Parlament České republiky

POSLANECKÁ SNĚMOVNA 2022

9. volební období

Z Á P I S

ze 7. schůze
podvýboru pro dopravu,
která se konala dne 14. prosince 2022

v budově Poslanecké sněmovny, Sněmovní 1, 118 26 Praha 1
zasedací místnost hospodářského výboru K-306

Přítomni: posl. Stanislav Berkovec, Stanislav Blaha, Martin Exner, Milan Feranec, Jiří Hájek, Martin Kolovratník, Miloš Nový, Michael Rataj, Jiří Slavík, Antonín Tesařík, Libor Turek a př. Ondřej Lochman

Omluvy: posl. Marek Novák, Zuzana Ožanová, David Pražák

Hosté: **Ministerstvo dopravy, Ministerstvo průmyslu a obchodu a PROVED, s.r.o.**
Václav Bernard, náměstek člena vlády MD
Lenka Hlubučková, NM pro řízení sekce ekonomické a infrastrukturní MD

Martin Janeček, řed. Odb. liniových staveb a silničního správního úřadu MD
Jindřich Kušnír, řed. Odb. drážní dopravy MD
Jan Strakoš, řed. Odb. živnostní a spotřebitelské legislativy MPO
Jaroslav Tomík, člen prezídia Svazu cestujících ve veřejné dopravě PROVED s.r.o.

Hosté z řad odborné veřejnosti

Roman Budský - Vize 0, **Tomáš Cafourek** - MF Dnes, **Alice Houserová** - RAILTARGET, **Pavel Fiala** - Policejní prezidium ČR, **Pavol Kováčik** – Zväz stavebných podnikatelov Slovenska, **Daniel Kurucz** – Alstom ČR, **Martin Leso** - FD ČVUT, **Jan Matoušek** – ČAP, **Sabina Mlčovská** – Alstom ČR, **Miroslav Němec** – SUSPK, **Tomáš Pelikán** – SDP ČR, **Jiří Pohl** – Siemens, **Pavel Procházka** – IDSK, **Jakub Randák** – ČD GŘ, **Vojtěch Suchan** – FD ČVUT, **Roman Šigut** – zástupce odborné veřejnosti, **Emanuel Šíp** – HK dopravní inspekce, **Petr Šlegr**, CEDOP, **Zdeněk Šponar** – IDSK, **Roman Štěrba** – SŽ GŘ, **Jaroslav Tyle** - ŽESNAD.CZ, **Marie Vopálenská** - ACRI GŘ,

Luděk Vyka, - ČD GŘ, **Pavel Winter** – IDSK.

Návrh programu:

1) Schválení programu schůze
2) **Lehká kolejová vozidla**
- představení možnosti využití lehkých kolejových vozidel na českých železnicích
3) **Nelegální umisťování reklamních ploch podél silnic**
- je současná legislativa dostatečná?
- jaké jsou možnosti řešení?
- jak se postavit k firmám, které opakovaně a záměrně porušují zákonem daná nařízení
4) Návrh termínu a pořadu následující schůze
5) Různé

1)
Schválení programu schůze

Předseda podvýboru **Ondřej Lochman** schůzi zahájil ve 14:35 hod a po odůvodnění svolání schůze a vzhledem k vybranému tématu navrhl odsouhlasit nejen program, ale současně také veřejné jednání 7. schůze, s čímž přítomní poslanci souhlasili.

(hlasování: 12-0-0)

2)
Lehká kolejová vozidla
- představení možnosti využití lehkých kolejových vozidel na českých železnicích

Jindřich Kušnír zahájil své vystoupení shrnutím tématu, ve kterém zdůraznil, že se nejedná o lehkou problematiku. Funguje několik různých kolejových systémů a další systémy se rozvíjejí vzhledem k různorodosti tratí a různých požadavků od různých objednatelů. V současnosti se jedná o:

1- tramvajové systémy, kde jejich rozvoj je vázán zejména na města s již vybudovanou sítí a na mírné rozšiřování sítí v rámci měst - objevují se první projekty na prodloužení do regionů;

Možnosti dalšího rozvoje:

- u tramvajových systémů je snaha o **větší rozvoj možností výstavby tramvajových rychlodrah v aglomeracích** a také se prověřuje **možnost tramvajových drah v regionech (vč. převedení některých regionálních „železničních“ drah na tramvajové)**; v otázce možnosti nasazení „vlakotramvají“ na železnici, tak to by bylo možné pouze při propojení s tramvajovou sítí.

Funkční technické řešení je plně k dispozici a projekty tramvajových rychlodrah (Praha, Ostrava) počítají s rychlostí až 80 km/h. a mělo by se jednat o možnost využití rychlejších a kapacitnějších vozidel „vlakotramvajového“ typu. U některých stávajících regionálních tratí lze řešit i změnu

kategorie dráhy. Jedná se o levnější řešení nejen vozidel, ale i infrastruktury, než u železnice. Návaznosti:

- přestupní terminály se železnicí podle vzoru Švýcarska;
- za určitých podmínek by byl možný provoz i nákladních vlaků dle rakouského modelu *(např. Badner Bahn)*.

U většiny vlakotramvajových systémů v Evropě se jedná o „rychlé tramvaje“ jedoucí po oddělených dráhách. Existuje několik modelů pro regionální nebo i hlavní železniční sítě, které je možné aplikovat pouze v případě propojení s tramvajovými sítěmi a nelze je využít pro relace vedené pouze po železnici.

Je třeba také počítat s úpravou městské infrastruktury pro těžší „vlakotramvajová“ vozidla. Smysluplné bude prověření v tom případě, kdy železnice není příliš využívaná a potřebuje nový impuls a kdy propojením do tramvajové sítě bude eliminována nevýhoda např. odlehlého nádraží. Je také třeba zvažovat případné komplikace – v zahr. bylo občas nutné vybudovat tunel a nejsou ojedinělé srážky lehkých kolejových vozidel s nákladními vlaky. Strojvedoucí si také stěžují na naprosto rozdílné nároky během střídání „ulice - kolej“. Aktuálně síť také trpí problémem nalezení vhodných časů, jelikož nelze zajistit 10-ti minutové intervaly a i ve špičce proto soupravy často jezdí pouze 1x/hod.

2- metro, které by bylo v podmínkách ČR obtížně praktikovatelné mimo hl. m. Prahu;

3 - oblast železnice, zde probíhá obnova vozidel s kapacitou vyšší než 100 cestujících – silné přepravní proudy na železnici. V segmentu do 100 cestujících jsou používána starší „lehká“ vozidla a vzhledem k nízkým nákladům a zvýšení komfortu jsou nakupována ze zahraničí vozidla z 90. let;

- snaha o větší zefektivnění železnice v silných přepravních proudech, kde **základem** ve všech segmentech vozidla dle **TSI – bezpečnost, operativnost nasazení ne celé síti** výrobci aktuálně také řeší úpravu „malých“ vozidel pro regionální dopravu– **do 2 let by měla být k dispozici vozidla s kapacitou do 100 cestujících dle TSI**. Velkou roli však zde hraje otázka zmírnění některých požadavků TSI, a proto v tomto ohledu probíhají jednání s EU.

U odborné veřejnosti panují v otázkách lehkých kolejových vozidel silné hlasy „pro a proti“. Je nezbytně nutné objektivně posoudit a porovnat varianty různých kolejových systémů. MD v této souvislosti zpracovává odbornou studii s cílem prověření a stanovení:

- Technických a bezpečnostních požadavků,
- Hodnocení bezpečnosti podle Prováděcího nařízení Komise (EU) č. 402/2013 *(o společné bezpečnostní metodě pro hodnocení a posuzování rizik)*,
- Ekonomické efektivity variant na zpracovatelem vhodných tratích,
- Podklad pro hodnocení dopadů regulace (RIS),
- Základní technický a ekonomický podklad pro případný návrh legislativních změn

Žádoucím také bude porovnání požadavků se zahraničím, kdy by měly vyjít ekonomicky vhodné výsledky toho, co je a co není možné. Studie je v tuto chvíli hotová z cca 90 %.

Př. **Ondřej Lochman** poté poděkoval za vystoupení a předal slovo dalšímu řečníkovi.

Jaroslav Tomík problematiku lehkých kolejových vozidel uvedl otázkou „Proč kolejová doprava?“.
Sdělil, že železniční doprava prochází fází nutnosti zásadního rozvoje, protože se jedná o nejrychlejší plošnou obsluhu území vč. periferií, kde hodinový rádius kolem sídel může být až 60km/hod. a u dobrých tratí může rychlost dosahovat až 100 km/hod. Důležitá je však dostupnost periferií, snížení kongescí v sídlech, ekologie, atd. V západní Evropě probíhá boom kolejové dopravy vč. lokálních drah, protože znají důvody proč do kolejové dopravy investovat, protože pokud je moderní a plní klíčové marketingové parametry *(- rychlost, frekvence, modernost, vysoká ekologie „elektro/vodík“)*, má vysoký společenský status. V tuto chvíli ale u nás chybí správná koncepce, a je proto potřeba otevřít širokou diskuzi pro nalezení shody mezi souvisejícími subjekty. Také je dobré myslet i na možné budoucí rozšíření, např. až na území okolních států, ale např. na Slovensku mají natolik špatný stav železničních tratí, že jsou zde v této oblasti minimálně 20 let zpátky. Současně je velice důležité mít na zřeteli EKOLOGII. Dále zmínil zahraniční zkušenosti, kde došlo k nárůstu přepravených cestujících o stovky procent a jedná se o udržitelný rozvoj regionů, služeb, turistického ruchu, bydlení…

Rakousko:

- modernizace úzkokolejných regionálních tratí s provozem lehkých kolejových vozidel

Švýcarsko:

- mnoho úzkokolejných drah je provozováno na bázi lehké železnice nebo regionální tramvaje;
- sjednocení rozchodu na 1.000 mm *(rozchod je jen číslo)*
- využití v pracovní dny pro běžné dojíždění *(pendleři)*
- víkendy a sezóna *(turistický ruch, luxusní turistické nebo zážitkové vlaky)*

Německo:

- kolébka „vlakotramvaje“ - zrodila se v aglomeraci kolem Karlsruhe (1992)
- další příklady vlakotramvají: Chemnitz, Kassel
- projekt obnovy 20 regionálních tratí

Připomenul, že otázka lehkých kolejových vozidel se u nás začala řešit již před 20 lety a mělo by tudíž co nejdříve dojít k radikalizaci v kolejové dopravě, a proto konec svého vystoupení uzavřel filosofickým náhledem:

„**Kdy začít?**

- Strom bylo nejvhodnější zasadit před 20 lety…
- Když jsme to neudělali, tak **nejvhodnější okamžik JE PRÁVĚ DNES**“

Jindřich Kušnír obratem zareagoval, že ve chvíli, kdy bude zavádění tramvajových rychlodrah součástí nové vyhlášky, tak toto bude možno ihned řešit, jelikož je vše připraveno.

diskuze:

Emanuel Šíp k otázce lehkých kolejových vozidel nastínil jiný úhel pohledu, kdy již před několika měsíci bylo diskutováno, že nelze do starých a repasovaných vozů implementovat ETCS, a to i z důvodu velice špatného stavu kolejí. Klíčovým bodem je v tuto chvíli legislativa, ke které není třeba žádná studie. HK má na mysli zejména vozidlo, které by mělo být lehké a splňovalo základní technické předpoklady s kapacitou 50 - 60 míst – nové vozy doposud nemáme. Měla by se řešit otázka poptávky, nikdo nezjišťoval o cca kolik vozů by se jednalo – v ČR by šlo o několik stovek vozů. Máme čekat, co si EU vymyslí? V zahraničí nám naše problémy nevyřeší. Vozidlo by mělo být technicky správně uzpůsobeno s životností 40-50 let a mělo by být definováno legislativně. Neměly by se tvořit umělé překážky a pokud si MD najde všechny potřebné informace a analýzy, tak vše půjde.

Marie Vopálenská poděkovala za diskuzi a zareagovala, že co se týká průmyslu, existuje celá řada řešení, která se nabízejí a která se budou moci využít. V rámci jednotného evropského železničního prostoru je důležité, jakým směrem se vydat a vytvořením přesné koncepce zajistit, aby objednatelé byli klíčoví během zmíněných příprav.

Daniel Kurucz zareagoval, že by bylo dobré, přestat vymýšlet již vymyšlené. Vlakotramvaje u nás již existují v počtu cca 2.600 ks – z nichž 420 ks nepotřebuje trolej a energii čerpají z kolejí. Typ vozidel „810“ dokáže zachránit regionální dopravu. Tyto vozy lze vyrobit na vodík, pantografy…atd. Bylo by žádoucí vytvořit studii, jaká vozidla by měla jezdit na konkrétních tratích, protože bez studie, ve které by byly vyčteny jednotlivé specifikace, nikdy nebude jasno. Dnes SŽ platí elektrifikaci, kterou kraj nehradí – zde je také třeba rozhodnout, jak bude docházet k platbám za spotřebované energie. Otázka vodíku – dotace sice jsou, ale pouze 70% - bylo by vhodné aby se to vyrovnalo a došlo k rovnováze v oblasti „zelených“ zdrojů, protože jiným druhům dotací je poskytována podpora ve výši 85 %. Je třeba také řešit elektřinu, která ve valné většině nepochází ze zelených zdrojů. Klíčové je v tomto ohledu MD.

Posl. **Milan Feranec** se dotázal na „poptávku“, kdo ji vytváří a kde se berou „objednatelé“. Kdo to jsou a kde/odkud vzniká poptávka?

Jiří Pohl poukázal na fakt, že účely tratí nejsou jednotné a je třeba je rozdělit. Tyto informace by byly vítány v připravované studii MD. Je nutné vytvořit dráhu natolik atraktivní, aby byla využívána.

Jaroslav Tyle prohlásil, že v dopravních uzlech a aglomeracích, ve kterých je zmiňována „vlakotramvaj“, se také často naráží na problém tzv. „úzkých hrdel“, a to nejen v rámci železniční sítě, protože pokud budou zachována, snižuje se tak šance na rozvoj dopravy. Na dráze je nezbytné zachovat nákladní dopravu a existuje zde velké riziko, že lehké vozy budou bránit jejímu provozu.

Jindřich Kušnír zareagoval, že nelze použít těžké a drahé vozy v městském provozu. Není jisté, zda chceme měnit legislativu již nyní, měnit by se měla až na základě vytvořené studie. MD ale nemá osvědčení na posuzování, k tomuto jsou zde oborníci. Nelze vše jen tak „okopírovat“ ze SRN, protože tam prošli jiným vývojem - všude mají implementováno ETCS, všechna nádraží jsou vybavena podchody, aj. Studie se musí podrobně věnovat podmínkám v ČR a jakým způsobem zde umožnit aplikaci požadovaných změn.

Jaroslav Tomík sdělil, že od r. 2012 specifikace tvořily základ studie, ve které byly zmíněny dlouhodobé vize – typy vozů „291, 293“. V případě, že některé kraje koncepce mají, má smysl, aby byly podporovány.

Př. **Ondřej Lochman** vzhledem k času určenému pro jednání požádal poslance, aby mu případné další připomínky byly zaslány e.mailem.

Roman Štěrba uvedl, že SŽ připravuje velký projekt sjednocení možnosti alternativních pohonů na železnici – zda na baterie nebo vodík. Také již existují plány na elektrizaci tratí. Pokud je dnes prioritou elektrizace pro interabilitu, je třeba se věnovat alternativním pohonům. V otázce dotací je prioritním zájmem krajů, aby plničky byly oboustranné.

Emanuel Šíp vznesl dotaz na MD, jaká je představa k zavedení vozidel typu „810“, když má být na všech vozech implementováno ETCS.

Jindřich Kušnír odpověděl, že máme tržní plánované hospodářství. Plán implementace ETCS může být v některých krajích, kde se používají starší modely, posunut. Co se týká náhrady, tak výrobci pracují na plnohodnotné náhradě – v některých případech se může jednat o tramvaj – jinde o vlakotramvaj. EU však nedovoluje obcházet vlakové předpisy.

Daniel Kurucz sdělil, že v letech 2027 – 2028 lze dodat nové vozy, ale je třeba, aby se objednatelé ozývali. Není to však jednoduché, a to i vzhledem ke stávající legislativě.

Př. **Ondřej Lochman** zopakoval svoji výzvu poslancům, aby mu svoje připomínky zaslali e.mailem. Dále sdělil, že z hlediska dodavatelů se zdá být vše připraveno, ale HK tvrdí něco jiného. Poté bod „Lehká kolejová vozidla“ uzavřel a vyzval k uvedení bodu následujícího.

3)

<u>Nelegální umisťování reklamních ploch podél silnic</u>

- *je současná legislativa dostatečná?*
- *jaké jsou možnosti řešení?*
- *jak se postavit k firmám, které opakovaně a záměrně porušují zákonem daná nařízení?*

NM **Lenka Hlubučková** zahájila tento bod sdělením, že umisťování legálních i nelegálních reklam je prováděno v intravilánech a extravilánech obcí a pro každou z těchto oblastí existuje jiný způsob řešení pro případné odstraňování nepovoleného umístění reklamního zařízení, a proto je třeba jednotlivé oblasti oddělit. Výraznějším problémem je řešení regulace reklamních billboardů v extravilánech, které jsou umístěny v ochranném pásmu podél silnic, ale rozporuplnou otázkou zde také bývá přesné rozlišení hranice mezi již zmiňovanými intravilánem a extravilánem.

Př. **Ondřej Lochman** poděkoval a sdělil, že se aktuálně děje např. to, že povolené billboardy mizí, ale těch nepovolených je velice obtížné se zbavovat. Vznesl dotaz, jak se mají obce a krajské správy v tomto ohledu nejvhodněji chovat.

Martin Janeček zareagoval, že prvořadě je třeba umět rozlišit termín „vně“ a „uvnitř“ obce. Definice současného znění zákona je zmatečná a jde o dlouhodobý problém v rámci §30 odst. 3, kde je sice zmíněn pro určení hranice ochranného pásma „soubor 5-ti budov“, což se ale stává velice zavádějícím, protože tento systém budov v tuto chvíli nelze digitalizovat. V současné době je však spatřováno největší riziko pro rozšíření nebezpečných reklamních zařízení v okolí pozemních komunikací v případě přijetí novely NSZ v podobě předložené do PSP (sněmovní tisk 330), neboť tímto **návrhem MMR se výrazně rozšiřuje souvisle zastavěné území obce, čímž by se <u>zvýšil rozsah ploch v okolí pozemních komunikací, kde lze reklamní zařízení z hlediska zákona o pozemních komunikacích legálně umisťovat.</u>** MD proto považuje tento návrh za vysoce nežádoucí. Dohoda o možné úpravě tohoto návrhu MMR formou PN v PSP byla učiněna i na vládě při projednávání vládního návrhu novely NSZ na úrovni ministrů, kdy MD drželo tento rozpor až do poslední možné chvíle. V tomto ohledu je MD připraveno v PSP spolupracovat na přípravě pozměňovacího návrhu do realizovatelné formy, který nepovede ke snížení rozsahu ochranného pásma tak, aby nedošlo ke zvýšení počtu ploch, kde lze reklamní zařízení z pohledu zákona o pozemních komunikacích umístit legálně. Paralelně sice probíhá 1. čtení, ale i tak snad zůstává dostatečný prostor na potřebné změny.

Př. **Ondřej Lochman** se zeptal, zda by se situace s nepovolenými billboardy také nedala řešit regulací místních vyhlášek dotčených obcí.

Martin Janeček souhlasil, že obce sice mají možnost použít své nástroje, avšak probíhá několik soudních sporů obcí s velkými společnostmi, které argumentují např. tím, že reklamy byly vystaveny v době, kdy byla platná jiná definice. Naráží se také na problémy předávání nemovitostí a velice problematickým je navíc vymáhání nákladů za odstraňování reklamních zařízení. Nástroje by proto měly být jednotné.

Př. **Ondřej Lochman** se pozastavil nad ujasněním, jak to tedy vlastně je? Regulaci reklamy v ochranném pásmu dálnic a silnic 1. třídy sice již 5 let máme, ale je jak vidno naprosto nefunkční. I když mnoho reklamních poutačů zmizelo, další se navzdory jejich nezákonnosti stále objevují. Pokuty nejsou řádně vymáhány, probíhají spory o původního vlastníka, jelikož existuje rovnou několik vlastníků různých částí billboardu…je možnost tyto nepovolené stavby jednoduše odvézt?

Posl. **Martin Kolovratník** připomenul, že v r. 2017 byly tlaky na vznik ochranného pásma podél silnic, což bylo vyřešeno, ale dnes se billboardy staly nezlikvidovatelným businessem. Proto si myslí, že pokud dokážeme zlikvidovat vozidlo, jako překážku v provozu, proč by to nešlo sice poněkud tvrdší cestou i s billboardem?

Martin Janeček opětovně poukázal na to, že nejspornější umisťování reklam se týká vnější oblasti obcí, kde se také rozporuplně řeší správné určení definice „nelegálního jednání“, jelikož původci jsou vynalézaví a po výzvě jednají tak, že své poutače posunou jen o několik metrů. Souhlasil, že likvidace formou demontáže a následného odvozu neschváleného poutače do sběru, by mohlo být cestou.

Pavel Fiala ve svém výstupu sdělil, že **z**ákladním problémem je odstraňování neschválených reklamních zařízení z ochranného pásma silnic v odpovídající lhůtě a následné vymáhání nákladů spojených s odstraněním reklamního zařízení. Velmi často jsou v těchto případech vlastníci reklamních zařízení pouze nastrčené a jen velmi těžko dohledatelné osoby. To je také důvodem časté nečinnosti silničních správních úřadů v této věci. Proto se lze domnívat, že zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, by měl být v § 31 upraven tak, aby silniční správní úřad po zjištění umístění reklamního zařízení, které není povoleno nebo nesplňuje podmínky § 31 odst. 2,3 a 5) zákona o pozemních komunikacích nebo podmínky vydaného povolení, měl mít takové možnosti, aby ochránil důležitý veřejný zájem, kterým bezpečnost provozu na pozemních komunikacích bezesporu je. Do příslušného ustanovení § 31 by mělo být zapracováno, aby v případě zjištění umístění reklamních zařízení v ochranném pásmu silnic, silniční správní úřad vyzval vlastníka dotčené pozemní komunikace k odstranění takového reklamního zařízení v co nejkratší lhůtě (3 – 5 dní), neboť v takovém případě by se mohlo jednat o nebezpečí z prodlení. Pokud následně vlastník reklamního zařízení nebude zjištěn a do určité doby se sám nepřihlásí, bude reklamní zařízení zlikvidováno a výtěžek z prodeje materiálu bude použit na uhrazení nákladů spojených s likvidací reklamního zařízení. V případě, že bude vlastník reklamního zařízení zjištěn, nebo se sám o vydání reklamního zařízení přihlásí, bude mu toto vydáno až poté, co bude správní řízení ukončeno a bude uhrazena příslušná sankce. Jde totiž o to, že vlastníkům reklamního zařízení se v současné době vyplatí umístit reklamní zařízení i třeba na několik málo týdnů, ale většinou měsíců, než je zjištěno, že umístění reklamního zařízení nebylo povoleno anebo nesplňuje příslušné podmínky. Po tomto zjištění jednoduše reklamní zařízení vezmou a přemístí někam jinam, mnohdy pouze o několik metrů. Přitom sankce, když už je udělena, bývá oproti zákonným možnostem nižší. Nehledě na to, že v mnoha případech správní řízení vůbec neproběhne. To by měla výše uvedená úprava zákona změnit. Vždy by totiž buď byli dohledáni vlastníci reklamního zařízení, kteří by zaplatili sankci a tímto by zároveň bylo odstraňování reklamních zařízení mnohem rychlejší, anebo vlastníci případně o toto zařízení jednoduše přijdou, čímž se jim toto nezákonné podnikání nadále nevyplatí. Současně stojí za zvážení, zda by sankce

v případě opakování tohoto přestupku neměla být zdvojnásobena, avšak její výsledná výše by měla být podstatně vyšší, než horní hranice původní sankce, aby byla dostatečně odstrašující. Tato úprava by měla být použita i ve spojení se zvláštním užíváním § 25 v případech týkajících se umístění reklamních zařízení. V intravilánu je sice následek případné srážky s takovým zařízením nižší s ohledem na nejvyšší dovolenou rychlost v obci, nicméně je tu naopak vyšší riziko dopravních nehod z pouhého odvedení pozornosti, jelikož v obcích je významně vyšší pohyb i ostatních účastníků silničního provozu, a to chodců a cyklistů. Policie s tímto problémem bojuje řadu let, navíc není dotčeným orgánem během příslušných řízení při povolování umístění reklamních zařízení a v případech odstraňování nepovolených reklamních zařízení je v pravomoci policie pouze poslat podnět (upozornění) příslušnému silničnímu správnímu úřadu, který má ve věci konat. Existuje také několik případů, kdy dokonce došlo k soudním řízením, avšak s nejistým výsledkem. A možná ještě na závěr, jestli by nestálo za zvážení, zda nedefinovat v zákoně, že reklamní plocha umístěná na reklamním zařízení se považuje za jeho součást a veškerá ustanovení by se tak vztahovala na tento celek.

Jan Strakoš poděkoval za přizvání k účasti a vystoupení následně problematiku přiblížil z pohledu gesce zákona MPO o reklamě a podpořil MD v názoru, že existuje celá řada nástrojů, jak situaci řešit. Budou-li pominuty speciality právní úpravy pozemních komunikací či tzv. zábor veřejného prostranství a jeho řešení, z pohledu zákona o regulaci reklamy sem patří i tyto návrhy:

1) bude-li konstrukce zkolaudována jako reklamní zařízení ve smyslu stavebních předpisů a tato konstrukce bude obsahovat nějakou reklamu, pak problém lze řešit jednak přes stavební úřad s tím, že
   pokud bude tato konstrukce zároveň nosičem zakázané reklamy ve smyslu zákona o regulaci reklamy *(např. bude obsahovat zakázanou reklamu na hazard, tabák, sexistickou reklamu apod.)*, lze postupovat též podle zákona o regulaci reklamy. V takovém případě je obvykle postup následující – krajský živnostenský úřad na základě podnětu anebo z vlastní iniciativy může provést kontrolu, příp. rovnou z moci úřední zahájit řízení o přestupku a ve smyslu § 7c uvedeného zákona lze docílit i odstranění závadné reklamy, která je v rozporu s tímto zákonem – <u>avšak nikoliv konstrukce či zařízení, na němž je tato reklama umístěna</u>.
2) Nebude-li konstrukce zkolaudována jako reklamní zařízení ve smyslu stavebních předpisů, v zákoně
   o regulaci reklamy mají obce *(resp. rada obce)* možnost vydat si nařízení s oporou v § 2 odst. 1 písm. d) a ve spojení s § 2 odst. 5 zákona o regulaci reklamy v takovém nařízení stanovit veřejně přístupná místa, na nichž je reklama podle odstavce 1 písm. d) zakázána, a dobu, v níž je reklama podle odstavce 1 písm. d) zakázána, dále druhy komunikačních médií, kterými nesmí být reklama podle odstavce 1 písm. d) šířena, a popřípadě též akce, na něž se zákaz šíření reklamy nevztahuje. Rada obce předmětné nařízení vydává v přenesené působnosti *(pokud rada není zřízena, náleží tato pravomoc zastupitelstvu obce)*, kdy samozřejmě zohledňuje specifika svého vlastního území a v případě porušení povinností v něm stanovených určí, že se jedná o přestupek, který je rovněž postižitelný podle zákona o regulaci reklamy.

Př. **Ondřej Lochman** upřesnil, že návrh MPO tedy vedle zákona o regulaci reklamy souvisí i se zákonem o pozemních komunikacích.

Martin Janeček s omluvou dodal, že doposud nezmínil, že překážku v provozu sice umíme odstranit, pokud se nalézá v ochranném pásmu 15-20 m od silnice, ale tak ostrý nástroj pro odstranění reklamních zařízení doposud nebyl praktikován, protože bohužel držíme kratší konec provazu v procesu právní vymahatelnosti.

Pavel Fiala dodal, že současná praxe probíhá tak, že pokud dojde k podezření, že nosič reklamy není povolen a jedná se o umístění v ochranném pásmu, bývá vlastníkům zaslána výzva k odstranění.

Posl. **Martin Exner** razantně zareagoval na vyjádření, že v procesu vymahatelnosti pro odstraňování reklamních zařízení se držíme za „kratší konec provazu“. Dle jeho názoru by právo mělo být vždy v převaze a pokud to nelze, tak je systém špatně nastaven a měli bychom se proto „systémově“ hluboce zamyslet, jak to vyřešit. Např. přece také existují značné pokuty za neoprávněně zabraný prostor.

Posl. **Milan Feranec** připomenul období velkých bojů probíhajících v minulosti ohledně umísťování reklam v souvislosti s úpravou NSZ. Pokud jde o intravilán, tak města a obce mají možnost situaci řešit, avšak pokud se jedná o extravilán, tak zde se zeptal, zda má MD, MPO nebo policie ČR možnost věc společně řešit a zda se jedná o skutečně natolik zásadní problém?

Posl. **Martin Exner** v souvislosti s možným využitím stávajících právních předpisů navrhl, že pokud se billboard nachází na cizím pozemku a je pouze přesunován, proč to nemůže být úředně vyhodnoceno např. jako „černá skládka“ a stejně tak jako s likvidací černé skládky se nenaloží i s reklamním nosičem?

Př. **Ondřej Lochman** zdůraznil, že obce nutně potřebují přesný návod - „kuchařku“, jak věc řešit.

Jan Strakoš řekl, že správní orgány obcí by měly mít svoje kompetence.

Martin Janeček sdělil, že MD nemá dostatek informací a v tuto chvíli se otázce odstraňování nelegální reklamy věnuje pouze jeden zaměstnanec. Řešení by mělo být také více směřováno na možnost využití „civilní“ cesty, kterou by vlastníkovi byla znemožněna možnost mít na svém pozemku tento druh reklamy. Extenzivní shledává myšlenku na možnost přímého odstraňování billboardů a jejich nosičů v případě, že vlastník sám nezareaguje na výzvu.

Posl. **Martin Exner** navrhl další stávající možnost, která by mohla být použita, a to, že stejně jako lze zabavit auto a přesunout jej na náklady vlastníka na odtahové parkoviště, tak by mohly být podobné sankce použity i při odstraňování nežádoucích reklamních zařízení.

Př. **Ondřej Lochman** poté tento bod programu ukončil, a to vzhledem k povinné účasti přítomných poslanců na tou dobou již probíhajícím jednání v PS.

4)
Návrh termínu a pořadu následující schůze

Př. **Ondřej Lochman** k návrhu termínu a pořadu následující schůze sdělil, že další schůze podvýboru se uskuteční 11. ledna 2023 a pozvánka s návrhem programu bude všem včas odeslána.

5)
Různé

V tomto bodě již nikdo nevystoupil, proto př. **Ondřej Lochman** poděkoval všem přítomným hostům a členům podvýboru za jejich účast a schůzi ukončil.

Schůze byla ukončena v 16:45 hod.

Martin E x n e r v.r. Ondřej L o c h m a n v.r.
ověřovatel podvýboru předseda podvýboru

zapsala: Michaela Bandi
dne: 28. prosince 2022