**Dôvodová správa**

**A. Všeobecná časť**

Návrh zákona, ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) v znení neskorších predpisov a ktorým sa menia a dopĺňajú niektoré zákony (ďalej len „návrh zákona“) predkladá Ministerstvo dopravy a výstavy Slovenskej republiky ako iniciatívny návrh.

Účelom návrhu zákona je poskytnúť vlastníkom diaľnic, ciest a miestnych ciest (komunikácií) možnosť majetkovoprávne usporiadať pozemky pod pozemnými komunikáciami formou vyvlastnenia vo verejnom záujme v termíne do 31. decembra 2030. Návrhom sa ďalej reflektuje na potrebu úpravy cestného zákona v súvislosti s poznatkami z aplikačnej praxe – s cieľom náležite vykonávať kontrolu merania rozmerov vozidiel a jazdných súprav sa ustanovuje, že na tento účel možno použiť aj kalibrované meradlo. Dochádza k zadefinovaniu jednotlivých tried ciest, zadefinovaniu pojmu cestná sieť a k úpravám v súvislosti s procesom usporiadania cestnej siete. Návrhom sa ďalej nanovo vymedzuje cestné ochranné pásmo, ktoré už nebude viazané na dopravné značky, ale bude vznikať mimo zastavaného územia obce. Návrhom dochádza aj k novelizácii zákona č. 50/1976 Zb. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku (stavebný zákon) v znení neskorších predpisov v súvislosti s úpravou kolaudačného konania, resp. v súvislosti s oznámením začatia kolaudačného konania pri líniových stavbách a doručením kolaudačného rozhodnutia. Návrhom zákona sa zároveň novelizuje zákon č. 145/1995 Z. z. o správnych poplatkoch v znení neskorších predpisov predovšetkým v súvislosti s úpravou terminológie a splnomocnením správneho orgánu.

Návrh zákona nemá žiadne vplyvy na rozpočet verejnej správy, ani vplyvy
na podnikateľské prostredie, ani sociálne vplyvy, ani vplyvy na životné prostredie, ani vplyvy
na informatizáciu spoločnosti, ani vplyvy na služby verejnej správy pre občana, ani vplyvy
na manželstvo, rodičovstvo a rodinu.

Návrh zákona je v súlade s Ústavou SR, ústavnými zákonmi SR a nálezmi Ústavného súdu SR, platným právnym poriadkom SR, medzinárodnými zmluvami a inými medzinárodnými dokumentmi, ktorými je Slovenská republika viazaná, ako aj s právom Európskej únie.

Dátum účinnosti sa navrhuje s prihliadnutím na dĺžku legislatívneho procesu a potrebnú legisvakanciu.

**Doložka vybraných vplyvov**

|  |
| --- |
| 1. **Základné údaje**
 |
| **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 menia a dopĺňajú niektoré zákony. |
| **Predkladateľ (a spolupredkladateľ)** |
| Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky |
| **Charakter predkladaného materiálu** |[ ]  Materiál nelegislatívnej povahy |
|  |[x]  Materiál legislatívnej povahy |
|  |[ ]  Transpozícia práva EÚ |
| *V prípade transpozície uveďte zoznam transponovaných predpisov:* |
| **Termín začiatku a ukončenia PPK** |  |
| **Predpokladaný termín predloženia na MPK\*** | *August 2020* |
| **Predpokladaný termín predloženia na Rokovanie vlády SR\*** | *December 2020* |
|  |
| 1. **Definovanie problému**
 |
| Súčasná právna úprava poskytuje vlastníkom diaľnic, ciest a miestnych ciest (komunikácií) možnosť majetkovoprávne usporiadať pozemky pod pozemnými komunikáciami formou vyvlastnenia vo verejnom záujme v termíne do 31. decembra 2020. Uvedenú lehotu je nevyhnutné predĺžiť.  |
| 1. **Ciele a výsledný stav**
 |
| Účelom návrhu zákona je poskytnúť vlastníkom diaľnic, ciest a miestnych ciest (komunikácií) možnosť majetkovoprávne usporiadať pozemky pod pozemnými komunikáciami formou vyvlastnenia vo verejnom záujme v termíne do 31. decembra 2030. Návrhom sa ďalej reflektuje na potrebu úpravy zákona v súvislosti s poznatkami z aplikačnej praxe. |
| 1. **Dotknuté subjekty**
 |
| Vlastníci diaľnic, ciest a miestnych ciest (komunikácií). |
| 1. **Alternatívne riešenia**
 |
| Nie sú. Opomenutie novelizácie zákona by predstavovalo prekážku pre úpravu lehoty v súvislosti s majetkovoprávnym usporiadaním pozemkov pod pozemnými komunikáciami.  |
| 1. **Vykonávacie predpisy**
 |
| *Predpokladá sa prijatie/zmena vykonávacích predpisov?* | [ ]  Áno | [x]  Nie |
| *Ak áno, uveďte ktoré oblasti budú nimi upravené, resp. ktorých vykonávacích predpisov sa zmena dotkne:* |
| 1. **Transpozícia práva EÚ**
 |
| Žiadna. |
|  |
| 1. **Preskúmanie účelnosti\*\***
 |
|  |
| \* vyplniť iba v prípade, ak materiál nie je zahrnutý do Plánu práce vlády Slovenskej republiky alebo Plánu legislatívnych úloh vlády Slovenskej republiky. \*\* nepovinné |
|  |
| 1. **Vplyvy navrhovaného materiálu**
 |
| **Vplyvy na rozpočet verejnej správy** |[ ]  **Pozitívne** |[x]  **Žiadne** |[ ]  **Negatívne** |
|  z toho rozpočtovo zabezpečené vplyvy |[ ]  Áno |[ ]  Nie |[ ]  Čiastočne |
| **Vplyvy na podnikateľské prostredie** |[ ]  **Pozitívne** |[x]  **Žiadne** |[ ]  **Negatívne** |
|  z toho vplyvy na MSP |[ ]  Pozitívne |[ ]  Žiadne |[ ]  Negatívne |
| **Sociálne vplyvy** |[ ]  **Pozitívne** |[x]  **Žiadne** |[ ]  **Negatívne** |
| **Vplyvy na životné prostredie** |[ ]  **Pozitívne** |[x]  **Žiadne** |[ ]  **Negatívne** |
| **Vplyvy na informatizáciu** |[ ]  **Pozitívne** |[x]  **Žiadne** |[ ]  **Negatívne** |

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Vplyvy na služby verejnej správy pre občana, z toho** |  |  |  |  |  |  |
|  **vplyvy služieb verejnej správy na občana** |[ ]  **Pozitívne** |[x]  **Žiadne** |[ ]  **Negatívne** |
|  **vplyvy na procesy služieb vo verejnej správe** |[ ]  **Pozitívne** |[x]  **Žiadne** |[ ]  **Negatívne** |
| **Vplyvy na manželstvo, rodičovstvo a** **rodinu** |   ****     **Pozitívne** |   [x]     **Žiadne** |   ****   **Negatívne** |

|  |
| --- |
| 1. **Poznámky**
 |
|  |
| 1. **Kontakt na spracovateľa**
 |
| Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky, Sekcia cestnej dopravy a pozemných komunikácii – Mgr. Tomáš Pšenka, e-mail: tomas.psenka@mindop.sk, tel. č. 02/59494635, Mgr. Peter Považan, e-mail: peter.povazan@mindop.sk, tel. č. 02/59494347 |
| 1. **Zdroje**
 |
|  |
| 1. **Stanovisko Komisie pre posudzovanie vybraných vplyvov z PPK**
 |
|  |

**DOLOŽKA ZLUČITEĽNOSTI**

**právneho predpisu s právom Európskej únie**

**1. Navrhovateľ právneho predpisu:**

Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky.

1. **Názov návrhu právneho predpisu:**

Návrh zákona, ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) v znení neskorších predpisov a ktorým sa menia a dopĺňajú niektoré zákony.

**3. Predmet návrhu právneho predpisu je upravený v práve Európskej únie:**

a)      v primárnom práve:

* čl. 17 ods. 1 Charty základných práv Európskej únie,
* čl. 90 až 100 Zmluvy o fungovaní Európskej únie.

b) v sekundárnom práve:

* smernica Európskeho parlamentu a Rady 1999/62/ES zo 17. júna 1999 o poplatkoch za používanie určitej dopravnej infraštruktúry ťažkými nákladnými vozidlami (Ú. v. ES L 187, 20.7.1999; Mimoriadne vydanie Ú. v. EÚ, kap. 7/zv. 4) v platnom znení – gestor MDV SR,
* smernica Európskeho parlamentu a Rady 2008/96/ES z 19. novembra 2008 o riadení bezpečnosti cestnej infraštruktúry (Ú. v. EÚ L 319, 29.11.2008) v platnom znení – gestor MDV SR,
* smernica Rady 96/53/ES z 25. júla 1996, ktorou sa v spoločenstve stanovujú najväčšie prípustné rozmery niektorých vozidiel vo vnútroštátnej a medzinárodnej cestnej doprave a maximálna povolená hmotnosť v medzinárodnej cestnej doprave (Ú. v. ES L 235, 17.9.1996; Mimoriadne vydanie Ú. v. EÚ, kap. 7/zv. 2) v platnom znení – gestor MDV SR,

c)   v judikatúre Súdneho dvora Európskej únie:

 - nie je

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

a)  lehota na prebratie príslušného právneho aktu Európskej únie:

* smernicu Európskeho parlamentu a Rady 1999/62/ES zo 17. júna 1999 o poplatkoch za používanie určitej dopravnej infraštruktúry ťažkými nákladnými vozidlami (Ú. v. ES L 187, 20.7.1999) v platnom znení bola Slovenská republika povinná transponovať do 1. mája 2004,
* smernicu Európskeho parlamentu a Rady 2008/96/ES z 19. novembra 2008 o riadení bezpečnosti cestnej infraštruktúry (Ú. v. EÚ L 319, 29.11.2008) v platnom znení bola Slovenská republika povinná transponovať do 19. decembra 2010,
* smernicu Rady 96/53/ES z 25. júla 1996, ktorou sa v spoločenstve stanovujú najväčšie prípustné rozmery niektorých vozidiel vo vnútroštátnej a medzinárodnej cestnej doprave a maximálna povolená hmotnosť v medzinárodnej cestnej doprave (Ú. v. ES L 235, 17.9.1996; Mimoriadne vydanie Ú. v. EÚ, kap. 7/zv. 2) v platnom znení bola Slovenská republika povinná transponovať do 1. mája 2004,

b) informácia o začatí konania v rámci „EÚ Pilot“ alebo o začatí postupu Európskej komisie , alebo o konaní Súdneho dvora Európskej únie proti Slovenskej republike podľa čl. 258 a 260 Zmluvy o fungovaní Európskej únie:

- bezpredmetné

c) informácia o právnych predpisoch, v ktorých sú uvádzané právne akty Európskej únie prebrané spolu s uvedením rozsahu ich prebrania:

* Smernica Európskeho parlamentu a Rady 1999/62/ES:
1. Zákon č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) v znení neskorších predpisov
2. Zákon č. 582/2004 Z. z. o miestnych daniach a miestnom poplatku za komunálne odpady a drobné stavebné odpady v znení neskorších predpisov
3. Zákon č. 639/2004 Z. z. o Národnej diaľničnej spoločnosti a o zmene a doplnení zákona č. [135/1961 Zb.](https://www.slov-lex.sk/pravne-predpisy/SK/ZZ/1961/135/) o pozemných komunikáciách (cestný zákon) v znení neskorších predpisov
4. Zákon č. 474/2013 Z. z. o výbere mýta za užívanie vymedzených úsekov pozemných komunikácií a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov
5. Zákon č. 488/2013 Z. z. o diaľničnej známke a o zmene niektorých zákonov v znení neskorších predpisov
6. Nariadenie vlády Slovenskej republiky č. 497/2013 Z. z., ktorým sa ustanovuje spôsob výpočtu mýta, výška sadzby mýta a systém zliav zo sadzieb mýta za užívanie vymedzených úsekov pozemných komunikácií v znení neskorších predpisov
7. Zákon č. 361/2014 Z. z. o dani z motorových vozidiel a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov
8. Vyhláška Ministerstva dopravy a výstavby Slovenskej republiky č. 228/2020 Z. z., ktorou sa vymedzujú úseky diaľnic, ciest I. triedy a ciest II. triedy s výberom mýta
* Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2008/96/ES:
	+ - 1. Zákon č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov
			2. Zákon č. 249/2011 Z. z. o riadení bezpečnosti pozemných komunikácií a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení zákona č. 177/2018 Z. z.
			3. Vyhláška Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky č. 251/ 2011 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti riadenia bezpečnosti pozemných komunikácií
			4. Vyhláška Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky č. 135/2012 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o odbornej príprave, o odbornej skúške a o výkone činnosti audítora bezpečnosti pozemnej komunikácie, o zápise do zoznamu audítorov bezpečnosti pozemných komunikácií a o zápise do zoznamu vzdelávacích inštitúcií akreditovaných v odbore riadenia bezpečnosti pozemných komunikácií
* Smernica Rady 96/53/ES:

1. Zákon č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) v znení neskorších predpisov

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

3. Zákon Slovenskej národnej rady č. 372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov

4. Zákon č. 160/2018 Z. z. o prevádzke vozidiel v cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov

5. Vyhláška Ministerstva dopravy a výstavby Slovenskej republiky č. 134/2018 Z. z, ktorou sa ustanovujú podrobnosti o prevádzke vozidiel v cestnej premávke v znení neskorších predpisov

**5. Návrh právneho predpisu je zlučiteľný s právom Európskej únie:**

- úplne

**B. Osobitná časť**

**K čl. I**

K čl. I bodu 1

V súlade s požiadavkami vyplývajúcimi z aplikačnej praxe projektovania pozemných komunikácií sa ustanovuje, že navrhovanie pozemných komunikácií sa môže popri platných slovenských technických normách, technických predpisoch a objektívne zistených výsledkoch výskumu a vývoja pre cestnú infraštruktúru vykonávať aj prostredníctvom obdobných technických špecifikácií. Obdobné technické špecifikácie predstavujú súbor overených expertných poznatkov vedy, techniky a praxe, ktorých cieľom je priniesť optimálne a racionálne riešenia najmä z hľadiska kvality, životnosti a bezpečnosti pozemných komunikácií a vyplývajú predovšetkým z odbornej projekčnej a inžinieringovej činnosti na úseku navrhovania pozemných komunikácií. Ide najmä o katalógové listy, vzorové listy či technicko-kvalitatívne podmienky.

K čl. I bodom 2 a 6

Ustanovuje sa, že cestná sieť je tvorená diaľnicami a cestami. Dochádza k presnému vymedzeniu kompetencií ministerstva súvisiacich s usporiadaním cestnej siete. V nadväznosti
na navrhovanú úpravu je potrebné upraviť ustanovenia súvisiace s usporiadaním cestnej siete. V rámci procesu usporiadania cestnej siete sa ustanovuje, že okrem usporiadania vlastníckych vzťahov k samotnej pozemnej komunikácií je potrebné usporiadať aj vlastnícke vzťahy k dotknutému pozemku. V prípade dotknutého pozemku vo vlastníctve štátu, obce alebo samosprávneho kraja sa ustanovuje možnosť usporiadania dotknutého pozemku bezodplatne alebo formou zámeny pozemkov a podmienky pre tento postup.

K čl. I bodom 3 a 4

Ustanovuje sa, že do centrálnej evidencie sa vkladajú aj dopravno-inžinierske údaje, ktorými sú najmä údaje o intenzitách dopravy či údaje o skladbe dopravného prúdu. Zároveň sa ustanovuje, že údaje centrálnej evidencie sú nevyhnutné na plnenie úloh ministerstva vyplývajúcich z § 3 ods. 3 a vlastníci a správcovia pozemných komunikácií sú povinní poskytovať údaje do centrálnej evidencie bezodplatne.

K čl. I bodu 5

V novom znení § 4a sa zavádzajú definície jednotlivých tried ciest s dôrazom na presné vymedzenie ich dopravného významu v rámci krajiny, ktoré doteraz v ustanoveniach zákona absentovali. Dopravné centrá plnia rezidenčnú, administratívnu, obslužnú (občianska vybavenosť) a turistickú funkciu, pričom ich význam závisí od miery a rozsahu poskytovaných funkcií a veľkosti spádového územia. Zároveň dochádza v pôvodnom odseku 1 k vypusteniu obsolentných ustanovení.

K čl. I bodu 7

Upravuje sa režim uzávierok, obchádzok, odklonov aj na verejných účelových cestách (komunikáciách), keďže v praxi dochádza k uzávierkam, obchádzkam a odklonom aj na týchto cestách a zároveň je žiaduce tieto postupy zosúladiť s ostatnými pozemnými komunikáciami, keďže z pohľadu ich užívateľov (motoristov) ide o štandardné cesty, pričom rozdiel je len administratívny.

K čl. I bodu 8

Ustanovuje sa, že vo výnimočných prípadoch, najmä, ak to vyžaduje dopravná situácia, môže dôjsť k povoleniu vedenia obchádzkovej trasy aj po neverejnej účelovej ceste (komunikácii). Povolenie obchádzky je prípustné len so súhlasom vlastníka tejto pozemnej komunikácie.

K čl. I bodu 9

Upravuje sa režim zvláštneho užívania aj na verejných účelových cestách (komunikáciách). Podľa § 6 zákona sa pojem „všeobecné užívanie“ vzťahuje na všetky pozemné komunikácie a zároveň súčasné vymedzenie zvláštneho užívania vylučuje verejné účelové cesty z tohto režimu. Treba uviesť, že v praxi v mnohých prípadoch dochádza k užívaniu verejných účelových ciest iným spôsobom, než na ktorý sú určené.

K čl. I bodu 10

V praxi sa súčasné znenie tohto ustanovenia ukázalo ako nedostatočné. Dochádza
k umiestňovaniu skládok materiálov, reklamných stavieb a iných zariadení aj v iných rozhľadových poliach než len v rozhľadových poliach križovatiek, a to v rozhľadových poliach potrebných na predchádzanie alebo zastavenie vozidla (najmä pred priechodmi pre chodcov), a tiež v rozhľadových poliach železničných priecestí. Súčasné znenie upravujúce zákaz umiestňovania skládok materiálov, reklamných stavieb a iných zariadení len
v križovatkách je nedostatočnou ochranou verejného záujmu na bezpečnosti cestnej premávky, keďže dochádza k odpútavaniu pozornosti vodičov od sledovania dopravných dejov v cestnej premávke.

K čl. I bodu 11

Ustanovuje sa, že kontrolu merania rozmerov vozidiel a jazdných súprav možno okrem určeného meradla vykonávať aj povinne kalibrovaným meradlom podľa zákona č. 157/2018
Z. z.

K bodom 12 a 13

S cieľom zamedziť nekontrolovanému osadzovaniu reklamných zariadení popri cestách I., II. a III. triedy z dôvodu pretrvávajúceho vizuálneho smogu, a to najmä v extravilánoch obcí, sa navrhuje eliminovať túto nežiaducu činnosť. Návrhom sa taktiež reaguje na potrebu priblíženia sa k požadovanému stupňu regulácie reklamných stavieb vo vyspelých európskych krajinách.

K čl. I bodu 14

Na základe poznatkov z aplikačnej praxe dochádza k upusteniu vymedzenia cestného ochranného pásma prostredníctvom dopravných značiek označujúcich začiatok a koniec obce. Tieto dopravné značky vymedzujú územie, na ktorom platia osobitné pravidlá cestnej premávky o správaní sa v obci (napr. najvyššia dovolená rýchlosť, jazda v jazdných pruhoch, zastavenie a státie vozidla) a pri ich umiestňovaní sa majú brať na zreteľ požiadavky
na bezpečnosť cestnej premávky. Vzhľadom na súčasné vymedzenie cestného ochranného pásma prostredníctvom týchto značiek dochádza v praxi k ich umiestňovaniu bez ohľadu na to, či je to z pohľadu pravidiel cestnej premávky opodstatnené a následne tak dochádza
k neželanému zániku ochranných pásiem. Berúc na zreteľ uvedenú skutočnosť teda dochádza
k vymedzeniu cestných ochranných pásem mimo zastavaného územia obce definovaného na základe územnoplánovacej dokumentácie. Pokiaľ obec nemá alebo nie je povinná mať územný plán, ochranné pásmo vzniká mimo reálne existujúceho zastavaného územia.

K čl. I bodu 15

V nadväznosti na zmenu úpravy v súvislosti s vymedzením cestného ochranného pásma (bod 14) a s cieľom umožniť obciam ich prirodzený územný rozvoj, najmä prostredníctvom individuálnej bytovej výstavby, sa vypúšťa úprava obmedzujúca obstavovanie pozemnej komunikácie v rámci procesu rozširovania súvislej zástavby obce.

K čl. I bodu 16

S cieľom umožniť správcom pozemných komunikácií pružnejší výkon rekonštrukcií a opráv vozoviek sa vzhľadom na aplikačnú prax ustanovuje, že v prípade, ak výmenou obrusnej vrstvy vozovky má dôjsť k zvýšeniu zaťaženia cestného telesa, na takéto drobné stavebné úpravy cestného telesa postačuje špeciálnemu stavebnému úradu pre pozemné komunikácie ohlásenie stavebných prác.

K čl. I bodu 17

Platné znenie považuje za základné a jediné riešenie zrušenia pozemnej komunikácie výstavbu novej pozemnej komunikácie. Z dopravného, technického a ekonomického hľadiska môže byť efektívnejším riešením úprava jestvujúcej pozemnej komunikácie. Navrhované znenie je navyše v logickom súlade s platným znením § 19 ods. 2 zákona, ktorý v podobných prípadoch umožňuje úpravu už existujúcej pozemnej komunikácie.

K bodu 18

Ustanovenie § 18 ods. 11  bolo do zákona vložené s účinnosťou od  7.3.1997, avšak neriešilo problematiku potreby rekonštrukcie vedení tohto druhu, ktoré už boli umiestnené na mostoch pred týmto termínom. Treba zdôrazniť, že v blízkej budúcnosti nevyhnutne vznikne potreba plynovody prechádzajúce cez mosty vzhľadom na ich technický stav rekonštruovať, resp. odstrániť ich a následne opätovné umiestniť. Ak by sa nedoplnila súčasná legislatíva, bude postupne nutné plynovody z mostov odstraňovať, pričom alternatívne umiestnenie je takmer vždy technicky nemožné a ekonomicky neopodstatnené a zároveň nebude možné zabezpečiť všetky nevyhnutné prepojenia pre distribučnú sieť plynu, ktorá je zároveň súčasťou kritickej infraštruktúry Slovenskej republiky. Obzvlášť v zimných mesiacoch sú niektoré sídla na hranici kapacity, bez zálohy a v prípade potreby opravy potrubia by mohli ostať na určitý čas bez plynu, nakoľko za súčasnej právnej úpravy nie je možné zabezpečiť prepojenie distribučnej siete iným spôsobom. Zároveň sa ustanovuje, že náklady na rekonštrukciu, resp. opätovné umiestenie potrubného vedenia znáša jeho vlastník alebo prevádzkovateľ (prevádzkovateľ distribučnej siete).

K čl. I bodu 19

V súvislosti s výstavbou pozemnej komunikácie, v rámci ktorej môže dôjsť k potrebe úpravy inej pozemnej komunikácie alebo jej úseku, sa ustanovuje, že investor je povinný vybudovať
na vlastné náklady pre vlastníka alebo správcu pozemnej komunikácie len vyvolané úpravy priamo dotknutého úseku pozemnej komunikácie. V nadväznosti na uvedené je vhodné uviesť, že na základe praktických skúseností sa tieto vyvolané investície realizujú na základe požiadaviek uplatnených v stavebných konaniach a povinnosť budovať preložky komunikácií vyplýva aj z ustanovení stavebného zákona.

K čl. I bodu 20

V nadväznosti na poznatky z aplikačnej praxe na úseku sankcionovania fyzických a právnických osôb za porušenie ustanovení cestného zákona sa subjektívna lehota pre udelenie sankcie predlžuje na dva roky, keďže súčasná dĺžka subjektívnej lehoty jedného roka
pre právoplatné rozhodnutie vo veci sa pri dodržaní príslušných procesných ustanovení zákona
č. 71/1967 Zb. ukázala ako nepostačujúca z hľadiska efektívneho postihu delikventov. Konanie o udelení sankcie je príslušný cestný správny orgán povinný začať, v súlade so zásadou na rýchly a spravodlivý proces, bezodkladne po tom, ako sa o porušení dozvedel.

K čl. I bodu 21 a 22

S cieľom náležitého zabezpečenia preventívnej a výchovnej funkcie sankcie
za porušenie ustanovení cestného zákona sa pristupuje k zvýšeniu výšky pokuty
za priestupky uvedené v § 22c ods. 1 písm.) a) až f) a písm. g) a i), keďže v praxi dochádza k opakovaným porušeniam zo strany totožných subjektov. Treba zdôrazniť, že sankcia v dnešnej výške nepokrýva ani náklady na všetky úkony priestupkového konania, náklady
na odstránenie prekážky a pod. Zároveň sa navrhuje zvýšiť výšku pokuty pre vodiča vozidla alebo jazdnej súpravy znemožňujúceho riadny výkon úradného merania pri nadrozmernej a nadmernej doprave.

K čl. I bodu 23

Pre vlastníkov diaľnice, cesty alebo miestnej cesty (komunikácie) sa predlžuje lehota
pre podanie návrhu na vyvlastňovacie konanie pozemkov pod diaľnicami, cestami alebo miestnymi cestami v užívaní, ktoré nie sú majetkovoprávne usporiadané, do 31. decembra 2030.

V § 24i sa upravuje sa povinnosť odstrániť už umiestnenú reklamnú stavbu na cestách, a to v lehote troch rokov od účinnosti zákona. Ak v tomto termíne nedôjde k riadnemu odstráneniu reklamnej stavby, ktorá je umiestnená v rozpore s § 10 ods. 3 a 4 zákona, oprávnený subjekt môže podať návrh na jej odstránenie podľa stavebného zákona.

V rámci prechodných ustanovení bolo potrebné vzhľadom na novelizačné body 20. až 22. upraviť aj konania o uložení pokuty začaté a právoplatne neskončené do 30. apríla 2021.

K čl. I bodom 24

Vzhľadom na novelizačné body 25. a 26. je potrebné upraviť používanie pojmov „miestna cesta“ a „účelová cesta“ aj v doterajších právnych predpisoch.

K čl. I bodom 25 a 26

Navrhuje sa systematicky zjednotiť a ustáliť názvoslovie pozemných komunikácii.

**K čl. II**

K čl. II bodom 1 a 2

V súčasnosti platná právna úprava neumožňuje pri líniových stavbách oznamovať začatie kolaudačného konania a doručovať kolaudačné rozhodnutie formou verejnej vyhlášky.
V prípade líniových stavieb, kedy vo väčšine prípadov vystupuje väčší počet účastníkov konania (rádovo stovky až tisíce), to spôsobuje značnú administratívnu, technickú a personálnu záťaž pri kolaudácii stavby. V súvislosti so zákonom č. 305/2013 Z. z. e-Governmente a registratúrnym poriadkom musí stavebný úrad všetkých účastníkov konania fyzicky identifikovať, čím sa značne zvyšuje administratívna záťaž na pracovníkov stavebných úradov. Taktiež dochádza v dôsledku prijatej novely správneho poriadku účinnej od 1. júla 2017 aj k výraznému časovému predlžovaniu lehoty na doručovanie písomnosti do vlastných rúk. Touto novelou došlo k úprave lehoty, uplynutím ktorej dochádza k fikcií doručenia. Od 1. júla 2017 sa písomnosť považuje za doručenú dňom vrátenia nedoručenej písomnosti správnemu orgánu, aj keď sa adresát o tom nedozvedel. To znamená, že fikcia doručenia nastane až po uplynutí 18-dňovej úložnej lehoty na pošte a následným vrátením nedoručenej písomnosti správneho orgánu (deň vrátenia nedoručenej písomnosti správnemu orgánu sa považuje za deň doručenia). Z časového hľadiska týmto dochádza k značnému predĺženiu lehôt, s čím môže byť pri týchto stavbách spojené riziko predlžovania alebo zmarenia odovzdávania takýchto stavieb do užívania.

**K čl. III**

K čl. III. bodom 1, 3 a 6

Dochádza k zosúladeniu terminológie názvoslovia pozemných komunikácií so zákonom
č. 135/1961 Zb. a zákonom č. 8/2009 Z. z.

K čl. III. bodom 2, 7 až 10

V nadväznosti na čl. I sa navrhuje systematicky zjednotiť a ustáliť názvoslovie pozemných komunikácii aj v zákone č. 145/1995 Z. z.

K čl. III. bodom 4 a 5

V nadväznosti na čl. I návrhu, v rámci ktorého sa rozširuje okruh pozemných komunikácií,
na ktorých možno povoliť zvláštne užívanie, sa obci poskytuje možnosť vyberať správny poplatok za zvláštne užívanie aj na verejných účelových cestách, ktoré má obec vo svojom vlastníctve a správe. Zároveň dochádza k úprave možnosti zvýšenia alebo zníženia správneho poplatku stanovením jasných percentuálnych hraníc, čím sa eliminuje prípadná arbitrárnosť správnych orgánov pri vyrubení výšky tohto správneho poplatku (v odôvodnených prípadoch, resp. v závislosti od rozsahu alebo doby užívania).

**K čl. IV**

Ustanovuje sa účinnosť zákona 1. mája 2021 s prihliadnutím na dĺžku legislatívneho procesu.

Bratislava 16. decembra 2020

**Igor Matovič**

predseda vlády Slovenskej republiky

**Andrej Doležal**

minister dopravy a výstavby

Slovenskej republiky