**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.** |