

K části osmnácté – Změna zákona o pozemních komunikacích

Hlavním cílem předkládané novely zákona o pozemních komunikacích, jakož i souvisejících novel zákona o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a zákona o správních poplatcích, je provést transpozici směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2022/362 ze dne 24. února 2022, kterou se mění směrnice 1999/62/ES, 1999/37/ES a (EU) 2019/520, pokud jde o výběr poplatků pro vozidla za užívání určitých pozemních komunikací (dále jen „směrnice (EU) 2022/362“). Nad rámec transpozice unijní směrnice obsahuje návrh zákona i další změny stávající právní úpravy, jejichž provedení navazuje na požadavky z aplikační praxe.

Časový poplatek

Směrnice (EU) 2022/362 přináší několik změn v oblasti zpoplatnění užívání pozemních komunikací, které nicméně pokračují v trendu, jenž zavedly předchozí novely směrnice 1999/62/ES, tedy v rozšiřování působnosti unijní úpravy a v posilování uplatňování zásady „znečišťovatel platí“ a „uživatel platí“.

Podle unijního normotvůrce mají bez ohledu na důležitost odvětví silniční dopravy všechna těžká vozidla (vozidla s maximální technicky přípustnou hmotností naloženého vozidla přesahující 3,5 tuny) významný dopad na pozemní komunikace a podílejí se na znečišťování ovzduší. Lehká vozidla (vozidla s maximální technicky přípustnou hmotností naloženého vozidla nepřesahující 3,5 tuny) jsou navzdory svému hospodářskému a sociálnímu významu zdrojem většiny negativních environmentálních a sociálních dopadů silniční dopravy spojených s emisemi a kongescemi. V zájmu rovného zacházení a spravedlivé hospodářské soutěže byla působnost uvedené směrnice ve vztahu k poplatkům za užívání a mýtnému rozšířena i na těžká vozidla s určením jiným, než je převoz zboží, a na lehká vozidla, včetně osobních automobilů.

Současně nová unijní právní úprava výrazně omezuje možnosti uplatňovat poplatky založené zcela na čase za užívání těžkých vozidel na úsecích hlavní transevropské dopravní sítě pouze na případy, kdy by uplatňování mýtného na těžká vozidla ve srovnání s očekávanými příjmy nebo přínosy, které by takové mýtné přineslo, znamenalo neúměrné administrativní, investiční a provozní náklady, nebo vedlo k odklonu dopravy s negativními dopady na bezpečnost silničního provozu nebo veřejné zdraví. V případě lehkých vozidel mohou členské státy Evropské unie nadále poplatek za užívání vybírat, musí nicméně vyhovět unijním požadavkům.

V této souvislosti směrnice (EU) 2022/362 požaduje, aby užívání zpoplatněných pozemních komunikací bylo v případě lehkých vozidel umožněno alespoň na dobu 1 dne, 1 týdne nebo 10 dnů, 1 nebo 2 měsíců a 1 roku. Současně stanoví, kolik procent roční sazby může maximálně poplatek za užívání pro konkrétní období činit a možnosti osvobození od tohoto poplatku.

Časovému poplatku (dle unijní právní úpravy poplatku za užívání) podléhá v souladu s § 21 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích, užití zpoplatněné pozemní komunikace silničním motorovým vozidlem nejméně se čtyřmi koly, jehož největší povolená hmotnost činí nejvýše 3,5 tun. Tuto vnitrostátní právní úpravu lze vyhodnotit jako souladnou s požadavky unijního práva.

Období, na která lze časový poplatek podle stávajícího § 21 odst. 2 zákona o pozemních komunikacích hradit (na 1 rok, na 30 dnů nebo na 10 dnů), nicméně naplňují požadavky směrnice (EU) 2022/362 pouze částečně, neboť absentuje možnost uhradit časový poplatek na dobu jednoho dne. Současně maximální výše časového poplatku stanovené v § 21 odst. 3 zákona o pozemních komunikacích a jeho konkrétní sazby stanovené v navazujícím nařízení vlády zcela neodpovídají procentům předvídaným směrnicí (EU) 2022/362, kdy vnitrostátní sazby časového poplatku na období kratší než 1 rok jsou vyšší, než jaké připouští směrnice

(s ohledem na výši časového poplatku na rok). Vnitrostátní právní úprava časového poplatku se tedy jeví jako nedostačující a je nezbytné přistoupit k její změně.

Směrnice (EU) 2022/362 přinesla změny též v rozsahu možného osvobození od povinnosti platit mýtné nebo poplatek za užívání, a to zejména ve vztahu k environmentálně šetrným vozidlům. Konkrétně umožňuje směrnice (EU) 2022/362 členským státům Evropské unie osvobodit toliko vozidla s nulovými emisemi, která mají maximální technicky přípustnou hmotnost naloženého vozidla do 4,25 tuny. Stávající vnitrostátní právní úprava obsažená v § 20a odst. 1 písm. o) zákona o pozemních komunikacích oproti tomu osvobozuje vozidla používající jako palivo výlučně elektrickou energii nebo vodík a též vozidla používající jako palivo elektrickou energii nebo vodík v kombinaci s jiným palivem, je-li hodnota emisí CO₂ v kombinovaném provozu nejvýše 50 g/km (dále jen „hybridní vozidlo“). Stávající vnitrostátní právní úprava tedy ve vztahu k hybridním vozidlům a vozidlům nad 4,25 tuny nerespektuje požadavky unijní právní úpravy týkající se (ne)možnosti osvobodit tato vozidla a měla by být změněna. Ve vztahu k ostatním osvobozením uvedeným ve stávajícím znění § 20a odst. 1 zákona o pozemních komunikacích nebyla shledána potřeba jejich změny.

Přestože unijní právní úprava stanoví, kolik procent roční sazby může maximálně činit poplatek za užívání pro jednotlivá období (1 dne, 1 týdne nebo 10 dnů, 1 nebo 2 měsíců), nestanoví limit poplatku za užívání pro období 1 roku. Je tedy ponecháno na členských státech Evropské unie, a tedy i na České republice, v jaké výši bude časový poplatek vyměřen.

Výše časového poplatku se v České republice neměnila od roku 2012, kdy narazila na zákonem dané omezení ve výši 1 500 Kč. Původní úmysl zákonodárce umožnit vládě stanovovat výši poplatku pro každý rok nařízením vlády tak nebylo možné dále využívat bez změny zákona. Zároveň platilo, že tempo výstavby dálnic bylo v letech 2012 – 2022 pomalejší ve srovnání s dlouhodobým průměrem z minulosti. Zároveň docházelo k modernizaci uceleného úseku 160 km dálnice D1 mezi Prahou a Brnem, přičemž tento fakt měl významné dopady na cestující veřejnost.

Zdražení časového poplatku za užití vybraných pozemních komunikací (dálnic) je dlouhodobě avizovanou potřebou resortu dopravy, neboť příjmy z časového zpoplatnění tvoří nezanedbatelný zdroj pro jejich správu, údržbu, ale i další rozvoj. Od roku 2012 do roku 2022 přitom došlo k výraznému, a z ekonomických principů očekávatelnému, posunu v hodnotě peněz. Nominální částka 1 500 Kč v cenové úrovni roku 2012 odpovídá v dnešních cenách nominální hodnotě 2 300 Kč, přičemž mezi lety 2011 až 2021 přibylo na dálniční síti celkem 217,4 km dálnic „na zelené louce“ (vedle výše zmíněné modernizace dálnice D1 mezi Prahou a Brnem).

Dalším neméně podstatným důvodem pro navýšení sazby ročního poplatku je potřeba zavést povinnou proporcionalitu výše ročních a krátkodobějších časových poplatků v rámci transpozice směrnice (EU) 362/2022. Povinné zavedení proporcionality výše ročního a krátkodobých poplatků by tak při zachování výše ročního poplatku 1 500 Kč znamenalo faktickou nutnost snížit velmi výrazně výši krátkodobých poplatků. Měsíční poplatek v dnešní výši 440 Kč by musel být snížen na 285 Kč (maximální sazba 30 denního poplatku dle směrnice (EU) 2022/362 činí 19 % z výše ročního poplatku) a 10 denní poplatek by musel být snížen z 310 Kč na 180 Kč (maximální sazba 10 denního poplatku dle směrnice (EU) 2022/362 činí 12 % z výše ročního poplatku). Zároveň by musel být dle směrnice (EU) 2022/362 povinně zaveden jednodenní poplatek ve výši 135 Kč. Příjmy z krátkodobých časových poplatků přitom v roce 2022 činily 25,38 % z celkového příjmu z časového zpoplatnění ve výši 5,85 mld. Kč. Profil úhrad krátkodobých časových poplatků signalizuje, že většina nákupů je realizována zahraničními uživateli. V případě zachování roční výše časového poplatku 1 500 Kč a povinného zavedení proporcionality výše ročního a krátkodobých poplatků by tak došlo, na

základě propočtu zpracovaného podle dat z roku 2022, k poklesu ročních příjmů Státního fondu dopravní infrastruktury o 597 mil. Kč, tj. o více než 10 % celoročního výběru. V této částce navíc není zohledněn další pokles příjmů, ke kterému nutně dojde k důsledku povinného zavedení jednodenních časových poplatků, čehož využije část uživatelů, kteří doposud hradí poplatek na 30 nebo 10 dní.

Otázka potřebnosti navýšení časového poplatku byla na přelomu let 2022 a 2023 diskutována též na platformě Národní ekonomické rady vlády.

Zvýšení sazeb časového poplatku lze přitom provést buď navýšením stávajících limitů zakotvených v zákoně o pozemních komunikacích, nebo zakotvením automatické valorizace těchto sazeb přímo v zákoně. První z uvedených cest ponechává stanovení výše konkrétních sazeb časového poplatku na exekutivním rozhodnutí (a připouští přitom politické úvahy při tomto rozhodování) s hrozbou dosažení zákonného limitu ve střednědobém horizontu a tím i opakování situace mezi lety 2012 a 2023, kdy výše poplatku dosáhla na zákonný limit a nebyla zjevná politická vůle tento limit navýšit. Druhá cesta předpokládá stanovení objektivních kritérií, od nichž se bude zvyšování či snižování sazeb časového poplatku odvíjet. Časový poplatek coby významný zdroj příjmů Státního fondu dopravní infrastruktury slouží k následnému financování výstavby, modernizace, oprav, údržby a správy dálnic. V horizontu cca 10 let se předpokládá dokončení výstavby sítě dálnic, která by v úhrnu měla dosáhnout délky cca 2 100 km oproti současné délce 1 360 km. Takto rozšířená síť dálnic v provozu bude znamenat zvýšené nároky zejména na financování její cyklické obnovy a dalších relevantních činností, přičemž automatické zohlednění délky dálnic v provozu spolu se zohledněním vývoje spotřebitelských cen povede k eliminaci potřeby *ad hoc* rozhodování o výši časových poplatků a přinese vyšší míru jistoty příjmů pro Státní fond dopravní infrastruktury, zprostředkovaně tedy i pro Ředitelství silnic a dálnic v podobě státního podniku, který bude na výši příjmů ze zpoplatnění pozemních komunikací nepřímo závislý, jelikož jeho činnost je a bude financována ze zdrojů Státního fondu dopravní infrastruktury.

Za dílčí nedostatek stávající právní úpravy, na nějž poukázal rovněž Nejvyšší kontrolní úřad, lze považovat nemožnost Státního fondu dopravní infrastruktury ověřit si z registru silničních vozidel data rozhodná pro učení výše časového poplatku. Relevantní je to u vozidel poháněných zemním plynem nebo biometanem, u nichž je účelné, aby si Státní fond dopravní infrastruktury mohl tvrzený nárok na úhradu časového poplatku ve snížené výši ověřit, a to alespoň u vozidel registrovaných v České republice. Stávající právní úprava dále nepamatuje na situace, kdy je ve vztahu k vozidlu v systému časového zpoplatnění, u něhož byl časový poplatek uhrazen, vydána nová tabulka s registrační značkou, typicky v případě ztráty, zničení nebo odcizení předchozí tabulky s přidělenou registrační značkou. I v těchto případech jsou u vozidel registrovaných v České republice potřebné údaje obsaženy v informačním systému veřejné správy, k němuž má Státní fond dopravní infrastruktury doposud přístup v nedostatečném rozsahu.

Návrhem zákona dochází ke zrušení osvobození od zpoplatnění užití zpoplatněné pozemní komunikace hybridními vozidly v systému časového zpoplatnění (tedy silničními motorovými vozidly nejméně se čtyřmi koly, jejichž největší povolená hmotnost činí nejvýše 3,5 tuny). Osvobozena budou nadále toliko vozidla v systému časového zpoplatnění, která používají jako palivo výlučně elektrickou energii nebo vodík. Osvobození uvedených vozidel v dosavadním rozsahu by nebylo slučitelné se směrnicí (EU) 2022/362. Pokud jde o hybridní vozidla v systému časového zpoplatnění, zůstanou však nadále významně zvýhodněna tím, že poplatková povinnost bude omezena na 25 % sazby časového poplatku, jenž je hrazen za vozidla bez zvýhodnění. U vozidel v systému časového zpoplatnění poháněných zemním plynem nebo biometanem zůstane stávající míra zvýhodnění nedotčena, tedy na úrovni 50 %

sazby časového poplatku, jenž je hrazen za vozidla bez zvýhodnění. Toto rozlišení respektuje fakticky rozdílné kombinované množství emisí CO₂ u těchto vozidel.

V souladu se směrnicí se navrhuje rovněž zavedení možnosti úhrady časového poplatku na období 1 ~~kalendářního~~ dne a stanovení proporcí mezi výší sazby časového poplatku na 1 rok a výší sazeb časového poplatku na kratší období, kdy sazba časového poplatku na 30 ~~kalendářních~~ dnů činí 19 % sazby časového poplatku na 1 rok, sazba časového poplatku na 10 ~~kalendářních~~ dnů činí 12 % sazby časového poplatku na 1 rok a sazba časového poplatku na 1 ~~kalendářní~~ den činí 9 % sazby časového poplatku na 1 rok.

Významnou změnou je zvýšení sazby časového poplatku na 1 rok a snížení ostatních sazeb časového poplatku na kratší období, a to ode dne 1. 3. 2024, přičemž tento návrh rovněž počítá se zakotvením mechanismu automatické valorizace všech sazeb časového poplatku, jenž bude relevantní pro časový poplatek hrazený ode dne 1. 1. 2025.

Od 1. 3. 2024 do konce roku 2024 bude sazba časového poplatku na 1 rok činit 2 300 Kč. Od této částky, dle pevně stanovených proporcí vyplývajících ze směrnice (EU) 2022/362, se budou odvíjet i sazby časového poplatku hrazeného na 30 ~~kalendářních~~ dnů, na 10 ~~kalendářních~~ dnů, na 1 ~~kalendářní~~ den, stejně jako sazby časového poplatku hrazeného za užití zpoplatněných pozemních komunikací hybridními vozidly a vozidly poháněnými zemním plynem nebo biometanem.

Od 1. 1. 2025 se pak uplatní mechanismus automatické valorizace všech sazeb časového poplatku, jenž může vést ke zvýšení nebo ke snížení sazeb podle pevně stanovených 2 kritérií. Těmito kritérii bude na jedné straně meziroční (procentuálně vyjádřený) vývoj spotřebitelských cen dle zjištění Českého statistického úřadu (nanejvýš však v rozsahu 10 %) a na druhé straně meziroční (procentuálně vyjádřená) změna délky dálnic v provozu evidovaná Ministerstvem dopravy. Navrhuje se, aby konečné sazby časového poplatku, vypočtené dle uvedených objektivních kritérií (ale i údaje vztahující se ke změnám dálniční sítě), každoročně a předem zveřejňovalo Ministerstvo dopravy ve Sbírce zákonů a mezinárodních smluv.

Od výše popsaných změn si předkladatel slibuje zvýšený a stabilní příjem finančních prostředků pro Státní fond dopravní infrastruktury, jenž bude možné využít na financování výstavby, modernizace, oprav, údržby a správy dálnic.

Návrh zákona dále počítá s tím, že z registru silničních vozidel budou Státnímu fondu dopravní infrastruktury poskytovány údaje rozhodné pro určení výše časového poplatku, což bude primárně využitelné pro ověření toho, zda vozidlům v systému časového zpoplatnění registrovaným v tomto registru náleží zvýhodněná sazba časového poplatku. Stejně tak budou Státnímu fondu dopravní infrastruktury poskytovány údaje pro účely identifikace vozidla v případě změny jeho registrační značky.

Mýtné

V souladu s § 22 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích podléhá úhradě mýtného užití zpoplatněné pozemní komunikace silničním motorovým vozidlem nejméně se čtyřmi koly, jehož největší povolená hmotnost činí více než 3,5 tuny.

Vnitrostátní právní úprava užití zpoplatněné pozemní komunikace těžkým vozidlem se tedy již nyní vztahuje i na těžká vozidla s určením jiným, než je převoz zboží. Rozšíření působnosti směrnice (EU) 2022/362 i na tato vozidla tedy nebude mít na vnitrostátní právní úpravu dopad. Vzhledem k tomu, že na základě zákona o pozemních komunikacích dochází k zpoplatnění užití vymezených pozemních komunikací mýtným, není ani ve vztahu ke směrnicí předvídanému omezení možnosti užití časových poplatků u těžkých vozidel potřeba vnitrostátní právní úpravu měnit.

Jak však bylo uvedeno výše, stávající vnitrostátní právní úprava ve vztahu k bezemisním a hybridním vozidlům nad 4,25 tuny nerespektuje požadavky unijní právní úpravy týkající se (ne)možnosti osvobodit tato vozidla a měla by být změněna.

S cílem pokročit v plném uplatňování zásady „znečišťovatel platí“ požaduje směrnice (EU) 2022/362, aby členské státy Evropské unie mandatorně od 25. 3. 2026 uplatňovaly poplatky za externí náklady na těžká vozidla alespoň z důvodu znečištění ovzduší, a to v sítích, na něž se vztahuje poplatek za pozemní komunikace. Vzhledem k tomu, že již stávající § 22 odst. 1 písm. b) zákona o pozemních komunikacích mezi jednu ze složek mýtného řadí i náklady vyvolané znečištěním ovzduší z provozu vozidel v systému elektronického mýtného na zpoplatněných pozemních komunikacích, naplňuje vnitrostátní právní úprava požadavky směrnice (EU) 2022/362 již nyní.

Další změnou, kterou směrnice (EU) 2022/362 přináší, je zavedení právní úpravy výběru poplatků rovněž na základě diferenciací emisí CO₂. S cílem podpořit přechod k čistšímu vozovému parku těžkých vozidel požaduje nově unijní úprava, aby si v případě těžkých vozidel členské státy Evropské unie vybraly, jakým způsobem budou emise CO₂ v jejich systému zohledněny. V případě mýtného mohou být emise CO₂ u vozidel zohledněny prostřednictvím a) uplatňování poplatku za externí náklady na emise CO₂, b) rozlišení poplatků za pozemní komunikace vycházející z emisí CO₂ těchto vozidel, nebo c) kombinací předchozích 2 možností. Podle § 22 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích jsou do mýtného zahrnuty náklady vynaložené na zpoplatněné pozemní komunikace, náklady vyvolané znečištěním ovzduší z provozu vozidel v systému elektronického mýtného na zpoplatněných pozemních komunikacích a náklady vyvolané hlukem z provozu vozidel v systému elektronického mýtného na zpoplatněných pozemních komunikacích. Rozlišení sazeb mýtného je pak upraveno v § 22 odst. 2 zákona o pozemních komunikacích, a to podle kategorie vozidla, počtu náprav, hmotnosti vozidla nebo jízdní soupravy, kategorie pozemní komunikace, emisní třídy vozidla a období dne. Stávající vnitrostátní právní úprava tedy při ukládání mýtného emise CO₂ vozidla nikterak nezohledňuje, a proto musí být v tomto směru změněna. V dané souvislosti rovněž platí, že platná vnitrostátní právní úprava neumožňuje provozovateli systému elektronického mýtného získávat údaje z registru silničních vozidel pro účely určení emisí CO₂ vozidel.

Směrnice (EU) 2022/362 stanoví povinnost členských států Evropské unie zajistit, aby byl v návaznosti na uložení mýtného vydáván - pokud možno elektronicky - doklad, jenž bude uvádět celkovou částku mýtného, výši poplatku za pozemní komunikace, výši poplatku za externí náklady a případně výši poplatku za kongesci (tento poplatek však v České republice není zaveden a ani to není navrhováno). Vyhláška č. 470/2012 Sb., o užívání pozemních komunikací zpoplatněných mýtným, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „vyhláška o užívání pozemních komunikací zpoplatněných mýtným“), sice předpokládá v § 9 odst. 3 vydávání dokladu o vyúčtovaném mýtném, nicméně jde o povinnost, která by měla být vyjádřena na úrovni zákona, a to v souladu s požadavky plynoucími nejen ze směrnice.

Lze též uvést, že směrnice (EU) 2022/362 obsahuje celou řadu fakultativních možností realizace zpoplatnění pozemních komunikací. Předkladatel se rozhodl převážné většiny fakultativních ustanovení nevyužít, není tedy třeba je vnitrostátně provádět.

Návrhem zákona dochází ke zrušení osvobození od zpoplatnění užití zpoplatněné pozemní komunikace hybridními vozidly. Jde-li o vozidla v systému elektronického mýtného, tedy silniční motorová vozidla nejméně se čtyřmi koly, jejichž největší povolená hmotnost činí více než 3,5 tuny, v souladu se směrnicí (EU) 2022/362 budou tato hybridní vozidla platit nižší mýtné za jeho část vybíranou za účelem dosažení návratnosti nákladů vyvolaných emisemi CO₂ při provozu těchto vozidel na zpoplatněných pozemních komunikacích. Pokud jde o vozidla

v systému elektronického mýtného, která používají jako palivo výlučně elektronickou energii nebo vodík, v souladu s unijním právem budou od úhrady mýtného osvobozena toliko v případě, že jejich největší povolená hmotnost činí nejvýše 4,25 tuny.

Podstatnou změnou obsaženou v návrhu zákona je právě zavedení čtyř-složkové struktury mýtného, kdy ke stávajícím 3 složkám se přiřadí část mýtného vybíraná za účelem dosažení návratnosti nákladů vyvolaných emisemi CO₂ při provozu vozidel na zpoplatněných pozemních komunikacích. Přístupováno je k tomu z důvodu transpozice směrnice (EU) 2022/362 do vnitrostátního právního řádu. Výběr této složky mýtného umožní zavedení dalšího kritéria pro stanovení sazeb mýtného, jímž bude emisní třída CO₂ vozidla. Emisní třídu CO₂ vozidla určí provozovatel systému elektronického mýtného na základě údajů z registru silničních vozidel, popřípadě dokumentů, které mu předloží provozovatel vozidla, obvykle registrovaného v zahraničí. Předpokládá se, že pravidla způsobu určení emisní třídy CO₂ vozidla upraví, dle požadavků vyplývajících z unijního práva, vyhláška, k jejímuž vydání je pro Ministerstvo dopravy navrženo příslušné zmocnění.

V souladu se směrnicí (EU) 2022/362 se též navrhuje na zákonné úrovni stanovit povinnost provozovatele systému elektronického mýtného, popřípadě poskytovatele evropského mýtného, vydávat v elektronické podobě doklad, z něhož bude moci provozovatel vozidla poznat emisní třídu CO₂ vozidla a nejen celkově vyúčtované mýtné, ale i jeho části, které byly uloženy za účelem dosažení návratnosti nákladů vynaložených na zpoplatněné pozemní komunikace a za účelem dosažení návratnosti externích nákladů.

Zvláštní užívání pozemních komunikací nadměrnými vozidly

Podle zákona o pozemních komunikacích platí obecné pravidlo, dle něhož smí v mezích právních předpisů každý užívat pozemní komunikace obvyklým způsobem a k účelům, ke kterým jsou určeny. Zákon označuje toto užívání pozemních komunikací jako obecné. Jde-li však o užívání dálnic, silnic a místních komunikací jiným než obvyklým způsobem nebo k jiným účelům, než pro které jsou určeny, takovéto užívání pozemních komunikací, které zákon označuje jako zvláštní, je přípustné toliko na základě povolení, které vydávají silniční správní úřady (tedy Ministerstvo dopravy, krajské úřady, obecní úřady obcí s rozšířenou působností, obecní úřady a újezdní úřady). Mezi případy zvláštního užívání řadí zákon o pozemních komunikacích i přepravu zvláště těžkých nebo rozměrných předmětů a užívání vozidel, jejichž rozměry nebo hmotnost přesahují míru stanovenou zvláštními předpisy. Zvláštním předpisem, jenž upravuje hodnoty rozměrů a hmotností vozidel, je zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o silničním provozu“), a vyhláška č. 209/2018 Sb., o hmotnostech, rozměrech a spojitelnosti vozidel, ve znění vyhlášky č. 434/2022 Sb. (dále jen „vyhláška o hmotnostech, rozměrech a spojitelnosti vozidel“).

Jak z názvu vyhlášky vyplývá, tento prováděcí právní předpis upravuje hodnoty hmotností a rozměrů vozidel a stávající vymezení předmětu povolování v zákoně o pozemních komunikacích, jímž je „přeprava zvláště těžkých nebo rozměrných předmětů“, není přesné. Stejně tak pokud jde o vymezení předmětu povolování v rozsahu slov „užívání vozidel, jejichž rozměry nebo hmotnost přesahují míru stanovenou zvláštními předpisy“, tato formulace vyžaduje upřesnění tak, aby odpovídala § 43a odst. 1 zákona o silničním provozu. V tomto ustanovení je zakotven zákaz užití vozidla, jehož „hmotnost, rozměry včetně nákladu nebo rozložení hmotnosti na nápravy, skupiny náprav, kola nebo skupiny kol ohrožují bezpečnost provozu na pozemních komunikacích nebo stav pozemní komunikace“, přičemž tento zákaz neplatí, je-li užití přípustné právě povolením vydaným dle zákona o pozemních komunikacích. Formulace dotčených ustanovení v obou zákonech by tedy měly být souladné.

Podle zákona o silničním provozu je zakázáno užití vozidla, které ohrožuje „bezpečnost provozu na pozemních komunikacích nebo stav pozemní komunikace“, není-li to povoleno správním aktem vydávaným silničním správním úřadem dle zákona o pozemních komunikacích. Zákon o pozemních komunikacích však v platném znění nestanoví žádné, ani obecné kritérium, dle něhož by měly být žádosti o povolení zvláštního užívání pozemních komunikací nadměrnými vozidly vyhodnocovány. Jde-li o tyto žádosti, zákon o pozemních komunikacích v platném znění nestanoví ani jejich náležitosti nebo přílohy a přenechává tuto právní úpravu na prováděcí právní předpis. S ohledem na tzv. výhradu zákona by uvedená problematika měla být řešena na úrovni zákona.

Stejně tak není ze zákona o pozemních komunikacích zřejmé, zda lze povolení užívání pozemní komunikace nadměrnými vozidly vydat výhradně pro jednorázové zvláštní užívání dálnice, silnice nebo místní komunikace, nebo též pro vícero přeprav realizovaných v určitém, předem stanoveném období. Teprve zákon o správních poplatcích, v položce 35 přílohy obsahující sazebník správních poplatků pro tento druh zvláštního užívání pozemních komunikací naznačuje, že předmětem povolení může být i provedení opakovaných přeprav na dobu nejvýše 3 měsíců. Rozsah povolení představuje podstatnou otázku, jež by měla být řešena přímo zákonem o pozemních komunikacích, přičemž stávající omezení opakovaného povolení obdobím 3 měsíců je nedůvodně striktní, kdy rozšíření tohoto období by mohlo snížit administrativní zátěž jak na straně žadatelů o povolení zvláštního užívání, tak dotčených správních orgánů.

Z hlediska administrativní zátěže žadatelů o povolení zvláštního užívání pozemních komunikací nadměrnými vozidly, ale i silničních správních úřadů, lze za nevyhovující rovněž považovat stávající stav, kdy je působnost silničních správních úřadů územně omezena způsobem, že nemají kompetenci povolovat přepravu po celé její zamýšlené trase, typicky zahrnující místní komunikace na počátku či konci trasy. To pak vede v praxi buď k získávání několika povolení různých dotčených úřadů, nebo k rezignaci na získání všech relevantních povolení a ilegálnímu užití vybraných pozemních komunikací.

Již za stávající právní úpravy lze přitom agendu povolování zvláštního užívání pozemních komunikací nadměrnými vozidly, kterou zajišťuje Ministerstvo dopravy bez nadsázky považovat za extrémně rozsáhlou. Ročně vydává Ministerstvo dopravy 30 000 správních rozhodnutí, přičemž trend počtu podaných žádostí je stále narůstající a příslušná řízení jsou vedena toliko 6 státními zaměstnanci. Ostatní silniční správní úřady vydají ročně dle disponibilních údajů z prováděných kontrol cca pouze 1 500 správních rozhodnutí za rok. Za účelem zvládnutí a efektivního vyřizování takto rozsáhlé agendy je vhodné přistoupit po 25 letech účinnosti právní úpravy povolování zvláštního užívání pozemních komunikací nadměrnými vozidly k modifikaci vybraných procesních pravidel, která zohlední dosavadní zkušenosti z aplikace stávající právní úpravy. Jde o pravidla týkající se určení účastníků řízení, lhůt pro vyjádření vlastníků dotčených pozemních komunikací a vydávání závazných stanovisek dotčených orgánů, úkonů činěných silničním správním úřadem ve správním řízení, vykonatelnosti prvoinstančního rozhodnutí, jímž se povoluje zvláštní užívání pozemních komunikací nadměrnými vozidly, a určení správních poplatků. Ze změn těchto pravidel by přitom měli těžit žadatelé a silniční správní úřady v případě všech řízení o povolení zvláštního užívání pozemních komunikací nadměrnými vozidly.

K efektivnějšímu výkonu vyřizování dotčené agendy specificky Ministerstvem dopravy, které je ze všech silničních správních úřadů předmětnou agendou zvláštního užívání nejvíce zatíženo, nepřispívá ani stávající způsob podávání žádostí o povolení zvláštního užívání pozemních komunikací nadměrnými vozidly a komunikace s vlastníky dotčených pozemních komunikací a dotčenými orgány. Žádosti o povolení zvláštního užívání pozemních komunikací nadměrnými vozidly lze podat způsoby, které předvídá správní řád. Je přitom účelné, aby byly

- až na dílčí výjimky - všechny žádosti podávány prostřednictvím portálu, jenž bude pro Ministerstvo dopravy vytvořen a který umožní žadatelům vyplňovat údaje tvořící žádost v elektronické podobě. Stejně tak může komunikace mezi Ministerstvem dopravy a vlastníky dotčených pozemních komunikací a dotčenými orgány probíhat v této podobě, prostřednictvím zmíněného portálu, místo standardní listinné komunikace či komunikace datovými schránkami.

V neposlední řadě přispěje k efektivnějšímu výkonu vyřizování dotčené agendy rovněž možnost silničních správních úřadů získávat relevantní údaje o nadměrných vozidlech z registru silničních vozidel, na což stávající právní úprava nepamatuje.

Návrhem zákona dochází v první řadě k precizaci předmětu povolení zvláštního užívání dálnic, silnic a místních komunikací tak, aby odpovídal vymezení obsaženému v § 43a odst. 1 zákona o silničním provozu. Tímto předmětem je užití dálnice, silnice nebo místní komunikace vozidly nebo jízdními skupinami, jejichž hmotnost, rozměry včetně nákladu nebo rozložení hmotnosti na nápravu, skupiny náprav, kola nebo skupiny kol překračují hodnoty stanovené zákonem o silničním provozu. V této souvislosti zavádí návrh zákona do zákona o pozemních komunikacích legislativní zkratku „nadměrné vozidlo“.

Návrh zákona přitom výslovně počítá s tím, že předmětem povolení může být nejen jednorázové zvláštní užívání dálnice, silnice nebo místní komunikace nadměrným vozidlem, ale i opakované zvláštní užívání dálnic, silnic a místních komunikací I. a II. třídy na území hlavního města Prahy nadměrným vozidlem po dobu 1 roku. Dochází přitom k prodloužení doby platnosti povolení umožňujícího opakované zvláštní užívání pozemních komunikací z nanejvýš 3 měsíců na pevně stanovené období 1 roku, přičemž návrh zákona rovněž nově stanoví vybrané parametry pozemních komunikací, jejichž dodržení bude podmínkou vydání požadovaného povolení zvláštního užívání pozemních komunikací. Byť v obecné rovině, návrh nově stanoví též základní kritérium pro vydání povolení opakovaného i zvláštního užívání pozemní komunikace nadměrným vozidlem. Stanoví taktéž náležitosti a přílohy žádosti o povolení zvláštního užívání pozemní komunikace nadměrným vozidlem tak, aby podstatné aspekty této právní úpravy nebyly nadále obsaženy v prováděcím právním předpisu.

Návrhem dochází dále k modifikaci kompetencí silničních správních úřadů k vydání povolení zvláštního užívání pozemní komunikace nadměrným vozidlem tak, aby tato povolení mohla pokrýt celou trasu přepravy požadovanou dopravci či jinými žadateli, aniž by se tyto žadatelé museli s jednotlivými dílčími žádostmi obracet na různé silniční správní úřady.

V návaznosti na dosavadní zkušenosti z aplikační praxe a s ohledem na excesivní množství případů řešených v rámci agendy povolování užívání pozemní komunikace nadměrným vozidlem přichází návrh zákona s několika podstatnými změnami procesního charakteru, které by měly přispět k urychlení a zefektivnění vedení příslušných správních řízení. Tyto změny spočívají

- v taxativním vymezení účastníků řízení,
- v zohlednění skutečnosti, že silniční správní úřady již v řadě případů disponují tzv. generálním souhlasem vlastníka dotčené pozemní komunikace nebo dotčeného orgánu, kdy není třeba od těchto subjektů vyžadovat jejich vyjádření nebo závazná stanoviska,
- v zavedení lhůty pro zaslání vyjádření vlastníka dotčené pozemní komunikace nebo závazných stanovisek dotčeného orgánu a navazující fikce souhlasu pro případ, že tyto subjekty vydají včas svá vyjádření či stanoviska,
- v umožnění přímého vydání správního rozhodnutí bez provádění jiných úkonů správního orgánu v předmětném řízení,
- v zavedení předběžné vykonatelnosti prvoinstančního rozhodnutí povolujícího zvláštní užívání pozemní komunikace nadměrným vozidlem,

- v podstatném zjednodušení pravidel pro určení správních poplatků hrazených v dotčených řízeních,
- ve významné elektronizaci dotčených procesů, kdy bude povinností žadatelů v pozici právnických nebo podnikajících fyzických osob podávat žádosti o povolení zvláštního užívání pozemní komunikace nadměrným vozidlem Ministerstvu dopravy prostřednictvím portálu spravovaného tímto ministerstvem a bude též povinností vlastníků dotčených pozemních komunikací a dotčených orgánů komunikovat tímto způsobem s Ministerstvem dopravy v jím vedeném řízení.

Další opatření ke snížení administrativní zátěže

Podle § 25 odst. 6 písm. c) bodu 3 zákona o pozemních komunikacích je zvláštním užíváním dálnice, silnice a místní komunikace rovněž provádění stavebních prací. Tato právní úprava však nedůvodně navyšuje administrativní zátěž stavebníků, stejně jako silničních správních úřadů v situaci, kdy provádění stavebních prací podléhá jako takové povolení záměru dle zákona č. 283/2021 Sb., stavební zákon, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „nový stavební zákon“). Ochrana pozemních komunikací může být v těchto případech dostatečně zajištěna v rámci rozhodování o povolení záměru příslušným stavebním úřadem a na duplicitní správní řízení lze v předmětném rozsahu rezignovat.

Podle § 30 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích slouží k ochraně dálnice, silnice a místní komunikace I. nebo II. třídy a provozu na nich mimo zastavěné území obcí silniční ochranná pásma. Ustanovení § 30 odst. 2 písm. a) definuje silniční ochranné pásmo ve vzdálenosti 100 m od osy přilehlého jízdního pásu dálnice anebo od osy větve její křižovatky s jinou pozemní komunikací. V rozhodovací praxi Ministerstva dopravy coby silničního správního úřadu, v jehož působnosti jsou všechny dálnice, na které se předmětné ustanovení vztahuje, se přitom dlouhodobě rozvinula rozhodovací praxe, kdy stavby trvalého charakteru se do 50 m od dálnice - až na dílčí výjimky - nepovolují. Naopak ve vzdálenosti přesahující limit 50 m k povolování staveb dochází zcela rutinně. Lze též částečně rezignovat na omezování práv vlastníků nemovitých věcí v ochranných pásmech, kdy je dostačující, aby bylo právo vstupu na cizí pozemky, nebo na stavby na nich stojící, za účelem oprav, údržby, umístění zásněžek, odstraňování následků nehod a jiných překážek omezujících silniční provoz, vztaženo toliko k pásmu nepřesahujícímu vzdálenost 50 m od dálnice. Pokud jde o regulaci zřizování a provozování reklamních zařízení v blízkosti dálnic, zákonem o pozemních komunikacích je rozšířeno ochranné pásmo na 250 metrů od dálnice, přičemž takto rozšířené ochranné pásmo se jeví jako účelné zachovat.

Za účelem snížení administrativní zátěže adresátů právní regulace a snížení stávající agendy vykonávané silničními správními úřady návrh zákona

- vylučuje z konceptu zvláštního užívání dálnice, silnice nebo místní komunikace provádění stavebních prací v případech, kdy tyto práce podléhají povolení záměru podle nového stavebního zákona (nebude tedy zapotřebí povolení zvláštního užívání pozemních komunikací), a
- zmenšuje silniční ochranné pásmo dálnic, které bude končit ve vzdálenosti 50 m od osy přilehlého jízdního pásu dálnice nebo od osy větve její křižovatky s jinou pozemní komunikací (v současnosti činí tato vzdálenost 100 m); rozsah ochranného pásma dálnic pro účely regulace reklamních zařízení zůstává návrhem zákona nedotčen a bude i nadále činit 250 m.

Nový stavební zákon

Změnovým zákonem k novému stavebnímu zákonu došlo ke zrušení § 25 odst. 6 písm. d) zákona o pozemních komunikacích, dle něhož je zvláštním užíváním dálnice, silnice a místní

komunikace rovněž umístění inženýrských sítí a jiných nadzemních nebo podzemních vedení všeho druhu v silničním pozemku, na něm nebo na mostních objektech. Tato změna však nebyla promítnuta do § 25 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích, dle něhož se souhlas vlastníka se zvláštním užíváním podle odstavce 6 písm. d) nevyžaduje v případě, že se jedná o veřejně prospěšnou stavbu. Odkaz v § 25 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích na vypuštěné ustanovení tak lze rovněž vypustit.

Stejně tak je překonáno zmocňovací ustanovení obsažené v § 46 odst. 3 zákona o pozemních komunikacích, dle něhož má Ministerstvo pro místní rozvoj vydat vyhlášku k provedení § 16 odst. 3 zákona o pozemních komunikacích, tedy vyhlášku stanovící obecné technické požadavky pro stavbu dálnice, silnice a místní komunikace. Ustanovení § 46 odst. 3 bylo do zákona o pozemních komunikacích vloženo novelou nového stavebního zákona a souvisejících zákonů, jež byla projednávána jako sněmovní tisk 330. Uvedené ustanovení však lze vypustit, jelikož dle § 46 odst. 2 zákona o pozemních komunikacích přísluší kompetence k vydání dotčené vyhlášky Ministerstvu dopravy.

Podle § 32 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích lze v silničních ochranných pásmech provádět stavby a nestavební záměry pouze na základě povolení příslušného stavebního úřadu. Tato formulace dotčeného ustanovení vyplývá ze změnového zákona k novému stavebnímu zákonu. Této formulaci však neodpovídá znění skutkových podstat přestupků navazujících na § 32 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích, které jsou zakotveny v § 42a odst. 1 písm. n) a § 42b odst. 1 písm. n) stejného zákona (dle nich spočívá přestupek v provádění stavby nebo „terénní úpravy“ v silničním ochranném pásmu bez povolení). Znění skutkových podstat přestupků je proto třeba upravit.

V návaznosti na přijetí nového stavebního zákona dochází k dílčím úpravám zákona o pozemních komunikacích, které spočívají

- ve vypuštění obsoletního odkazu na ustanovení, které bylo zrušeno a týkalo se zvláštního užívání pozemních komunikací umístěním inženýrských sítí a jiných nadzemních i podzemních vedení,
- ve zrušení obsoletního zmocňovacího ustanovení pro Ministerstvo pro místní rozvoj, které předpokládalo, že toto ministerstvo vydá vyhlášku upravující obecné technické požadavky pro stavbu dálnice, silnice a místní komunikace (tato kompetence bude příslušet Ministerstvu dopravy) a
- v precizaci skutkové podstaty přestupku, která navazuje na zákaz provádět stavby a nestavební záměry v silničních ochranných pásmech bez povolení silničního správního úřadu.

Kontrolní vážení

Podle § 38a zákona o pozemních komunikacích se na dálnicích, silnicích a místních komunikacích provádí kontrolní vážení a měření vozidel spadajících do kategorie M₂, M₃, N₁, N₂, N₃, T, C, O, R, S nebo SS nebo jízdních souprav tvořených těmito vozidly. Kontrolní vážení může zahrnovat kontrolu hmotností vozidla nebo jízdní soupravy, kontrolu poměru hmotností vozidel v jízdní soupravě, kontrolu rozložení hmotnosti na nápravy, skupiny náprav, kola nebo skupiny kol, kontrolu rozměrů vozidla nebo jízdní soupravy včetně nákladu nebo kontrolu dodržení podmínek spojitelnosti vozidel v jízdní soupravu. Zákon přitom rozlišuje 2 kategorie kontrolního vážení, vysokorychlostní a nízkorychlostní. Prvně zmiňované kontrolní vážení je prováděno nepřenosnými vysokorychlostními vahami, při kterém nedochází k odklonění vozidla z provozu. Druhá kategorie kontrolního vážení naopak předpokládá odklonění vozidla z provozu.

Podle platné právní úpravy obsažené v § 38a odst. 3 a 4 zákona o pozemních komunikacích zajišťuje kontrolní vážení vlastník pozemní komunikace nebo jím pověřená osoba, z čehož je však stanovena výjimka pro silnice I. třídy. U těchto silnic zajišťuje kontrolní vážení kraj ve svém územním obvodu se souhlasem vlastníka pozemní komunikace nebo jím pověřená osoba. V aplikační praxi se tato nekoncepční výjimka neosvědčila, kdy kontrolní vážení na silnicích I. třídy není realizováno v dostačujícím rozsahu a odpovědnost za jeho zajištění by měla být svěřena vlastníkově pozemní komunikace shodně, jako je tomu v případě všech ostatních kategorií pozemních komunikací.

Ustanovení § 43 odst. 3 zákona o pozemních komunikacích stanoví zvláštní pravidla rozdělení příjmů z pokut uložených provozovatelům vozidel nebo jízdních souprav za přestupky spočívající v provozování nadměrného vozidla, u něhož nebylo zvláštní užívání pozemní komunikace povoleno silničním správním úřadem. Příjmy z těchto pokut jsou ze 40 % příjmem vlastníka pozemní komunikace, na niž bylo kontrolní vážení provedeno (v případě pozemní komunikace ve vlastnictví státu Státního fondu dopravní infrastruktury), ze 45 % příjmem kraje, v jehož územním obvodu bylo kontrolní vážení provedeno, a z 15 % příjmem rozpočtu, ze kterého je hrazena činnost orgánu, který pokutu uložil. Uvedená proporce mezi kraji a orgány projednávajícími předmětné přestupky, tedy v první instanci obecními úřady obcí s rozšířenou působností, není nastavena spravedlivě, a to v neprospěch obecních úřadů obcí s rozšířenou působností. Je třeba zvýšit finanční zainteresovanost obecních úřadů obcí s rozšířenou působností na příjmech z vybraných pokut, a to s ohledem na vysokou míru pracnosti dopadající na tyto orgány, zejména v případě velkého počtu řízení vedených v návaznosti na provedení vysokorychlostních vážení. K úpravě předmětného poměru lze přistoupit též s ohledem na skutečnost, že kraje - jak je uvedeno výše - již nebudou nadále zajišťovat kontrolní vážení na silnicích I. třídy. Stávající podíl vlastníků pozemních komunikací, jimiž mohou být i kraje, v rozsahu 40 % příjmů z pokut přitom měnit není třeba, jelikož tento příjem směřuje k úhradě nákladů na zajištění kontrolního vážení a současně také do dalšího rozvoje a obnovy vlastněných pozemních komunikací.

V návaznosti na provádění kontrolních vážení dochází k zjištění velkého množství přestupků provozovatelů vozidel nebo jízdních souprav spočívajících v provozování přetíženého vozidla, u něhož nebylo zvláštní užívání pozemní komunikace povoleno rozhodnutím silničního správního úřadu. Významnou úsporu personálních, finančních a administrativních nákladů na straně orgánů vedoucích dotčená přestupková řízení zakládá vyřešení těchto přestupků příkazem ve smyslu § 90 zákona o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. Ustanovení § 43 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích však stanoví pravidla vedoucí k vyměření pokut v konkrétní výši, odvislé od rozsahu překročení největší povolené hmotnosti vozidla nebo jízdní soupravy. Výše pokuty uložené příkazem je tak stejná jako výše pokuty uložené ve standardním přestupkovém řízení. Je však účelné motivovat přestupce k tomu, aby přestupek „vyřešili“ bez podání odporu, a umožnit tak vyšší míru automatizace souvisejících procesů, což stávající právní úprava neumožňuje.

Stávající právní úprava je rovněž nedostačující v tom, že přestupek spočívající v provozování nadměrného vozidla, u něhož nebylo zvláštní užívání pozemní komunikace povoleno povolením silničního správního úřadu, dopadá toliko na právnické a podnikající fyzické osoby. Policie České republiky přitom kontaktovala předkladatele s legislativním podnětem směřujícím k rozšíření adresátů této právní úpravy rovněž na fyzické osoby nepodnikající. V aplikační praxi se totiž začaly objevovat případy, kdy u vozidel registrovaných v cizině došlo k účelovému zápisu fyzických osob coby jejich provozovatelů. Jde přitom nejčastěji o motorová vozidla konstruovaná pro přepravu nákladů s největší povolenou hmotností vozidla převyšující 12 tun. Jednání těchto osob je účelové a směřující k obcházení platné právní úpravy.

Je tak třeba zabezpečit i postih těchto osob, poškozují-li nadměrnými vozidly pozemní komunikace nebo ohrožují-li bezpečnost provozu na nich.

Návrh zákona posiluje princip, dle něhož kontrolní vážení vozidel na pozemních komunikacích zajišťuje vlastník pozemní komunikace. Dosavadní výjimka z tohoto pravidla, dle níž zajišťuje vážení na silnicích I. třídy kraj, se tudíž navrhuje zrušit.

Navrhuje se též spravedlivější rozdělení příjmů z pokut uložených provozovatelům vozidel nebo jízdních souprav za přestupky spočívající v provozování nadměrných vozidel. Větší část těchto příjmů (30 % místo stávajících 15 %), na úkor krajů, bude přiznána obcím úřadům obcí s rozšířenou působností, které vedou příslušná správní řízení a ukládají pokuty za spáchané přestupky.

Pokud jde o přestupky provozovatelů vozidel nebo jízdních souprav spočívající v provozování přetížených vozidel bez odpovídajícího povolení zvláštního užívání pozemní komunikace, zvyšuje se motivace k jejich „vyřízení“ příkazem, bez podání odporu, a to tím, že výměra pokuty ukládané příkazem bude pevně stanovena coby poloviční oproti výměře pokuty ukládané ve „standardním“ správním řízení. Vedle toho se nově umožní postih i nepodnikajících fyzických osob coby provozovatelů nadměrných vozidel nebo jízdních souprav, a to proto, aby stávající právní úprava nemohla být obcházena.

Součásti pozemních komunikací

Podle § 12 odst. 3 zákona o pozemních komunikacích jsou součástí pozemních komunikací, kromě jiného, sedimentační nádrže. Tyto nádrže slouží k zadržení pevných složek odváděných srážkových vod, přičemž možnosti zdržení průtoku v nich jsou značně omezené. Z technického hlediska nelze sedimentační nádrže považovat za retenční nádrže, které slouží výlučně pro svod vod z pozemních komunikací. Jejich význam přitom narůstá v důsledku změn klimatu a zvýšených nároků na ochranu životního prostředí, včetně ochrany vod. Je žádoucí v právní úpravě zakotvit, kdo bude majetkovým správcem retenčních nádrží, jež jsou při výstavbě pozemních komunikací v značeném rozsahu vyžadovány.

Návrh zákona doplňuje stávající, nedostačující právní úpravu definující součásti pozemních komunikací tak, aby vedle sedimentačních nádrží se za tyto součásti považovaly i retenční nádrže.

K čl. XXXI

K bodu 1 (poznámka pod čarou č. 1)

V souvislosti s přijetím směrnice (EU) 2022/362 se navrhuje úprava poznámky pod čarou č. 1 odkazující na předpisy Evropské unie, které zákon o pozemních komunikacích zapracovává.

K bodu 2 (§ 12 odst. 3)

Navrhuje se, aby součástí dálnice, silnice nebo místní komunikace byly i retenční nádrže. V důsledku změn klimatu a v důsledku zvýšených požadavků na ochranu životního prostředí, včetně ochrany vod, je v posledních letech nezbytné přistupovat k realizaci retenčních nádrží v rámci vodního hospodářství za účelem zajištění odvodu srážkových vod z pozemní komunikace. Nezbytné je realizovat i velké retenční nádrže, neboť v současné době není v mnoha případech možné realizovat svádění srážkových vod přímo do vodních toků, a to s ohledem na velký objem srážkových vod. Retenční nádrže slouží jako zdrže pro zadržení přívalových dešťů a pro regulaci odtoku do vodních toků, které jsou mnohdy nízkoprůtočné a nebylo by možné je bez retenčních nádrží využít pro odvod srážkových vod.

Zákon již nyní stanoví, že součástí dálnice, silnice nebo místní komunikace jsou sedimentační nádrže. Sedimentační nádrže však slouží k zadržení pevných složek odváděných srážkových vod a možnosti zdržení průtoku v nich jsou značně omezené. Nelze tak zaměňovat sedimentační nádrže s nádržemi retenčními. Navrhuje se proto výslovně uvedení retenčních nádrží mezi součástí dálnice, silnice nebo místní komunikace.

K bodu 3 (§ 18a)

V souvislosti se změnou obsaženou v následujícím novelizačním bodě (§ 20a odst. 1 písm. n)) dochází k precizaci legislativní zkratky „koncesionář“, která ve stávajícím zákoně, v důsledku nevhodného vyjádření, označuje jakoukoli právnickou osobu. Uvedený pojem má přitom označovat toliko takovou právnickou osobu, která byla podle zákona o zadávání veřejných zakázek vybrána k uzavření koncesionářské smlouvy ve smyslu zákona o pozemních komunikacích.

K bodu 43 (§ 20a odst. 1 písm. n))

Stejně jako zpoplatnění nepodléhá užití zpoplatněné pozemní komunikace silničním motorovým vozidlem správce zpoplatněné pozemní komunikace, nemělo by zpoplatnění podléhat ani užití takovéto komunikace koncesionářem, tedy subjektem zajišťujícím financování, výstavbu, provoz a údržbu úseku dálnice nebo silnice I. třídy podle parametrů stanovených koncesionářskou smlouvou. Koncesionářem se přitom myslí osoba ve smyslu legislativní zkratky zavedené v § 18a zákona o pozemních komunikacích.

K bodu 54 (§ 20a odst. 1 písm. o))

Ustanovení § 20a odst. 1 zákona o pozemních komunikacích jako jeden z důvodů osvobození od zpoplatnění užití zpoplatněné pozemní komunikace silničním motorovým vozidlem uvádí užití takovéto komunikace vozidlem používajícím jako palivo elektrickou energii nebo vodík, a to buď výlučně (vozidla s nulovými emisemi), nebo v kombinaci s jiným palivem, je-li hodnota emisí CO₂ v kombinovaném provozu nejvýše 50 g/km (tzv. hybridní vozidla). Navržená právní úprava reaguje na čl. 7 odst. 9 směrnice o výběru poplatků za užívání pozemních komunikací vozidly upravující osvobození od povinnosti platit mýtné nebo časový poplatek, který neumožňuje osvobození hybridních vozidel od časového poplatku. Z tohoto důvodu tedy dochází k zúžení osvobození od zpoplatnění dle § 20a odst. 1 písm. o) zákona o pozemních komunikacích toliko na silniční motorová vozidla používající jako palivo výlučně elektrickou energii nebo vodík, činí-li největší povolená hmotnost vozidla nejvýše 4,25 tuny.

K bodu 65 (§ 21 odst. 2)

Aktuálně lze dle § 21 odst. 2 zákona o pozemních komunikacích časový poplatek uhradit na 1 rok, na 30 dnů, nebo na 10 dnů. Návrh zákona vymezení těchto období zásadně nemění. V souladu se, byť dochází k precizaci normativního textu v tom smyslu, že zmíněných 30 a 10 dnů představuje dny kalendářní (tomu nicméně odpovídá již stávající aplikační praxe přitom o dny kalendářní). V návaznosti na čl. 7a odst. 3 směrnice o výběru poplatků za užívání pozemních komunikací, který požaduje, aby členské státy Evropské unie zavedly časový poplatek na dobu 1 dne, je stávající právní úprava doplněna o možnost uhradit časový poplatek na 1 ~~kalendářní~~ den.

K bodu 76 (§ 21 odst. 2 písm. b))

Navrhuje se zkrácení období, ve kterém lze předem uhradit časový poplatek, a to ze stávajících 3 měsíců na 30 ~~kalendářních~~ dnů. Tato změna zohledňuje skutečnost, že ze strany uživatelů zpoplatněných pozemních komunikací byla možnost úhrady časového poplatku s tříměsíčním či dvouměsíčním předstihem využívána naprosto minimálně, přičemž tato změna přispěje ke zjednodušení administrace tohoto poplatku ze strany Státního fondu dopravní infrastruktury.

nastavil formátování: Písmo: Tučné

nastavil formátování: Písmo: Tučné

K bodům ~~87~~ až ~~109~~ (§ 21 odst. 3 až 8)

Navržená ustanovení § 21 odst. 3 až 6 zákona o pozemních komunikacích stanoví sazby časového poplatku na 1 rok, 30 ~~kalendářních dnů~~, 10 ~~kalendářních dnů~~ a 1 ~~kalendářní den~~, přičemž navržený § 21 odst. 5 upravuje nižší sazby časového poplatku v případě hybridních vozidel (25 % sazeb relevantních pro nezávážná vozidla) a navržený § 21 odst. 6 upravuje nižší sazby časového poplatku v případě vozidel poháněných zemním plynem nebo biometanem (50 % sazeb relevantních pro nezávážná vozidla). Větší snížení sazeb časového poplatku u hybridních vozidel je odůvodněno nižšími emisemi CO₂ těchto vozidel oproti vozidlům poháněným zemním plynem nebo biometanem. Současně však s ohledem na požadavky unijního práva nebylo možné ponechat stávající, úplné osvobození hybridních vozidel od zpoplatnění. Navržené snížení sazeb pro hybridní vozidla a vozidla poháněná zemním plynem nebo biometanem lze realizovat dle čl. 7gb odst. 2 pododst. 2 směrnice o výběru poplatků za užívání pozemních komunikací vozidly. Toto unijní ustanovení umožňuje členským státům Evropské unie při rozlišování časových poplatků podle environmentální výkonnosti vozidla u lehkých vozidel uplatňovat jiná kritéria výkonnosti z hlediska emisí nebo úrovně snížení než ta uvedená v odstavci 1 tohoto článku, nebo začlenění jiných nebo dodatečných kritérií, pokud to oznámí Evropské komisi nejméně 6 měsíců před zavedením tohoto rozlišení. Požadované oznámení Evropské komisi bude ve stanoveném termínu učiněno.

Navržená právní úprava dále respektuje požadavky unijního práva, které stanoví, že měsíční sazba časového poplatku nesmí překročit 19 % roční sazby, desetidenní sazba nesmí překročit 12 % roční sazby a denní sazba nesmí překročit 9 % roční sazby, přičemž návrh zákona stanoví předmětné sazby na uvedených limitech.

Časový poplatek na 1 rok ve výši 2 300 Kč bude hrazen ode dne 1. 3. 2024 do konce roku 2024. Od této hodnoty se pak odvíjí i všechny ostatní sazby časového poplatku, ať již pro období kratší než 1 rok nebo pro zvýhodněná vozidla.

Od 1. 1. 2025 a následně každoročně se pak uplatní automatický valorizační mechanismus, který zohlední ve výši časového poplatku úhrnný průměrný index růstu či poklesu spotřebitelských cen za období 1 roku a procentuální změnu délky dálnic v provozu za stejné období. Výsledky uplatnění tohoto valorizačního mechanismu, v podobě konkrétní výše sazeb ~~časových časového poplatků~~, zveřejní Ministerstvo dopravy vždy do konce listopadu kalendářního roku, který předchází kalendářnímu roku, k jehož počátku budou nové sazby časového poplatku stanoveny platit. Zveřejňovány přitom budou rovněž informace vztahující se k aktuální délce dálnic v provozu a meziroční změně této délky, jelikož jde o klíčové údaje ovlivňující výslednou výši sazeb časového poplatku. Návrh zákona přitom přesně vymezuje (za pomoci konkrétních správních aktů), co se dálnic v provozu rozumí. Zveřejňován bude též změnový koeficient, jenž jako desetinné číslo, kterým bude násobena poslední platná výše časového poplatku na 1 rok, souhrnně vyjadřuje změnu spotřebitelských cen i změnu délky dálnic v provozu. Pokud jde o údaje týkající se procentuální změny úhrnného průměrného ročního indexu spotřebitelských cen, tato data zveřejňuje Český statistický úřad. Pro případ, že by míra inflace, popřípadě deflace, přesáhla hranici 10 %, nebude nárůst či pokles úhrnného průměrného ročního indexu spotřebitelských cen za domácnosti celkem nad tuto hranici zohledněn.

S ohledem na každoroční změny sazeb časového poplatku stanoví návrh zákona rovněž obecné pravidlo, z něhož lze dovodit, v jaké výši se má časový poplatek (ode dne 1. 1. 2025, k němuž je nastavena účinnost tohoto pravidla) hradit. Hradit se má vždy ve výši, jaká ~~„platila“~~ k 1. lednu kalendářního roku, v němž byla úhrada provedena.

K bodu 119 (§ 21a odst. 4 písm. d))

Vzhledem k tomu, že nově bude snížená sazba časového poplatku kromě vozidel poháněných zemním plynem nebo biometanem uplatňována též u hybridních vozidel, je nutno tuto skutečnost promítnout do § 21a odst. 4 písm. d) zákona o pozemních komunikacích upravujícího údaje zaznamenávané do evidence vozidel v systému časového zpoplatnění.

K bodům 124 až 165 (§ 22 odst. 1)

Stávající vnitrostátní úprava obsažená v § 22 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích umožňuje návratnost nákladů vynaložených na zpoplatněné pozemní komunikace, nákladů vyvolaných znečištěním ovzduší z provozu vozidel v systému elektronického mýtného na zpoplatněných pozemních komunikacích a nákladů vyvolaných hlukem z provozu vozidel v systému elektronického mýtného na zpoplatněných pozemních komunikacích. Navrhovaná změna spočívá ve vymezení mýtného jakožto finančního prostředku k dosažení návratnosti nákladů vynaložených na zpoplatněné pozemní komunikace a externích nákladů, kdy kromě nákladů vyvolaných znečištěním ovzduší a hlukem, budou nově do mýtného zahrnuty i náklady vyvolané emisemi CO₂. Výše uvedené respektuje vymezení mýtného dle směrnice o výběru poplatků za užívání pozemních komunikací vozidly, neboť tato směrnice mýtné člení na poplatek za pozemní komunikace (poplatek stanovený k dosažení návratnosti nákladů vzniklých v členském státě Evropské unie na stavbu, údržbu, provoz a rozvoj související s danými pozemními komunikacemi), poplatek za kongesci (není v České republice zaveden, což směrnice o výběru poplatků za užívání pozemních komunikací vozidly umožňuje) a poplatek za externí náklady (poplatek stanovený k dosažení návratnosti nákladů souvisejících se znečištěním ovzduší provozem, hlukem z provozu nebo emisemi CO₂ z provozu).

Zavedení nové složky mýtného spočívající v zohlednění nákladů vyvolaných emisemi CO₂ je výrazem důslednějšího uplatňování zásady „znečišťovatel platí“ a „uživatel platí“, na nichž je založeno výkonové zpoplatnění pozemních komunikací. Současně má přispět jako motivační faktor k pořizování vozidel s nízkými a nulovými emisemi.

K bodům 176 a 187 (§ 22 odst. 2)

Změny v § 22 odst. 2 zákona o pozemních komunikacích souvisejí se zavedením nové složky mýtného spočívající v zohlednění nákladů vyvolaných emisemi CO₂ při provozu vozidel v systému elektronického mýtného na zpoplatněných pozemních komunikacích. Sazby této části mýtného budou rozlišeny podle emisní třídy CO₂ vozidla, jejíž určení provede v souladu s požadavky unijního práva provozovatel systému elektronického mýtného, který ji též zapíše v evidenci údajů o mýtném (viz navržený § 22c odst. 1 písm. c)).

V souvislosti se zavedením emisních tříd CO₂ vyvstala též potřeba odlišit vymezení emisních tříd vozidel souvisejících s náklady vyvolanými znečištěním ovzduší z provozu vozidel v systému elektronického mýtného na zpoplatněných pozemních komunikacích od emisních tříd CO₂. Ustanovení § 22 odst. 2 písm. a) zákona o pozemních komunikacích tedy nově výslovně stanoví, že půjde o emisní třídy EURO (byť o tom v aplikační praxi doposud nebyly spory).

V návrhu zákona přitom dochází ke zrušení kritéria pro rozlišování sazeb mýtného, jež bylo spojeno s obdobím dne, kdy byla zpoplatněná pozemní komunikace užita, neboť ve směrnici (EU) 2022/362 pro toto rozlišení již předkladatel nespátňuje právní základ, přičemž v příloze IIIb směrnice o výběru poplatků za užívání pozemních komunikací vozidly jsou společně stanoveny referenční hodnoty poplatků za externí náklady, které zahrnují náklady vyvolané znečištěním ovzduší a hlukem.

K bodu 198 (§ 22 odst. 4)

S ohledem na skutečnost, že vozidla v systému elektronického mýtného používající jako palivo výlučně elektrickou energii nebo vodík, činí-li jejich největší povolená hmotnost více než 4,25 tuny, nebo hybridní vozidla v systému elektronického mýtného nadále nebudou osvobozena od povinnosti hradit mýtné, neobstojí nadále právní úprava, dle níž vozidlo, které má přidělenou registrační značku elektrického vozidla, nemusí být pro účely kontroly vybaveno elektronickým palubním zařízením.

K bodům 1920, 224 a 298 (§ 22c odst. 1 písm. c) a f) a § 22c odst. 7)

Ustanovení § 22c odst. 1 vymezuje povinnosti provozovatele systému elektronického mýtného. Nově se navrhuje provozovateli systému elektronického mýtného uložit povinnost určit emisní třídu CO₂ vozidla a zapsat ji v evidenci údajů o mýtném. Způsob určení emisní třídy CO₂ vozidla bude dle požadavků unijního práva stanoven vyhláškou o užívání pozemních komunikací zpoplatněných mýtným.

Další nově zaváděná povinnost provozovatele systému elektronického mýtného provádí čl. 7j odst. 3 směrnice o výběru poplatků za užívání pozemních komunikací vozidly. Toto unijní ustanovení požaduje vydávání dokladu, v němž musí být uvedena celková částka mýtného, výše poplatku za pozemní komunikace a výše poplatku za externí náklady. Tuto povinnost nebude povinen provozovatel systému elektronického mýtného plnit ve dvou případech. Jednak pokud mu provozovatel vozidla v systému elektronického mýtného nebo jím zmocněná osoba sdělí, že vydání dokladu nepožaduje. Dále pak v případě uzavření smlouvy s poskytovatelem evropského mýtného, kdy tuto povinnost plní poskytovatel evropského mýtného (viz § 22e odst. 2 písm. d)).

K bodům 210, 232 až 254, 287 a 321 (§ 22c odst. 1 písm. e), g), i) a j), § 22c odst. 4 písm. b) a § 22h odst. 1 písm. g))

V návaznosti na navržené vložení nových povinností do § 22c odst. 1 zákona o pozemních komunikacích a změny s tím související dochází k aktualizaci odkazů na jednotlivá písmena v § 22c.

K bodům 265 a 276 (§ 22c odst. 3)

Je navrženo zefektivnění poskytování údajů z evidence údajů o mýtném. Zatímco platná právní úprava předpokládá poskytování těchto údajů na základě samostatné písemné žádosti dotčeného orgánu státní správy, předložený návrh zákona počítá s povinností provozovatele systému elektronického mýtného zajistit některým z těchto orgánů dálkový a nepřetržitý přístup k údajům podle § 22c odst. 2 písm. a) a b) zákona o pozemních komunikacích, tedy k údajům o provozovatelích vozidel v systému elektronického mýtného a jejich vlastních, o poskytovatelích evropského mýtného, a o vozidlech, která byla zaevidována do systému elektronického mýtného. Získávání těchto údajů bude tudíž pro zúčastněné subjekty méně administrativně náročné. Jde přitom o ty údaje, které jsou v současnosti ve velkém rozsahu vyžadovány od provozovatele systému elektronického mýtného, zejména silničními správními úřady vedoucími přestupková řízení navazující na zjištění z vysokorychlostních vážení. Ostatní, značně různorodé údaje podle § 22c odst. 2 písm. c) až f) je vhodné poskytovat dotčeným orgánům nadále na základě písemné žádosti. Tyto údaje nejsou již tak často vyžadovány, přičemž jejich poskytování dálkovým a nepřetržitým přístupem by bylo z technického hlediska složité zabezpečit a bylo by též více finančně nákladné. Současně se stávající právní úprava upřesňuje v tom smyslu, že poskytování údajů bude možné v rozsahu (obecně) nezbytném pro výkon působnosti dotčených orgánů, jelikož například Bezpečnostní informační služba podle zákona o pozemních komunikacích působnost nevykonává.

K bodům ~~29-30~~ a ~~310~~ (§ 22e odst. 2 písm. c) a d))

Ustanovení § 22e odst. 2 zákona o pozemních komunikacích upravuje povinnosti poskytovatele evropského mýtného, který má uzavřenu smlouvu o poskytování evropské služby elektronického mýtného s provozovatelem systému elektronického mýtného. Nově se do písmene d) doplňuje nová povinnost provádějící čl. 7j odst. 3 směrnice o výběru poplatků za užívání pozemních komunikací vozidly požadující vydávání dokladu, v němž musí být uvedena celková částka mýtného, výše poplatku za pozemní komunikace a výše poplatku za externí náklady. Tuto povinnost není povinen poskytovatel evropského mýtného plnit, pokud mu provozovatel vozidla v systému elektronického mýtného sdělí, že vydání dokladu nepožaduje.

K bodům ~~332~~ a ~~387~~ (§ 24 odst. 5 písm. d) a § 29a odst. 7 písm. e))

Navrhuje se terminologická úprava v návaznosti na nové vymezení zvláštního užívání pozemních komunikací nadměrnými vozidly.

K bodu ~~343~~ (§ 25 odst. 1)

Jedná se o vypuštění již irelevantního odkazu na ustanovení, které bylo zrušeno v souvislosti s rekodifikací stavebního práva. Toto ustanovení přitom upravovalo zvláštní užívání dálnice, silnice a místní komunikace umístěním inženýrských sítí a jiných nadzemních nebo podzemních vedení všeho druhu v silničním pozemku, na něm nebo na mostních objektech.

K bodu ~~354~~ (§ 25 odst. 6 písm. a))

Navrhuje se přesnější vymezení zvláštního užívání dálnic, silnic a místních komunikací, které spočívá v jejich užití vozidly, která svými hmotnostmi či rozměry překračují stanovené limity. Navržená právní úprava vychází z § 43a zákona o silničním provozu, v němž je stanoveno, že nelze užit vozidlo nebo jízdní soupravu, jejichž hmotnost, rozměry včetně nákladu nebo rozložení hmotnosti na nápravy, skupiny náprav, kola nebo skupiny kol ohrožují bezpečnost provozu na pozemních komunikacích nebo stav pozemní komunikace, není-li užití vozidla nebo jízdní soupravy umožněno postupem podle zákona o pozemních komunikacích. Konkrétní limity hmotností a rozměrů vozidel a jízdních souprav jsou uvedeny ve vyhlášce, která toto ustanovení zákona o silničním provozu provádí. Jde o vyhlášku o hmotnostech, rozměrech a spojitelnosti vozidel. Jedním z postupů, kterým lze dovolit užití vozidla nebo jízdní soupravy, jejichž hmotností nebo rozměry překračují stanovené limity, je právě povolení zvláštního užívání pozemních komunikací.

Navržená formulace tedy vymezuje zvláštní užívání pozemních komunikací vozidly nebo jízdními soupravami, jejichž hmotností nebo rozměry překračují stanovené limity, a pro tato vozidla a jízdní soupravy zavádí legislativní zkratku „nadměrné vozidlo“.

Při vymezení tohoto typu zvláštního užívání pozemní komunikace se přitom navrhuje nadále rezignovat na „přepřevu zvlášť těžkých nebo rozměrných předmětů“, neboť není zřejmé, z jaké právní úpravy by se dovozovalo, že přepřevované předměty jsou „zvlášť těžké nebo rozměrné“. Předmětem povolování budou situace, kdy hmotností nebo rozměry vozidel (včetně nákladu) neodpovídají vyhlášce o hmotnostech, rozměrech a spojitelnosti vozidel, popřípadě je nelze subsumovat pod vydaná opatření obecné povahy.

K bodu ~~365~~ (§ 25 odst. 6 písm. c))

Upouští se od požadavku povolení zvláštního užívání pozemní komunikace v případě provádění stavebních prací, které podléhají povolení záměru podle stavebního zákona. V tomto případě se jedná o zbytečnou administrativní zátěž a vedení duplicitního správního řízení, na

něž lze rezignovat, aniž by došlo k ohrožení veřejného zájmu (bude chráněn v rámci stavebního řízení).

K bodu 376 (§ 25a)

Navrhuje se speciální právní úprava povolování zvláštního užívání dálnic, silnic a místních komunikací nadměrnými vozidly. Navržená právní úprava vychází z obecné úpravy povolování zvláštního užívání v § 25, přičemž tuto úpravu v podstatě dílčím způsobem doplňuje specificky pro zvláštní užívání pozemních komunikací nadměrnými vozidly.

Povolit zvláštní užívání dálnice, silnice nebo místní komunikace nadměrným vozidlem bude možné jen v případě, že tím nedojde k ohrožení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích ani k ohrožení stavu pozemní komunikace nad únosnou míru. Vychází se z úpravy obsažené v § 43a zákona o silničním provozu, dle níž užití vozidla, jehož hmotnost nebo rozměry překračují limity stanovené ve vyhlášce, ohrožuje bezpečnost provozu na pozemních komunikacích nebo stav pozemní komunikace. Připouští se tedy, že užitím nadměrného vozidla na základě povolení zvláštního užívání dojde k ohrožení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích nebo k ohrožení stavu pozemní komunikace, ale nebude možné povolit zvláštní užívání v případě, že by toto ohrožení překračovalo únosnou míru, přičemž ve správním rozhodnutí budou moci být stanoveny podmínky nezbytné k tomu, aby k ohrožení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích nebo stavu pozemní komunikace nad únosnou míru nedošlo.

Návrh rozlišuje dva druhy povolení – pro opakované zvláštní užívání vymezené sítě pozemních komunikací po dobu 1 roku a jednorázové zvláštní užívání konkrétní dálnice, silnice nebo místní komunikace.

Opakované zvláštní užívání vymezené sítě pozemních komunikací bude povolovat Ministerstvo dopravy. Povolení se bude obecně týkat zvláštního užívání dálnic, silnic a na území hlavního města Prahy i místních komunikací I. a II. třídy. Rozsah pozemních komunikací, které lze na základě tohoto povolení nadměrným vozidlem užít (tedy jejich konkrétní úseky), bude uveřejňován na webových stránkách Ministerstva dopravy a s ohledem na změny stavu dotčených pozemních komunikací průběžně aktualizován. Zákon omezuje okruh nadměrných vozidel, pro která bude moci být toto opakované zvláštní užívání povoleno, a to délkou takového vozidla (max. 22 metrů), jeho šířkou (max. 3,2 metru), výškou (max. 4,5 metrů) a hmotností (max. 60 tun). Doposud přitom zákon žádné limitní technické parametry pro povolení opakovaného zvláštního užívání pozemních komunikací nestanovil. Nebudou-li tyto parametry kumulativně splněny, možné bude už jen povolení jednorázového zvláštního užívání pozemních komunikací.

K povolování opakovaného zvláštního užívání pozemních komunikací po určitou dobu se přistupuje již podle stávající právní úpravy, která však vychází pouze ze zákona o správních poplatcích, kde v položce 35 sazebník správních poplatků stanoví speciální sazbu poplatku pro opakované přepravy po dobu nanejvýš 3 měsíců. Nyní se navrhuje takové povolení zakotvit přímo v zákoně o pozemních komunikacích, přičemž doba, po kterou bude možné uvedené pozemní komunikace na základě povolení opakovaného zvláštního užívání užívat, se stanoví pevně na 1 rok. Nejedná se o maximální délku platnosti tohoto povolení, ale o její přesně stanovenou délku, a nebude tedy možné povolení vydat na kratší (ale ani delší) dobu. Důvodem je snaha o snížení administrativní náročnosti spojené s vydáváním těchto povolení.

Ke snížení administrativní náročnosti a zjednodušení procesu vydávání těchto povolení povede i digitalizace jednotlivých úkonů a podávání žádostí prostřednictvím uživatelského rozhraní stanoveného Ministerstvem dopravy. Pro právnické a podnikající fyzické osoby bude tento způsob podávání žádosti povinný; ~~pro ostatní žadatele bude spojen s výhodnější sazbou~~

~~poplatku za podání žádosti (resp. s jiným způsobem podání bude spojena 1,5 násobná sazba poplatku).~~

Návrh stanoví povinné náležitosti žádosti. Jedná se údaje o žadateli a provozovateli vozidla, je-li odlišný od žadatele. Dále se jedná o údaje o nadměrném vozidle, kterými jsou jeho státní poznávací značka, tovární značka, obchodní označení, označení typu a technické parametry, které budou konkretizovány ve vyhlášce. V žádosti bude muset být uvedeno datum, od kterého má běžet roční platnost povolení.

Součástí povolení opakovaného zvláštního užívání pozemních komunikací bude moci být také opakované zvláštní užívání i jiných místních komunikací, tzn. místních komunikací nižších tříd na území hlavního města Prahy a místních komunikací mimo území hlavního města Prahy. Jedná se o pokrytí i tzv. první nebo poslední míle přepravy, kdy je nadměrným vozidlem potřeba pravidelně užívat kromě pozemních komunikací, na které se opakované zvláštní užívání standardně vztahuje, i konkrétní místní komunikaci, například k dojezdu do místa provozovny dopravce či místa nakládky nebo vykládky. V takovém případě bude muset být v žádosti tato pozemní komunikace zvlášť vymezena a k žádosti bude muset být přiložen i souhlas jejího vlastníka se zvláštním užíváním.

Druhým druhem povolení bude povolení jednorázového zvláštního užívání dálnice, silnice nebo místní komunikace nadměrným vozidlem. Tato povolení bude vydávat nejen Ministerstvo dopravy (půjde-li o zvláštní užívání dálnice nebo zvláštní užívání silnic na území více krajů), ale i krajské úřady (půjde-li o zvláštní užívání silnic na území jednoho kraje) a obecní úřady (půjde-li o zvláštní užívání místních komunikací). V rámci povolení bude možné povolit i zvláštní užívání dalších pozemních komunikací, a to i těch, k nimž by byl jinak příslušný jiný silniční správní úřad (viz odůvodnění novelizačního bodu 4~~5~~4).

I v případě tohoto jednorázového povolení bude muset žádost obsahovat údaje o žadateli, provozovateli vozidla, je-li odlišný od žadatele, a o nadměrném vozidle. Dále bude muset žadatel v žádosti vymežit pozemní komunikaci, o jejíž zvláštní užívání žádá, a období 10 dnů, v němž má v plánu na základě povolení tuto pozemní komunikaci jednorázově užit. Znamená to tedy, že následně v povolení nebude určen jeden den, v němž se povoluje danou pozemní komunikaci nadměrným vozidlem užit, ale bude v něm uvedeno období 10 dnů, v rámci kterého bude povoleno tuto pozemní komunikaci jednorázově užit.

Speciální přílohy k žádosti jsou vyžadovány u nadměrných vozidel překračujících svou hmotností (včetně nákladu) 90 tun. Jedná se o nákres obrysu nadměrného vozidla s vyznačením rozměrů a umístění nákladu a statický posudek ověřující zatížitelnost mostů a únosnost vozovek na dotčených pozemních komunikací, který nesmí být starší 6 měsíců.

Půjde-li o žádost adresovanou Ministerstvu dopravy, budou i v tomto případě právnické a podnikající fyzické osoby povinny ji podat elektronicky prostřednictvím uživatelského rozhraní stanoveného Ministerstvem dopravy. U ostatních žadatelů bude tento způsob podání žádosti spojen s výhodnější sazbou poplatku za podání žádosti ~~– podle zákona o správních poplatcích~~ (resp. s jiným způsobem podání žádosti bude spojena 1,5 násobná sazba poplatku).

Účastníky řízení o povolení zvláštního užívání pozemních komunikací nadměrným vozidlem, a to jak opakovaného zvláštního užívání, tak jednorázového zvláštního užívání, bude žadatel a vlastník ~~dotčené~~ pozemní komunikace ~~– (jehož souhlas se zvláštním užíváním se vyžaduje)~~. Staví se tak najisto, že jiné osoby účastníky řízení být nemohou.

Zvláštní užívání dálnice, silnice nebo místní komunikace lze povolit jen se souhlasem jejího vlastníka, což vyplývá z § 25 odst. 1. Vzhledem k tomu, že tento typ zvláštního užívání může ovlivnit bezpečnost nebo plynulost silničního provozu, vyžaduje se rovněž souhlas Policie České republiky nebo v případě dálnice souhlas Ministerstva vnitra (§ 25 odst. 1). Judikatura

dovodila, že souhlas Policie České republiky či Ministerstva vnitra je z materiálního hlediska závazným stanoviskem. Silniční správní úřad má tento souhlas či závazné stanovisko často předem k dispozici. Vlastníci dálnic a silnic vydávají totiž tzv. generální souhlasy, v nichž se vyjadřují souhrnně k tomu, které úseky jimi vlastněných (spravovaných) pozemních komunikací a za jakých podmínek lze nadměrným vozidlem užít. Rovněž Policie České republiky a Ministerstvo vnitra dávají své stanovisko silničním správním úřadům souhrnně ve vztahu ke všem klíčovým pozemním komunikacím. Je-li požadováno povolení zvláštního užívání, jež není pokryto výše uvedenými generálními souhlasy, může si žadatel souhlas vlastníka pozemní komunikace či závazné stanovisko Policie České republiky či Ministerstva vnitra opatřit a přiložit jej k žádosti.

Pokud silniční správní úřad nemá předem k dispozici souhlas vlastníka dotčené pozemní komunikace či závazné stanovisko Policie České republiky nebo Ministerstva vnitra (ať již jde o generální souhlas nebo dokument předložený žadatelem), požádá o jejich vydání. Jedinou výjimkou z tohoto pravidla (viz navržený § 25a odst. 4 zákona o pozemních komunikacích) bude situace, kdy bude požadováno po Ministerstvu dopravy povolení zvláštního užívání pozemních komunikací zahrnující určitou místní komunikaci - v tomto případě si bude muset žadatel souhlasy dotčených vlastníků předem obstarat sám, protože není únosné, aby veškeré souhlasy obstaralo Ministerstvo dopravy. Vzhledem k tomu, že posouzení žádosti o povolení zvláštního užívání pozemní komunikace nadměrným vozidlem není zvlášť složité, přičemž povolení zvláštního užívání je zpravidla potřeba vydat v relativně krátké době, navrhuje se zakotvit fikci souhlasného a bezpodmínečného vyjádření či stanoviska, a to v případě, že se vlastník pozemní komunikace nevyjádřil či závazné stanovisko Policie České republiky nebo Ministerstva vnitra nebylo vydáno do 5 pracovních dnů ode dne, kdy o to byli požádáni. V případě takto nastalé fikce se předpokládá, že silniční správní úřad zapracuje do rozhodnutí o povolení standardně používané podmínky pro zajištění bezpečnosti silničního provozu, jakož i podmínky pro ochranu pozemních komunikací.

K urychlení a snížení administrativní zátěže celého procesu povolování zvláštního užívání pozemních komunikací Ministerstvem dopravy povede vytvoření informačního systému, prostřednictvím kterého budou jak podávány žádosti o povolení, tak bude probíhat veškerá komunikace mezi Ministerstvem dopravy na jedné straně a kraji jakožto vlastníky silnic, hlavním městem Prahou jakožto vlastníkem místních komunikací I. a II. třídy na území hlavního města Prahy a Policií České republiky či Ministerstvem vnitra na straně druhé. Pokud jde o jiné místní komunikace, jejichž zvláštní užívání bude povolováno Ministerstvem dopravy, komunikace s vlastníkem dotčené místní komunikace tímto způsobem probíhat nebude, neboť žadatel bude jeho souhlas přikládat již k žádosti (viz navržený § 25a odst. 4 zákona o pozemních komunikacích).

Silniční správní úřad bude moci v povolení stanovit podmínky nezbytné k tomu, aby zvláštním užíváním pozemní komunikace nadměrným vozidlem nedošlo k ohrožení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích ani k ohrožení stavu pozemní komunikace nad únosnou míru. Tyto podmínky budou zpravidla vyplývat z vyjádření vlastníka dotčené pozemní komunikace nebo ze závazného stanoviska Policie České republiky či Ministerstva vnitra. Tak jako nyní půjde zpravidla o označení vozidla, doprovod vozidla či o podmínky vztahující se ke konkrétnímu úseku pozemní komunikace. Jedna podmínka však bude mandatorně obsažena ve všech rozhodnutích - a to zákaz realizovat na základě vydaného povolení zvláštního užívání přepravu dělitelného nákladu. Povolení tedy nebude opravňovat k užití pozemní komunikace nadměrným vozidlem v případě, že by překročení hodnoty hmotnosti nebo rozměru vozidla bylo možné předejít rozdělením nákladu. Znamená to tedy, že např. při přepravě dlouhých předmětů (kvůli jejichž délce je překročen limit délky vozidla) nesmí být současně překročen limit šířky vozidla, lze-li v tomto směru náklad rozdělit.

Vzhledem k tomu, že se jedná a bude jednat o relativně jednoduché správní řízení, u kterého není potřeba provádět složité dokazování a lze zpravidla rozhodnout pouze na základě písemných podkladů, které má silniční správní úřad k dispozici (tj. na základě žádosti a příloh k ní), zakotvuje se, že vydání rozhodnutí může být prvním úkonem silničního správního úřadu v řízení s tím, že k případnému podání žádosti o vyjádření vlastníka pozemní komunikace nebo o závazné stanovisko Policie České republiky nebo Ministerstva vnitra se přitom nepřihlíží. Uvedené podklady jsou přitom plně dostačující k tomu, aby si silniční správní úřad učinil konečný úsudek stran vyhovění žádosti. Není proto potřeba celý proces prodlužovat tím, že by měl mít žadatel možnost se s podklady pro vydání rozhodnutí seznamovat. Pokud by to však v konkrétním (složitějším) případě bylo vhodné, zákon tuto možnost nevyklučuje.

Dále se stanoví, že odvolání proti rozhodnutí nemá odkladný účinek, tzn. zvláštní užívání předmětné pozemní komunikace bude možné realizovat bezprostředně po vydání rozhodnutí a není tak třeba vyčkávat, než marně uplyne lhůta k podání odvolání (nebo se všichni účastníci řízení vzdají svého práva na odvolání). Předkladatel má za to, že se nejedná o významný zásah do procesních práv, ale pouze o zefektivnění celého procesu. Je nutno přihlédnout ke specifické úpravě účastenství v tomto řízení. Účastníky řízení budou pouze žadatel a vlastník dotčené pozemní komunikace. Vydání povolení lze ovšem pouze se souhlasem vlastníka pozemní komunikace. Pokud silniční správní úřad vydá povolení zvláštního užívání pozemní komunikace nadměrným vozidlem, dojde tím k uspokojení požadavku žadatele a současně půjde o krok, se kterým vlastník pozemní komunikace již předtím vyjádřil svůj souhlas, jak to zákon vyžaduje. Ani jeden z účastníků řízení by tedy neměl být zkrácen na svých právech. Naopak pro žadatele bude přínosné, že bude moci realizovat přepravu bezprostředně po vydání povolení a nebude muset čekat, až rozhodnutí nabyde právní moci.

~~Přímo v zákoně o pozemních komunikacích se navrhuje zakotvit zákaz realizovat na základě vydaného povolení zvláštního užívání přepravu dělitelného nákladu, tzn. povolení neopravňuje k užití pozemní komunikace nadměrným vozidlem v případě, že by překročení hodnoty hmotnosti nebo rozměru vozidla bylo možné předejít rozdělením nákladu. Znamená to rovněž, že např. při přepravě dlouhých předmětů (kvůli jejichž délce je překročen limit délky vozidla) nesmí být současně překročen limit šířky vozidla, lze-li v tomto směru náklad rozdělit.~~

K bodům ~~38-39~~ a ~~39-40~~ (§ 30 odst. 2 písm. a) a § 30 odst. 4)

Navrhuje se zúžení prostoru ochranného pásma dálnic, a to ze současných 100 m na 50 m. Z hlediska ochrany dálnice není nezbytné, aby bylo ochranné pásmo dvojnásobně široké, než je ochranné pásmo silnice I. třídy nebo místní komunikace I. třídy. Tato úprava odpovídá i dlouhodobé rozhodovací praxi Ministerstva dopravy coby silničního správního úřadu pro dálnice, kde nad vzdálenost 50 metrů jsou v ochranném pásmu již povolovány zpravidla všechny činnosti resp. stavby.

K bodům ~~410~~ až ~~443~~ (§ 38a odst. 3 písm. a), § 38a odst. 4, § 38a odst. 7 a § 38d odst. 2)

Nízkorychlostní kontrolní vážení zajišťuje standardně vlastník pozemní komunikace či jím pověřená osoba v součinnosti s Policií České republiky nebo s celními úřady či jej provádí Policie České republiky nebo celní úřady samostatně. Obdobně i vysokorychlostní kontrolní vážení zajišťuje standardně také vlastník pozemní komunikace či jím pověřená osoba. Jinak je tomu v případě silnic I. třídy, kdy zákon předpokládá, že jak nízkorychlostní kontrolní vážení, tak vysokorychlostní kontrolní vážení bude zajišťovat se souhlasem vlastníka pozemní komunikace a v součinnosti s Policií České republiky nebo s celními úřady kraj. V praxi k tomu však úplně nedochází a kraje tuto svou roli v dostatečném rozsahu nevykonávají.

Navrhuje se proto tuto kompetenci krajům odejmout a ponechat zajišťování kontrolního vážení na silnicích I. třídy na jejich vlastníku či jím pověřené osobě. U silnic I. třídy tak bude platit stejný režim jako u ostatních pozemních komunikací.

K bodu 454 (§ 40 odst. 2 písm. d))

Navrhuje se upřesnění vymezení kompetencí Ministerstva dopravy, pokud jde o povolování zvláštního užívání pozemních komunikací nadměrnými vozidly.

Ministerstvo dopravy bude i nadále příslušné k povolování zvláštního užívání dálnic nadměrným vozidlem, což vyplývá z jeho působnosti coby silničního správního úřadu ve věcech dálnic (§ 40 odst. 2 písm. c)), a k povolování zvláštního užívání silnic nadměrným vozidlem, pokud se povolení týká silnic v územních obvodech více krajů.

Dále se výslovně zakotvuje kompetence Ministerstva dopravy k povolování opakovaného zvláštního užívání dálnic, silnic a místních komunikací I. a II. třídy na území hlavního města Prahy, popřípadě jiných místních komunikací (bude-li o to Ministerstvo dopravy specificky požádáno), nadměrným vozidlem po dobu 1 roku. Povolování opakovaného zvláštního užívání pozemních komunikací bude pouze v gesci Ministerstva dopravy, nikoli dalších silničních správních úřadů. Lze přitom uvést, že na území hlavního města Prahy jsou místní komunikace I. a II. třídy, po nichž je obvykle realizován a povolován průjezd vozidel přes území hlavního města Prahy v důsledku chybějících úseků Pražského okruhu (dálnice D0).

V případě jednorázového zvláštního užívání pozemních komunikací bude Ministerstvo dopravy příslušné i k povolení zvláštního užívání silnic nebo místních komunikací, a to v případě, že bude předmětem povolení rovněž zvláštní užívání dálnice nebo silnic v územních obvodech více krajů. Jinými slovy, pokud bude Ministerstvo dopravy vydávat povolení zvláštního užívání dálnice nebo silnic v územních obvodech více krajů, bude možné tímtež rozhodnutím povolit i zvláštní užívání dalších pozemních komunikací (které jsou jinak v gesci jiných silničních správních úřadů). Pro žadatele to bude administrativně jednodušší a také levnější, neboť uhradí pouze jeden správní poplatek. Obdobný princip platí i pro opakované zvláštní užívání, v rámci kterého lze vedle zvláštního užívání dálnic, silnic a místních komunikací I. a II. třídy na území hlavního města Prahy povolit i zvláštní užívání jiné místní komunikace.

K bodu 465 (§ 40 odst. 3 písm. a))

Navrhuje se upřesnění vymezení kompetencí krajského úřadu, pokud jde o povolování zvláštního užívání pozemních komunikací nadměrným vozidlem.

Krajský úřad bude příslušný k povolování jednorázového zvláštního užívání silnic I. třídy v územním obvodu jednoho kraje (což vyplývá z jeho působnosti coby silničního správního úřadu ve věcech silnic I. třídy (viz § 40 odst. 3 písm. d) zákona o pozemních komunikacích), a silnic II. a III. třídy v územním obvodu jednoho kraje.

Dále bude krajský úřad příslušný k povolení jednorázového zvláštního užívání místních komunikací, pokud bude společně rozhodováno i o povolení jednorázového zvláštního užívání silnic v územním obvodu jednoho kraje. I v tomto případě bude platit princip, že součástí povolení jednorázového zvláštního užívání silnic bude moct být i zvláštní užívání místní komunikace.

K bodům 476, 53 a 56 až 58 (§ 40 odst. 4 písm. c), § 43 odst. 1, § 43 odst. 3, § 43a odst. 1 písm. b) a § 43a odst. 2 písm. b))

Navrhuje se doplnění odkazu na nový přestupek nepodnikající fyzické osoby spočívající v tom, že jako provozovatel vozidla nebo jízdní soupravy provozuje vozidlo nebo jízdní soupravu, u nichž bylo kontrolním vážením zjištěno nedodržení hodnot nebo podmínek stanovených

zákonem o silničním provozu. Dosud zákon o pozemních komunikacích toto protiprávní jednání postihoval pouze u právnických nebo podnikajících fyzických osob, nyní se postih rozšiřuje i na nepodnikající fyzické osoby. Instituty, které se uplatňují u přestupku právnické či podnikající fyzické osoby, se navrhuje uplatňovat i v případě tohoto nového přestupku nepodnikající fyzické osoby.

K bodu 47 (§ 42a odst. 1 písm. b) a § 42b odst. 1 písm. b))

~~Návrh zákona v § 25a odst. 11 výslovně vylučuje z povoleného zvláštního užívání pozemních komunikací přepravu dělitelného nákladu. Navrhuje se postihovat porušení tohoto pravidla, tedy postihovat protiprávní jednání spočívající v užití nadměrného vozidla v situaci, kdy je přepravován, dělitelný náklad (k takovéto přepravě neopravňuje ani udělené povolení).~~

K bodu 48 (§ 42a odst. 1 písm. n) a § 42b odst. 1 písm. n))

Navrhuje se terminologické upřesnění skutkových podstat v § 42a odst. 1 písm. n) a § 42b odst. 1 písm. n), ke kterému mělo dojít již změnovým zákonem přijímaným spolu s novým stavebním zákonem.

K bodům 49 až 51 (§ 42a odst. 1 písm. p) a r) a § 42a odst. 8 písm. a))

Navrhuje se zakotvení nového přestupku nepodnikající fyzické osoby do zákona o pozemních komunikacích, jenž bude spočívat v tom, že jako provozovatel vozidla nebo jízdní soupravy provozuje vozidlo nebo jízdní soupravu, u nichž bylo kontrolním vážením zjištěno nedodržení hodnot nebo podmínek stanovených zákonem o silničním provozu. Dosud zákon o pozemních komunikacích toto protiprávní jednání postihoval pouze u právnických nebo podnikajících fyzických osob, avšak v praxi dochází k účelovým změnám provozovatele vozidla registrovaného v zahraničí z podnikajících fyzických či právnických osob na nepodnikající fyzické osoby, a to právě s cílem vyhnout se postihu za provoz přetíženého vozidla. Nyní se proto postih rozšiřuje i na nepodnikající fyzické osoby, přičemž za tento přestupek budou postihovány stejnou pokutou jako právnické nebo podnikající fyzické osoby, tj. pokutou až do 500 000 Kč.

K bodu 52 (§ 42a odst. 8 písm. k))

Jedná se o terminologické upřesnění odpovídající zákonu o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. Příkaz je jedna z forem rozhodnutí, kterou lze uložit pokutu v řízení o přestupku. Spojení poukazující na „příkazní řízení“ není přesné.

K bodu 54 (§ 43 odst. 1)

Za účelem snížení administrativní náročnosti vyřizování přestupků spočívajících v překročení největší povolené hmotnosti vozidla nebo jízdní soupravy se navrhuje zvýšit motivaci k úhradě pokuty uložené příkazem. U těchto přestupků je výše pokuty závislá na míře překročení povolené hmotnosti vozidla nebo jízdní soupravy a činí 9 000 Kč za každou započatou tunu, která překračuje stanovený limit, resp. 5 000 Kč u překročení limitu max. o 500 kg. Navrhuje se proto příkazem ukládat pokutu v poloviční výši než je její standardní, pevně stanovená výměra.

K bodu 55 (§ 43 odst. 3)

V souvislosti s administrativním zatížením obecních úřadů obcí s rozšířenou působností, v jejichž územním obvodu je prováděno vysokorychlostní kontrolní vážení, a s navrhovaným odnětím odpovědnosti krajů za zajišťování kontrolního vážení na silnicích I. třídy se navrhuje změna v procentuálním rozdělení příjmů z pokut uložených provozovatelům vozidel za přestupky zjištěné kontrolním vážením.

Snížení podílu ze 45 % na 30 % se navrhuje u krajů. Podíl na příjmech z těchto pokut ve výši 30 % krajům však zůstane, neboť krajské úřady budou i nadále odvolacími orgány proti rozhodnutím obecních úřadů obcí s rozšířenou působností, kterými jsou tyto pokuty ukládány.

Navýšení podílu z 15 % na 30 % se navrhuje u obecních úřadů obcí s rozšířenou působností, a to právě z důvodu jejich zatížení vyřizováním těchto přestupků.

Největší podíl, a to 40 %, zůstane příjmem vlastníka pozemní komunikace (třeba také kraje), na niž bylo kontrolní vážení provedeno (resp. u státem vlastněných pozemních komunikací bude i nadále příjmem Státního fondu dopravní infrastruktury). Tento podíl je i nadále adekvátní, neboť vybrané finanční prostředky jsou využívány k péči o pozemní komunikace.

K bodu 59 (§ 46 odst. 1)

V souvislosti s automatickou valorizací výše časového poplatku a vyhlásováním sazeb časového poplatku ve Sbírce zákonů a mezinárodních smluv se zrušuje zmocnění pro stanovení výše časového poplatku nařízením vlády.

K bodu 60 (§ 46 odst. 2)

Do zmocňovacích ustanovení se doplňuje nové zmocnění Ministerstva dopravy ke stanovení technických parametrů vozidla, které budou uváděny v žádosti o povolení zvláštního užívání pozemních komunikací nadměrnými vozidly, vyhláškou.

K bodu 61 (§ 46 odst. 3)

V návaznosti na nyní Senátem projednávaný návrh novely nového stavebního zákona se navrhuje zrušit zmocnění Ministerstva pro místní rozvoj k provedení § 16 odst. 3, tj. ke stanovení obecných technických požadavků na stavbu dálnice, silnice nebo místní komunikace vyhláškou. V souvislosti se změnami struktury stavebních úřadů, které jsou předmětem projednávaného návrhu novely nového stavebního zákona, zůstane tato kompetence Ministerstvu dopravy.

K čl. XXXII (Přechodná ustanovení)

K bodu 1

Jedná se o standardní přechodné ustanovení, dle kterého se správní řízení zahájená přede dnem nabytí účinnosti změn zákona o pozemních komunikacích, tedy řízení zahájená do 29. února 2024, dokončí podle dosavadní právní úpravy. V kontextu navržené právní úpravy se to dotkne primárně zahájených řízení o povolení zvláštního užívání pozemních komunikací nadměrnými vozidly.

K bodům 2 až 53

Navržená přechodná ustanovení navazují na novou právní úpravu časového poplatku obsaženou v § 21 zákona o pozemních komunikacích. První z těchto ustanovení zabezpečí, že časové poplatky uhrazené do 29. února 2024 ve výši vyplývající z dosavadních předpisů se budou považovat za řádně uhrazené, a to až do konce období (nanejvýš 1 roku), na které byly uhrazeny. ~~Druhé přechodné ustanovení obsažené v bodech 3 až 5 navazuje na navržený § 21 odst. 7 zákona o pozemních komunikacích, dle něhož se sazby časového poplatku stanoví vždy k 1. lednu a Ministerstvo dopravy je vyhlásí vždy do 30. listopadu předchozího roku. Toto obecné pravidlo přechodné ustanovení modifikuje tak, že do konce roku 2024 se bude hradi stanovit výši sazeb časového poplatku, k jehož úhradě dojde od 1. března 2024 do konce stejného roku ve výši, která bude stanovena ke dni 1. března 2024 a k tomuto dni dojde rovněž k publikaci relevantních sazeb. Právní úprava navržená v § 21 zákona o pozemních komunikacích již totiž nepočítá se specifikací výše sazeb časového poplatku v nařízení vlády, přičemž předpokládané sdělení ve Sbírce zákonů a mezinárodních smluv bude prováděno~~

teprve v souvislosti s každoroční modifikací výše sazeb časového poplatku podle mechanismu automatické valorizace, k níž poprvé dojde k 1. lednu 2025 (první sdělení tak bude vyhlášeno do konce listopadu 2024). Výše sazeb časového poplatku pro období od 1. března 2024 do konce stejného roku se odvíjí od částky 2 300 Kč a procent stanovených v navrženém § 21 odst. 4 až 6 zákona o pozemních komunikacích.

K bodu 64

Navržené přechodné ustanovení navazuje na potřebu zařadit vozidla již zaevidovaná do 29. února 2024 do systému elektronického mýtného do některé z emisních tříd CO₂. U vozidel zapsaných v českém registru silničních vozidel provede toto zařazení provozovatel systému elektronického mýtného na základě technických údajů z registru silničních vozidel, k nimž bude mít nově přístup (pamatuje na to navržená změna zákona o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích). Lze očekávat, že půjde o administrativně a časově náročný proces, k jehož realizaci návrh zákona přiznává nezbytnou lhůtu 6 měsíců. Provozovatelům vozidel však bude umožněno ihned ode dne 1. března 2024- předložit podklady pro stanovení příznivější emisní třídy CO₂ vozidla - v takovém případě bude relevantní část mýtného uložena podle skutečné emisní třídy vozidla. Stejně tak platí, že vozidla zaevidovaná do systému elektronického mýtného ode dne 1. 3. 2024 budou mít od počátku zapsanou skutečnou emisní třídu CO₂ vozidla a podle ní jim bude vyměřeno mýtné.

K části dvacáté šesté – Změna zákona o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích

K čl. XLIV

K bodům 1 a 2 (§ 4 odst. 3 písm. j) a § 5 odst. 5 písm. a))

Návrh zákona nově v § 22c odst. 1 písm. c) zákona o pozemních komunikacích ukládá provozovateli systému elektronického mýtného povinnost určit emisní třídu CO₂ vozidla. U vozidel, která jsou zapsána v registru silničních vozidel, počítá navržená právní úprava (viz § 5 odst. 5 písm. a) zákona o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích) s tím, že tyto údaje poskytne provozovateli systému elektronického mýtného z registru silničních vozidel Ministerstvo dopravy. V této souvislosti došlo i k dílčímu doplnění § 4 odst. 3 písm. j) vymežujícímu údaje, které jsou v registru silničních vozidel vedeny tak, aby zahrnovaly i údaje o počtu náprav a počtu poháněných náprav. Navrhuje se též, nad rámec platné právní úpravy, poskytování údajů provozovateli systému elektronického mýtného, které bude moci využít pro zaevidování vozidla do systému elektronického mýtného. Díky tomu nebudou muset provozovatelé vozidel v systému elektronického mýtného poskytovat vybrané informace a dokumenty, které byly doposud požadovány za účelem provedení předmětné evidence.

K bodům 3 a 4 (§ 5 odst. 5 písm. d))

Provozovatelé hybridních vozidel a vozidel poháněných zemním plynem nebo biometanem budou hradit časový poplatek za užití zpoplatněné pozemní komunikace v nižší výši (25 % nebo 50 % sazby časového poplatku hrazeného u nevýhodnějších vozidel). Provozovatelé vozidel používajících jako palivo výlučně elektrickou energii nebo vodík dokonce nebudou hradit žádný časový poplatek. Navrhuje se umožnit Státnímu fondu dopravní infrastruktury získat z registru silničních vozidel údaje o jednotlivých vozidlech, díky nimž si bude moci ověřit, zda dochází k úhradě časového poplatku ve správné výši, popřípadě, zda je tato úhrada vůbec vyžadována. Za účelem efektivního výkonu kontrol úhrady časového poplatku na pozemní komunikaci je přitom účelné, aby v evidenci vozidel v systému časového zpoplatnění figurovala všechna tato vozidla.

Navržená ustanovení dále pamatují na situace, kdy je ve vztahu k vozidlu v systému časového zpoplatnění, u něhož byl časový poplatek uhrazen, vydána nová tabulka s registrační značkou, typicky v případě ztráty, zničení nebo odcizení předchozí tabulky s přidělenou registrační značkou. V těchto případech bude moci Státní fond dopravní infrastruktury již uhrazený poplatek přiřadit k nové registrační značce, aniž by o to musel usilovat provozovatel vozidla zapsaného v českém registru silničních vozidel.

K bodům 5 a 6 (§ 5 odst. 5 písm. d) a fe))

Navrhuje se silničním správním úřadům zpřístupnit z registru silničních vozidel údaje nezbytné k vedení řízení o povolení zvláštního užívání pozemních komunikací nadměrnými vozidly. To umožní, aby žadatelé o uvedená povolení nebyli nuceni v příslušných řízeních dokládat údaje, jimiž budou silniční správní úřady již disponovat.

K bodu 76 (§ 5 odst. 8 písm. a))

Směrnice (EU) 2022/362 mění údaje týkající se vozidla, které si členské státy Evropské unie vyměňují v souladu se směrnicí (EU) 2019/520. Tato právní úprava byla na unijní úrovni zavedena z důvodu usnadnění přeshraničního vymáhání přestupků řidiče nebo provozovatele vozidla spočívajících v užití zpoplatněné pozemní komunikace bez úhrady časového poplatku nebo mýtného. Nové směrnice (EU) 2022/362 požaduje, aby byl povinně předáván údaj o maximální technicky přípustné hmotnosti naloženého vozidla. Tento údaj je v registru silničních vozidel veden podle § 4 odst. 3 písm. i) a j) zákona o podmínkách provozu vozidel

na pozemních komunikacích, nově se tedy navrhuje učinit odkaz v § 5 odst. 8 písm. a) výše uvedeného zákona i na tato ustanovení. Ostatní povinně předávané údaje obsažené v části I přílohy I směrnice (EU) 2019/520 ve znění směrnice (EU) 2022/362 jsou již v aktuálně platném znění § 5 odst. 8 písm. a) uvedeny.