**DôVODOVÁ SPRÁVA**

**Všeobecná časť**

Predkladaným návrhom zákona o riadení bezpečnosti pozemných komunikácií a o zmene a doplnení niektorých zákonov sa preberá smernica Európskeho parlamentu a Rady 2008/96/ES z 19. novembra 2008 o riadení bezpečnosti cestnej infraštruktúry (ďalej len „smernica“).

Cieľom Európskej únie je znižovať nehodovosť na pozemných komunikáciách k čomu má prispieť aj vyššie uvedená smernica.

V súlade so smernicou boli stanovené postupy, ktoré by mali byť významným nástrojom na zlepšenie bezpečnosti cestnej infraštruktúry. Výsledkom by malo byť vykonávanie posudzovanie vplyvu bezpečnosti pozemnej komunikácie v začiatočnej fáze plánovania výstavby novej pozemnej komunikácie alebo podstatnej zmeny existujúcej komunikácie, vykonávanie bezpečnostného auditu v každej etape projektovania až po uvedenie novej pozemnej komunikácie alebo podstatnej zmeny existujúcej komunikácie do užívania a vykonávanie pravidelných inšpekcií na pozemných komunikáciách, ktoré sú už v prevádzke.

Vykonanie činností uvedených vyššie bude povinný zabezpečiť na vlastné náklady vlastník alebo správca pozemných komunikácií zaradených v TEN- T sieti. Vlastníci a správcovia ostatných ciest majú samozrejme možnosť vykonávať uvedené činností na pozemných komunikáciách vo svojom vlastníctve a v správe podľa vlastného uváženia a potreby.

Posudzovanie vplyvu bezpečnosti pozemnej komunikácie, bezpečnostný audit a inšpekciu je v zmysle novely zákona oprávnená vykonávať odborne spôsobilá osoba, ktorá spĺňa zákonom stanovené podmienky.

Výkon činnosti bezpečnostného audítora nesúvisí a je nezávislá od činností vykonávaných podľa zákona č. 254/1998 Z.z. o verejných prácach v znení neskorších predpisov.

Návrh zákona je v súlade s Ústavou Slovenskej republiky, ústavnými zákonmi a všeobecne záväznými právnymi predpismi, medzinárodnými záväzkami Slovenskej republiky ako aj s právom Európskej únie.

Vplyvy predkladaného návrhu zákona na rozpočet verejnej správy, podnikateľské prostredie, životné prostredie, informatizáciu spoločnosti a sociálne vplyvy sú uvedené v Doložke vybraných vplyvov.

**DOLOŽKA ZLUČITEĽNOSTI**

**právneho predpisu s právom Európskej únie**

**1.      Predkladateľ právneho predpisu:**

Vláda Slovenskej republiky

**Názov návrhu právneho predpisu:**

Návrh zákona o riadení bezpečnosti pozemných komunikácií a o zmene a doplnení niektorých zákonov.

**3.      Problematika návrhu právneho predpisu:**

a)      je upravená v práve Európskej únie

-   v primárnom

v čl. 91 ods. 1 písm. c) Zmluvy o fungovaní Európskej únie

- v sekundárnom (prijatom pred nadobudnutím platnosti Lisabonskej zmluvy, ktorou sa mení a dopĺňa Zmluva o Európskom spoločenstve a Zmluva o Európskej únii - do 30. novembra 2009)

v smernici Európskeho parlamentu a Rady 2008/96/ES z 19. novembra 2008 o riadení bezpečnosti cestnej infraštruktúry,

b) nie je obsiahnutá v judikatúre Súdneho dvora Európskej únie.

**4. Záväzky Slovenskej republiky vo vzťahu k  Európskej únii:**

a) lehota na prebratie smernice alebo lehota na implementáciu nariadenia alebo rozhodnutia:

do 19. decembra 2010

lehota určená na predloženie návrhu právneho predpisu na rokovanie vlády podľa určenia gestorských ústredných orgánov štátnej správy zodpovedných za transpozíciu smerníc a vypracovanie tabuliek zhody k návrhom všeobecne záväzných právnych predpisov:

do 19. decembra 2010

c) informácia o konaní začatom proti Slovenskej republike o porušení podľa čl. 258 až 260 Zmluvy o fungovaní Európskej únie:

výzva (formálne oznámenie) Európskej komisie - porušenia č. 2011/0350 - 0360

d) informácia o právnych predpisoch, v ktorých sú preberané smernice spolu s uvedením rozsahu tohto prebratia:

Nariadenie vlády Slovenskej republiky č. 344/2006 Z. z. o minimálnych bezpečnostných požiadavkách na tunely v cestnej sieti – čiastočná transpozícia.

Zákon č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov – čiastočná transpozícia.

Vyhláška Ministerstva vnútra Slovenskej republiky č. 9/2009 Z. z., ktorou sa vykonáva zákon o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov – čiastočná transpozícia.

**5. Stupeň zlučiteľnosti návrhu právneho predpisu s** **právom Európskej únie:**

a) čiastočný

1. **Gestor a spolupracujúce rezorty:**

Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky - gestor

Ministerstvo vnútra Slovenskej republiky – spolugestor

**Doložka vybraných vplyvov**

**A.1. Názov materiálu:** Návrh zákona, ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) v znení neskorších predpisov a ktorým sa mení zákon č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.

**Termín začatia a ukončenia PPK:** 14.01.2011 do 20.01.2011

**A.2. Vplyvy:**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|   | Pozitívne\*  | Žiadne\* | Negatívne\* |
| 1. Vplyvy na rozpočet verejnej správy |  |   |  X |
| 2. Vplyvy na podnikateľské prostredie – dochádza k zvýšeniu regulačného zaťaženia? |  X |   | X |
| 3, Sociálne vplyvy – vplyvy  na hospodárenie obyvateľstva,-sociálnu exklúziu,- rovnosť príležitostí a rodovú rovnosť a vplyvy na zamestnanosť |   | X   |   |
| 4. Vplyvy na životné prostredie |   | X  |   |
| 5. Vplyvy na informatizáciu spoločnosti | X  |   |   |

**\*** Predkladateľ označí znakom x zodpovedajúci vplyv (pozitívny, negatívny, žiadny), ktorý návrh prináša v každej oblasti posudzovania vplyvov. Návrh môže mať v jednej oblasti zároveň pozitívny aj negatívny vplyv, v tom prípade predkladateľ označí obe možnosti. Bližšie vysvetlenie označených vplyvov bude obsahovať analýza vplyvov. Isté vysvetlenie, či bilanciu vplyvov (sumárne zhodnotenie, ktorý vplyv v danej oblasti prevažuje) môže predkladateľ uviesť v poznámke.

**A.3. Poznámky**

Legislatívna rada vlády SR na svojom rokovaní dňa 8.marca 2011 odporučila upraviť problematiku v samostatnom zákone. Ide o návrh zákonao riadení bezpečnosti pozemných komunikácií a o zmene a doplnení niektorých zákonov. Z pohľadu jednotlivých vplyvov sa nič nemení.

**A.4. Alternatívne riešenia**

**A.5. Stanovisko gestorov**

MH SR – bez pripomienok

MŽP SR – bez pripomienok

MPSVR SR – bez pripomienok

MF SR – pre oblasť informatizácie spoločnosti - bez pripomienok

MF SR – pre oblasť rozpočtu – pripomienky zapracované

**Osobitná časť**

**Čl. I**

**K § 1**

Navrhovaný zákon upravuje riadenie bezpečnosti pozemných komunikácií, ktoré sú súčasťou transeurópskej cestnej siete, čím sa myslí posudzovanie vplyvu bezpečnosti pozemných komunikácií, audit bezpečnosti pozemných komunikácií, inšpekcia na mieste.

**K § 2**

Návrh zákona definuje posudzovanie vplyvu bezpečnosti pozemnej komunikácie, povinnosti správcu pozemnej komunikácie zabezpečiť vykonanie posudzovania vplyvu a náležitosti správy vypracovávanej bezpečnostným audítorom. Cieľom posudzovania vplyvu je zamerať sa pri projektovaní pozemnej komunikácie vo zvýšenej miere na bezpečnosť navrhovanej trasy, na bezpečnostné prvky a odporučiť prijatie opravných opatrení, ktoré zabezpečia zvýšenie bezpečnosti pozemnej komunikácie, s ktorými sa stavebník pozemnej komunikácie buď stotožní a zapracuje do projektovej dokumentácie alebo odôvodní ich zamietnutie. Následne cestný správny orgán zhodnotí v odôvodnenom stanovisku, či postup stavebníka pozemnej komunikácie je alebo bol v súlade s požiadavkou zvyšovania bezpečnosti pozemných komunikácií.

**K § 3**

Návrh zákona definuje bezpečnostný audit, štádia kedy je stavebník pozemnej komunikácie ho povinný zabezpečiťa náležitosti správy vypracovávanej bezpečnostným audítorom. Rovnako ako pri posudzovaní vplyvu cieľom bezpečnostného auditu je zamerať sa pri projektovaní pozemnej komunikácie vo zvýšenej miere na bezpečnostné prvky odhaliť nebezpečné prvky a odporučiť prijatie opravných opatrení, ktoré zabezpečia zvýšenie bezpečnosti pozemnej komunikácie, s ktorými sa stavebník pozemnej komunikácie buď stotožní a zapracuje do projektovej dokumentácie alebo aplikuje na stavbe pred jej dokončením alebo odôvodní ich zamietnutie. Následne špeciálny stavebný úrad v stavebnom konaní alebo v kolaudačnom konaní zhodnotí, či postup stavebníka pozemnej komunikácie je alebo bol v súlade s požiadavkou zvyšovania bezpečnosti pozemných komunikácií.

**K § 4**

Ustanovenie zákona ukladá správcom TEN-T siete povinnosti na úseku ciest, ktoré sú v prevádzke, definuje klasifikáciu kritických nehodových lokalít a inšpekciu. Do značnej miery sa tieto činnosti už dlhodobo vykonávajú a to nielen na TEN-T sieti. Cieľom bolo zosúladiť vykonávané činnosti s požiadavkami smernice. Štatistiky z údajov z evidencie dopravných nehôd, ktoré poskytuje Policajný zbor SR je základným východiskom pri hľadaní príčin vzniku dopravných nehôd. Na základe toho sa spracuje zoznam kritických nehodových lokalít a navrhnú sa po vykonaní inšpekcie na mieste opatrenia na zlepšenie bezpečnosti. Klasifikácia nehodových lokalít predstavuje dôležitý a nevyhnutný podklad na kvalifikované zostavovanie investičného plánu ako aj plánu opráv a údržby pozemných komunikácií. Je potvrdené, že správne navrhnuté a vykonané opatrenia znižujú príčiny vzniku dopravných nehôd. Vykonanie opatrení na zvýšenie bezpečnosti je však v plnej miere závislé od množstva finančných prostriedkov určených jednotlivým správcom pozemných komunikácií.

**K § 5 a 6**

V ustanoveniach sa špecifikujú oprávnenia a požiadavky kladené na odborne spôsobilú osobu oprávnenú vykonávať posudzovanie vplyvu, bezpečnostný audit alebo inšpekciu. Je to fyzická osoba zapísaná v zozname audítorov bezpečnosti pozemných komunikácií, ktorá spĺňa podmienky ustanovené v návrhu zákona. Na činnosť bezpečnostného audítora zo súčasného pohľadu budú odborne pripravení najmä odborníci z okruhu autorizovaných stavebných inžinierov, pretože ide o osoby, ktoré sa navrhovaným predmetom činnosti bezpečnostného audítora zaoberajú ako spracovatelia projektovej dokumentácie, vykonávatelia vedenia uskutočňovania stavby alebo v prípade výkonu inšpekcie aj znalci, ktorí majú bohaté skúsenosti v oblasti dopravných nehôd. Malo by ísť o osobu, ktorá preukázala svoje znalosti problematiky a má dostatočnú prax na to, aby kvalifikovane posúdila projektovú dokumentáciu a aj samotnú stavbu a našla rizikové prvky navrhovanej výstavy z pohľadu bezpečnosti cestnej premávky alebo príčiny dopravných nehôd na existujúcich pozemných komunikáciách.

Bezpečnostný audítor vykonáva tieto činnosti za odplatu na základe zmluvy so stavebníkom, alebo so správcom pozemných komunikácií a to buď ako slobodné povolanie alebo v mene a na zodpovednosť právnickej alebo fyzickej osoby ako jej zamestnanec, spoločník alebo konateľ.

Zoznam bezpečnostných audítorov vedie Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja.

**K § 7**

Ustanovenie určuje údaje, ktoré sa zapisujú do zoznamu bezpečnostných audítorov a zároveň sa upravujú jednotlivé dôvody vyčiarknutia bezpečnostného audítora zo zoznamu.

**K § 8**

Ustanovenie špecifikuje zameranie odbornej prípravy bezpečnostných audítorov, ktorá končí preverením vedomostí a zručností odbornou skúškou. Uchádzač spĺňajúci podmienky vzdelania a praxe je povinný absolvovať odbornú prípravu a zložiť skúšku, ktorou preukazuje svoju odbornú spôsobilosť. Podrobnosti o odbornej príprave týchto osôb upraví vykonávací predpis.

**K § 9**

Na zabezpečenie kvality vzdelávania v odbore riadenia bezpečnosti pozemných komunikácií sa ustanovuje podmienka získania akreditácie vzdelávacích inštitúcií podľa zákona č. 568/2009 Z. z. o celoživotnom vzdelávaní a o zmene a a doplnení niektorých zákonov, ktoré by mali zabezpečovať odbornú prípravu bezpečnostných audítorov.

**K § 10**

Bezpečnostný audítor pri výkone činnosti používa úradnú pečiatku a osvedčenie o odbornej spôsobilosti. Bezpečnostný audítor je povinný viesť evidenciu a umožniť do nej nahliadať a musí byť poistený zo zodpovednosti za prípadné škody.

Ustanovenie má taktiež vylúčiť konflikt záujmov, ktorý by mohol viesť bezpečnostného audítora k predpojatosti, preto je jednoznačne určené, v ktorých prípadoch bezpečnostný audítor nesmie činnosť vykonávať.

**K § 11**

Návrh zákona ustanovuje skutkové podstaty priestupkov a výšku, ktorú za ich spáchanie je možné uložiť.

**K § 12**

Návrh zákona ustanovuje skutkové podstaty správnych deliktov a výšku, ktorú za ich spáchanie je možné uložiť.

**K § 13**

Návrh zákona ustanovuje všeobecné použitie  správneho poriadku.

**K § 14**

Ustanovením sa upravuje splnomocňovacie ustanovenie.

**K § 15**

Ustanovuje sa transpozičná príloha.

**Čl. II**

**K bodu 1**

Úprava súvisí s aktualizáciou pojmov.

**K bodu 2**

Úprava ustanovenia súvisí so zabezpečením súladu používaných pojmov „zastavané územie“ a „súvislé zastavané územie“ so zákonom č. 50/1976 Zb. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku (stavebný zákon) v znení neskorších predpisov, nakoľko zákon č. 135/1961 Zb. nesprávne používa legislatívnu skratku zavedenú v § 11 ods. 5 stavebného zákona.

**K bodu 3**

Úhrada za užívanie miestnych komunikácií bola upravená v zákone č. 582/2004 Z. z. o miestnych daniach a miestnom poplatku za komunálne odpady a drobné stavebné odpady v znení neskorších predpisov. Novelou zákona však došlo k zrušeniu miestnej dane za dočasné parkovanie motorových vozidiel ako súčasti miestnej dane za zabratie verejného priestranstva. Danou zmenou tak mestá a obce stratili možnosť účinným spôsobom regulovať statickú dopravu na svojom území. Mestám a obciam vznikajú problémy pri spoplatňovaní parkovania na ich území v miestach, kde to samospráva považuje za potrebné, resp. vhodné.

**K bodu 4**

Návrh zákona presnejšie špecifikuje povinnosť správcov pozemných komunikácií TEN-T siete v oblasti zabezpečovania bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky.

**K bodu 5**

Územné plány obce sa obstarávajú, spracúvajú, prerokúvajú a schvaľujú podľa postupu uvedeného v  zákone č. 50/1976 Zb. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku (stavebný zákon) v znení neskorších predpisov.

Niektoré obce opomenú upovedomiť cestné správne orgány a správcov pozemných komunikácií o zmene alebo doplnku územného plánu obce a dať im možnosť sa vyjadriť, pričom nerešpektujú ochranné pásma pozemných komunikácii.

Následne v praxi vzniká problém a nejednotnosť medzi cestnými správnymi orgánmi, správcami pozemných komunikácií a obcami pri posúdení územia určeného na súvislé zastavanie a ochrannými pásmami pozemných komunikácií najmä, ak táto zmena nebola ešte vykonaná v katastrálnych mapách.

**K bodu 6**

Navrhované znenie zákona ustanovuje, že vydanie povolení vo veciach činností v ochranných pásmach pozemných komunikácií je podmienené súhlasom príslušného útvaru Policajného zboru, resp. priamo Ministerstvom vnútra Slovenskej republiky.

Podľa § 2 ods. 1 písm. j) zákona NRSR č. 171/1993 o Policajnom zbore v znení neskorších predpisov Policajný zbor dohliada na bezpečnosť a plynulosť cestnej premávky a spolupôsobí pri jej riadení. Podľa § 11 písm. a) zákona č. 575/2001 Z. z. o organizácii a činnosti vlády a organizácii ústrednej štátnej správy v znení neskorších predpisov je Ministerstvo vnútra SR ústredným orgánom štátnej správy pre bezpečnosť a plynulosť cestnej premávky. Vzhľadom na to je nevyhnutné, aby Policajný zbor, resp. ministerstvo vnútra, neboli v rozhodovaní o organizácii dopravy pri povoľovaní výnimky alebo obmedzenia z činnosti v cestných ochranných pásmach a tvorbe dopravného prostredia v postavení subjektov, ktoré nemôžu dôsledne presadzovať záujmy ochrany života a zdravia občanov - účastníkov cestnej premávky tak, ako im to ukladá zákon.

**K bodu 7**

Návrh zákona dopĺňa povinnosť investora stavby pozemnej komunikácie majetkovoprávne vyporiadať pozemky dotknuté vyvolanými úpravami v prospech vlastníka alebo prevádzkovateľa vedenia alebo iného diela a zároveň ukladá povinnosť vlastníkovi alebo prevádzkovateľovi vedenia alebo iného diela takýto pozemok prevziať okrem prípadov keď sa napr. pozemok nachádza pod pozemnou komunikáciou a v prospech vlastníka alebo prevádzkovateľa vedenia alebo iného diela je zriadené vecné bremeno prípadne je uzavretá nájomná zmluva.

**K bodu 8**

Uvedeným sa má zabezpečiť súlad používaných pojmov „zastavané územie“ a „súvislé zastavané územie“ so zákonom č. 50/1976 Zb. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku (stavebný zákon) v znení neskorších predpisov, nakoľko zákon č. 135/1961 Zb. nesprávne používa legislatívnu skratku zavedenú v § 11 ods. 5 stavebného zákona.

**Čl. III**

Ustanovením sa určuje, že výkon činnosti bezpečnostného audítora sa nepovažuje za živnosť.

**Čl. IV**

Ustanovením sa dopĺňa okruh subjektov, ktorým sa poskytujú informácie z evidencie dopravných nehôd o vlastníkov a správcov pozemných komunikácií, nakoľko nová právna úprava im ukladá vykonávať klasifikáciu kritických nehodových lokalít a inšpekciu.

**Čl. V:**

Účinnosť zákona sa navrhuje od 1. augusta 2011.

Bratislava 28.apríla 2011

**Iveta Radičová**

predsedníčka vlády Slovenskej republiky

**Ján Figeľ**

podpredseda vlády a minister dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja

Slovenskej republiky