

## ODŮVODNĚNÍ

### Obecná část:

#### 1. Zhodnocení platného právního stavu a vysvětlení nezbytnosti navrhované právní úpravy

Předkládaný materiál obsahuje návrh vyhlášky, která novelizuje stávající vyhlášku č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „návrh vyhlášky“).

Přijetím návrhu dojde k dokončení transpozice směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1936 ze dne 23. října 2019, kterou se mění směrnice 2008/96/ES o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury (dále jen „směrnice 2019/1936“), na základě zmocnění uvedených v § 18g odst. 10, § 18m odst. 5 a § 18n odst. 6, zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích ve znění zákona č. 178/2022 Sb. (dále jen „zákon o pozemních komunikacích“). Nebude-li transpozice předmětné směrnice co nejdříve dokončena, hrozí České republice posun v řízení o porušení Smlouvy o fungování Evropské unie, jež se aktuálně nachází ve fázi formálního upozornění.

S ohledem na skutečnost, že návrh vyhlášky obsahuje výhradně povinně implementované požadavky směrnice 2019/1936, nebylo v souladu s částí 3 Obecných zásad pro hodnocení dopadů regulace (RIA) pro navržené změny hodnocení dopadů regulace zpracováno. Tato výjimka byla na základě předloženého Plánu vyhlášek na rok 2022 schválena ministrem spravedlnosti a předsedou Legislativní rady vlády.

Návrh vyhlášky stanovuje kritéria a předmět posouzení prostřednictvím nestranných odborných hodnocení pro zvýšení bezpečnosti dopravní infrastruktury a to ve fázi projektování, výstavby i provozování. Návrh vyhlášky umožňuje identifikovat problematická místa z hlediska uživatelů pozemních komunikací, vyhodnotit je a následně stanovit posloupnost provedení nápravných opatření vedoucích k jejich odstranění.

#### 2. Zhodnocení souladu navrhované právní úpravy se zákonem o pozemních komunikacích

Návrh vyhlášky byl zpracován k provedení ustanovení v § 18g Posouzení stavby a její dokumentace, § 18m Posouzení pozemní komunikace v provozu a § 18n Podrobné prohlídky, plánování nápravných opatření a jejich provádění, zákona o pozemních komunikacích. Meze zákonného zmocnění nebyly překročeny.

#### 3. Zhodnocení souladu navrhované právní úpravy s právními předpisy Evropské unie a s mezinárodními smlouvami, jimiž je Česká republika vázána

Navrhovaná právní úprava dokončuje transpozici směrnice 2019/1936 ze dne 23. října 2019, kterou se mění směrnice 2008/96/ES o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury.

Návrh vyhlášky není v rozporu s právními předpisy Evropské unie, judikaturou soudních orgánů Evropské unie a obecnými zásadami práva Evropské unie.

Na oblast dotčenou předloženým návrhem vyhlášky se nevztahují žádné mezinárodní smlouvy, jimiž je Česká republika vázána.

#### **4. Zhodnocení finančního dopadu navrhované právní úpravy na státní rozpočet a ostatní veřejné rozpočty a na hospodářské subjekty**

Návrh vyhlášky nevyvolá zvláštní sociální dopady a nebude mít negativní vliv na podnikatelskou sféru, životní prostředí, rovnost žen a mužů, národnostní menšiny nebo sociálně slabší skupiny obyvatel. S navrženou úpravou nevznikne ani ekonomický dopad vůči rozpočtu Ministerstva dopravy, resp. státnímu rozpočtu, když povinnost související s posuzováním bezpečnosti pozemních komunikací již vyplývá ze zákona o pozemních komunikacích.

#### **5. Zhodnocení navrhované právní úpravy z hlediska korupčních rizik**

Návrh vyhlášky nerozšiřuje pravomoci orgánů veřejné správy, proto nevytváří jakékoliv korupční riziko. Z těchto důvodů nedochází předloženým návrhem vyhlášky ke zvýšení korupčního rizika.

#### **6. Zhodnocení navrhované právní úpravy z hlediska zákazu diskriminace**

Návrh vyhlášky nepředstavuje právní úpravu, která by přímo či nepřímo zakládala jakoukoli diskriminaci.

#### **7. Zhodnocení navrhované právní úpravy z hlediska ochrany soukromí a osobních údajů**

Návrh vyhlášky nemá žádné dopady do sféry ochrany soukromí a osobních údajů.

#### **8. Zhodnocení navrhované právní úpravy z hlediska dopadů na bezpečnost a obranu státu**

Návrh vyhlášky nemá žádné dopady na bezpečnost a obranu státu.

#### **Zvláštní část:**

##### **K čl. I**

##### **K bodu 1–3 a 5**

Úprava textace dle zmocnění v zákoně o pozemních komunikacích. Posuzování pozemních komunikací se rozšiřuje dle požadavků transpozice směrnice 2019/1936 pro řízení bezpečnosti vybraných pozemních komunikací a to ve fázi jejich projektování, výstavby a provozování pro tzv. hlavní silnice, což v prostředí ČR jsou dálnice a silnice I. třídy. Jde tak o faktické rozšíření povinnosti posuzování pozemních komunikací z hlediska bezpečnosti nad rámec současného rozsahu, kdy směrnice dopadala pouze na transevropskou silniční síť. Dále se povinnosti vztahují na silnice nacházející se mimo městské oblasti, nesloužící k obsluze sousedních nemovitostí, které byly realizovány s využitím finančních prostředků EU. Posuzování je rozšířeno na oblasti hodnocení dopadů na bezpečnost silničního provozu, auditů bezpečnosti

silničního provozu, inspekcí bezpečnosti silničního provozu a posouzení bezpečnosti silniční sítě jako celku.

#### **K bodu 4**

Tento bod zohledňuje požadavek čl. 6 odst. 3 směrnice 2008/96/ES ve znění směrnice 2019/1936, který ukládá členským státům povinnost zajistit bezpečnost úseků silniční sítě přiléhajících k silničním tunelům, na které se vztahuje směrnice 2004/54/ES.

#### **K bodu 6 (§ 7b)**

Návrh vyhlášky v rozsahu pro posouzení bezpečnosti pozemních komunikací v provozu je naplněním zmocnění § 18m odst. 5 zákona a rozděluje pozemní komunikace dle kategorií a tříd (dálnice, silnice I. třídy, II. třídy a III. třídy) do tří skupin tj. s vysokou, střední a nízkou úrovní bezpečnosti dle hodnoty relativní nehodovosti resp. dalších kritérií uvedených v příloze č. 12.

#### **K bodu 6 (§ 7c)**

Návrh vyhlášky v uvedeném bodě naplňuje zmocnění § 18n odst. 6 zákona a navazuje na § 7b stanovením kritérií podrobných prohlídek úseků pozemních komunikací, které byly předcházející prohlídkou v provozu hodnoceny jako úseky s nízkou úrovní bezpečnosti. Cílem podrobné prohlídky je identifikace rizik, závad a problémů, které zvyšují riziko nehod a zranění. Provedení podrobné prohlídky by mělo zajistit dostatečný podklad pro návrh vhodných opatření k jejich odstranění.

#### **K bodu 8 (§ 37)**

Přesun stávající přílohy 12 do přílohy 14 z důvodu vhodnějšího uspořádání znění vyhlášky dle pořadí, v jakém se posuzování provádí.

#### **K bodu 9**

Návrh vyhlášky v uvedeném bodě zohledňuje požadavek směrnice 2019/1936 s důrazem na potřeby zranitelných účastníků silničního provozu.

#### **K bodu 10 (§ 38c)**

Naplnění zmocnění § 18g odst. 10 zákona a to prvotním hodnocením záměru, které z časového hlediska předchází auditu bezpečnosti pozemní komunikace a stanovuje kritéria pro posouzení předpokládaných dopadů připravovaného záměru na bezpečnost silničního provozu. Stanovení těchto kritérií umožňuje porovnání navrhovaných variant řešení na umístění silniční infrastruktury z hlediska bezpečnosti.

#### **K bodu 12 (Příloha č. 12)**

V uvedeném novelizačním bodě se v návaznosti na nový § 7b vyhlášky stanovují kritéria pro posouzení bezpečnosti v souladu s indikativními prvky stanovenými v příloze III směrnice 2019/1936.

#### **K bodu 13 (Příloha č. 13)**

V uvedeném novelizačním bodě se v návaznosti na nový § 7c vyhlášky stanovují kritéria pro posouzení úseku pozemní komunikace v souladu s indikativními prvky stanovenými v příloze IIa směrnice 2019/1936.

#### **K bodu 13 (Příloha č. 14)**

Je původní přílohou č. 12, u které došlo k přesunu do přílohy č. 14 z důvodu vhodnější posloupnosti číslování stanovených kritérií.

## **K čl. II (Účinnost)**

Datum účinnosti je navrhováno s ohledem na závazky vyplývající České republice z členství v Evropské unii a transpoziční lhůtu směrnice 2019/1936, která uplynula již 17. prosince 2021. Jak již bylo uvedeno výše, ve vztahu k této směrnici je proti České republice Evropskou komisí vedeno řízení pro neprovedení ustanovení této směrnice ve vnitrostátním právním řádu. Nebude-li transpozice předmětné směrnice co nejdříve dokončena, hrozí České republice podání žaloby k Soudnímu dvoru Evropské unie a finanční sankce. Z těchto důvodů je třeba, aby předmětný návrh vyhlášky nabyl účinnosti co možná nejdříve. Naléhavým obecným zájmem odůvodňujícím odchylku od požadavku na jednotná data účinnosti právních předpisů, jenž stanoví zákon č. 309/1999 Sb., o Sbírce zákonů a o Sbírce mezinárodních smluv, ve znění pozdějších předpisů, je tedy zájem na co nejrychlejším odstranění nesouladu vnitrostátního práva s unijním právem.

Dále s ohledem na čl. 5 odst. 3 směrnice 2019/1936, který stanoví, že první posouzení pozemních komunikací podléhajících bezpečnosti podle § 7b vyhlášky bude provedeno v roce 2024 je pro zajištění nastavení tohoto zaváděného nového systému tj. seznámení nových povinností příslušných správců pozemních komunikací, úpravu programu školicích pracovišť a přípravy materiálů pro metodické vedení tohoto institutu potřeba zkrátit dobu nabytí účinnosti na nezbytně nutnou.