

V Praze dne 11. února 2013  
Č.j.:107/13

**Stanovisko**  
**komise pro hodnocení dopadů regulace**  
k návrhu

**zákona, kterým se mění zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích,  
ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních  
komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve  
znění pozdějších předpisů**

---

**I. Úvod:**

Předkládaný návrh řeší zejména výstupy a úkoly vzešlé z usnesení vlády ČR č. 634 ze dne 24. srpna 2011, kterým vláda vzala na vědomí doporučení Veřejného ochránce práv ve věci změn zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích. Návrh rovněž reaguje na usnesení vlády č. 949 ze dne 21. prosince 2011 k návrhu zákona, kterým se mění zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů, a některé související zákony.

Součástí návrhu je rovněž dílčí novela zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), která navazuje na změny provedené v zákoně o pozemních komunikacích v oblasti kategorizace dálnic a silnic.

Návrh se týká:

- Ochrany veřejně přístupných účelových komunikací
- Nakládání s odtaženými motorovými vozidly, resp. jejich vraky
- Křížení pozemních komunikací s dráhami
- Pravomoci obecních úřadů na úseku státní správy podle zákona o pozemních komunikacích
- Změny v pojetí a tomu odpovídajícího vymezení kategorií a tříd dálnic a silnic.

RIA je promítnuta do textu Důvodové zprávy, včetně variantních řešení i ekonomických odhadů dopadů implementace.

**II. Připomínky a návrhy změn:**

1) V současné době do režimu ochrany a sledování technického stavu nejsou zahrnuty účelové komunikace, a to ani veřejně přístupné. Podle současné právní úpravy zákona o pozemních komunikacích není možné jejich znečištění či

poškození, resp. úplné zničení, postihnout. Cílem navrhované právní úpravy je odstranění neodůvodněné absence ochrany veřejně přístupných pozemních komunikací. Proto jsou stanovována pravidla užívání těchto pozemních komunikací a možnost sankcionování jejich porušení. Doporučujeme doplnit podrobnější konkretizaci vymahatelnosti dodržování těchto pravidel, při zachování práv vlastníka.

2) Dopracování podrobnější právní úpravy pro nakládání odtaženými vozidly nebo vraky. Na základě poznatků z praxe předjímá tato varianta komplexnější pojetí úpravy nakládání s vozidly, které by umožnilo za splnění stanovených podmínek odtažená (a jejich provozovateli nevyzvednutá) vozidla po určité době prodat, resp. v případě autovraků zlikvidovat. Tento návrh reaguje především na případy, kdy ani při dostatečné informovanosti provozovatele odtaženého vozidla či vraku není zajištěna součinnost. V návrhu jsou uvedeny tři varianty řešení, avšak vybraná varianta C je vymezena dosti vágně. Doporučujeme vybranou variantu ohodnotit přesněji s uvedením výhod i rizik.

3) U distribuce pravomocí obecních úřadů ve vztahu ke správě pozemních komunikací je avizován rozpor se Svazem měst a obcí. Bylo by dobré i v textu důvodové zprávy reagovat na tento rozpor podrobnějším zdůvodněním navrženého řešení.

4) Stěžejní úpravou předloženého zákona je nová kategorizace a zatřídění jednotlivých typů silničních staveb. Přínosy vybraného řešení jsou evidentní a jistě povedou k větší efektivnosti využití investic. Zůstává však otázkou, jaké dopady bude mít nové zatřídění na systémy elektronického výběru mýtného a na případné rozšíření výkonového mýta i na silnice I. třídy.

5) Ve vlastním návrhu zákona se hovoří o evropském mýtném systému EETC. Tento systém je budován na rozdělení funkcí „výběrčího“ mýta a provozovatele systému pro identifikaci vozidel na mýtných úsecích („operátor“ mýtného systému). Toto rozdělení funkcí však v návrhu zákona není srozumitelně zmíněno. Paragraf 22 v částech a ,b ,c je nutno v tomto smyslu doplnit.

### **III. Závěr:**

Návrh i hodnocení v návrhové zprávě je provedeno velmi pečlivě a s evidentní profesionalitou v dané oblasti. Navrhujeme provést úpravy a doplnění dle shora uvedených připomínek a předat k dalšímu legislativnímu postupu.

Vypracoval: Prof. Ing. Petr Moos, CSc.

**Prof. Ing. Michal Mejstřík, CSc.**  
předseda komise