



Sdružení dovozců obytných vozidel

Pernerova 168, 530 02 Pardubice Tel.: 603 181 771, E-mail: bizik@os-oscar.cz

OTEVŘENÝ DOPIS POSLANKYNÍM A POSLANCŮM PARLAMENTU ČESKÉ REPUBLIKY

Pardubice 21. 3. 2019

Odborné stanovisko Sdružení dovozců obytných vozidel - OSCAR (OSCAR) k návrhu skupiny 47 poslankyň a poslanců novely zákona o silničním provozu - Tisk 359 - „Zákaz jízdy nákladních automobilů a jízdních souprav“.

K níže uvedenému stanovisku se současně připojuje **Autoklub České republiky (AČR), Ústřední automotoklub České republiky (ÚAMK ČR), Federace campingu a caravaningu České republiky (FCC ČR), Asociace kempů České republiky (AK ČR), Asociace kempování a karavaningu České republiky (AKK ČR)** a také svými názory řada **občanů a rodin s dětmi** České republiky, provozujících caravaning, příp. jiné činnosti jako svoji volnočasovou aktivitu s využitím obytných vozidel a vozidel s přívěsem (obytným nebo nákladním).

Návrh poslanců nepodpořila také Hospodářská komora ČR ani Sdružení automobilových dopravců Česmad Bohemia a Asociace autoškol ČR.

Vážené paní poslankyně, vážení páni poslanci Poslanecké sněmovny Parlamentu České republiky,

dovoluji si jménem výše uvedených subjektů předložit Vám tímto odborné stanovisko a na závěr také doporučení k řešení situace, vzniklé jako důsledek Vaši reakce na kolony a nesjízdnost dálnice D1 v rekonstruovaném úseku na Vysočině v okolí Větrného Jeníkova v prosinci loňského roku.

Váš návrh na řešení byl zpracován a podán 20. 12. 2018 určitě jako snaha Vás, zákonodárců, vyřešit právě (v tom čase) vzniklý problém. Tento návrh však ve své podstatě zcela určitě nevznikl z důvodu nepříznivého zimního počasí na předmětném úseku dálnice, ale v důsledku nesprávně a neodborně prováděným pracím na rekonstrukci dálnice D1, která v důsledku neřešeného zpoždění se protáhla do období, kdy je nezbytně nutno počítat s nízkou teplotou a sněžením, zapříčiňujícími to faktory, ztěžujícími práce na potřebném zpojízdnění tohoto úseku dálnice právě pro zimní období.

Je však všeobecně známo, že za rekonstrukci dálnice D1 odpovídaly subjekty státní správy a dodavatelé podle výběrového řízení, provedené MD ČR. Znamená to současně, že tyto subjekty, zejména MD ČR a ŘSD ČR, neplnily své povinnosti vůči plnění harmonogramu prací a to dlouhodobě, protože tím došlo ke zpoždění stavby.

Řidiči nákladních ale i dalších jiných vozidel v koloně tak byly, jak známo, dvakrát uvedeni do jimi těžko řešitelné situace a nezbylo jim nic jiného, než čekat na dálnici na uvolnění jízdních pruhů. Je však také jasné, že řada řidičů, buď z neznalosti, neukázněnosti, pohodlnosti nebo snahy dodržovat státem stanovená pravidla pro odpočinek, zatarasila dálnici a způsobila její neprůjezdnost pro vozidla údržby, policie a IZS.

Pro dohled nad dodržováním pravidel silničního provozu má státní správa však také své orgány, které neplnily v kritickém období preventivní, ani represivní funkci, která jim ze zákonných předpisů vyplývá. Zejména orgány dopravní služby Policie ČR neplnily svoje služební povinnosti včas, aby zabránily vzniku situací, ze kterých jste vyvodili nutnost podat svůj návrh k vyřešení problému v provozu na dálnici D1. Je nutno ale také vzít v úvahu, že tato

situace vznikla jen v určité části území ČR, kde je skutečně vždy horší počasí, než jinde a proto je otázkou, zda aplikovat tuto situaci na všechny úseky dálnic v ČR, jak to „zajišťuje“ Vámi podaný návrh.

Výše uvedenému odpovídá i text Vámi podaného návrhu:

V § 36 se doplňuje nový odstavec, který zní:

„(5) Řidiči nákladního automobilu o celkové hmotnosti převyšující 3 500 kg a řidiči jízdní soupravy, jejíž celková délka přesahuje 7 m, je na dálnici zakázána v pracovních dnech od 6.00 do 22.00 hodin jízda v levém krajním jízdním pruhu určeném pro rychleji jedoucí vozidla.“

Je samozřejmé, že každá poslankyně i každý poslanec je ve svém „neposlaneckém“ životě odborníkem na různé obory a asi není úplný specialista na provoz vozidel na pozemních komunikacích.

V mojí osobní pracovní praxi používám zásadu, že bez odborníka se obejde jenom odborník, tak pokud řeším nějaký problém, ve kterém je požadována odbornost, vždy se obrátím na odborníka v oboru a vyhnu se tak následným problémům.

Na toto téma existuje i jeden Murphyho zákon, který si dovolím uvést: „Když selžou všechny pokusy uvést něco do činnosti, je nutno přečíst si návod na použití, nebo pozvat odborníka“.

Toto „zlehčení“ směřuje k tomu, že v předmětném zákoně o provozu na pozemních komunikacích již existuje ustanovení o zákazu předjíždění ve Vašem návrhu uvedených nákladních automobilů a jízdních souprav, a to v § 36, odst. 4:

„(4) Řidič nákladního automobilu o celkové hmotnosti převyšující 3 500 kg a řidič jízdní soupravy, jejíž celková délka přesahuje 7 m, nesmí předjíždět jiné vozidlo, pokud k jeho předjetí nemá dostatečnou rychlost, takže by omezil v jízdě ostatní vozidla svou výrazně nižší rychlostí jízdy.“

Toto pravidlo omezuje chování řidičů toliko při předjíždění a má zcela jednoznačně své opodstatnění v zákonu.

Jeho nedodržování řidiči nákladních i jiných vozidel na dálnicích je všeobecně známým faktem. Tuto provozní nekázeň a jednání řidičů však Policie ČR nijak výrazně nesleduje a nepostihuje, proto také není dodržováno. Důvodem je možná i skutečnost, že vyhodnocení protiprávnosti tohoto jednání je velmi subjektivní a neumožňuje vždy zjistit takový stav věci, o kterém nejsou důvodné pochybnosti (§ 3 správního řádu).

Návrh skupiny poslankyň a poslanců nezohledňuje ani situaci, když např. úplně stejná nákladní vozidla i s přívěsy povezu jiný náklad, např. jedno s plnou ložnou plochou, naloženou velkoobjemovým polystyrenem, druhé pojedou s poloprázdným nákladním prostorem s nákladem ocelových profilů s nákladem o max. povolené hmotnosti. První vozidlo má beze sporu nadbytek výkonu k rychlému předjetí jiného nákladního vozidla nebo soupravy vozidel, druhé však nikoli a tak pojedou v pravém jízdním pruhu klidně a relativně pomalu do cíle.

Stejně rychle pojedou však i ostatní vozidla, nákladní, sanitní, speciální a jiné s největší povolenou hmotností nad 3 500 kg a soupravy vozidel s délkou nad 7 m!

V tomto případě je nutno si položit otázku, kde zůstala ekonomika provozu vozidel a také ekologie a zásady ochrany ovzduší a životního prostředí?

Obdobně se tato situace týká i obytných vozidel, která jsou Vaším návrhem také „postižena“, protože délka vozidla - tahače v soupravě (obvykle osobního vozidla) činí min. 4 m, malý obytný přívěs má délku cca 3,5 až 4 m, větší přívěsy do 6,5 m, dvouosé přívěsy i 8 až 9 m, takže celková délka soupravy bude v hranicích od cca 7,5 m do 13 m. Problém se týká i obytných automobilů, které mají za vozidlem přívěs, např. s lodí, závodním motocyklem, automobilem apod., protože tím se také tato vozidla dostávají „mimo hranici“ jak délkou soupravy, tak i její celkovou hmotností, která bude určitě přes 3 500 kg!

Obytná vozidla nejsou užívána výlučně k volnočasovým aktivitám, ale slouží také motoristickým sportovcům i vodákům a jiným disciplínám jako zázemí pro jejich zabezpečení při provozování motoristického či jiného sportu, včetně státní reprezentace.

V návaznosti na předchozí odstavec se nabízí otázka v poslaneckém návrhu zvolených hraničních hodnot povolených limitů hmotností nákladních vozidel - 3 500 kg a délky jízdních souprav - 7 m (posunout na 15 m), tyto hranice je potřeba podle názoru výše uvedených subjektů upravit v celém zákoně o provozu na pozemních komunikacích, např. řidič s ŘO skupiny B 96 může řídit jízdní soupravu do hmotnosti 4250 kg, obytné automobily jsou zařazeny do kategorie „M“ - osobní automobily s hmotností do 3 500 kg, 5 000 kg a nad 5 000 kg (M1 až M3), u těchto vozidel posunout hranici na 5 000 kg.

Cílem tohoto dopisu není znemožnění a vyvolání pochybností nad aktivitou členek a členů skupiny, ale vytvořit a poslaneckou sněmovnou přijmout takové řešení, které objektivně a ve spolupráci všech státních subjektů i uživatelů dálnic z ČR i ze zahraničí zajistí plnění věcně příslušných předpisů a zásad užívání všech pozemních komunikací v ČR. Pokud bude návrh skupiny přijat, nebude znamenat vyřešení problémů na dálnici D1, ale znesnadní jízdu na všech dálnicích v ČR.

Návrh vnáší sebou totiž i další břemena do provozu na všech dálnicích:

- Návrh zákona nedefinuje, co to je „levý krajní jízdní pruh určený pro rychleji jedoucí vozidla“
- Textace „na dálnici zakázána v pracovních dnech od 6.00 do 22.00 hodin jízda v levém krajním jízdním pruhu, určeném pro rychleji jedoucí vozidla“ znamená zákaz jakékoli jízdy v tomto jízdním pruhu, tedy i při objíždění překážky nebo předjetí vozidla, které pojedje extrémně pomalu z důvodu poruchy či při vlečení vozidla za účelem odstranění z dálnice.
- Zákaz používání levého krajního jízdního pruhu je již dnes uveden v § 12 odst. 2 (v obci) a odst. 4 (obecně). Vždy je tam však umožněno užití tohoto jízdního pruhu přinejmenším za účelem objíždění.
- Návrh dopadne i na takové soupravy vozidel, které mají nejvyšší povolenou rychlost 100 km/h (autobusy s přívěsem) či až 130 km/h (osobní auta a dodávky s přívěsem). Tyto soupravy v žádném případě běžný provoz na dálnici nebrzdí a neomezují.
- Má-li být řešen problém specifikovaný v úvodu dopisu, je třeba mezi výčet vozidel zařadit např. i autobusy na podvozcích dodávkových automobilů, které není třeba jakkoli omezovat, protože technicky mají dostatek výkonu na udržování rychlosti jízdního proudu bez omezování jiných vozidel..

Sdružení OSCAR a spolupracující subjekty doporučují proto návrh poslanců **nepřijímat, přepracovat a vytvořit pracovní skupinu** z odborníků na automobilový a dopravní silniční provoz ke zpracování nového návrhu, který bude problém řešit komplexně s využitím všech dostupných možností, zejména dopravního značení stálého s vyznačením podmínek jízdy a předjíždění, nebo elektronického, které lze i dálkově nastavit tak, aby odpovídalo aktuální situaci.

Pokud již "musí být změna", je možno to řešit především již zmíněným stálým anebo lépe proměnným dopravním značením, ALE NEŘEŠIT SITUACI ZÁKAZEM PODLE DÉLKY SOUPRAVY, ALE OMEZENÍM PŘEDJÍŽDĚNÍ, tj. zákazem jízdy v levém pruhu JEN PRO NÁKLADNÍ AUTOMOBILY O CELKOVÉ HMOTNOSTI NAD 7,5 t. Tím budou "postiženi" uživatelé nejhmotnějších, nejdelších a nejpomalejších vozidel, protože např. osobní, dodávková, speciální vozidla i řada souprav s caravanem nad 7 m délky již nyní má nejvyšší povolenou rychlost soupravy i 100 až 110 km/h, některé i 130 km/h, takže nezpomalují jízdní proud a zákaz by je jen diskriminoval, což v právním státě nemá své místo.

Obytná auta jezdí rovněž na dálnici nad 100 km/h, takže tato vozidla by byla původním návrhem nucena cestovat po dálnici rychlostí proudu pomalu jedoucích nákladních automobilů v jednom jízdním proudu výrazně neekonomicky. Proč by potom měli caravanisté užívat dálnici a platit dálniční kupony, nebo mýtné?

Pro české motoristy i caravanisty a jiné zájmové skupiny uživatelů dálnic a rychlostních silnic JE POCHOPITELNÁ regulace provozu na dálnici při její snížené sjízdnosti např. v zimním období, ale je NEPOCHOPITELNÝ PLOŠNÝ ZÁKAZ JÍZDY V LEVÉM PRUHU ve vymezeném časovém intervalu v denní době od 06:00 h až do 22:00 h podle návrhu skupiny 47 poslankyň a poslanců - potvrdila to také anketa s návštěvníky výstavy For Caravan a For Boat začátkem března tr. v Praze.

Vymezení hlavního nepříznivého působení poslanci podaného návrhu:

- Bude-li nová poslanci navržená právní úprava řídiči plněna, dojde i za běžných povětrnostních podmínek k vytváření dlouhých kolon nákladních vozidel, které budou neprostopné jak pro vozidla, z dálnice sjíždějící, tak i pro vozidla, která se na dálnici připojují, a to v celé její délce, nikoli pouze v oblasti Vysočiny.
- V levém jízdním pruhu se určitě vytvoří kolony těch vozidel, na které se zákaz nevztahuje, které pojedou rychlostí nejpomalejšího vozidla.
- Nelze předpokládat, že by se řidiči pomaleji jedoucích automobilů jedoucích rychlostí 100 – 110 km/h (což je pro většinu řidičů běžná cestovní rychlost pro dosažení nejnižší spotřeby PH), přičemž se nejedná o bezdůvodně pomalou jízdu, zařadili mezi blízko za sebou jedoucí nákladní vozidla. Tím se výrazně sníží rychlost jízdy v levém jízdním pruhu, sloužícím pro předjíždění.
- Tyto situace budou v řídičích nepochybně vyvolávat agresivní chování a způsobí celou řadu nebezpečných situací, které by jinak nenastaly.
- V důsledku těchto provozních situací bude snaha objíždět dálnice po jiných komunikacích nižších tříd, což podporuje i nedostatečná infrastruktura u dálnic - nedostatek parkovacích a obslužných míst pro velká nákladní auta mezinárodní přepravy.
- Stávající situace se odráží i v příjezdové mototuristice a caravaningu, když zahraniční mototuristé a caravanisté se území ČR vyhýbají i z důvodu neutěšeného stavu silničních komunikací vč. dálnic, jejich nebezpečnosti a také nízké průjezdnosti v důsledku jejich oprav.

Doporučené řešení:

1. Návrh skupiny poslanců nepřijímat a společně se skupinou odborníků (viz výše) zpracovat nový komplexní návrh na řešení organizace a provozu VŠECH druhů vozidel na dálnicích za zhoršených podmínek, protože je nyní dostatek času na odborné připravení nejlepšího řešení vč. možností využití vhodných druhů dopravního značení, posouzení hodnot omezujících limitů délek a hmotností vozidel a jejich souprav. Využít přitom i poznatky z úprav tohoto problému v zahraničních předpisech.
2. Zajistit, zejména personálně, aby státní organizace plnily své zákonné povinnosti vůči dodavatelům stavebních prací při stavbě nebo rekonstrukci komunikací podle harmonogramů a uzavřených smluv.
3. Posoudit obsahově Zákon o zadávání výběrových řízení, aby bylo možné podle situace v plnění smluv dodavatelem pružně reagovat na vývoj situace při plnění smluv s dodavatelem díla (viz výmluva MD ČR p. D. Ťoka, že podle ustanovení tohoto zákona nelze vůči neplnícímu dodavateli nijak zasáhnout - p. Ťok je také poslanec, proč nepodal návrh na změnu zákona tak, aby tento zahrnoval vhodné řešení sankcí).
4. Posoudit možnost zrychlení výstavby, příp. rozšiřování prvků infrastrukturní výbavy dálnic a rychlostních komunikací a realizovat možné zlepšení stavu.
5. V této souvislosti doporučují zástupci níže uvedených organizací řešit i oblast plateb mýtného pro obytné automobily s největší povolenou hmotností nad 3 500 kg, protože ČR je jedinou zemí v Evropě, kde tato vozidla platí mýtné ve stejné výši, jako nejtěžší nákladní automobily. V zahraničí jsou pro tato vozidla vymezeny samostatné kategorie, zohledňující jejich účel, rozměry, hmotnost a použití hlavně pro volnočasové, příp. i pro sportovní aktivity.

Vážené paní poslankyně, vážení páni poslanci,

očekávám jménem svým i jménem níže uvedených spolupracujících subjektů, že tento otevřený dopis bude vhodnou pomůckou pro Vás v procesu přijetí racionálního řešení a předpokládám, že potom na českých dálnicích bude provoz všech vozidel bezpečný, plynulý a podle možnosti i přiměřeně stavu obnovy dálnic i rychlý.

Své stanovisko a poznatky k návrhu poslanců poskytli také představitelé za:

- Autoklub České republiky

JUDr. Jan Šťovíček, Ph.D.

- Ústřední automotoklub České republiky
- Federace campingu a caravangu České republiky
- Asociace kempů České republiky
- Asociace kempování a karavangu České republiky

JUDr. Oldřich Vaníček
Bohumil Starý
Bohumil Starý
Klára Hájek - Velínská

Svémi názory přispěli i samotní **občané a rodiny s dětmi** České republiky, provozujících caravanning, příp. jiné činnosti jako svoji volnočasovou aktivitu s využitím obytných vozidel a vozidel s přívěsem (obytným nebo nákladním), protože caravanning je především rodinná a kolektivní aktivita.

Vážené paní poslankyně, vážení páni poslanci, přeji Vám úspěšné vyřešení tohoto problému a tak jako všichni představitelé výše uvedených organizací, jsme všichni připraveni a ochotni spolupracovat na řešení, které Vás čeká v nejbližší době.

Za Sdružení dovozců obytných vozidel - OSCAR

Ing. Jan Bízík v. r.
předseda sdružení OSCAR