2006 Sb., zákona č. 138/2006 Sb., zákona č. 161/2006 Sb., zákona č. 179/2006 Sb., zákona č. 186/2006 Sb., zákona č. 215/2006 Sb., zákona č. 226/2006 Sb., zákona č. 227/2006 Sb., zákona č. 235/2006 Sb., zákona č. 312/2006 Sb., zákona č. 575/2006 Sb., zákona č. 106/2007 Sb., zákona č. 261/2007 Sb., zákona č. 269/2007 Sb., zákona č. 374/2007 Sb., zákona č. 379/2007 Sb., zákona č. 38/2008 Sb., zákona č. 130/2008 Sb., zákona č. 140/2008 Sb., 182/2008 Sb., zákona č. 189/2008 Sb., zákona č. 230/2008 Sb., zákona č. 239/2008 Sb., zákona č. 254/2008 Sb., zákona č. 296/2008 Sb., zákona č. 297/2008 Sb., zákona č. 301/2008 Sb., zákona č. 309/2008 Sb., zákona č. 312/2008 Sb., zákona č. 382/2008 Sb., zákona č. 9/2009 Sb., zákona č. 41/2009 Sb., zákona č. 141/2009 Sb., zákona č. 227/2009 Sb., zákona č. 281/2009 Sb. a zákona č. 346/2009 Sb., se za položku 36 vkládá nová položka č. 36a, která zní:

„Položka 36a

a) Vydání povolení auditora bezpečnosti pozemních komunikací Kč 300

b) Udělení akreditace k provádění školení pro získání povolení auditora bezpečnosti pozemních komunikací Kč 2000“.

ČÁST PÁTÁ

Změna zákona o živnostenském podnikání

Čl. VI

V § 3 zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění zákona č. 231/1992 Sb., zákona č. 591/1992 Sb., zákona č. 600/1992 Sb., zákona č. 273/1993 Sb., zákona č. 303/1993 Sb., zákona č. 38/1994 Sb., zákona č. 42/1994 Sb., zákona č. 136/1994 Sb., zákona č. 200/1994 Sb., zákona č. 237/1995 Sb., zákona č. 286/1995 Sb., zákona č. 94/1996 Sb., zákona č. 95/1996 Sb., zákona č. 147/1996 Sb., zákona č. 19/1997 Sb., zákona č. 49/1997 Sb., zákona č. 61/1997 Sb., zákona č. 79/1997 Sb., zákona č. 217/1997 Sb., zákona č. 280/1997 Sb., zákona č. 15/1998 Sb., zákona č. 83/1998 Sb., zákona č. 157/1998 Sb., zákona č. 167/1998 Sb., zákona č. 159/1999 Sb., zákona č. 356/1999 Sb., zákona č. 358/1999 Sb., zákona č. 360/1999 Sb., zákona č. 363/1999 Sb., zákona č. 27/2000 Sb., zákona č. 29/2000 Sb., zákona č. 121/2000 Sb., zákona č. 122/2000 Sb., zákona č. 123/2000 Sb., zákona č. 124/2000 Sb., zákona č. 149/2000 Sb., zákona č. 151/2000 Sb., zákona č. 158/2000 Sb., zákona č. 247/2000 Sb., zákona č. 249/2000 Sb., zákona č. 258/2000 Sb., zákona č. 309/2000 Sb., zákona č. 362/2000 Sb., zákona č. 409/2000 Sb., zákona č. 458/2000 Sb., zákona č. 61/2001 Sb., zákona č. 100/2001 Sb., zákona č. 120/2001 Sb., zákona č. 164/2001 Sb., zákona č. 256/2001 Sb., zákona č. 274/2001 Sb., zákona č. 477/2001 Sb., zákona č. 478/2001 Sb., zákona č. 501/2001 Sb., zákona č. 86/2002 Sb., zákona č. 119/2002 Sb., zákona č. 174/2002 Sb., zákona č. 281/2002 Sb., zákona č. 308/2002 Sb., zákona č. 320/2002 Sb., nálezu Ústavního soudu, vyhlášeného pod č. 476/2002 Sb., zákona č. 88/2003 Sb., zákona č. 130/2003 Sb., zákona č. 162/2003 Sb., zákona č. 224/2003 Sb., zákona č. 228/2003 Sb., zákona č. 274/2003 Sb., zákona č. 354/2003 Sb., zákona č. 438/2003 Sb., zákona č. 38/2004 Sb., zákona č. 119/2004 Sb., zákona č. 167/2004 Sb., zákona č. 257/2004 Sb., zákona č. 326/2004 Sb., zákona č. 499/2004 Sb., zákona č. 695/2004 Sb., zákona č. 58/2005 Sb., zákona č. 95/2005 Sb., zákona č. 127/2005 Sb., zákona č. 215/2005 Sb., zákona č. 253/2005 Sb., zákona č. 358/2005 Sb., zákona č. 428/2005 Sb., zákona č. 444/2005 Sb., zákona č. 62/2006 Sb., zákona č. 76/2006 Sb., zákona č. 109/2006 Sb., zákona č. 115/2006 Sb., zákona č. 131/2006 Sb., zákona č. 161/2006 Sb., zákona č. 165/2006 Sb., zákona č. 179/2006 Sb., zákona č. 186/2006 Sb., zákona č. 191/2006 Sb., zákona č. 212/2006 Sb., zákona č. 214/2006 Sb., zákona č. 225/2006 Sb., zákona č. 310/2006 Sb., zákona č. 315/2006 Sb., zákona č. 160/2007 Sb., zákona č. 269/2007 Sb., zákona č. 270/2007 Sb., zákona č. 296/2007 Sb., zákona č. 130/2008 Sb., zákona č. 189/2008 Sb., zákona č. 230/2008 Sb., zákona č. 254/2008 Sb., zákona č. 274/2008 Sb., zákona č. 227/2009 Sb., zákona č. 285/2009 Sb., zákona č. 292/2009 Sb., zákona č. 155/2010 Sb. a zákona č. 160/2010 Sb. se na konci odstavce 2 tečka nahrazuje čárkou a doplňuje se písmeno k), které včetně poznámky pod čarou č. 52 zní:

"k) auditorů bezpečnosti pozemních komunikací⁵²⁾.

52) Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění zákona č. .../2010 Sb.“.

ČÁST ŠESTÁ ÚČINNOST

Čl. VII

Tento zákon nabývá účinnosti dnem 1. ledna 2011.

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

Obecná část

A) Závěrečná zpráva z hodnocení dopadů regulace podle obecných zásad – malá RIA

1. Důvod předložení

1.1. Název

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

Předkládaný návrh zákona obsahuje kromě návrhu novely zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích dále uvedené související změny jiných zákonů:

- novelu zákona č. 104/2000 Sb., o Státním fondu dopravní infrastruktury a o změně zákona č. 171/1991 Sb., o působnosti orgánů České republiky ve věcech převodů majetku státu na jiné osoby a o Fondu národního majetku České republiky, ve znění pozdějších předpisů, ve znění pozdějších předpisů;
- novelu 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;
- novelu zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů; a
- novelu zákona č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů.

Předložený návrh zákona, kterým se mění zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony obsahuje zejména tuto materii:

- zapracovává do českého právního řádu úpravu směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/96/ES ze dne 19. listopadu 2008 o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury (dále jen „směrnice 2008/96/ES“), jejíž transpoziční lhůta uplyne dne 19. prosince 2010, a
- navrhuje změny úpravy zpoplatnění užívání pozemních komunikací, které vycházejí z dlouhodobé debaty v rámci státní správy i odborné veřejnosti.

Důvodem předložení návrhu zákona je tedy jak naplnění povinnosti České republiky provést řádnou a včasnou transpozici směrnice ES do svého práva plynoucí z členství v Evropské unii, tak úprava čistě vnitrostátních pravidel, vycházející z dlouhodobé odborné diskuze a vyhodnocení zkušeností z praxe, např. s fungováním mýtného systému.

1.2. Stanovení cíle (žádoucího stavu), který má být dosažen řešením problému

Vzhledem k tomu, že návrh zákona je zaměřen zčásti na provedení právního předpisu EU a zčásti na provedení změn nenavázaných na harmonizovanou oblast, je potřeba rozlišovat mezi cíli unijními a vnitrostátními, přičemž obě skupiny cílů jsou pro předkládaný návrh zákona relevantní.

1.2.1. Unijní cíle

Cílem směrnice 2008/96/ES je přispět ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu na transevropské silniční síti, vymezené rozhodnutím 1692/96/ES (pro Českou republiku doplněném Aktem o přistoupení), aby byla nejpodstatnější dopravní síť pro silniční přepravu osob a zboží v rámci Evropské unie. Tento cíl byl zakotven v bílé knize „Evropská dopravní politika pro rok 2010: čas rozhodnout“. Pro snížení počtu nehod na silnicích je podstatné jednak zlepšování technických vlastností vozidel, který přispívá ke snížení počtu zraněných a usmrcených osob při dopravních nehodách, a v této oblasti dosáhlo právo Evropské unie značného pokroku. Pro snižování počtu nehod je ovšem podstatné rovněž zlepšování vlastností pozemních komunikací z hlediska bezpečnosti provozu na nich. Směrnice 2008/96/ES proto přichází se sadou nástrojů, které mají k tomuto napomoci nestrannému a odbornému hodnocení bezpečnosti pozemních komunikací ve fázi projektování, výstavby i provozu a odstraňování zjištěných problematických míst, které jsou z hlediska uživatelů pozemní komunikace nebezpečné.

1.2.2. Vnitrostátní cíle

Současná právní úprava zpoplatnění obecného užívání některých pozemních komunikací (dálnic a rychlostních silnic a dále některých silnic 1. třídy) vybranými silničními motorovými vozidly (vozidla, jejichž největší povolená hmotnost činí více než 3,5 tuny) formou elektronického mýtného je účinná a v praxi se aplikuje již více než 3 roky. Takto dlouhá doba již poskytla dostatek času pro zhodnocení funkčnosti, celistvosti a efektivity právní úpravy elektronického mýtného, a to jak na straně provozovatele systému elektronického mýtného, jímž je na základě pověření Ministerstvem dopravy Ředitelství silnic a dálnic, tak na straně celních úřadů, které vykonávají dohled nad dodržováním povinností řidičů i provozovatelů vozidel souvisejících s hrazením mýtného, a v neposlední řadě i na straně samotných dopravců jako provozovatelů vozidel zařazených do systému elektronického mýtného. V návaznosti na výše uvedené proběhlo několik jednání mezi zástupci dopravců, Generálního ředitelství cel, provozovatelem systému elektronického mýtného a zástupci Ministerstva dopravy, ke konkrétním podnětům z praxe a s tím souvisejícím problémům a nedostatkům vyplývajícím z platné právní úpravy elektronického mýtného. Výsledkem těchto jednání byla formulace několika relevantních věcných okruhů pro změnu či doplnění stávající legislativní úpravy obsažené v zákoně o pozemních komunikacích.

Cílem navržené úpravy tedy má být umožnění účinnějšího a efektivnějšího vymáhání povinností souvisejících s institutem elektronického mýtného (a dále též povinností souvisejících s časovým poplatkem a s úpravou kontrolního vážení vozidel), primárně povinnosti uhradit včas a řádně mýtné podle podmínek stanovených zákonem a smluvními podmínkami provozovatele systému elektronického mýtného tak, aby vymáhání plnění těchto povinností cestou správního trestání přistupovalo jen v případech, kdy ze strany řidiče či provozovatele vozidla není zájem dlužné mýtné bezprostředně uhradit, ale v takových případech poskytnout celním orgánům efektivní procesní a faktické prostředky k zabránění, aby se provozovatel takového vozidla vyhýbal přestupkovému řízení. Dále by též mělo být cílem poskytnout provozovateli systému elektronického mýtného nástroje k účinnému vymáhání dlužného mýtného, zejména pak k identifikaci provozovatele vozidla, které bylo užito v provozu na zpoplatněné pozemní komunikaci bez uhrazení mýtného.

Co se týče transpoziční části návrhu zákona, tak vzhledem k tomu, že do vnitrostátního práva je přebírána úprava směrnice 2008/96/ES, jsou primární cíle navrhované právní úpravy stejné jako cíle úpravy unijní, tedy zvýšení bezpečnosti silničního provozu a přispění

ke snížení počtu nehod na silnicích transevropské silniční sítě, která se nachází na území České republiky.

K těmto primárním cílům pak přistupují ještě sekundární cíle, spojené s volbou způsobu transpozice požadavků směrnice. Zde je cílem předkladatele návrhu zejména provést transpozici směrnice 2008/96/ES tak, aby při dodržení primárních cílů vyvolala co nejnižší ekonomické a administrativní náklady na straně veřejné správy. Dosažení tohoto sekundárního cíle transpoziční úpravy znamená zejména využití stávajících právních institutů a postupů tam, kde je to možné, s případnými nezbytnými změnami (doplnění, rozšíření) a tam, kde to možné není, provázat nově navrhovanou úpravu s existujícími mimoprávními postupy, které již v dané oblasti existují, a dále rovněž stanovení věcné působnosti navrhované novely, tj. na jaký rozsah silniční sítě bude dopadat. Předmětem posuzování variant postupu při transpozici směrnice 2008/96/ES a jejich dopadů tedy bude zejména dodržení tohoto sekundárního cíle.

2. Zhodnocení současné právní úpravy

2.1. Unijní právní úprava

Právní úprava směrnice 2008/96/ES navazuje na strategické dokumenty, jimiž jsou zejména bílá kniha „Evropská dopravní politika pro rok 2010: čas rozhodnout“ a Evropský akční program pro bezpečnost silničního provozu z roku 2003, které vymezily silniční infrastrukturu a její stav jako jeden z hlavních pilířů bezpečnosti silničního provozu. S ohledem na zásadu subsidiarity se unijní právní akty v této oblasti zaměřují pouze na transevropskou silniční síť, která je významná z celoevropského hlediska a je vymezena v rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 1692/96/ES, ve znění pozdějších novel. Před přijetím směrnice 2008/96/ES existovala v této oblasti pouze dílčí unijní úprava, zaměřena na bezpečnost silničních tunelů transevropské sítě ve směrnici 2004/54/ES o minimálních bezpečnostních požadavcích na tunely transevropské silniční sítě.

Směrnice 2008/96/ES zavádí soubor instrumentů a postupů, které se zaměřují primárně na čtyři oblasti: (1) hodnocení bezpečnostních rizik a návrhy na jejich odstranění při projektování a výstavbě silnice transevropské sítě, (2) vyhodnocování nehodovosti na silnicích transevropské sítě a vedení evidencí v této oblasti, (3) kontroly a prohlídky silnic transevropské sítě, které jsou již v provozu a (4) požadavky na odbornost a nestrannost osob, které provádějí posuzování.

Hodnocení bezpečnostních rizik při projektování a výstavbě pozemní komunikace. Jedná se úpravu obsaženou primárně v čl. 3 a 4 a přílohách I. a II. směrnice 2008/96/ES. Směrnice rozeznává 2 typy hodnocení. Jednak jde o zhodnocení v počáteční fázi plánování umístění a výstavby pozemní komunikace, kde hodnocení podléhají různé varianty umístění a provedení pozemní komunikace. Směrnice 2008/96/ES u tohoto prvotního hodnocení bezpečnostních rizik neupravuje výstupy tohoto hodnocení ani neklade žádné specifické požadavky na osoby, které mají toto hodnocení provádět.

Druhým typem hodnocení je tzv. audit bezpečnosti pozemních komunikací. Jedná se již o strukturovanější postup než v případě prvního typu posuzování a je vyhrazen pro odborně vzdělané a nezávislé osoby. Audit bezpečnosti ve čtyřech fázích projektování a výstavby pozemní komunikace – u návrhu projektu, u podrobně zpracovaného projektu, před zahájením provozu a ve fázi počátečního provozu. Výstupem auditu je zpráva, která má obsahovat identifikaci nebezpečných prvků pozemní komunikace a doporučení k jejich odstranění.

Těmto doporučením nemusí být při projektování a výstavbě pozemní komunikace vyhověno, ovšem pokud není doporučení realizováno, musí být tento postup zdůvodněn.

Vyhodnocování nehodovosti na pozemních komunikacích. Jedná se úpravu obsaženou v čl. 5 odst. 1 směrnice 2008/96/ES. Členské státy mají povinnost provádět pravidelné hodnocení provozu na pozemních komunikacích transevropské sítě nejméně jednou za tři roky a určovat úseky pozemních komunikací s častým výskytem nehod.

Kontroly a prohlídky pozemních komunikací v provozu. Jedná se o úpravu obsaženou v čl. 5 a 6 směrnice 2008/96/ES. Směrnice rozeznává 2 typy kontrol. Jednak jde o posouzení vybraného úseku pozemní komunikace s vysokým počtem nehod skupinou odborníků, z nichž alespoň jeden musí splňovat určená kritéria odbornosti (čl. 5 odst. 2 směrnice). Tento typ kontroly je navázán na provedené vyhodnocení nehodovosti a jeho výstupem jsou doporučení nápravných opatření, na něž by se měl vlastník komunikace zaměřit. Druhým typem kontroly jsou tzv. bezpečnostní inspekce (čl. 6 směrnice), které mají pravidelný charakter a jsou zaměřeny na celou transevropskou silniční síť v daném státě.

Požadavky na odbornost a nestrannost. Jedná se úpravu obsaženou v čl. 9 směrnice 2008/96/ES. Směrnice zde požaduje, aby bezpečnostní audity a zčásti i kontroly podle čl. 5 směrnice prováděli pouze osoby, které mají dostatečnou odbornou průpravu a praxi a jsou nezávislé z hlediska pozemní komunikace, kterou posuzují (tj. neúčastnili se plánování, výstavby nebo provozu dané pozemní komunikace). Splnění požadavků odborné přípravy a praxe má být ověřeno úředním aktem (povolením).

Směrnice 2008/96/ES je formulována tak, že ponechává poměrně velkou volnost členskému státu, jakým způsobem konkrétně zapracuje její požadavky, tj. zda využije již stávající vnitrostátní právní instituty a postupy nebo zda zavede úplně nové a jaký konkrétní rozsah a obsah přijme pro jednotlivé typy posuzování a kontrol (přílohy směrnice mají v zásadě doporučující charakter). Směrnice rovněž nezavádí povinnost provést nápravná opatření, navržená na základě posouzení projektu nebo pozemní komunikace a v zásadě toto nechává na uvážení stavebníka (audit bezpečnosti) nebo vlastníka pozemní komunikace (prohlídka dle čl. 5), resp. na vůli členského státu. S ohledem na potenciálně velmi vysoké částky, které může provedení nápravných opatření stát, je třeba vždy zvažovat i ekonomické dopady a poměr nákladů a výnosů daného opatření.

Směrnice 2008/96/ES se povinně vztahuje pouze na pozemní komunikace zahrnuté do transevropské silniční sítě, ovšem umožňuje členským státům rozšířit tuto působnost při transpozici i na ostatní silniční síť.

2.2. Vnitrostátní právní úprava

Základním právním předpisem upravujícím jak výstavbu pozemních komunikací, tak i podmínky jejich užívání včetně zpoplatnění jejich obecného užívání je zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, k němuž v oblasti výstavby přistupuje stavební zákon č. 183/2006 Sb., jako stěžejní subsidiární norma.

Podrobněji jsou pak tyto oblasti na základě zmocnění obsažených v zákoně upraveny těmito prováděcími předpisy:

- vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů;
- nařízení vlády č. 484/2006 Sb., o výši časových poplatků a o výši sazeb mýtného za užívání určených pozemních komunikací, ve znění pozdějších předpisů;

- vyhláška Ministerstva dopravy č. 527/2006 Sb., o užívání zpoplatněných pozemních komunikací a o změně vyhlášky Ministerstva dopravy a spojů č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

A/ Úprava výstavby a péče o pozemní komunikace:

Co se týče rozsahu silnic zahrnutých v přílohách Aktu o přistoupení do rozhodnutí 1692/96/ES, tedy do transevropské silniční sítě, jedná se o dálnice, rychlostní silnice a vybrané silnice první třídy, tedy o pozemní komunikace, jejichž vlastníkem je podle § 9 odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb. stát, zastoupený Ministerstvem dopravy. Podrobnosti k péči vlastníka o pozemní komunikace jsou v návaznosti na § 9 odst. 4 zákona vymezeny v prováděcím právním předpise, kterým je vyhláška č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, konkrétně §§ 5 až 10a, ve kterých jsou vymezeny zejména různé typy prohlídek pozemních komunikací a jejich údržba.

Vztah ke stavebnímu zákonu je vymezen v části třetí zákona č. 13/1997 Sb. Z § 16 odst. 2 zákona č. 13/1997 Sb. je zřejmé, že mezi těmito předpisy platí vztah subsidiarity a speciality („Pokud v tomto zákoně není stanoveno jinak, platí pro územní a stavební řízení stavby dálnice, silnice, místní komunikace nebo veřejně přístupné účelové komunikace zvláštní předpisy o územním plánování a stavebním řádu a nejsou dotčeny předpisy o ochraně životního prostředí.“). Zvláštní úpravu, která doplňuje nebo mění úpravu stavebního zákona přitom obsahuje zejména část třetí a čtvrtá zákona o pozemních komunikacích. § 16 ve spojení s § 40 zákona č. 13/1997 Sb. pak určuje speciální stavební úřady pro výstavbu pozemních komunikací, kterými jsou pro dálnice a rychlostní silnice Ministerstvo dopravy a pro silnice první třídy krajské úřady.

V § 29a obsahuje zákon č. 13/1997 Sb. úpravu Centrální evidence pozemních komunikací, která obsahuje informace o pozemních komunikacích.

Ve vztahu k úpravě obsažené ve směrnici 2008/96/ES tedy stávající právní úprava neobsahuje specifické instituty a postupy spojené s prováděním posuzování a prohlídek pozemních komunikací v procesu jejich výstavby a provozu, ani specifické požadavky na osoby, které toto posuzování mohou provádět. Obsahuje nicméně dostatečný rámec, na který je možné tuto novou úpravu napojit a integrovat ji tak do již existujících zákonných institutů, aniž by byla potřeba konstruovat zcela nové postupy, s výjimkou ověřování odborné způsobilosti osob provádějících hodnocení pozemních komunikací.

Provádění bezpečnostních auditů tak lze napojit na průběh územního a stavebního řízení podle stavebního zákona, a to zahrnutím povinnosti provádět audit a přikládat výslednou zprávu speciálnímu stavebnímu úřadu v jednotlivých fázích řízení jako další zvláštní úpravy do zákona o pozemních komunikacích. Úpravu pravidelných bezpečnostních prohlídek pozemních komunikací lze beze změny zákona zahrnout do vyhlášky č. 104/1997 Sb., která již vymezení určitých typů prohlídek obsahuje. Rovněž vyhodnocování nehodovosti a evidenci vybraných úseků pozemních komunikací lze zahrnout jako doplnění informací obsažených v Centrální evidenci pozemních komunikací a s tímto krokem provázat i provedení prohlídek podle čl. 5 směrnice, které nemají pravidelný charakter. Zcela nově, bez navázání na již existující právní instituty bude potřeba upravit pouze proces osvědčování osob, které mohou provádět hodnocení pozemních komunikací, tzv. auditorů bezpečnosti.

B/ Úprava zpoplatnění obecného užívání pozemních komunikací, zejména elektronického mýtného:

Zákonná právní úprava zpoplatnění obecného užívání pozemní komunikace vybranými vozidly podle časového období užívání zpoplatněné pozemní komunikace (časový poplatek) a podle typu vozidla a ujeté vzdálenosti po zpoplatněné pozemní komunikaci (elektronické mýtné) je v zákoně o pozemních komunikacích uvedena v jeho části páté („Užívání pozemních komunikací“), konkrétně pak je obsažena v ustanoveních § 20 až § 22e. Působnost správních orgánů v této oblasti a správní trestání za správní delikty související s povinnostmi v oblasti zpoplatnění obecného užívání pozemních komunikací je pak upravena v části sedmé zákona, konkrétně v § 40 a v §§ 42a až 43.

Vedle této úpravy je oblast mýtného i časového poplatku upravena i ve výše zmíněném nařízení vlády č. 484/2006 Sb. a vyhlášce č. 527/2006 Sb.

Hlavní nedostatky stávající právní úpravy mýtného (a časového poplatku) vymezené v návaznosti na podněty dopravců, Generálního ředitelství cel a provozovatele systému elektronického mýtného jsou tyto:

- nelze zjednodušit a zefektivnit systém vymáhání dlužného mýtného čímž by mohlo odpadnout (ve vztahu k výši pohledávek na dlužném mýtném) často finančně, časově a administrativně nákladné a neefektivní vymáhání dlužného mýtného, včetně vymáhání uložené sankce; nemožnost použití rychlých, účinných a dostatečně odrazujících prostředků k vymození povinností řidičů či provozovatelů vozidel souvisejících s mýtným a časovým poplatkem;
- neomezuje možnost vyhýbání se přestupkovému řízení (u přestupků souvisejících s povinnostmi řidičů vozidel v systému elektronického mýtného), zejména pokud jde o řidiče, u nichž je obtížné vymození jejich účasti na řízení a uhrazení pokuty;
- neposkytuje provozovateli systému elektronického mýtného nástroje k rychlému a nezpochybnitelnému zjištění provozovatele vozidla v systému elektronického mýtného pro účely vymáhání dlužného mýtného, pokud bylo předmětné vozidlo užito v provozu na zpoplatněné pozemní komunikaci, aniž byla splněna povinnost uhradit za něj mýtné a pokud je zjištěna pouze automatizovaným systémem (mýtnou bránou) jen registrační značka takového vozidla.

3. Návrh variant řešení

3.1. Návrh možných variant včetně varianty nulové - doplnění úpravy elektronického mýtného, doplnění oprávnění provozovatele systému elektronického mýtného při vymáhání dlužného mýtného a rozšíření pravomocí celníků a policistů při implementaci povinností souvisejících s hrazením mýtného a časového poplatku:

3.1.1. Varianta 0 – nulová

Předpokládá zachování stávajícího právního stavu

Tato varianta nepřináší žádné nové náklady pro dotčené subjekty, ani jim nevytváří a neukládá nové povinnosti. V této variantě se nepředpokládají žádné zásahy do právních předpisů. Veškerá dotčená ustanovení budou ponechána ve stávajících předpisech beze změny.

Ponechání stávající úpravy beze změny ovšem neodstraňuje její přetrvávající problémy a nedostatky uvedené v bodu 2 a neřeší vytyčené cíle řešení. V důsledku neřešení výše zmíněných problémů může vést k dalšímu zvyšování objemu neuhrazeného mýtného a nákladů souvisejících s jeho vymáháním a bez dalších výrazných finančních nákladů i

k snížení účinnosti a kvality implementace povinností řidičů a provozovatelů vozidel v systému elektronického mýtného přímo v silničním provozu celníky. Neodstraní se ani dosavadní neexistence oprávnění k přístupu provozovatele systému elektronického mýtného k údajům o provozovatelích silničních vozidel vedených v registru vozidel za účelem vymáhání dlužného mýtného.

3.1.2. Varianta 1

Změna úpravy zpoplatnění obecného užívání pozemních komunikací a její implementace novelou zákona o pozemních komunikacích a zákona o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích

Tato varianta předpokládá k vyřešení nedostatků stávající právní úpravy uvedených v bodě 2 novelu zákona č. 13/1997 Sb. která bude zahrnovat zejména zavedení oprávnění celníka a policisty při dohledu nad dodržováním povinností řidičů vyplývajících ze zákonné úpravy časového poplatku, mýtného a kontrolního vážení vozidel vybrat kauci od řidiče vozidla podezřelého ze spáchání přestupku spočívajícího v porušení těchto povinností (primárně neuhrzení časového poplatku, mýtného nebo překročení stanovené nejvyšší přípustné hmotnosti vozidla), u kterého je důvodné podezření, že se bude vyhýbat přestupkovému řízení nebo, že pokutu uloženou mu v blokovém řízení neuhradí, a dále vybrat kauci od řidiče vozidla, jehož provozovatel je podezřelý ze spáchání správního deliktu souvisejícího s jeho povinnostmi v oblasti časového poplatku, mýtného nebo kontrolního vážení a je důvodné podezření, že se bude vyhýbat řízení o správním deliktu.

Vybraná kauce by měla být zárukou, že se řidič nebo provozovatel vozidla dostaví k projednání přestupku (nebo že zaplatí pokutu uloženou v blokovém řízení) nebo správního deliktu a nebude se vyhýbat řízení. Současně se navrhuje zavedení oprávnění policisty nebo celníka zabránit řidiči vozidla v odjezdu technickým prostředkem umístěným na vozidlo, nebo zakázat řidiči pokračovat v jízdě s vozidlem a zadržet mu doklady k vozidlu a k nákladu, pokud je důvodné podezření, že se bude vyhýbat přestupkovému řízení (uhrazení pokuty v blokovém řízení, nebo pokud provozovatel jím řízeného vozidla se bude vyhýbat správnímu řízení) a nesložil kauci. V obou případech jde o instituty, které jsou již zavedeny a užívány podle jiných právních předpisů (zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě; zákon č. 361/2000 Sb., o silničním provozu).

Zároveň tato varianta předpokládá dílčí novelu zákona č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, kterou by se výslovně zajistil provozovateli systému elektronického mýtného pro účely vymáhání dlužného mýtného a Celní správě pro účely výkonu dozoru nad plněním povinností provozovatele vozidel v systému elektronického mýtného výdej informací z centrálního registru vozidel.

Na navrženou novelizaci bude nutné navázat i změnou prováděcích právních předpisů, zejména nařízení vlády č. 484/2006 Sb., o výši časových poplatků a o výši sazeb mýtného za užívání určených pozemních komunikací a vyhlášky Ministerstva dopravy č. 527/2006 Sb., o užívání zpoplatněných pozemních komunikací a o změně vyhlášky Ministerstva dopravy a spojů č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

3.1.3. Dotčené subjekty a konzultace

Uvedená problematika se dotýká těchto základních skupin:

- provozovatelé vozidel obecně, zejména dopravci a dále řidiči těchto vozidel;
- provozovatel systému elektronického mýtného (Ředitelství silnic a dálnic);

– orgány státní správy a státního dozoru na tomto úseku, Celní správa, Policie ČR a Ministerstvo dopravy.

– Při přípravě návrhu byly konzultovány, jak již výše zmíněno, tyto subjekty: Sdružení ČESMAD Bohemia, Generální ředitelství cel, Ředitelství silnic a dálnic. Navrhovaná právní úprava vychází z významné části právě z jejich připomínek a návrhů a byla s nimi průběžně konzultována se souhlasným stanoviskem.

3.2. Návrh možných variant včetně varianty nulové – úprava hodnocení a řízení bezpečnosti vybraných pozemních komunikací:

V průběhu zpracování návrhu zákona byly zvažovány následující možnosti dosažení uvedených primárních a sekundárních cílů:

3.2.1. Varianta 0 - nulová varianta: neprovádět žádné zásahy do stávající právní úpravy na úrovni zákona a transpozici směrnice řešit pouze změnou prováděcích předpisů nebo administrativními postupy bez právního zakotvení.

3.2.2. Varianta 1: provedení zákonných změn spojených s transpozicí směrnice 2008/96/ES při maximálním propojení s již stávajícími instituty (viz výše) a zároveň při rozšíření povinnosti provádět postupy vymezené směrnicí i na silnice mimo transevropskou silniční síť, tj. na všechny silnice první třídy a popř. i třídy druhé.

3.2.3. Varianta 2: provedení zákonných změn spojených s transpozicí směrnice 2008/96/ES při maximálním propojení s již stávajícími instituty (viz výše) při uložení povinnosti provádět postupy vymezené směrnicí pouze na silnice zahrnuté do transevropské silniční sítě a využití těchto postupů i na ostatní silniční síti ponechat na dobrovolném uvážení vlastníka popř. stavebníka pozemní komunikace.

3.2.3 Dotčené subjekty a konzultace:

Dotčenými subjekty jsou zejména Ministerstvo dopravy, coby ústřední orgán státní správy, zastupující vlastníka pozemních komunikací zahrnutých do transevropské silniční sítě, a coby speciální stavební úřad pro dálnice a rychlostní silnice.

Dále pak Ředitelství silnic a dálnic, příspěvková organizace zřízená Ministerstvem dopravy, jejímž hlavním předmětem činnosti je výkon vlastnických práv státu k nemovitostem tvořícím dálnice a silnice I. třídy, zabezpečení správy, údržby a oprav dálnic a silnic I. třídy a zabezpečení výstavby a modernizace dálnic a silnic I. třídy.

Dále též krajské úřady jako speciální stavební úřady pro silnice I. třídy a Centrum dopravního výzkumu v.v.i., které se dlouhodobě zabývá oblastí posuzování bezpečnosti pozemních komunikací a poskytuje v této oblasti školení.

Zástupci všech uvedených dotčených subjektů byly zahrnuti do odborné skupiny, kterou Ministerstvo dopravy zřídilo pro projednání možných způsobů řešení transpozice směrnice 2008/96/ES a která se scházela v roce 2009 před započítáním formulace textu novely zákona.

4. Vyhodnocení nákladů a přínosů

4.1. Identifikace nákladů a přínosů všech variant

4.1.1. Doplnění úpravy elektronického mýtného, doplnění oprávnění provozovatele systému elektronického mýtného při vymáhání dlužného mýtného a rozšíření pravomocí celníků a policistů při implementaci povinností souvisejících s hrazením mýtného a časového poplatku

Varianta 0 (nulová):

V této variantě se dopravcům a ostatním provozovatelům vozidel v systému elektronického mýtného i časového zpoplatnění nemění jejich dosavadní povinnosti a nové se neukládají, a proto jim nevznikají ani žádné náklady nad rámec dosavadních nákladů, nemění se nijak ani náklady veřejných rozpočtů spojené s náklady provozovatele systému elektronického mýtného, Celní správy ČR a Policie ČR, na straně druhé ovšem také nepřináší žádné finanční přínosy pro veřejné rozpočty (rozpočet Státního fondu dopravní infrastruktury a státní rozpočet).

V rámci nulové varianty tedy státnímu rozpočtu nevzniknou náklady spojené s novými pravomocemi provozovatele systému elektronického mýtného, celníků a policistů (ty nebudou zavedeny), zároveň ovšem nedojde k navýšení příjmů Státního fondu dopravní infrastruktury v souvislosti s úspěšnějším a rychlejším vymáháním dlužného mýtného, a k navýšení příjmů státního rozpočtu vzhledem k předpokládanému navýšení příjmů z pokut z důvodu úspěšnějšího přestupkového řízení nebo o propadlé kauce.

Varianta 1:

S ohledem na výše konkretizované změny právní úpravy se nepředpokládá vznik nových nákladů či zvýšení dopadů této právní úpravy na dotčené subjekty provozovatelů vozidel v systému elektronického mýtného nebo v systému časového zpoplatnění, neboť veškeré navržené nebo doplňované instituty (kauce a zabránění v jízdě), které potenciálně přinášejí zvýšení finančních nákladů provozovatele či řidiče vozidla, se na provozovatele vozidel v systému elektronického mýtného i řidiče těchto vozidel vztáhnou pouze při porušení právní povinnosti vyplývající ze zákona, která je upravena již v současně platné právní úpravě.

Orgánům státní správy a státního odborného dozoru vzniknou v souvislosti s touto variantou určité finanční a administrativní náklady související s nutností zajištění přístupu provozovatele systému elektronického mýtného a Celní správy do centrálního registru vozidel (dopad na Ministerstvo dopravy, které centrální registr vede) – jedná se o vstupní náklady s přidělením přístupových a uživatelských práv pro přístup do registru, které jsou závislé na počtu osob, kterým budou přístupová práva udělena; vstupní náklady za zřízení každého takového přístupového práva do CRV pro 1 osobu lze odhadnout na cca 5 000,- Kč a dále se jedná o cca 1 000,- Kč paušální náklad související s administrací a správou systému na 1 uživatele ročně. Počet osob, kterým bude takto přidělen přístup do CRV, lze přitom odhadnout na řádově maximálně několik set osob (dohromady u provozovatele systému elektronického mýtného a u Celní správy);

Ve vztahu k provozovateli systému elektronického mýtného se naopak nepředpokládá žádný významný finanční, organizační či administrativní dopad, protože půjde o činnosti přímo související s již dnes jím zajišťovanou činností vymáhání dlužného mýtného. Ve vztahu k orgánům Policii ČR a Celní správě ČR by finanční dopad znamenal nákup technických zařízení k zabránění jízdy vozidla, nicméně obě tyto složky již dnes uvedená zařízení vlastní a používají podle oprávnění uvedených v jiných předpisech a zároveň budou moci alternativně použít institut zákazu v jízdě a odebrání dokladů k vozidlu a k nákladu, takže také nebyl identifikován žádný potenciální dopad.

U všech identifikovaných dopadů lze předpokládat jejich pokrytí v rámci schválených rozpočtových kapitol bez požadavků na jejich dodatečné navýšení.

U navržené změny lze naopak předpokládat navýšení příjmů Státního fondu dopravní infrastruktury v souvislosti s úspěšnějším výběrem mýtného (navržená úprava by měla vést k snížení počtu případů obcházení povinností souvisejících s úpravou časového poplatku, mýtného nebo kontrolního vážení vozidel) a rychlejším vymáháním dlužného mýtného (přístup provozovatele systému elektronického mýtného do centrálního registru vozidel), a pozitivním dopadem na státní rozpočet vzhledem k předpokládanému navýšení příjmů o vyšší příjmy z pokut z důvodu úspěšnějšího přestupkového řízení nebo též o propadlé kauce.

Dotčený subjekt	Náklady (dopady) nové právní úpravy	Přínosy nové právní úpravy
Dopracovníci (provozovatelé vozidel) a řidiči	<p>- finanční náklady související s uložením pokuty, kauce nebo se zabráněním v jízdě; připadají v úvahu pouze při porušení zákonné povinnosti řidičem či provozovatelem vozidla, takže při splnění povinností bude dopad nulový</p> <p>= 0</p>	<p>- pro dopravce (a jiné provozovatele vozidel): odstranění nerovných podmínek tuzemských subjektů oproti zejm. zahraničním při implementaci a vymáhání zákonných povinností souvisejících s časovým poplatkem, mýtným a vážením (narovnání podmínek v jejich tržním segmentu)</p> <p>- pro řidiče: možnost liberace u přestupků spočívajících v překročení nejvyšší povolené hmotnosti vozidla zjištěného při kontrolním vážení – narovnání dosavadní nerovné pozice ve vztahu k odesílateli nákladu (zásilky)</p>
Ředitelství silnic a dálnic (potažmo Státní fond dopravní infrastruktury jako příjemce výnosů ze zpoplatnění)	<p>- administrativní náklady související s vymáháním povinností subjektů v systému elektronického mýtného (předávání informací z evidence údajů o mýtném) a se zajišťováním kontrolního vážení a dále finanční a administrativní náklady související s vymáháním dlužného mýtného - tyto náklady vznikají ŘSD jako provozovateli systému elektronického mýtného a</p>	<p>- předpoklad zlepšení výběru mýtného z důvodu účinnějšího dozoru a vymáhání povinností v systému elektronického mýtného v rozsahu 2 – 3% z celkového výběru mýtného, tj. cca 150 – 200 mil. Kč ročně (např. u zahraničních subjektů až 100 mil. Kč na vybraném mýtném ročně navíc)</p>

	<p>správci vybraných pozemních komunikací již dnes a jsou jím takto vynakládány a nepředpokládá se nutnost jejich nárůstu, spíše naopak v souvislosti s účinnějším vymáháním povinností po zavedení některých nových institutů (kauce, zabránění v jízdě apod.) = 0</p> <p>- technické a programové vybavení na přístup do centrálního registru vozidel – max. několik desítek tisíc Kč</p>	
Celní správa ČR / Policie ČR	<p>- pořízení technických prostředků k zabránění odjezdu vozidla (tzv. botičky) – Celní správa (i Policie) už je má pořízeny k výkonu jiné působnosti a nepředpokládá nutnost zakupování dalších = 0</p> <p>- administrativní náklady spojené s převáděním kaucí (a potvrzení o složení kauce a dokladů k vozidlu v případě nepříslušnosti k vedení řízení) – marginální, v řádu max. tisíců Kč ročně</p> <p>- technické a programové vybavení na přístup do centrálního registru vozidel (Celní správa) – max. do 100 000 Kč</p>	<p>- významné zlepšení výběru pokut – u zahraničních osob až o 30 – 40%, u tuzemských osob o 10%;</p> <p>- zlepšení a zefektivnění vymáhání povinností provozovatelů vozidel a řidičů (úspory ve využití pracovníků, zejm. Celní správy, při výkonu dozoru)</p> <p>- snížení administrativních nákladů u CS při samotných kontrolách</p>
Ministerstvo dopravy	<p>- vstupní náklady na přidělení přístupových a uživatelských práv pro přístup do centrálního registru vozidel (pro ŘSD a Celní správu) - pro 1 osobu cca 5 000,- Kč a dále cca 1 000,- Kč paušální náklad související s administrací a správou systému na 1 uživatele ročně; předpokládá se zřízení cca 200 nových</p>	

	<p>přístupových práv do CRV</p> <p>= cca do 1 mil Kč jednorázově za zřízení přístupových a uživatel- ských práv a cca do 200 tis. Kč ročně paušální administrativní náklady na tyto nové přístupy</p>	
--	---	--

4.1.2. Úprava hodnocení bezpečnosti vybraných pozemních komunikací:

Varianta 0:

Tato varianta nepočítá s tím, že by se vlastníkům a stavebníkům pozemních komunikací – tj. zde primárně státu – ukládaly nové povinnosti. Tato varianta nenavyšuje náklady veřejných rozpočtů spojené s výstavbou a údržbou silnic, na straně druhé ovšem také nepřináší žádné potenciální úspory nákladů spojených s odstraňováním následků nehod na silnicích. Náklady na odstranění nebezpečných prvků přitom mohou být nízké, zejména pokud posuzování z hlediska bezpečnosti podléhá výstavba pozemní komunikace od počátku a tedy již od počátku plánování je obligatorně zohledňována i bezpečnostní dimenze pozemní komunikace. Pozdější odstraňování nebezpečných prvků již vybudované a provozované komunikace naopak může být značně nákladné.

Neprovedení směrnice 2008/96/ES na úrovni právního předpisu zároveň znamená porušení povinností plynoucích z členství České republiky v Evropské unii a nese s sebou náklady, které vzniknou uložením sankcí za neprovedení transpozice Soudním dvorem na základě návrhu Komise.

Nulová varianta s sebou tedy nese to, že veřejnému rozpočtu nevzniknou náklady spojené s novými povinnostmi (tyto povinnosti nebudou zavedeny), zároveň ovšem nedojde k úsporám na nákladech na odstraňování následků nehod a potenciálně mohou narůstat náklady na odstraňování nebezpečných prvků pozemní komunikace. Nulová varianta s sebou rovněž nese náklady pro veřejné rozpočty spojené s uvalenými sankcemi ze strany Evropské unie, které mohou být velmi vysoké.

Varianta 1:

Tato varianta počítá s tím, že vlastníkům pozemních komunikací a stavebníkům budou uloženy nové povinnosti při výstavbě a údržbě pozemních komunikací. Náklady s tímto spojené dopadnou primárně na veřejné rozpočty a jedná se zejména o náklady na provedení bezpečnostního auditu a prohlídek a na provedení případných nápravných opatření. Výše nákladů na veřejné rozpočty s tím spojených je zde zčásti moderována tím, že tyto nové povinnosti budou navázány na již existující procesy a postupy – povinnost zajištění bezpečnostního auditu na jednotlivé fáze územního a stavebního řízení, pravidelné prohlídky na již existující systém prohlídek a údržby pozemních komunikací a vyhodnocování nehodovosti a s tím spojené prohlídky na institut Centrální evidence pozemních komunikací. Rovněž je potřeba říci, že v určitém rozsahu se již hodnocení bezpečnosti pozemních komunikací ve výstavbě ve smyslu směrnice 2008/96/ES provádí již nyní na dobrovolné bázi, zejména u větších projektů, a existuje několik desítek osob, které prošly odborným školením a přezkoušením v této oblasti v rámci programu školení, nabízeným Centrem dopravního výzkumu. Vyhodnocování nehodovosti na různých úsecích pozemních komunikací a evidence úseků s vysokým počtem nehod se provádí již dnes a s tímto krokem tedy není spojeno reálné navýšení nákladů.

Potenciální náklady jsou rovněž moderovány tím, že vlastníku pozemní komunikace není ukládána bezbřehá povinnost provést všechna navrhované nápravná opatření, která vzejdou z bezpečnostního auditu nebo prohlídek. Výběr nápravných opatření, která mají být provedena je ponechán na vlastníkov, který musí zejm. zhodnotit jejich ekonomickou únosnost a jejich přínos v poměru k nákladům.

Náklady na veřejné rozpočty v této variantě jsou naopak navyšovány tím, že povinnost provádět výše uvedené postupy je rozšířena na rámec směrnice 2008/96/ES na všechny pozemní komunikace ve vlastnictví státu, popř. i na pozemní komunikace ve vlastnictví krajů. Přínosy této varianty spočívají zejména v potenciálním snížení nákladů spojených s odstraňováním následků dopravních nehod při přijetí nápravných opatření vzešlých z bezpečnostního auditu nebo prohlídek. S ohledem na to, že pozemní komunikace je kontinuálně vyhodnocována od počátečních plánů, náklady na nápravná opatření mohou být relativně malé při vysokých úsporách nákladů na odstraňování následků nehod; toto nicméně platí pouze pro nově budované komunikace.

Varianta 1 s sebou tedy nese nárůst nákladů na veřejné rozpočty spojený se zavedením nových povinností, který je však do určité míry moderován navázáním na již existující instituty, zohlednění existující mimoprávní praxe při formulaci návrhu a ponechání uvážení vlastníka a jeho ekonomické situace při realizaci nápravných opatření. Náklady jsou naopak zvyšovány tím, že rozsah silniční sítě oproti směrnici 2008/96/ES je rozšířen. Přínosy této varianty spočívají v úsporách nákladů spojených s odstraňováním následků dopravních nehod. Náklady na provedení auditů bezpečnosti pozemních komunikací představují částku do 0,5% z celkových nákladů na výstavbu pozemní komunikace, ve většině případů však významně menší.

Varianta 2:

Náklady a přínosy této varianty jsou shodné s náklady a přínosy varianty 1 s tím rozdílem, že rozsah silniční sítě je omezen pouze na transevropskou silniční síť v intencích směrnice, přičemž využití předepsaných postupů na ostatní silniční síti se ponechává na dobrovolném uvážení vlastníka. Nedochozí tedy k navyšování nákladů prostřednictvím rozšíření silniční sítě, na níž obligatorní posuzování bezpečnosti dopadá.

Varianta 2 s sebou tedy nese nárůst nákladů na veřejné rozpočty spojený se zavedením nových povinností, který je však do určité míry moderován navázáním na již existující instituty, zohlednění existující mimoprávní praxe při formulaci návrhu a ponechání uvážení vlastníka a jeho ekonomické situace při realizaci nápravných opatření. Přínosy této varianty spočívají v úsporách nákladů spojených s odstraňováním následků dopravních nehod.

Dotčený subjekt	Náklady (dopady) nové právní úpravy	Přínosy nové právní úpravy
Ministerstvo dopravy a kraje (jako speciální stavební úřady)	- administrativní náklady na posouzení úplnosti auditu bezpečnosti pozemní komunikace a posouzení vyhledávací studie a jejich zpracování oprávněnou osobou – marginální, takřka nulové (půjde o součást stejně nutně zajišťovaného posouzení žádosti o vydání stavebního povolení a	

	žádosti o vydání kolaudačního souhlasu	
Ředitelství silnic a dálnic / Ministerstvo dopravy jako stavebník (investor) stavby vybrané pozemní komunikace	- finanční náklad na zajištění zpracování auditu bezpečnosti pozemní komunikace a zajištění posouzení vyhledávací studie z <u>hlediska zajištění bezpečnosti silničního provozu – méně než 0, 5% z celkového nákladu na výstavbu stavby vybrané pozemní komunikace</u> - <u>ŘSD jako správce vybraných pozemních komunikací též náklady na zajištění účasti auditora bezpečnosti pozemní komunikace na jednorázové prohlídce pozemní komunikace a jím vypracovanou zprávu o výsledcích prohlídky – max. desítky tisíc Kč v jednotlivých případech</u>	- úspory na nákladech spojených se zvýšenou nehodovostí (a následnými kongescemi) ovlivněnou sníženou bezpečností stavebního řešení pozemní komunikace

5. Návrh řešení

5.1. Zhodnocení variant a výběr nejvhodnějšího řešení

5.1.1. Doplnění úpravy elektronického mýtného, doplnění oprávnění provozovatele systému elektronického mýtného při vymáhání dlužného mýtného a rozšíření pravomocí celníků a policistů při implementaci povinností souvisejících s hrazením mýtného a časového poplatku

S ohledem na výhody a nevýhody v úvahu připadajících variant uvedených v předchozích kapitolách lze zcela vyloučit variantu 0 (nulová), která sice nevyžaduje žádnou aktivní činnost a nepřináší finanční náklady, ale naprosto nezaručuje dosažení stanoveného cíle a řešení vymezené problematiky. Jako použitelná tak byla pro realizaci a další rozpracování zvolena varianta 1 jako jediná vhodná.

5.1.2. Úprava hodnocení bezpečnosti vybraných pozemních komunikací

Varianta 0: Tato varianta nepřináší výhody oproti současnému stavu a naopak znamená navýšení nákladů na veřejné rozpočty spočívající v uložení finanční sankce za neplnění povinností spojených s členstvím v Evropské unii. Tato varianta tedy není z hlediska předkladatele vhodná.

Varianta 1: Tato varianta znamená provedení přesahující transpozice směrnice 2008/96/ES. S ohledem na zahrnutí většího rozsahu silniční sítě oproti směrnici s sebou nese vyšší náklady na veřejné rozpočty spojené s plněním povinností při posuzování bezpečnosti budovaných pozemních komunikací a prohlídek pozemních komunikací v provozu, a to zejména na

rozpočet státu a popř. i krajů. Tato varianta znamená rovněž větší rozsah navrhovaných nápravných opatření pro odstranění nebezpečných prvků pozemních komunikací, které budou směřovat jak ke komunikacím spadajícím do transevropské silniční sítě, tak ke komunikacím do této sítě nespadaajících. Vlastník pozemní komunikace se s ohledem na požadavek směrnice 2008/96/ES bude muset prioritně zaměřit na realizaci nápravných opatření týkajících se silnicí s celoevropským významem, tedy zařazených do transevropské silniční sítě. Zde je potřeba podotknout, že se bude jednat o finanční prostředky vynakládané nad rámec již dnes povinné péče a údržby silnic ve vlastnictví státu a rozsah těchto finančních prostředků bude omezený. Přínosy spočívající v úsporách nákladů na odstraňování následků nehod by se proto u této varianty dle předpokladu předkladatele rovněž soustředily na silnice transevropské silniční sítě a nebyly by vyšší než varianty 2.

Varianta 2: Tato varianta znamená nepřesahující rozsah transpozice směrnice 2008/96/ES. Náklady na veřejný (státní) rozpočet budou nižší než u varianty 1 s ohledem na menší rozsah silniční sítě, na níž dopadají obligatorní postupy posuzování a prohlídek. Přínosy očekává předkladatel v zásadě stejné jako u varianty 1 (viz výše), přičemž varianta 2 nebrání dobrovolnému provedení bezpečnostních auditů a prohlídek i na ostatní silniční síti.

Po uvedeném zhodnocení jednotlivých variant tedy předkladatel počítá s vysokými náklady a žádnými přínosy u varianty 0 a u variant 1 a 2 v zásadě se stejnými přínosy, zatímco náklady u varianty 1 jsou vyšší než u varianty 2. Vzhledem k tomu se předkladatel návrhu zákona ve vztahu k transpozici směrnice 2008/96/ES přiklonil k variantě 2.

Implementace a vynuucování

Účinnost zákona je stanovena s ohledem na obecnou transpoziční lhůtu vymezenou v ustanovení čl. 14 odst. 1 směrnice 2008/96/ES o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury, které ukládá členským státům transponovat úpravu směrnice do vnitrostátního práva do 19.12.2010.

Návrh zákona rovněž formuluje přechodné ustanovení umožňující osobám, které prováděly dosud činnosti obsahově podobné auditu bezpečnosti pozemních komunikací získat povolení auditora bezpečnosti pozemních komunikací bez nutnosti absolvovat počátečné školení, ale po složení příslušné zkoušky, aby bylo zajištěna možnost provádět audit bezpečnosti pozemní komunikace již od počátku účinnosti nové právní úpravy.

V rámci novely zákona o pozemních komunikacích došlo k úpravě a doplnění správního trestání a působnosti jednotlivých orgánů při výkonu státního dozoru, zejm. k úpravě místní příslušnosti celního úřadu k projednání přestupků v oblasti elektronického mýtného, která by měla zefektivnit výkon jejich činnosti.

6. Kontakty a prohlášení schválení hodnocení dopadů:

Osoby, které zpracovaly závěrečnou zprávu RIA:

Mgr. Tomáš Dundr, tel. 225131193, tomas.dundr@mdcr.cz

Mgr. Zbyněk Grešek, tel. 225131626, zbynek.gressek@mdcr.cz

Mgr. et Bc. Ivan Frasch, tel. 225131592, ivan.frasch@mdcr.cz

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

Navrhovaná úprava je v souladu se zákony i ústavním pořádkem České republiky.

C) Zhodnocení souladu navrhované právní úpravy s mezinárodními smlouvami, jimiž je Česká republika vázána

Navrhovaná úprava se nedotýká mezinárodních smluv v oblasti výstavby, rozvoje a správy pozemních komunikací.

D) Zhodnocení slučitelnosti navrhované právní úpravy s právem Evropské unie

Na danou oblast se vztahují směrnice 2008/96/ES o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury (jejíž transpozice bude zajištěna z větší části právě navrhovaným zákonem, zbytek úpravy této směrnice bude transponován v rámci prováděcí právní úpravy vydané na základě zmocnění zaváděných předkládanou novelou zákona) a dále směrnice 1999/62/ES o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly, ve znění pozdějších komunitárních předpisů, s jejíž úpravou je navrhovaná změna zákona slučitelná. Předkládaný návrh je tedy slučitelný jak s předpisy Evropské unie, tak s relevantní judikaturou soudních orgánů Evropské unie.

Zvláštní část

Čl. I

K bodu 1 a 2

Ustanovení § 1 zákona o pozemních komunikacích je formulačně přizpůsobeno legislativně technickým požadavkům kladeným na právní předpis, kterým je transponována směrnice EU. V této souvislosti se rovněž doplňuje v souladu s obecnými požadavky na tvorbu legislativních aktů referenční odkaz v § 1 o transponovanou směrnici 2008/96/ES.

K bodu 3 a 7

Doplnění výslovné úpravy vztahu zákona o pozemních komunikacích k zákonu o lesích a zákonu o ochraně přírody a krajiny do § 7 odst. 1 zákona (úprava veřejně přístupných účelových komunikací), kdy v některých případech je zpochybňována aplikace ustanovení § 20 odst. 1 písm. g) lesního zákona (obecný zákaz jezdit a stát s motorovými vozidly v lesích) ve vztahu k úpravě obecného užívání účelových komunikací podle zákona o pozemních komunikacích. Výsledkem je nejednotný postup při posuzování přestupků a správních deliktů různými správními úřady a s tím spojená četnost těchto přestupků s vědomím jejich beztrestnosti (např. provozovatelé čtyřkolek). Navrhované zpřesnění znění zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích napomůže k respektování platné právní úpravy lesního zákona a zákona o ochraně přírody a krajiny ve vztahu k úpravě zákona č. 13/1997 Sb.

Ustanovení § 19, které upravuje obecné užívání pozemních komunikací a podmínky tohoto užívání, se v této souvislosti doplňuje o odkaz na příslušná ustanovení zákona o lesích a zákona o ochraně přírody a krajiny.

K bodu 4

Označení užívané v zákoně pro Ministerstvo dopravy se uvádí v soulad s jeho stávajícím platným názvem uvedeným v zákoně č. 2/1969 Sb., o zřízení ministerstev a jiných ústředních orgánů státní správy České republiky.

K bodu 5

Závazek koncesionáře zajistit zpracování projektové dokumentace k výstavbě dálnice nebo silnice I. třídy a stavební povolení k výstavbě dálnice nebo silnice I. třídy nově nebude obligatorním požadavkem na obsah koncesionářské smlouvy.

Účelem vypuštění této obsahové podmínky je, aby proces investorské přípravy (zejm. ve vztahu k procesu vyřizování stavebního povolení) mohl pokračovat i v období, kdy je koncesionář teprve vybírán a stavební povolení, která stát zajistí v průběhu výběru koncesionáře mu mohla být následně předána a koncesionář nenesl riziko jejich včasného nezískání z důvodů, které objektivně nemůže ovlivnit (podávaná odvolání, rozklady atd.).

K bodu 6

Návrh zákona předpokládá zakotvení nové části páté v zákoně o pozemních komunikacích, jež se zabývá problematikou bezpečnosti silničního provozu na pozemních komunikacích transevropské silniční sítě. V této části je zahrnuta stěžejní část transpozičních ustanovení ke směrnici 2008/96/ES.

Směrnice 2008/96/ES se dle jejího článku 1 odst. 2 obligatorně vztahuje na silnice, jež jsou součástí transevropské silniční sítě. S ohledem na finanční náročnost opatření předvídaných směrnicí se nenavrhuje provedení tzv. přesahující transpozice, jež by neúměrně zatížila veřejné rozpočty. Samotná transevropská silniční síť je vymezena v rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 1692/96/ES o hlavních směrech Společenství pro rozvoj transevropské dopravní sítě, přičemž transevropská silniční síť na území České republiky byla specifikována v Aktu o podmínkách přistoupení České republiky a dalších devíti států střední a východní Evropy k Evropské unii.

Část pátá zákona o pozemních komunikacích ve znění předkládaného návrhu jeho novely bude představovat transpoziční ustanovení k následujícím článkům směrnice 2008/96/ES:

- článek 3 – hodnocení dopadů na bezpečnost silničního provozu u projektů infrastruktury,
- článek 4 – audity bezpečnosti pozemních komunikací u projektů infrastruktury,
- článek 5 – klasifikace a řízení bezpečnosti silniční sítě v provozu (dílní úprava klasifikace předmětné sítě je navrhována i v bodech 6 a 7 návrhu novely) a
- článek 9 – jmenování a odborná příprava auditorů.

Ustanovení směrnice ohledně hodnocení dopadů na bezpečnost silničního provozu u projektů infrastruktury (článek 3 směrnice) jsou zohledněna v návrhu stanovením povinnosti osoby, která žádá o vydání stavebního povolení nebo o vydání kolaudačního souhlasu pro stavbu pozemní komunikace zařazené do transevropské silniční sítě (tj. pozemní komunikace uvedené v Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 1692/96/ES o hlavních směrech Společenství pro rozvoj transevropské dopravní sítě ve znění přístupové smlouvy ČR k EU), zajistit provedení posouzení dokumentace stavby pozemní komunikace předkládané podle stavebního zákona a stavby samotné z hlediska zajištění bezpečnosti silničního provozu neboli zajistit provedení auditu bezpečnosti pozemních komunikací.

Audity bezpečnosti pozemních komunikací představují další významný institut, jehož úprava je zakotvena ve směrnici 2008/96/ES. Jedná se v podstatě o systematickou proceduru, která do procesu dopravního plánování a projektování vnáší nejnovější znalosti o bezpečném utváření pozemních komunikací za účelem prevence dopravních nehod a kolizí. Jak směrnice, tak návrh zákona předpokládají, že audity bezpečnosti pozemních komunikací budou prováděny v několika krocích, a to vždy v souvislosti s jednotlivými instituty stavebního zákona. Navrhuje se, aby čtyřem fázím auditu bezpečnosti pozemních komunikací podléhal - v souladu s článkem 4 odst. 3 směrnice – návrh dokumentace záměru pro účely vydání územního rozhodnutí (*1. fáze auditu*), návrh projektové dokumentace pro účely vydání stavebního povolení (*2. fáze auditu*), provedená stavba podle projektové dokumentace pro účely zkušebního provozu (*3. fáze auditu*) a dokončená stavba pro účely vydání kolaudačního souhlasu (*4. fáze auditu*).

Všechny čtyři fáze auditu bezpečnosti pozemních komunikací spojují následující základní charakteristiky:

- audity budou prováděny odborně způsobilými fyzickými osobami (auditoři bezpečnosti pozemních komunikací), kteří budou povinni postupovat při výkonu auditu nestranně, nezávisle a s řádnou odbornou péčí,
- formálním výstupem činnosti auditora a výsledkem posouzení dokumentace stavby i stavby samotné v jednotlivých fázích prováděného auditu bude zpráva, jejíž stěžejním obsahem budou návrhy na odstranění nebo snížení předpokládaných rizik, které plynou z vlastností pozemní komunikace pro účastníky silničního provozu,
- stavebník bude mít 2 možnosti, jak naložit s návrhy obsaženými ve zprávě auditora – buď je akceptuje (což se projeví ve změně předmětné dokumentace ke stavbě nebo v úpravě stavebních, technických a provozních vlastností pozemní komunikace), nebo je z určitých důvodů nepřijme; v obou případech bude povinen sestavit vyhodnocení, které bude v případě nepřijetí konkrétních návrhů obsahovat důvody takového postupu ze strany stavebníka,
- jednotlivé zprávy a vyhodnocení k nim budou (dle stadia provedení bezpečnostního auditu) posouzeny speciálním stavebním úřadem ve stavebním řízení nebo v řízení o vydání kolaudačního souhlasu a
- minimální obsah auditu bezpečnosti pozemních komunikací stanoví vyhláška Ministerstva dopravy.

Z výše uvedených skutečností je patrné, že audity bezpečnosti pozemních komunikací budou striktně napojeny na jednotlivé instituty stavebního zákona a nepočítá se tedy se zavedením zcela nových postupů, jež by mohly představovat nadměrnou administrativní nebo finanční zátěž. Určitou změnou ve srovnání se stávající právní úpravou stavebního zákona bude v případě staveb pozemních komunikací patřících do transevropské silniční sítě mandatorní provádění zkušebního provozu, jenž je již dnes v praxi běžně prováděn a na který bude napojena třetí fáze bezpečnostního auditu.

Návrh zákona dále podrobně upravuje požadavky na výkon funkce auditora bezpečnosti pozemních komunikací, jeho povinnosti, jakož i následek porušení těchto požadavků a povinností v podobě odnětí povolení auditora bezpečnosti pozemních komunikací. Navržená ustanovení jsou zcela v souladu s článkem 9 směrnice 2008/96/ES, jejíž obecné požadavky budou konkrétněji a přesněji provedeny na úrovni vnitrostátního práva. Kromě bezúhonnosti a uhrazení správního poplatku návrh předpokládá, že auditoři bezpečnosti pozemních komunikací budou mít dostatečné vzdělání, relevantní praxi v oblasti posuzování bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, absolvují zkoušku před komisí jmenovanou Ministerstvem dopravy a zúčastní se počátečního školení (před absolvováním zkoušky), jakož i dalších prohlubujících školení v pravidelných intervalech (minimálně jednou za tři roky).

Počátečná i pravidelná školení budou moci přitom poskytovat pouze osoby, kterým byla udělena akreditace k této činnosti Ministerstvem dopravy.

Jak bylo výše uvedeno, zvláštní pozornost je věnována úpravě nezávislosti, nestrannosti a řádného výkonu činností auditora bezpečnosti pozemních komunikací. Návrh stanoví, že auditor nesmí provádět audit bezpečnosti pozemních komunikací u staveb, na jejichž přípravě nebo provádění se podílel, podílil nebo má podílet sám nebo osoba, která je s ním v (blíže specifikovaném) rodinném, obchodním nebo pracovním vztahu. Obdobná formulace je rovněž uvedena v § 148 stavebního zákona ve vztahu k autorizovaným inspektorům. Nad rámec uvedené úpravy dále návrh stanoví, že auditor je povinen postupovat při výkonu svých činností nestranně a s řádnou odbornou péčí. Opakované nebo hrubé porušení uvedených povinností bude „postiženo“ odejmutím příslušného povolení a následnou nemožností auditora vykonávat svou funkci alespoň po dobu tří let od právní moci rozhodnutí o odnětí povolení. Cílem navržené právní úpravy je zajistit vysokou odbornou úroveň činností vykonávaných auditory bezpečnosti pozemních komunikací v zájmu všech účastníků provozu na pozemních komunikacích.

Unijní právní úprava řízení bezpečnosti silniční sítě v provozu dle článku 5 odst. 2 a 3 směrnice 2008/96/ES bude na úrovni vnitrostátního právního řádu provedena prostřednictvím § 18m zákona ve znění předkládaného návrhu jeho novely, jenž je nazván „Prohlídka pozemní komunikace“. Předmětem této prohlídky však - ve srovnání s výše uvedeným auditem bezpečnosti pozemních komunikací - nebudou pozemní komunikace ve fázi projektování a výstavby, ale ty úseky pozemních komunikací transevropské silniční sítě, jež - jsou již v provozu a - byly označeny v pravidelně aktualizované Centrální evidenci pozemních komunikací jako úseky, u nichž by odstranění nebo snížení rizik plynoucích z vlastností pozemní komunikace pro účastníky silničního provozu vedlo k výraznému snížení nákladů vynakládaných v důsledku dopravních nehod, při současném zohlednění nákladů na odstranění nebo snížení těchto rizik.

Po tom, co bude uvedený úsek pozemní komunikace zařazen do Centrální evidence pozemních komunikací, bude mít její vlastník povinnost bez zbytečného odkladu provést prohlídky tohoto úseku. K tomuto účelu bude zřízena pracovní skupina skládající se alespoň ze tří odborně způsobilých osob, z nichž alespoň jedna osoba bude držitelem povolení auditora bezpečnosti pozemních komunikací. Tato osoba bude nést hlavní díl odpovědnosti za provedení prohlídky, zpracuje zprávu o jejich výsledcích a následně ji projedná s vlastníkem pozemní komunikace. Zákonné podmínky nezávislosti, nestrannosti, bezúhonnosti, odborné způsobilosti, jakož i odborné péče při výkonu prohlídky, jež vyplývají z předchozích ustanovení návrhu, by měly být garantem kvalitního a objektivního provedení prohlídky, jejíž výsledkem bude identifikace bezpečnostních rizik a navržení příslušných nápravných opatření.

Vlastníci dotčených úseků pozemních komunikací budou mít povinnost provést soubor nápravných opatření identifikovaných ve zprávě o provedení prohlídky, přičemž dle návrhu bude splnění této povinnosti podmíněno třemi předpoklady:

- provedení nápravných opatření musí být technicky možné (uvedená podmínka by měla být interpretována úzce – pouze s ohledem na technickou proveditelnost, nikoli vysokou finanční náročnost navrhovaných opatření),
- provedení nápravných opatření musí být ekonomicky únosné z pohledu dotčených veřejných rozpočtů (tj. také, že vlastník pozemní komunikace v případě, kdy existují nějaká ekonomicky reálná a technicky realizovatelná nápravná opatření, z těchto možných variant vybere to opatření, které má nejpříznivější poměr nákladů k přínosům) a

- provedení nápravných opatření nesmí ohrozit nebo znemožnit řádné plnění povinností vlastníka pečovat o síť pozemních komunikací v jeho vlastnictví a nesmí ani ohrozit nebo znemožnit stávající plány vlastníka na rozvoj pozemních komunikací v jeho vlastnictví.

Uvedené požadavky akcentují potřebu zvyšování bezpečnosti silničního provozu při současném zohlednění finančních možností vlastníků dotčených úseků pozemních komunikací a technických charakteristik návrhů auditora bezpečnosti pozemních komunikací. Navržená úprava je zcela v souladu s ustanovením článku 5 odst. 3 směrnice 2008/96/ES, jež se vyznačuje značně vysokým stupněm obecnosti.

K bodům 8 a 13

V souladu s požadavkem Ministerstva financí se zjednodušuje systém finančních toků do Státního fondu dopravní infrastruktury u jeho příjmů z výnosů časových poplatků, mýtného a propadlých kaucí (vybíraných oproti vydání elektronického zařízení) a odstraňuje se nadbytečný mezistupeň v podobě jejich převádění ze státního rozpočtu do rozpočtu SFDI.

S touto změnou souvisí i změny zákona o Státním fondu dopravní infrastruktury navrhované v čl. III návrhu.

K bodu 9

V § 20a odst. 1 písm. a) bodu 3 se odstraňuje textová chyba ve výčtu složek integrovaného záchranného systému.

K bodu 10

V § 20a odst. 1 se úprava osvobození od zpoplatnění užití zpoplatněné pozemní komunikace doplňuje a rozšiřuje tak, aby došlo k narovnání podmínek pro osvobození u složek integrovaného záchranného systému, zejm. u ostatních ozbrojených sborů (konkrétně jde o vozidla Věžeňské služby ČR a obecní či městské policie) v tom smyslu, že kromě již existujícího osvobození jejich vozidel vybavených zvláštním výstražným světlem budou osvobozena i ta jejich vozidla, která jsou označena buď nápisem nebo zvláštním barevným označením a provedením jednoznačně identifikujícím příslušnost vozidla k dotčenému ozbrojenému sboru (tak, jak je tomu již v platné právní úpravě u vozidel Policie ČR, Vojenské policie, jednotek požární ochrany nebo Celní správy).

K bodu 11

Vzhledem k tomu, že se na odstraňování následků dopravních nehod či jiných obdobných situací účastní vedle vozidel IZS též vozidla provozovaná fyzickými či právnickými osobami (zejména odtahová služba), jsou i tato vozidla podle současného znění zákona o pozemních komunikacích osvobozena od zpoplatnění. Tato vozidla jsou však provozována v rámci podnikatelské činnosti a provozovatelům jsou za využití těchto vozidel pro výše zmíněné účely hrazeny vynaložené náklady. V případech, kdy dané vozidlo skutečně vyjíždí za zákonem vymezenými účely, lze náklady za užití zpoplatněné komunikace zahrnout do provozovatelem celkově vynaložených a řádně vyúčtovaných nákladů a není tudíž účelné, aby tato vozidla byla nadále zahrnuta do kategorie vozidel osvobozených od zpoplatnění.

Osvobození od zpoplatnění zůstane v zákoně nadále zachováno pro vozidla podílející se na provádění záchranných a likvidačních prací podle zákona o integrovaném záchranném systému a podle zákona č. 240/2000 Sb., o krizovém řízení.

Vypouští se i osvobození vozidel použitých při záchraně života a ochraně zdraví osob, protože tato vozidla – jde-li o vozidla např. rychlé lékařské pomoci apod. - jsou již zahrnuta v jiné položce osvobozených vozidel (jako vozidla složek integrovaného záchranného systému vybavená zvláštním výstražným světlem).

K bodu 12

Do § 22 odst. 2 zákona se (v souladu s ustanovením čl. 7 odst. 10 písm. a) Směrnice 199/62/ES o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly ve znění směrnice 2006/38/ES) doplňuje úprava možnosti do budoucna rozčlenit sazby mýtného i podle druhu vozidla. Konkrétní úprava výše sazeb mýtného a rozlišení sazeb mýtného podle kritérií uvedených v zákoně je obsažena v nařízení vlády č. 484/2006 Sb., o výši časových poplatků a o výši sazeb mýtného za užívání určených pozemních komunikací, jehož úprava by v návaznosti na rozhodnutí o zvláštních sazbách pro jednotlivé kategorie vozidel musela být změněna (doposud lze sazby mýtného členit podle emisní třídy vozidla, počtu náprav vozidla nebo jízdní soupravy, období dne, dne nebo podle období roku).

K bodu 14

Zákonem č. 97/2009 Sb., který novelizoval zákon č. 13/1997 Sb. s účinností od 16. dubna 2009, došlo v ustanovení § 25 odst. 7 zákona k vypuštění podmínky týkající se „narušení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích“ pro povolení umístit a provozovat reklamní zařízení jako u zvláštního užívání pozemní komunikace (šlo o poslanecký pozměňovací návrh přijatý při projednávání věcně nesouvisející předlohy v Poslanecké sněmovně).

Vypuštění předmětné části ustanovení provedené zákonem č. 97/2009 Sb. je dle vyjádření orgánů dozoru z hlediska bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích nepřijatelné, neboť není v zájmu bezpečnosti silničního provozu, aby reklamní zařízení např. ztěžovalo nebo přímo znemožňovalo výhled řidiče na dopravní značky, do křižovatky nebo železničního přejezdu, aby mu bránilo výhledu při výjezdu z odpočívky či rozptylovalo jeho pozornost v místě, kde je nezbytné s ohledem na další okolnosti soustředit se výlučně na bezpečné řízení vozidla.

Vzhledem k výše uvedenému se navrhuje opětovné doplnění výše uvedené podmínky pro povolení umístění a provozování reklamního zařízení na dálnici, silnici nebo místní komunikaci a na silničním pomocném pozemku.

K bodům 15 a 16

Navrhuje se, aby součástí Centrální evidence pozemních komunikací byly informace o vybraných úsecích pozemních komunikací spadajících do transevropské silniční sítě. Jedná se o transpozici článku 5 odst. 1 ve spojení s článkem 1 odst. 5 a 6 směrnice 2008/96/ES. V Centrální evidenci pozemních komunikací budou uvedeny 2 typy úseků pozemních komunikací:

- jednak úseky, kde je počet smrtelných nehod v poměru k intenzitě dopravy na předmětném úseku pozemní komunikace značně vysoký, jež jsou v provozu déle než 3 roky, a
- jednak úseky, jež byly identifikovány na základě provedení tzv. cost-benefit analýzy, tj. ty, které mají vysoký potenciál pro vývoj bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích a úspor nákladů vzniklých v důsledku nehod.

Návrh zákona přitom počítá s tím, že úseky dle druhé odrážky budou povinně podrobeny prohlídce skupinou odborníků a budou podléhat nápravným opatřením navrženým auditorem bezpečnosti pozemních komunikací (viz výše).

Výše uvedené informace budou vyhodnocovány a aktualizovány Ministerstvem dopravy alespoň jednou za tři roky – v souladu s článkem 5 odst. 1 směrnice 2008/96/ES.

K bodům 17 a 18

Drobná zpřesňující formulační úprava ustanovení § 29a odst. 4 a 8.

K bodu 19

Formulační zpřesnění úpravy předchozího souhlasu k povolení zřízení a provozování reklamních zařízení v silničním ochranném pásmu, které má zabránit tomu, aby nebyl u rychlostních silnic nadbytečně dublován předchozí souhlas Ministerstva vnitra a příslušného orgánu Policie ČR (když i u dálnice postačuje předchozí souhlas MV).

K bodu 20

Zpřesnění úpravy převedení náhradní pozemní komunikace (zřízené místo původní části pozemní komunikace v důsledku jiné investiční výstavby) vlastníkově původní pozemní komunikace tak, že bude bezúplatně převedena nejen samotná náhradní pozemní komunikace, ale i silniční pozemek, na němž je umístěna.

Úprava byla doplněna v reakci na výkladové problémy související s nemožností převést zejména na kraje a obce (jako vlastníky silnic 2., 3. třídy a místních komunikací) bezúplatně i silniční pozemek, na němž byla náhradní pozemní komunikace zřízena, přičemž úplatný převod v předmětné situaci kraje a obce logicky odmítaly.

K bodům 21, 28, 29 a 32

V reakci na zkušenosti z praxe byla doplněna možnost liberace řidiče u přestupků spočívajících v překročení nejvyšší povolené hmotnosti vozidla nebo soupravy zjištěného při nízkorychlostním nebo vysokorychlostním vážení, která je podmíněna prokázáním, že odesílatel přepravované zásilky nebo provozovatel vozidla mu vydal k zásilce doklad, v němž uvedl nižší hmotnost zásilky, než je její skutečná hmotnost, a při převzetí zásilky nemohl řidič provést kontrolu hmotnosti zásilky. S tím souvisí i zavedení příslušné povinnosti a správního deliktu odesílatele přepravované zásilky.

K bodům 22, 25 a 26

Vypuštění jedné z povinností řidiče uvedených v nové právní úpravě vysokorychlostního kontrolního vážení vybraných vozidel (povinnost řidiče neměnit trasu vozidla tak, aby se vědomě vyhýbal místu, kde se vysokorychlostní vážení provádí), která byla vyhodnocena jako nedokazatelná a proto v praxi též nevymahatelná.

K bodu 23

Vypuštění věcně neaplikovatelných dosavadních ustanovení o oprávnění celníka k zabránění v jízdě a k výběru mýtného na místě v souvislosti s doplněním nové komplexní úpravy kaucí a zabránění v jízdě v § 43a až 43c, kterou bude možno aplikovat jak při dozoru nad plněním v oblasti časového poplatku, mýtného i při kontrolním vážení vozidel.

K bodu 24

V reakci na poznatky Celní správy z praxe byla doplněna jednoznačná úprava stanovení místní příslušnosti celních úřadů v případech řízení o přestupku řidiče vozidla v systému elektronického mýtného, která umožní co nejefektivnější vedení řízení.

K bodům 27, 30 a 31

Vypuštění neaplikovatelných a nadbytečných ustanovení odkazujících na stanovení konkrétní výměry pokuty v blokovém nebo v příkazním řízení zvláštním právním předpisem (tato úprava byla do zákona doplněna zákonem č. 347/2009 Sb. v souvislosti s novou úpravou kontrolního vážení), přičemž žádný takový předpis neexistuje a stanovení výše pokut je ve všech dotčených případech jak u přestupků, tak u správních deliktů obsaženo přímo v zákoně o pozemních komunikacích, konkrétně v § 42a odst. 7 písm. g) a h) a v § 42b odst. 5 písm. e).

K bodu 33

Zavedení úpravy kaucí a oprávnění v zabránění v jízdě (zahrnuje znehybňování vozidel technickým prostředkem nebo zákaz pokračování v jízdě a zadržení dokladů k vozidlu a k nákladu) i v oblasti správy pozemních komunikací (resp. v oblasti vymáhání přestupků v oblasti časového poplatku a mýtného) – tyto instituty jsou dosud upraveny pouze v zákoně č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě a v zákoně č. 361/2000 Sb., odkud byla předmětná úprava přenesena a upravena v souladu s právní úpravou zpoplatnění užívání vybraných pozemních komunikací.

Kauci by byl oprávněn celník nebo policista vybrat při zastavení řidiče vozidla, který nesplnil některou z povinností souvisejících s úpravou povinnosti hrazení časového poplatku, mýtného nebo kontrolního vážení vozidel, nebo v případě že je podezřelý a u kterého by bylo důvodné podezření, že se bude vyhýbat přestupkovému řízení, zaplacení pokuty uložené mu v blokovém řízení, nebo v případě, že provozovatel tohoto vozidla by byl podezřelý ze spáchání správního deliktu v souvislosti s porušením povinností provozovatele vozidla v systému elektronického mýtného a bylo by důvodné podezření, že se bude vyhýbat správnímu řízení. Složená kauce se vrátí v plné výši, pokud v řízení o přestupku nebude řidič shledán vinným z předmětného přestupku či v řízení o správním deliktu nebude uložena pokuta, nebo pokud bude uhrazena pokuta uložená v blokovém řízení. V opačném případě se vrátí částka kauce, z níž je odečtena pravomocná pokuta za přestupek. Institut propadnutí kauce je upraven obdobně (ve stejných případech) jako v zákoně č. 361/2000 Sb.

Oprávnění policisty nebo celníka zabránit použitím technického zařízení vozidlu řidiči v další jízdě nebo mu zakázat pokračování v jízdě a zadržet doklady k vozidlu a k nákladu lze pak použít, pokud ve výše uvedených případech celník nebo policista vyzve řidiče ke složení kauce a řidič kauci nesloží. Uvolnění vozidla nebo vrácení dokladů k vozidlu a k nákladu pak zajistí celní úřad, policie nebo úřad vedoucí již příslušné přestupkové nebo správní řízení v návaznosti buď na dodatečné složení kauce nebo pokud bylo řízení o přestupku zastaveno či odloženo nebo pokud v řízení o přestupku či správním deliktu nebude uložena pokuta, nebo pokud bude uhrazena pokuta uložená v blokovém, přestupkovém či správním řízení.

K bodu 34 a 35

Nezbytné související úpravy souhrnného zmocňovacího ustanovení obsaženého v § 46 zákona reagující na nová zmocnění k vydání prováděcího předpisu, na nutnost uvést do souhrnného ustanovení i zmocnění již v zákoně obsažené, ale zde neuvedené (výše bonusu), nebo na posun v číslování odstavců u již existujících zmocnění.

Čl. II.

K bodu 1

Navržené přechodné ustanovení řeší situaci těsně po nabytí účinnosti navrhované novely zákona o pozemních komunikacích, kdy ještě nebude žádána osoba mít povolení auditora bezpečnosti pozemních komunikací (nebudou osoby s ukončeným počátečním školením a zkouškou), ale již bude nezbytné postupovat při projektování a výstavbě vybraných pozemních komunikací podle nově doplňované právní úpravy a podrobovat je auditu bezpečnosti pozemních komunikací. Zároveň tato úprava pamatuje na osoby, které v minulosti již mohly provádět, prováděly nebo provádějí činnost obdobnou auditu bezpečnosti pozemních komunikací (která však nebyla zakotvena v právní úpravě a tyto činnosti byly prováděny na bázi dobrovolnosti), a za tím účelem absolvovaly školení zabývající se posuzováním dopadů vlastností pozemních komunikací na bezpečnost provozu na pozemních komunikacích (např. školení „Bezpečné utváření pozemních komunikací“ a „Provádění bezpečnostního auditu“ pořádané Centrem dopravního výzkumu - dopravní vědeckovýzkumnou organizací v působnosti Ministerstva dopravy).

Stávajícím „auditorům“ tedy nelze přiznat povolení auditora bezpečnosti pozemních komunikací pouhým odkazem na dosavadní právní úpravu, protože taková úprava neexistovala. S ohledem na tyto skutečnosti výše uvedené osoby sice nebudou muset podstupovat počáteční školení, avšak budou mít povinnost absolvovat příslušnou zkoušku. Samozřejmostí je přitom bezúhonnost, odborná kvalifikace a relevantní praxe. Navrhuje se, aby možnost těchto osob podat žádost o vydání povolení byla omezena na dobu šesti měsíců od nabytí účinnosti návrhu zákona.

K bodu 2

Toto přechodné ustanovení obsahuje nezbytné zákonné rozhraní pro stavby pozemních komunikací a záměry těchto staveb, které ke dni účinnosti navrhované novely již budou v nějaké fázi realizace, ohledně povinnosti zajistit provedení auditu bezpečnosti pozemních komunikací. Navrhuje se proto vyjmout z povinnosti zajistit provedení auditu bezpečnosti pozemní komunikace stavby pozemních komunikací, u kterých byla zpracována dokumentace záměru před datem účinnosti novely.

Čl. III:

K bodu 1 až 3 a 5

Změna ustanovení o příjmech Státního fondu dopravní infrastruktury související s aktuálními změnami systému účetnictví státu v oblasti silniční daně, spotřební daně z minerálních olejů, mýtného a časového poplatku za užívání silnic a dálnic.

Účelem této legislativní změny má být v návaznosti na konkrétní požadavek Ministerstva financí zasláný Ministerstvu dopravy narovnání vztahů mezi účetními jednotkami státu v oblasti silniční daně, spotřební daně z minerálních olejů, mýtného a časového poplatku za užívání silnic a dálnic. Změna právní úpravy přináší z administrativního

i časového hlediska vhodnější řešení v tom smyslu, že se výše uvedené finanční prostředky stanou přímo příjmem Státního fondu dopravní infrastruktury a odpadne složitý mechanismus převádění z účtů Ministerstva financí.

K bodu 4

V návaznosti na změnu zákona o pozemních komunikacích se doplňují jako příjem Fondu výnosy z nevrácených kaucí.

Čl. IV:

K bodu 1 a 2

Centrální registr silničních vozidel, zřízený § 5 zákona č. 56/2001 Sb., je ústřední evidencí silničních vozidel zaregistrovaných v České republice. Je veden Ministerstvem dopravy a obsahuje údaje předávané z Registru silničních vozidel, který vedou jednotlivé obecní úřady obcí s rozšířenou působností. Výdej informací z Centrálního registru má podle stávající právní úpravy zajištěna Policie ČR bez omezení a krajské a obecní úřady obcí s rozšířenou působností pro vedení přestupkového řízení.

Návrh na změnu § 5 zákona o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích v části čtvrté novely rozšiřuje počet subjektů s omezeným přístupem k výdeji informací z Centrálního registru, a to na provozovatele systému elektronického mýtného pro účely vymáhání dlužných částek na mýtném a Celní správu pro účely výkonu státní správy podle zákona o pozemních komunikacích.

Umožnění omezeného přístupu provozovatele systému elektronického mýtného k informacím z Centrálního registru o provozovateli vozidel je nezbytné pro to, aby tento byl schopen efektivně vymoci dlužné mýtné. Zákon č. 13/1997 Sb. v § 22e sice umožňuje provozovateli mýtného systému vymáhat dlužné částky soudně, provozovatel ovšem v naprosté většině případů disponuje pouze informací o registrační značce vozidla, nikoliv údaji o dlužníkovi a není tedy schopen dlužné částky reálně vymoci. Poskytnutí přístupu k informacím v Centrálním registru silničních vozidel, omezeném pouze pro účely vymáhání dlužných částek a pouze na ty informace, které jsou k tomuto postupu nezbytné, odstraňuje tento problém a posílí efektivitu výběru prostředků, které jsou příjmem Státního fondu dopravní infrastruktury.

Zároveň byl formulačně odlišen věcně odlišný způsob přístupu policie a některých dalších subjektů do Centrálního registru vozidel oproti provozovateli systému elektronického mýtného a Celní správě.

K bodu 3

Úprava souhrnného zmocnění pro Ministerstvo dopravy k vydání vyhlášky k provedení § 5 zákona, které reaguje na přesun zmocnění v § 5 v návaznosti na vložení nového odstavce 5.

Čl. V:

V příloze zákona o správních poplatcích se navrhuje vložit nová položka 36a, obsahující dva správní poplatky v návaznosti na správní řízení zavedená v nově navrhovaných §§ 18h a 18l zákona o pozemních komunikacích. Položka 36a se navrhuje vložit za položky 35 a 36 přílohy, které obsahují správní poplatky navázané na zákon o pozemních komunikacích, které ovšem svou konstrukcí nejsou vhodné k doplnění dalších poplatků.

Výše poplatku za vydání povolení auditora bezpečnosti pozemních komunikací (300 Kč) je stanovena s ohledem na předpokládané náklady spojené se zabezpečením konání a vyhodnocení zkoušky a náklady spojené s vydáním povolení. Výše poplatku za udělení autorizace k provádění školení pro získání povolení auditora bezpečnosti pozemních komunikací (2000 Kč) je stanovena s ohledem na předpokládané náklady ověřování splnění požadavků pro udělení akreditace a náklady spojené s udělením akreditace.

Čl. VI:

V souvislosti s navrhovanou úpravou auditorů bezpečnosti pozemních komunikací se doplňuje do § 3 odst. 2 živnostenského zákona výslovná úprava vyjímající jejich činnost z režimu živnostenského zákona s ohledem na skutečnost, že živností není podle citovaného ustanovení živnostenského zákona ani věcně podobná činnost autorizovaných architektů, autorizovaných inženýrů a zejména autorizovaných inspektorů.

Čl. VII:

Účinnost předložené zákonné úpravy se navrhuje stanovit k 1. lednu 2011 s ohledem na minimální časové parametry legislativního procesu a nutnost poskytnout dotčeným subjektům pokud možno dostatečnou legisvakanční lhůtu pro seznámení se s novou úpravou a případnou přípravu na změny, které z ní pro ně vyplynou.

V Praze dne 29. září 2010

předseda vlády

ministr dopravy