



V Praze dne 10. května 2021
Čj.: OVA 434/21

Stanovisko

k návrhu věcného záměru zákona o státní organizaci Správa dálnic a silnic

I. Úvod

V souladu s programovým prohlášením vlády a v návaznosti na Inovační strategii České republiky 2019-2030 a Dopravní politiku ČR pro období 2014–2020 s výhledem do roku 2050 předkládá Ministerstvo dopravy vládě věcný záměr zákona o státní organizaci Správa dálnic a silnic, která bude právním nástupcem státní příspěvkové organizace Ředitelství silnic a dálnic ČR (dále jen „ŘSD“). Deklarovaným cílem předkladatele je zrychlit výstavbu dopravní infrastruktury a zjednodušit strukturu podřízených resortních organizací. Za tímto účelem se navrhuje transformovat ŘSD do právní podoby státní organizace podobně jako již proběhla transformace Správy železnic, státní organizace.

Změnou právní formy státní příspěvkové organizace Ředitelství silnic a dálnic ČR do podoby státní organizace s názvem Správa dálnic a silnic, státní organizace (dále jen „SDS“) se sjednotí postavení dvou klíčových subjektů – manažerů strategické dopravní infrastruktury – a to správce dálnic a silnic I. třídy a správce železnic. Bude tak vyřešeno faktické sjednocení právní formy subjektů zodpovědných za naprostou majoritu výdajů v sektoru dopravy. Předkladatel očekává, že zjednodušení řízení sektoru se následně odrazí ve větší efektivitě správy ze strany státu. Rovněž bude mít i pozitivní dopad na soukromé dodavatele, pro něž se stane sektor dopravy logicky strukturovaným a tím přehlednějším a čitelnějším.

Druhou klíčovou oblastí, kterou má předpokládaná transformace vyřešit, je personální posílení ŘSD. Současná právní forma příspěvkové organizace umožňuje odměňování zaměstnanců pouze na úrovni standardních platových tříd ve státní správě, což je zcela nedostatečné vzhledem k panující platové úrovni na trhu práce. Současné ŘSD se proto potýká s velkým nedostatkem odborníků v oblasti telematiky, dopravního projektování a stavitelství, stavebního dozoru a zadávání veřejných zakázek. Velkou část těchto činností je dnes proto nuceno řešit formou tzv. outsourcingu, což tyto činnosti výrazně prodražuje a neumožňuje dostatečnou flexibilitu. Současně je řada činností v oblasti kontroly a dozoru staveb z povahy věci nevhodná pro formu outsourcingu z důvodů odpovědnostních vztahů a nutnosti přímého manažerského řízení.

II. Připomínky a návrhy změn

Definice a popis problému včetně popisu existujícího právního stavu v dané oblasti jsou v závěrečné zprávě z hodnocení dopadů regulace (ZZ RIA) popsány dobře. Předkladatel rozčlenil problematiku do několika hlavních témat/okruhů problémů a snaží se situaci popsat na základě praktických poznatků a empirických faktů. Nejdříve je popsána oblast institucionálního zabezpečení a způsob finančního zajištění činnosti ŘSD a finančních toků při výstavbě dopravní infrastruktury. Následně jsou dobře popsány současné nedostatky v personálním zajištění činností ŘSD. Kapitola je rovněž věnována popisu existující legislativy a jejích problematických částí.

V RIA jsou dostatečně definovány **subjekty dotčené regulací** u jednotlivých definovaných okruhů/témat. Jde o subjekty jak na straně státu (ministerstvo dopravy a jemu podřízené složky), tak na straně uživatelů dopravní infrastruktury.

Popis cílového stavu je obsažen v RIA v dostatečné míře. Vhodně je využít vzor Správy železnic, s.o., jako cílový stav pro řešení dnešní problematické situace ŘSD.

Vyhodnocení rizik obsahuje výčet základních negativních dopadů, pokud by navržená regulace nebyla přijata.

Návrh variant řešení je zpracován v několika variantách. Zpracovatel zvolil poněkud nešťastné označení variant, neboť pracuje s variantou 1 obsahující transformaci ŘSD, kterou dále rozčleňuje do jednotlivých podvariant 1A až 1C s ohledem na právní formu budoucího subjektu (akciová společnost, státní podnik, státní organizace). Dále jsou varianty řešení členěny s ohledem na budoucí způsob financování na podvarianty 1ai až 1ci v případě platby za služby SDS ze strany státu a podvarianty 1aii až 1cii v případě kombinace platby za službu a zdroje z výkonového a časového zpoplatnění. Již tento výčet ukazuje určitou zmatečnost označení jednotlivých variant, která se následně promítá do špatné srozumitelnosti jejich vyhodnocení.

Vyhodnocení variant a stanovení nákladů a přínosů

V této části RIA předkladatel rekapituluje a vyhodnocuje náklady a přínosy u jednotlivých zpracovaných variant řešení a zdůvodňuje výběr nevhodnější varianty, tedy transformace ŘSD do podoby státní organizace SDS. Tato část je zpracována v dostatečné a srozumitelné podobě. Zpracovatel vhodně využívá celé řady ekonomických a personálních údajů z činnosti ŘSD. **Hodnotící kritéria** jsou uvedena v přehledné tabulce.

Předkladatel rovněž stručně popisuje **proběhlé konzultace** s dalšími resorty při zpracování RIA a věcného záměru zákona.

III. Shrnutí připomínek k závěrečné zprávě z hodnocení dopadů regulace (ZZ RIA)

Závěrečná zpráva z hodnocení dopadů regulace je zpracována na dobré úrovni. Předkladatel u jednotlivých variant řešení pracuje s reálnými údaji a situacemi a snaží se je popsat co nejvíce realisticky. Za jediný nedostatek RIA je možno považovat nepřehledné označení a řazení jednotlivých variant řešení.

IV. Závěr

Pracovní komise Legislativní rady vlády pro hodnocení dopadů regulace doporučuje Legislativní radě vlády, aby návrh věcného záměru zákona o státní organizaci Správa dálnic a silnic byl doporučen vládě ke schválení.

Vypracoval:

JUDr. Petr Solský

prof. Ing. Jiřina Jílková, CSc.
předsedkyně komise