**Dôvodová správa**

**A. Všeobecná časť**

Návrh zákona, ktorým sa mení a dopĺňa 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. a ktorým sa menia a dopĺňajú niektoré zákony sa predkladá na základe uznesenia vlády Slovenskej republiky č. 468/2020 zo dňa 15. júla 2020.

Účelom návrhu zákona je čiastočná transpozícia Smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/1936 z 23. októbra 2019, ktorou sa mení smernica 2008/96/ES o riadení bezpečnosti cestnej infraštruktúry (ďalej len „smernica“), ktorá je výsledkom novelizácie doposiaľ účinnej Smernice Európskeho parlamentu a Rady 2008/96/ES z 19. novembra 2008 o riadení bezpečnosti cestnej infraštruktúry za účelom zvýšenia bezpečnosti pozemných komunikácií v rámci TEN-T koridorov ako aj na iných hlavných cestných ťahoch, vo fáze ich projektovania, výstavby a užívania a zabezpečenia ochrany chodcov a zraniteľných účastníkov cestnej premávky. Komplexná transpozícia sa zabezpečí vydaním príslušných vykonávacích predpisov.

Návrhom zákona dochádza k čiastočnej transpozícii novoprijatej smernice, k jej premietnutiu do právneho poriadku SR, a k zabezpečeniu systematického a odborného posúdenia pozemných komunikácií vo fáze ich projektovania, výstavby a užívania. Transpozíciou rovnako dochádza k zavedeniu niekoľko stupňového bezpečnostného hodnotenia úsekov, ktoré zlepší orientáciu v aktuálnom stave bezpečnosti ciest a zabezpečí efektívnu prioritizáciu prijímania a realizácie nápravných opatrení, počnúc úsekmi pozemných komunikácií vyhodnotenými ako najviac rizikové.

Všetky nové povinnosti, ktoré sa zákonom zavedú do právneho poriadku SR a budú mať vplyv na výkon činnosti osôb podľa tohto zákona (napr. činnosť bezpečnostného audítora) budú náležite pretavené do systému vzdelávania, ktorý vedú a realizujú vzdelávacie inštitúcie zapísané v zozname vzdelávacích inštitúcií, ktoré vedie Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky (ďalej len „ministerstvo“) tak, aby bola zabezpečená možnosť výkonu týchto činností oprávnenými osobami v súlade so zákonom a inými všeobecne záväznými právnymi predpismi.

Návrh zákona má vplyvy na rozpočet verejnej správy a na podnikateľské prostredie. Návrh zákona nemá 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 dňa 1. apríla 2022, resp. 1. januára 2023.

**Doložka vybraných vplyvov**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 1. **Základné údaje** | | | | | | | | | |
| **Názov materiálu** | | | | | | | | | |
| Návrh zákona, ktorým sa mení a dopĺňa 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. a ktorým sa menia a dopĺňajú niektoré zákony. | | | | | | | | | |
| **Predkladateľ (a spolupredkladateľ)** | | | | | | | | | |
| Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky | | | | | | | | | |
| **Charakter predkladaného materiálu** | | ☐ | | Materiál nelegislatívnej povahy | | | | | |
| ☒ | | Materiál legislatívnej povahy | | | | | |
| ☒ | | Transpozícia práva EÚ | | | | | |
| *V prípade transpozície uveďte zoznam transponovaných predpisov:*  Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/1936 z 23. októbra 2019, ktorou sa mení smernica 2008/96/ES o riadení bezpečnosti cestnej infraštruktúry. | | | | | | | | | |
| **Termín začiatku a ukončenia PPK** | | | | | *10. máj – 14. máj 2021* | | | | |
| **Predpokladaný termín predloženia na MPK\*** | | | | | Máj 2021 | | | | |
| **Predpokladaný termín predloženia na Rokovanie vlády SR\*** | | | | | Január 2022 | | | | |
|  | | | | | | | | | |
| 1. **Definovanie problému** | | | | | | | | | |
| Potreba zvýšenia bezpečnosti pozemných komunikácií v rámci TEN-T koridorov ako aj na iných hlavných cestných ťahoch, vo fáze ich projektovania, výstavby a užívania a zabezpečenia ochrany chodcov a zraniteľných účastníkov cestnej premávky. | | | | | | | | | |
| 1. **Ciele a výsledný stav** | | | | | | | | | |
| Transpozícia Smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/1936 z 23. októbra 2019, ktorou sa mení smernica 2008/96/ES o riadení bezpečnosti cestnej infraštruktúry. | | | | | | | | | |
| 1. **Dotknuté subjekty** | | | | | | | | | |
| Správcovia pozemných komunikácií na úrovni TEN-T koridorov a hlavných cestných ťahov s medzinárodným významom, Národná diaľničná spoločnosť, a. s., Slovenská správa ciest. | | | | | | | | | |
| 1. **Alternatívne riešenia** | | | | | | | | | |
| Nulový variant. Opomenutie novelizácie zákona č. 249/2011 Z. z. by predstavovalo prekážku  pre transpozíciu smernice. | | | | | | | | | |
| 1. **Vykonávacie predpisy** | | | | | | | | | |
| *Predpokladá sa prijatie/zmena vykonávacích predpisov?* | | | | | | ☒ Áno | | ☐ Nie | |
| *Ak áno, uveďte ktoré oblasti budú nimi upravené, resp. ktorých vykonávacích predpisov sa zmena dotkne:*  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  Vyhláška Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky č. 251/2011 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti riadenia bezpečnosti pozemných komunikácií | | | | | | | | | |
| 1. **Transpozícia práva EÚ** | | | | | | | | | |
| Transpozícia Smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/1936 z 23. októbra 2019, ktorou sa mení smernica 2008/96/ES o riadení bezpečnosti cestnej infraštruktúry. Transpozíciou smernice nedochádza k úprave nad rámec minimálnych požiadaviek EÚ. | | | | | | | | | |
|  | | | | | | | | | |
| 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** | | **☐** | **Žiadne** | **☒** | | **Negatívne** |
| z toho rozpočtovo zabezpečené vplyvy | ☒ | | Áno | | ☐ | Nie | ☐ | | Čiastočne |
| **Vplyvy na podnikateľské prostredie** | **☐** | | **Pozitívne** | | **☐** | **Žiadne** | **☒** | | **Negatívne** |
| z toho vplyvy na MSP | ☐ | | Pozitívne | | ☐ | Žiadne | ☒ | | Negatívne |
| **Sociálne vplyvy** | **☐** | | **Pozitívne** | | **☒** | **Žiadne** | **☐** | | **Negatívne** |
| **Vplyvy na životné prostredie** | **☐** | | **Pozitívne** | | **☒** | **Žiadne** | **☐** | | **Negatívne** |
| **Vplyvy na informatizáciu** | **☐** | | **Pozitívne** | | **☒** | **Žiadne** | **☐** | | **Negatívne** |

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

|  |
| --- |
| 1. **Poznámky** |
| Predkladaný návrh zákona predpokladá negatívny vplyv na rozpočet verejnej správy v roku 2024, a to z dôvodu nákladov podriadených organizácií Ministerstva dopravy a výstavby SR – Slovenskej správy ciest a Národnej diaľničnej spoločnosti, a. s., na zabezpečenie odborného posúdenia a klasifikácie bezpečnosti cestnej siete podľa zákona č. 249/2011 Z. z. o riadení bezpečnosti pozemných komunikácií a o zmene a doplnení niektorých zákonov (ďalej len „zákon o riadení bezpečnosti“), na zabezpečenie odborného posúdenia cielenej prehliadky podľa zákona o riadení bezpečnosti a na vykonanie z nich vyplývajúcich nápravných opatrení na základe odporúčaní a návrhov uvedených vo výsledných správach o predmetných posúdeniach a nákladov na posilnenie administratívnych kapacít a materiálovo-technického vybavenia. Výška tohto vplyvu závisí od počtu vykonaných bezpečnostných posúdení a cielených prehliadok. Pre vyčíslenie finančného dopadu bol použitý prepočet dĺžky nehodových lokalít vyhodnotených v roku 2019 (zdroj SSC, publikovaný 11/2020) a finančných nákladov na zabezpečenie bezpečnostných inšpekcií v prepočte na 1 km vykonávaných dotknutými organizáciami v predchádzajúcich rokoch. Nehodové lokality predstavovali 117,85 km z cestnej siete ciest I. triedy. Finančné náklady na 1 km realizácie inšpekcie/cielenej prehliadky sú stanovené na základe priemernej hodnoty doteraz vykonaných inšpekcií, t. j. vo výške cca 3000 € bez DPH. Suma bola stanovená odborným odhadom na základe vyššie uvedeného modelového prepočtu úsekov ciest I. triedy. Pre úseky ciest v správe SSC sa v roku 2024 uvažuje so sumou 353 550,-EUR bez DPH. Pre úseky v správe NDS , a.s. bol použitý pomerný prepočet dĺžky, na základe ktorého sa v roku 2024 uvažuje so sumou 120 000,- EUR bez DPH. Finančné nároky na zabezpečenie bezpečnostných posúdení a cielených prehliadok budú nárokované pri návrhu rozpočtu na dané rozpočtové obdobie. Financovanie v roku 2024 je rozpočtovo zabezpečené v rámci rozpočtu SSC a MDV SR. V prípade novely cestného zákona vo vzťahu k finančným požiadavkám uvádzame, že finančné nároky na implementáciu systému merania hmotností a rozmerov vozidiel a jazdných súprav na princípe objektívnej zodpovednosti sa predpokladajú v súvislosti s úpravou a nastavením príslušného systému Slovenskej správy ciest týkajúceho sa nevyhnutného porovnávania kontrolných záznamov s databázou vydaných povolení a spracovania záznamov o porušení povinnosti na úseku nadmernej a nadrozmernej dopravy, a to na úrovni 150 000 eur v roku 2023 a 150 000 eur v roku 2024 a rovnako tiež v súvislosti s potrebnou úpravou Modulu správnych deliktov Jednotného informačného systému v cestnej doprave, ktorého správcom je MDV SR,a to na úrovni 100 000 eur v roku 2023 a 100 000 eur v roku 2024. Tieto náklady sú kryté v rámci rozpočtu verejnej správy na roky 2022-2024.  Pokiaľ ide o samotnú úpravu systému sankcionovania nadmernej a nadrozmernej dopravy, kedy dochádza k prechodu od výberu dodatočného výberu zvýšeného správneho poplatku na sankciu vo forme pokuty a súvisiacu úpravu zákona č. 145/1995 Z. z., nie je identifikovaný žiadny vplyv na rozpočet verejnej správy. Treba zdôrazniť, že z hľadiska finančných dopadov v súvislosti so zmenou systému sankcionovania sa jednak zásadným spôsobom nezmení početnosť vykonaných kontrol merania hmotností a rozmerov vozidiel a jazdných súprav, t. j. oproti súčasnej frekvencii vykonaných kontrol vykonávaných správcami pozemných komunikácií (Národná diaľničná spoločnosť, a. s. a Slovenská správa ciest) nedôjde k navýšeniu alebo k úbytku počtu takýchto kontrol a zároveň nedôjde ani k zmene objemu výberu finančných prostriedkov zo sankcionovania takejto nepovolenej dopravy, pretože dôjde k približne rovnakému výberu finančných prostriedkov pre rozpočet verejnej správy tak, ako doteraz s tým, že z hľadiska kvalifikácie týchto peňažných sankcií nepôjde o dodatočne zvýšený správny poplatok, ale o pokutu vyberanú na rovnakej úrovni z hľadiska výšky sankcie. |
| 1. **Kontakt na spracovateľa** |
| Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky, Sekcia cestnej dopravy a pozemných komunikácii –  [scdpk@mindop.sk](mailto:scdpk@mindop.sk), |
| 1. **Zdroje** |
| Pri spracovaní doložky vybraných vplyvov predkladateľ vychádzal z dostupných podkladov, najmä  k predpokladaným odborným bezpečnostným posúdeniam. |
| 1. **Stanovisko Komisie pre posudzovanie vybraných vplyvov z PPK** |
| Nesúhlasné stanovisko Stálej pracovnej komisie legislatívnej rady vlády Slovenskej republiky na posudzovanie vybraných vplyvov.  **Vyhodnotenie pripomienok:**  1. K doložke vybraných vplyvov: *„Komisia odporúča predkladateľovi dať do súladu bod 1. Základné údaje, kde sa uvádza, že ide o transpozíciu a bod 7.Transpozícia, kde je uvedené, že k žiadnej transpozícií nedochádza“*. – **pripomienka bola akceptovaná a zapracovaná.** **Bod 1. a 7. boli dané do súladu.**  2. K vplyvom na podnikateľské prostredie: *„Komisia žiada vyznačiť aj vplyvy na podnikateľské subjekty a dopracovať analýzu vplyvov na podnikateľské prostredie so zreteľom na nové povinnosti bezpečnostného auditora, prevádzkovateľa vozidla, (správcu komunikácie).*  *Súčasne sa predloženým návrhom upravujú správne delikty a novelizuje sa aj zákon č. 145/1995 Z. z. o správnych poplatkoch. Uvedené však nie je zohľadnené v doložke a analýze vplyvov, čo Komisia žiada taktiež doplniť.“* – **pripomienka bola čiastočne akceptovaná. Vplyvy na podnikateľské prostredie sú vyznačené v dokumente *„Analýza vplyvov na podnikateľské prostredie“*.** V súvislosti s navrhovanou úpravou správnych deliktov a úpravou zákona č. 145/1995 Z. z. MDV SR neidentifikovalo žiadny vplyv na podnikateľské prostredie. Treba zdôrazniť, že navrhovaná výška pokút za nepovolenú nadmernú a nadrozmernú dopravu zodpovedá súčasnej hladine nastavenia výberu dodatočných správnych poplatkov (ktoré sa návrhom zákona zrušujú) za nepovolené dopravy z hľadiska ich výšky, čiže pre dopravcov sa prechodom na systém výberu pokút sankcionovanie nepovolenej dopravy zásadným spôsobom nemení, a to ani z hľadiska prípadných finančných nákladov.  3. K vplyvom na rozpočet verejnej správy: *„Podľa doložky vybraných vplyvov má predložený návrh negatívne vplyvy, ktoré nie sú rozpočtovo zabezpečené. V bode 10. Poznámky je uvedené, že finančné prostriedky budú nárokované pri návrhu rozpočtu na dané rozpočtové obdobie. V analýze vplyvov na rozpočet verejnej správy sú v tab. č. 1 vyčíslené v roku 2024 výdavky v sume 588 000 eur, čo je uvedené v riadku „Rozpočtové prostriedky – MDV SR (NDS, a. s., SSC)“, ostatné riadky nie sú vyplnené. Uvedené žiada Komisia doplniť.*  *Komisia žiada, aby všetky výdavky vyplývajúce z návrhu novely boli zabezpečené v rámci schválených limitov kapitoly MDV SR, z návrhu nevyplýval rozpočtovo nekrytý vplyv a v nadväznosti na to bola upravená doložka a analýza vplyvov na rozpočet verejnej správy.“* – **pripomienka bola akceptovaná. Doložka a analýza vplyvov na rozpočet verejnej správy boli upravené.** |

**Analýza vplyvov na rozpočet verejnej správy,**

**na zamestnanosť vo verejnej správe a financovanie návrhu**

**2.1 Zhrnutie vplyvov na rozpočet verejnej správy v návrhu**

Tabuľka č. 1

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Vplyvy na rozpočet verejnej správy** | | **Vplyv na rozpočet verejnej správy (v eurách)** | | | | | | | |
| **2021** | | **2022** | | **2023** | | **2024** | |
| **Príjmy verejnej správy celkom** | | **0** | | **0** | | **0** | | **144 000** | |
| ***z toho:*** | |  | |  | |  | |  | |
| ***- vplyv na ŠR*** | | **0** | | **0** | | **0** | | **0** | |
| *Rozpočtové prostriedky* | | **0** | | **0** | | **0** | | **0** | |
| *EÚ zdroje* | | 0 | | 0 | | 0 | | 0 | |
| ***- vplyv na obce*** | | **0** | | **0** | | **0** | | **0** | |
| ***- vplyv na vyššie územné celky*** | | **0** | | **0** | | **0** | | **0** | |
| ***- vplyv na ostatné subjekty verejnej správy*** | | **0** | | **0** | | **0** | | **144 000** | |
| *Národná diaľničná spoločnosť, a.s.* | | *0* | | *0* | | *0* | | *144 000* | |
| **Výdavky verejnej správy celkom** | | **0** | | **0** | | **250 000** | | **818 260** | |
| ***z toho:*** | |  | |  | |  | |  | |
| ***- vplyv na ŠR*** | | **0** | | **0** | | **250 000** | | **818 260** | |
| *v tom: Slovenská správa ciest (SSC)*  *(0EK0L09,0530104)* | | 0 | | 0 | | 150 000 | | 574 260 | |
| *Úrad MDV SR (0530102)* | | 0 | | 0 | | 0 | | 144 000 | |
| *Úrad MDV SR (0EK0L04)* | | 0 | | 0 | | 100 000 | | 100 000 | |
| *EÚ zdroje* | | 0 | | 0 | | 0 | | 0 | |
| *spolufinancovanie* | | 0 | | 0 | | 0 | | 0 | |
| ***- vplyv na obce*** | | **0** | | **0** | | **0** | | **0** | |
| ***- vplyv na vyššie územné celky*** | | **0** | | **0** | | **0** | | **0** | |
| ***- vplyv na ostatné subjekty verejnej správy*** | | **0** | | **0** | | **0** | | **144 000** | |
| *Národná diaľničná spoločnosť, a.s.* | | *0* | | *0* | | *0* | | *144 000* | |
| ***- vplyv na ŠR*** | | **0** | | **0** | | **0** | | **0** | |
| ***- vplyv na obce*** | | **0** | | **0** | | **0** | | **0** | |
| ***- vplyv na vyššie územné celky*** | | **0** | | **0** | | **0** | | **0** | |
| ***- vplyv na ostatné subjekty verejnej správy*** | | **0** | | **0** | | **0** | | **0** | |
| **Vplyv na mzdové výdavky** | | **0** | | **0** | | **0** | | **0** | |
| ***- vplyv na ŠR*** | | **0** | | **0** | | **0** | | **0** | |
| ***- vplyv na obce*** | | **0** | | **0** | | **0** | | **0** | |
| ***- vplyv na vyššie územné celky*** | | **0** | | **0** | | **0** | | **0** | |
| ***- vplyv na ostatné subjekty verejnej správy*** | | **0** | | **0** | | **0** | | **0** | |
| **Financovanie zabezpečené v rozpočte** | | **0** | | **0** | | **250 000** | | **818 260** | |
| v tom: SSC  MDV SR | | 0 | | 0  0 | | 150 000  100 000 | | 589 200  100 000 | |
| **Iné ako rozpočtové zdroje** | | **0** | | **0** | | **0** | | **0** | |
| **Rozpočtovo nekrytý vplyv / ~~úspora~~** | | **0** | | **0** | | **0** | | **0** | |

**2.1.1. Financovanie návrhu - Návrh na riešenie úbytku príjmov alebo zvýšených výdavkov podľa § 33 ods. 1 zákona č. 523/2004 Z. z. o rozpočtových pravidlách verejnej správy:**

**Predkladaný návrh zákona predpokladá negatívny vplyv na rozpočet verejnej správy v roku 2024 vo výške 568 260,00 EUR, a to z dôvodu zvýšených nákladov podriadených organizácií Ministerstva dopravy a výstavby SR – Slovenskej správy ciest a Národnej diaľničnej spoločnosti, a. s., na zabezpečenie odborného posúdenia a klasifikácie bezpečnosti cestnej siete podľa zákona č. 249/2011 Z. z. o riadení bezpečnosti pozemných komunikácií a o zmene a doplnení niektorých zákonov (ďalej len „zákon o riadení bezpečnosti“), na zabezpečenie odborného posúdenia cielenej prehliadky podľa zákona o riadení bezpečnosti. Výška tohto vplyvu závisí od počtu vykonaných bezpečnostných posúdení a cielených prehliadok. Financovanie v roku 2024 je rozpočtovo zabezpečené v rámci rozpočtu SSC a MDV SR.**

**Okrem uvedeného predkladaný návrh zákona predpokladá finančné nároky na úpravu a nastavenie príslušného systému Slovenskej správy ciest na úrovni 150 000 EUR v roku 2023 a 150 000 EUR v roku 2024 a rovnako tiež v súvislosti s potrebnou úpravou Modulu správnych deliktov Jednotného informačného systému v cestnej doprave, ktorého správcom je MDV SR, a to na úrovni 100 000 EUR v roku 2023 a 100 000 EUR v roku 2024. Tieto náklady sú kryté v rámci rozpočtu verejnej správy na roky 2022 – 2024.**

**2.2. Popis a charakteristika návrhu**

**2.2.1. Popis návrhu:**

Účelom návrhu zákona je transpozícia Smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/1936 z 23. októbra 2019, ktorou sa mení smernica 2008/96/ES o riadení bezpečnosti cestnej infraštruktúry (ďalej len „smernica), ktorá je výsledkom novelizácie doposiaľ účinnej Smernice Európskeho parlamentu a Rady 2008/96/ES z 19. novembra 2008 o riadení bezpečnosti cestnej infraštruktúry za účelom zvýšenia bezpečnosti pozemných komunikácií v rámci TEN-T koridorov ako aj na iných hlavných cestných ťahoch, vo fáze ich projektovania, výstavby a užívania a zabezpečenia ochrany chodcov a zraniteľných účastníkov cestnej premávky.

Návrhom zákona dochádza k transpozícii novoprijatej smernice v celej jej komplexnosti, jej premietnutiu do právneho poriadku SR a k zabezpečeniu systematického a odborného posúdenia pozemných komunikácií vo fáze ich projektovania, výstavby a užívania. Transpozíciou rovnako dochádza k zavedeniu niekoľko stupňového bezpečnostného hodnotenia úsekov, ktoré zlepší orientáciu v aktuálnom stave bezpečnosti ciest a zabezpečí efektívnu prioritizáciu prijímania a realizácie nápravných opatrení, počnúc úsekmi pozemných komunikácií vyhodnotenými ako najviac rizikové.

**2.2.2. Charakteristika návrhu:**

zmena sadzby

zmena v nároku

nová služba alebo nariadenie (alebo ich zrušenie)

kombinovaný návrh

x iné

**2.2.3. Predpoklady vývoja objemu aktivít:**

Jasne popíšte, v prípade potreby použite nižšie uvedenú tabuľku. Uveďte aj odhady základov daní a/alebo poplatkov, ak sa ich táto zmena týka.

Tabuľka č. 2

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Objem aktivít** | **Odhadované objemy** | | | |
| **r** | **r + 1** | **r + 2** | **r + 3** |
| Indikátor ABC |  |  |  |  |
| Indikátor KLM |  |  |  |  |
| Indikátor XYZ |  |  |  |  |

**2.2.4. Výpočty vplyvov na verejné financie**

Na zabezpečenie odborného posúdenia a klasifikácie bezpečnosti cestnej siete podľa zákona č. 249/2011 Z. z. o riadení bezpečnosti pozemných komunikácií a o zmene a doplnení niektorých zákonov (ďalej len „zákon o riadení bezpečnosti“), na zabezpečenie odborného posúdenia cielenej prehliadky podľa zákona o riadení bezpečnosti, je podľa odborného odhadu potrebná v roku 2024 finančná čiastka vo výške 568 260,- EUR.. Výška tohto vplyvu závisí od počtu vykonaných bezpečnostných posúdení a cielených prehliadok. Pre vyčíslenie finančného dopadu bol použitý prepočet dĺžky nehodových lokalít vyhodnotených v roku 2019 (zdroj SSC, publikovaný 11/2020) a finančných nákladov na zabezpečenie bezpečnostných inšpekcií v prepočte na 1 km vykonávaných dotknutými organizáciami v predchádzajúcich rokoch. Nehodové lokality predstavovali 117,85 km cestnej siete ciest I. triedy (dĺžky 3 311,8 km). Finančné náklady na 1 km realizácie inšpekcie/cielenej prehliadky sú stanovené na základe priemernej hodnoty doteraz vykonaných inšpekcií, t. j. vo výške cca 3000 € bez DPH. Suma bola stanovená odborným odhadom na základe vyššie uvedeného modelového prepočtu úsekov ciest I. triedy. Pre úseky ciest v správe SSC sa v roku 2024 uvažuje so sumou 353 550,-EUR bez DPH. Pre úseky v správe NDS, a.s. bol použitý pomerný prepočet dĺžky, na základe ktorého sa v roku 2024 uvažuje so sumou 120 000,- EUR bez DPH. Financovanie v roku 2024 je rozpočtovo zabezpečené v rámci rozpočtu SSC a MDV SR.

Finančné nároky na implementáciu systému merania hmotností a rozmerov vozidiel a jazdných súprav na princípe objektívnej zodpovednosti sa predpokladajú v súvislosti s úpravou a nastavením príslušného systému Slovenskej správy ciest týkajúceho sa nevyhnutného porovnávania kontrolných záznamov s databázou vydaných povolení a spracovania záznamov o porušení povinnosti na úseku nadmernej a nadrozmernej dopravy, a to na úrovni 150 000 EUR v roku 2023 a 150 000 eur v roku 2024 a rovnako tiež v súvislosti s potrebnou úpravou Modulu správnych deliktov Jednotného informačného systému v cestnej doprave, ktorého správcom je MDV SR, a to na úrovni 100 000 EUR v roku 2023 a 100 000 EUR v roku 2024. Tieto náklady sú kryté v rámci rozpočtu verejnej správy na roky 2022 – 2024.

Pokiaľ ide o samotnú úpravu systému sankcionovania nadmernej a nadrozmernej dopravy, kedy dochádza k prechodu od výberu dodatočného výberu zvýšeného správneho poplatku na sankciu vo forme pokuty a súvisiacu úpravu zákona č. 145/1995 Z. z., nie je identifikovaný žiadny vplyv na rozpočet verejnej správy. Treba zdôrazniť, že z hľadiska finančných dopadov v súvislosti so zmenou systému sankcionovania sa jednak zásadným spôsobom nezmení početnosť vykonaných kontrol merania hmotností a rozmerov vozidiel a jazdných súprav, t. j. oproti súčasnej frekvencii vykonaných kontrol vykonávaných správcami pozemných komunikácií (Národná diaľničná spoločnosť, a. s. a Slovenská správa ciest) nedôjde k navýšeniu alebo k úbytku počtu takýchto kontrol a zároveň nedôjde ani k zmene objemu výberu finančných prostriedkov zo sankcionovania takejto nepovolenej dopravy, pretože dôjde k približne rovnakému výberu finančných prostriedkov pre rozpočet verejnej správy tak, ako doteraz s tým, že z hľadiska kvalifikácie týchto peňažných sankcií nepôjde o dodatočne zvýšený správny poplatok, ale o pokutu vyberanú na rovnakej úrovni z hľadiska výšky sankcie.

Tabuľka č. 3 - Národná diaľničná spoločnosť, a. s.

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Príjmy (v eurách)** | **Vplyv na rozpočet verejnej správy** | | | | **poznámka** |
| **2021** | **2022** | **2023** | **2024** |
| **Daňové príjmy (100)1** |  |  |  |  |  |
| **Nedaňové príjmy (200)1** |  |  |  |  |  |
| **Granty a transfery (300)1** |  |  |  | **144 000** |  |
| **Príjmy z transakcií s finančnými aktívami a finančnými pasívami (400)** |  |  |  |  |  |
| **Prijaté úvery, pôžičky a návratné finančné výpomoci (500)** |  |  |  |  |  |
| **Dopad na príjmy verejnej správy celkom** |  |  |  | **144 000** |  |

Tabuľka č. 4 - Národná diaľničná spoločnosť, a. s.

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Výdavky (v eurách)** | **Vplyv na rozpočet verejnej správy** | | | | **poznámka** |
| **2021** | **2022** | **2023** | **2024** |
| **Bežné výdavky (600)** | **0** | **0** | **0** | **144 000** |  |
| Mzdy, platy, služobné príjmy a ostatné osobné vyrovnania (610) |  |  |  |  |  |
| Poistné a príspevok do poisťovní (620) |  |  |  |  |  |
| Tovary a služby (630)2 | 0 | 0 | 0 | **144 000** |  |
| Bežné transfery (640)2 |  |  |  |  |  |
| Splácanie úrokov a ostatné platby súvisiace s  úverom, pôžičkou, návratnou finančnou výpomocou a finančným prenájmom (650)2 |  |  |  |  |  |
| **Kapitálové výdavky (700)** | **0** | **0** | **0** |  |  |
| Obstarávanie kapitálových aktív (710)2 |  |  |  |  |  |
| Kapitálové transfery (720)2 |  |  |  |  |  |
| **Výdavky z transakcií s finančnými aktívami a finančnými pasívami (800)** |  |  |  |  |  |
| **Dopad na výdavky verejnej správy celkom** | **0** | **0** | **0** | **144 000** |  |

Tabuľka č. 4 – Slovenská správa ciest

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Výdavky (v eurách)** | **Vplyv na rozpočet verejnej správy** | | | | **poznámka** |
| **2021** | **2022** | **2023** | **2024** |
| **Bežné výdavky (600)** | **0** | **0** | **150 000** | **574 260** |  |
| Mzdy, platy, služobné príjmy a ostatné osobné vyrovnania (610) |  |  |  |  |  |
| Poistné a príspevok do poisťovní (620) |  |  |  |  |  |
| Tovary a služby (630)2 | 0 | 0 | 150 000 | **574 260** |  |
| Bežné transfery (640)2 |  |  |  |  |  |
| Splácanie úrokov a ostatné platby súvisiace s  úverom, pôžičkou, návratnou finančnou výpomocou a finančným prenájmom (650)2 |  |  |  |  |  |
| **Kapitálové výdavky (700)** | **0** | **0** | **0** |  |  |
| Obstarávanie kapitálových aktív (710)2 |  |  |  |  |  |
| Kapitálové transfery (720)2 |  |  |  |  |  |
| **Výdavky z transakcií s finančnými aktívami a finančnými pasívami (800)** |  |  |  |  |  |
| **Dopad na výdavky verejnej správy celkom** | **0** | **0** | **150 000** | **574 260** |  |

Tabuľka č. 4 – MDV SR

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Výdavky (v eurách)** | **Vplyv na rozpočet verejnej správy** | | | | **poznámka** |
| **2021** | **2022** | **2023** | **2024** |
| **Bežné výdavky (600)** | **0** | **0** | **100 000** | **244 000** |  |
| Mzdy, platy, služobné príjmy a ostatné osobné vyrovnania (610) |  |  |  |  |  |
| Poistné a príspevok do poisťovní (620) |  |  |  |  |  |
| Tovary a služby (630)2 | 0 | 0 | 100 000 | **0** |  |
| Bežné transfery (640)2 |  |  |  | 244 000 |  |
| Splácanie úrokov a ostatné platby súvisiace s  úverom, pôžičkou, návratnou finančnou výpomocou a finančným prenájmom (650)2 |  |  |  |  |  |
| **Kapitálové výdavky (700)** | **0** | **0** | **0** | **0** |  |
| Obstarávanie kapitálových aktív (710)2 |  |  |  |  |  |
| Kapitálové transfery (720)2 |  |  |  |  |  |
| **Výdavky z transakcií s finančnými aktívami a finančnými pasívami (800)** |  |  |  |  |  |
| **Dopad na výdavky verejnej správy celkom** | **0** | **0** | **100 000** | **244 000** |  |

|  |
| --- |
| **Analýza vplyvov na podnikateľské prostredie**  **(vrátane testu MSP)** |
| **Materiál bude mať vplyv s ohľadom na veľkostnú kategóriu podnikov:** |
| |  |  | | --- | --- | | ☐ | **iba na MSP (0 - 249 zamestnancov)** | | ☐ | **iba na veľké podniky (250 a viac zamestnancov)** | | ☒ | **na všetky kategórie podnikov** | |
| **3.1 Dotknuté podnikateľské subjekty**  - **z toho MSP** |
| *Uveďte, aké podnikateľské subjekty budú predkladaným návrhom ovplyvnené.*  *Aký je ich počet?* |
| MSP – slobodné povolanie – Audítori bezpečnosti pozemnej komunikácie |
| **3.2 Vyhodnotenie konzultácií**  - **z toho MSP** |
| *Uveďte, akou formou (verejné alebo cielené konzultácie a prečo) a s kým bol návrh konzultovaný.*  *Ako dlho trvali konzultácie?*  *Uveďte hlavné body konzultácií a výsledky konzultácií.* |
| Konzultácie s podnikateľským prostredím – vykonané verejne na základe zverejnenia predbežnej informácie. Bez odozvy zo strany podnikateľských subjektov. Trvanie od 12.3.2021 v trvaní v zmysle Jednotnej metodiky na posudzovanie vybraných vplyvov. |
| **3.3 Náklady regulácie**  - **z toho MSP** |
| ***3.3.1 Priame finančné náklady***  *Dochádza k zvýšeniu/zníženiu priamych finančných nákladov (poplatky, odvody, dane clá...)? Ak áno, popíšte a vyčíslite ich. Uveďte tiež spôsob ich výpočtu.* |
| Poplatok za vydanie osvedčenia bezpečnostného audítora v predpokladanej výške 200 EUR. |
| ***3.3.2 Nepriame finančné náklady***  *Vyžaduje si predkladaný návrh dodatočné náklady na nákup tovarov alebo služieb? Zvyšuje predkladaný návrh náklady súvisiace so zamestnávaním? Ak áno, popíšte a vyčíslite ich. Uveďte tiež spôsob ich výpočtu.* |
| Nevyžaduje. |
| ***3.3.3 Administratívne náklady***  *Dochádza k zavedeniu nových informačných povinností alebo odstráneniu, príp. úprave existujúcich informačných povinností? (napr. zmena požadovaných dát, zmena frekvencie reportovania, zmena formy predkladania a pod.) Ak áno, popíšte a vyčíslite administratívne náklady. Uveďte tiež spôsob ich výpočtu.* |
| Zvýšenie administratívnych nákladov MSP - audítorov bezpečnosti pozemných komunikácií v súvislosti s absolvovaním vzdelávania. Kalkulácia na základe malej kalkulačky MH SR nasledovne: |
| ***3.3.4 Súhrnná tabuľka nákladov regulácie***  Súhrn pre MSP – audítorov bezpečnosti pozemnej komunikácie:   |  |  |  | | --- | --- | --- | |  | *Náklady na 1 podnikateľa* | *Náklady na celé podnikateľské prostredie* | | *Priame finančné náklady* | *200* | *7600* | | *Nepriame finančné náklady* | *0* | *0* | | *Administratívne náklady* | *109,20* | *4149,60* | | ***Celkové náklady regulácie*** | ***309,20*** | ***11749,60*** | |
| **3.4 Konkurencieschopnosť a správanie sa podnikov na trhu**  - **z toho MSP** |
| *Dochádza k vytvoreniu bariér pre vstup na trh pre nových dodávateľov alebo poskytovateľov služieb? Bude mať navrhovaná zmena za následok prísnejšiu reguláciu správania sa niektorých podnikov? Bude sa s niektorými podnikmi alebo produktmi zaobchádzať v porovnateľnej situácii rôzne (špeciálne režimy pre mikro, malé a stredné podniky tzv. MSP)? Ak áno, popíšte.*  *Aký vplyv bude mať navrhovaná zmena na obchodné bariéry? Bude mať vplyv na vyvolanie cezhraničných investícií (príliv /odliv zahraničných investícií resp. uplatnenie slovenských podnikov na zahraničných trhoch)? Ak áno, popíšte.*  *Ako ovplyvní cenu alebo dostupnosť základných zdrojov (suroviny, mechanizmy, pracovná sila, energie atď.)?*  *Ovplyvňuje prístup k financiám? Ak áno, ako?* |
| Navrhovaná zmena nebude mať vplyv na konkurencieschopnosť a správanie sa podnikov na trhu, vrátane MSP. |
| **3.5 Inovácie**  - **z toho MSP** |
| *Uveďte, ako podporuje navrhovaná zmena inovácie.*  *Zjednodušuje uvedenie alebo rozšírenie nových výrobných metód, technológií a výrobkov na trh?*  *Uveďte, ako vplýva navrhovaná zmena na jednotlivé práva duševného vlastníctva (napr. patenty, ochranné známky, autorské práva, vlastníctvo know-how).*  *Podporuje vyššiu efektivitu výroby/využívania zdrojov? Ak áno, ako?*  *Vytvorí zmena nové pracovné miesta pre zamestnancov výskumu a vývoja v SR?* |
| Navrhovaná zmena nebude mať vplyv na inovácie. |

**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. 249/2011 Z. z. o riadení bezpečnosti pozemných komunikácií a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení zákona   
č. 177/2018 Z. z. a ktorým sa menia a dopĺňajú niektoré zákony.

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

a)      v primárnom práve:

* Čl. 4 ods. 2 písm. g), Čl. 91 ods. 1 písm. c) a Hlava VI Zmluvy o fungovaní Európskej únie v platnom znení

b) v sekundárnom práve:

* smernica Európskeho Parlamentu a Rady (EÚ) 2019/1936 z 23. októbra 2019, ktorou sa mení smernica 2008/96/ES o riadení bezpečnosti cestnej infraštruktúry *(Ú. v. EÚ L 305, 26.11.2019)* – gestor MDV SR, spolugestor MV SR
* smernica Európskeho parlamentu a Rady 2008/96/ES z 19. novembra 2008 o riadení bezpečnosti cestnej infraštruktúry (Ú. v. ES L 319 29.11.2008) v platnom znení – gestor MDV SR
* nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1315/2013 z 11. decembra 2013 o usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete a o zrušení rozhodnutia č. 661/2010/EÚ (Ú. v. EÚ L 348, 20.12.2013) v platnom znení – gestor MDV SR.

c)   v judikatúre Súdneho dvora Európskej únie:

- predmet návrhu zákona nie je upravený v judikatúre Súdneho dvora Európskej únie

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

a)  lehota na prebratie príslušného právneho aktu Európskej únie:

* smernicu Európskeho Parlamentu a Rady (EÚ) 2019/1936 z 23. októbra 2019, ktorou sa mení smernica 2008/96/ES o riadení bezpečnosti cestnej infraštruktúry (Ú. v. EÚ L 305, 26.11.2019) je Slovenská republika povinná transponovať do 17. decembra 2021,

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 (EÚ) 2019/1936 z 23. októbra 2019, ktorou sa mení smernica 2008/96/ES o riadení bezpečnosti cestnej infraštruktúry, ešte nebola prebratá do žiadneho všeobecne záväzného právneho predpisu a k čiastočnej transpozícií dochádza predkladaným návrhom zákona.

1. 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.
2. Zákon č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) v znení neskorších predpisov.
3. Zákon č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.
4. Vyhláška Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky č. 251/2011 Z. z., ktorou sa upravujú podrobnosti riadenia bezpečnosti pozemných komunikácií.
5. 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.

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

- úplne

**B. Osobitná časť**

**K čl. I**

K čl. I bodom 1 a 2

Dochádza k drobným legislatívno-technickým úpravám v súvislosti so zavedením legislatívnej skratky

K čl. I bodu 3

Regulácia Európskej únie doposiaľ znela výlučne na pozemné komunikácie zaradené to transeurópskej cestnej siete TEN-T koridorov. Novelou smernice sa pôsobnosť rozšírila aj na iné hlavné cestné ťahy a úseky ciest, vrátane úsekov ciest vo fáze projektovania, ktoré sa nachádzajú mimo mestských oblastí, neslúžia na obsluhu s nimi susediacich nehnuteľností a sú vybudované s použitím prostriedkov Európskej Únie. Dôvodom rozšírenia regulácie je snaha o zvýšenie bezpečnosti na pozemných komunikáciách a hospodárne využitie prostriedkov únie tak, aby neboli vynakladané na investície do nebezpečných úsekov ciest.

S ohľadom na tieto skutočnosti sa v § 1 ods. 2 ustanovujú pozemné komunikácie, na ktoré sa bude zákon vzťahovať, a to nasledovne:

* pozemné komunikácie zaradené do transeurópskej cestnej siete v zmysle Nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1315/2013 o hlavných smeroch Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EÚ v platnom znení,
* diaľnice
* hlavné cestné ťahy s medzinárodným a celoštátnym dopravným významom, ktoré predstavujú diaľkové trasy a trasy ciest I. triedy súbežné s diaľnicami a úseky pozemných komunikácií, ktoré vzájomne prepájajú dopravné centrá vyššej úrovne, určené Ministerstvom v zmysle Koncepcie cestnej siete.

Vyššie uvedená regulácia sa nebude týkať miestnych a účelových ciest. V zmysle transponovanej smernice sa zákon neuplatní ani na úseky, ktoré nie sú svojim účelom určené na bežnú premávku motorových vozidiel (napríklad cyklistické cestičky, chodníky).

K čl. I bodom 4 a 5

Novelou smernice sa ukladá členským štátom Európskej Únie (čl. 1 ods. 4 smernice) povinnosť oznámiť Komisii zoznam diaľnic a hlavných cestných ťahov, na ktoré sa uplatňuje tento zákon, a zoznam úsekov, ktoré sú vyňaté z rozsahu pôsobnosti stanoveného smernicou (čl. 1 bod 2 smernice). Ministerstvo vhodným spôsobom sprístupní zoznam pre všetkých dotknutých správcov pozemných komunikácií. Následne ministerstvo oznámi Komisii každú zmenu v zozname.

K čl. I bodom 6 a 7

Dochádza k spresneniu pojmológie v súvislosti s posudzovaní bezpečnosti pozemných komunikácií. 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.

K čl. I bodu 8

Novela smernice ukladá členským štátom Európskej Únie (čl. 5 smernice) povinnosť vykonať bezpečnostné posúdenie cestnej siete ako celku pre všetky vymedzené úseky pozemnej komunikácie v užívaní (čl. 1 ods. 3 smernice). Povinnosť vykonania prvého posúdenia cestnej siete je smernicou ustanovená najneskôr do roku 2024. Na túto povinnosť reflektuje zákon v § 4, v ktorom ustanovuje rozsah povinnosti klasifikácie bezpečnosti cestnej siete a kontrolu bezpečnosti cesty (ďalej aj ako „inšpekcia“) pre úseky pozemných komunikácií uvedené v  § 1 ods. 2 tohto návrhu zákona. Súčasťou ustanovenia § 4 je vymedzenie doby splnenia tejto povinnosti pre správcov pozemných komunikácií, vrátane definovania 5-ročnej periodicity pre vykonanie inšpekcie. Prvý termín vykonania inšpekcie je pre správcov pozemných komunikácií ustanovený do 31. decembra 2023.

V § 4 zákon definuje osobu oprávnenú vykonávať bezpečnostné posúdenie cestnej siete, ktorou je bezpečnostný audítor a rovnako definuje v ods. 2 klasifikáciu bezpečnosti cestnej siete, ktorá musí byť súčasťou bezpečnostného posúdenia, a na základe ktorej bude spracovaná výsledná správa audítora o vykonanej inšpekcii. Audítor v správe zapracuje vykonané posúdenie a do obsahu správy zahrnie taktiež hodnotenie posudzovaného úseku pozemnej komunikácie podľa zistenej úrovne bezpečnosti (napr. úseky s nízkou, strednou alebo vysokou úrovňou bezpečnosti). Úseky budú následne klasifikované ako úseky s vysokou, strednou a nízkou úrovňou bezpečnosti. Audítor správu spracuje na základe prehliadky skutočného stavu pozemnej komunikácie vykonanej na mieste a na základe informácií od správcu pozemnej komunikácie o úsekoch pozemných komunikácií, ktoré sú v užívaní dlhšie ako 3 roky, a na ktorých došlo v pomere k intenzite užívania týchto komunikácií k vysokému počtu dopravných nehôd, ktoré mali za následok usmrtenie alebo ťažkú ujmu na zdraví.

Za účelom splnenia povinnosti kontroly bezpečnosti cestnej premávky a zabezpečenia primeranej úrovne bezpečnosti v zmysle článku 6 ods. 3 smernice, sa podľa § 4 ods. 3 vykoná kontrola a zhodnotenie bezpečnosti cestnej premávky na priľahlých úsekoch cestného tunela, spolu s inšpekciou podľa osobitného predpisu (Nariadenie vlády Slovenskej republiky č. 344/2006 Z. z. o minimálnych bezpečnostných požiadavkách na tunely v cestnej sieti (ďalej aj „nariadenie“). Periodicita kontroly a hodnotenia predmetných úsekov sa uskutoční v zmysle smernice každých 6 rokov. Posúdenie podľa tohto zákona sa nevzťahuje na samotný cestný tunel, ktorého bezpečnostné požiadavky a podmienky posúdenia sa spravujú nariadením. Správca pozemnej komunikácie alebo bezpečnostný audítor bude koordinovať výkon posúdenia bezpečnosti cestnej premávky na týchto úsekoch so subjektami zapojenými do kontroly cestných tunelov v zmysle implementovanej Smernice Európskeho parlamentu a Rady 2004/54/ES z 29. apríla 2004 o minimálnych bezpečnostných požiadavkách na tunely v transeurópskej cestnej sieti a nariadenia. Postup bezpečnostného audítora a obsahové náležitosti inšpekcie a hodnotenia priľahlých úsekov cestného tunela ustanoví vykonávací predpis.

Súčasťou povinnosti správcu pozemnej komunikácie je podľa § 4 ods. 5 novozavedená povinnosť predkladať ministerstvu výslednú správu o vykonanej inšpekcii v danom kalendárnom roku za každý z hodnotených úsekov. Na základe doručených správ bude ministerstvo pravidelne, každých 5 rokov, predkladať Komisii súhrnnú správu o klasifikácii celej siete. Na základe súhrnných správ od členských štátov únie vypracuje Komisia správu o vykonaní smernice, ktorú bude rovnako aktualizovať v intervaloch každých 5 rokov, počnúc októbrom 2027.

V odseku 6 zákon ponechal povinnosť správcom pozemných komunikácií vykonať nápravné opatrenia, ktoré sú uvedené vo výslednej správe audítora o vykonanej inšpekcii. Predmetné ustanovenie berie ohľad na faktory ovplyvňujúce vykonanie nápravných opatrení, a to najmä ďalšie činnosti správcov pozemných komunikácií, ktorými je najmä riadna správa a údržba im zverených úsekov pozemných komunikácii ako aj technické možnosti a ekonomickú únosnosť realizácie opatrení. Návrhom zákona bol odsek 7 doplnený o lehotu 2 rokov, v ktorej má správca pozemnej komunikácie nápravné opatrenia vykonať. V odôvodnených prípadoch môže správca pozemnej komunikácie požiadať ministerstvo o predĺženie lehoty na realizáciu nápravných opatrení. Odôvodneným prípadom môže byť najmä prioritizácia nápravných opatrení v zmysle Akčného plánu nápravných opatrení, ktorý vydá ministerstvo na základe posúdenia celej cestnej siete. Ministerstvo môže predĺžiť lehotu na vykonanie nápravných opatrení až o 2 roky, a to aj opakovane. Ministerstvo nie je povinné žiadosti správcu pozemnej komunikácie vyhovieť. Z hľadiska procesnej stránky sa režim predkladania žiadosti správcu pozemnej komunikácie o predĺženie lehoty na vykonanie nápravných opatrení nespravuje všeobecným predpisom o správnom konaní (zákon č. 71/1967 Zb. o správnom konaní (správny poriadok) a voči zamietavému stanovisku ministerstva nie sú prípustné žiadne opravné prostriedky.

V odseku 8 sa ustanovuje povinnosť správcu pozemnej komunikácie predkladať ministerstvu každoročne správu o nápravných opatreniach vykonaných v predchádzajúcom roku.

K čl. I bodu 9

Regulácia Európskej Únie ukladá členským štátom novú povinnosť cielenej kontroly bezpečnosti ciest alebo priamych nápravných opatrení (čl. 6a smernice), v zmysle ktorej má po klasifikácii bezpečnosti cestnej siete a jej jednotlivých úsekov upravenej v § 4 zákona, nasledovať cielená kontrola týchto úsekov alebo priamo výkon nápravných opatrení v zmysle zistených nedostatkov a navrhnutých nápravných opatrení.

Predmetnú povinnosť reflektuje nové ustanovenie § 4a *Cielené prehliadky, plánovanie a výkon nápravných opatrení*, ktorého obsahom je definovanie povinnosti označenej ako „cielená prehliadka“. Zabezpečenie cielenej prehliadky je povinnosťou správcov pozemných komunikácií, pričom cielená prehliadka sa má vykonať po uplynutí obdobia na vykonanie nápravných opatrení. Na základe požiadaviek únie je cielenú prehliadku oprávnená vykonávať skupina expertov, z ktorých aspoň jeden musí byť audítorom bezpečnosti pozemnej komunikácie a spĺňať podmienky podľa tohto zákona. Cielená prehliadka sa vykoná ohliadkou na mieste a zameriava sa na posúdenie najmä stavebných, technických a prevádzkových vlastností pozemnej komunikácie a jej bezpečnosti. Cieľom cielenej prehliadky je identifikácia nebezpečných podmienok, vád a problémov, ktoré zvyšujú riziko nehôd a zranení. Vykonanie cielenej prehliadky by malo poskytnúť komplexný a dostatočný podklad pre správnu identifikáciu nápravných opatrení. Výsledkom cielenej prehliadky môže byť aj záver skupiny expertov, že nápravné opatrenia na danom úseku pozemnej komunikácie nie sú potrebné, a to v závislosti od zistení a odôvodnených záverov skupiny expertov. Úseky pozemných komunikácií, ktoré budú na základe cielenej prehliadky vyhodnotené ako úseky s potrebou vykonania nápravných opatrení budú následne zaradené do zoznamu úsekov, ktoré vedie ministerstvo. Zoznam týchto úsekov s určením priorít vypracuje ministerstvo na základe prvého vykonania inšpekcie podľa § 4 a nadväzujúcej cielenej prehliadky podľa § 4a.

Ustanovenie obsahuje základné požiadavky na vykonanie cielenej prehliadky a na spracovanie správy o výsledku cielenej prehliadky, ktorá predstavuje zavŕšenie procesu tak cielenej prehliadky ako aj celkového posúdenia a klasifikácie bezpečnosti vybraného úseku pozemnej komunikácie v užívaní. Správu o výsledku cielenej prehliadky spracuje audítor bezpečnosti pozemnej komunikácie, ktorý bol členom skupiny expertov.

Obsah cielenej prehliadky a kritériá pre posudzovanie úsekov pozemných komunikácií budú ustanovené vykonávacím právnym predpisom (podľa § 4a ods. 4). Pri formulácii vykonávacieho právneho predpisu sa bude vychádzať z prílohy IIa transponovanej smernice.

K čl. I bodu 10

Novelou zákona sa mení pôvodné pomenovanie audítor bezpečnosti pozemnej komunikácie a ustanovuje sa pomenovanie bezpečnostný audítor.

K čl. I bodu 11

Legislatívno-technická úprava a rozšírenie zoznamu povinností podľa § 12 ods. 1 písm. c), ktoré sú v prípade ich nedodržania, t. j. nevykonania správcom pozemnej komunikácie, považované za správny delikt podľa tohto zákona. Rozšírenie sa týka povinnosti správcu pozemnej komunikácie podľa § 4 a § 4a.

K čl. I bodom 12 a 13

Legislatívno-technická úprava a rozšírenie zoznamu povinností podľa § 12 ods. 1 písm. d), ktoré sú v prípade ich nedodržania, t. j. nepredloženia správy zo strany správcu pozemnej komunikácie, považované za správny delikt podľa tohto zákona. Rozšírenie sa týka povinnosti správcu pozemnej komunikácie podľa § 4 ods. 5 predložiť správu o výsledku inšpekcie, podľa § 4 ods. 8 predložiť správu o nápravných opatreniach a povinnosť správcu pozemnej komunikácie podľa § 4a ods. 7 predložiť správu o nápravných opatreniach na základe výsledkov cielenej prehliadky.

K čl. I bodu 14

V súlade s požiadavkami smernice sa upravujú povinnosti ministerstva na úseku bezpečnosti pozemných komunikácií.

K čl. I bodu 15

Upravuje sa splnomocňovacie ustanovenie a dopĺňa sa obsahové znenie vo vykonávacích predpisoch.

K čl. I bodu 16

Legislatívno-technická úprava v súlade s Legislatívnymi pravidlami vlády.

K čl. I bodu 17

Ustanovujú sa prechodné ustanovenia k úpravám účinným od 1. apríla 2022. Súčasťou prechodných ustanovení je prvý termín vykonania inšpekcie, prvý termín predloženia záverečnej správy o klasifikácii cestnej siete Komisii, termín oznamovacej povinnosti ministerstva podľa § 1 ods. 3 písm. a), prvý termín predloženia správy o vykonanej inšpekcii podľa § 4 ods. 5 a začiatok vykonávania povinnosti podľa § 4a počnúc kalendárnym rokom 2024.

K čl. I bodu 18

Ustanovením sa dopĺňa transpozičná príloha.

**K čl. II**

K čl. II bodom 1, 2, 4 až 7

V súlade s poznatkami aplikačnej praxe a princípmi správneho trestania sa pristupuje k zmene úpravy systému sankčného mechanizmu na úseku nadmernej a nadrozmernej dopravy tak, že výber dodatočne zvýšených správnych poplatkov za nesplnenie povinnosti disponovať povolením na zvláštne užívanie pozemných komunikácií v prípade, ak má dôjsť   
k prekročeniu povolených hmotnostných a rozmerových limitov podľa vyhlášky č. 134/2018 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o prevádzke vozidiel v cestnej premávke v znení neskorších predpisov (ďalej len „vyhláška č. 134/2018 Z. z.“), sa nahrádza sankciou v podobe udelenia pokuty, pričom nesplnenie uvedenej povinnosti sa považuje za správny delikt. Výška pokút za predmetný správny delikt je odstupňovaná podľa závažnosti, resp. intenzity správneho deliktu, t. j. miery nepovoleného prekročenia hmotnosti (resp. rozmerov) vozidla alebo jazdnej súpravy, pričom vo výške pokuty je zohľadnená aj miera neželaného stupňa degradácie vozovky. Treba uviesť, že ochrana stavu cestnej infraštruktúry je hlavným účelom sankcionovania a je zároveň objektom tohto správneho deliktu. Navrhovaná výška pokút zodpovedá súčasnej hladine nastavenia výberu dodatočných správnych poplatkov za nepovolené dopravy z hľadiska ich výšky, čiže pre dopravcov sa prechodom na systém výberu pokút sankcionovanie nepovolenej dopravy zásadným spôsobom nemení. Zároveň sa, s cieľom predísť pochybnostiam, ustanovuje, že povolenie na zvláštne užívanie je povinný vybaviť prevádzkovateľ vozidla, ktorým je prevádzkovateľ vozidla alebo prevádzkovateľ jazdnej súpravy, ktorý je zapísaný v osvedčení o evidencii motorového vozidla časť I a časť II ako držiteľ osvedčenia alebo takáto osoba zapísaná v osvedčení o evidencii motorového vozidla vydanom v cudzine a zároveň sa ustanovuje, že vodič vozidla je pri vykonávaní nadmernej dopravy a nadrozmernej dopravy povinný preukázať sa orgánu Policajného zboru pri kontrole povolením na zvláštne užívanie podľa § 8 zákona č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách v znení neskorších predpisov (ďalej len „cestný zákon“).

K čl. II bodu 3

Organizovanie športových podujatí na diaľniciach je v rozpore s funkciou, ktorú diaľnice plnia v rámci cestného dopravného systému v SR, keďže majú celoštátny význam a slúžia ako koridory v rámci transeurópskej dopravnej siete a plnia nezastupiteľnú funkciu pre medzinárodný tranzit. Organizovanie športových podujatí na diaľniciach vytvára potrebu presmerovania osobnej, a tiež nákladnej dopravy na pozemné komunikácie nižšej kategórie (predovšetkým na cesty I. triedy a II. triedy), ktoré však nie sú vždy stavebnotechnicky a kapacitne spôsobilé na užívanie ťažkej nákladnej dopravy a prijatie intenzít dopravy, ktoré sú bežné na diaľniciach. Navyše užívanie diaľnic podlieha spoplatneniu podľa zákona č. 488/2013 Z. z. o diaľničnej známke a o zmene niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon č. 488/2013 Z. z.“) a je vo verejnom záujme, aby motoristi mali diaľničnú infraštruktúru k dispozícii podľa možností bez obmedzení (okrem správy a údržby a diaľnic).

K čl. II bodu 8

Ustanovením sa dopĺňa textové znenie a odkaz na osobitný zákon č. 249/2011 Z. z., ktorý je novelizovaný v článku I . Doplnením odkazu dochádza k prepojeniu oboch zákonov a   
k transponovaniu príslušného ustanovenia smernice, pričom sa tým zabezpečí jednoznačnosť   
pri výkone novoustanovených povinností podľa § 4 a § 4a zákona č. 249/2011 Z. z. správcami pozemných komunikácií.

K čl. II bodom 9 a 10

V súvislosti so zavedením vysokorýchlostnej dynamickej kontroly vozidiel a jazdných súprav   
v SR sa na účely sankcionovania porušenia povinnosti disponovať povolením   
na zvláštne užívanie pozemných komunikácií v prípade, ak ide o nadmernú alebo nadrozmernú dopravu podľa vyhlášky č. 134/2018 Z. z., sa zavádza inštitút objektívnej zodpovednosti.

Hlavným účelom zavedenia objektívnej zodpovednosti prevádzkovateľa vozidla alebo jazdnej súpravy za spáchanie správneho deliktu je dodržiavanie povinnosti disponovať povolením   
na zvláštne užívanie pozemných komunikácií a tiež posilnenie ochrany pozemných komunikácií pred negatívnymi (deštrukčnými) vplyvmi nadmerného zaťaženia vozidiel a jazdných súprav prostredníctvom náležitého trestania.

Ustanovuje sa pevná výška pokuty za spáchanie správneho deliktu, a to v závislosti   
od rozsahu prekročenia povolených hmotnostných a rozmerových limitov. Umožňuje sa upustiť od zaplatenia časti pokuty v prípade, ak sa v lehote na podanie odporu uhradia 2/3 pokuty (pozitívna motivácia).

Pokutu bude prevádzkovateľ vozidla alebo jazdnej súpravy povinný uhradiť   
na príslušný bankový účet; platba v hotovosti je vylúčená zo systémových dôvodov. Pokuty uložené za správne delikty sú príjmom štátneho rozpočtu.

Niektoré protiprávne skutky z rôznych dôvodov, ako napr. znečistená, neexistujúca, nečitateľná tabuľka s evidenčným číslom alebo rozmazaný, nekvalitný záznam (snímok) a pod., bude okresný úrad v sídle kraja odkladať záznamom z dôvodu, že sa nepodarilo zistiť skutočnosti svedčiace o tom, že skutok spáchala konkrétna osoba – prevádzkovateľ vozidla.

Odloženie veci z dôvodu zániku zodpovednosti za porušenie povinností prichádza   
do úvahy napr. pri úmrtí prevádzkovateľa vozidla alebo jazdnej súpravy (fyzická osoba) alebo jeho zániku (právnická osoba) alebo po uplynutí dvoch rokov od spáchania správneho deliktu.

O odložení veci záznamom v spise nie je potrebné upovedomovať účastníka konania   
s poukazom na základnú zásadu všeobecného predpisu o správnom konaní (§ 3 ods. 3 správneho poriadku); ak nemá prevádzkovateľ vozidla alebo jazdnej súpravy vedomosť   
o možnom konaní voči nemu, z logického dôvodu nie je potrebné mu oznamovať odloženie veci.

Na zabezpečenie požiadavky vyplývajúcej z § 3 ods. 3 správneho poriadku vybaviť vec včas a bez zbytočných prieťahov, ako aj použiť najvhodnejšie prostriedky na dosiahnutie účelu, pričom sa má dbať na hospodárny priebeh konania, bez zbytočného zaťažovania osôb, sa navrhuje rozhodovať o správnom delikte zjednodušenou formou konania – aplikáciou inštitútu rozkazného konania, ktoré v súčasnej dobe upravuje zákon č. 8/2009 Z. z., zákon č. 474/213 Z. z. či zákon č. 488/2013 Z. z. Jeho nespornou výhodou je jeho rýchlosť a výrazná hospodárnosť; nevzniká tu potreba doručovania najprv upovedomenia o začatí konania s prípadným nariadením ústneho pojednávania vo veci, ktorého výsledkom by malo byť vydanie rozhodnutia.

Pri riešení správneho deliktu prevádzkovateľa vozidla sa vo väčšine prípadov nepredpokladá náročné dokazovanie tohto skutku, pretože samotným vyhotovením dôkazu, overením dôkazov a následnou lustráciou prevádzkovateľa v informačných systémoch je dokazovanie ukončené.

Ak je nepochybne zistené, že správny delikt bol spáchaný vozidlom alebo jazdnou súpravou konkrétneho prevádzkovateľa, okresný úrad v sídle kraja bez ďalšieho konania bezodkladne vydá rozkaz o uložení pokuty za správny delikt, na ktorého obsahové náležitosti sa bude primerane vzťahovať § 47 správneho poriadku.

Z dôvodu objektivity konania a zaručenia právnej istoty sa navrhuje možnosť podať odpor. Podaný odpor musí obsahovať všeobecné náležitosti podania podľa § 19 správneho poriadku, t. j. z odporu musí byť zrejmé, kto ho podáva, akej veci sa týka, čo sa navrhuje a musí sa náležite odôvodniť. V odôvodnení uvedie prevádzkovateľ vozidla rozhodujúce skutočnosti,   
o ktoré opiera svoju obranu a zároveň označí dôkazy na preukázanie svojich tvrdení. Rozhodujúcou skutočnosťou však nie je uvedenie výlučne vodiča, ktorý v čase porušenia povinnosti viedol vozidlo, uvedenie nakladajúcej organizácie podľa zákona č. 106/2018 Z. z. alebo uvedenie inej osoby ako osoby zodpovednej za porušenie povinnosti. Účastník konania   
v prípade neúspechu v ďalšom konaní o správnom delikte po podaní odporu, bude musieť uhradiť aj paušálne trovy konania vo výške 30 eur.

Navrhovaným ustanovením § 22g sa s cieľom zlepšenia vymožiteľnosti pokuty za správny delikt prevádzkovateľa vozidla policajtovi udeľuje nové oprávnenie sankcionovať aj porušenie povinnosti prevádzkovateľa vozidla podľa § 8a ods. 2 cestného zákona. Ak príslušník policajného zboru v rámci dohľadu nad cestnou premávkou zistí, že v minulosti bol vozidlom spáchaný skutok vykazujúci znaky správneho deliktu podľa § 22d ods. 1 cestného zákona, ktorý však vzhľadom na technické alebo legislatívne obmedzenia nemohol byť prejednaný – chýbajú údaje o prevádzkovateľovi vozidla a o vozidle, vodičovi vozidla preukáže skutok z minulosti a vydá blok na pokutu, ktorá je vo výške pokuty za tento správny delikt s možnosťou využitia zníženia pokuty o 1/3 jej včasným uhradením. Zároveň sa ustanovuje ďalší postup v prípadoch, ak prevádzkovateľ vozidla alebo vodič nemôže zaplatiť pokutu na mieste alebo ak správny delikt prevádzkovateľa vozidla nemožno prejednať v blokovom konaní. Treba uviesť, že tento navrhovaný postup je inšpirovaný obdobnou právnou úpravou, ktorá je obsiahnutá v zákone č. 8/2009 Z. z. (§ 139h), zákone č. 474/2013 Z. z. (§ 33) či zákone č. 488/2013 Z. z. (§ 15) s cieľom zvýšenia efektívnosti sankcionovania delikventov.

K čl. II bodu 11

Ustanovením sa dopĺňa transpozičná príloha.

**K čl. III**

K čl. III bodom 1 až 4

V nadväznosti na čl. II sa v súvislosti s nahradením mechanizmu výberu dodatočného správneho poplatku za nesplnenie povinnosti disponovať povolením na zvláštne užívanie pozemných komunikácií pri nadmernej a nadrozmernej doprave a jeho nahradením systémom udeľovania pokút pristupuje aj k náležitej úprave v zákona č. 145/1995 Z. z. o správnych poplatkoch v znení neskorších predpisov. V súvislosti s navrhovanou zmenou cestného zákona sa pristupuje aj k náležitej úprave subjektu poplatníka podľa Položky 80.

**K čl. IV**

K čl. IV bodu 1

V súvislosti s navrhovanou novelizáciou cestného zákona (§ 22g) je nevyhnutné pristúpiť aj k doplneniu zákona č. 8/2009 Z. z. v súvislosti s oprávnením príslušníkov Policajného zboru zadržať osvedčenie o evidencii časť I alebo časť II, evidenčný doklad vydaný v cudzine, technické osvedčenie vozidla a tabuľku s evidenčným číslom v prípade, ak nedôjde k uhradeniu pokuty za správny delikt v lehote uvedenej v § 22e ods. 14 cestného zákona.

K čl. IV bodu 2

Legislatívno-technická úprava poznámok pod čiarou.

**K čl. V**

Ustanovuje sa účinnosť zákona 1. júna 2022, resp. 1. januára 2023 s prihliadnutím na dĺžku legislatívneho procesu.

Bratislava 26. januára 2022

**Eduard Heger**

predseda vlády Slovenskej republiky

**Andrej Doležal**

minister dopravy a výstavby

Slovenskej republiky