

V Praze dne 16.1. 2015
Č.j.: 1589/14

Stanovisko komise pro hodnocení dopadů regulace

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, a Zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů

I. Úvod

Předkládaný návrh zákona představuje dílčí novelizaci zákona o silničním provozu a zákona o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel, která v sobě sdružuje témata vzešlá z odborných diskusí, které Ministerstvo dopravy vedlo zejm. v letech 2013 a 2014, a z vyhodnocení předchozích novelizací těchto zákonů od r. 2011.

Zákon o silničním provozu obsahuje při hrubém rozdělení tři bloky úpravy – pravidla provozu na pozemních komunikacích, úpravu způsobilosti k řízení motorových vozidel a úpravu přestupků a bodového systému. Ve vztahu k právu EU je na evropské úrovni harmonizován primárně druhý blok (způsobilost k řízení), který je zároveň integrálně propojen se zákonem o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel. Ostatní dva bloky jsou unijní úpravou dotčeny méně, harmonizována jsou pouze některá dílčí témata (např. užívání bezpečnostních pásů nebo silniční kontroly technického stavu vozidla).

Vymezeno bylo několik oblastí týkajících se bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, které vyžadují změnu nebo doplnění zákona o silničním provozu, popř. zákona o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel. Jedná se zejména o otázky provozu samohybných osobních vozítek (typu segway), zadržení osvědčení o registraci vozidla při špatném technickém stavu vozidla, kaucí, viditelnosti chodců na pozemních komunikacích a další dílčí úpravy

směřující ke zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, jeho kontrole a řízení.

II. Přípomínky a návrhy změn

Ze závěrů RIA v předloženém dokumentu vyplývá, že obecnými cíli předkládaného návrhu zákona jsou jednak zefektivnění fungování některých zákonných institutů odstraněním mezer současné právní úpravy (cyklistická doprava, dopravně psychologické vyšetření, kauce, dílčí úpravy v oblasti provozu na pozemních komunikacích, jeho kontroly a řízení), dále zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích zavedením některých nových, v zákoně dosud neobsažených pravidel a institutů (provoz samohybných osobních vozítek, zadržení osvědčení o registraci vozidla, viditelnost chodců), odstranění některých nadbytečných zatěžujících administrativních nebo procedurálních pravidel (profesní způsobilost řidiče) a konečně i odstranění dílčích rozporů s právem Evropské unie.

Pro hodnocení z pohledu RIA je důležitá též skutečnost, že bezpečnost silničního provozu velmi vážně ovlivňuje technický stav vozidla. Při technické kontrole vozidla v provozu bohužel v současnosti nedochází k záznamu výsledku této kontroly do technického průkazu vozidla, ani nedochází k odstranění nálepky na státní poznávací značce (nebezpečná závada) nebo vyznačení třicetidenní platnosti technické způsobilosti umístěním nálepky nové (vážná závada). Tyto zásadní chybějící postupy nová zákonná úprava obsahuje.

Mezi důležitými dopady zákona je zvýšení bezpečnosti s ohledem na stav vozidel. Proto je velmi pozitivně vnímáno opatření, aby se zjištění určitých závažných závad projevilo faktickým způsobem buď na vozidle samotném, nebo na dokumentech k vozidlu (obdobně jako při zjištění závady v STK). Takovýto krok, který je bezprostředně patrný ve sféře řidiče nebo provozovatele vozidla, by představoval silný motivační prvek jak k zamezení opakovaného užití vozidla, tak k odstranění technické závady.

Dalším neuralgickým bodem provozu na našich komunikacích je provoz samohybných osobních vozítek, což vyžaduje také vytvoření pravidel pro jejich provozování. Uživatelé těchto vozítek často nemají předchozí zkušenosti s jejich ovládáním a jejich uživatelé se pohybují ve skupinách (obdobně jako jiné turistické výpravy), zároveň často vyšší rychlostí, než je rychlost chůze. Tato skutečnost může vést jak ke kolizím s pevnými překážkami (např. lavičky, nádoby na městskou zeleň apod.), tak k situacím, kdy uživatelé těchto vozítek ohrožují nebo (typicky) omezují ostatní chodce. Rovněž ne všechna místa vyhrazená pro chodce (typicky chodníky v historických centrech měst) jsou svými rozměry a popř. i povrchem vhodná pro tento typ provozu. Všechny tyto okolnosti jsou v hodnocení RIA podrobně analyzovány.

Z hlediska bezpečnosti chodců za snížené viditelnosti se jeví jako účelné uložit omezenou povinnost chodcům užívat reflexní prvky na oblečení tak, aby tato dopadala na potenciálně nejnebezpečnější situace.

Zpracování RIA je předkladatelem návrhu zákona provedeno podle standardní osnovy, a to velmi podrobně, srozumitelně a možno též říci, že vzorově. Varianty řešení jsou zpracovány pouze u těch tematických okruhů, u kterých se při řešení nabízely jako reálné a byly zvažovány dostatečně rozdílné pozitivní alternativy (tj. nikoliv pouze varianta 0 a 1) z hlediska svého obsahu i dostatečně rozlišitelných

dopadů. Z tohoto hlediska jsou v kapitole 2 až 4 zpracovány tři tematické okruhy: zadržení osvědčení o registraci vozidla, viditelnost chodců a kauce - dílčí téma zajištění dokladu. K osvětlení působnosti dopadů a jejich hodnocení přispěl i ministerstvem vypracovaný „Prováděcí předpis“ k hodnocení závad opravňujících provádění kontrol.

Předložené posouzení RIA pozitivně hodnotí tu skutečnost, že při přípravě návrhu právní úpravy Ministerstvo dopravy využilo výstupů z jednání s řadou subjektů, na něž úprava zákona o silničním provozu popř. zákona o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel dopadá. Jedná se zejména o Sdružení automobilových dopravců ČESMAD BOHEMIA, Svaz dopravy, hlavní město Praha, zástupci odborné veřejnosti z řad dopravních psychologů a cyklistických sdružení, Ministerstvo vnitra a dopravní policii. Od r. 2013 dále při Ministerstvu dopravy působí pravidelná platforma pro odborná jednání s dopravní policií. Dále Ministerstvo dopravy využilo rovněž interní hodnocení platné právní úpravy, výstupy v rámci BESIPu a výstupy z jednání s Evropskou komisí.

Uvedení zákona do života ovlivní činnost řady subjektů, které se podílí na výkonu státní správy, ale i dosavadní praxi provozovatelů vozidel různého druhu na pozemních komunikacích. Proto se hodnocení RIA věnovalo dominantním rizikovým faktorům spojeným jak s implementací zákona, tak jeho ekonomickým i provozním dopadům.

III. Závěr

Návrh zákona o provozu na pozemních komunikacích ve znění hodnocené předlohy představuje opravdový přínos a uvedené hodnocení RIA vypovídá o svědomitém vypořádání námětů a doporučení vyjádřená dotčenými institucemi v poměrně dlouhém a podrobném diskusním procesu.

Proces hodnocení RIA byl zpracován na velmi dobré úrovni. **Proto Komise RIA doporučuje závěrečnou zprávu RIA s ch v á l i t** a postoupit návrh zákona k dalšímu projednání.

Vypracoval: Prof. Ing. Petr Moos, CSc.

Prof. Ing. Michal Mejstřík, CSc., v.r.
předseda komise