

# VLÁDA ČESKÉ REPUBLIKY

Příloha č.

k usnesení vlády

ze dne 25. května 2009 č. 647

## Stanovisko

### **vlády k návrhu zákona, kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů (sněmovní tisk č. 814)**

Vláda na své schůzi dne 25. května 2009 projednala a posoudila návrh zákona, kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů (sněmovní tisk č. 814), a vyslovila s tímto návrhem zákona **nesouhlas**, a to z těchto důvodů:

1. Vláda považuje návrh na stanovení povinné výbavy vozidla zákonem o silničním provozu za nekoncepční, neboť vymezení povinné výbavy vozidla stanoví 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 vozidel), ve znění pozdějších předpisů, ve znění pozdějších předpisů (§ 75), s tím, že konkrétní rozsah a obsah povinné výbavy určuje prováděcí právní předpis, kterým je vyhláška č. 341/2002 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích. Vláda současně podotýká, že v současné době je v rámci připravované novely uvedené vyhlášky navržena změna rozsahu a obsahu povinné výbavy, takže předložený návrh zákona, vycházející z větší části z platného znění uvedené vyhlášky, považuje v tomto směru za neaktuální.

2. Vláda se neztotožňuje s navrženou možností zvýšit rychlost na vybraných pozemních komunikacích až o 30 km/h, neboť se obává, že tato změna zákona by mohla vést k nárůstu počtu dopravních nehod a jejich závažnosti, přičemž závazek na snižování vysokého počtu usmrcených a těžce zraněných osob při dopravních nehodách na území České republiky je kromě jiného obsažen v Národní strategii bezpečnosti silničního provozu, která byla schválena usnesením vlády ze dne 28. dubna 2004 č. 394. Vláda upozorňuje, že z návrhu není zřejmé, jakým způsobem by se do prováděcího právního předpisu, který by měl vymezit úseky pozemních komunikací, na nichž lze zvýšit rychlost až o 30 km/h, v praxi promítaly v návrhu uvedené proměnné podmínky (viditelnost, hustota provozu, stav vozovky), a jak by

měly být případně tyto proměnné podmínky jednotlivými řidiči v rámci stanovené místní úpravy posuzovány a vyhodnocovány. Pochybnost současně vzbuzují v důvodové zprávě uvedené některé bezpečnostní parametry, při jejichž splnění lze na daném úseku dálnice či rychlostní komunikace zvýšit rychlost (například zde uváděná dohledová vzdálenost 200 m vztahovaná na poloměr zatáčky nebo průjezd horizontem na dálnici při zvýšení rychlosti o 30 km/h neodpovídá ani bezpečné dohledové vzdálenosti pro stávající maximální povolenou rychlost na dálnici 130 km/h, která činí 220 m podle platné normy ČSN 73 6101; podle § 77 odst. 5 zákona o silničním provozu by tedy výjimku z maximální rychlosti s ohledem na bezpečnost silničního provozu nebylo možné povolit).

3. Vláda považuje návrh na možnost odečtení všech 12 bodů řidiči v případě uložení zákazu řízení motorových vozidel na dobu delší než 1 rok za diskriminační vůči řidičům, kterým byla uložena sankce zákazu řízení motorových vozidel kratší než 1 rok, a také za nesystémový, neboť odečítání bodů je v rámci bodového hodnocení motivačním prvkem; současně má vláda za to, že nelze vázat zákaz činnosti jako sankční postih na bodový systém, který sankčním nástrojem není.

4. Vláda považuje návrh na zavedení institutu „obecné odpovědnosti provozovatele vozidla“ v podobě nově navrženého § 125c zákona o silničním provozu za sporný, nedostatečně propracovaný a na hraně ústavnosti, a to z následujících důvodů:

- podle § 87 zákona o přestupcích lze příkaz jako veřejnoprávní sankci v příkazním řízení bez dokazování vydat, nejsou-li pochybnosti o tom, že se obviněný (fyzická osoba) protiprávního jednání (přestupku) dopustil; předložený návrh zákona však tuto podmínku mění tím, že příkaz umožňuje vydat na základě pouhé domněnky, že provozovatel vozidlo řídil,

- podstatou příkazního řízení je neprojednávání věci, vydání příkazu a uložení sankce, zatímco předložený návrh zákona uvádí, že „s provozovatelem lze příkazem projednat...“,

- oprávnění k podání odporu provozovatelem vozidla proti uložené sankci je vázáno na prokázání zákonem stanovených podmínek provozovatelem, tj. důkazní břemeno je nepřípustně přenášeno na obviněného z přestupku, což je v rozporu se zásadami správního trestání a s principem presumpce nevinny v trestním řízení podle čl. 40 odst. 2 Listiny základních práv a svobod; nepřímou je tak i novelizován zákon o přestupcích,

- za zmatečné lze považovat označení porušení pravidel silničního provozu pro případ příkazního řízení jako „jiný správní delikt“, který je vztahen k osobě právnické, nikoliv k přestupku osoby fyzické, pro jehož projednání je jinak příkazní řízení určeno,

- provozovatel vozidla by nebyl žádným způsobem omezován v podání odporu, což by ve svém důsledku znamenalo pouze zvýšení administrativy.

5. Vláda se s ohledem na bezpečnost silničního provozu neztotožňuje s návrhem na vynětí porušení ustanovení o držení telefonního přístroje nebo jiného hovorového nebo záznamového zařízení v ruce nebo jiným způsobem při řízení vozidla z bodového hodnocení a obdobné stanovisko zastává i u návrhu na vynětí porušení ustanovení o osvětlení vozidla z bodového hodnocení.

6. Kromě výše uvedeného vláda dále upozorňuje na některé legislativně technické nedostatky předloženého návrhu zákona, jako například chybějící nezbytné přechodné ustanovení, novelizační body nejsou chronologicky číslovány, nebo nejsou vůbec označeny (§ 18 odst. 7, § 125c), novelizační bod č. 5 není vyznačen v platném znění zákona s vyznačením navrhovaných změn, novela přílohy zákona je nedostatečně označená.