**Vyhodnotenie medzirezortného pripomienkového konania**

Zákon, ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) v znení neskorších predpisov a ktorým sa menia a dopĺňajú niektoré zákony

|  |  |
| --- | --- |
| Spôsob pripomienkového konania |   |
| Počet vznesených pripomienok, z toho zásadných | 68 /38 |
| Počet vyhodnotených pripomienok | 68 |
|  |  |
| Počet akceptovaných pripomienok, z toho zásadných | 32 /12 |
| Počet čiastočne akceptovaných pripomienok, z toho zásadných | 11 /11 |
| Počet neakceptovaných pripomienok, z toho zásadných | 25 /15 |
|  |  |
| Rozporové konanie (s kým, kedy, s akým výsledkom) |  |
| Počet odstránených pripomienok |  |
| Počet neodstránených pripomienok |  |

Sumarizácia vznesených pripomienok podľa subjektov

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Č.** | **Subjekt** | **Pripomienky do termínu** | **Pripomienky po termíne** | **Nemali pripomienky** | **Vôbec nezaslali** |
| 1. | Asociácia zamestnávatelských zväzov a združení Slovenskej republiky | 1 (1o,0z) | 0 (0o,0z) |  |  |
| 2. | BRATISLAVSKÝ SAMOSPRÁVNY KRAJ | 9 (0o,9z) | 0 (0o,0z) |  |  |
| 3. | Generálna prokuratúra Slovenskej republiky | 2 (2o,0z) | 0 (0o,0z) |  |  |
| 4. | Ministerstvo financií Slovenskej republiky | 12 (3o,9z) | 0 (0o,0z) |  |  |
| 5. | Ministerstvo hospodárstva Slovenskej republiky | 3 (0o,3z) | 0 (0o,0z) |  |  |
| 6. | Ministerstvo obrany Slovenskej republiky | 1 (1o,0z) | 0 (0o,0z) |  |  |
| 7. | Ministerstvo práce, sociálnych vecí a rodiny Slovenskej republiky | 1 (1o,0z) | 0 (0o,0z) |  |  |
| 8. | Ministerstvo spravodlivosti Slovenskej republiky | 2 (1o,1z) | 0 (0o,0z) |  |  |
| 9. | Ministerstvo školstva, vedy, výskumu a športu Slovenskej republiky | 2 (2o,0z) | 0 (0o,0z) |  |  |
| 10. | Ministerstvo vnútra Slovenskej republiky | 7 (3o,4z) | 0 (0o,0z) |  |  |
| 11. | Odbor aproximácie práva sekcie vládnej legislatívy Úradu vlády SR | 5 (5o,0z) | 0 (0o,0z) |  |  |
| 12. | Republiková únia zamestnávateľov | 1 (0o,1z) | 0 (0o,0z) |  |  |
| 13. | Úrad geodézie, kartografie a katastra Slovenskej republiky | 1 (0o,1z) | 0 (0o,0z) |  |  |
| 14. | Únia miest Slovenska | 4 (1o,3z) | 0 (0o,0z) |  |  |
| 15. | Úrad pre normalizáciu, metrológiu a skúšobníctvo Slovenskej republiky (Úrad vlády Slovenskej republiky, odbor legislatívy ostatných ústredných orgánov štátnej správy) | 2 (0o,2z) | 0 (0o,0z) |  |  |
| 16. | Úrad priemyselného vlastníctva Slovenskej republiky | 2 (2o,0z) | 0 (0o,0z) |  |  |
| 17. | Úrad vlády Slovenskej republiky | 1 (1o,0z) | 0 (0o,0z) |  |  |
| 18. | Verejnosť | 7 (7o,0z) | 0 (0o,0z) |  |  |
| 19. | Združenie miest a obcí Slovenska | 5 (0o,5z) | 0 (0o,0z) |  |  |
| 20. | Úrad jadrového dozoru Slovenskej republiky | 0 (0o,0z) | 0 (0o,0z) | x |  |
| 21. | Štatistický úrad Slovenskej republiky (Úrad vlády Slovenskej republiky, odbor legislatívy ostatných ústredných orgánov štátnej správy) | 0 (0o,0z) | 0 (0o,0z) | x |  |
| 22. | Ministerstvo kultúry Slovenskej republiky | 0 (0o,0z) | 0 (0o,0z) | x |  |
| 23. | Národná banka Slovenska | 0 (0o,0z) | 0 (0o,0z) | x |  |
| 24. | Ministerstvo pôdohospodárstva a rozvoja vidieka Slovenskej republiky | 0 (0o,0z) | 0 (0o,0z) | x |  |
| 25. | Ministerstvo zdravotníctva Slovenskej republiky | 0 (0o,0z) | 0 (0o,0z) | x |  |
| 26. | Protimonopolný úrad Slovenskej republiky | 0 (0o,0z) | 0 (0o,0z) | x |  |
| 27. | Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky | 0 (0o,0z) | 0 (0o,0z) | x |  |
| 28. | Ministerstvo zahraničných vecí a európskych záležitostí Slovenskej republiky | 0 (0o,0z) | 0 (0o,0z) | x |  |
| 29. | Úrad pre verejné obstarávanie | 0 (0o,0z) | 0 (0o,0z) |  | x |
| 30. | Úrad pre normalizáciu, metrológiu a skúšobníctvo Slovenskej republiky | 0 (0o,0z) | 0 (0o,0z) |  | x |
| 31. | Štatistický úrad Slovenskej republiky | 0 (0o,0z) | 0 (0o,0z) |  | x |
| 32. | Správa štátnych hmotných rezerv Slovenskej republiky | 0 (0o,0z) | 0 (0o,0z) |  | x |
| 33. | Najvyšší kontrolný úrad Slovenskej republiky | 0 (0o,0z) | 0 (0o,0z) |  | x |
| 34. | Najvyšší súd Slovenskej republiky | 0 (0o,0z) | 0 (0o,0z) |  | x |
| 35. | Národná rada Slovenskej republiky | 0 (0o,0z) | 0 (0o,0z) |  | x |
| 36. | Kancelária Ústavného súdu Slovenskej republiky | 0 (0o,0z) | 0 (0o,0z) |  | x |
| 37. | Slovenská poľnohospodárska a potravinárska komora | 0 (0o,0z) | 0 (0o,0z) |  | x |
| 38. | Splnomocnenec vlády Slovenskej republiky pre rómske komunity | 0 (0o,0z) | 0 (0o,0z) |  | x |
| 39. | Konfederácia odborových zväzov Slovenskej republiky | 0 (0o,0z) | 0 (0o,0z) |  | x |
| 40. | Úrad pre dohľad nad zdravotnou starostlivosťou | 0 (0o,0z) | 0 (0o,0z) |  | x |
| 41. | Konferencia biskupov Slovenska | 0 (0o,0z) | 0 (0o,0z) |  | x |
| 42. | Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky | 0 (0o,0z) | 0 (0o,0z) |  | x |
| 43. | Asociácia priemyselných zväzov | 0 (0o,0z) | 0 (0o,0z) |  | x |
| 44. | Národný bezpečnostný úrad | 0 (0o,0z) | 0 (0o,0z) |  | x |
| 45. | Ministerstvo investícií, regionálneho rozvoja a informatizácie Slovenskej republiky | 0 (0o,0z) | 0 (0o,0z) |  | x |
|  | Spolu | 68 (30o,38z) | 0 (0o,0z) |  |  |

Vyhodnotenie vecných pripomienok je uvedené v tabuľkovej časti.

|  |
| --- |
| Vysvetlivky k použitým skratkám v tabuľke: |
| O – obyčajná | A – akceptovaná |
| Z – zásadná | N – neakceptovaná |
|  | ČA – čiastočne akceptovaná |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Subjekt** | **Pripomienka** | **Typ** | **Vyh.** | **Spôsob vyhodnotenia** |
| **AZZZ SR** | **K predloženému návrhu**bez pripomienok | O | A |  |
| **BSK** | **Príloha č. 2 zákona**Prílohu č. 2 žiadame zmeniť nasledovne - v grafickej podobe tabuľky s časťami "Číslo", "Názov", "Trasa". Z dôvodu technických možností uplatňovania pripomienok uvádzame ako súvislý text, pričom jednotlivé časti tabuľky oddeľujeme dvojbodkou a riadky vzájomne oddeľujeme bodkočiarkou. Zoznam diaľnic: Číslo Názov Trasa D 1: Považská diaľnica, Severná diaľnica a Východná diaľnica: Bratislava-Východ (D4, D20) – Trnava (D5) – Trenčín (D8) – Žilina (D3) – Martin (D9) – Ružomberok (D11, D12) – Poprad – Prešov (D14) – Košice (D13) – Michalovce – Vyšné Nemecké, št. hr. UA; D 2: Západná diaľnica: Čunovo, št. hr. H – Jarovce (D4) – Bratislava (D20) – Stupava (D4) – Malacky - Brodské, št. hr. CZ; D 3: Kysucká diaľnica: Žilina (D1) – Čadca – Skalité, št. hr. PL; D 4: Bratislavský okruh: Jarovce, št. hr. A (D2) – Petržalka – Bratislava-Juh (D7, D23) – Vrakuňa (D22) – Bratislava-Východ (D1, D20) – Rača (D21) – Stupava (D2) – Devínska Nová Ves, št. hr. A; D 5: Južná diaľnica: Trnava (D1) – Nitra – Žiar nad Hronom – Zvolen – Lučenec – Košice - Košické Oľšany (D1) (výhľadovo Bratislava-Vrakuňa – Sereď); D 6: Zlínska diaľnica: Lysá pod Makytou, št. hr. CZ – Púchov – Beluša (D1); D 7: Podunajská diaľnica a Ipeľská diaľnica: Bratislava (D4, D23) – Dunajská Streda – Nové Zámky (D29) – Lučenec (D5); D 8: Hornonitrianska diaľnica: Trenčín (D1) – Bánovce nad Bebravou (D28) – Prievidza – pripojenie D5 alebo D9 (Žiar n/H, Ráztočno); D 9: Turčianska diaľnica: Žiar nad Hronom (D5) – Martin (D1); D 10: Hontianska diaľnica alebo Tekovská diaľnica: uvažované dva varianty: Šahy, št. hr H. – Krupina – Zvolen (D5) alebo Šahy, št. hr. H – Levice – Hronský Beňadik (D5); D 11: Nízkotatranská diaľnica: Zvolen (D5) – Banská Bystrica – Ružomberok (D1); D 12: Oravská diaľnica: Ružomberok/Hubová (D1) – Dolný Kubín – Trstená, št. hr. PL; D 13: Abovská diaľnica: Milhosť, št. hr. H – Košice-Juh (D5); D 14: Šarišská diaľnica: Prešov (D1) – Svidník – Vyšný Komárnik, št. hr. PL; D 20: Bratislavská mestská diaľnica: Bratislava: Pečňa (D2) – Prievoz (D23) – Trnávka (D22) – Bratislava-Východ (D1, D4); D 21: Malokarpatská diaľnica: Rača (D4) – Pezinok D 22 Privádzač Trnávka Bratislava-Trnávka (D20) – Bratislava-Vrakuňa (D4, D5); D 23: Privádzač Prievoz: Bratislava-Prievoz (D20) – Bratislava-Juh (D4, D7) (výhľadovo Severná tangenta); D 26: Trnavská spojka: Trnava - Uzol Trnava (D1, D5) (- Sereď); D 27: Privádzač Nitra: Nitra-Západ (D5) – Nitra-Sever; D 28: Ponitrianska diaľnica: Nitra (D5) – Bánovce nad Bebravou (D8); D 29: Dolnonitrianska diaľnica: Komárno – Nové Zámky (D7) – Nitra (D5); D 31: Odbočka Svrčinovec: D3 - Svrčinovec, št. hr. CZ D 32: Privádzač Lietavská Lúčka: Lietavská Lúčka (D1) - Žilina; D 33: Privádzač Zvolen: Budča (D5) - Zvolen-Pustý hrad; D 41: Privádzač Košice Juh: Šaca (D5) – Košice-Červený Rak; D 42: Privádzač Košice Sever: Košice-Dargovských hrdinov - Budimír (D1) Odôvodnenie: Posledná novela cestného zákona zjednotila diaľnice a rýchlostné cesty na jednu kategóriu. Rýchlostná cesta zostala len návrhovou kategóriou z STN 73 6101. V zákone o cestnej premávke bola takisto reflektovaná táto úprava a diaľnice a rýchlostné cesty sa označujú ako diaľnice. Je potrebné vykonať systémovú zmenu aj v číslovaní a trasovaní diaľnic. Návrh vychádza z Koncepcie cestnej siete 2015 vypracovanou MDV SR, podľa ktorej boli v predchádzajúcom období prečíslované cesty III. triedy a niektoré cesty I. triedy. Pokiaľ ide o diaľnice, prvá koncepcia siete diaľnic a ciest pre motorové vozidlá bola schválená v roku 1963 a na rozdiel od koncepcie siete ciest I. až III. triedy bola neskôr viackrát aktualizovaná a doplnená. Rozpad spoločného štátu bol reflektovaný v „Novom projekte výstavby diaľnic a rýchlostných ciest“ (ďalej len „Projekt“), schválenom v roku 2001 a neskôr niekoľkokrát doplnenom. K tejto veci treba tiež podotknúť niekoľko skutočností: 1. Projekt sa v princípe nepokúša o novú definíciu slovenskej diaľničnej siete, ale akceptuje a reflektuje pôvodnú federálnu koncepciu s niekoľkými úpravami: ide najmä o prečíslovanie niektorých diaľnic (D18, D61), degradovanie ďalších diaľnic na rýchlostné cesty, doplnenie jedného úseku a vypustenie jedného úseku. Najmä však boli nanovo označené rýchlostné cesty použitím triediaceho znaku R – v tom čase ale šlo len o evidenčné značenie, keďže z právneho hľadiska išlo o cesty I. triedy, ktorým aj naďalej zostali ich pôvodné trasy a čísla. 2. Projekt sa venuje predovšetkým otázkam ďalšieho financovania, prípravy a výstavby diaľnic a koncepčné otázky budúceho rozvoja ponecháva na neskoršie riešenie napr. na KURS 2001 (ktorá však iba opakuje ťahy zadefinované v projekte). 3. Vzhľadom na to Projekt neurčuje, na rozdiel od pôvodnej federálnej koncepcie, nijaký číslovací a trasovací systém pre budúce diaľnice. Novým trasám tak sú pridávané postupne ďalšie čísla v rade, bez ohľadu na ich polohu a význam. Dôsledkom je, že čísla a trasy sú „roztrúsené“ po území SR bez zjavnej logiky a napríklad niekoľkostometrový „fúz“ R5 je značený rovnocenne s 200 km dlhou cestou R1. 4. Sieť diaľnic (a rýchlostných ciest) je od začiatku navrhovaná bez nadväznosti na ostatné cesty. Projekt nerieši problematiku súbežných úsekov a problematiku diaľkových ciest, ktoré nie sú navrhované ako diaľnice alebo rýchlostné cesty, ani problematiku vzájomného doplnenia a zastúpenia rôznych kategórií ciest. 5. Celkovo nie je zrejmý zmysel existencie rýchlostných ciest ako samostatnej triedy ciest (ich zmysel ako normovej kategórie je jasný) – na rozdiel od napríklad Rakúska, kde sú ako „Bundesstraβen S“ označované diaľnice mimo siete E-ciest, resp. 3-pruhové diaľnice. Ako rýchlostná cesta je tak označená napr. R6 ktorá je pritom súčasťou TEN-T koridoru, a je teda zvláštne, že je daná na rovnakú úroveň s R7, ktorá je čisto nadregionálnym ťahom. Pojem rýchlostná cesta pritom pôvodne označoval len normovú technickú kategóriu pre diaľnice nižšieho štandardu a z pohľadu používateľa je medzi diaľnicou D 26,5 a rýchlostnou cestou R 24,5 či R 22,5 len zanedbateľný rozdiel, čo napokon tvrdí aj samotný Projekt. Z právneho hľadiska sú diaľnice a rýchlostné cesty úplne ekvivalentné.  | Z | N | Prílohu č. 2 k cestnému zákona neodporúčame akýmkoľvek spôsobom meniť, pretože predstavuje základné východisko pre pomenovanie diaľničných ťahov a toto očíslovanie sa používa v územných, stavebných a kolaudačných konaniach a v dopravných koncepciách. Rozpor bol odstránený.  |
| **BSK** | **§ 1 zákona, § 4a zákona**V § 1 alebo súvisiacom § 4a navrhujeme vložiť rozdelenie krajinských ciest v zmysle ods. 2 písm. b) na štátne, krajské a lokálne cesty (I. II. a III. triedy) aj s ich definíciami. Krajinské cesty sa podľa stavebno-technického vyhotovenia, dopravného významu – spojovacej funkcie a dopravného určenia delia na: a) štátne cesty (I. triedy) sú cestami nadregionálneho dopravného významu a spájajú metropolitné oblasti, nadcentrá a stredné centrá; b) krajské cesty (II. triedy) sú cestami regionálneho dopravného významu a spájajú stredné centrá a základné centrá; c) lokálne cesty (III. triedy) sú cestami okresného dopravného významu a spájajú základné centrá a sídelné útvary bez centrálnej úrovne. Odôvodnenie: V §§ 3, 3a, 3c, 3d a ďalších sú definované práva a povinnosti orgánov štátnej správy, špeciálnych stavebných úradov, štátny odborný dozor, vlastníctvo a správa ciest, ktoré vychádzajú práve z tohto delenia, avšak toto delenie je zadefinované až vo vykonávacej vyhláške. Súčasné usporiadanie cestnej siete pochádza – s výnimkou diaľnic a rýchlostných ciest – ešte z rokov 1946 až 1950. Hoci odvtedy došlo k mnohým zmenám v samotnej cestnej sieti, princípy, na ktorých je jej usporiadanie založené, sa nijakým podstatnejším spôsobom nezmenili. Navyše, zmeny v cestnej sieti sa od konca 70-tych rokov vykonávali ad-hoc, keďže dovtedajšie pravidlá už prestali vyhovovať praxi, no žiadne novšie neboli zadefinované. Tu treba podotknúť niekoľko podstatných skutočností: • V čase krátko po druhej svetovej vojne, kedy bolo definované súčasné členenie a usporiadanie cestnej siete, malo Slovensko na rozdiel od českých krajín veľmi riedku a často nespojitú cestnú sieť, a aj existujúce cesty boli z podstatnej časti nevyhovujúce. To malo za následok, že hoci v celom Československu boli určené rovnaké kategórie a triedy ciest, na Slovensku sa pravidlá usporiadania museli aplikovať odlišne ako v českých krajinách. Odvtedy však uplynulo bezmála 70 rokov a reálie cestnej siete sú medzičasom úplne iné. • Cestná sieť definovaná na začiatku 50-tych rokov bola orientovaná na spojenie iných cieľov dopravy ako sú dnešné reálne potreby. Predovšetkým, už viac ako 25 rokov neexistuje spoločný československý štát a aj v rámci Slovenska sa podstatne zmenil význam mnohých miest: niektoré získali na význame, iné naopak stratili. Okrem toho, medzinárodná doprava už nie je orientovaná primárne na krajiny „východného bloku,“ ako tomu bolo do roku 1989 a taktiež podiel medzinárodnej dopravy je omnoho vyšší, a to nielen na diaľkovej, ale aj na regionálnej úrovni. Taktiež prevažujúce smerovanie vnútroštátnej aj medzinárodnej dopravy je v mnohých prípadoch podstatne odlišné od reálií 50-tych, 70-tych či raných 90-tych rokov. • Priamym dôsledkom týchto skutočností je, že zaradenie ciest do tried často vonkoncom nezodpovedá ich dopravnému významu – mnohé úseky ciest II. triedy majú nadregionálny, niektoré dokonca diaľkový dopravný význam a naopak, viaceré úseky ciest I. triedy sú čisto regionálnymi cestami. Ešte väčšmi sa tieto anomálie prejavujú vo vzťahu ciest II. a III. triedy a dokonca existujú úseky ciest III. triedy, ktoré majú vyšší dopravný význam ako niektoré cesty I. triedy. Taktiež smerovanie veľkej časti ciest sa už dnes javí ako nezmyselné, čo je práve dôsledok úplnej zmeny reálií. • Problém nevhodného kategorizovania (roztriedenia) ciest je o to vypuklejší, že od 1.1.2004 je na Slovensku rozdelené vlastníctvo ciest rôznych tried (podobne ako vo väčšine európskych krajín) medzi štát a regionálne samosprávy, avšak pred delimitáciou ciest neprebehlo systematické rozdelenie ciest podľa ich skutočného dopravného významu, iba niekoľko menších úprav triedenia (cesty I/12 až I/15). Samosprávne kraje tak v nemálo prípadoch zabezpečujú správu ciest s celoštátnym, niekedy dokonca medzinárodným významom; naopak štát vo viacerých prípadoch zabezpečuje správu vyslovene regionálnych ciest. Zmyslom rozdelenia vlastníctva však bolo rozdelenie nákladov medzi štát a regionálnu samosprávu tak, aby štát zabezpečoval prevádzku medzinárodných a celoštátnych ciest a regionálne samosprávy prevádzku regionálnych ciest, slúžiacich najmä obyvateľom príslušného kraja. • Nezanedbateľným faktorom je aj pomerne nový fenomén palubných navigačných prístrojov a s tým súvisiacim šírením dopravných informácií. Vyhľadávanie najrýchlejšej cesty z bodu A do bodu B je výpočtovo náročná úloha a algoritmy si preto musia pomáhať práve členením cestnej siete podľa dopravného významu. Na rozdiel od človeka, ktorý dokáže „čítať“ aj mapu s nesprávne rozčlenenými cestami, sa počítač musí spoliehať na exaktné dáta, ktoré sú však na Slovensku v konečnom dôsledku chybné. Obdobným problémom je aj šírenie dopravných informácií: slovenské lokalizačné tabuľky v dôsledku nevhodného usporiadania cestnej siete nevyhnutne obsahujú množstvo neštandardných a kompromisne riešených situácií, čo značne znižuje ich použiteľnosť v praxi.  | Z | ČA | V rámci rozporového konania došlo k úprave definícii jednotlivých kategórií ciest na základe dohody. |
| **BSK** | **§ 1 zákona**V § 1 ods. 1 navrhujeme slová „pozemné komunikácie“ nahradiť slovom „cesty“, v ods. 2 písm. b) nahradiť slovo „cesty“ slovami „krajinské cesty“, v písm. c) nahradiť slová „účelové komunikácie“ slovami „účelové cesty“ a v písm. d) nahradiť slová „miestne komunikácie“ slovami „miestne cesty“. V zmysle týchto zmien urobiť úpravy aj v celom zákone. Odôvodnenie: Žiadame systematicky zjednotiť a ustáliť názvoslovie ciest (pozemných komunikácii). Všeobecný termín pozemné komunikácie, ktorý nie je exaktný a presný, nahradiť všeobecne používaným termínom cesty. Ide o zosúladenie terminológie aj so zákonom o cestnej premávke, kde cestami sú všetky pozemné komunikácie. V súvislosti s touto zmenou nahradiť termín „cesty“, ktorý zahŕňa len cesty I., II. a III. triedy, špecifickým termínom „krajinské cesty“. Cestami sú vo svojej podstate aj diaľnice, miestne komunikácie a účelové komunikácie. Názov zákona je tiež „Cestný zákon“, čiže zahrňuje všetky druhy pozemných komunikácii. Aj pôvodné znenie zákona definovalo tento druh cesty (pozemnej komunikácie) špecifickým termínom ako „automobilové cesty“. Krajinská cesta (Rural Road, Landstraße) je v princípe ľubovoľná cesta okrem diaľnice, vedúca mimo zastavaného územia. Môže mať úrovňové alebo mimoúrovňové križovania s inými cestami, pričom v obmedzenej dĺžke (do cca ~20 km) môže ísť aj o smerovo rozdelenú cestu. Krajinské cesty majú v prevažnej väčšine neobmedzený prístup a v prípade ciest nižších dopravných významov je možný vjazd/výjazd aj mimo križovatiek. Najvyššia dovolená rýchlosť je 90 km/h alebo nižšia; na cestách s obmedzeným prístupom môže byť prípadne vyššia. Diaľnice zodpovedajú doterajším diaľniciam a rýchlostným cestám. Krajinské cesty (štátne, krajské a lokálne cesty) sú ekvivalentom doterajším ciest I., II. a III. triedy, avšak s odlišnými a exaktne definovanými pravidlami zaradenia. Miestne cesty zodpovedajú doterajším miestnym komunikáciám a účelové cesty doterajším účelovým komunikáciám. | Z | ČA | V rámci rozporového konania došlo k úprave definícii jednotlivých kategórií ciest na základe dohody. |
| **BSK** | **§ 10 ods. 3 zákona**V § 10 ods. 3 žiadame slová „medzinárodných cestných ťahoch“ nahradiť slovami „cestách“. Odôvodnenie: Žiadame zamedziť nekontrolovanému osadzovaniu reklamných zariadení popri cestách I., II. a III. triedy z dôvodu pretrvávajúceho vizuálneho smogu najmä v extravilánoch obcí a priblížením sa v regulácii reklám k vyspelým európskym krajinám.  | Z | A |  |
| **BSK** | **§ 10 ods. 4 zákona**V § 10 ods. 4 žiadame súčasné znenie nahradiť znením „Mimo zastavaného územia a územia určeného na zastavanie je v území 100 metrov od osi vozovky priľahlého jazdného pásu diaľnice a cesty okrem odpočívadiel zakázané umiestňovať reklamné stavby; to sa nevzťahuje na označenia stavby a označenia súvisiace s výstavbou alebo prevádzkou diaľnice alebo cesty.“ Odôvodnenie: Žiadame zamedziť nekontrolovanému osadzovaniu reklamných zariadení popri cestách I., II. a III. triedy z dôvodu pretrvávajúceho vizuálneho smogu najmä v extravilánoch obcí a priblížením sa v regulácii reklám k vyspelým európskym krajinám. Vplyv na bezpečnosť cestnej premávky spomínať nebudeme, nakoľko reklamné spoločnosti disponujú posudkami o žiadnom resp. minimálnom negatívnom vplyve na bezpečnosť cestnej premávky, aj keď odborníkom je zrejmé, že priamy súvis tam je. | Z | ČA | Zmenou filozofie naviazania ochranného pásma na zastavané územie vzniká situácia, keď pri diaľniciach a cestách, ktoré obchádzajú zastavané územie alebo priamo pretínajú územie, sa v súčasnosti nemôžu umiestňovať reklamné zariadenia. Plným akceptovaním návrhu by vznikol priestor pre umiestňovanie reklamných stavieb v tesnej blízkosti diaľnic a ciest. MDV SR akceptuje rozšírenie zákazu umiestňovania reklamných stavieb aj na cesty II. a II. triedy. Na rozporovom konaní došlo k dohode na znení predmetných ustanovení.  |
| **BSK** | **§ 11 ods. 1 zákona**V § 11 ods. 1 žiadame prvú vetu nahradiť vetou „Na ochranu diaľnic, ciest a miestnych komunikácii a premávky na nich mimo zastavaného územia alebo určeného na zastavanie slúžia cestné ochranné pásma.“ Odôvodnenie: Dnešná definícia ochranných pásiem, ktoré sú naviazane na dopravné značky č. 305 a 306 je nežiaduca a veľmi problematická. Ochranné pásma nemôžu byť naviazané na dopravnú značku – takáto dikcia zákona nemá v okolitých krajinách ani vo vyspelom svete obdobu. Dopravnými značkami o začiatku a konci obce sa reguluje cestná premávka a je na nich naviazané množstvo pravidiel, ktoré musia účastníci cestnej premávky dodržiavať. Ako vlastníci ciest II. a III. triedy sme vystavení reálnym problémom nezmyselného posúvania dopravných značiek č. 305 a 306 bez vedomia vlastníka cesty, a tým k jej postupnému obstavaniu. Podľa tohto zákona totiž vlastník cesty nevstupuje do procesu určovania dopravných značiek a dopravných zariadení. Týmto dochádza k neželateľnému zániku ochranných pásiem. Navrhujeme vrátiť sa k osvedčenému ustanoveniu zákona, ktoré definuje exaktnejšie ochranné pásma na základe územnoplánovacej dokumentácie. Každý samosprávny kraj má územný plán regiónu, v ktorom sú jasne definované zastavané územia jednotlivých obcí a aj územia určené na ich zastavanie. Tieto sú podrobnejšie definované v jednotlivých územných plánoch obcí. Obce, ktoré územné plány nemajú, sú povinné sa riadiť územným plánom regiónu. | Z | ČA | V rámci rozporového konania došlo k úprave vymedzenia cestného ochranného pásma na základe dohody. |
| **BSK** | **§ 3 zákona**V § 3 ods. 7 nahradiť slová „záväzného stanoviska dopravného inšpektorátu vydaného“ slovami „po prerokovaní dopravným inšpektorátom“ a v § 3 ods. 8 nahradiť slová „záväzného stanoviska Ministerstva vnútra Slovenskej republiky vydaného“ slovami „po prerokovaní Ministerstvom vnútra Slovenskej republiky inšpektorátom“, zároveň odkaz pod čiarou 1f) znie: „Zákon č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, vyhláška Ministerstva vnútra Slovenskej republiky č. 30/2020 Z. z. o dopravnom značení.“ V § 3 ods. 9 sa vypúšťajú slová „na základe záväzného stanoviska dopravného inšpektorátu vydaného v rozsahu jeho pôsobnosti podľa osobitných predpisov,“. Odôvodnenie: MV SR a dopravné inšpektoráty majú postavenie dotknutého orgánu v tomto procese. Zodpovednosť nemajú však žiadnu, túto má projektant a cestný správny orgán. Nový návrh predpokladá, aby MV SR bol v postavení účastníka konania. Rovnaká právna úprava a aplikačná prax je v celej Európskej únii, iba v SR nie.  | Z | N | Záväzné stanovisko dopravného inšpektorátu namiesto jeho súhlasu je výsledkom dohody rozporového konania k ostatnej novele cestného zákona, kde sa zabezpečila vyváženosť kompetencií dopravného inšpektorátu, správcu pozemnej komunikácie a cestného správneho orgánu. Rozpor bol odstránený.  |
| **BSK** | **ČL. I bod 5. návrhu novely zákona, § 4a zákona**V rámci návrhu novely k bodu 5 navrhujeme § 4a premenovať na „Krajinské cesty“ a zároveň navrhujeme vykonať zmeny súvisiace s prípadnými zmenami v § 1 a následne celom zákone vrátane definícií a pojmov. Odôvodnenie: Žiadame všeobecný termín cesty nahradiť špecifickým termínom krajinské cesty. Krajinská cesta (Rural Road, Landstraße) je v princípe ľubovoľná cesta okrem diaľnice, vedúca mimo zastavaného územia. Môže mať úrovňové alebo mimoúrovňové križovania s inými cestami, pričom v obmedzenej dĺžke (do cca ~20 km) môže ísť aj o smerovo rozdelenú cestu. Krajinské cesty majú v prevažnej väčšine neobmedzený prístup a v prípade ciest nižších dopravných významov je možný vjazd/výjazd aj mimo križovatiek. Najvyššia dovolená rýchlosť je 90 km/h alebo nižšia; na cestách s obmedzeným prístupom môže byť prípadne vyššia.  | Z | ČA | V rámci rozporového konania došlo k úprave definícii jednotlivých kategórií ciest na základe dohody. |
| **BSK** | **nepriama novela zákona č. 8.2009 Z. z. o cestnej premávke** V súvislosti s pripomienkami k ochranným pásmam diaľnic a ciest navrhujeme zároveň nepriamu novelu zákona č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke, kde navrhujeme nasledovné: a) V § 16 ods. 4 sa čiarka nahrádza bodkou a slová za čiarkou sa vypúšťajú. V § 16 sa ods. 5 vypúšťa. Odôvodnenie: Zosúladenie s Dohovorom o cestnej premávke (Viedeň 1968) – diaľnicu v obci medzinárodné predpisy nepoznajú a ani v Európe okrem Česka takáto všeobecná úprava nie je zavedená. V zmysle medzinárodných predpisov existujú tri základné režimy premávky: v obci, mimo obce a diaľnica. Prípad „diaľnica v obci“ je potom miešaním dvoch režimov, ktoré nie sú vzájomne kompatibilné a obsahujú vzájomne rozporné regulácie. Ak diaľnica aj vedie cez zastavené územie obce, nejedná sa – príkladmo na rozdiel od prieťahu cesty I. triedy – o miestnu komunikáciu: diaľnica neslúži na dopravnú obsluhu priľahlých nehnuteľností, nenachádzajú sa na nej chodci, cyklisti, parkujúce vozidlá, časté križovatky, pripojenia priľahlých nehnuteľností atď. Ak je vzhľadom na vysoké intenzity dopravy, chýbajúce núdzové pruhy, zúžené pruhy apod. potrebné regulovať premávku na takomto úseku diaľnice, vykonáva sa to miestnou úpravou cestnej premávky zvislými dopravnými značkami alebo premennými dopravnými značkami (líniové riadenie dopravy). Okrem toho nesmie nastať situácia, kde naraz platia 2 rôzne režimy: v obci je za určitých podmienok povolené zastavenie a státie vozidiel a súbežná jazda vozidiel, na diaľnici sú tieto jazdné úkony zakázané. Pre vodičov (najmä zahraničných) sú tieto sporné ustanovenia pravidiel cestnej premávky mätúce. Odsek 5 je význam dopravnej značky z vyhlášky č. 30/2020, nie je to všeobecné pravidlo. Významy dopravných značiek nemá zákon obsahovať. Miestna úprava premávky dopravnými značkami je nadradená všeobecným pravidlám cestnej premávky. b) V § 22 ods. 4 sa vypúšťa písm. b), doterajšie písmená c) až e) sa označujú ako písmená b) až f). Odôvodnenie: zosúladenie s Dohovorom o cestnej premávke (Viedeň 1968) – otáčanie nie je paušálne zakázané nikde na svete, slúži na to zvislá dopravná značka. c) V § 25 ods. 2 navrhujeme nahradiť znením: „Mimo obce na cestách označených značkou Hlavná cesta je zakázané státie na inom mieste ako parkovisko s výnimkou núdzového státia.“ Odôvodnenie: Je žiaduce zakázať státie (parkovanie) na všetkých cestách s tranzitnou premávkou medzi obcami bez ohľadu na ich triedu a nielen za zníženej viditeľnosti. Napr. 4-pruhová cesta II. triedy č. 502 Bratislava – Pezinok alebo cesta II/503 Pezinok – Senec prípadne niektoré cesty III. triedy (III/1082) sú vyťaženejšie ako väčšina ciest I. triedy na Slovensku. Momentálne nastavenie legislatívy umožňuje na týchto cestách cez deň a pri normálnej viditeľnosti parkovať. d) V § 15 ods. 5 písm. g) sa na konci pripájajú slová: „na ceste s prednosťou v jazde, v križovatke riadenej pokynmi alebo svetelnými signálmi.“ Odôvodnenie: Zosúladenie s Dohovorom o cestnej premávke (Viedeň 1968) – čl. 11 ods. 8 písm. a). Paušálny zákaz predchádzania v križovatkách neplatí nikde na svete, dokonca ani v ČR a takáto všeobecná úprava je v rozpore s Dohovorom. Zákaz predchádzania v priebehu hlavnej cesty má byť riešený dopravnými značkami. | Z | N | Pripomienka je nad rámec predkladanej právnej úpravy. Na rozporovom konaní bol rozpor odstránený. |
| **GPSR** | **1. K čl. II bodu 1 (§ 80 ods. 1) – O:**Navrhujeme na konci textu doplniť bodku aj pred úvodzovkou.  | O | A |  |
| **GPSR** | **2. K čl. II bodu 2 (§ 82 ods. 6) – O:**Navrhujeme na konci textu doplniť bodku aj pred úvodzovkou.  | O | A |  |
| **MFSR** | **Nad rámec návrhu**Do čl. I žiadame doplniť nové novelizačné body v tomto znení: „ ... V § 18 odsek 2 znie: „(2) Nové kríženia pozemných komunikácií so železnicami sa zriaďujú spravidla mimo úrovne koľají, ak je to technicky a ekonomicky uskutočniteľné. Doterajšie kríženia na úrovni koľají sa nahrádzajú mimoúrovňovými kríženiami, ak je to technicky a ekonomicky uskutočniteľné.“.“. Uvedené sa navrhuje, aby sa umožnilo ponechanie úrovňových krížení, ak je ich náhrada ekonomicky nevýhodná a neohrozí to bezpečnosť premávky. Aplikačná prax ukázala, že súčasné znenie vedie k neúmernému zvyšovaniu nákladov modernizácie cestnej a železničnej infraštruktúry bez zjavných prínosov. Uvedené nadväzuje na spresnenú definíciu cesty podľa pripomienky k bodu 5 (§ 4a).  | Z | N | Z hľadiska zaistenia bezpečnosti cestnej premávky a cestujúcej verejnosti je nevyhnutné, aby sa nové kríženia zriaďovali zásadne ako mimoúrovňové. Vzhľadom na charakter závažnosti predmetu tohto ustanovenia nemožno stavbu mimoúrovňových krížení podmieniť ich ekonomickou výhodnosťou. Obdobné platí aj o druhej vete návrhu MFSR s cieľom dosiahnuť stav, aby sa postupne v súlade s potrebou bezpečnosti premávky všetky úrovňové kríženia nahradili mimoúrovňovými. Treba osobitne zdôrazniť, že mimoúrovňové križovania zásadným spôsobom zvyšujú úroveň bezpečnosti. Súčasné znenie cestného zákona je prepojené so zákonom č. 213/2009 Z. z. o dráhach v znení neskorších predpisov a vychádza zo znenia jeho § 14 ods. 1 a 2. V nadväznosti na uvedenú právnu úpravu je potrebné zdôrazniť, že ak by nastala iná alternatíva v cestnom zákone, dochádzalo by k rozpornému výkladu, ako postupovať v tejto oblasti. Na rozporovom konaní nebol rozpor odstránený.  |
| **MFSR** | **Nad rámec návrhu**Do čl. I žiadame doplniť nové novelizačné body v tomto znení: „ ... Príloha č. 2 sa vypúšťa.“. Vypustenie prílohy č. 2 sa navrhuje v súvislosti s pripomienkou v bode 1 (§ 2 ods. 5).  | Z | N | Prílohu č. 2 cestného zákona neodporúčame akýmkoľvek spôsobom meniť, pretože predstavuje základné východisko pre pomenovanie diaľničných ťahov a toto očíslovanie sa používa v územných, stavebných a kolaudačných konaniach a v dopravných koncepciách. Rozpor bol odstránený.  |
| **MFSR** | **Nad rámec návrhu**Do čl. I žiadame doplniť nové novelizačné body v tomto znení: „ ... V § 2 sa vypúšťa odsek 5.“. V súlade so zámerom predkladateľa upraviť proces usporiadania cestnej siete a zmenou navrhovanou v čl. I bode 1 (umožnenie pretriedenia diaľnic) sa navrhuje zjednodušiť oba procesy vypustením zoznamu diaľnic a rýchlostných ciest zo zákona. Navrhuje sa, aby na zmenu usporiadania cestnej siete týkajúcu sa diaľnic a rýchlostných ciest ani pretriedenie diaľnic nebola potrebná zmena zákona. Zmeny by mali byť vykonávané na technickej úrovni podľa koncepcie rozvoja dopravy podľa § 2 ods. 1 platného zákona a podľa dopravných, spoločenských a ekonomických faktorov.  | Z | N | Prílohu č. 2 k cestnému zákonu neodporúčame akýmkoľvek spôsobom meniť, pretože predstavuje základné východisko pre pomenovanie diaľničných ťahov a toto očíslovanie sa používa v územných, stavebných a kolaudačných konaniach a v dopravných koncepciách. Rozpor bol odstránený.  |
| **MFSR** | **Nad rámec návrhu**Do čl. I žiadame doplniť nové novelizačné body v tomto znení: „ ... V § 8 ods. 1 sa na konci pripája táto veta: „Obec ako správca pozemnej komunikácie vydá povolenie na zvláštne užívanie, ak žiadateľ o povolenie na zvláštne užívanie nemá daňový nedoplatokx) na miestnych daniach a miestnom poplatku za komunálne odpady a drobné stavebné odpadyy) a na miestnom poplatku za rozvojz).“.“. Poznámky pod čiarou k odkazom x) až z) znejú: „x) § 2 písm. f) zákona č. 563/2009 Z. z. o správe daní (daňový poriadok) a o zmene a doplnení niektorých zákonov. y) Zákon č. 582/2004 Z. z. o miestnych daniach a miestnom poplatku za komunálne odpady a drobné stavebné odpady v znení neskorších predpisov. z) Zákon č. 447/2015 Z. z. o miestnom poplatku za rozvoj a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.“. V súčasnosti obce ako správcovia pozemných komunikácií sú povinné vydať povolenie na zvláštne užívanie pozemnej komunikácie bez ohľadu na skutočnosť, či práve zvláštnym užívaním pozemnej komunikácie nevznikajú obciam pohľadávky na miestnych daniach a poplatkoch (napríklad zriadením letnej terasy, čim vzniká daňová povinnosť k miestnej dani za užívanie verejného priestranstva). Pretože sa v aplikačnej praxi vyskytujú prípady nevymožiteľnosti daňových nedoplatkov od dlžníkov, ktorým bolo vydané povolenie na zvláštne užívanie pozemnej komunikácie, navrhuje sa ustanoviť zákonná podmienka, ktorá obci ako správcovi pozemnej komunikácie umožní nepovoliť zvláštne užívanie miestnej komunikácie, ak žiadateľ o povolenie má u príslušnej obce nedoplatky na miestnych daniach a poplatkoch.  | Z | ČA | Na rozporovom konaní bolo dohodnuté, že táto problematika bude upravená v zákone č. 145/1995 Z. z. |
| **MFSR** | **K čl. I, k bodu 11 (§ 18 ods. 3)**Do návrhu odporúčame doplniť vzťah tohto ustanovenia k zákonu o správe majetku štátu. V danom prípade je potrebné doriešiť spôsob majetkovoprávneho usporiadania pozemkov štátu pre vlastníka alebo prevádzkovateľa vedenia, vlastníka alebo správcu pozemnej komunikácie alebo iného diela, ak je investorom stavby štát zastúpený správcom majetku štátu. Uvedené doplnenie sa navrhuje z dôvodu, že v navrhovanom ustanovení nie je vyriešený vzťah k zákonu o správe majetku štátu ako všeobecnému predpisu na úseku správy majetku štátu vo verejnoprospešnej a nepodnikateľskej sfére, najmä v oblasti vyvolaných úprav. | O | N | Pripomienka je nad rámec navrhovanej právnej úpravy. |
| **MFSR** | **K čl. I, k bodu 11 (§ 18 ods. 13)**Do návrhu odporúčame doplniť vzťah tohto ustanovenia k zákonu o správe majetku štátu. V danom prípade je potrebné doriešiť spôsob majetkovoprávneho usporiadania pozemkov štátu pre vlastníka alebo prevádzkovateľa vedenia, vlastníka alebo správcu pozemnej komunikácie alebo iného diela, ak je investorom stavby štát zastúpený správcom majetku štátu. Uvedené doplnenie sa navrhuje z dôvodu, že v navrhovanom ustanovení nie je vyriešený vzťah k zákonu o správe majetku štátu ako všeobecnému predpisu na úseku správy majetku štátu vo verejnoprospešnej a nepodnikateľskej sfére, najmä v oblasti vyvolaných úprav.  | O | N | Pripomienka je nad rámec navrhovanej právnej úpravy. |
| **MFSR** | **Všeobecne**Návrh je potrebné zosúladiť s prílohou č. 1 Legislatívnych pravidiel vlády SR (v názve návrhu zákona je potrebné vyjadriť skutočnosť, že návrh zákona obsahuje aj novelu stavebného zákona v čl. II, v súvislosti s vložením nového odseku 3 v čl. I bode 8 je potrebné upraviť vnútorný odkaz v § 8 ods. 1 platného zákona).  | O | A |  |
| **MFSR** | **K čl. I, k bodu 10 (§ 18 ods. 9)**V § 18 ods. 9 žiadame za slovo „náhradnej“ vložiť slová „alebo úpravu jestvujúcej“ a slová „zodpovedajúcej dopravným potrebám“ nahradiť slovami „v rozsahu zodpovedajúcom dopravným potrebám“. Platné znenie považuje za základné a jediné riešenie zrušenia pozemnej komunikácie výstavbu novej pozemnej komunikácie. Upozorňujeme, že z dopravného, technického a ekonomického hľadiska môže byť efektívnejším riešením úprava jestvujúcej pozemnej komunikácie. Navrhované znenie po zapracovaní pripomienky by bolo v logickom súlade s platným znením § 19 ods. 2, ktorý v podobných prípadoch umožňuje úpravu jestvujúcej pozemnej komunikácie.  | Z | A |  |
| **MFSR** | **K čl. I, k bodu 3 (§ 3h odss. 1)**V § 3h ods. 1 žiadame vypustiť slová „nevyhnutné na plnenie úloh podľa § 3 ods. 3“. Navrhované doplnenie ustanovenia môže znemožniť sprístupňovanie údajov z centrálnej evidencie pre organizácie iné ako Ministerstvo dopravy a výstavby SR, ktoré plní úlohy podľa § 3 ods. 3, resp. verejnosť. Platná právna úprava definuje centrálnu evidenciu aj ako sprístupňovanie údajov pre akúkoľvek činnosť, pre ktorú sú tieto údaje využiteľné, teda pod definíciu už teraz patria aj činnosti podľa § 3 ods. 3.  | Z | ČA | V § 3h ods. 1 sa predmetné spojenie doplnilo nasledovne: "nevyhnutné najmä na plnenie úloh podľa § 3 ods. 3". Rozpor bol odstránený. |
| **MFSR** | **K čl. I, k bodu 5 (§ 4a)**V § 4a žiadame na konci pripojiť tieto slová: „a kríženiami“. Uvedeným doplnením sa spresňuje navrhovaná definícia cesty, ide napríklad o kríženia s vodnými tokmi alebo inými komunikáciami (§ 18). Upozorňujeme, že podobné znenie majú existujúce požiadavky na diaľnicu (§ 4 ods. 2).  | Z | N | O kríženiach pozemných komunikácií s vedeniami rôzneho druhu (železnice, iné diela) pojednáva § 18 cestného zákona, preto nie je z koncepčného hľadiska vymedziť vzťah cesty s kríženiami v tomto ustanovení, t. j. nie je koncepčné zahrnúť iný typ (dopravnej) infraštruktúry do definície cesty ako takej. Rozpor bol odstránený.  |
| **MFSR** | **K čl. I, k bodu 6 (§ 4c)**V § 4c ods. 2 žiadame slová „výstavbou nových diaľnic a ciest“ nahradiť slovami „podľa metodického dokumentu“. Navrhovaná formulácia nie je vecne správna, pretože účelné usporiadanie cestnej siete sa zabezpečuje nielen výstavbou nových diaľnic a ciest, ale aj usporiadaním existujúcich pozemných komunikácií. Proces sa vykonáva podľa metodického dokumentu ako sú napríklad technické podmienky alebo koncepcia cestnej siete.  | Z | N | Účelom navrhovaného ustanovenia je stanoviť podmienky pre proces usporiadania cestnej siete a je vyjadrením (rozvinutím) kompetencie ministerstva uvedenej v § 3 písm. d) – ministerstvo rozhoduje o zaradení pozemných komunikácií do cestnej siete atď. a samotný proces usporiadania obsiahnutý v tomto ustanovení nie je viazaný na akúkoľvek koncepciu, či iný obdobný dokument. Rozpor bol odstránený. |
| **MFSR** | **K čl. I, k bodu 6 (§ 4c)**V § 4c žiadame prehodnotiť posledné dve vety odseku 4. Podľa navrhovaného ustanovenia by vlastnícke právo k pozemnej komunikácii bolo možné previesť na základe súhlasu Ministerstva dopravy a výstavby SR. Uvedené ustanovenie je nejednoznačné. Nie je zrejmé, o aký súhlas Ministerstva dopravy a výstavby SR má ísť. Zároveň upozorňujeme, že súhlas Ministerstva dopravy a výstavby SR podľa tohto ustanovenia nemôže nahradiť súhlas podľa osobitných predpisov na úseku majetku verejnej správy. Ak v danom prípade ide o prevod pozemných komunikácií vrátane dotknutých pozemkov z vlastníctva štátu, obce alebo vyššieho územného celku, je potrebné vyjadriť vzťah takéhoto ustanovenia k zákonu Národnej rady Slovenskej republiky č. 278/1993 Z. z. o správe majetku štátu v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon o správe majetku štátu“), zákonu Slovenskej národnej rady č. 138/1991 Zb. o majetku obcí v znení neskorších predpisov a k zákonu č. 446/2001 Z. z. o majetku vyšších územných celkov v znení neskorších predpisov. Vzhľadom na skutočnosť, že v danom prípade sa zlučujú vecná problematika a majetková problematika v jednom ustanovení, žiadame tieto skutočnosti upraviť v samostatných ustanoveniach  | Z | ČA | V rámci rozporového konania došlo k úprave predmetných ustanovení na základe dohody. |
| **MHSR** | **Doložka vybraných vplyvov**Žiadame do Doložky v časti 4 "Dotknuté subjekty" doplniť aj vlastníkov dotknutých pozemkov, nie len samotnej pozemnej komunikácie a tiež investorov. V tejto súvislosti žiadame vyznačenie vplyvu na podnikateľské prostredie a zaslanie materiálu na záverečné posúdenie Stálej pracovnej komisii LRV SR na posudzovanie vybraných vplyvov podľa Jednotnej metodiky na posudzovanie vybraných vplyvov. Odôvodnenie: K čl. I bodom 1 a 6 ..okrem usporiadania vlastníckych vzťahov k samotnej pozemnej komunikácií je potrebné usporiadať aj vlastnícke vzťahy k dotknutým pozemkom. K čl. I bodu 10 Ustanovuje sa, že v prípade, ak v dôsledku inej investičnej výstavby má dôjsť k zrušeniu pozemnej komunikácie, investor je povinný zabezpečiť výstavbu náhradnej pozemnej komunikácie. K čl. I bodu 11 V súvislosti s výstavbou pozemnej komunikácie, v rámci ktorej môže dôjsť k potrebe úpravy inej pozemnej komunikácie alebo jej úseku sa ustanovuje, že investor je povinný vybudovať na vlastné náklady pre vlastníka alebo správcu pozemnej komunikácie len vyvolané úpravy priamo dotknutého úseku pozemnej komunikácie  | Z | N | Treba zdôrazniť, že v kontexte predmetného ustanovenia investorom stavieb dopravnej infraštruktúry nebudú súkromné osoby, čiže navrhované ustanovenie nebude mať na nich vplyv a zároveň nebude mať ani vplyv na vlastníkov dotknutých pozemkov. Rozpor bol odstránený.  |
| **MHSR** | **Vlastný materiál**Žiadame predkladateľa o zmenu znenia § 8 ods. 1 zákona č. 135/1961 Zb. tak, aby sa nevyžadovalo záväzné stanovisko dopravného inšpektorátu vo vymedzených prípadoch v zmysle odôvodnenia uvedeného nižšie. Odôvodnenie: Ak občania alebo spoločnosti potrebujú realizovať výmenu alebo zriadiť novú prípojku, samospráva potrebuje natiahnuť kábel verejného osvetlenia, optický kábel, prípadne sa prekladá napríklad plynomer, vodomerná šachta. Práce sa často realizujú v zelenom páse za chodníkom alebo aj ďalej od okraja vozovky. Napriek tomu, že výkopové práce nezasahujú do cesty, ale sú v blízkosti chodníka/cesty, je potrebné vydať povolenie na zvláštne užívanie komunikácie tzv. „rozkopávkové povolenie“. Problém je ten, že zákon vyžaduje súhlas nielen správcu, ale aj dopravného inšpektorátu napriek tomu, že práce nemajú nič spoločné s premávkou na ceste ani do cesty nezasahujú, prípadne ani do chodníka. Povoľujúci orgán musí trvať na doručení stanoviska a odsúhlasení dopravného značenia, lebo to vyžaduje zákon. Žiadateľ má zvýšené náklady, lebo potrebuje dať vypracovať projekt organizácie dopravy (prenosného dopravného značenia). Tiež sa predlžuje čas, vec sa musí začať vybavovať v predstihu alebo odložiť práce o čas, kým subjekt nedostane súhlas z dopravného inšpektorátu. Vymedzením prípadov v zákone, kedy by nebol potrebný súhlas dopravného inšpektorátu, by sa tento proces zjednodušil. | Z | N | Je potrebné zdôrazniť, že pokiaľ akákoľvek rozkopávka sa čo i len sčasti týka súčasti pozemnej komunikácie (zasahuje do nej) a v dôsledku toho vzniká potreba upraviť organizáciu dopravy, stanovisko dopravného inšpektorátu je nevyhnutné na zaistenie bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky. MH SR ustúpilo od pripomienky. |
| **MHSR** | **Vlastný materiál**Žiadame predkladateľa v ustanovení § 18 zákona č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách v znení neskorších predpisov (ďalej len „cestný zákon“) vypustiť odsek 11. Odôvodnenie: V aktuálnom znení cestného zákona je v ustanovení § 18 ods. 11 stanovený zákaz umiestňovať potrubné vedenie s horľavými alebo výbušnými látkami na moste, ktorý je súčasťou diaľnice, cesty alebo miestnej komunikácie a v jeho konštrukcii. Na moste sa môže umiestniť vodovodné a kanalizačné potrubie, ak sa vykoná technické opatrenie, aby sa pri poruche potrubia zabránilo zaplaveniu dutín mosta a ohrozeniu premávky pod mostom. Tento zákaz umiestňovať potrubné vedenia na mostoch vyvoláva v aplikačnej praxi problémy týkajúce sa otázky retroaktivity daného ustanovenia, ako aj skutkových otázok súvisiacich s tým, či potrubné vedenie umiestnené na konzolách ukotvených na moste, je potrubným vedením umiestneným v telese cesty, resp. v konštrukcii mosta. Plynovody boli na mostoch umiestňované od začiatku budovania sietí na Slovensku v 60. rokoch minulého storočia a za celú dobu nedošlo k žiadnemu incidentu. Ak sa ponechá súčasná legislatíva, bude postupne nutné plynovody z mostov odstraňovať, pričom alternatívne umiestnenie je takmer vždy technicky alebo ekonomicky nemožné. Tým pádom bude dochádzať k výrazným výpadkom, nakoľko sa odstránia všetky zokruhovania a záložné plynovody. Niektoré významné oblasti, ako napríklad bratislavská Petržalka, sú v zimných mesiacoch na hranici kapacity, najmä kvôli nemožnosti sprevádzkovať plynovod cez novopostavený Starý most. Ak by došlo k potrebe opravy plynovodu na Prístavnom moste alebo samotného mostu, ostala by celá Petržalka bez plynu. Zosúladenie legislatívy so skutkovým stavom by zlepšilo plynulosť dodávok plynu. Poukazujeme na skutočnosť, že v minulosti potrubné vedenia boli na mosty umiestňované, nachádzajú sa na nich a v niektorých prípadoch ani nie je možné takéto potrubné vedenie z mosta bez neprimerane vysokých nákladov odstrániť. Máme zato, že vypustením § 18 ods. 11 a ponechaním právomoci cestnému správnemu orgánu rozhodnúť o zvláštnom užívaní bude predmetná úprava dostatočná. | Z | ČA | V rámci rozporového konania došlo k úprave tohto ustanovenia na základe dohody. |
| **MOSR** | **K Čl. I**V Čl. I bod 2 návrhu zákona odporúčame doplniť úpravu spôsobu poskytovania náhrady za obmedzenie vlastníckeho práva vlastníka pozemku pod pozemnou komunikáciou vo vlastníctve štátu, ku ktorému dôjde zriadením zákonného vecného bremena v prospech správcu pozemnej komunikácie. Odôvodnenie: Navrhovaná právna úprava predpokladá, že ak štát ako vlastník pozemnej komunikácie nemá k 31. decembru 2020 k pozemku pod touto pozemnou komunikáciou zmluvne dohodnuté iné právo, vznikne vo verejnom záujme k pozemku pod pozemnou komunikáciou užívanému vlastníkom pozemnej komunikácie v prospech správcu pozemnej komunikácie právo zodpovedajúce vecnému bremenu. Navrhovaná právna úprava, ani predkladacia správa a dôvodová správa však neobsahujú žiadnu explicitnú zmienku o poskytnutí náhrady za takéto zákonom uskutočnené obmedzenie vlastníckeho práva vlastníka pozemku pod pozemnou komunikáciou vo vlastníctve štátu. Čl. 20 ods. 4 Ústavy Slovenskej republiky pritom ustanovuje, že vyvlastnenie alebo nútené obmedzenie vlastníckeho práva je možné iba v nevyhnutnej miere a vo verejnom záujme, a to na základe zákona a za primeranú náhradu. K otázke poskytnutia primeranej náhrady za zásah do vlastníckeho práva sa vyjadril aj Ústavný súd Slovenskej republiky v náleze PL. ÚS 42/2015-105, v ktorom sa uvádza, že v prípade zákonov, ktoré sa nijako nezaoberajú otázkou náhrady za zriadenie vecného bremena, nemožno a priori odmietnuť dôvodnosť pochybnosti o ústavnej konformnosti takýchto zákonov s podmienkou primeranej náhrady za obmedzujúci zásah do vlastníctva. Vzhľadom na uvedené preto odporúčame, aby bola do Čl. I bodu 2 doplnená úprava spôsobu poskytovania náhrady za obmedzenie vlastníckeho práva vlastníka pozemku pod pozemnou komunikáciou, ku ktorému dôjde zriadením zákonného vecného bremena v prospech správcu pozemnej komunikácie. | O | A | Pripomienka je bezpredmetná vzhľadom na to, že novelizačný bod bol vypustený. |
| **MPSVRSR** | **K doložke vybraných vplyvov**Podľa návrhu predkladaného zákona (Čl. I bod 2) má okrem iného dôjsť k zriaďovaniu vecného bremena na pozemky vo vlastníctve iných osôb (aj fyzických osôb – občanov). V bode 4 doložky vybraných vplyvov však predkladateľ medzi dotknuté subjekty zaraďuje iba vlastníkov diaľnic, ciest a miestnych komunikácií. Medzi dotknutými subjektmi tak absentujú osoby, ktorým sa má zriadením vecného bremena obmedziť užívanie ich pozemkov. Podľa navrhovaného ustanovenia § 3g ods. 2 „vlastník pozemku pod pozemnou komunikáciou vo vlastníctve štátu je povinný strpieť výkon práva zodpovedajúceho vecnému bremenu do vykonania pozemkových úprav v príslušnom katastrálnom území“. Nakoľko realizáciou pozemkových úprav nastáva nové usporiadanie vlastníckych pomerov k pozemkom (napr. scelenie, rozdelenie, zámena pozemkov), po realizácií pozemkových úprav vlastník pozemnej komunikácie nadobudne pozemok pod komunikáciou na základe rozhodnutia orgánu štátnej správy o schválení projektu pozemkových úprav, t. j. nemusí sa na tom dohodnúť s majiteľom pozemku. Z návrhu nie je jasné, aká náhrada bude patriť majiteľom pozemkov za obmedzenie ich práv zriadením vecného bremena k pozemku, ktoré môže trvať niekoľko rokov, pričom vecné bremeno bude možné zriadiť až „do vykonania pozemkových úprav v príslušnom katastrálnom území. Na základe vyššie uvádzaného odporúčame predkladateľovi prehodnotiť sociálne vplyvy predkladaného materiálu, t. j. zhodnotiť možný vplyv na fyzické osoby - majiteľov pozemkov, ktorým návrh môže ovplyvniť príjmy alebo výdavky ich domácnosti, resp. môže obmedziť ich prístup k právam v súvislosti s užívaním ich pozemkov a vypracovať separátnu analýzu sociálnych vplyvov v zmysle Jednotnej metodiky na posudzovanie vybraných vplyvov. Ak predkladateľ má zato, že predložený návrh sociálne vplyvy nezakladá, v tom prípade považujeme za potrebné, aby danú skutočnosť deklaroval v doložke vybraných vplyvov v bode 10 Poznámky. Odôvodnenie: Potreba zosúladenia návrhu zákona s Jednotnou metodikou na posudzovanie vybraných vplyvov.  | O | A | Pripomienka je bezpredmetná vzhľadom na to, že novelizačný bod bol vypustený. |
| **MSSR** | **čl. I bodu 2**Predmetný novelizačný bod zavádza do právnej úpravy práv k niektorým nehnuteľnostiam (§ 3g cestného zákona) tzv. zákonné vecné bremeno k pozemku pod pozemnou komunikáciou, kt. užíva štát ako vlastník pozemnej komunikácie. Právo zodpovedajúce vecnému bremenu tak vznikne ex lege dňom účinnosti tohto zákona (podľa dôvodovej správy) v prospech správcu pozemnej komunikácie; jeho obsahom je držba a užívanie pozemku pod pozemnou komunikáciou. Vlastník pozemku pod pozemnou komunikáciou, ktorým môže byť aj fyzická osoba – občan – musí strpieť výkon práva zodpovedajúceho vecnému bremenu. Predmetný novelizačný bod sa však vôbec nezaoberá otázkou náhrady za takéto obmedzenie vlastníckeho práva k pozemku pod pozemnou komunikáciou vo vlastníctve štátu. I keď odkazuje na všeobecnú právnu úpravu vecných bremien v Občianskom zákonníku, predkladateľovi navrhujeme vysporiadať sa s otázkou náhrady za obmedzujúci zásah do vlastníctva (v zmysle podmienky „primeranej náhrady“ vyplývajúcej z čl. 20 ods. 4 Ústavy Slovenskej republiky) priamo v cestnom zákone podobne ako je to napr. v zákone č. 251/2012 Z. z. o energetike a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (§ 11), v zákone č. 442/2002 Z. z. o verejných vodovodoch a verejných kanalizáciách a o zmene a doplnení zákona č. 276/2001 Z. z. o regulácii v sieťových odvetviach v znení neskorších predpisov (§ 20) alebo v zákone č. 351/2011 Z. z. o elektronických komunikáciách v znení neskorších predpisov (§ 66). V tomto ohľade poukazujeme na rozdielnosť právnych úprav „primeraných náhrad“ – niektoré zákony priznávajú právo na primeranú náhradu za zriadenie vecného bremena bez výslovného určenia, že ide o jednorazovú náhradu (zákon č. 442/2002), iné hovoria o jednorazovej primeranej náhrade (zákon č. 351/2011); v tomto smere sa zdá byť prelomovým nález Ústavného súdu Slovenskej republiky, sp. zn. PL ÚS 42/2015-105, v konaní o súlade zákona č. 657/2004 Z. z. o tepelnej energetike v znení neskorších predpisov v rozsahu, v akom sa v týchto ustanoveniach používalo slovo „jednorazová“ v slovnom spojení „primeraná jednorazová náhrada“, s Ústavou Slovenskej republiky. V tejto súvislosti odporúčame prehodnotiť doložku vybraných vplyvov, nakoľko poskytovanie náhrady za obmedzenie práv vlastníkov pozemkov pod pozemnou komunikáciou vo vlastníctve štátu ako aj samotné obmedzenie vlastníkov takýchto pozemkov v užívaní ich vlastníctva môže zakladať vplyvy (napr. vplyvy na rozpočet verejnej správy, sociálne vplyvy). Túto pripomienku považujeme za zásadnú. | Z | A | Pripomienka je bezpredmetná vzhľadom na to, že novelizačný bod bol vypustený. |
| **MSSR** | **čl. I bodu 8**V texte „Poznámka pod čiarou k odkazu 3ba znie: „3ca) § 17 zákona č. 157/2018 Z. z.“.“ odporúčame označenie „3ba“ nahradiť označením „3ca“. Ide o gramatickú pripomienku. | O | A |  |
| **MŠVVaŠSR** | **K názvu**Odporúčame za slovo "predpisov" vložiť slová "a ktorým sa dopĺňa zákon č. 50/1976 Z. z. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku (stavebný zákon) v znení neskorších predpisov" v súlade s bodom 29.1. prílohy č. 1 k LPV. | O | A |  |
| **MŠVVaŠSR** | **čl. I bodu 2 § 3g ods. 2**Odporúčame zvážiť úpravu navrhovaného ustanovenia v súlade s princípom právnej istoty pre adresátov právnej normy, a to tak, aby sa ustanovenie vzťahovalo len na už existujúci právny stav, t. j. len na pozemky, ku ktorým nemá štát dohodnuté iné právo v čase nadobudnutia účinnosti tohto ustanovenia a nachádzajú sa na nich pozemné komunikácie vo vlastníctve štátu. Navrhované znenie umožňuje štátu, aby mu ako vlastníkovi pozemnej komunikácie vzniklo právo zodpovedajúce vecnému bremenu ex lege aj niekoľko rokov po nadobudnutí účinnosti navrhovaného ustanovenia, keďže podmienku, že "nemá k 31. decembru 2020 k pozemku pod pozemnou komunikáciou zmluvne dohodnuté iné právo" bude možné považovať za splnenú aj pri pozemnej komunikácii, ktorá bude vybudovaná napr. v roku 2024. Toto môže viesť k obchádzaniu účelu navrhovaného ustanovenia. Vzhľadom na uvedené, odporúčame zvážiť, či navrhovaná právna úprava nemá charakter prechodného ustanovenia. | O | A | Pripomienka je bezpredmetná vzhľadom na to, že novelizačný bod bol vypustený. |
| **MVSR** | **k čl. I**1. V bode 2 prvej vete navrhujeme za slovo „štát“ vložiť čiarku a slová „samosprávny kraj alebo obec“ a v poslednej vete za slovom „štátu“ vložiť čiarku a slová „samosprávneho kraja alebo obce“. Odôvodnenie: Problémy s nevysporiadanými vlastníckymi vzťahmi k pozemkom pod pozemnými komunikáciami majú aj samosprávne kraje, ako vlastníci ciest II. a III. triedy a obce, ako vlastníci miestnych a účelových komunikácií podľa § 3d ods. 2 a 3 cestného zákona. Navrhujeme preto aj voči týmto vlastníkom rovnaký postup v súvislosti s nevysporiadanými vlastníckymi vzťahmi k pozemkom (obdobne je to upravené aj v § 24e cestného zákona). | O | A | Pripomienka je bezpredmetná vzhľadom na to, že novelizačný bod bol vypustený. |
| **MVSR** | **k čl. I**2. V bode 2 odporúčame nad slová „iné právo“ vložiť odkaz na § 139 stavebného zákona. | O | A | Pripomienka je bezpredmetná vzhľadom na to, že novelizačný bod bol vypustený. |
| **MVSR** | **k čl. I**3. V bode 2 odporúčame za slová „Podkladom na vykonanie záznamu2cbbab) o vzniku vecného bremena v katastri nehnuteľností je súpis nehnuteľností, ku ktorým má vzniknúť v prospech správcu pozemnej komunikácie právo zodpovedajúcemu vecnému bremenu“ vložiť slová „a listiny, z ktorých vyplýva, že na pozemku je postavená pozemná komunikácia“, keďže hlavným predpokladom zápisu vecného bremena je preukázanie existencie cesty. | O | A | Pripomienka je bezpredmetná vzhľadom na to, že novelizačný bod bol vypustený. |
| **MVSR** | **nad rámec návrhu**4. Znenie § 8 ods. 6 žiadame nahradiť týmto znením: „(6) Skládky materiálov alebo reklamné stavby,3) ako aj iné zariadenia, ktoré neslúžia na správu pozemných komunikácii ani na riadenie cestnej premávky a prevádzku dopravy, je zakázané umiestňovať v ochranných pásmach, v rozhľadových poliach, v križovatkách, v blízkosti železničných priecestí a pri pozemných komunikáciách takým spôsobom, aby zasahovali do zorného poľa vodičov vozidiel.“. Odôvodnenie: V praxi sa v súčasnosti účinné znenie § 8 ods. 6 cestného zákona ukázalo ako nedostatočné. Dochádza k umiestňovaniu skládok materiálu, reklamných stavieb a iných zariadení aj v iných rozhľadových poliach než len v rozhľadových poliach križovatiek, a to v rozhľadových poliach potrebných na predchádzanie alebo zastavenie (najmä pred priechodmi pre chodcov) a tiež v rozhľadových poliach železničných priecestí. Súčasné znenie upravujúce zákaz umiestňovania skládok materiálu, reklamných stavieb a iných zariadení len v križovatkách je nedostatočnou ochranou verejného záujmu na bezpečnosti cestnej premávky. Dochádza k odpútavaniu pozornosti vodičov od sledovania dopravných dejov v cestnej premávky. Súčasné znenie zákona je nedostatočné aj v porovnaní s právnou úpravou v Českej republike, kde je zakázané umiestňovať reklamné zariadenia v ochranných pásmach pozemných komunikácií. | Z | ČA | v navrhovanom znení MDV SR vypúšťa slová „v ochranných pásmach“. Na zabezpečenie ochrany pozemnej komunikácie slúžia cestné ochranné pásma, ktorých úprava je v inej časti predpisu. Rovnako tak na inom mieste zákona je upravený zákaz umiestňovania reklamných stavieb popri diaľniciach významných cestách. Ustanoviť plošný zákaz umiestňovať predmetov neslúžiacich na správu pozemných komunikácií je podľa nás nad rámec účelu cestného zákona. V ochranných pásmach je zakázaná len činnosť, ktorá svojou povahou by mohla ohroziť diaľnice, cesty alebo miestne komunikácie alebo premávku na nich. Na rozporom konaní došlo k dohode na znení predmetného ustanovenia. |
| **MVSR** | **nad rámec návrhu**5. V § 3 ods. 7 až 9, § 3b ods. 4, § 7 ods. 1, § 8 ods. 1 a 7, § 11 ods. 6 a § 18 ods. 2 žiadame nahradiť záväzné stanovisko dopravného inšpektorátu písomným súhlasom dopravného inšpektorátu a v § 16 ods. 6 žiadame za slová „na tieto konania“ vložiť slová „dopravné inšpektoráty a Ministerstvo vnútra Slovenskej republiky v rozsahu ich pôsobnosti“. Odôvodnenie: Postavenie dopravných inšpektorátov ako dotknutých orgánov, ktoré je v súčasnosti upravené spôsobom „záväzného stanoviska dopravného inšpektorátu“ je veľmi často spochybňované cestnými správnymi orgánmi a nerešpektované s odôvodnením, že záväznosť stanoviska sa týka dopravných inšpektorátov a nie cestných správnych orgánov, ktoré majú v plnej miere stanoviská vo svojich právnych aktoch rešpektovať. Takýmto konaním cestných správnych orgánov dochádza k znemožneniu Policajnému zboru plniť zákonom stanovené úlohy uvedené v § 2 ods. 1 písm. a) a j) zákona č. 171/1993 Z. z. o Policajnom zbore. | Z | N | Záväzné stanovisko dopravného inšpektorátu namiesto jeho súhlasu je výsledkom dohody rozporového konania k ostatnej novele cestného zákona, kde sa zabezpečila vyváženosť kompetencií dopravného inšpektorátu, správcu pozemnej komunikácie a cestného správneho orgánu. Rozpor bol odstránený.  |
| **MVSR** | **nad rámec návrhu**6. V § 7 ods. 1 a § 8 ods. 1 žiadame upraviť režim uzávierok, obchádzok, odklonov a zvláštneho užívania ciest aj na verejných účelových komunikáciách, t. j. takých, ktoré sú prístupné bežnej premávke (viď napr. český zákon č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích). Máme za to, že na takýchto cestách je žiaduce tieto postupy zosúladiť s ostatnými pozemnými komunikáciami, keďže z pohľadu ich užívateľov ide o štandardné „cesty“, pričom rozdiel je len administratívny.  | Z | A |  |
| **MVSR** | **nad rámec návrhu**7. V § 11 ods. 1 prvej vete žiadame nahradiť vymedzenie cestného ochranného pásma iným spôsobom ako dopravnými značkami označujúcimi začiatok a koniec obce. Predmetné dopravné značky vymedzujú územie, na ktorom platia osobitné pravidlá cestnej premávky o správaní sa v obci (napr. najvyššia dovolená rýchlosť, jazda v jazdných pruhoch, zastavenie a státie). Pri ich umiestňovaní sa majú brať na zreteľ požiadavky na bezpečnosť cestnej premávky a spravidla by sa mali umiestňovať na začiatok/koniec súvislej zástavby aspoň z jednej strany. Vzhľadom na vymedzenie cestného ochranného pásma týmito značkami sa v praxi stretávame s častými snahami a tlakom umiestňovať tieto značky bez ohľadu na to, či je to z pohľadu pravidiel cestnej premávky opodstatnené. Navrhujeme preto vrátiť vymedzenie cestného ochranného pásma naspäť na územie mimo zastavaného alebo určeného na súvislé zastavanie tak, ako tomu bolo v minulosti. | Z | A |  |
| **OAPSVLÚVSR** | **K doložke zlučiteľnosti:** 1. K bodu 3: V treťom bode doložky zlučiteľnosti žiadame uviesť, že predmet návrhu zákona je upravený v práve Európskej únie. Na základe toho žiadame vyplniť štvrtý a piaty bod doložky zlučiteľnosti.  | O | A |  |
| **OAPSVLÚVSR** | **K doložke zlučiteľnosti:** 2. K bodu 3 písm. a): V treťom bode doložky zlučiteľnosti žiadame pod písm. a) uvádzať relevantné ustanovenia primárneho práva EÚ vzťahujúce sa na predmet úpravy predkladaného návrhu zákona, a to najmä Čl. 17 ods. 1 Charty základných práv Európskej únie, a relevantné ustanovenia Hlavy VI (Doprava) Zmluvy o fungovaní Európskej únie v platnom znení (Čl. 90 až 100).  | O | A |  |
| **OAPSVLÚVSR** | **K doložke zlučiteľnosti:** 3. K bodu 3 písm. c): V treťom bode doložky zlučiteľnosti žiadame pod písm. c) uvádzať relevantnú judikatúru Súdneho dvora Európskej únie.  | O | N | Relevantná judikatúra Súdneho dvora Európskej únie nie je. |
| **OAPSVLÚVSR** | **K Čl. I bodu 2:** V súvislosti so zriadením vecného bremena vo verejnom záujme k pozemku pod pozemnou komunikáciou v prospech správcu pozemnej komunikácie si dovoľujeme poukázať na znenie Čl. 20 ods. 4 Ústavy Slovenskej republiky: „Vyvlastnenie alebo nútené obmedzenie vlastníckeho práva je možné iba v nevyhnutnej miere a vo verejnom záujme, a to na základe zákona a za primeranú náhradu." Rovnako Čl. 17 ods. 1 druhá veta Charty základných práv Európskej únie ustanovuje: „Nikoho nemožno zbaviť jeho majetku, s výnimkou verejného záujmu, v prípadoch a za podmienok, ktoré ustanovuje zákon, pričom musí byť včas vyplatená spravodlivá náhrada.“ Z uvedeného vyplýva, že pri nútenom obmedzení vlastníckeho práva vlastníka pozemku pod pozemnou komunikáciou zriadením práva zodpovedajúceho vecnému bremenu priamo zo zákona je potrebné v predkladanom návrhu zákona upraviť aj podmienky, spôsob výpočtu, výšku a ďalšie otázky súvisiace s primeranou náhradou kompenzujúcou zásah do vlastníckeho práva.  | O | A | Pripomienka je bezpredmetná vzhľadom na to, že novelizačný bod bol vypustený. |
| **OAPSVLÚVSR** | **Všeobecne:** Vzhľadom na skutočnosť, že predkladaným návrhom zákona sa v Čl. II navrhuje doplnenie zákona č. 50/1976 Zb. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku (stavebný zákon), žiadame o vykonanie primeranej úpravy názvu návrhu zákona.  | O | A |  |
| **RÚZSR** | **1. Zásadná pripomienka k čl. I – vloženie nového novelizačného bodu**Navrhujeme doplnenie Návrhu o ustanovenie, ktorým by sa zmenil § 18 ods. 11 Cestného zákona, nasledovne: „Je zakázané umiestňovať potrubné vedenie s horľavými alebo výbušnými látkami na moste, ktorý je súčasťou diaľnice, cesty alebo miestnej komunikácie, a v jeho konštrukcii tak, že budú umiestnené nad úrovňou vozovky. Na moste sa môže umiestniť vodovodné, plynové a kanalizačné potrubie, ak sa vykoná technické opatrenie, aby sa pri poruche potrubia zabránilo zaplaveniu dutín mosta a ohrozeniu premávky na moste a pod mostom. Na umiestnenie potrubného vedenia na moste je potrebné povolenie cestného správneho orgánu na zvláštne užívanie (§ 8 ods. 1). Odôvodnenie: Prevažná časť infraštruktúry, ktorú reguluje ustanovenie § 18 ods. 11 Cestného zákona bola vybudovaná v rokoch 1960 až 2000. Uvedené ustanovenie bolo prijaté do Cestného zákona v roku 1997, napriek tomu, že vtedy a ani doposiaľ nedošlo v súvislosti s predmetnou infraštruktúrou k žiadnemu incidentu, ktorý by ohrozil záujmy chránené Cestným zákonom (bezpečnosť osôb, premávku ani stabilitu mosta). Sledujúc oprávnené záujmy zákonodarcu vyplývajúce zo súčasného znenia § 18 ods. 11 Cestného zákona navrhujeme úpravu, ktorá je s týmito záujmami v súlade. V súvislosti s plynovodmi sa zachováva bezpečnosť, nakoľko tie budú môcť byť umiestené iba pod úrovňou vozovky, teda sa zabráni možnosti incidentov. V blízkej budúcnosti nevyhnutne vznikne potreba plynovody prechádzajúce cez mosty opraviť. Avšak, ak bude vylúčené plynovody na mosty umiestňovať nebude možné zabezpečiť všetky nevyhnutné prepojenia pre distribučnú sieť plynu, ktorá je zároveň súčasťou kritickej infraštruktúry Slovenskej republiky. Príkladom je situácia v Bratislave týkajúca sa prepojenia mestskej časti Petržalka, kde je momentálne vedený plynovod výlučne cez Prístavný most. Je nemysliteľné vybudovať most výlučne pre účely plynovodu. Zároveň nie je možné podkopať rieku Dunaj. Preto je zásobovanie mestskej časti Petržalka v zimných mesiacoch bez zálohy a v prípade potreby opravy zostane Petržalka na určitý čas bez plynu, nakoľko vzhľadom najmä na súčasnú právnu úpravu nie je možné zabezpečiť prepojenie distribučnej siete iným spôsobom. Ešte závažnejším problémom by bola prípadná porucha plynovodu na Prístavnom moste, ktorá by si vyžiadala dlhodobú rekonštrukciu, počas ktorej by bola daná mestská časť s viac ako 100.000 obyvateľmi bez plynu. Prevádzkovateľ distribučnej siete. je k plnej dispozícii diskutovať o prípadných nových bezpečnostných opatreniach, akými sú rýchlo-uzávery na oboch stranách mostu v prípade vysokotlakových potrubí, prípadne iných vhodných opatreniach.  | Z | ČA | V rámci rozporového konania došlo k úprave tohto ustanovenia na základe dohody. |
| **ÚGKKSR** | **Čl. I novelizačný bod 2 (§ 3g ods. 2)**Nakoľko navrhovaný odsek 2 v § 3g úzko súvisí s vykonávaním zápisu do katastra nehnuteľností, žiadame, aby z dôvodu bezproblémovej aplikačnej praxe bolo navrhované ustanovenie upravené a doplnené. Ustanovuje sa vznik vecného bremena zo zákona k pozemku pod pozemnou komunikáciou, ktorej vlastníkom je štát, a to v prospech správcu pozemnej komunikácie. Jeho obsahom je držba a užívanie pozemku pod pozemnou komunikáciou, vrátane práva uskutočniť stavbu alebo zmenu stavby pozemnej komunikácie, ak ide o stavbu povolenú podľa platných právnych predpisov. Ako podklad na vykonanie záznamu v katastri nehnuteľností sa uvádza „iba“ súpis nehnuteľností, ku ktorým vzniklo v prospech správcu pozemnej komunikácie právo zodpovedajúce vecnému bremenu. Nakoľko ustanovenie ďalej hovorí o stavbe, ktorá je povolená podľa platných právnych predpisov, žiadame upraviť navrhovanú právnu úpravu o vysvetlenie, či bude povinnosťou orgánu katastra nehnuteľností skúmať aj skutočnosť, že stavba bola povolená podľa platných právnych predpisov, teda či bude skúmať legálnosť stavby (vyžadovať napríklad predloženie stavebného povolenia alebo kolaudačného rozhodnutia). Ak takáto povinnosť pre orgán katastra nehnuteľností z právnej úpravy nevyplýva, žiadame uvedenú skutočnosť o nepreverovaní legálnosti stavby uviesť aspoň do osobitnej časti dôvodovej správy. Uvedená pripomienka pramení v pretrvávajúcej problematickej aplikácii zákona č. 66/2009 Z. z. o niektorých opatreniach pri majetkovoprávnom usporiadaní pozemkov pod stavbami, ktoré prešli z vlastníctva štátu na obce a vyššie územné celky a o zmene a doplnení niektorých zákonov, a to pokiaľ ide o zápis zákonného vecného bremena do katastra nehnuteľností. Ustanovenie totiž môže viesť k úvahám, či vôbec vecné bremeno mohlo vzniknúť, ak stavba nebola povolená podľa platných právnych predpisov a v takomto prípade by sa vecné bremeno ani nemalo do katastra nehnuteľností zapísať. Rovnako požadujeme uviesť, či má orgán katastra nehnuteľností vyžadovať preukázanie vlastníctva k pozemnej komunikácii, to znamená, či má naozaj skúmať, že ide o vecné bremeno k pozemkom pod pozemnými komunikáciami vo vlastníctve štátu. Na základe uvedeného je potrebné, aspoň v dôvodovej správe uviesť, aké následky môže nedodržanie týchto povinností vyvolať a či vôbec nejaké následky spôsobí. Precizáciou právnej úpravy predídeme problematickým výkladom a zabezpečíme bezproblémové uplatňovanie tohto ustanovenia v aplikačnej praxi. Zároveň upozorňujeme predkladateľa, že podľa platných právnych predpisov na úseku katastra nehnuteľností je potrebné k zápisu do katastra nehnuteľností, v prípade, že vecné bremeno vznikne len k časti pozemku, predložiť aj geometrický plán. Pokiaľ teda navrhované ustanovenie upravuje podklady na vykonanie záznamu do katastra nehnuteľností, je potrebné, aby ustanovenie reflektovalo aj túto skutočnosť. Preto žiadame, aby bol text navrhovaného ustanovenia doplnený o formuláciu, že ak vzniká vecné bremeno k časti pozemku evidovaného ako parcela registra C alebo parcela registra E, na vykonanie záznamu je potrebné predložiť aj geometrický plán. Keďže zákon NR SR č. 162/1995 Z. z. o katastri nehnuteľností a o zápise vlastníckych a iných práv k nehnuteľnostiam (katastrálny zákon) v znení neskorších predpisov výslovne uvádza, aké náležitosti musí spĺňať listina na to, aby bola možné vykonať zápis do katastra nehnuteľností, žiadame v navrhovanom ustanovení tiež uviesť, že súpis nehnuteľností musí spĺňať náležitosti podľa § 42 ods. 2 katastrálneho zákona. Uvedené stačí uviesť ako poznámku pod čiarou s odvolaním sa na § 42 ods. 2 katastrálneho zákona. Odôvodnenie: Zápis do katastra nehnuteľností sa vykonáva na základe žiadosti oprávneného subjektu a ďalších potrebných príloh. V tejto súvislosti poukazujeme na katastrálny zákon a na vykonávacie predpisy k nemu (vyhláška č. 461/2009 Z. z., ktorou sa vykonáva katastrálny zákon). Túto pripomienku považujeme za zásadnú.  | Z | A | Pripomienka je bezpredmetná vzhľadom na to, že novelizačný bod bol vypustený. |
| **ÚMS** | **k § 3g ods. 2**Navrhujeme doplniť do navrhovaného § 3g ods. 2 cestného zákona, či sa vecné bremeno zriaďuje ako odplatné alebo bezodplatné. Ak sa má vecné bremeno zriaďovať za odplatu, je potrebné v návrhu zároveň určiť podmienky poskytovania náhrady za jeho zriadenie. | Z | A |  |
| **ÚMS** | **k čl. I, bod 9**Nesúhlasíme s navrhovaným vypustením pôvodného textu V § 16 ods. 2 písm. a), kde sa slová „sa nezasahuje do ich nosnej konštrukcie, nezvyšuje sa ich stále zaťaženie, nemení sa“ nahrádzajú slovami „sa nemení“. Navrhovaná zmena zjednodušuje výkon opráv pozemných komunikácií, avšak neberie do úvahy skutočnosť, že súčasťami pozemných komunikácií sú aj mostné objekty, kde takýmto spôsobom bez odborného statického posúdenia môže dôjsť k nekontrolovanému zvyšovaniu zaťaženia mostnej konštrukcie výmenou resp. zvyšovaním hrúbky vrstiev vozovky. Zjednodušenie procesu je nutné zaistiť výstižnejším a jednoznačnejším zadefinovaním pojmu „stavebná úprava“ tak, aby bol zaistený jednoduchý administratívny proces pre výkon opráv pozemných komunikácií, avšak nie na úkor bezpečnosti prevádzky - napríklad v prípade mostov, kde je v súčasnosti v rámci celej SR vykazovaný značne nepriaznivý stav. | Z | N | Cieľom navrhovaného ustanovenia cestného zákona je umožniť správcom pozemných komunikácií pružnejší výkon rekonštrukcií a opráv vozoviek a v tejto súvislosti treba zdôrazniť, že nijakým spôsobom nie je dotknutá povinnosť vykonať odborné statické posúdenie, a to, samozrejme aj v prípade, ak ide o rekonštrukciu mosta. Treba podotknúť, že aj pri podaní ohlásenia stavby (vrátane rekonštrukcie mosta) je potrebné, aby prílohou ohlásenia bola náležitá dokumentácia vrátane statického posúdenia mostného objektu. ÚMS ustúpila od pripomienky. |
| **ÚMS** | **k § 3 ods. 1**V § 3 ods. 1 navrhujeme doplniť písmeno „d) obec“. Ak by nebolo doplnené spomínané písmeno d) bolo by vhodné doplniť v niektorých ustanoveniach (napr. § 3b, § 7, § 8 ods. 1 a ods. 5, § 14 ods. 3) za slová „cestný správny orgán“ slová „a obec“. Mestá/obce vo svojich rozhodnutiach používajú označenie „cestný správny orgán“. Podľa cestného zákona sú orgánmi štátnej správy pre pozemné komunikácie (ďalej len „cestný správny orgán“) ministerstvo, okresné úrady v sídlach krajov a okresné úrady (§ 3 ods. 1). Nie obce. Napr. § 3 ods. 7 alebo § 22a spomína „cestný správny orgán a obec...“, čo by malo byť vo viacerých ustanoveniach. V iných ustanoveniach je spomínaný iba cestný správny orgán (napr. § 3b, § 7, § 8 ods. 1 a ods. 5) a napríklad v § 8 ods. 7 sa už špecifikuje „na miestnych komunikáciách povoľuje obec“... niekde sa obec vyslovene spomína a niekde iba cestný správny orgán, hoci na miestnych a účelových komunikáciách povoľujú/rozhodujú obce na základe § 3 ods. 2 a nie § 3 ods. 1 cestného zákona. | O | N | Pripomienka je nad rámec predkladanej právnej úpravy. Kompetencie obce vyplývajú z § 3 ods. 2. |
| **ÚMS** | **k materiálu ako celku**V § 3g sa dopĺňa ods. 2, ktorým so zákona vzniká štátu ako vlastníkovi pozemnej komunikácie právo vecného bremena k pozemku pod pozemnou komunikáciou, pokiaľ k tomuto pozemku nemá k 31. decembru 2020 dohodnuté zmluvne alebo iné právo, a to dňom účinnosti tohto zákona. Obdobnou formuláciou vzniká podľa § 4 ods. 1 zákona č. 66/2009 Z. z. obciam a vyšším územným celkom právo vecného bremena k pozemkom pod stavbami, ktoré prešli do ich vlastníctva osobitnými zákonmi (zákon č. 138/1991 Zb. a zákon č. 446/2001 Z. z.). Zákon č. 66/2009 Z. z. však neupravuje možnosť vysporiadania pozemkov formou vyvlastnenia (len formou zámeny pozemkov a formou pozemkových úprav). Navrhujeme zosúladiť možnosti vysporiadania pozemkov pod pozemnými komunikáciami podľa zákona č. 66/2009 a § 24e zákona č. 135/1961 Zb. tak, aby možnosť vyvlastnenia bola daná aj obciam a vyšším územným celkom. Okrem toho sa mestá často potýkajú s problémami spojenými s vlastníctvom pozemkov pod komunikáciami vo vlastníctve miest a obcí z toho dôvodu, že ide o komunikácie, ktoré boli vybudované ešte pred účinnosťou zákona č. 50/1976 Zb. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku (stavebný zákon) a často k nim neexistujú stavebné povolenia resp. kolaudačné rozhodnutia. Nie je teda zrejmé, či ide o stavby podľa platných právnych predpisov a aký právny režim vysporiadania sa na nich vzťahuje. | Z | A | Pripomienka je bezpredmetná vzhľadom na to, že novelizačný bod bol vypustený. |
| **ÚNMSSR ÚVSR** | **Nad rámec k zákonu č. 135.1961 Zb.**Žiadame v § 2 ods. 4 a v § 3 ods. 3 písm. m) preformulovať text uvádzajúci odkazy na technické normy tak, aby bola zachovaná dobrovoľnosť dodržiavania technických noriem, aby použitie technickej normy na splnenie základných požiadaviek zákona nebolo jediným možným riešením, teda aby nedochádzalo k zozáväzneniu technických noriem. Odôvodnenie: Dosiahnutie súladu s priamo účinným nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1025/2012 o európskej normalizácii, v ktorom sa norma definuje ako technická špecifikácia prijatá uznaným normalizačným orgánom, s ktorou súlad nie je povinný. Riešenie obsiahnuté v technickej norme má byť len jednou z možností ako dosiahnuť súlad s právnym predpisom, nie jediným. Technické normy sa považujú za minimálne odporúčané technické riešenie a ich dodržanie zabezpečuje používateľovi splnenie požiadaviek, ktoré z nich vyplývajú. Podľa § 3 ods. 10 zákona č. 60/2018 Z. z. o technickej normalizácii dodržiavanie slovenskej technickej normy alebo technickej normalizačnej informácie je dobrovoľné. | Z | A |  |
| **ÚNMSSR ÚVSR** | **Nad rámec k zákonu č. 50.1976 Zb.**Žiadame v celom texte zákona preformulovať text uvádzajúci odkazy na technické normy tak, aby bola zachovaná dobrovoľnosť dodržiavania technických noriem, aby použitie technickej normy na splnenie základných požiadaviek zákona nebolo jediným možným riešením, teda aby nedochádzalo k zozáväzneniu technických noriem. Odôvodnenie: Dosiahnutie súladu s priamo účinným nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1025/2012 o európskej normalizácii, v ktorom sa norma definuje ako technická špecifikácia prijatá uznaným normalizačným orgánom, s ktorou súlad nie je povinný. Riešenie obsiahnuté v technickej norme má byť len jednou z možností ako dosiahnuť súlad s právnym predpisom, nie jediným. Technické normy sa považujú za minimálne odporúčané technické riešenie a ich dodržanie zabezpečuje používateľovi splnenie požiadaviek, ktoré z nich vyplývajú. Podľa § 3 ods. 10 zákona č. 60/2018 Z. z. o technickej normalizácii dodržiavanie slovenskej technickej normy alebo technickej normalizačnej informácie je dobrovoľné. | Z | N | Pripomienka je nad rámec predkladanej právnej úpravy. ÚNMSSR preklasifikoval pripomienku na obyčajnú. |
| **ÚPVSR** | **názov**Názov zákona odporúčame doplniť tak, aby z neho vyplývalo, že týmto zákonom sa dopĺňa aj zákon č. 50/1976 Zb. (stavebný zákon). | O | A |  |
| **ÚPVSR** | **čl. I, bod 8**V novelizačnom bode 8 odporúčame opraviť vo vete, ktorá uvádza poznámku pod čiarou, označenie samotného odkazu k poznámke pod čiarou (má byť "3ca"). | O | A |  |
| **ÚVSR** | **§ 18 ods. 2**Navrhujeme vypustiť vetu: "Doterajšie kríženia na úrovni koľají sa musia postupne podľa plánu nahrádzať mimoúrovňovými kríženiami" z § 18 ods. 2 zákona, ktorý aktuálne znie: "Nové kríženia pozemných komunikácií so železnicami sa zriaďujú zásadne mimo úrovne koľají; výnimky povoľuje príslušný cestný správny orgán na základe stanoviska správcu pozemnej komunikácie, záväzného stanoviska dopravného inšpektorátu vydaného v rozsahu jeho pôsobnosti podľa osobitných predpisov1f) a so súhlasom ministerstva. Doterajšie kríženia na úrovni koľají sa musia postupne podľa plánu nahrádzať mimoúrovňovými kríženiami." Zdôvodnenie: duplicita a praktická nerealizovateľnosť  | O | N | Účelom ustanovenia je dosiahnuť stav, aby sa postupne v súlade s potrebou bezpečnosti cestnej premávky všetky úrovňové kríženia nahradili mimoúrovňovými. Treba osobitne zdôrazniť, že mimoúrovňové križovania zásadným spôsobom zvyšujú úroveň bezpečnosti účastníkov cestnej premávky. |
| **Verejnosť** | **zákonu, ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 135.1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) v znení neskorších predpisov**1.Navrhnúť zo strany MDV SR ustanovenie, ktorým by sa jednoznačne určilo, že vlastníkom a správcom pozemnej komunikácie, ktorých súčasťou sú aj parkoviská budované v rámci terminálov integrovanej osobnej prepravy, resp. na území spravovanom manažérom železničnej infraštruktúry, by boli príslušné obce alebo iné právnické osoby zriadené za týmto účelom (§ 3, § 4b). Tým by sa vylúčilo, že správcom by mal byť manažér železničnej infraštruktúry, ktorý nedisponuje personálnymi, materiálnymi a finančnými zdrojmi na ich prevádzkovanie. 2. k navrhovanému § 3g ods. 2, nové znenie: "Ak štát ako vlastník pozemnej komunikácie alebo správca pozemnej komunikácie vo vlastníctve štátu nemá k 31. decembru 2020 k pozemku pod pozemnou komunikáciou zmluvne dohodnuté iné právo, vzniká vo verejnom záujme k pozemku pod pozemnou komunikáciou užívanému vlastníkom pozemnej komunikácie v prospech správcu pozemnej komunikácie právo zodpovedajúce vecnému bremenu,2cbbaa) ktorého obsahom je držba a užívanie pozemku pod pozemnou komunikáciou, vrátane práva uskutočniť stavbu alebo zmenu stavby pozemnej komunikácie, ak ide o stavbu povolenú podľa platných právnych predpisov. ..." zdôvodnenie: V navrhovanom znení sú použité dva rôzne pojmy – vlastník pozemnej komunikácie/správca pozemnej komunikácie. V prvej vete odseku je neexistencia zmluvne dohodnutého iného práva ako podmienka vzniku vecného bremena viazaná iba na vlastníka komunikácie, pričom vecné bremeno vzniká v prospech správcu. V praxi môže mať zmluvne dohodnuté iné právo na pozemok pod pozemnou komunikáciou aj priamo správca (napr. SSC ako nájomca, prípadne oprávnený zo zmluvného vecného bremena charakteru in personam..) a pri navrhovanom znení môžu vzniknúť v aplikačnej praxi pochybnosti, či k pozemkom zazmluvneným tzv. iným právom priamo so správcom komunikácie zákonné vecné bremeno vzniklo. Napriek tomu, že navrhované znenie neobsahuje ustanovenia o možnosti uplatnenia si náhrad za zriadenie vecného bremena, táto možnosť vyplýva vlastníkom dotknutých pozemkov z iných legislatívnych noriem (napr. Listina základných práv a slobôd - obmedzenie vlastníctva iba za náhradu...a pod.). Poznámka: Znenie paragrafu je nevyvážené a jednostranne zamerané na zvýhodnenie vlastníkov komunikácií, nezohľadňujú sa práva vlastníkov pozemku. 3. k navrhovanému § 3h ods. 1, navrhované znenie: "V § 3h ods. 1 sa za slová „sieťové technológie“ vkladajú slová „dopravno-inžinierske údaje“ a za slovo „využiteľné“ vkladajú slová „a nevyhnutné na plnenie úloh podľa § 3 ods. 3“. Na konci odseku sa pripája táto veta: „Prístup k údajom z cestnej siete (informácie o napr. dopravnom momente či intenzite dopravy) bude bezplatný a verejne prístupný.“ Zdôvodnenie: Pri určovaní spôsobu zabezpečenia pri priecestiach je údaj o dopravnom momente jeden z dôležitých faktorov a ŽSR ho nemajú kde získať. 4. k navrhovanému § 4c ods. 2, navrhované znenie: "Do cestnej siete možno preradiť miestne komunikácie, prípadne účelové komunikácie, a to po zmene ich dopravného charakteru, ak: a) vyhovujú stavebno-technickým požiadavkám kladeným na triedu cesty, alebo kategóriu diaľnice, do ktorej majú byť preradené a b) vyhovujú požiadavkám, ktoré sú kladené na križovanie triedy cesty, do ktorej majú byť preradené so železničnou dráhou a špeciálnou dráhou; všetky náklady na splnenie požiadaviek podľa tohto písmena znáša subjekt, z ktorého podnetu má dôjsť k preradeniu." Zdôvodnenie: Z hľadiska bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky je podľa nášho dôležité, aby pozemné komunikácie zodpovedali stavebno-technickým požiadavkám na druh cesty (diaľnice), do ktorej sú zaradené, a to po celý čas zaradenia. Z pohľadu bezpečnosti a plynulosti premávky na pozemných komunikáciách a aj bezpečnosti a plynulosti železničnej dopravy je dôležité, aby pozemné komunikácie zodpovedali nárokom, ktoré sú kladené na križovanie železničnej dráhy s tým druhom cesty, do ktorej sú zaradené, a to po celý čas zaradenia. 5. k § 7 ods. 7, nový odsek. Navrhované nové znenie: "Dopravnú prevádzku počas uzávierky alebo obchádzky a odklonu musí organizovať a značiť s najnižším dopadom na okolie ten, kto požiadal o uzávierku alebo o obchádzku." Zdôvodnenie: Je slovenským zvykom zavrieť cestu bez označenia nepriechodnosti na vstupnej križovatke. 6. k § 8a ods. 2, navrhované znenie: "Ak nadmerná preprava s celkovou hmotnosťou nad 60 ton a/alebo nadrozmerná preprava má na úrovni koľají krížiť železničnú dráhu, dopravca je povinný vyžiadať si súhlas na kríženie od vlastníka alebo prevádzkovateľa železničnej dráhy." Zdôvodnenie: Na základe záverov z vážnej nehody A 3 z 03.11.2015, ku ktorej došlo medzi Výh. Petrovce nad Laborcom zast. a NŽST Michalovce, navrhujeme rozšíriť povinnosť na vyžiadanie súhlasu aj pri „nadrozmernej preprave“, t. j. ak vozidlo alebo jazdná súprava presahuje najväčšie prípustné rozmery uvedené v prílohe č. 1 NV SR č. 349/2009 Z. z.), aby sme eliminovali možnosť zakliesnenia cestného vozidla na železničnom priecestí. 7. k § 12 ods. 2, nový odsek. Navrhované nové znenie: "Správca komunikácie má právo na úpravu alebo odstránenie nepovolených stavieb cudzích staviteľov za účelom zabezpečenia bezpečnosti cestnej komunikácie." Zdôvodnenie: Počas správneho konania sú niekedy potrebné zásahy. Doterajší text § 12 sa označí ako odsek 1. 8. k § 18 ods. 2. Navrhované znenie: "Nové križovania pozemných komunikácií s hlavnými traťami sa zriaďujú ako mimoúrovňové. Pri modernizácii alebo významnej obnove existujúcich pozemných komunikácií stavebník existujúce úrovňové križovanie prestavia na mimoúrovňové križovanie, alebo ho zruší. 14) Nové kríženia križovania pozemných komunikácií s vedľajšími železničnými traťami sa zriaďujú zásadne mimo úrovne koľají; výnimky povoľuje príslušný cestný správny orgán na základe stanoviska správcu pozemnej komunikácie, záväzného stanoviska dopravného inšpektorátu obsahujúceho podmienky zhotovenia vydaného v rozsahu jeho pôsobnosti podľa osobitných predpisov1f) a so súhlasom ministerstva. Doterajšie kríženia úrovňové križovania na úrovni koľají sa musia postupne podľa plánu nahrádzať mimoúrovňovými kríženiami križovaniami, zlúčiť alebo zrušiť." zdôvodnenie: Zosúladenie so zákonom č. 513/2009 Z. z. Nepomer vyššej povinnosti železnice voči správcovi ciest. Zjednotenie pojmov so zákonom o dráhach. 9. k § 18 ods. 2 Poznámky pod čiarou 14), nové. Navrhované znenie: "14)Zákon č. 513/2009 Z. z. v znení neskorších predpisov." zdôvodnenie: Súvisiaci zákon. 10. k navrhovanému § 18 ods. 9. Pripomienka: Upozorňujeme, že prijatím navrhnutej úpravy znenia ustanovenia § 18 ods. 9 cestného zákona vznikne povinnosť investora inej investičnej výstavby (vrátane výstavby železničných dráh) na svoje náklady a v mene budúceho vlastníka alebo správcu zabezpečiť aj výstavbu náhradnej účelovej komunikácie zodpovedajúcej dopravným potrebám, ak sa má účelová komunikácia zrušiť v dôsledku tejto inej investičnej výstavby. Ustanovenie § 18 ods. 9 cestného zákona upravuje problematiku vyvolaných investícií. Preto opakovane dávame do pozornosti, žeby bolo vhodné riešiť problematiku vyvolaných investícií pri stavebných činnostiach na existujúcich železničných dráhach, resp. pri budovaní nových železničných dráh vrátane s tým súvisiaceho majetko-právneho vysporiadania pozemkov, a to ako pre prípad, ak je vyvolanou investíciou budovanie (úprava) pozemnej komunikácie, tak aj pre ostatné prípady. 11.k navrhovanému § 18 ods.13, navrhované znenie: "Pri výstavbe pozemnej komunikácie alebo pri jej zmene je investor stavby povinný vybudovať na vlastné náklady pre vlastníka alebo prevádzkovateľa vedenia, vlastníka alebo správcu pozemnej komunikácie alebo iného diela len vyvolané úpravy priamo dotknutého úseku vedenia, pozemnej komunikácie alebo iného diela, a to na úrovni technického riešenia v čase, keď bola úprava vyvolaná vrátane zmeny klasifikácie komunikácie slúžiacej ako jediný prístup k obytnej zóne, resp. výrobnému podniku cez úrovňové križovanie železničnej trate vrátane zmeny zabezpečenia železničného priecestia/priechodu. ..." Zdôvodnenie – 1. časť vety: Dôvodom je skutočnosť, že napr. pri diaľkových vyrovnávaných/pupinovaných kábloch sa musia dodržiavať stanovené dĺžkové kroky. Pri zámene kábla len v rovnakej dĺžke sa obmedzí zhoršenie prenosových vlastností. Pri vložení dĺžky mimo stanoveného kroku na vyrovnávanie parametrov diaľkového kábla, len v rozsahu skutočne dotknutého úseku výstavby, dôjde zhoršeniu, alebo znefunkčneniu definovaných prenosových vlastností. Z tohto dôvodu môže presahovať stavbou dotknutý úsek v nevyhnutnom rozsahu pre vloženie definovanej dĺžky diaľkového kábla pre zabezpečenie plnej funkčnosti. Zdôvodnenie - koniec vety: Pri výstavbe komunikácie môže dôjsť k zmene účelu komunikácie. 12. k § 18 ods.15, nový odsek. Navrhované nové znenie: "Správca komunikácie je povinný udržiavať v riadnom stave cestu alebo miestnu komunikáciu pred železničným priecestím v celej šírke telesa pozemnej komunikácie. Zároveň je správca komunikácie povinný zabezpečiť takú úpravu priľahlých úsekov pozemnej komunikácie k priecestiu, aby prechádzanie cestných vozidiel bolo plynulé a bezpečné." Zdôvodnenie: Navrhujeme rozšíriť zákon o rovnakú povinnosť, aká vyplýva „Dráhovému podniku“ z § 19 vyhlášky FMD č. 35 z 27.marca 1984, ktorou sa vykonáva zákon č. 135/1961 o pozemných komunikáciách (k § 18 cestného zákona) na priecestí. Citujeme: ods. 3) „Dráhový podnik je povinný udržiavať v riadnom stave cestu alebo miestnu komunikáciu na priecestí bez závor do vzdialenosti 2,5 metra od osi krajnej koľajnice, na priecestí so závorami v úseku medzi závorami, a to v celej šírke telesa pozemnej komunikácie. Šírka komunikácie na priecestí má zodpovedať šírke priľahlých úsekov pozemnej komunikácie; kde to tak nie je, musí sa priecestie pri rekonštrukcii primerane rozšíriť.“ ods. (4) „Pri cestách a miestnych komunikáciách I. a II. triedy je dráhový podnik povinný ďalej zabezpečiť a) takú úpravu priecestia a priľahlých úsekov pozemnej komunikácie, aby prechádzanie cestných vozidiel bolo plynulé,“...  | O | N | Pripomienka je nad rámec predkladanej právnej úpravy. |
| **Verejnosť** | **bodu 2. návrhu zákona**Určiť orgán, ktorý bude oprávnený nútene obmedziť vlastnícke právo zriadením vecného bremena a stanoviť podmienky poskytovania náhrady za vzniknuté vecné bremeno. Odôvodnenie : Podľa nálezu Ústavného súdu SR č, PL. ÚS 38/95, uverejneného v Zbierke nálezov a uznesení ÚS č. 4/96 v bode 3. "Ústava Slovenskej republiky neumožňuje, aby k vyvlastneniu alebo nútenému obmedzeniu vlastníckeho práva došlo priamo zákonom." Podľa článku 20, ods. 4 Ústavy SR "Vyvlastnenie alebo nútené obmedzenie vlastníckeho práva je možné iba v nevyhnutnej miere a vo verejnom záujme, a to na základe zákona a za primeranú náhradu." V návrhu absentujú podmienky náhrady za vzniknuté vecné bremeno, čo podľa môjho názoru nie je v súlade s ústavou SR. K tomu sa vyjadril v súvislosti so zákonom 66/2009 Z.z. už aj Ústavný súd SR v náleze PL. ÚS 42/2015. | O | A | Pripomienka je bezpredmetná vzhľadom na to, že novelizačný bod bol vypustený. |
| **Verejnosť** | **§ 3c ods. 3 cestného zákona (nad rámec návrhu)**V § 3c ods. 3 cestného zákona navrhujeme doplniť vetu: Za závadu pozemnej komunikácie sa považuje aj nepovolené umiestnenie, premiestnenie, odstránenie alebo zakrytie dopravnej značky alebo iného zariadenia, ktoré je súčasťou pozemnej komunikácie, a umiestnenie inej obdobnej značky alebo zariadenia, ktoré je spôsobilé vyvolať u účastníka cestnej premávky dojem, že je povolenou dopravnou značkou alebo zariadením. V § 3c ods. 4 cestného zákona navrhujeme doplniť vetu: Správca pozemnej komunikácie je oprávnený odstrániť závadu na náklady osoby, ktorej bola rozhodnutím určená povinnosť postarať sa o nápravu. Odôvodnenie: cestný zákon konkrétne príklady závad pozemnej komunikácie pri výkone štátneho odborného dozoru nedefinuje (§ 3d ods. 2 cestného zákona). Za rozrastajúci problém považujeme „skupovanie“ pozemkov pod miestnymi komunikáciami, na ktorých následne vlastníci pozemkov bez povolenia osadzujú vyhradzovacie dopravné značky a svojvoľne si vyznačujú parkovacie miesta; navrhovanou právnou úpravou sa eliminujú potenciálne interpretačné nejasnosti súvisiace s nelegálnym osadzovaním dopravných značiek. | O | N | Pripomienka smeruje nad rámec predkladanej právnej úpravy; konanie spočívajúce v poškodení dopravnej značky je upravené v časti zákona pojednávajúcej o priestupkoch. |
| **Verejnosť** | **Nad rámec návrhu k zákonu č. 135.1961 Zb.**V § 3d ods. 3 znie : (3) Miestne komunikácie sú vo vlastníctve obcí alebo iných právnických osôb alebo fyzických osôb. Miestne komunikácie pre cestnú nemotorovú dopravu sú vo vlastníctve štátu, samosprávneho kraja, obce alebo iných právnických osôb alebo fyzických osôb. V § 3d ods. 5 písm. d) znie : (5) Správu pozemných komunikácií vykonávajú, d) ak ide o prejazdné úseky ciest vo vlastníctve obce, o miestne komunikácie a účelové komunikácie vo vlastníctve obce alebo iných právnických osôb alebo fyzických osôb – obce, prípadne právnické osoby nimi na tento účel založené alebo zriadené, právnické osoby alebo fyzické osoby Odôvodnenie: Po roku 1990 v celom Slovensku vznikajú nové lokality pre individuálnu bytovú výstavbu, kde sú stavebníkmi súkromné podnikateľské spoločnosti (právnické osoby alebo fyzické osoby). Chýba definícia, že pozemné komunikácie v týchto lokalitách podľa dopravného významu kam patria. Pozemné komunikácie v týchto lokalitách podľa doterajšej právnej úprave nemôžu byť miestnou komunikáciou, nakoľko tie sú vo vlastníctve obcí, ani účelovou komunikáciou nakoľko v zmysle § 22 ods.1 vyhlášky 35/1984 Zb. ktorou sa vykonáva zákon o pozemných komunikáciách (cestný zákon) „Účelovými komunikáciami sú najmä poľné a lesné cesty, príchodové cesty k závodom, staveniskám, lomom, baniam, pieskovniam a k iným objektom a cesty v uzavretých priestoroch a objektoch.“  | O | N | Miestne komunikácie musia byť vo vlastníctve obcí, inak by by to odporovalo účelu zákona; nezaradené pozemné komunikácie majú charakter účelových komunikácií. |
| **Verejnosť** | **§ 9 ods. 2 a § 9a ods. 3 cestného zákona (nad rámec návrhu)**V § 9 ods. 2 cestného zákona navrhujeme v prvej vete doplniť čiarku a slová „ak ďalej nie je uvedené inak.“ V § 9 ods. 2 cestného zákona navrhujeme doplniť vetu: S prihliadnutím na miestne pomery môže obec vo všeobecne záväznom nariadení ustanoviť úseky chodníkov, na ktorých sa nevykonáva zimná údržba, a spôsob označenia takýchto chodníkov. V § 9a ods. 3 cestného zákona navrhujeme doplniť slová: „a okrem prípadu, ak príčinou škody bolo nevykonávanie zimnej údržby na úsekoch chodníkov, ktoré boli ustanovené vo všeobecne záväznom nariadení obce podľa § 9 ods. 2“. Odôvodnenie: novelou cestného zákona v roku 2018 prešla na obce rozsiahla kompetencia spočívajúca v povinnosti zabezpečiť zimnú údržbu chodníkov bez primeraného finančného krytia tejto pôsobnosti. Považujeme za vhodné umožniť obci, aby vo VZN mohla podľa miestnych pomerov určiť chodníky, kde sa zimná údržba nebude vykonávať – napr. ak pôjde o súbežné chodníky, obec určí, že schodnosť bude zabezpečovať len na jednom chodníku. Forma určenia úsekov chodníkov v rámci VZN plne umožňuje zainteresovanie verejnosti do rozhodovacieho procesu (v rámci pripomienkovania VZN podľa § 6 zákona č. 369/1990 Zb.). | O | N | Príslušný vlastník a správca pozemnej komunikácie je povinný sa starať o všetky svoje komunikácie a vykonávať správu (údržbu) všetkých úsekov; správca si nemôže určiť úseky komunikácie, o ktoré sa nebude starať.  |
| **Verejnosť** | **§ 4c ods. 4 (čl. I bod 6 návrhu)**V navrhovanom § 4c ods. 4 odporúčame pred poslednú vetu doplniť dve vety: Samosprávny kraj je oprávnený bezodplatne previesť na obec vlastnícke právo k prejazdným úsekom ciest cez obec, a to na základe predchádzajúceho súhlasu ministerstva; ustanovenie prvej a druhej vety sa použije primerane. Obec je oprávnená bezodplatne previesť vlastnícke právo k ceste na samosprávny kraj, a to bez súhlasu ministerstva. Odôvodnenie: pôvodne navrhované znenie zákona rieši primárne prevod vlastníckeho práva zo štátu na samosprávne kraje a na obce. Považujeme za vhodné, aby zákon explicitne upravoval aj možnosť prevodu vlastníctva ciest medzi obcou a samosprávnym krajom, a to aj v prípade, keď sa fakticky nemení usporiadanie cestnej siete (t. j. povaha pozemnej komunikácie označenej ako „cesta“ bude naďalej zachovaná). Jediným relevantným obmedzením je skutočnosť, že obec nemôže do vlastníctva nadobudnúť cesty bez súhlasu ministerstva – pri udeľovaní súhlasu je potrebné skúmať účelnosť takéhoto zámeru, keďže primárnym vlastníkom a správcom ciest je samosprávny kraj (§ 3d ods. 2 cestného zákona). | O | N | Pripomienka smeruje nad rámec predkladanej právnej úpravy; § 4c pojednáva o procese usporiadania cestnej siete. |
| **Verejnosť** | **K bodom 7 a 8**Z hľadiska praktickosti neodporúčame rozdeľovať súčasný ods. 2 v § 8b do dvoch samostatných odsekov. Navrhujeme upraviť len predvetie v súčasnom znení. TESTEK, technická služba technickej kontroly | O | A |  |
| **ZMOS** | **K bodu 2. návrhu zákona**Doterajší text § 3g sa označuje ako odsek 1 a dopĺňa sa odsekom 2, ktorý znie: „(2) Ak štát ako vlastník pozemnej komunikácie nemá k 31. decembru 2020 k pozemku pod pozemnou komunikáciou zmluvne dohodnuté iné právo, vzniká vo verejnom záujme k pozemku pod pozemnou komunikáciou užívanému vlastníkom pozemnej komunikácie v prospech správcu pozemnej komunikácie právo zodpovedajúce vecnému bremenu,2cbbaa) ktorého obsahom je držba a užívanie pozemku pod pozemnou komunikáciou, vrátane práva uskutočniť stavbu alebo zmenu stavby pozemnej komunikácie, ak ide o stavbu povolenú podľa platných právnych predpisov. Podkladom na vykonanie záznamu2cbbab) o vzniku vecného bremena v katastri nehnuteľností je súpis nehnuteľností, ku ktorým vzniklo v prospech správcu pozemnej komunikácie právo zodpovedajúce vecnému bremenu. Vlastník pozemku pod pozemnou komunikáciou vo vlastníctve štátu je povinný strpieť výkon práva zodpovedajúceho vecnému bremenu do vykonania pozemkových úprav v príslušnom katastrálnom území.“. Zmena navrhovaná rezortom dopravy rieši iba štátne komunikácie, resp. cestné úseky vo vlastníctve štátu, pričom pozemky pod cestami 2. a 3. triedy a miestnymi komunikáciami spadajúce pod miestnu územnú samosprávu a Vyššie územné celky nie sú v centre záujmu štátu, a preto ZMOS ŽIADA rovnocennú právnu úpravu aj vo vzťahu k samospráve a tiež VÚC. Ak bude navrhovaný postup rozšírený o uplatnenie v prostredí obcí, miest a vyšších územných celkov, tak rovnako ako štátu, i samosprávam požadovaná úprava pomôže v riešení mnohých problémov.  | Z | A | Pripomienka je bezpredmetná vzhľadom na to, že novelizačný bod bol vypustený. |
| **ZMOS** | **všeobecne k návrhu zákona** V uplynulom volebnom období v rámci návrhu zákona o prevádzke vozidiel v cestnej premávke došlo v novelizačnom článku II. k nepriamej novelizácii zákona č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách, kedy novelizačným bodom č. 13 (k § 9 odsek 2) sa vypustila povinnosť vlastníkov, správcov alebo užívateľov nehnuteľností, odstraňovať závady v schodnosti chodníkov priľahlých k nehnuteľnosti, ktorá sa nachádza v súvisle zastavanom území a hraničí s cestou alebo miestnou komunikáciou, pokiaľ tieto závady vznikli znečistením, poľadovicou alebo snehom. Uvedená povinnosť sa navrhovaným novelizačným bodom preniesla na správcov miestnych komunikácií, teda na samosprávy. Zároveň sa novelizačným bodom č. 16 (k § 9a odsek 3) a č. 17 (k § 9a) preniesla na správcov miestnych komunikácií, teda na samosprávy zodpovednosť za škody, ktorých príčinou boli závady v schodnosti miestnych komunikácií určených pre chodcov alebo v schodnosti chodníkov, okrem prípadu, ak samosprávy preukážu, že nebolo v medziach možnosti tieto závady odstrániť ani na ne predpísaným spôsobom upozorniť. V nadväznosti na novelizačný bod č. 13 sa samosprávam novelizačným bodom č. 14 (k § 9) zároveň odňala možnosť upravovania rozsahu povinností týkajúcich sa odstraňovania závad v schodnosti chodníkov spôsobených znečistením, poľadovicou, alebo snehom s prihliadnutím na miestne pomery obce svojimi všeobecne záväznými nariadeniami. Združenie miest a obcí Slovenska žiadalo vtedy o vypustenie príslušných novelizačných bodov č. 13 (k § 9 odsek 2), č. 14 (k § 9), č. 15 (k § 9 odsek 6), č. 16 (k § 9a odsek 3) a č. 17 (k § 9a) v rámci článku II. nepriamej novely zákona č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách z návrhu zákona a ponechanie ustanovení § 9 odsekov (1) až (8) a § 9a odsekov (1) až (4) zákona č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách v jeho pôvodnom znení. Odôvodnenie: Navrhovaná zmena zákona č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách formou nepriamej novely preukázala negatívny dopad za sledované obdobie, vopred avizovaný Združením miest a obcí Slovenska na výdavkovú stranu rozpočtov samospráv, pričom predkladateľ návrhu zákona vplyvy na rozpočty samospráv toho času ani neuviedol. Pritom v zmysle zákona č. 523/2004 Z. z. o rozpočtových pravidlách pri návrhoch zákonov a ďalších všeobecne záväzných právnych predpisov, opatrení ústredných orgánov štátnej správy a iných materiálov predkladaných na rokovanie vlády a národnej rady musia byť uvedené a zdôvodnené ich predpokladané finančné dôsledky na rozpočet verejnej správy. Spolu s tým musia byť uvedené aj návrhy na úhradu zvýšených výdavkov, alebo na úhradu úbytku príjmov. Uvedenú povinnosť si predkladateľ nesplnil. Z uvedeného dôvodu ZMOS predmetnú zmenu neakceptoval. Predkladateľ návrhu zákona podľa nášho názoru nevzal v úvahu závažnú skutočnosť, kedy samosprávy nie sú finančne, technicky a ani personálne vybavené na zabezpečenie údržby ďalšieho enormného počtu kilometrov komunikácií - konkrétne chodníkov. ZMOS upozorňoval, že v praxi nebude realizovateľné zo strany správcov miestnych komunikácií, t. j. zo strany samospráv zabezpečiť v reálnom čase zabezpečovanie schodnosti chodníkov, čo vážne ohrozí bezpečnosť pohybu chodcov. V minulosti platné znenie zákona túto skutočnosť v plnej miere reflektovalo a v praxi zabezpečovalo efektívny spôsob zachovania schodnosti chodníkov v prípade znečistenia, poľadovice či snehu. Zároveň zákon pred nepriamou novelizáciou umožňoval samosprávam upravovať rozsah povinností týkajúcich sa odstraňovania závad v schodnosti chodníkov spôsobených znečistením, poľadovicou alebo snehom s prihliadnutím na miestne pomery obce svojimi všeobecne záväznými nariadeniami. ZMOS nepovažuje za korektné, aby tak významná zmena s výrazným negatívnym dopadom na rozpočty samospráv zotrvala v aktuálnom paragrafovom znení (navyše v rámci nepriamej novelizácie zákona). K uvedenej problematike preto opakovane navrhujeme zohľadnenie všetkých súvislostí, a to najmä finančného dopadu na samosprávy a reálnych možností zabezpečenia údržby chodníkov a bezpečnosti pohybu chodcov v praxi a aj vo vzťahu k Programovému vyhláseniu vlády SR na roky 2020 – 2024, kedy Vláda SR deklarovala, že zásadným spôsobom posilní princíp právnej istoty, a to prípravou vládnych návrhov a nastavením pravidiel legislatívneho procesu tak, aby stabilita a predvídateľnosť boli imanentnými pre výsledky legislatívneho procesu zabezpečením dodržiavania zákazu nepriamych novelizácií právnych predpisov.  | Z | N | Na rozporovom konaní bola pripomienka zo strany ZMOSu preklasifikovaná na obyčajnú. |
| **ZMOS** | **K bodu 2. návrhu zákona** V zmysle návrhu „ je vlastník pozemku pod pozemnou komunikáciou vo vlastníctve štátu povinný strpieť výkon práva zodpovedajúceho vecnému bremenu do vykonania pozemkových úprav v príslušnom katastrálnom území „ ; pozemkové úpravy sa týkajú len pozemkov v extraviláne obcí a miest, a teda nie aj v intraviláne obcí a miest. Združenie miesta obcí Slovenska žiada, aby sa pozemkové úpravy vzťahovali aj na intravilány obcí a miest, a zároveň aby aj v tomto prípade platilo a bolo jednoznačne zadefinované, že uvedené vecné bremeno bude trvať až dovtedy, pokiaľ nedôjde k vysporiadaniu pozemkov v prospech vlastníka cesty.  | Z | A | Pripomienka je bezpredmetná vzhľadom na to, že novelizačný bod bol vypustený. |
| **ZMOS** | **k ustanoveniu § 22c ods. 2 a ods. 3** Vo vzťahu k priestupkom na úseku pozemných komunikácií žiadame posunúť výšku sankcie pre fyzické osoby minimálne dvojnásobne. Odôvodnenie: Nakoľko aktuálne platné znenie ust. § 22c ods. 2 s maximálnou výškou 330 eur za spáchanie priestupku podľa § 22c odseku 1 písm. a) až f) a písm. g) a i) nemá na páchateľa priestupku ako preventívny, tak ani výchovný účinok. Zároveň, ako aplikačná prax v mnohých prípadoch ukázala, sankcia vo výške 330 eur nepokrýva ani náklady na všetky úkony priestupkového konanie /postúpenie exekúcie, náklady na odstránenie prekážky, atď./. Ďalej ako príklad uvádzame, že pri zničení či odcudzení dopravnej značky s významom „Stoj, daj prednosť v jazde!“, ktorá je štandardne umiestňovaná predovšetkým v neprehľadných či nebezpečných križovatkách, je s ohľadom na jej obstarávaciu cenu v súčasnosti priestupkom proti majetku podľa §50 ods.1 zákona č. 372/1990 Zb. o priestupkoch a výška pokuty pri dokázaní viny páchateľovi priestupku je do 331 eur. Absencia tohto dopravného značenia alebo jeho poškodenie však môže spôsobiť smrteľné dopravné nehody, a teda maximálna výška za úmyselné spôsobenie škody na cudzom majetku alebo jeho odcudzenie, nie je ani zďaleka zodpovedajúca možným následkom takéhoto konania. Rovnako tak žiadame za priestupok podľa odseku 1 písm. h) zaviesť možnosť udelenia pokuty v adekvátnejšej výške, a to minimálne 1200 eur za priestupok uvedený v odseku 1 písm. h).  | Z | A |  |
| **ZMOS** | **všeobecne k návrhu zákona** Žiadame v návrhu zákona pridať definíciu mostov a stavieb ako všeobecne prospešných objektov z dôvodu vyvlastňovania vo verejnom záujme.  | Z | N | Išlo by o nadbytočnú úpravu, pretože verejný záujem stavby vyplýva z územného plánu, v rámci ktorého sa stavba definuje ako verejnoprospešná stavba. Rozpor bol odstránený.  |