



V Praze dne 24. června 2022
Čj.: OVA 652/22

Stanovisko

**k návrhu zákona, kterým se mění zákon č.13/1997 Sb., o pozemních komunikacích,
ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony**

I. Úvod

Ministerstvo dopravy předkládá k projednání návrh zákona, kterým se mění zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony (dále jen „návrh zákona“). Deklarovaným cílem předkladatele je zrychlit výstavbu dopravní infrastruktury a zjednodušit strukturu podřízených resortních organizací. Za tímto účelem navrhuje transformovat ŘSD do právní podoby státního podniku.

Usnesením vlády č. 716 ze dne 23. srpna 2021 byl schválen věcný záměr zákona o státní organizaci Správa dálnic a silnic a ministru dopravy bylo uloženo předložit vládě do 31. května 2022 návrh právní úpravy vzniku a postavení Správy dálnic a silnic jako subjektu spravujícího dálnice a silnice ve vlastnictví státu. Na základě tohoto úkolu zpracovalo Ministerstvo dopravy předloženou novelu. Zohlednilo přitom připomínky obsažené ve stanovisku Legislativní rady vlády. Na jejich základě předložený návrh zákona předpokládá provedení transformace státní příspěvkové organizace Ředitelství silnic a dálnic ČR na státní podnik, přičemž transformace bude činěna změnou právní formy a nikoli zrušením stávající státní příspěvkové organizace a založením nového státního podniku. Navrhovaná právní úprava rovněž nepředstavuje nový samostatný zákon, jak předpokládal věcný záměr, ale materie je řešena vstupem do několika stávajících právních předpisů. Rovněž při zohlednění stanoviska Legislativní rady vlády se navrhuje účinnost předmětných změn k 1. lednu 2024.

Změnou právní formy státní příspěvkové organizace Ředitelství silnic a dálnic ČR do podoby státního podniku má předkladatel v úmyslu dosáhnout zjednodušení řízení dopravního sektoru a větší efektivitu správy dálnic a silnic 1. třídy ze strany státu. Rovněž bude mít i pozitivní dopad na samotné právní postavení ŘSD a zlepšení pružnosti financování a možností jeho hospodaření.

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 u specializovaných stavebních a stavebně-kontrolních oborů. 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 také z důvodů odpovědnostních vztahů a nutnosti přímého manažerského řízení. Zlepšení neradostné personální situace ŘSD je druhým hlavním důvodem navrhované právní změny formy ŘSD.

II. Připomínky a návrhy změn

Definice a popis problému včetně popisu existujícího právního stavu v dané oblasti jsou v RIA dobře popsány. Předkladatel rozčlenil problematiku do několika hlavních témat/okruhů problémů a u těchto jednotlivých okruhů se snaží situaci popsat na základě praktických poznatků a empirických faktů. Nejdříve je popsána oblast institucionálního zabezpečení v této oblasti a způsob finančního zajištění činnosti ŘSD a finančních toků při výstavbě dopravní infrastruktury včetně kompletní závislosti na transferech ze SFDI a státního rozpočtu. Následně jsou dobře popsány současné nedostatky v personálním zajištění činností ŘSD. Kapitola je rovněž věnována popisu existující legislativy a jejich problematických částí. Jako jedinou výtku lze zpracovatelům RIA vytknout chybějící statistické a ekonomické údaje za rok 2021. Je vidět, že RIA byla primárně zpracována na začátku roku 2021 pro tehdy připravovaný věcný záměr zákona.

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.

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

Návrh variant řešení je zpracován v několika variantách. Zpracovatel RIA zvolil poněkud nešťastné označení jednotlivých 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 stručný výčet ukazuje určitou zmatečnost označení jednotlivých variant, která se následně promítá do špatné srozumitelnosti u vyhodnocení jednotlivých variant. Bohužel v tomto místě nebyla RIA zpřehledněna a drží se podoby předložené u věcného záměru v roce 2021.

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 nejvhodnější varianty, tedy transformace ŘSD do podoby státního podniku. 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. Do vyhodnocení jednotlivých variant jsou již zpracovány výstupy ze stanoviska LRV ke schválenému věcnému záměru zákona. Realisticky jsou hodnoceny klady a zápory jednotlivých variant, včetně např. dopadů na výběr DPH.

Předkladatel rovněž stručně popisuje **proběhlé konzultace** s dalšími resorty při zpracování RIA a věcného záměru zákona. Rovněž je zahrnuta kapitola k **implementaci zvolené varianty a přezkumu budoucí regulace**.

III. Shrnutí připomínek k závěrečné zprávě z hodnocení dopadů regulace

Obecně lze konstatovat, že RIA je zpracována na dobré úrovni a předkladatel věnoval jejímu zpracování dostatečné množství času a energie. Předkladatel u jednotlivých variant řešení pracuje s reálnými údaji a situacemi a snaží se je popsat co nejvíce realisticky.

K předložené RIA lze uplatnit dva nedostatky:

1. nezahrnutí ekonomických a statistických údajů za rok 2021,
2. nepřehledné označení a řazení jednotlivých variant řešení podobně jako tomu bylo u RIA zpracované u věcného záměru zákona.

Tyto dva nedostatky ale nebrání celkovému kladnému stanovisku komise RIA k předloženému návrhu. Považujeme za vhodné doplnění RIA dle výše uvedených připomínek po projednání LRV a Vládou ČR.

IV. Závěr

Pracovní komise Legislativní rady vlády pro hodnocení dopadů regulace doporučuje Legislativní radě vlády, aby návrh zákona o pozemních komunikacích byl doporučen vládě ke schválení a následnému dopracování RIA dle výše uvedených připomínek komise.

Vypracoval: JUDr. Petr Solský

v z. JUDr. Petr Solský
místopředseda komise