

V Praze dne
Č.j.:

Stanovisko komise pro hodnocení dopadů regulace

k návrhu

zákona, kterým se mění 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, a další související zákony.

I. Úvod:

Cílem nové úpravy registru silničních vozidel je vytvoření právního podkladu pro nový registr, který bude odpovídat všem požadavkům na informační systémy veřejné správy. Nová úprava registrace a zápisu změn údajů v registru by měla nastavit srozumitelná pravidla a postupy pro zápis a vedení těchto údajů. Tomu slouží jednak zpřísnění požadavků na záznamy o změnách vlastníka nebo provozovatele vozidla, jednak nová úprava tzv. vyřazení vozidel z provozu, tzn. záznamu o tom, že určité silniční vozidlo nemá být buď po určitou dobu, nebo natrvalo provozováno. Novým institutem je zavedení tzv. registrační značky na přání, tedy možnosti zvolit si jako RZ určitou kombinaci znaků.

II. Připomínky a návrhy změn:

- 1) Postup MD při hodnocení dopadů (RIA) je velmi precizní a vychází ze standardních procedur. Nová legislativní ustanovení určitě mohou splnit cíl zavést jednodušší a srozumitelnější úpravu schvalování typů silničních vozidel, systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků těchto vozidel.
- 2) Lze souhlasit s návrhovatelem, že s ohledem na nutnost vytvořit úpravu v základě jednotnou, ale zároveň zohledňující veškeré

odlišnosti schvalovaných typů, bude většina technických podrobností ponechána na prováděcí právní předpis. Navržená právní úprava přitom provádí unijní směrnice v oblasti schvalování vozidel do českého právního řádu (jedná se o směrnice č. 2007/46/ES, 2002/24/ES a 2003/37/ES).

- 3) Provedená analýza dopadů však neobsahuje vyhodnocení dopadů do Státního informačního systému (E-Governmentu) v interakci s jednotlivými souvisejícími agendami. Autoři dokumentu RIA se o problému zmiňují, ale hodnocení je velmi vágní – konstatující, že jde o důležitou skutečnost.
- 4) V souvislosti s podpůrným informačním systémem nejsou vyjasněny dopady v podobě nárůstu nebo poklesu administrativní náročnosti vyplývající z práce s daty pro registr silničních vozidel v kombinaci s centrálním registrem, který dosud není koncipován jako jednotný informační systém veřejné správy standardně napojený na základní a ostatní agendové registry.
- 5) Oblast stanic technické kontroly a provádění technických kontrol je v provedené analýze dopadů popsána ve variantních řešeních. V „nulové variantě“ a ve variantě dané navrhovaným legislativním opatřením. Ve stávajícím zákoně o podmínkách provozu vozidel na pozemních je tato problematika popsána a řešena nedostatečně z řady důvodů. Ve vztahu k provozovatelům stanic technické kontroly obsahuje zejména naprosto nedostatečně stanovené povinnosti, které nepokrývají celé spektrum činnosti těchto stanic a neodpovídají nárokům, které na ně lze oprávněně klást, zejména jako na subjekty výlučně zajišťující periodickou kontrolu technického stavu silničních motorových vozidlech provozovaných na území České republiky. Navrhovaná opatření povedou částečně k nápravě. Zde však musíme konstatovat, že **provedená RIA zcela opomíhá skutečnost, že síť služeb stanic technické kontroly nemá dosud zákonem stanovený regulační orgán, který dohlíží na technickou kvalitu provedených kontrol z pověření MD a přitom sám není provozovatelem této služby, aby nebyl v konfliktu zájmu.** Tento problém by mohlo řešit zavedení nezávislé Akreditované laboratoře a vzdělávacího centra u instituce, která nemá STK jako předmět podnikání.
- 6) K hodnocení administrativní náročnosti máme ještě jednu poznámku. Ve velmi dlouhé větě hodnocení RIA se sice tvrdí: „Navrhuje se nové stanovení povinností provozovatelů stanic technické kontroly a kontrolních techniků a stanic měření emisí, obdobně i provozovatelů stanic měření emisí a mechaniků, úpravy ve vydávání oprávnění a osvědčení k provozování stanic technické kontroly a stanic měření emisí, vytvoření zákonného podkladu pro informační systém stanic technické kontroly, úprava správních deliktů a nová oprávnění orgánů

státního odborného dozoru a zpřísnění postupu při podávání žádosti o zápis vozidla do registru silničních vozidel nebo o zápis změny vlastníka nebo provozovatele silničního vozidla včetně precizace postupu a oprávnění obecních úřadů obce s rozšířenou působností zajišťujících zápis silničního vozidla či zápis změny údajů vedených u registrovaného vozidla v registru včetně zápisu změny vlastníka či provozovatele silničního vozidla.“, ale jaké budou nové role jednotlivých funkcí systému STK v informačním systému a jak tyto role budou náročné RIA nehodnotí

III. Závěr:

Komise konstatuje, že hodnocení impaktů navrhované novely zákona bylo provedeno dle standardní metodiky a dobře pojednává o jejích přínosech jak v procesech zavádění vozidel do příslušného registru, tak i do procesů hodnotících technickou způsobilost vozidel na pozemních komunikacích. Komise doporučuje respektovat shora uvedené připomínky, zejména připomínku vedoucí ke zřízení Akreditované laboratoře – akreditovaného pracoviště, v dopracování předlohy novely zákona. Po zapracování připomínek komise hodnocení RIA schvaluje a doporučuje pokračovat v legislativním procesu.

Vypracoval:
Petr Moos

Prof. Ing. Michal Mejstřík, CSc.
předseda komise