

Česká republika
Ministerstvo dopravy
Č.j.: 75/2008-150-RO

V Praze dne: 2.9.2008

Výtisk číslo:

PRO SCHŮZI VLÁDY

Věc: **Informace o stavu plnění programového cíle vlády 05.01 Omezit víkendové jízdy kamionů**

Důvod předložení materiálu:

Informace vládě o stavu plnění
programového cíle vlády

Obsah:

- I. Návrh usnesení
- II. Materiál

Předkládá:

Ing. Aleš Řebíček
ministr dopravy

Návrh

USNESENÍ

**vlády České republiky
ze dne 2008 č.**

k Informaci o stavu plnění programového cíle vlády 05.01 Omezit víkendové jízdy kamionů

Vláda bere na vědomí

- 1. Informaci ministra dopravy o stavu plnění programového cíle vlády 05.01 Omezit víkendové jízdy kamionů, obsaženou v části II. materiálu,*
- 2. pověřuje předsedu vlády jednáním se zástupci Svazu dopravy a ČESMADU,*
- 3. dává za úkol ministru dopravy předložit novelu zákona, ve smyslu bodu č. 1.*

Provede:

Ministr dopravy

Předseda vlády

Informace o stavu plnění programového cíle vlády

05.01 Omezit víkendové jízdy kamionů

Vláda ČR se ve svých programových cílech zavázala připravit novelu zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, která omezí jízdy nákladních vozidel nad 7,5 tuny celoročně v pátek odpoledne, v sobotu dopoledne, v neděli odpoledne a během státních svátků. Přesná doba trvání omezení během jednotlivých dnů má být určena na základě výsledků činnosti pracovní skupiny složené ze zástupců koaličních stran, Ministerstva dopravy, Policie ČR, Asociace krajů, Svazu měst a obcí, dopravců a odborné veřejnosti, která měla formulovat svá doporučení do 1. 7. 2007. Zároveň má být přehodnocen systém vydávání výjimek ze zákazu jízdy (§ 43 odst. 5) tak, aby byl zachován efekt omezení jízdy požadovaný zákonem.

První jednání pracovní skupiny proběhlo 7. 6. 2007, další pak 18. 10. 2007. Na druhém jednání byl prezentován návrh zákonné úpravy včetně hodin omezení v pátek v 14-21 hodin celoročně, v sobotu v 7-13 hodin celoročně a v 7-20 hodin v červenci v srpnu, a v neděli v 0-22 hodin. Představena byla i úprava systému vydávání výjimek a správního trestání. Protože však zástupci dopravců a automobilového průmyslu tento návrh rozporovali, Ministerstvo dopravy objednalo v této věci další studie u Českého vysokého učení technického, která byla dokončena až v červenci 2008. V červnu došlo k předběžné dohodě dotčených ministrů o tom, že omezení jízdy by s ohledem na bezpečnost dopravy mělo být v pátek 15-20 a v neděli 13-22 hodin. V červenci došlo ke schůzce předsedy vlády Mirka Topolánka se zástupci sdružení ČESMAD Bohemia, na které ČESMAD Bohemia přišlo s požadavky zejména v oblasti spotřební daně z pohonných hmot, mýtného a omezení jízdy nákladních vozidel nad 7,5 t. Předseda vlády na tomto jednání přislíbil prověření těchto požadavků v termínu srpen 2008. V červenci 2008 si objednalo studii na zhodnocení potřebnosti rozsahu a dopadů omezení víkendových jízdy kamionů Ministerstvo životního prostředí u Centra dopravního výzkumu, v. v. i.

Hlavní zjištění práce pracovní skupiny a výše uvedených studií a prověření k časovému omezení provozu nákladních vozidel nad 7,5 tuny zákonem č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, jsou:

1. Omezení jízdy musí být co nejvíce harmonizováno s okolními zeměmi, aby nedocházelo k objíždění a jiným hromadění nákladních vozidel na státních hranicích. Všechny sousední země kromě Polska mají zákaz jízdy nákladních vozidel nad 7,5 tuny na celé síti komunikací v neděli od 0 do 22 hodin, Rakousko navíc v sobotu od 15 do 24 hodin. V Polsku je úprava odlišná, je zde zakázána jízda nákladních vozidel nad 12 tun ve špičkových hodinách pátku, soboty a neděle a to jen v letním období.

Přehled omezení jízdy nákladních vozidel v zahraničí:

	pátek	sobota	neděle	kde
ČSSR do r. 1989	15-21 jaro, léto	7-11 jaro, léto	15-21 jaro-léto	
ČR do 30. 6. 2006	neomezen	7-20 prázdniny	0-22 celoročně	dálnice, I. tř.
ČR od 1. 7. 2006	17-21 prázdniny	7-13 prázdniny	13-22 celoročně	dálnice, I. tř.
Sousední země:				
Německo	neomezeno	7-20 prázdniny	0-22 celoročně	všechny silnice
Rakousko	neomezeno	15-24 celoročně	0-22 celoročně	všechny silnice
Slovensko	neomezeno	7-20 prázdniny	0-22 celoročně	všechny silnice
Polsko	18-22 prázdniny	7-14 prázdniny	7-22 prázdniny	všechny silnice
Některé další země:				
Maďarsko	neomezeno	22-24 celoročně, 8-24 prázdniny	0-22 celoročně	všechny silnice
Francie	neomezeno	22-24 celoročně	0-22 celoročně	všechny silnice
Švýcarsko	22-24 celoročně	0-5, 22-24 celoročně	0-24 celoročně	všechny silnice
Itálie	neomezeno	neomezeno	8-22 celoročně 7-24 prázdniny	všechny silnice

Harmonizovat dobu omezení jízdy nákladních vozidel nad 7,5 tuny lze s Německem, Slovenskem a částečně s Rakouskem a to v neděli od 0 do 22 hodin na všech pozemních komunikacích.

2. Největší intenzita dopravy v pracovní dny je v době od 14 do 18 hodin, přičemž v pátek je o cca 15 % vyšší než v ostatní pracovní dny. Počet nehod v této době je až o cca 20 % vyšší (jen u osobních automobilů až o cca 40 %), ale počet usmrčených osob až o cca 45 % vyšší než v ostatní pracovní dny ve stejné době. Trend počtu nehod s účastí nákladních vozidel nad 7,5 tuny přibližně odpovídá trendu intenzit nákladní dopravy. Rozhodující pro trend nehodovosti nehod v pátek odpoledne se proto jeví celková intenzita dopravy všech vozidel a vyčerpání kapacity komunikací v době souběhu špičky pracovního dne se špičkou hromadného odjezdu na místa rekreace o víkendu, která ve své masivnosti jsou českým fenoménem a nelze je srovnávat s jinými zeměmi Evropy.

Jako žádoucí se proto jeví otupit páteční odpolední špičku omezením jízdy těchto vozidel, jejichž jízda v této době není nezbytně nutná a může být vykonána mimo tuto špičku. Z logiky vzniku páteční odpolední špičky vyplývá, že nemůže jít o osobní vozidla, ale o vozidla, která se v dopravním proudu pohybují výrazně pomaleji než jiná vozidla a snižují tak kapacitu komunikací, tedy nákladní vozidla o celkové hmotnosti nad 7,5 tuny.

V sobotu a v neděli jsou intenzity dopravy i nehodovost pod úrovní pracovních dnů. Výjimkou je doba v noci z pátku na sobotu a v noci ze soboty na neděli, která vykazuje enormně vysokou nehodovost vzhledem k nízkým intenzitám dopravy. Avšak tato nehodovost zjevně není způsobena vysokou intenzitou dopravy ani vysokým podílem nákladních vozidel nad 7,5 tuny v dopravním proudu, ale řízením pod vlivem alkoholu, popřípadě únavou při dlouhých nočních jízdách, mj. rekreačních.

V sobotu a v neděli je rozhodující harmonizace omezení jízdy s okolními zeměmi, aby nedocházelo k hromadění nákladních vozidel nad 7,5 tuny na státních hranicích a k objíždění sousedních zemí s omezením jízdy přes území České republiky, zejména ve směrech, v nichž dosud není dobudována komunikační síť vedená mimo obytnou zástavbu.

3. Režim pohybu nákladních vozidel v dopravním proudu je do značné míry dán pracovním režimem řidičů, který je stanoven mezinárodními i národními předpisy (nařízením Rady č. 561/2006/ES a vyhláškou č. 478/2000 Sb.). V denní době (6-22 hodin) je „délka směny“ max. 13 hodin, ale pokud zasáhne směna do noční doby (22-6 hodin), smí trvat pouze 10 hodin. Přitom „denní doba řízení“ nesmí přesáhnout 9 hodin, které musí být rozděleny nejméně jednou pracovní přestávkou. Režim řidiče dále obsahuje 45-hodinovou „běžnou týdenní dobu odpočinku“, přičemž nejvýše každá druhá může být zkrácena na 24-hodinovou „zkrácenou týdenní dobu odpočinku“.

Režim řidiče v denní době tedy činí 9 hodin řízení během maximálně 13-hodinové denní směny. Po odečtení jedné 45-minutové povinné přestávky zbývají 3 hodiny na jinou činnost, tj. na případný zákaz jízdy v pracovní den.

Omezení jízdy v pracovní den bude z hlediska pracovní doby řidičů přijatelné, pokud nebude trvat déle než 3 hodiny a pokud skončí 1-2 hodiny před 19. hodinou, protože jinak by bylo vyloučeno dojetí řidičům, kteří pracují v režimu 13-hodinové denní směny, která musí skončit nejpozději v 19-22 hodin podle začátku směny v 6-9 hodin. Takové omezení zásadním způsobem nenaruší denní režim a tedy ani týdenní dobu odpočinku a dopravci takové omezení proto mohou absorbovat bez zásadních negativních dopadů.

4. **Omezení jízdy nákladních vozidel nad 7,5 tuny se jeví jako účelné a zároveň jako proveditelné v pátek v době od 15 do 18 hodin a v neděli od 0 do 22 hodin.** Je nezbytné ponechat možnost jízdy pro vozidla, která přepravují zboží podléhající rychlé zkáze.
5. Teoretický ekonomický dopad na dopravce u takového 3-hodinového omezení oproti současnému omezení se odhaduje na 3,3 mld. Kč. Jde ale pouze o teoretickou hodnotu, která by vznikla, pokud by dopravci nezměnili logistiku přeprav, nevyužívali plně výjimek a intenzita přeprav by byla rovnoměrně rozložena ve dnech v týdnu. V důsledku omezení začne působit řada faktorů, které budou tyto ztráty eliminovat. Zejména silný ekonomický tlak konkurence bude dopravce nutit tyto ztráty svými opatřeními v provozu eliminovat, např. přizpůsobením 9-hodinové doby řízení v rámci 10- nebo 13-hodinové páteční denní směny řidiče, vyšším využitím vozidel, snížením kapacity vozového parku, přesunem přeprav na jiné dny, využití nové možnosti přeprav přes soboty atd. Dalšími faktory jsou, že přepravní kapacita je dnes vyšší než požadavky průmyslu a obchodu v sobotu bude provoz

nákladních vozidel nad 7,5 tuny probíhat bez omezení. Na základě zkušeností z minulých let s obdobnou situací při omezení jízdy přepravní trh pružně reagoval a ztráty značnou měrou eliminoval úplně. Ekonomické ztráty budou tedy v praxi nižší. Reálné ekonomické dopady za rok lze u dopravců odhadovat ve výši maximálně 1,5 mld. Kč.

6. **Shodně jako ve všech zemích, kde se omezení jízdy aplikuje, je nezbytné, aby pokrývalo všechny kategorie pozemních komunikací.** V případě ponechání zákazu jen na dálnicích a silnicích I. třídy hrozí přesun dopravních toků na silnice II. a III. třídy, což by mělo mít zásadní negativní dopady ve zvýšení nehodovosti, zhoršení životních podmínek obyvatel obcí, zvýšení emisí, destrukce povrchů vozovek a z toho vyplývající rychlé zhoršování stavu silnic II. a III. třídy, které by následně mělo katastrofální následky pro krajské rozpočty. Rozšíření zákazu na všechny komunikace je také požadavkem Svazu měst a obcí.
7. V současnosti je celkem na dálniční síti k dispozici 1 233 parkovacích stání, přičemž tuto kapacitu je možné bez výrazných stavebních úprav rozšířit na počet 2 605 míst – úpravami vodorovného značení (zčásti na úkor míst vyhrazených pro osobní dopravu) a zprovozněním uzavřených odpočívek na starších dálničních úsecích (jsou nutné drobné stavební úpravy odpojovacích a připojovacích pruhů, které nevyhovují ČSN 73 6102, proto jsou tyto odpočívky uzavřeny). Zvýšení kapacity parkovišť změnou vodorovného dopravního značení, uspokojí poptávku po parkovacích místech pro vozidla nad 12 tun na většině sledovaných parkovišť na D1, D2, D5, D8 a D11.
Výsledky průzkumu ukazují naplnění kapacity odpočívek v převládajícím směru jízdy nákladních vozidel v závislosti na dnu v týdnu (v pátek převládá směr ze západu na východ). V opačném směru od převládajícího směru jízdy je kapacita nevyčerpána. Ve dnech omezení jízdy nákladních vozidel nad 12 tun dochází k lokálnímu vyčerpání parkovací kapacity, celková kapacita na dálniční síti se však ukazuje jako dostačující.
Vzhledem k rozkládání požadavku na parkovací kapacity po celé délce dálniční sítě nemá smysl budovat jedno nebo dvě nová velkokapacitní parkoviště, ale snažit se o rozšíření kapacity průběžně v celé délce dálnice a o zajištění informovanosti o nevyčerpaných kapacitách a o povolení dojezdu k nim v období omezení jízdy.

Na základě dokončených podkladů ministr dopravy ve spolupráci s místopředsedou vlády a ministrem životního prostředí neprodleně zahájí legislativní proces k návrhu novely zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, která nově upraví zákaz jízdy nákladních vozidel nad 7,5 tuny v pátek od 15 do 18 hodin a v neděli od 0 do 22 hodin celoročně na celé síti pozemních komunikací.

Předpokládaný harmonogram legislativního procesu k návrhu novely zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích – úprava omezení jízdy nákladních vozidel nad 7,5 tuny

- | | |
|-------------|--|
| 1. 9. 2008 | Odeslání žádosti ministra dopravy ministrovi a předsedovi LRV o provedení zkráceného připomínkového řízení na 5 pracovních dnů s omezením okruhu připomínkových míst na dotčená ministerstva |
| 8. 9. 2008 | Rozeslání návrhu do zkráceného připomínkového řízení s omezením okruhu připomínkových míst na dotčená ministerstva |
| 15. 9. 2008 | Konec lhůty pro sdělení připomínek |
| 17. 9. 2008 | Konferenční projednání připomínek |

19. 9. 2008 Podpis návrhu ministrem dopravy a místopředsedou vlády a ministrem životního prostředí, odeslání návrhu zákona k projednání vládě
1. 10. 2008 Projednání návrhu zákona ve vládě, usnesení vlády navrhne schválení zákona v 1. čtení
3. 10. 2008 Odeslání vládního návrhu zákona předsedovi vlády k podpisu
6. 10. 2008 Odeslání vládního návrhu zákona předsedovi Poslanecké sněmovny Parlamentu ČR
21. 10. 2008¹ 1. čtení vládního návrhu zákona v Poslanecké sněmovně Parlamentu ČR

Dále v případě schválení v 1. čtení:

13. 11. 2008 projednání vládního návrhu zákona v Senátu Parlamentu ČR
28. 11. 2008 podpis presidenta republiky
12. 12. 2008 vydání ve Sbírce zákonů

Dále v případě neschválení v 1. čtení:

- listopad 2008 projednání ve výborech
25. 11. 2008 2. a 3. čtení vládního návrhu zákona v Poslanecké sněmovně Parlamentu ČR
10. 12. 2008 projednání vládního návrhu zákona v Senátu Parlamentu ČR
19. 12. 2008 podpis presidenta republiky
30. 12. 2008 vydání ve Sbírce zákonů

¹ Termíny pro projednávání vládního návrhu zákona v Parlamentu ČR jsou orientační, v praxi se budou odvíjet od termínů schůzí jednotlivých komor