

# ZÁKON

ze dne .... 2014

**kterým se mění zákon č. 347/2009 Sb., kterým se mění zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů**

Parlament se usnesl na tomto zákoně České republiky

## ČÁST PRVNÍ

**Změna zákona, kterým se mění zákon o pozemních komunikacích a zákon o Státním fondu dopravní infrastruktury**

### Čl. 1

Zákon č. 347/2009 Sb., kterým se mění zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, 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 pozdějších předpisů, a 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 pozdějších předpisů, ve znění zákona č. 406/2010 Sb. **se mění takto:**

1. V části první čl. I se body 4, 6, 10, 12, 14, 15, 16, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 51, 52, 56, 57, 60 a 68 zrušují.

2. Část druhá se zrušuje.

3. V části čtvrté čl. V se slova „, s výjimkou ustanovení čl. I bodů 4, 6, 10, 12, 14, 15, 16, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 51, 52, 56, 57, 60, 68 a části druhé čl. III, která nabývají účinnosti dnem 1. ledna 2016“ zrušují.“.

## ČÁST DRUHÁ

### **Změna zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů**

#### Čl. 2

Za § 24 se vkládá nový § 24a, který včetně nadpisu zní:

#### „§ 24a

##### **Omezení vjezdu nákladních vozidel**

(1) Na silnici II. a III. třídy lze zakázat nebo omezit vjezd nákladních vozidel, jejichž povolená hmotnost činí 12 tun a více, pokud je možné využít jinou vhodnou trasu. Za jinou vhodnou trasu se považuje i trasa vedoucí po pozemní komunikaci podléhající zpoplatnění. Zakáz nebo omezení neplatí, pokud je užití silnice nezbytné pro dosažení místa nakládky, vykládky, údržby nebo opravy vozidla nebo sídla nebo provozovny dopravce.

(2) Zakáz nebo omezení vjezdu nákladních vozidel se provádí stanovením místní úpravy podle zvláštního právního předpisu<sup>2)</sup> na základě předchozího souhlasu Policie České republiky. Policie České republiky souhlas vydá, pokud zakáz nebo omezení vjezdu nákladních vozidel neohrozí bezpečnost nebo plynulost provozu na pozemních komunikacích.“

## ČÁST TŘETÍ

### **ÚČINNOST**

#### Čl. 3

Tento zákon nabývá účinnosti dnem jeho vyhlášení.

## **Důvodová zpráva**

### **A. Obecná část**

#### **K části první**

Zákon č. 347/2009 Sb. změnil způsob prokazování úhrady časového poplatku za užití vybraných pozemních komunikací, a to z papírové dálniční známky na elektronické zařízení, tzv. elektronický kupón. Souběžnou novelou zákona o Státním fondu dopravní infrastruktury se fondu umožnilo financovat zavádění a provozování tohoto systému. Tyto změny měly nabýt účinnosti dnem 1. ledna 2011, zákonem č. 406/2010 byla účinnost těchto změn posunuta na 1. leden 2016.

Zavedení ekonomicky náročnějšího způsobu prokazování uhrazení časového poplatku – jak pro veřejné rozpočty, tak pro soukromé (nutnost složení kauce za elektronický kupón – bylo pojmáno jako předstupeň zavedení výkonového zpoplatnění (mýtného) pro všechny kategorie vozidel s tím, že elektronický časový kupón bude následně využit i v systému mýtném.

Podle dostupných informací však ministerstvo dopravy při zpoplatnění pozemních komunikací se zavedením mýtného systému pro vozidla pod 3,5 tuny nepočítá. Vzhledem k tomu zavádění elektronického kupónu zcela ztrácí účel a ekonomický smysl a představoval by pouze významný nárůst zatížení veřejných rozpočtů, snížení výnosů z časového poplatku a zatížení především soukromých rozpočtů bez odpovídajících přínosů. Z těchto důvodů se navrhuje zrušit příslušná ustanovení zákona č. 347/2009 Sb., která se zavedení elektronického kupónu týkají a ponechat v platnosti a účinnosti stávající úpravu časového zpoplatnění i po roce 2015.

Po legislativně technické stránce sice není novelizace novely zcela standardní postup, nicméně u platné, avšak doposud neúčinné novely ji i Legislativní pravidla vlády připouštějí. Vzhledem k tomu, že u dotčených ustanovení zákona o pozemních komunikacích existuje jejich platná a účinná verze (znění před zákonem č. 347/2009 Sb.) a jejich platná, ale doposud neúčinná verze (změny v zákoně č. 347/2009 Sb.), zrušením této platné, ale neúčinné verze zůstane zachováno stávající znění příslušných ustanovení zákona o pozemních komunikacích.

#### **K části druhé**

Cílem navržené změny je zamezit průjezdům těžké nákladní dopravy po komunikacích, které nejsou ani ze stavebně technického, ani z bezpečnostního hlediska pro takovýto provoz určeny. Vložení zcela nového § 24a tak představuje změnu dopravního určení silnic nižších tříd, neboť na silnice II. a III. třídy bude možné zakázat nebo omezit vjezd těžkých nákladních vozidel. Takovýto případný zákaz bude stanoven podle obecných pravidel pro stanovení místní úpravy provozu, avšak bude podmíněn vydáním souhlasného stanoviska příslušného orgánu Policie ČR.

Návrh zároveň stanovuje výjimky, které odůvodňují možnost užití dané silnice i přes stanovený zákaz. Jedná se především o případy, kdy je místo vykládky či nakládky dosažitelné jedině po dané pozemní komunikaci. V případě, že by tomu tak

nebylo, je řidič daného vozidla povinen využít jinou vhodnou trasu, a to i v případě, že povede po zpoplatněné pozemní komunikaci.

Navrhovanou úpravu je třeba chápat jako *lex specialis* k obecné úpravě umístování dopravního značení podle zákona č. 361/2000 Sb., a to pouze pro případ umístování zákazových dopravních značek v případě těžké nákladní dopravy; cílem navrhovaného doplnění zákona o pozemních komunikacích není komplexní úprava umístování zákazového dopravního značení.

### **Předpokládaný finanční dopad navrhované právní úpravy**

Návrh nemá přímý dopad do státního rozpočtu, rozpočtu krajů a obcí. Naopak zrušením elektronického kupónu ušetří výdaje státní rozpočet i soukromé rozpočty řidičů. Pro krajské rozpočty bude přínosem snížení objemu nákladní dopravy na silnicích II. a III. třídy, čímž dojde k menšímu opotřebením silnic a méně časté potřebě oprav těchto silnic.

### **Zhodnocení souladu navrhované právní úpravy s mezinárodními smlouvami, jimiž je Česká republika vázána, s předpisy Evropské unie a s ústavním pořádkem České republiky**

Návrh je v souladu s mezinárodními smlouvami a s právem EU. Problematika není v těchto předpisech upravena. Návrh je rovněž v souladu s ústavním pořádkem České republiky.

### **Předpokládaný hospodářský dopad navrhované právní úpravy a zhodnocení dopadů navrhované právní úpravy ve vztahu k zákazu diskriminace**

Návrh nebude mít negativní dopady na podnikatelské, sociální a životní prostředí. Naopak v oblasti životního prostředí pomůže obyvatelům obcí, které jsou dnes zatíženy značnou dopravou vozidel nad 12 t, a přitom existují jiné trasy, které umožní se těmto sídlům vyhnout.

Návrh nemá žádný vliv na princip zákazu diskriminace (rovnost postavení žen a mužů).

### **Zhodnocení dopadů navrhované právní úpravy ve vztahu k ochraně soukromí a osobních údajů**

Předložený návrh v této oblasti stávající úpravu nikterak nemění, tudíž se dopady na problematiku ochrany soukromí a osobních údajů nepředpokládají.

### **Zhodnocení korupčních rizik**

Navrhovaná právní úprava v sobě nepřináší dle názoru předkladatelů žádný nárůst korupčních rizik.

## **B. Zvláštní část**

## **K čl. 1**

### **K bodu 1**

Ze zákona č. 347/2009 Sb. Se vypouští všechny body týkající změny způsobu prokazování úhrady časového poplatku za užití vybraných pozemních komunikací, a to z papírové dálniční známky na elektronické zařízení, tzv. elektronický kupón.

### **K bodu 2**

Vypouští se novela zákona o Státním fondu dopravní infrastruktury, která fondu umožnila financovat zavádění a provozování tohoto systému.

### **K bodu 3**

Vypouští se účinnost těchto změn, která byla dne 1. ledna 2011, zákonem č. 406/2010 byla účinnost těchto změn posunuta na 1. leden 2016.

## **K čl. 2.**

Vložení zcela nového paragrafu č. 24a představuje změnu dopravního určení silnic nižších tříd, neboť na silnice II. a III. třídy bude možné zakázat nebo omezit vjezd těžkých nákladních vozidel. Takovýto případný zákaz bude stanoven podle obecných pravidel pro stanovení místní úpravy provozu, avšak bude podmíněn vydáním souhlasného stanoviska příslušného orgánu Policie ČR. Současně jsou zde stanoveny výjimky, které odůvodňují možnost užití dané silnice i přes stanovený zákaz.

## **K čl. 3**

Účinnost se navrhuje dnem vyhlášení ve Sbírce zákonů.

V Praze dne 14. dubna 2014

Ing. Zbyněk Stanjura v. r.

Ing. Jana Fischerová, CSc. v. r.

Mgr. Ivan Adamec v. r.

Prof. PhDr. Petr Fiala, Ph.D., LL.M. v. r.

Martin Novotný v. r.

Mgr. Jana Černochová v. r.

Marek Benda v. r.

Miroslava Němcová v. r.

RNDr. Jan Zahradník v. r.

Mgr. Bc. Radim Holeček v. r.

JUDr. Pavel Blažek, Ph.D. v. r.

Ing. Petr Bendl v. r.

Ing. Adolf Beznoska v. r.

Doc. MUDr. Bohuslav Svoboda, CSc. v. r.

Prof. Ing. Simeon Karamazov, Dr. v. r.