

Parlament České republiky
POSLANECKÁ SNĚMOVNA
2023
9. volební období

Z Á P I S

*z 13. schůze
podvýboru pro dopravu,
která se konala dne 29. listopadu 2023*

v budově Poslanecké sněmovny, Sněmovní 4, 118 26 Praha 1
zasedací místnost Karla Sladkovského A-23

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

Omluvy: posl. Marek Novák, Zuzana Ožanová, Libor Turek

Zástupci ministerstev:

Lenka Hamplová, NM – VŘ sekce ekonomické a infrastrukturní – MD

Ladislav Němec, NM – VŘ sekce silniční a veřejné dopravy a silničních agend – MD

Hosté z řad odborné veřejnosti:

Tereza Čapková – EKONOMICKÝ DENÍK, **Milan Dont** – SFDI, **Michal Hodbod'** – ŘSDP Policejní prezídium, **Vojtěch Hromíř** – ČESMAD BOHEMIA, **Ivan Ivančo** - ÚAMK **Jan Medved'** - ČESMAD BOHEMIA, **Radek Polma** - KAK ČR, **Romana Šauerová** - SD ČR, **Tomáš Tyll** - SD ČR, ŽESNAD, **Lukáš Vajda** - SV Legal, **Oldřich Vaníček** - ÚAMK, **Jiří Zlý** - ŘSDP Policejní prezídium

Návrh programu:

- | |
|---|
| <ol style="list-style-type: none">1) Schválení programu schůze2) Transformace Centra služeb pro silniční dopravu jako základ zkvalitnění systému vysoko-rychlostního vážení kamionů3) Návrh termínu a pořadu následující schůze4) Různé |
|---|

1)

Schválení programu schůze

Předseda podvýboru **Ondřej Lochman** schůzi zahájil ve 14:30 hod a po úvodním přivítání všech přítomných členů podvýboru a pozvaných hostů načetl omluvy poslanců. Následně přednesl odůvodnění svolání schůze, kterým byl impuls

ze strany MD k problematice transformace vysokorychlostního vážení, kdy v rámci konsolidačního balíčku je současná situace velice neefektivní a současně i starostové ORP by rádi věděli více. Vzhledem k vybranému tématu poté navrhl odsouhlasit nejen program, ale současně také veřejné jednání 13. schůze, s čímž všichni přítomní členové podvýboru souhlasili.

(hlasování: 12-

0-0)

2)

Transformace Centra služeb pro silniční dopravu jako základ zkvalitnění systému vysokorychlostního vážení kamionů

Ladislav Němec (MD) poděkoval za pozvání a před zahájením prezentace MD, která byla věnována transformaci mobilních expertních jednotek, přiblížil dlouhodobý problém českých dálnic a silnic, kterým je náročný provoz přetíženými kamiony. Vysokorychlostní vážení by proto mělo být doplněno o nízkorychlostní vážení, které bude prováděné Celní správou a Policií ČR na statických vahách. Dynamické - vysokorychlostní váhy (VRV) od počátku vykazují řadu technických problémů, trpí častými poruchami a potýkají se také s problémy s přesnou kalibrací, která je nutná, aby měření bylo průkazné a řidiči neměli možnost výsledek následně zpochybnit. Z tohoto důvodu je systém VRV využíván hlavně pro tzv. předvýběr, na který, v případě zjištění určitých nesrovnalostí, musí navázat nízkorychlostní vážení, kde již je nutná asistence policie nebo celníků. Tento způsob - vysokorychlostní vážení jako předvýběr, je využíváno i ve většině ostatních států. Od příštího roku by také mělo dojít ke spravedlivějšímu rozdělení příjmů z pokut uložených za přetížená vozidla. Obce s rozšířenou působností, které vedou příslušná správní řízení a ukládají pokuty za spáchané přestupky, by měly získat dvojnásobek příjmů oproti současnosti. Zákon o pozemních komunikacích sankcionuje přetížené kamiony pokutou 9.000,-Kč za každou započatou tunu, která překračuje největší povolenou hmotnost vozidla nebo jízdní soupravy. V případě, že povolená hmotnost není překročena o více než 500kg, činí výměra pokuty 5.000,-Kč. MD chce dynamické vážení kamionů dále rozvíjet a hledá vhodná místa pro další VRV. Aktuálně mají platnou certifikaci pro výběr pokut (pouze) čtyři VRV. Obnovení certifikace u ostatních vybudovaných vah bude MD řešit postupně s ŘSD a příslušnými obcemi s rozšířenou působností, které budou následně odpovědné za výběr pokut. Zásadní by ale měla být transformace mobilních služeb - Mobilních expertních jednotek (MEJ) a v této souvislosti zmínil záslužnou činnost posl. Antonína Tesaříka, který v minulosti během svého působení na MD (r. 2002 - 2006) postavil MEJ „na nohy“. Co jsou MEJ?

- Zřízeny v r. 2002 usnesením vlády na základě schválené koncepce státního odborného dozoru MD
- Ve zřizovací listině vypsán výčet činností a MD poté na základě usnesení vlády uzavřelo mezire-sortní dohody o spolupráci s MV (policie), MF (celníci) a MPSV (inspektoráty práce)
- Účelem je poskytovat zázemí a odbornou pomoc úředníkům dopravních úřadů
- Po vstupu do EU vzniklo mnoho nových oblastí a povinných kvót pro kontroly => úředníci se zaměřují na kontroly ve firmách, na silnici kontroly dominantně řeší již pouze policie
- MEJ se tak postupně staly servisní pomocí policie, která nedisponovala nezbytným vybavením a znalostmi
- Při výkonu jsou MEJ plně závislé na policii, nemají žádná samostatná oprávnění
- Aktuálně 21 na míru vybavených vozů - mobilních kanceláří pro silniční kontroly

- V každém voze vždy přítomni 2 speciálně vyškolení experti
- Fungují po celé ČR – 7 oblastí:



MEJ jsou aktivní i v mezinárodním měřítku, působí v rámci celé EU i mimo ni a spolupracují s kontrolory silniční dopravy. Nejužší spolupráce probíhá s německým specializovaným úřadem BALM (dříve BAG). Jsou součástí mezinárodní organizace pro kontrolu Euro Controle Route. Pravidelná je také spolupráce s polským ITD, slovenským NIP a maďarským NKH.

Své odborné znalosti a špičkové vybavení poskytují zejména při kontrolách:

- Povinných přestávek a manipulací s tachografem
- Kontrolního vážení
- Technického stavu
- Upevnění nákladu

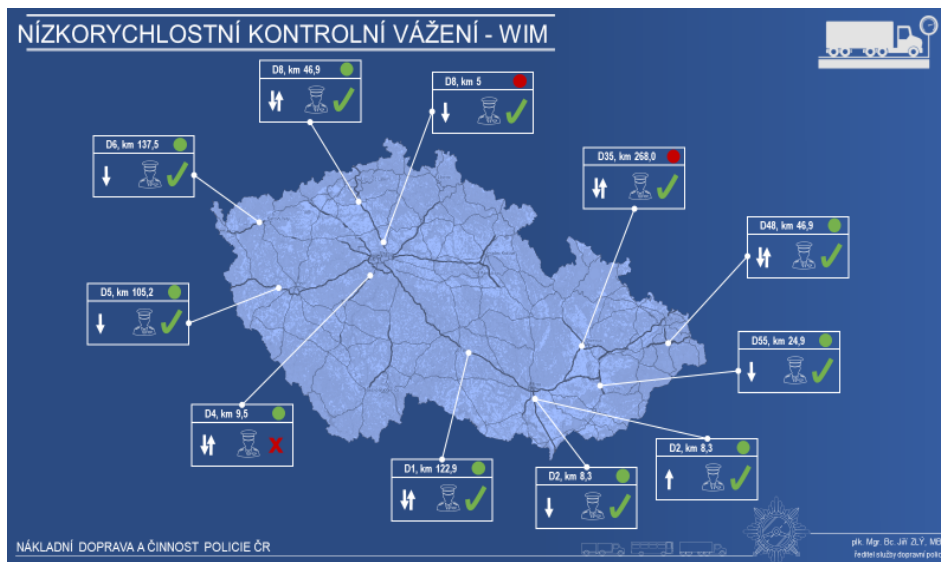
V roli zástupce MD mohou již samostatně vedle povinných přestávek a manipulace s tachografem kontrolovat také: - Převazy nebezpečných nákladů

- Vysílání pracovníků
- Dodržování pracovní doby

Existují státy s historicky podnikatelsky silnou rolí silniční dopravy a vedle toho existují státy, které jsou silniční dopravou nejvíce postižené – ČR bohužel spadá do obou skupin. Vzhledem ke složitosti této problematiky byla zejména v „postižených zemích“ vytvořena specializovaná složka pro silniční dopravu (úřad, agentura, inspektorát) a týká se to 2/3 EU. Premianty jsou státy Beneluxu, Německo a Polsko. ČR je na mezinárodních jednáních jedinou zemí, která má průřezovou organizační složku bez jakékoliv kompetence CSPSD (Centrum služeb pro silniční dopravu), přičemž ve svých řadách disponuje experty, kteří jsou na unijní úrovni velice uznáváni. V tuto chvíli EU značně zpřísňuje pravidla podnikání v dopravě, mj. kvůli silné levné konkurenci, tlaku na bezpečnost, kvůli tlaku na přechod na nízko-, bezemisní vozidla. Policie není od toho, aby pokrývala specifické potřeby v silniční dopravě a je proto nutné mít k dispozici efektivní nástroje pro odhalování kabotáže, podvodů s tachografy a emisemi, vysílání řidičů a dodržování jejich pracovní doby. V souvislosti s dostavbou D3 je novým cílem vytvoření 1 další MEJ v oblasti jižních Čech.

Jiří Zlý (ŘSDP - Policie ČR) následně přiblížil problém z pohledu Policie ČR a vyčíslil stav provedených kontrolních úkonů v datech za r. 2022 a 2023:

- Nákladních vozidel a autobusů – kontrola předpisů
- Převazy nebezpečných věcí – ADR
- Technických silničních kontrol
- Nízkorychlostního kontrolního vážení



V závěru zmínil kontroly konané v součinnosti s CSPSD a současně upozornil na potenciální rizika, pokud by ke kontrolám mělo docházet samostatně. Kontroly probíhají ve dvou rovinách:

- 1/ policista na motocyklu vybraný vůz zastaví a poté jej doprovodí na kontrolní místo
- 2/ na kontrolním stanovišti je vůz policisty zastaven a předán přítomné kontrolní kamionové jednotce

Vojtěch Hromíř (ČESMAD) představil „pár slov“ za strany těch, kteří jsou kontrolováni. ČR se řadí mezi tranzitní země a vysoké % mýtného platí zahraniční dopravci. Je velice důležité, aby fungovala dozorcí činnost státu. Již 5 let je v provozu pracovní skupina, která vede intenzivní diskuze na MD a s dalšími (státními) subjekty pro nalezení optimální cesty na našem trhu. Např., pokud se dopravce rozhodne fungovat „neseriózně“, tak bez důsledné kontroly by si mohl přijít k velkému zisku. Vzorem pro správné nastavení kontroly je německý BAG. Polská inspekce ITD má k dispozici více než 500 aktivních úředníků v terénu, u nás jich je cca 40, ale i když mají široké kompetence a dobře funguje CSPSD, tak by bylo žádoucí nalézt vhodný název pro tuto kontrolní skupinu. Nejde o to, aby ČESMAD sám „trestal“ dopravce, hlavním cílem je správné nastavení a zejména fungování systému kontrol.

Př. **Ondřej Lochman** připomenul, že v konsolidačním balíčku došlo ke zvýšení nákladů na výstavbu vysokorychlostního vážení o 15%, ale dle informací tato drahá zařízení na vážení nejsou plně využívána. Poté vznesl dotaz na MD, jaké se proto chystají legislativní změny.

Lenka Hamplová (MD) zareagovala, že se jedná o 2 různé disciplíny, které se dotýkají stejných subjektů. VRV jako automatický generátor pokut nefunguje nikde na světě. Důležitějším v tuto chvíli je, jakou míru tolerance vahám dnes dáme a je evidentní, že míra jejich senzibility by měla být zvýšena. Dne 27.11.2023 byla předložena nová vyhláška MPO, dle které by obce nově měly mít nárok na 30% z výběru pokut. Z pozice MD pro provoz na silnicích a dálnicích je nákup VRV velice důležitý.

Ladislav Němec (MD) k otázce přípravy legislativních změn sdělil, že zákonů by měla být celá řada a s nimi by měl být spojen nárůst potřebných pravomocí. VRV by mělo být součástí zákona o pozemních komunikacích, ale je zde předpoklad, že by měl být kontrolován zákaz výjezdů o víkendů. V tuto chvíli se tvoří koncepce, na základě které by mohl vzejít (snad) nový zákon.

Vojtěch Hromíř (ČESMAD) navázal, že díky situaci na D2 je téma hojně diskutováno, protože se jedná o udílení pokut v rámci vážení a ČR je v tomto ohledu

naprostý unikát. Měření totiž ovlivňují různé povětrnostní a povrchové podmínky a existují proto různé přístupy k hodnocení – různě akceptované odchylky (např. přeprava živých zvířat – býků...) Platnost jednotlivé kontroly zařízení VRV jsou 2 roky. Vážení by mělo probíhat „neprůstřelně“ a v ČR jsou při zjištění nedodržení pravidel udělovány vysoké pokuty. Není třeba se domnívat, že by v ČR proto jezdily „jiné kamiony“, na silnicích se často pohybují vozidla velice přetížená. Praxe je taková, že policie vytipuje přetížený vůz, který je následně po potvrzení přetížení pokutován. VRV – pokud bude stanovené jako výchozí měřidlo, výsledek měření by měl být neprůstřelný.

Př. **Ondřej Lochman** sdělil, že to je také důvod, proč je téma velice intenzivně diskutováno.

Posl. **Milan Feranec** připomenul téma „transformace“ v souvislosti s MEJ. Jedná se přeci o snahu všech o zlepšení stávající situace a dle jeho názoru by mohla vzniknout „silniční inspekce“, která by nebyla řízena policií, avšak měla by mít obdobná oprávnění. Jedná se o velice olbřímí úkol a je zde otázka, zda by se nedalo nalézt jednodušší a efektivnější řešení. V tuto chvíli si není jistý výsledkem a navrhl proto, zda by nebylo přece jenom vhodnější „silniční inspekci“ připojit k policii.

Ladislav Němec (MD) na připomínku posl. Ferance zareagoval, že MD se o jinou cestu snaží již 20 let, nicméně je zřejmé, že Policie ČR má velice dlouhou řadu svých povinností. MD nemá ambici, aby silniční komise měla totožná oprávnění jako Policie, protože tímto by mohlo docházet k potlačování účelu přítomných expertů a policisté nemohou být nadáni stejnými znalostmi. Kontroly kamionů by měli provádět opravdoví specialisté. Počet kontrol začal poněkud klesat, protože jsou stále náročnější a je proto třeba MEJ posílit. Dle dodaných statistik by expertní týmy MEJ měly mít více pravomocí. Potenciál je obrovský, ale využitý prozatím není. ČR je snad jediným státem EU, který tohoto typu kontroly nevyužívá. Není optimální ani návrh, aby členem týmu MEJ byl policista. Co v tuto chvíli také není příliš využíváno, je systém „kaucí“.

Jiří Zlý (ŘSDP - Policie ČR) navázal, že existuje speciální policejní tým na kontrolu kamionů, kdy se jedná o velice složitou činnost, kterou nemůže vykonávat každý a jde o úzkou spolupráci s odborníky. Důležitým faktem, který je třeba si uvědomit, je, že kamiony nelze kontrolovat na dálnici, ale pouze na bezpečných místech.

Posl. **David Pražák** se dotázal, proč jsme tedy nepřevzali inspiraci a situaci již nevyřešili dle vzoru některého z okolních států?

Ladislav Němec (MD) odpověděl, že např. v Polsku mají kontroloři mnoho pravomocí, ale při zjištění nedostatků bývá přivolána Policie. V zákoně o silniční dopravě by mělo být specifikováno, co bude řešit Policie a čemu se bude věnovat státní dozor. Každopádně není ambicí MD zasahovat do pravomocí Policie.

Př. **Ondřej Lochman** se pozeptal, v jakém stádiu jsou přípravy legislativních změn.

Ladislav Němec (MD) sdělil, že související sněmovní tisk by měl být v PS na podzim r. 2024.

Posl. **Martin Exner** pronesl, že v tuto chvíli již zřejmě padly všechny dotazy a on sám se spíše přiklání k tomu, aby pravomoci kontrolorů byly větší a zahraniční vzory bychom měli kopírovat zejména v těch tvrdších a přísnějších postizích.

Ladislav Němec (MD) ohledně zahraničních vzorů odvětil, že se SRN probíhají diskuze a v PLR situaci spíše pozorují. Vytyčeným „hřištěm“ je zde nákladní doprava, a proto by se mělo pomoci pouze Policii, a to rozšířením o kontrolní jednotky.

Posl. **Martin Kolovratník** zareagoval, že zřejmě půjde o 1 sněmovní tisk, který bude obsahovat více bodů. Politickou otázkou bude, aby se vše dalo stihnout do konce tohoto volebního období. Dále sdělil, že z debaty k VRV pochopil, že je zde určitá nejistota ve spolehlivosti tohoto druhu vážení. Sám je proto také znejistěn, zda se jde správnou cestou, která je zvládnutelná. Poté se obrátil na pí. Hamplovou v souvislosti s prohlášením, že obce by měly nově získávat 30% z vybraných pokut...

Lenka Hamplová (MD) odpověděla, že tato výše byla stanovena totožně jakou vybírají kraje.

Ladislav Němec (MD) poté upozornil, že téma VRV se navíc setkává s digitalizací a ve chvíli, kdy bude vše „zdigitalizováno“ vše bude daleko jednodušší. K celkové digitalizaci by mělo dojít v únoru r. 2025.

Posl. **Stanislav Berkovec** v závěru sdělil, že z logiky jednoznačně vychází, že by mělo dojít k posílení pravomocí kontrolních útvarů, avšak legislativní proces bohužel nelze urychlit.

Posl. **Martin Kolovratník** také upozornil, že v tuto chvíli probíhá transformace ŘSD a myslí si, že část kontrol by mohli dělat i jejich zástupci.

Lenka Hamplová (MD) se k tomuto návrhu vyjádřila, že ŘSD má primárně za úkol, aby instalace VRV probíhaly řádně a včas a aby tolerance vážení byla navýšena.

Př. **Ondřej Lochman** požádal zástupce MD o souhrn harmonogramu úprav zákonů, a to písemně. Následně poděkovat všem řečníkům za jejich vystoupení, dle kterých je zřejmé, že se bude otevírat několik nových zákonů a bude nutné situaci bedlivě sledovat, aby nevznikl nepřehledný počet pozměňovacích návrhů. Poté navrhl téma následující schůze: „Centrum výzkumu dopravy“, která by se měla uskutečnit formou výjezdního zasedání – snad v lednu r. 2024. Poté schůzi ukončil.

Schůze byla ukončena v 16:35 hod.

Martin Exner v.r.
ochman v.r.
ověřovatel podvýboru
podvýboru

Ondřej L
předseda

*zapsala: Michaela Bandi
dne: 10. prosince 2023*